

CZERWIEC – 6/2015 (59)

# **TSL** biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

**Wysoka jakość  
dla drogich  
produktów**

**Poszukiwana  
uniwersalność**

**To, co najważniejsze  
- o kierunkach rozwoju Dachser w Polsce  
mówi prezes Grzegorz Lichocik**

**DACHSER**  
Intelligent Logistics



Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



# Driving the next century.

## 100-lecie MAN Truck & Bus.

Postęp to myślenie z wyprzedzeniem. MAN jest wierny tej filozofii – i to już od 100 lat. Odkąd pierwsze ciężarówki i autobusy zjechały w 1915 roku z linii produkcyjnej, stawiamy kolejne kamienie milowe w historii pojazdów użytkowych. W 1924 jako pierwsi zastosowaliśmy przełomowy, wysokoprężny silnik trakcyjny z wtryskiem bezpośrednim, który dał ciężarówkom pierwszą lekcję efektywności. To pojazdy MAN były siłą napędową niemieckiego cudu gospodarczego z lat 50 XX wieku. Dwunastokrotnie świętowaliśmy tytuły „Truck of the Year”, „Bus of the Year” i „Coach of the Year”. Sukcesy te przyniosły korzyści nie tylko nam: MAN – pionier w technologii EURO 6 i napędów alternatywnych, z każdym następnym pojazdem stawia kamienie milowe również na drodze do czystego środowiska. Od 100 lat dostarczamy innowacje wyznaczające standardy, nieustannie pracując nad wzrostem efektywności i stopnia zadowolenia klientów. To nasza niezmienna misja. Więcej na [www.mantruckandbus.pl](http://www.mantruckandbus.pl)

**MAN kann.**

**100**  
100 Years  
MAN Truck and Bus



# 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](mailto:info-europe@chrobinson.com)*

*Telefon: 22 320 10 70*



Zaawansowane urządzenia elektroniczne zajmują w naszym życiu coraz więcej miejsca. Dziś trudno wyobrazić sobie funkcjonowanie bez telefonu komórkowego, mało kto posługuje się też papierową mapą, a część z Was czyta pewnie te słowa nie na papierze, a na ekranie komputera. Jako ludzkość jesteśmy coraz bardziej zależni od nowoczesnej elektroniki. Jednocześnie cykl życia zaawansowanych produktów elektronicznych wciąż się skraca, a jako, że większość z nich powstaje w dalekiej Azji, to tym szybciej muszą trafiać w bardzo precyzyjny i bezpieczny sposób na rynki całego świata.

Dlatego w dystrybucji elektroniki czas ma znacznie niemal tak kluczowe, jak w dostawach świeżej żywności czy leków. Ważne są również odpowiednie warunki transportu i przechowywania, by coraz bardziej skomplikowane i coraz mniejsze układy elektroniczne przetrwały niekorzystne temperatury, wibracje czy wstrząsy. Dla logistyki sporym wyzwaniem jest również fakt, że towary z grupy „high-tech” są niezwykle wrażliwe z punktu widzenia bezpieczeństwa. Niewielkie, lekkie, a przy tym bardzo kosztowne i łatwo zbywalne produkty mogą być pokusą zarówno dla pojedynczych osób uczestniczących w łańcuchu dostaw, jak i dla zorganizowanych szajek, czających się na łatwy i drogi łup.

Choć elektronika jest towarem stosunkowo lekkim i niewielkim gabarytowo, to jednak skala zjawiska robi wrażenie i „kusi” również operatorów logistycznych. Warto wiedzieć, że w ubiegłym roku na całym świecie w ręce klientów trafiło ponad 300 milionów komputerów i tabletek oraz aż 1,8 miliarda nowych telefonów komórkowych. I rok ten raczej nie będzie wyjątkowym, bowiem średni czas życia telefonu komórkowego to obecnie jedynie 18 miesięcy, zatem dzisiejszy klient wkrótce znów sięgną po pudełko z nowym aparatem. Pomimo coraz liczniejszych kampanii i akcji ukazujących, jak szkodliwy wpływ na środowisko naturalne ma ten nasz zachwyty nad nowoczesnością, trend ten zapewne szybko się nie zmieni. W najlepszym wypadku, co najwyżej, rozwinie się recyding elektroniki, a tu znów logistyka będzie miała swoje do powiedzenia.

Tymczasem zapraszam do lektury najnowszego wydania naszego miesięcznika – bądź to na papierze, bądź nowoczesniej... elektronicznie.

**Mirosław Ganiec,**  
redaktor naczelny i wydawca

## W numerze

### > Wydarzenia

W czasach, gdy nic nie jest pewne..... 6  
Kieleckie święto drogownictwa ..... 9

### > Logistyka

Kiedy rodziła się logistyka..... 10  
20 lat istnienia FM Logistic w Polsce ... 10  
Wysoka jakość dla drogowych produktów 14  
Łańcuch dystrybucji  
urządzeń elektronicznych .....20  
Bezpiecznie przy dużej wartości.....22  
Łatwiejsze rozliczania funduszy UE....23  
Superbrands dla DPD Polska .....23  
Elektronika – jedna z bardziej  
wymagających branż.....24  
Co decyduje o satysfakcji klienta.....26  
Apetyt na bycie liderem.....27  
To, co najważniejsze.....30

### > Logistyka – technologia

Ciche i szybkie rozwiązania  
Efaflex dla Audi .....38  
Specjalista .....34

### > Finansowanie

Dobre perspektywy,  
ale nie w transporcie.....40  
LINK4 wygrał flotę  
Johnson & Johnson ..... 41

### > Transport drogowy

Poszukiwana uniwersalność.....42  
Ułatwienie kontroli procesów .....43  
Trend mało wykorzystany.....44  
Technologie mobilne  
w służbie transportu .....46

Kolejna nowość TimoCom na targach  
transport logistic 2015 .....48  
Nowe trendy w zarządzaniu  
transportem.....49  
Znacznie mniej postojów  
dzięki obsłudze zapobiegawczej .....50

### > Transport kolejowy

Fundusze unijne – czas finiszu .....52  
Lepiej niż rynek .....56  
Terminal w sieci Polzugu.....57

### > Prawo

Przewoźnik kontra spedytor.....58  
Koniec z płaceniem kary  
na drodze?.....61  
Umowa spedycji – czynniki  
decydujące o odpowiedzialności  
spedytora .....64  
Wytyczne dla transportu  
– czerwiec 2015 .....68

### > Transport morski

Integracja wpłynęła na rentowność....69

**Czytaj również:**

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

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALISTA-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.*

**KMGmedia**

#### Wydawca

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

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

[www.kmg-media.pl](http://www.kmg-media.pl)

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA  
TRANSPORTOWE

Vademecum  
TRANSPORTU

Katalogis.net

AGRO  
Expert

CONSTRUCTION  
Expert

KOMUNAL  
Expert

SERWIS  
Expert

Tool  
Expert



**INFRASTRUKTURA  
I ŚRODOWISKO**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



# „Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia”

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

współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności

Beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Wartość projektu: 88 541 489 PLN

Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej: 51 378 344 PLN

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

Priorytet VII „Transport Przyjazny Środowisku”

Działanie 7.2. „Rozwój Transportu Morskiego”

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



Więcej informacji o beneficjencie i projekcie: [www.port.gdynia.pl](http://www.port.gdynia.pl)  
Informacje o POIiŚ: [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl)

**Dla rozwoju infrastruktury i środowiska**

# W czasach, gdy nic nie jest pewne

W maju miała miejsce już piąta edycja ECR Forum for Cooperation, przeznaczonego dla managerów branży FMCG i DIY oraz branż z nią powiązanych, takich jak logistyczna. Organizowane jest ono co roku w Warszawie przez ECR Polska. Hasło tegorocznego spotkania brzmiało: Smart value chains for smart shoppers!

Założenia Forum to wymiana wiedzy, doświadczeń i najlepszych praktyk wśród przedstawicieli producentów, dystrybutorów, sieci handlowych i mniejszych detalistów oraz dostawców usług transportowych, logistycznych, marketingowych i IT. I tak też było podczas ostatniej edycji, najciekawszej spośród dotychczasowych. To zasługa tematyki, poziomu merytorycznego i grona uczestników, wśród których byli przedstawiciele największych firm z branży (również logistycznej), a przede wszystkim prezentacji przygotowanych przez prelegentów często światowego formatu. W trakcie spotkania pojawiło się sporo inspiracji, solidna dawka praktycznej wiedzy oraz wymiana myśli i spostrzeżeń. Można więc powtórzyć za Zofią Kobielską z Fresh & Cool Market, że – *Forum Współpracy organizowane przez ECR Polska wyrasta na jedną z najciekawszych i najbardziej inspirujących konferencji dla branży FMCG.*

## Na dobry początek

Konferencję poprzedziły warsztaty dotyczące zapobiegania stratom „Sell More,

Lose Less”, które dzień wcześniej ECR Polska przygotowała wspólnie z ECR Europe Shrinkage and On-Shelf-Availability Group. Wydarzenie było dedykowane wyłącznie tematyce zapobiegania stratom i zwiększania dostępności produktów na półce oraz pozwalało zrozumieć jak straty obniżają rentowność w handlu detalicznym. Warsztaty były tym bardziej atrakcyjne, że prowadziło je trzech dużej rangi trenerów: prof. Adrian Beck z wydziału kryminologii Uniwersytetu w Leicester,

nowych wynikających z odpadów, kradzieży, uszkodzeń towaru lub błędów.

Drugim dniem spotkania zainteresowanych było więcej ludzi związanych bezpośrednio z branżą logistyczną. W sumie obecnych było około 200 osób. Powitał ich Eduardo Brito, Chief Development & Innovation Officer, Jeronimo Martins Polska – Co-Chair ECR Polska; Nikos Kalaitzidakis, prezes zarządu i dyrektor zarządzający w Coca-Cola HBC oraz Mateusz Boruta, dyrektor zarządzający,

**W obecnej sytuacji, największe możliwości na robienie biznesu są wtedy, gdy informacja jest dobrym żartem, a nie pewnikiem.**

John Fonteijn z sieci Ahold oraz Colin Peacock z ECR Europe OSA and Shrinkage Group. Podzielili się oni z uczestnikami nowym sposobem myślenia, metodami i narzędziami umożliwiającymi sprzedawcom i producentom zwiększenie dostępności produktów na półce, a w konsekwencji – sprzedaży i zadowolenia klientów, przy jednoczesnym zmniejszeniu strat magazy-

ECR Polska. Nikos Kalaitzidakis powiedział kilka słów o ECR, zaznaczając, że rynek polski jest bardziej wymagający niż inne rynki, a przy tym bardzo złożony. Klienci przeciętnie 9-10 razy w tygodniu robią zakupy, kanały dystrybucji często się mieszają – np. tradycyjny i e-commerce – a konkurencja pojawia się już na poziomie sprzedawcy.

## Więcej niż organizacja

ECR skrót od ang. *Efficient Consumer Response* – łańcuch dostaw zorientowany na klienta.

- ▶ Strategia dystrybucji artykułów częstego zakupu, integrująca w łańcuchu dostaw producentów, dystrybutorów i handlowców, w celu zbudowania efektywnego kosztowo systemu, który reaguje na określone potrzeby konsumenta. System ten jest kierowany poprzez realny popyt. Efektem jest zmniejszenie kosztu całkowitego systemu, poziomu zapasów przy równoczesnym podniesieniu wartości dla ostatecznego klienta. Koncepcja ECR to też filozofia nowego podejścia przy prowadzeniu interesów, polegająca na zastąpieniu konkurencji wśród partnerów handlowych współpracą. Strategii ECR zaczęto stosować w 1993 r. w USA, a 1994 r. – w Europie.
- ▶ Hasło przewodnie ECR Europe brzmi: – *Pracować razem, aby spełnić lepiej i szybciej życzenia klientów przy mniejszym koszcie.* Jak wynika z przeprowadzonych badań, ściślejsza współpraca dostawców z producentem może przy-

nieść około 30 procentową obniżkę kosztów operacyjnych w całym systemie ECR.

- ▶ ECR Polska działalność prowadzi od 1998 r., początkowo w formie „klubu” w ramach Instytutu Logistyki i Magazynowania, od 2004 r. – w formie „Porozumienia”, a od 1 lipca 2010 r. – jako posiadający osobowość prawną, w pełni samorządny i niezależny Związek Pracodawców ECR Polska. To skuteczna, wydajna i trwała organizacja dostarczająca członkom wiedzy i wsparcia do podnoszenia wydajności łańcuchów wartości i rozwijania biznesu. Misja ECR Polska jest tożsama z misją pozostałych organizacji ECR – *Współpracując zaspokajamy potrzeby klientów – lepiej, szybciej, taniej i w zrównoważony sposób.* Jest organizacją non-profit, zapewniającą efektywność łańcucha dostaw. Zrzesza 48 przedsiębiorstw produkcyjnych, handlowych, dystrybucyjnych i usługowych, głównie związanych z sektorem FMCG. 14 z nich znajduje się w radzie zrzeszenia.



Grzegorz Łapanowski



Guillaume'a Laffont'a de Colonges



Rafał Brzoska

## Lojalność – towar deficytowy

Dużym zainteresowaniem cieszyły się wystąpienia prelegentów w trakcie sesji plenarnej. Pierwsze 40 minut należało do Andrzeja Jacaszka, byłego wiceministra finansów RP, wydawcy Harvard Business Review Polska i trenera biznesu. Mówił

ogniwnem najtrudniejszym do zastąpienia, o czym przekonało się wiele firm w czasie kryzysu zwalniając lub troszcząc się o nich. Ci drudzy zdecydowanie wygrali, gdyż od pierwszych do nich przeszli ci najlepsi.

Po Andrzeju Jacaszku przeszedł czas na prelekcję prezesa zarządu Carrefour Polska Guillaume'a Laffont'a de Colonges,

wego bestselleru „Who Killed Category Management?” i CEO Taylored Development. Stwierdził, że obecnie lojalność nie ma dużego znaczenia, dlatego też sklepy nie walczą o nowy obszar, ale o to aby się wyróżnić, bo tym mogą przyciągnąć klientów. Ta strategia jest coraz bardziej aktualna w dobie drukarek 3D i kiedy zakupy można robić za pomocą iPhone'a. Dlatego tak ważne jest, aby być pierwszym na rynku i nie czuć strachu.

Na zakończenie panelu mistrzowie świata we współpracy i kolarstwie tandemowym Artur Korc i Przemysław Wegner mówili o tym jak ważna i potrzebna jest współpraca i zaufanie do partnera w zdobyciu tytułu mistrza świata, zwłaszcza jeżeli jedna z osób jest niedowidząca.

Pozostały czas przeznaczono na dyskusję, w której wzięli udział wszyscy prelegenci, odpowiadając także na pytania zadawane z sali. Podkreślono, że jesteśmy w przededniu rewolucji w handlu, która będzie następstwem wprowadzenia komputerów kwantowych tworzących sieci detaliczne. Już teraz biznes staje się wielokanałowy, a zdaniem Andrzeja Jacaszka, jego zrównoważony charakter nie wróci, więc trzeba nastawić się na niepewność.

## Rozwiązaniem będącym odpowiedzią na oczekiwania polskich konsumentów jest multiformatowość. Taką strategię w stosunku do swoich sklepów prowadzi Carrefour w wielu lokalizacjach – są różne produkty, różne sklepy, a jedna firma.

on o konkurowaniu w warunkach utowarowienia i niepewności, z czym mamy do czynienia po 2008 r. oraz o potrzebie strategicznej odporności i zwinności. Opierał się przy tym na badaniach prof. Donalda Sull'a. – *Bo kiedy rzeczywistość przyspiesza, jak to miało miejsce w ciągu ostatnich 20 lat, gdy doszło do siedmiu poważnych kryzysów gospodarczych, to świat staje się mniej pewny. Zwłaszcza, że odpowiedź na stawiane sobie pytanie już nie jest jedna, ale jest ich znacznie więcej* – stwierdził. Jego zdaniem, w obecnej sytuacji, największe możliwości na robienie biznesu są wtedy, gdy informacja jest dobrym żartem, a nie pewnikiem – wtedy już jest za późno. Dlatego współczesna firma musi szybko podejmować ryzykowne decyzje, koncentrować się na wymyśleniu biznesu i być przy tym odporną, zwinną i reaktywną. Musi zarządzać sprzedażą tak jak zarządza się produkcją. Bardzo ważne w osiągnięciu sukcesu jest też odpowiednie zarządzanie ludźmi, którzy są

który od ponad 23 lat pracuje w strukturach sieci w różnych krajach i odpowiadał m.in. za otwarcie pierwszych Carrefourów w Polsce. Zastanawiał się on nad tym jak można zwiększyć wydajność stosując podejście win-win, w czasach kiedy przy dużej ofercie rynkowej trudno mówić o lojalności klientów. Twierdził, że rozwiązaniem będącym odpowiedzią na oczekiwania polskich

## Obecnie lojalność nie ma dużego znaczenia, dlatego też sklepy nie walczą o nowy obszar, ale o to aby się wyróżnić, bo tym mogą przyciągnąć klientów.

konsumentów jest multiformatowość. Taką strategię w stosunku do swoich sklepów prowadzi Carrefour w wielu lokalizacjach – są różne produkty, różne sklepy, a jedna firma.

O lojalności wobec marki, a właściwie jej braku, mówił Mark Taylor, autor świato-

## Logistyka bardzo ważna

Po przerwie uczestnicy podzielili się na dwie grupy, które wzięły udział w dwóch sesjach najlepszych praktyk: SMART LOGISTICS oraz SMART RETAIL. Pierw-

sza z nich poświęcona była logistyce. Najpierw Andrzej Pawlak, dyrektor handlowy w FM Logistic i Krzysztof Deja, National Haulage Manager w Coca-Cola HBC, podsumowali pierwszą polską edycję konkursu Speed Docking Competition. Celem

Head of Group Asset Protection, Ahold, a o tym, że szczyty przewozowe kosztują – Arkadiusz Andruch, dyrektor ds. frachtu całopojazdowego w ROHLIG SUUS Logistics. O potrzebie zapobiegania sztucznym szczytom przewozowym, jakie mają

nych ma również klient, praca stała się łatwiejsza, wyniki finansowe poprawiły, a logistyka została zoptymalizowana.

## E-przyszłość

Forum zakończyła kolejna strategiczna sesja plenarna, zatytułowana SMART SHOPPER, podczas której panowała już luźniejsza atmosfera, choć dotyczyła poważnego biznesu. Prezes Integer.pl i pomysłodawca Paczkomatów InPost Rafał Brzowska mówił o trendach rynkowych w branży e-commerce i o znaczeniu logistyki dostaw, a przede wszystkim o sukcesie jaki odniosła firma inwestując w Paczkomaty. Wymieniał też możliwości jakie daje handel internetowy, który systematycznie zyskuje na popularności. Przyspieszeniu sprzyja możliwość robienie zakupów z wykorzystaniem mobilnych technologii. Coraz większą rolę w e-handlu odgrywa też logistyka, zwłaszcza, że coraz więcej

## Jesteśmy w przededniu rewolucji w handlu, która będzie następstwem wprowadzenia komputerów kwantowych tworzących sieci detaliczne. Już teraz biznes staje się wielokanałowy.

konkursu organizowanego dla branży spożywczej jest minimalizacja czasu potrzebnego samochodom dostawczym na rozładunek towaru – liczonego od momentu wyjazdu na teren centrum dystrybucji do momentu wyjazdu poza bramki. Zawody pomiędzy centrami dystrybucji w łańcuchach dostaw trwają 10 tygodni. W tym roku do Holandii, Belgii, Czech i Słowacji dołączyła Polska, która wśród krajów biorących udział w Speed Docking, uplasowała się na środkowej pozycji, z czasem rozładunku wynoszącym od 1,8 do 4,5 godz. Najlepsza była Holandia. Co ciekawe, jeśli ciężarówka przyjechała na czas rozładunek trwał około 2 godz., natomiast kiedy przed czasem – rozładunek wydłużył się do 4 godz. Osiągnięte wyniki umożliwiają zidentyfikowanie przyczyn opóźnień, jakie mają ciężarówki w centrach dystrybucji, a tym samym dają możliwości poprawy efektywności.

O koncepcji straty całkowitej w łańcuchach dostaw mówił John Fonteijn,

miejsce zawsze pod koniec miesiąca, kiedy to wzrost wolumenu przesyłek dochodzi do 300%, pisaliśmy już w grudniu 2014 r. Akcja ta od roku prowadzona jest przez ROHLIG SUUS Logistics.

Do efektywnej wymiany danych produktowych między siecią handlową i do-

## Coraz większą rolę w e-handlu odgrywa też logistyka, zwłaszcza, że coraz więcej sklepów stosuje różne promocje jak „dzień darmowej dostawy” czy „darmowe zwroty bez ograniczeń”.

stawcami zachęcał Bartłomiej Ślęk, P&M – kierownik zespołu w Comarch EDI. W trakcie wystąpienia posłużył przykładem wdrożenia efektywnej wymiany danych i odpowiednich katalogów, jakie wprowadzono w sieci Metro w Turcji. Dzięki modyfikacji dostęp do swoich da-

sklepów stosuje różne promocje jak „dzień darmowej dostawy” czy „darmowe zwroty bez ograniczeń”. Jeśli chodzi o Paczkomaty, to do ich rozwoju przyczynia się nie tylko możliwość odbioru przesyłek o dowolnej porze, ale możliwość dokonywania zwrotów za pomocą ich sieci, czy skrócenie czasu dostawy – w niedługiej przyszłości będzie on wynosił zaledwie parę godzin. To wszystko sprawiło, że aż 50% paczek w Krajach Nadbałtyckich odbieranych jest w Paczkomatach.

Forum zamknęły dwa wystąpienia luźno już związane z jego tematyką – Grzegorz Łapanowski, prowadzącego show kulinarnie dla profesjonalistów TOP CHEF i propagatora zdrowego żywienia, który mówił o przyzwyczajeniach i trendach żywieniowych w Polsce oraz Julii Izmałkowej z Izmałkowa Consulting, opowiadającej o potrzebach ludzi i ich kreowaniu. Jej zdaniem nie jest prawdą, że w związku z rozwojem nowych technologii (zwłaszcza mobilnych i mediów społecznościowych) stale się one zmieniają. Prawda jest taka, że się systematycznie modyfikują. A o tym jak technologie mobilne i handel internetowy wpływają na nie, znacznie więcej będzie można powiedzieć za parę lat. ◀

Elżbieta Haber



Uczestnicy dyskusji, która zakończyła sesję plenarną. Od lewej: Andrzej Jacaszek, Daniel Franke z ROHLIG SUUS Logistics, Mark Taylor, Guillaume'a Laffont'a de Colonges oraz Artur Korc i Przemysław Wegner

# Kieleckie święto drogownictwa

Pomiędzy 13 do 15 maja, na terenie Targów Kielce odbyły się XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA-POLSKA. Towarzyszyły im wystawy: MASZBUD, ROTRA, TRAFFIC-EXPO-TIL i debiutujący EUROPARKING. W sumie, w tym czasie Kielce na powierzchni 20 tys. m<sup>2</sup> gościło ponad 400 firm z 22 krajów całego świata. Ekspozycję obejrzało ponad 15 tys. osób.

**W** trakcie targów odbyły się pokazy dynamiczne maszyn budowlanych, emocjonujące konkursy, jednak najważniejsze były rozmowy na tematy związane z branżą.

*– Uważam, że minioną edycja targów była bardzo dobra. Już po pierwszym dniu ich trwania byłem usatysfakcjonowany i mogłem wracać do domu, bo spełniły się wszelkie moje oczekiwania – tak dużo klientów odwiedziło nasze stoisko i wciąż miłośnicy co robić. Drugi dzień był jeszcze lepszy, czym jestem mile zaskoczony. W targach*

uka-praktyka-biznes. Podczas Kongresu zaprezentowano nowoczesne produkty i technologie stosowane w branży drogowej i mostowej oraz w dziedzinach pokrewnych. Odbyła się również konferencja „Elementy polityki transportowej w Polsce i Unii Europejskiej”, której towarzyszył widowiskowy „Fuel Duel – Wielki pojedynek na zużycie paliwa”, czyli rywalizacja pomiędzy maszyną i człowiekiem dotycząca oszczędnej jazdy. Jak co roku wystawie towarzyszył Salon Kruszywo organizowany przez Instytut Mechanizacji Budownictwa



*uczestniczymy od samego początku i zawsze są to udane edycje. Od kilku lat rośnie frekwencja osób zwiedzających. Dla nas wystawców to bardzo dobry znak. To jak zmieniły się same Targi Kielce to też wielki sukces. Są imponujące, światowe, supernowoczesne. Będziemy tu z pewnością za rok, to jedyna impreza wystawiennicza, na jakiej się pojawiaemy w Polsce – mówił trzeciego dnia targów Mirosław Jakubiak, prezes Zarządu, Full Maszyny Budowlane Sp. z o.o.*

## Rozmowy i prezentacje

AUTOSTRADA – POLSKA była miejscem wielu ważnych rozmów i spotkań, a wśród nich znalazł się Kongres Innowacji Infrastrukturalnych organizowany w ramach cyklu Konferencje Specjalistyczne na-

## AUTOSTRADA-POLSKA była miejscem wielu ważnych rozmów i spotkań, a wśród nich znalazł się Kongres Innowacji Infrastrukturalnych organizowany w ramach cyklu Konferencje Specjalistyczne nauka-praktyka-biznes.

o Górnictwa Skalnego, w ramach którego odbyła się debata „Pełne wykorzystanie surowców”. Rozmawiano też na temat umów dotyczących robót budowlanych, dróg betonowych czy bezpieczeństwa technicznego maszyn i żurawi.

Udział w tegorocznych targach wzięło Ministerstwo Gospodarki, które przygotowało projekt Ustawy o wspieraniu popularnych metod rozwiązywania sporów. Jej założenia zostały oficjalnie zaprezentowane i komentowane w czasie spotkania „Mediacje gospodarcze – nowa jakość w biznesie”.

## Nie tylko debiuty

W tym roku zadebiutował Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej EUROPARKING. Podczas wystawy zaprezentowane zostały między innymi rozwiązania z zakresu systemów kierowania ruchem, monitoringu czy telewizji przemysłowej. Można było poznać tajniki konstrukcji parkingów oraz kształtowania ich nawierzchni. W programie wydarzenia poświęconemu systemom parkingowym

znalazła się między innymi konferencja „Problemy parkingowe obszarów zurbanizowanych”, organizowana przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Oddział Kraków, Politechnika Krakowska. W jej trakcie rozmawiano m.in. o nowych formach mobilności, takich jak *carsharing*.

Nie zabrakło dodatkowych emocji. Jedną plastikową piłeczką, trzy kolorowe balony i kilka zużytych opon wystarczało by zmagający się na co dzień z tonami przeładunku operator koparki zmienił się w delikatnego i precyzyjnego mężczyznę. To wszystko za sprawą konkursu BIG BAU MASTER. Organizatorzy przygotowali wiele spektakularnych, wymagających wysokiej zręczności i dużego doświadczenia konkurencji. Wśród nich był m.in. test sprawnościowy na nakładanie opon samochodowych na pal. W zmaganiach udział wzięło kilkudziesięciu operatorów. Konkurs, który już po raz drugi odbył się podczas targów, organizowany był wspólnie ze Stowarzyszeniem Operatorów Maszyn Roboczych „OPERATOR”. ◀

KK

# Kiedy rodziła się logistyka

## 20 lat istnienia FM Logistic w Polsce

W latach 90. XX w. w Polsce zaczęły pojawiać się międzynarodowe firmy logistyczne, które w ciągu dwóch dekad stały się jednymi z większych graczy na naszym rynku. Do nich należy FM Logistics. Co przyczyniło się do jej rozwoju? Co ją wyróżnia spośród grona wielu operatorów? Jakie ma plany na przyszłość? – na te i podobne pytania odpowiada Piotr Sukiennik, dyrektor generalny FM Logistic w Polsce.

**T**ak, to już dokładnie 20 lat. Za moment będziemy świętować tę okrągłą rocznicę obecności FM Logistic w Polsce, gdyż w czerwcu 1995 r. wmurowany został kamień węgielny pod naszą pierwszą platformę w Mszczonowie, gdzie do dziś mieści się główna siedziba polskiego oddziału, baza transportu międzynarodowego dla całej Grupy FM, a także, od ponad roku, już nie jedna, ale dwie platformy logistyczne.

20 lat temu, kiedy my stawialiśmy pierwsze kroki w Polsce, logistyka w naszym kraju dopiero się rodziła. FM Logistic miało ten komfort, że wchodziło na rynek z wiedzą i wieloletnim doświadczeniem firmy matki. FM Logistic we Francji liczy sobie już blisko 50 lat. To w oczywisty sposób ogromnie nam poma-

gało, gdyż czerpaliśmy ze sprawdzonych wzorców obsługi logistycznej, spełniającej pod każdym względem najwyższe standardy. Ale nie do przecenienia jest rów-

niez nasz własny wkład – ludzie, którzy od samego początku z zaangażowaniem i entuzjazmem budowali tę firmę. Jestem osobiście bardzo dumny, że wielu z tych,

którzy zaczęli 20 lat temu, pracuje z nami do dziś. Lata 90. w Polsce to, jak pamiętamy, czas wielkich zmian, związanych z trans-

---

**Dwadzieścia lat temu, kiedy FM Logistic stawiał pierwsze kroki w Polsce, logistyka w naszym kraju dopiero się rodziła. FM Logistic miało ten komfort, że wchodziło na rynek z wiedzą i wieloletnim doświadczeniem firmy matki.**

---

niez nasz własny wkład – ludzie, którzy od samego początku z zaangażowaniem i entuzjazmem budowali tę firmę. Jestem osobiście bardzo dumny, że wielu z tych,

formacją. Czas niełatwy, ale też bardzo ciekawy. Jak grzyby po deszczu zaczęły pojawiać się u nas wielkie zagraniczne koncerny, m.in. z branży FMCG i retail.



*Od samego początku z rozmysłem, FM Logistic konsekwentnie realizował strategię rozwoju, stopniowo rozszerzając swoją obecność na polskim rynku poprzez uruchamianie kolejnych platform, doskonalenie i rozszerzanie wachlarza usług dostosowanych precyzyjnie do wymogów klientów*



**Piotr Sukiennik,**

dyrektor generalny FM Logistic  
w Polsce

Z jednej strony ówczesny rynek logistyczny był łatwiejszy niż dziś z uwagi na znacznie mniejszą konkurencję, z drugiej zaś, trudniejszy, bo pionierski.

Od samego początku z rozmysłem, konsekwentnie realizowaliśmy strategię naszego rozwoju, stopniowo rozszerzając swoją obecność na polskim rynku poprzez uruchamianie kolejnych platform, doskonalenie i rozszerzanie wachlarza usług dostosowanych precyzyjnie do wymogów naszych klientów. Co więcej, proponowaliśmy nowatorskie rozwiązania logistyczne dla najbardziej nawet wymagających branż, jak choćby branża farmaceutyczna. Ten kierunek okazał się trafny, co potwierdziły wieloletnie dwucyfrowe wzrosty naszych obrotów, niezahamowane szczęśliwie nawet w tych najtrudniejszych momentach spowolnienia gospodarczego.

To także zasługa naszych klientów, którzy zaufali nam i postawili na długofalową współpracę i wspólne rozwiązywanie problemów. Dzięki nim jesteśmy teraz tu, gdzie jesteśmy, ciesząc się opinią jednego z liderów logistycznych. Zdajemy sobie sprawę, że to wielki kapitał, ale też ogromne zobowiązanie.

Odpowiadając wprost na postawione pytanie – nasze 20 lat w Polsce oceniam bardzo pozytywnie i z optymizmem patrzę w przyszłość.

**Jak zmieniła się logistyka i rola operatora logistycznego na przestrzeni tych lat? Jakie obecnie są największe wyzwania?**

Zarówno logistyka, jak i rola operatorów logistycznych zmieniała się równoległe z rynkiem, jak również ze wzrostem świadomości biznesowej. Na początku firmy takie jak my, nastawione były przede wszystkim na obsługę dużych wolumenów, a tym samym dużych firm. Wynikało to z ko-

to w podobnym stopniu leków, świeżych produktów spożywczych, ale także niemal każdej innej grupy towarów.

Czas odgrywa coraz większe znaczenie i dlatego ogromnym wyzwaniem dla operatorów jest kwestia jak zaprojektować procesy logistyczne, by stworzyć usługę

### **Na początku firmy logistyczne nastawione były na obsługę dużych wolumenów, a tym samym dużych firm. Z biegiem czasu coraz więcej przedsiębiorców doceniło outsourcing usług logistycznych, postrzegając go w perspektywie wymiernych korzyści.**

nieczności poniesienia znaczących kosztów w fazie wdrażania usługi logistycznej, zarówno przez operatora, jak i klienta. Ten fakt budował na rynku przekonanie, że nie wszyscy mogą sobie na obsługę logistyczną pozwolić. Ponadto wiele firm definiowało swój model biznesowy tak, aby logistyka była ich wewnętrzną częścią. Z biegiem czasu coraz więcej przedsiębiorców doceniło outsourcing usług logistycznych, postrzegając go w perspektywie wymiernych korzyści. Oddanie tej działości w ręce profesjonalnego i doświadczonego operatora logistycznego pozwala bowiem skupić się na swoim *core businessie*, tj. produkcji, sprzedaży, czy marketingu. Dzisiaj logistyka to inwestycja, a nie koszt.

Jeśli zaś mowa o wyzwaniach, z jakimi spotykamy się obecnie, to są one związane z ciągle nasilającą się presją czasową. Konsumenci wymagają towarów w trybie niemal natychmiastowym. I dotyczy

szybką, efektywną kosztowo, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższych standardów jakościowych. Dla nas osobiście ważnym jest również to, by być dla naszych klientów nie tylko usługodawcą, ale także ekspertem i doradcą.

**W ostatnim okresie wiele firm cięło koszty, nie zastanawiając się nad tym jak to odbije się na jakości usług. FM Logistic zawsze na pierwszym miejscu stawiała jakość, nawet jeżeli z tego powodu przyrosty byłyby mniejsze. Jak ta zasada się sprawdza i wpływa na działalność firmy?**

Rzeczywiście, dzisiaj wielu operatorów logistycznych walczy o klienta obniżając koszty. To zrozumiałe, wzięwszy pod uwagę fakt, że w większości przypadków cena wciąż jest kluczowym czynnikiem w podejmowaniu decyzji o wyborze ope-



Nadal będziemy doskonalić nasze usługi i rozwijać portfolio klientów, m.in. z sektora farmaceutycznego oraz fresh. Zamierzamy dalej poszukiwać i wdrażać innowacje oraz rozwiązania podwyższające standard naszych usług



Czas odgrywa coraz większe znaczenie i dlatego ogromnym wyzwaniem dla operatorów jest kwestia jak zaprojektować procesy logistyczne, by stworzyć usługę szybką, efektywną kosztowo, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższych standardów jakościowych

## W tej chwili FM Logistic jest trzecim operatorem, z dużymi ambicjami na zajęcie pozycji No1. Credo wpisane w strategię firmy od samego początku jej istnienia to dążenie do doskonałości w zaspakajaniu potrzeb klientów.

ratora. Bo też zarówno producenci, jak i dystrybutorzy poszukują oszczędności, używając wszelkich możliwych sposobów na obniżanie cen dla konsumenta. W FM Logistic od lat na pierwszym miejscu stawiamy jakość usługi i mimo, że nie zawsze okazujemy się najtańszym operatorem, to tak naprawdę jesteśmy

przekonani, że na końcu tylko taka filozofia jest dobra dla klienta. Pozwala ona na bardzo uczciwe podejście do biznesu i zbudowanie współpracy na zasadach partnerskich i długofalowych, z korzyścią dla obu stron. Widzimy też, że takie podejście procentuje, i że doceniają je również nasi klienci.



W FM Logistic ludzie zawsze byli na pierwszym miejscu. Pracownicy są czynnikiem kluczowym, bo bez ich wiedzy, zaangażowania i lojalności firma nie byłaby w stanie stworzyć tej jakości i być w tym miejscu, w którym teraz jest

**Czy powyższa polityka przekłada się na sukces FM Logistic w rankingach dotyczących branży (np. ranking przychodów ze sprzedaży)? Na ile?**

Pragnę od razu podkreślić, że naszym priorytetem nie jest zdobywanie najwyższych miejsc w rankingach, tylko świadczenie usług na najwyższym poziomie i satysfakcja naszych klientów. I mam też głębokie przekonanie, że to przekłada się bezpośrednio na nasze notowania. Wysokie pozycje w rankingach są niejako odzwierciedleniem naszych starań. FM Logistic od zawsze plasuje się w czołówce najlepszych firm logistycznych działających w Polsce. W tej chwili jesteśmy trzecim operatorem, z dużymi ambicjami na zajęcie pozycji No1. Nasze credo wpisane w strategię od samego początku istnienia firmy to dążenie do doskonałości w zaspakajaniu potrzeb naszych klientów.

**70% działalności firmy stanowi obsługa FMCG. Czy zakłada się, że nadal będzie ona stanowiła *core business*? Czy może na znaczeniu będzie zyskiwała obsługa branży farmaceutycznej lub *e-commerce*?**

Obsługa projektów FMCG to obszar, w którym możemy się poszczycić najdłuższym doświadczeniem. Dzisiaj FM Logistic współpracuje praktycznie ze wszystkimi największymi sieciami handlowymi obecnymi na polskim rynku. Ale warto podkreślić fakt, że ten kapitał pozwolił nam na rozbudowę infrastruktury i wykształcenie kompetencji niezbędnych do obsługi innego typu projektów, a tym samym na dywersyfikację naszego *portfolio* usług. W tej chwili FM Logistic ma silną pozycję, jako ekspert w obsłudze firm z branży farmaceutycznej. Z naszych usług korzystają też takie marki, które potrzebują zaawansowanych rozwiązań do obsługi projektów typu *fresh*. Natomiast z uwagi na to, że większość naszych klientów *retail* prowadzi od dawna sprzedaż internetową, usługi dla klientów z branży *strictly e-commerce* to dla nas jedynie kwestia czasu.

**W obsłudze FMCG wpisuje się logistyka produktów świeżych, którą FM rozwija poza granicami Polski. Co w tym zakresie robi na polskim rynku?**

Nie tylko poza granicami. Dokładnie rok temu wdrożyliśmy z powodzeniem usługi w zakresie logistyki produktów świeżych dla jednej z większych sieci handlowych operującej na polskim rynku. Było

to niezwykle trudne wyzwanie. Branża produktów *fresh* jest wyjątkowo wrażliwa i wymagająca spełniania najwyższych standardów jakościowych. Dziś z pełną odpowiedzialnością mogę powiedzieć, że poradziłem sobie doskonale. Wskaźniki dla tego projektu są absolutnie najwyższe z możliwych. To zasługa niezawodnych

czynnikami kluczowym, bo bez ich wiedzy, zaangażowania i lojalności nie byłoby w stanie stworzyć tej jakości i być w tym miejscu, w którym teraz jesteśmy. Będę to zawsze podkreślał, bo w dobie szerokiego dostępu do technologii, tak naprawdę tylko ludzie stanowią unikatową wartość i prawdziwą siłę napędową firmy.

## Operator wciąż jest w stanie znajdować rozwiązania pozwalające unikać strat, eliminować błędy i usprawniać czynności we wszystkich procesach. Wszystko po to, by nieustannie doskonalić usługi.

procesów i doskonałej infrastruktury, ale przede wszystkim naszego doskonale wykwalifikowanego i maksymalnie zaangażowanego w pracę nad tym projektem zespołu. „Excellent!, Good job, guys” – takie i podobne słowa uznania padały pod naszym adresem ze strony klienta, kontrolującego wdrożenie i wykonywanie usług.

**Optymalizacji procesów służyć ma wdrażanie przez FM Logistic filozofii Len Management. Na jakim jesteście etapie? Czy efekty są zgodne z oczekiwaniami?**

Założenia filozofii Lean Management wdrożyliśmy w naszej organizacji blisko dwa lata temu. Co ważne, w FM Logistic to nie tylko teoria, ale codzienna praktyka, która towarzyszy każdemu procesowi, tak w magazynie, jak i w transporcie. Mamy bardzo silny zespół ekspertów, dbających o to, by nieustannie ulepszać funkcjonowanie organizacji, na każdym możliwym etapie. Lean ze swojej definicji jest procesem permanentnym. To także swoista operacja na żywym organizmie. A ponieważ nasi specjaliści świetnie orientują się w specyfice naszego biznesu, wciąż jesteśmy w stanie znajdować rozwiązania pozwalające unikać strat, eliminować błędy i usprawniać czynności we wszystkich procesach. Wszystko po to, by nieustannie doskonalić nasze usługi.

**Co Pana zdaniem odróżnia FM Logistic od innych firm logistycznych?**

Jest wiele takich aspektów, choćby w samej sferze biznesowej. Ale w mojej ocenie odróżnia nas przede wszystkim podejście do ludzi. Mimo wielu zmian na rynku i wyzwań, przed którymi stawaliśmy jako organizacja, w FM Logistic ludzie zawsze byli na pierwszym miejscu. Pracownicy są

**Z jakimi wynikami FM Logistic podsumowało ostatni rok rozrachunkowy?**

Wśród naszych ostatnich inwestycji na pewno warto wspomnieć stworzenie infrastruktury do obsługi projektów *fresh* i rozbudowę platformy w Tomaszowie Mazowieckim. Udało nam się też wdrożyć kilka kluczowych innowacji, m.in. udoskonaloną autorską wersję systemu *put to light*, znacznie usprawniającą proces komplektacji zamówień.

**Jakie wyniki uzyskano za ostatni rok rozliczeniowy. Jakie są plany?**

Wyniki za ostatni rok rozrachunkowy i plany na najbliższą przyszłość zamierzamy ogłosić podczas naszej jubileuszowej

## Z uwagi na to, że większość klientów retail prowadzi od dawna sprzedaż internetową, usługi dla klientów z branży stricte e-commerce to dla FM Logistic jedynie kwestia czasu.

konferencji prasowej, która odbędzie się niebawem. W tej chwili mogę powiedzieć tylko tyle, że na najbliższy czas zakładamy dalszy stabilny rozwój. Nadal będziemy doskonalić nasze usługi i rozwijać *portfolio* klientów, m.in. z sektora farmaceutycznego oraz *fresh*. Zamierzamy dalej poszukiwać i wdrażać innowacje oraz rozwiązania podwyższające standard naszych usług.

Bardzo ważny jest dla nas konsekwentny rozwój usługi drobnicowej, którą zaczęliśmy wdrażać ponad rok temu. Na przestrzeni tego czasu nasz dział transportu krajowego wykonał gigantyczną pracę, która teraz zaczyna przynosić wymierne



*W FM Logistic od lat na pierwszym miejscu stawiana była jakość usługi i mimo, że firma nie zawsze okazuje się najtańszym operatorem, to tak naprawdę jest przekonana, że na końcu tylko taka filozofia jest dobra dla klienta*

efekty w postaci kilkuset procentowego wzrostu w obrocie tej aktywności. Od samego początku dbamy o to i nie ustajemy w wysiłkach, by oferować naszym klientom coś więcej, niż tylko doskonałą jakościowo usługę – chcemy wyróżniać się na rynku swoim wyjątkowym podejściem do klien-

Dziękuję za rozmowę. <

Elżbieta Haber



*Dobra lokalizacja geograficzna i konkurencyjne warunki ekonomiczne sprawiają, że Polska jest atrakcyjnym miejscem lokalizacji produkcji*

## Wysoka jakość... dla drogich produktów

Obsługa branży elektronicznej nierozłącznie związana jest z koniecznością zapewnienia usług wysokiej jakości dla wymagających grup produktów. Usługi logistyczne dostarczane przez firmy zewnętrzne to zarówno typowe zadania logistyczne z zakresu transportu i magazynowania, jak i usługi wysoce specjalistyczne.

Szybki rozwój sektora elektronicznego w Polsce to efekt nałożenia się kilku czynników. Po pierwsze, rynek elektroniki sam z siebie należy do branż szybko rozwijających się. Po drugie, duża część polskich konsumentów to

osoby młode, najchętniej decydujące się na zakup sprzętu elektronicznego, komputerów i nowości technicznych. Dobra lokalizacja geograficzna i konkurencyjne warunki ekonomiczne sprawiają, że Polska jest atrakcyjnym miejscem lokalizacji produkcji, co z kolei prowadzi do sytuacji, w której u nas są lokalizowane liczne działalności produkcyjne, jak i towarzyszące im usługi logistyczne. W Polsce obecne są

### Drogo więc bezpiecznie

Jednym z wyzwań związanych z obsługą branży elektronicznej jest konieczność odpowiedniego zabezpieczenia ładunków – zarówno w transporcie jak i magazynowaniu. To efekt przede wszystkim wysokiej wartości sprzętu, co wymusza odpowiednią dbałość o szczegóły – minimalizację uszkodzeń i maksymalizację poziomu



*Klienci oczekują dziś informacji o rzeczywistej wysokości stanów magazynowych oraz o czasie realizacji transportu. To wymaga internetowych utrzymywania odpowiedniej infrastruktury IT*

### Relatywnie niski koszt wysyłki (względem zamawianego towaru) sprawia, że spora część urządzeń trafia do klientów za pośrednictwem sklepów internetowych.

największe koncerny produkujące sprzęt elektroniczny, a dzięki wsparciu wysokiej jakości kadr i licznej bazie firm gotowych pracować jako poddostawcy nasz rynek ma potencjał nie tylko jako duże i coraz bogatsze miejsce zbytu, ale także produkcji czy realizacji usług logistycznych.

zabezpieczeń. To konieczność odpowiedniego zabezpieczenia zarówno przed kradzieżą, jak i na wypadek typowych usterek powstających w transporcie. Delikatność przesyłek wymusza stosowanie odpowiedniej jakości opakowań jednostkowych i zbiorczych. W przypadku dostaw

dla odbiorców indywidualnych bywa, że uszkodzenie opakowania skutkuje odmową przyjęcia towaru przez klienta. Nic zatem dziwnego, że zabezpieczeniu transportu poświęca się wiele uwagi. Dotyczy to w szczególności najbardziej wrażliwych produktów – telewizorów i monitorów komputerowych, czy też drogiego sprzętu klasy premium i urządzeń profesjonalnych. Odpowiednie środki techniczne pozwalają dziś zarówno na zabezpieczenie ładunku jak i śledzenie jego trasy przejazdu.

### W sieci i... w sieci

Sprzęt elektroniczny niezwykle chętnie kupowany jest za pośrednictwem sklepów internetowych. Rozwój kanału e-commerce to efekt m.in. niższych cen, ale i szerokiej dostępności sprzętu. Relatywnie niski koszt wysyłki (względem zamawianego towaru) sprawia, że spora część urządzeń trafia do klientów za pośrednictwem własnie sklepów internetowych. Są to zarówno typowe placówki działające wyłącznie online (czyli nie prowadzące działalności w „rzeczywistym” sklepie), jak i punkty stanowiące internetowe rozszerzenie dla tradycyjnych kanałów dystrybucji. W tym ostatnim przypadku pojawia się jeszcze



Fot. FSLogistics

Nowoczesne powierzchnie magazynowe to konieczność dopasowania się zarówno do wymagań systemów składowania jak i sposobu realizacji transportu wewnętrznego czy specyfiki branży, chociażby w zakresie podziału magazynu na strefy czy wykorzystania np. składowania blokowego

## Istnieje możliwość zamówienia produktu w e-sklepie (w konkurencyjnej, niższej cenie), ale odebrania osobistego w placówce. Taki sposób realizacji zakupów wybiera dziś wielu kupujących.

jedną alternatywą – gdy istnieje możliwość zamówienia produktu w e-sklepie (zatem w konkurencyjnej, niższej cenie), ale odebrania osobistego w placówce. Taki sposób realizacji zakupów wybiera dziś wielu ku-

pujących. Dla tradycyjnych sieci handlowych sprzedaż tą metodą stanowi zatem możliwość zatrzymania klientów preferujących zakupy online, a dla klientów – możliwość bezpośredniego odebrania od



LGI Logistics Group International  
Made in Quality

### CZY PRZYPOMINA WAM TO EFEKTYWNOŚĆ WASZEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW?

Jeśli nie działa transport, wówczas nic nie funkcjonuje tak jak powinno. Oddaj transport w sprawdzone ręce i śpij spokojnie!

Mamy dla Ciebie:

- Dostawy JiT / JiS
- Rozwiązania skrojone na potrzeby Twojego łańcucha dostaw
- Własny park samochodowy - 250 ciągników EuroVI, ponad 300 naczep typu plandeka - MEGA
- Doświadczoną, stałą kadre
- Obsługę 24/7
- Terminowość, elastyczność i niezawodność

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



## Bezpieczeństwo operacji logistycznych

Ewa Zawadzka, Vice President, Head of Land & Development Poland w Prologis

Dla klientów z branży elektronicznej i high-tech kluczowe znaczenie, ze względu na dużą wartość swoich produktów, ma bezpieczeństwo operacji logistycznych. Wartościowy sprzęt może stanowić pokusę do kradzieży. Dlatego też przy wynajmie powierzchni magazynowej dla firm z tej branży nie liczy się tylko jej wysoka jakość i dobra lokalizacja parku, ale także to, czy obiekt jest wyposażony w rozwiązania gwarantujące najwyższe bezpieczeństwo. Szczególnie popularne w tym zakresie jest monitoring wizyjny (CCTV) oraz system kontroli wjazdów i wyjazdów z kompleksu. Ponadto, deweloperzy w odpowiedzi na indywidualne potrzeby klientów, podobne rozwiązania (kamery oraz system dostępu) montują także wewnątrz obiektu. Dzięki temu klient może na bieżąco nadzorować stan swojego magazynu, kontrolować rozładunek i załadunek towaru oraz zapobiegać pojawianiu się niepowołanych osób na terenie obiektu.

Klienci prowadzący na terenie parków logistycznych montaż i serwis produktów elektronicznych oczekują od dewelopera dostosowania powierzchni do prowadzenia takich operacji. Adaptacja obejmuje zapewnienie w strefach stałych stanowisk pracy w magazynie dostępu do oświetlenia naturalnego na poziomie 12,5%, doświetlenie obszaru pracy światłem sztucznym oraz montaż wentylacji.

sprzedawcy, by uniknąć oczekiwania na kuriera lub obniżyć koszt zakupów.

E-commerce oznacza jeszcze jedno dodatkowe wyzwanie. Klienci oczekują dziś informacji o rzeczywistej wysokości stanów magazynowych oraz o czasie realizacji transportu – co pozwala szacunkowo określić ile czasu zajmie dostawa konkretnego produktu do odbiorcy. To wymaga od sklepów internetowych utrzymywania odpowiedniej infrastruktury IT. Rola IT rośnie także w tradycyjnym handlu oraz obsłudze zaopatrzenia czy dystrybucji. Coraz częściej systemy te pozwalają nie tylko zarządzać procesami, ale śledzić i nadzorować konkretną partię produktu czy optymalizować realizację zadań logistycznych.

## Magazyn razem z produkcją

Jakie wymagania względem powierzchni przemysłowych i infrastruktury logistycznej zgłaszają klienci z branży elektronicznej i high-tech? Wysokość tych wymagań związana jest często ze sposobem wykorzystania obiektów. Coraz częstsze są inwestycje łączące dwa obszary działania – produkcję i logistykę. Nic nie stoi na przeszkodzie, by mniej uciążliwe dla otoczenia zadania produkcyjne realizowane były wspólnie z zadaniami logistycznymi. Lub inaczej, by magazyn towarzyszył hali produkcyjnej i pełnił zarówno funkcje zaopatrzenia produkcji, magazynu wyrobów gotowych i bazy dla realizacji dystrybucji krajowej i zagranicznej.

Przykładem takiej inwestycji, łączącej produkcję z logistyką jest obiekt zrealizowany dla Johnson Electric. Jest tu miejsce

na halę produkcyjną, laboratorium, ale także strefy realizujące zadania logistyczne. – Ze względu na wymagany precyzyjny montaż, całość linii produkcyjnej ma zwiększone oświetlenie sztuczne do 700 luksów. Ciekawostką jest tutaj sposób logistyki części i wytwarzanych produktów. Zrealizowany przez Panattoni zakład dla Johnson Electric nie dysponuje powierzchnią typowo magazynową. Założeniem firmy było odejście od składowania. W związku z tym, zaopatrzenie od dostawców przyjmowane jest codziennie, ale w małych ilościach. Odbiór przechodzi przez system „przyjęcia do zakładu” oraz w niektórych wypadkach dodatkową kontrolę jakości. Stąd komponenty trafiają bezpośrednio na linię produkcyjną. Z tego względu zmniejszona została w porównaniu z magazynowymi standardami ilość doków do dwóch (po jednym doku na przyjęcie towaru i jego wysyłkę). Dodatkowo wprowadzono zarządzanie wizualne – wszystkie komponenty, które nie trafiają na linię produkcyjną, dostępne są z poziomu ziemi. Brak potrzeby dużej ilości doków umożliwił zagospodarowanie terenu wokół budynku i stworzenie dodatkowych miejsc parkingowych, łącznie na 280 samochodów – mówi Robert

## W obsłudze branży elektronicznej rośnie znaczenie rejestru i śledzenia destynacji pojedynczego towaru. Klienci coraz częściej potrzebują informacji, do którego sprzedawcy trafił produkt o danym numerze seryjnym.



## Zapewnienie wysokiej efektywności

Łukasz Popowski, specjalista ds. rozwoju biznesu FIEGE

Z punktu widzenia operatora logistycznego najciekawszym i zarazem najtrudniejszym wyzwaniem w obsłudze branży elektronicznej jest zapewnienie wysokiej efektywności przy jednoczesnym stosowaniu mechanizmów poszerzonej kontroli. Z jednej strony operator jest zobligowany do dokładnej

weryfikacji przyjmowanego towaru, co wiąże się ze spadkiem wydajności operacji, a z drugiej zaś spadek wolumenu składowania i zwiększona jego rotacja wymusza wzrost teź efektywności. Aby spełnić te, z pozoru wykluczające się warunki, niezbędne jest wdrożenie nowego podejścia do kwestii związanych z organizacją procesów. Po pierwsze, należy w każdym przypadku dążyć do dopasowania infrastruktury magazynowej pod założenia procesowe, a nie na odwrót. Po drugie, należy w taki sposób zaprojektować procedury kontrolne, aby nie ograniczały one w znaczący sposób efektywności. Przykładowym rozwiązaniem może być tutaj umieszczenie strefy kontroli w bliskiej odległości od miejsca składowania i przemieszczanie towaru na taśmociągach w sposób podobny do działania linii produkcyjnej. Operator logistyczny – kierując się tymi dwoma prostymi zasadami – jest w stanie zapewnić jednocześnie wysoką efektywność oraz wysoką jakość świadczonych usług.



### W warunkach podwyższonej czystości

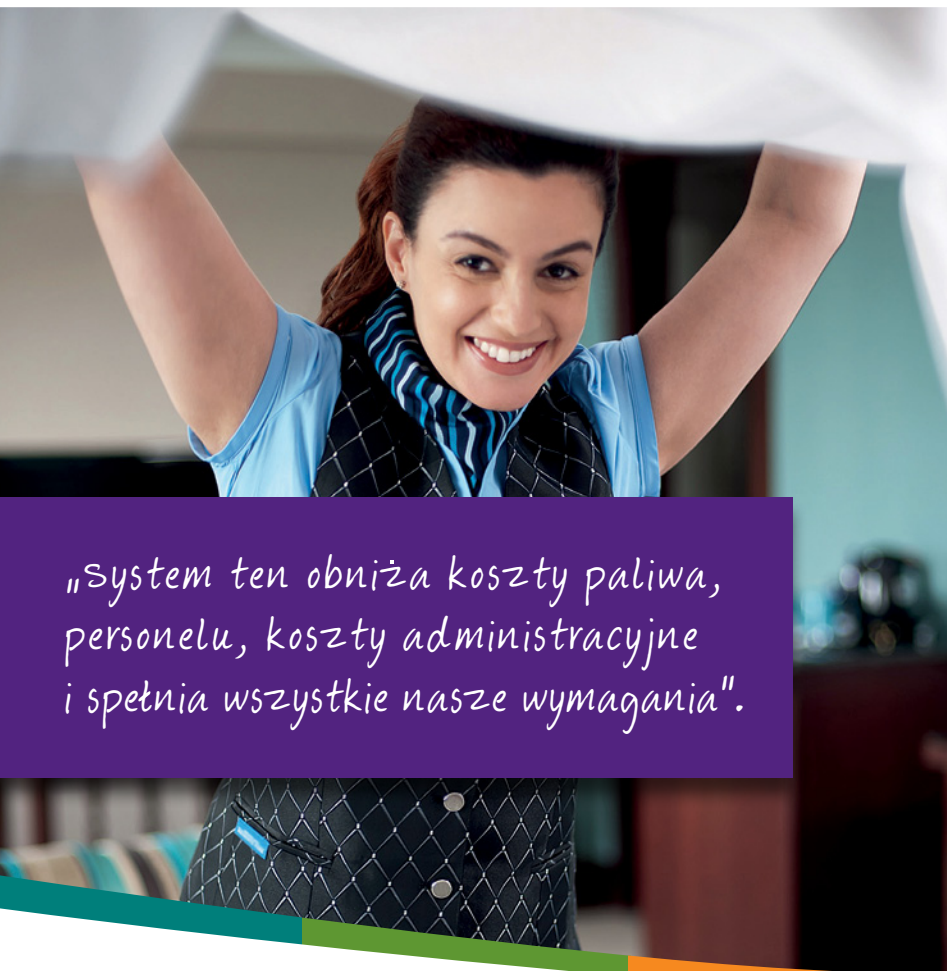
Robert Dobrzycki, partner zarządzający w Panattoni Europe

Branża elektroniczna i high-tech, podobnie jak inne branże, rządzi się swoimi prawami w kontekście obiektów przemysłowych i magazynowych, zwłaszcza produkcyjnych. Jej specyfika bardzo często wymaga, aby przynajmniej część produktów wytwarzana była w warunkach podwyższonej czystości, w pomieszczeniach z zastosowaną filtracją powietrza oraz kontrolowaną temperaturą. Obrazować to może inwestycja zrealizowana przez Panattoni Europe dla Johnson Electric. W obiekcie zlokalizowanym w Panattoni Park Czeladź, o łącznej powierzchni 10,7 tys. m<sup>2</sup>, z której 8,1 tys. m<sup>2</sup> zajmuje część produkcyjna, wydzielone zostały pomieszczenia przeznaczone m.in. na produkcję mikroprzełączników. Produkcja odbywa się w zamkniętej przestrzeni (400 m<sup>2</sup>). Z głównego budynku wydzielone zostało laboratorium pomiarowe (200 m<sup>2</sup>), w którym wykonywane są pomiary niezbędne do nadzorowania produkcji bieżącej, testy okresowe, żywotności produktów, jak i testy pomocne we wdrażaniu nowych produktów.

Inną ciekawą realizacją jest budowany przez Panattoni Europe główny magazyn firmy Komputronik S.A, który powstał w wyniku konsolidacji mniejszych powierzchni. Nowoczesne, wybudowane zgodnie z wymogami klienta centrum pozwoli najemcy na efektywną pracę, a także sprawne i optymalne zarządzanie logistyką. Indywidualne rozwiązania dotyczą m.in. zarządzania powierzchnią (prócz regałów klient zażywał sobie antresole), a także układu doków, czy lokalizacji poszczególnych funkcji.

Dobrzycki, partner zarządzający Panattoni Europe.

Nowoczesne powierzchnie magazynowe to konieczność dopasowania się zarówno do wymagań systemów składowania jak i sposobu realizacji transportu wewnętrznego czy specyfiki branży, chociażby w zakresie podziału magazynu na strefy czy wykorzystania np. składowania blokowego. – *Standardem wyposażenia magazynów klientów z branży elektronicznej są regały do wysokiego składowania o minimalnej wysokości 10 m. W przypadku większego sprzętu elektronicznego lepiej sprawdza się składowanie blokowe, polegające na ułożeniu jednostek ładunkowych na posadzce magazynu, jedna przy drugiej. Zachowuje się przy tym wymagane odstępy między rzędami, które zabezpieczają jednostki ładunkowe przed uszkodzeniami mechanicznymi. Wśród klientów Prologis z branży elektronicznej i branży high-tech znajdują się, takie jak Neonet, Hi Logistics obsługujący LG oraz Asplex należący do grupy Acer – mówi Ewa Zawadzka, Vice President, Head of Land & Development Poland w Prologis.*



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

## JESTEŚ EKSPERTEM. MIJ PEWNOŚĆ, ŻE TAK POZOSTANIE.

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

## Zapas – im mniej tym lepiej

Elektronika należy do produktów, które relatywnie szybko się starzeją. Ciągły postęp techniczny, w połączeniu z wysoką konkurencyjnością na rynku sprawiają, że cykl życia produktu w branży elektronicznej jest niezwykle krótki. To z kolei oznacza konieczność odpowiedniego gospodarowania zapasami. W początkowej fazie cyklu życia produkt ma wysoką wartość, ale szybko ją traci. Wysoki zapas jest zatem niewskazany. W końcowej fazie produkt przestaje być konkurencyjny



*Zapas powinien być na tyle niski by minimalizować koszty związane z jego utrzymaniem i utratą wartości, a jednocześnie na tyle wysoki by zapewnić ciągłą dostępność produktu, niezależnie od tego czy jest „gwiazdą” promocyjnej gazetki czy ma być wycofany z rynku, ale wciąż budzi zainteresowanie nabywców*



## Indywidualne rozwiązania

Marcin Bryjak, Key Account Manager w DB Schenker Logistics

Z punktu widzenia operatora logistycznego klienci z branży elektronicznej są bardzo wymagający, a przez to także bardzo inspirujący. Stawiane wymagania dają możliwość projektowania indywidualnych rozwiązań, które z definicji są niestandardowe i bardzo złożone procesowo. Nowe wyzwania dają szansę firmie logistycznej na rozwój nowych kompetencji lub szerokie doskonalenie obecnych scenariuszy obsługi pod względem jakościowym i produktowym.

Klienci związani z branżą high-tech opierają swoją działalność na wieloletnich relacjach biznesowych, budując wzajemne zaufanie do produktów, ale również do ich dostępności i jakości. Jeśli operator logistyczny ma swój udział w tym procesie, to odślaniają się przed nim nowe szanse na zacieśnianie współpracy w innych obszarach, na nowych rynkach zbytu czy w ramach nowych projektów.

Taki stan rzeczy sprawia, że koszty logistyczne nie są w tym przypadku decydujące o powodzeniu współpracy. Decydują: wysoka jakość usług, wzajemne zaufanie, bezpieczeństwo i profesjonalizm obsługi. W cenie jest szeroka specjalizacja i kompetencje operatora, bo inne potrzeby mają producenci RTV-AGD czy GSM, a jeszcze inne – producenci zaawansowanych podzespołów IT lub paneli sterowniczych do nowoczesnych elektrowni.



## Przestrzeganie terminów dostaw

Anna Galas, dyrektor ds. rozwoju logistyki kontraktowej w ROHLIG SUUS Logistics

W przypadku branży elektronicznej największą rolą operatora jest wsparcie klienta w sprzedaży poprzez zapewnienie ciągłości procesów i dostępności towarów w punktach handlowych. W sytuacji rosnącej konkurencji stała obecność produktów w sklepach nabiera ogromnego znaczenia. Konsumentom zależy, by nabyć produkt „od ręki”. Jeśli go zabraknie decydują się na konkurencyjny o podobnych parametrach. Sieci handlowe stają się więc głównym celem dostaw sprzętów elektronicznych.

W sieciowych punktach sprzedaży obowiązują okna awizacyjne na przyjęcie towaru, które wymuszają na operatorze skrupulatne przestrzeganie wyznaczonych terminów dostaw. Biorąc pod uwagę wielość takich punktów, trasa musi być umiejętnie zaplanowana, szczególnie w tzw. pikach sprzedażowych w IV kwartale czy pod koniec każdego miesiąca. Dodatkowym wyzwaniem jest również zapewnienie optymalnego bezpieczeństwa w trakcie transportu, przeładunków i składowania w magazynie. Wartość przesyłek jest znacząca, należy więc zapewnić im stały monitoring i ochronę w magazynie, kontrolę dostępu oraz przeprowadzić specjalne szkolenia dla kierowców.

i nie jest wskazane gromadzenie zapasu, zwłaszcza gdy na horyzoncie czai się już nowy model lub kolejna generacja produktu. Utrzymywanie zapasu związane jest nierozłącznie ze strategią sprzedaży. W przypadku produktów udostępnianych w ramach rozmaitych akcji promocyjnych, utrzymywanie odpowiedniego poziomu zapasu okazuje się być niezbędne w celu zaspokojenia potrzeb zgłoszonych przez rynek. Sam zapas powinien być zatem na tyle niski by minimalizować koszty zwią-

zane z jego utrzymaniem i utratą wartości, a jednocześnie na tyle wysoki by zapewnić ciągłą dostępność produktu (lub dostawę w akceptowanym przez konsumenta terminie), niezależnie od tego czy produkt jest obecnie „gwiazdą” promocyjnej gazetki czy ma być wycofany z rynku, ale wciąż budzi zainteresowanie nabywców.

Czego oczekują klienci z branży elektronicznej? Wsparcia sprzedaży i zapewnienia ciągłości realizacji procesów oraz odpowiedniego poziomu dostępności produktów. – *W ostatnim czasie zauważamy ponadto, że w obsłudze branży elektronicznej rośnie znaczenie rejestru i śledzenia destynacji pojedynczego towaru. Klienci coraz częściej potrzebują informacji, do którego sprzedawcy trafił produkt o danym numerze seryjnym. W tym przypadku kluczową rolę odgrywa system do zarządzania magazynowego (WMS), a konkretnie jego funkcjonalność dotycząca zarządzania numerami serii. Oferowane przez nas rozwiązanie daje klientowi możliwość śledzenia przesyłek on-line* – mówi Anna Galas, dyrektor ds. rozwoju logistyki kontraktowej w ROHLIG SUUS Logistics.

## Wymagania dla operatora

Jakie szczególne wymagania w zakresie logistyki zgłaszają klienci z branży elektronicznej/high-tech? – *Największe wyzwanie wynika z tego, że wartość przesyłek jest wysoka, a przewożony towar jest z natury delikatny. Aby w takich okolicznościach zagwarantować należytą realizację usługi, wprowadziliśmy bardzo wysokie standar-*

dy bezpieczeństwa na każdym etapie naszej działalności. W DB Schenker Logistics wszelkie operacje handlingowe dokonywane są w odpowiednio wyposażonych terminalach. Stosujemy system monitoringu CCTV (zespół urządzeń do odbioru i przetwarzania obrazu oraz dźwięku) na całym obszarze, na

mówi Marcin Bryjak, Key Account Manager w DB Schenker Logistics.

– Branża elektroniczna stawia przed operatorem logistycznym szereg wyzwań. Klienci w tej branży oczekują od operatora zachowania najwyższego poziomu jakości w całym łańcuchu dostaw. Wymagania

## Największe wyzwanie wynika z tego, że wartość przesyłek jest wysoka, a przewożony towar jest z natury delikatny.

którym dokonujemy operacji magazynowych czy przeładunkowych. Korzystamy także z rozwiązań odpowiednio dobranych do rodzaju dystrybuowanego towaru. W trakcie transportu przesyłek oferujemy zaawansowany system aktywnego monitoringu pojazdów GPS. Pozwala to na zwiększenie bezpieczeństwa, a w razie potrzeby, na adekwatną reakcję i natychmiastową informacją dla naszego klienta. Ścisła współpraca operatora z działem bezpieczeństwa klienta oraz możliwość poddawania operatora regularnym audytom bezpieczeństwa przez samego klienta to jedne z podstawowych wymogów stawianych w branży high-tech –

klientów dotyczą najczęściej kwestii związanych z bezpieczeństwem towaru i efektywnością procesów. Konieczne staje się niekiedy fizyczne oddzielenie strefy składowania elektroniki wraz z zamontowaniem dedykowanego systemu kamer i kontroli dostępu. Ogólnym trendem rynkowym w branży jest dążenie do minimalizacji stanów magazynowych. Strategia ta wymusza na operatorze zastosowanie nowych procedur operacyjnych, które zapewnią pożądany poziom efektywności przy utrzymaniu akceptowalnych kosztów – mówi Łukasz Popowski, specjalista ds. rozwoju biznesu FIEGE.

## Ogólnym trendem rynkowym w branży jest dążenie do minimalizacji stanów magazynowych. Strategia ta wymusza na operatorze zastosowanie nowych procedur operacyjnych, które zapewnią pożądany poziom efektywności przy utrzymaniu akceptowalnych kosztów.



Jednym z wyzwań związanych z obsługą branży elektronicznej jest konieczność odpowiedniego zabezpieczenia ładunków – zarówno w transporcie jak i magazynowaniu. To efekt przede wszystkim wysokiej wartości sprzętu, co wymusza odpowiednią dbałość o szczegóły

Które wyzwania branży są najciekawsze z punktu widzenia operatora logistycznego i dlaczego? Klienci opierają swoją działalność na wieloletnich relacjach, budując wzajemne zaufanie, a o powodzeniu projektu bardzo często nie decydują przede wszystkim koszty, ale profesjonalizm i kompetencje operatora. – Warto także zauważyć, że branża elektroniczna znajduje się niezmiennie w ścisłej czołówce, jeśli chodzi o tempo wdrażania nowatorskich rozwiązań, co przekłada się na specyfikę obsługi klientów. Operator logistyczny, który chce sprostać ich oczekiwaniom musi nieustannie się doskonalić, rozwijając swoją ofertę i zakres oferowanych usług – podsumowuje Marcin Bryjak. ◀

dr Marcin Jurczak



# 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



# Łańcuch dystrybucji urzędzeń elektronicznych

Sprawna logistyka jest dziś warunkiem udanego wprowadzenia produktu na rynek. Dlaczego nowe technologie tak bardzo potrzebują sprawnego łańcucha dystrybucji?

Zauważalny jest dynamiczny rozwój sektora nowych technologii. Wartość globalnego rynku konsumentskich urzędzeń elektronicznych w 2014 r. została wyceniona na ponad 1,2 bln dolarów. Szacuje się, że do 2020 r. osiągnie ona blisko 3 bln dolarów, zakładając utrzymanie dotychczasowego tempa wzrostu, które, według danych Future Market Insights, sięga 15,4% rocznie.

## Logistyka w rękach ekspertów

Obecne na rynku przedsiębiorstwa, specjalizujące się w nowych technologiach, potrzebują silnego wsparcia logistycznego. Jest to konieczne przy wprowadzaniu

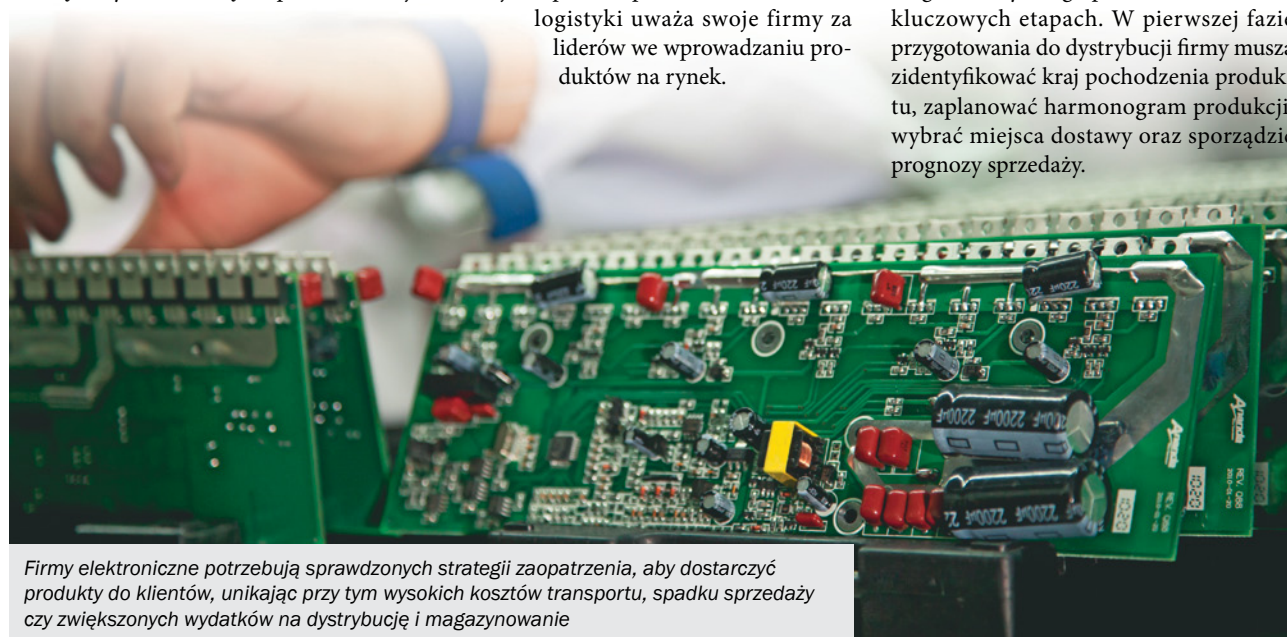
dziejzinie. Niezależnie, czy produkują swe towary w indyjskim Gudżaracie czy w chińskim Shenzhen, firmy elektroniczne potrzebują sprawdzonych strategii zaopatrzenia, aby dostarczyć produkty do klientów, unikając przy tym wysokich kosztów transportu, spadku sprzedaży czy zwiększonych wydatków na dystrybucję i magazynowanie.

Zgodnie z najnowszym raportem UPS Change In The (Supply) Chain, prognozy dla eksportu zaawansowanych technicznie urzędzeń pozostają pozytywne. 74% respondentów wierzy, że będzie on rosł tak samo lub nawet szybciej, niż w ciągu minionych dwóch lat. Ponadto 53% ankietowanych pracowników przemysłu elek-

## Producenci zwracają coraz większą uwagę na rozwój produktu, natomiast logistyka jest powierzona firmom zewnętrznym, które są ekspertami w tej dziedzinie.

urzędzeń na rynek. Firmy zwracają coraz większą uwagę na rozwój produktu, natomiast logistyka jest powierzona firmom zewnętrznym, które są ekspertami w tej

tronicznego uważa bezproblemowe wypuszczenie produktu na rynek za kluczowe do osiągnięcia jego sukcesu. Jednocześnie mniej niż połowa pracowników działów logistyki uważa swoje firmy za liderów we wprowadzaniu produktów na rynek.



Firmy elektroniczne potrzebują sprawdzonych strategii zaopatrzenia, aby dostarczyć produkty do klientów, unikając przy tym wysokich kosztów transportu, spadku sprzedaży czy zwiększonych wydatków na dystrybucję i magazynowanie



**Paweł Racis,**

dyrektor handlowy UPS Polska

## Nie takie proste jak się wydaje

Wprowadzenie nowych produktów może wydawać się prostym zadaniem polegającym na dodaniu nowego towaru do oferty, zapewnieniu jego dostępności w sprzedaży i promocji. Jednakże warto sobie uświadomić, że proces ten jest znacznie bardziej skomplikowany i wymaga koordynacji, a także współpracy pomiędzy licznymi zaangażowanymi stronami. Niektóre z firm nie doceniają wagi procesu logistycznego w fazie wprowadzania produktu na rynek. Dla przykładu, mogą nie wiedzieć jak zarządzać zapasami, aby zapewnić możliwość dostawy na konkretny dzień.

Wprowadzenie produktu na rynek wymaga intensywnego planowania w trzech kluczowych etapach. W pierwszej fazie przygotowania do dystrybucji firmy muszą zidentyfikować kraj pochodzenia produktu, zaplanować harmonogram produkcji, wybrać miejsca dostawy oraz sporządzić prognozy sprzedaży.

W drugiej fazie, dotyczącej samego produktu, należy określić, czy przedmioty wymagają magazynowania przez konkretny okres, a także czy przed wysyłką do klientów należy wykonać dodatkowe czynności podnoszące wartość produktu, takie jak na przykład jego adaptacja czy personalizacja.

Wreszcie w ostatniej fazie, dotyczącej dostarczenia produktów, firmy muszą wiedzieć, czy ich wysyłka powinna mieć miejsce konkretnego dnia i ilu kanałów dystrybucji będą potrzebować. Dodatkowo należy określić, czy proces dystrybucji ma być widoczny dla konsumentów i czy będą oni mieli możliwość monitorowania przesyłek. Na przykład UPS umożliwia klientom przekierowanie dostawy do innej lokalizacji, jeśli nie mogą oni dotrzeć do domu, by ją odebrać, np. w sieci lokalizacji UPS Access Point, korzystając z usługi UPS My Choice.

### Szybka reakcja

Dla firm z sektora nowych technologii kluczowa jest szybkość reakcji. Produkty,

które dziś są najbardziej pożądane, jutro mogą być przestarzałe lub wyjść z mody. Na przykład dziś sprzedażowym hitem jest „elektroodzież”, czyli urządzenia elektroniczne przeznaczone do noszenia, podobnie jak odzież czy dodatki ubraniowe. Consumer Electronics Organisation (CEA) zakłada, że w 2015 r. sprzedaż tego typu technologii osobistych wzrośnie o 133% i osiągnie wartość 5,1 mld dolarów w samych Stanach Zjednoczonych. Zdaniem CEA, dochód ze sprzedaży zegarków smartwatch wzrośnie o 474%, do 3,1 mld dolarów. Rośnie również rynek inteligentnych okularów, a ponadto ktoś wymyślił inteligentne buty, których zadaniem jest mierzenie postępów w treningu czy wyznaczanie kierunku przemieszczania się.

Rynek nowych technologii jest bardzo konkurencyjny. Producenci szukają takich cech, które pozwolą wyróżnić ich produkty na tle rynku. W tym kontekście widać wyraźnie, jak ważne jest szybkie i sprawne wprowadzenie produktu na rynek. Zapewnienie klientowi dostępu do produktu wraz z pozytywnymi emocjami związanymi ze



*Wprowadzenie produktu na rynek wymaga intensywnego planowania w trzech kluczowych etapach – w fazie przygotowania do dystrybucji, w fazie dotyczącej samego produktu i w fazie dotyczącej dostarczenia produktów*

sprawnym dostarczeniem przesyłki, może być tym elementem, który zaważy na sukcesie komercyjnym firmy. <

**Paweł Racis,**  
dyrektor handlowy UPS Polska

**15 kontrahentów.  
15 milionów przejechanych kilometrów.  
Sfinansowane przez Bibby.**

Znaleźliśmy usługę faktoringu dopasowaną do naszej branży.

Na rynku transportu i spedycji jako naturalny traktowany jest fakt, że po wykonaniu usługi trzeba poczekać jeszcze 60 albo i 90 dni na płatność. Problem w tym, że ciągnik trzeba tankować kilka razy w miesiącu, wypłacić wynagrodzenie kierowcy i uregulować ratę leasingową. Nie da się tego zrobić wystawionymi fakturami! Trzeba mieć gotówkę. W Bibby to rozumiemy. Dlatego wystawiamy naszym klientowi fakturę na 60 dni, przesyłamy jej kopię do Bibby, a następnego dnia mamy na koncie 90 proc. wartości tej faktury.

Bezpłatna infolinia: 800 224 229 | [www.bibbyfinancialservices.pl](http://www.bibbyfinancialservices.pl)



**Biznes nabiera rozpędu**

# Bezpiecznie przy dużej wartości

Współpraca z firmami z sektora urzędzeń elektronicznych jest jednym ze znaczących obszarów działalności arvato. Dotyczy ona zarówno producentów, jak i dystrybutorów.

Swoim klientom oferujemy kompleksową obsługę logistyczną. W zależności od preferencji naszych klientów, realizowane przez nas działania mogą dotyczyć zarówno kwestii magazynowania, konfekcjonowania, usług dodatkowych, np. wgrywania nowego oprogramowania,

kilkudziesięciu tysięcy złotych). Innym istotnym elementem obsługi logistycznej jest odpowiednie zabezpieczenie tych produktów, zarówno w kwestii naruszenia, jak i przed uszkodzeniami.

Na operatorach logistycznych, ale przede wszystkim na firmach transporto-

Jeżeli mówimy natomiast o punktach neutralizacyjnych, to są one tak naprawdę wspólne dla wielu branż – są to punkty przyjęcia, gdzie musi być zachowana szczególna kontrola jakości.

To samo dotyczy każdego kolejnego etapu.



Lidia Ratajczak-Klucik

**Oprócz kwestii bezpieczeństwa oraz wartości paczek, czynnikiem, który wyróżnia branżę elektroniczną jest to, że dla dobrej obsługi procesów logistycznych wymagane są zaawansowane rozwiązania informatyczne.**

odświeżania urzędzeń itd., optymalizacji transportu, jak i zarządzania archiwum. Na życzenie klienta odpowiadamy także w pełni za obsługę reklamacji i zwrotów.

Wspomniany zakres współpracy dotyczy także e-commerce, w przypadku, kiedy nasi klienci realizują sprzedaż również w tym kanale.

wych, spoczywa duża odpowiedzialność – ważna jest możliwie najbezpieczniejsza i wrażliwa obsługa – dbałość o odpowiednie zabezpieczenie przesyłek.

Oprócz kwestii bezpieczeństwa oraz wartości paczek, czynnikiem, który wyróżnia branżę elektroniczną jest to, że dla dobrej obsługi procesów logistycznych

## W zależności od klienta

Specyfika systemu dystrybucji zależy od danego klienta. Jeżeli chodzi o zarządzanie zapasami, najczęściej obsługa tego procesu leży po stronie naszych klientów – oni dysponują zapasem oraz decydują o tym, jak i gdzie jest on rozdzielany i rozliczany. Klient jest w tym wypadku odpowiedzialny także za właściwy poziom zapasu w magazynie oraz za to, czy będzie on odpowiadał jego planom sprzedażowym. Oczywiście proces ten jest realizowany przy naszym stałym wsparciu.

Jeżeli chodzi natomiast o zarządzanie zwrotami – kwestia ta zależy od decyzji naszych klientów. Część z nich korzysta z udostępnionej przez nas platformy informatycznej, na której serwisanci mogą rejestrować urzędzenia i informować o ich zwrocie. Dzięki temu wiemy, że dane urządzenie – posiadające konkretny przypisany numer – wróci do magazynu. Dzięki temu wiemy także dokładnie, kiedy ten kontakt nastąpi. Korzystając z takiego rozwiązania, serwisanci mają możliwość szybszego zgłoszenia produktów do zwrotu czy odświeżenia.

Mechanizm zarządzania zwrotami może być wobec tego realizowany po stronie klienta, wsparty udostępnianymi przez nas narzędziami. Klient może oczywiście śledzić procesy zarządzania zwrotami.

Jeżeli mówimy natomiast o kanałach dystrybucyjnych, jest to zależne od tego, jakie kanały wykorzystują nasi klienci. Mogą to być sieci handlowe, hurtownie, punkty sprzedaży danej sieci, ale także indywidualni odbiorcy (np. w przypadku e-commerce). Rzadko kiedy mówimy jednak o jednym kanale, zazwyczaj są to działania realizowane w kilku kanałach.



Realizowane przez arvato działania mogą dotyczyć zarówno kwestii magazynowania, konfekcjonowania, usług dodatkowych, np. wgrywania nowego oprogramowania, odświeżania urzędzeń itd., optymalizacji transportu, jak i zarządzania archiwum

## Specyfika branży

W branży elektronicznej mamy do czynienia z produktami o wysokiej wartości. Wartość jednostkowa (paczkowa, czy też paletowa) jest często o wiele wyższa niż w przypadku każdego innego produktu (np. wartość jednej palety może sięgać

wymagane są zaawansowane rozwiązania informatyczne. Rozwiązania te muszą wspierać np. proces pełnej rejestrowalności każdego produktu elektronicznego od momentu jego przyjęcia do magazynu, poprzez wysyłkę i skończeni na obsłudze zwrotów, reklamacji i naprawy danego konkretnego urzędzenia.

## Element kluczowy

Wykorzystanie nowoczesnych technologii jest kluczowym elementem obsługi branży elektronicznej. Bez odpowiednio skonfigurowanych systemów, obsługa nie byłaby możliwa. Widoczne jest to już w momencie przyjęcia towaru, kiedy wykorzystujemy terminale skanujące dany kod z urządzenia i spisujemy numer seryjny.

Oprogramowanie pomaga nam śledzić całą drogę urządzenia – od momentu przyjęcia, poprzez wysyłkę, aż do ewentualnego zwrotu urządzenia. Realizowanie tych procesów bez odpowiednich urządzeń oraz systemu informatycznego nie byłoby możliwe. Ważne są odpowiednie możliwości systemowe, pozwalające utrzymywać

w stanie prześledzić drogę każdego pojedynczego produktu – określić, czy znajduje się w magazynie na konkretnej półce, czy został on wysłany do klienta lub też oczekujemy na jego zwrot po zgłoszeniu serwisanta.

## Oszczędzić, ale gdzie?

Jednym z obszarów, gdzie można szukać oszczędności jest odpowiednie zarządzanie zapasem. Istotne jest takie ustawienie zapasu dla danego produktu, który będzie odpowiadał planom sprzedażowym. Zawyżenie zapasów na produkty, które nie rotują, spowoduje problem związany z kosztami ich magazynowania.

Jeżeli natomiast chcemy szukać oszczędności w samej logistyce, najlepiej

**Mechanizm zarządzania zwrotami może być realizowany po stronie klienta, wsparty udostępnianymi przez arvato narzędziami. A klient może śledzić procesy zarządzania zwrotami.**

wszystkie zebrane dane, których w wielu przypadkach jest bardzo dużo.

W przypadku, kiedy klient zada nam pytanie, gdzie znajduje się urządzenie o konkretnym numerze seryjnym, jesteśmy

będzie szukać ich w automatyzacji pewnych procesów. Innym rozwiązaniem może być podnoszenie i nieustające mierzenie wydajności obsługi logistycznej.

## Profesjonalnie, przez logistyków

Jeśli rozważamy, czy lepiej dystrybucją branży elektronicznej zarządzać we własnym zakresie, czy też powierzyć ją operatorowi logistycznemu, to trzeba wziąć pod uwagę, że ten ostatni przede wszystkim dysponuje odpowiednim systemem i technologią, która jest potrzebna do dobrej obsługi branży elektronicznej. Dystrybucja własna wiąże się z dużymi kosztami, które każdy musi „dźwigać” i inwestować samodzielnie.

Realizowanie profesjonalnych usług logistycznych wiąże się z nieustającym rozwijaniem nowych procesów (rozwiązań), a to generuje ciągłe koszty. Duży i szybki rozwój technologii – np. wspomagających procesy przyjęcia i wysyłki – wymaga dużych nakładów, które operator i tak ponosi chcąc oferować odpowiednio dobre usługi. Udoskonalanie tych procesów jest na stałe wpisane w rozwój usług logistycznych.

Rezygnując z dystrybucji własnej na rzecz dedykowanych operatorów, dostawca może te środki przeznaczać na rozwój nowych produktów. ◀

**Lidia Ratajczak-Kluczek,**  
dyrektor SG SCM,  
arvato Polska

## Łatwiejsze rozliczania funduszy UE

Przedsiębiorcy, którzy chcą skorzystać z funduszy unijnych w nowej perspektywie budżetowej UE i z leasingu, będą mogli otrzymać pełną kwotę dopłaty jednorazowo.

Leasing wspiera absorpcję funduszy unijnych. W ostatniej perspektywie UE, zarządzające funduszami Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, dopuszczało refundację wydatków w leasingu: za pomocą rat leasingowych lub ceny zakupu. Refundacja rat leasingowych mogła następować w czasie trwania umowy leasingu, a refundacja ceny zakupu – jednorazowo, na początku umowy. Jednak jednorazowa refundacja praktycznie nie była stosowana ze względu na nieprecyzyjne przepisy.

Według nowych wytycznych refundacja będzie możliwa, kiedy firma starająca się o środki UE, we wniosku o dofinansowanie wskaże firmę leasingową jako stronę upoważnioną do poniesienia wydatku na zakup dobra podlegającego refundacji. Po dokonaniu wszystkich formalności związanych z wnioskiem o dofinansowanie i odbiorze przedmiotu leasingu, cała kwota refundacji wpłynie na rachunek beneficjenta. Kolejnym krokiem powinna być publikacja szczegółowych regulacji, które określą prawa i obowiązki wszystkich stron procesu. ◀

## Superbrands dla DPD Polska

Spółka została wyróżniona tytułem Superbrands 2014/15 w kategorii marki konsumenckie – usługi – poczta i kurierzy.

Certyfikat Superbrands stwierdza przynależność DPD do grona najsilniejszych marek konsumenckich na rynku. Superbrands jest jedyną na świecie niezależną organizacją promującą ideę brandingową poprzez identyfikację, nagradzanie i prezentację studiów przypadku marek, które – dzięki atutom konkurencyjnym – osiągnęły rynkowy sukces.

Proces certyfikacji składa się z trzech etapów: stworzenia listy 2400 marek w 110 kategoriach wyłonionych na podstawie statystyk i badań rynkowych; badań przeprowadzanych przez Instytut ARC Rynek i Opinia, podczas których stwierdzana jest znajomość danej marki oraz skłonność do jej polecenia; oceny przez Radę Marek Superbrands wizerunkowej siły marki na rynku. ◀



Jednym z obszarów, gdzie można szukać oszczędności jest odpowiednie zarządzanie zapasem. Istotne jest takie ustawienie zapasu dla danego produktu, który będzie odpowiadał planom sprzedażowym

# Elektronika – jedna z bardziej wymagających branż

Firmy z branży elektronicznej to ważni usługobiorcy dla firm kurierskich. Gros klientów DHL Express z tej branży stanowią firmy z sektora tzw. consumer electronic, zajmujące się importem i dystrybucją sprzętu elektroniki użytkowej, takiego jak tablety, telefony, smartfony.

Z międzynarodowych usług ekspresowych regularnie korzystają również krajowi producenci sprzętu AGD i elektrotechnicznego, którzy eksportują swoje towary do Europy, krajów Bliskiego i Środkowego Wschodu oraz Afryki Północnej. Równocześnie na dużą skalę z DHL Express współpracują zlokalizowane w Polsce centra serwisowe, zajmujące się serwisem naprawczym i wymiennym dla sprzętu elektrotechnicznego z całej Europy. Trafiający do centrum serwisowego wadliwy sprzęt po naprawie bądź wymianie części odsyłany jest do użytkownika.

produkty w krótkim czasie muszą trafić do sprzedaży, a w przypadku reklamacji – bezpośrednio do centrum serwisowego.

Dla klientów ważnym aspektem współpracy z DHL Express jest profesjonalna obsługa na każdym etapie realizacji usługi logistycznej, łącznie z obsługą celną przesyłek (import/eksport) oraz rzetelną wiedzą i z kompetentnością przy wysyłce towarów do krajów np. spoza UE. Klienci oczekują także od zaufanego partnera pełnego wsparcia w obsłudze przesyłek niebezpiecznych (DGR). DHL Express (Poland) spełnia te wszystkie wymagania.



**Łukasz Dębski,**

kierownik ds. produktów, cen i analiz rynku w DHL Express (Poland)

## Z uwagi na specyfikę branży elektrotechnicznej oraz wysoką wartość oferowanego sprzętu, klienci najczęściej korzystają z usług lotniczych.

### Najczęściej usługi lotnicze

Z uwagi na specyfikę branży elektrotechnicznej oraz wysoką wartość oferowanego sprzętu, klienci najczęściej korzystają z usług lotniczych. To wynika z faktu, że

Posiada globalny zasięg, kooperując z ponad 220 krajami i wykazując się znajomością lokalnych przepisów celnych. Z myślą o przedsiębiorcach specjaliści DHL Express (Poland) opracowali i wdrożyli interaktywny przewodnik celny – dostar-

czający kompendium wiedzy teoretycznej i praktycznej na temat wymogów i przepisów celnych oraz zasad obowiązujących w międzynarodowym obrocie towarowym. DHL Express (Poland) posiada również certyfikat AEO (Authorised Economic Operators) uprawniający do stosowania uproszczonych procedur celnych, a jednocześnie potwierdzający, że firma jest wiarygodnym partnerem dla administracji celnej Unii Europejskiej.



Oprócz szybkiego dostarczenia przesyłki, klienci DHL Express oczekują wsparcia w każdej dziedzinie związanej z procesem logistycznym – również odpowiedniej wiedzy, organizacji działań logistycznych i zaplecza technicznego

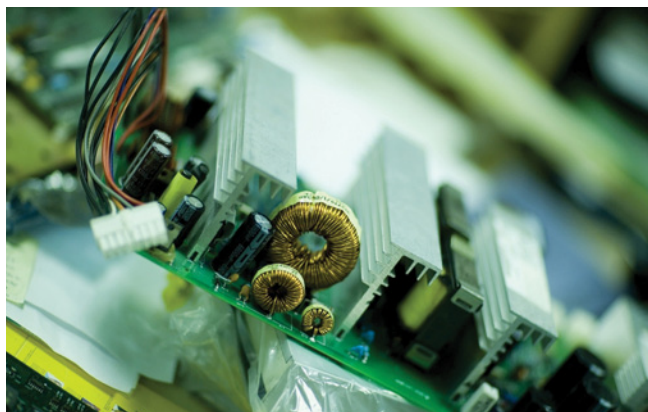
### Właściwe przygotowanie przesyłki

Elektrotechnika to jedna z bardziej wymagających branż dla operatorów logistycznych. Jej obsługa wymaga sprawnej organizacji procesów logistycznych oraz przestrzegania restrykcyjnych wymogów, przede wszystkim ze względu na specyfikę produktów (przestrzegania przepisów IATA dotyczących przewozu niebezpiecznych towarów, obsługi towarów objętych jako DGR, znajomości przepisów i procedur związanych z obsługą celną). Oprócz szybkiego dostarczenia przesyłki (realizacji pilnych potrzeb transportowych dla produktów o krótkim cyklu życia wynoszą-

**Elektrotechnika to jedna z bardziej wymagających branż dla operatorów logistycznych. Jej obsługa wymaga sprawnej organizacji procesów logistycznych oraz przestrzegania restrykcyjnych wymogów, przede wszystkim ze względu na specyfikę produktów.**

cym pół roku lub 1 rok), klienci DHL Express oczekują wsparcia w każdej dziedzinie związanej z procesem logistycznym – również odpowiedniej wiedzy, organizacji działań logistycznych i zaplecza technicznego.

Niezwykle ważnym aspektem, leżącym po stronie klienta, jest odpowiednie zapakowanie i zabezpieczenie towaru do transportu. Stali klienci DHL Express mają świadomość tego jak ważne jest odpowiednie przygotowanie przesyłki do transportu lotniczego i związane z nim przestrzeganie przepisów IATA. W przypadku klientów rozpoczynających współpracę z naszą firmą, tą świadomość budujemy zapewniając specjalistyczne przeszkolenie wybranym pracownikom na temat przepisów i wskazań związanych z wysyłką towarów. Wysokiej klasy specjaliści DHL Express ściśle współpracują z klientami doradzając im we wszystkich kwestiach związanych z właściwym przygotowaniem i sprawną wysyłką przesyłki.



*Dla klientów ważnym aspektem współpracy z DHL Express jest profesjonalna obsługa na każdym etapie realizacji usługi logistycznej, łącznie z obsługą celną przesyłek (import/eksport) oraz rzetelną wiedzą i z kompetentnością przy wysyłce towarów do krajów np. spoza UE*

### Pełna obsługa

Jeszcze przed kilku laty klienci korzystali przede wszystkim z usług międzynarodowych w imporcie, łącząc je z dystrybucją towarów w obrocie krajowym. Dzisiaj w wyniku przenoszenia centrów serwisowych do Polski, DHL Express zapewnia transport przesyłkom w obie strony (np. za sprawą rozwiązania *collect&return*). DHL *collect&return* to pełna obsługa zlecenia od momentu odebrania przesyłki od klienta przez doręczenie jej do serwisu i po doręczenie naprawionego urządzenia ponownie do klienta. ◀

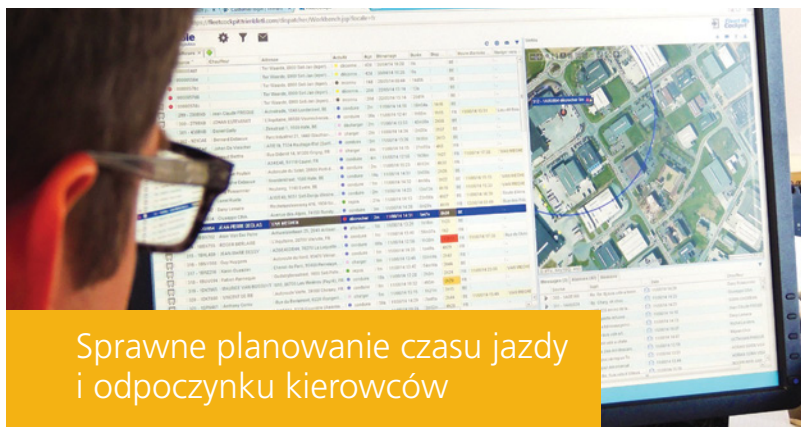
**Łukasz Dębski,**  
kierownik ds. produktów, cen i analiz rynku  
w DHL Express (Poland)



Oszczędności paliwa



Zdalne szczytywanie tachografu



Sprawnie planowanie czasu jazdy i odpoczynku kierowców

## Pakiet Truck4U to najprostsze i najlepsze rozwiązanie przy:

- ✓ Zarządzaniu flotą pojazdów w czasie rzeczywistym
- ✓ Analizie danych FMS oraz stylu jazdy
- ✓ Monitorowaniu i poprawianiu zachowania kierowców podczas jazdy
- ✓ Monitorowaniu dostosowanej do przepisów czasu jazdy
- ✓ Zdalnym szczytywaniem tachografu
- ✓ Sprawnym planowaniem czasu jazdy i odpoczynku kierowców

Odwiedź nas na stronie: [www.trimbletl.com](http://www.trimbletl.com),  
napisz do nas: [sales\\_trimbletl\\_pl@trimble.com](mailto:sales_trimbletl_pl@trimble.com)  
lub zadzwoń +48 22 872 99 50

# Co decyduje o satysfakcji klienta

Logistyczna obsługa klienta stanowi system rozwiązań, który zapewnia optymalne relacje między czasem upływającym od złożenia zamówienia a momentem sfinalizowania transakcji. Mówimy zatem o zbiorze skoordynowanych ze sobą elementów i wzajemnie sprzężonych czynności logistycznych, które bezpośrednio decydują o satysfakcji klienta w trakcie i po zakończeniu procesu jego obsługi.

**B**ez względu na to, czy przedmiotem dostaw są produkty elektroniki przemysłowej, czy elektroniki konsumenckiej, czas i bezpieczeństwo transportu są kluczowymi wyznacznikami jakości operatora logistycznego. W łańcuchu dostaw elektroniki ważne jest zastosowanie właściwego dla klienta modelu dostaw.

troli, dostępność środków i narzędzi do zabezpieczania ładunków w transporcie, do pakowania, sztauerki (mocowanie ładunków drobnicowych na statku) i przeładunków. A także odpowiednia ochrona ubezpieczeniowa i systemy informatyczne TMS i WMS. To wszystko jest łatwiejsze, jeśli cały łańcuch dostaw jest wykonywa-

260 oddziałów na 5 kontynentach. W Europie zarządzamy flotą ponad 1200 samochodów o długości 13,6 m, w tym także z naczepami przystosowanymi do przewozów intermodalnych i spełniającymi standardy TAPA. Firma dysponuje własną infrastrukturą logistyczną na ponad 300 tys. m<sup>2</sup>. Dzięki międzynarodowej sieci biur i terminali przeładunkowych Mainfreight kontroluje transport w całym łańcuchu dostaw, od producentów do finalnego odbiorcy.



Ryszard Puchalski

## Bez względu na to, czy przedmiotem dostaw są produkty elektroniki przemysłowej, czy elektroniki konsumenckiej, czas i bezpieczeństwo transportu są kluczowymi wyznacznikami jakości operatora logistycznego.

Ze względu na wysoką wartość towaru optymalnym rozwiązaniem często jest mix transportu lotniczego i drogowego, ale niektórzy producenci, np. Hewlett Packard, postawili na transport intermodalny. Firma realizuje dostawy z fabryk azjatyckich do Europy koleją, ponosząc przy tym koszty dwukrotnie większe niż w transporcie morskim, ale uzyskując w zamian możliwość dwukrotnie szybszej sprzedaży. Czas jest więc funkcją, która określa zastosowa-

ny i kontrolowany przez tę samą firmę, co stawia operatorów globalnych w uprzywilejowanej pozycji.

### Znacząca dla Mainfreight

Obsługa branży elektronicznej dla Mainfreight stanowi ważną grupę produktową w usługach europejskich dostaw towarów o znacznej wartości, wykonywanych transportem drogowym dla projektów w stan-

### Specyfika branży

Produkty elektroniczne są wrażliwe na uszkodzenia, zamknięcia, a także kradzieże, muszą być więc traktowane z ponadstandardową czujnością. Magazyny przeładunkowe powinny posiadać stały monitoring, a wykonawcy w procesie transportowym spełniać najwyższe kryteria bezpieczeństwa.

Największym wyzwaniem w tej branży jest zaprojektowanie procesów w taki sposób, aby kompletny łańcuch dostaw gwarantował utrzymanie w ciągłości dobrej komunikacji pomiędzy producentem a nabywcą. Przy produktach elektronicznych zazwyczaj oznacza to codzienną współpracę kilku biur w różnych krajach świata i harmonijne połączenie minimum dwóch rodzajów transportu.

Dla firm z branży elektronicznej wyznacznikiem wyboru operatora logistycznego powinno być doświadczenie w zakresie obsługi branży (bezpieczeństwo procesów), kompleksowość oferty (dostępność usług transportu multimodalnego) oraz zintegrowany system dystrybucji globalnej, gwarantujący terminową i bezpieczną realizację dostaw. ◀

**Ryszard Puchalski,**  
dyrektor operacyjny  
w Mainfreight Poland sp. z o.o.



Naczepa Mainfreight przystosowana do przewozów ładunków security

nie odpowiedniej drogi i środka transportu, szczególnie przy wysokiej wartości cargo i oczekiwanej przez rynek konsumencki szybkiej dostępności nowych produktów.

Drugim wyznacznikiem wyboru operatora do przewozu elektroniki powinno być bezpieczeństwo na każdym etapie dostawy. Ważne jest doświadczenie firmy, procedury bezpieczeństwa i kon-

dardach spełniających wymogi TAPA. Znacząco wzrasta także udział tych produktów w obrocie naszych biur transportu lotniczego.

Dla rozwoju obsługi tej branży znaczenie ma to, że Mainfreight oferuje kompleksową usługę w zakresie transportu morskiego, lotniczego, drogowego i logistyki kontraktowej o zasięgu globalnym. Posiada

# Apetyt na bycie liderem

Już dziś firma InerCars, która powstała prawie 25 lat temu, jest znaczącym graczem na europejskim rynku motoryzacyjnym. Dzięki budowie centrum logistycznego w Zakroczymiu ma szansę zająć pozycję europejskiego giganta branży motoryzacyjnej. 27 maja odbyła się uroczystość podpisania Aktu Erekcyjnego pod budowę tej inwestycji.

Przez te 25 lat istnienia InterCars zdobył doświadczenie w zarządzaniu całymi łańcuchami dostaw przede wszystkim części motoryzacyjnych. Posiada 172 oddziały w Polsce i 163 za granicą. Po wypracowaniu własnych standardów, utworzone w ramach spółki struktury logistyczne rozpoczęły świadczenie usług w zakresie magazynowania i dystrybucji

na rynek motoryzacyjny. Specjalizuje się także w logistyce opon, oferując klientom indywidualne rozwiązania oparte na *know-how* Grupy Inter Cars. Jednak wśród klientów firmy są także importerzy i producenci produktów spożywczych, biurowych, oświetleniowych, sprzedawanych w sieciach handlowych. Firma realizuje dla nich obsługę magazynową oraz wszel-

**W wyniku dużego zapotrzebowania ze strony rynku motoryzacyjnego na usługi magazynowania i dystrybucji została utworzona spółka ILS skupiająca fachowców i doświadczenie nabyte w ramach Grupy Inter Cars.**

także dla innych firm z branży. W wyniku dużego zapotrzebowania ze strony rynku motoryzacyjnego na tego typu usługi logistyczne została utworzona spółka ILS skupiająca fachowców i doświadczenie nabyte w ramach Grupy Inter Cars. Obecnie dostarcza części samochodowe, akcesoria i kosmetyki w trybie *just in time*

kie działania związane z konfekcjonowaniem, pakowaniem, tworzeniem zestawów (*co-packing*) dla sezonowych promocji. Wykonuje dostawy drobnicowe i cało pojazdowe do hipermarketów, sklepów i hurtowni.

W magazynach InterCarsu składowane są oleje i środki smarne dla przemysłu



Odnaki za Zasługi dla Gospodarki Rzeczypospolitej Polskiej firmie Inter Cars SA oraz Krzysztofowi Oleksowiczowi wręczył wicepremier Janusz Piechociński. Odznaka ta przyznawana jest przez ministra gospodarki w uznaniu zasług poniesionych na rzecz rozwoju polskiej gospodarki

i motoryzacji, które są przeładowywane i przewożone w różnych opakowaniach, także niestandardowych.



Wojciech Aleksandrowicz, prezes ILS sp. z o.o., przedstawił gościom założenia rozwiązań logistycznych w powstającym centrum



Podpisanie Aktu Erekcyjnego było kulminacyjnym punktem wspólnych działań wielu ludzi, przedsiębiorstw oraz instytucji. Centrum w Zakroczymiu jest wyjątkowym przedsięwzięciem, które mogło być zrealizowane tylko poprzez zintegrowane działanie różnych podmiotów

## Strategiczny obiekt InterCars SA

Europejskie Centrum Logistyczne ILS w Zakroczymiu, inwestycja realizowana przez ILS, ma wpłynąć na zwiększenie wydajności przepływu towarów. Działalność tego strategicznego punktu logistycznego ma się opierać na innowacyjnych rozwiązaniach technologicznych. Centrum będzie pracować wydajniej nie tylko przez wzgląd na ulokowanie czynności logistycznych w jednym miejscu, ale również dzięki zastosowanym innowacyjnym rozwiązaniom technicznym. Nowy magazyn ma zwiększyć wydajność przepływu towarów i umożliwić świadczenie usług logistycznych co przełoży się na potencjał całej Grupy Inter Cars. Będzie on głównym magazynem w całej logistyce Inter Cars.

Podpisanie Aktu Erekcyjnego było kulminacyjnym punktem wspólnych działań wielu ludzi, przedsiębiorstw oraz instytucji. Centrum w Zakroczymiu jest wyjątkowo przedsiębiorstwem, które mogło być zrealizowane tylko poprzez zintegrowane działanie różnych podmiotów. Dlatego też w uroczystości wzięło udział tak wielu znamienitych gości, w tym wicepremier i minister gospodarki Janusz Piechociński, prezes Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Marek Karólewski, starosta nowodworski Magdalena Biernacka, i burmistrz Zakroczymia Artur Ciecierski. Inter Cars SA reprezentował jego założyciel Krzysztof Oleksowicz, obecnie członek zarządu spółki. Gospodarzem uroczystości był natomiast Wojciech Aleksandrowicz, prezes ILS Sp. z o.o., operatora logistycznego Inter Cars SA.



Europejskie Centrum Logistyczne ILS będzie miało powierzchnię 40 tys. m<sup>2</sup>

*działać jeszcze dalej, nie tylko w Europie. Jest to możliwe, a fundamentem tych działań jest inwestycja w Zakroczymiu – oznajmił Krzysztof Oleksowicz. Odnosił się on także do wzorowej współpracy pomiędzy spółką a instytucjami samorządowymi i państwowymi.*

### Na miarę XXI wieku

Szczegóły dotyczące inwestycji w Zakroczymiu zaprezentował Wojciech Aleksandrowicz. Podkreślił, że celem ILS, spółki należącej do Grupy Inter Cars, jest stworzenie strategicznego obiektu logistycznego opartego na innowacyjnych rozwiązaniach technologicznych. Europejskie Centrum

3,6 tys. m<sup>2</sup>, budynki gospodarcze, dyspozytornia oraz parking na prawie 600 miejsc.

Hala magazynowa ma posiadać kompletną, 4-poziomową zabudowę regalową, 17 tys. miejsc paletowych i 18 tys. miejsc półkowych oraz system taśmociągów o łącznej długości ok. 11 km, który połączy się dodatkowo z dwoma nowoczesnymi sorterami. Wysokość hali sięgnie 10 m. Jej budowa została zaplanowana w taki sposób, aby od początku września 2015 r. w hali była możliwość montażu taśmociągów, sorterów oraz regałów. Zabudowę regalową dostarczy firma Wandalex S.A. Jej powierzchnia zajmie 14 370 m<sup>2</sup> na jednym poziomie. Na wszystkich czterech kondygnacjach będzie to łącznie ponad 56 tys. m<sup>2</sup>. Waga zabudowy regalowej to prawie 1,8 tys. ton.

W dwóch mniejszych halach magazynowych o powierzchni po 5 tys. m<sup>2</sup> będą składowane towary łatwopalne, blachy oraz opony i felgi.

### Wiara we własne siły

*– Dobra polityka jest dobra tylko wtedy, kiedy służy ludziom. A najlepiej służy wtedy, kiedy służy gospodarce – w ten sposób wicepremier Janusz Piechociński odniósł się do współpracy pomiędzy Inter Cars a regionalnymi samorządami. – Nasza siła bierze się ze zrozumienia starej prawdy, że razem możemy więcej. (...) Mimo że nie mieliśmy dotąd w zwyczaju wprowadzać do specjalnych stref ekonomicznych inwestycji z pogranicza spedycji, logistyki i handlu, to Centrum w takiej strefie się znalazło. Ponieważ po pierwsze, wspiera polską ekspansję gospodarczą w branży, która jest bardzo rozwojowa. Po drugie,*

## Europejskie Centrum Logistyczne ILS w Zakroczymiu, inwestycja realizowana przez ILS, ma wpłynąć na zwiększenie wydajności przepływu towarów. Działalność tego strategicznego punktu logistycznego ma się opierać na innowacyjnych rozwiązaniach technologicznych.

Gości przywitał Wojciech Aleksandrowicz, który następnie głos oddał Krzysztofowi Oleksowiczowi. – *Rok temu obchodziliśmy rocznicę wielkich zmian, 25 lat temu Polska stała się wolnym krajem. Wolnym nie tylko politycznie, ale również gospodarczo. W tym roku Inter Cars obchodzi 25-lecie, dlatego można śmiało powiedzieć, że jest dzieckiem wolności. Dzięki wolnej gospodarce, dzisiaj firma jest jedną z największych spółek w Europie. Być może to jednak wciąż za mało, być może za rok lub kilka lat nasze apetyty będą rosły i zaczniemy*

Logistyczne ILS w Zakroczymiu przejmie na siebie przyjęcie towarów od dostawców, realizację zamówień, wydań, konfekcjonowania i zwrotów oraz obsługę przeladunków cross-docking. Będzie składało się z trzech hal o łącznej powierzchni magazynowej 40 tys. m<sup>2</sup>. Na potrzeby centrum zostanie wybudowana nowoczesna hala o powierzchni 30 tys. m<sup>2</sup>, na jego potrzeby zaadaptowano dwie znajdujące się na terenie hale o powierzchni po 5 tys. m<sup>2</sup>. Powstanie także trzykondygnacyjny budynek biurowy o łącznej powierzchni użytkowej



Nowy magazyn ma zwiększyć wydajność przepływu towarów i umożliwić świadczenie usług logistycznych, co przełoży się na potencjał całej Grupy Inter Cars. Będzie głównym magazynem w całej logistyce Inter Cars

jest to wsparcie dla firmy kapitału polskiego, która ma odwagę myśleć o nowych rynkach – dodał. Wręczył też Odznakę za Zasługi dla Gospodarki Rzeczypospolitej Polskiej firmie Inter Cars SA oraz Krzysztofowi Oleksowiczowi. Odznaka ta przy-

znawana jest przez ministra gospodarki w uznaniu zasług poniesionych na rzecz rozwoju polskiej gospodarki. Wyróżnieni tą nagrodą menadżerowie mają znaczący wkład w ustanawianie wysokich standardów prowadzenia działalności gospo-

darczej w Polsce, a działalność ich firm pozytywnie wpływa na konkurencyjność naszej gospodarki.

### W Specjalnej Strefie Ekonomicznej

Uroczystość podpisania Aktu Erekcyjnego Centrum w Zakroczymiu była jednocześnie uroczystą inauguracją Podstrefy Zakroczym Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która ma funkcjonować do 2026 r. Dzięki znaczącej roli InterCars 20% inwestycji w tej strefie ma dotyczyć sektora motoryzacyjnego. A ponieważ w tym wielkim projekcie działało wiele podmiotów, to pod aktem podpisało się wiele osób. Sygnatariuszami byli: Krzysztof Oleksowicz, Wojciech Aleksandrowicz, wicepremier Janusz Piechociński, prezes Marek Karólewski, starosta Magdalena Biernacka i burmistrz Artur Ciecierski.

Europejskie Centrum Logistyczne ILS to najlepszy przykład tego, jak polskie przedsiębiorstwa wyrastają na europejskich gigantów. ◀

Elżbieta Haber



 Poczta Polska

## Masz chwilę na przyjemności...

Logistyką już się zajęliśmy

### Rozwiązania logistyczne dla Twojej branży

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

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



# To, co najważniejsze

Dachser jest jednym z ważniejszych graczy na międzynarodowym rynku logistycznym w Europie, do tego o rodzinnych korzeniach. Na czym skupia się w swej działalności? Jaką pozycję zajmuje w Polsce? – na te i inne pytania odpowiada Grzegorz Lichocik, prezes zarządu Dachser Sp. z o.o.

## Z początkiem roku Dachser zmienił formę prawną spółki na SE. Jakie były tego powody?

Struktury największych koncernów działających w skali europejskiej wymagały stworzenia odpowiednich zasad administrowania. Prawodawca wspólnotowy uznał, że spółka europejska najbardziej odpowiada potrzebom podmiotów prowadzących transgraniczną działalność gospodarczą z punktu widzenia finansowania i zarządzania. Dachser jest firmą innowacyjną również w obszarze budowania swoich struktur organizacyjnych, dlatego aby lepiej dopasować się do realiów panujących w ramach Unii Europejskiej, została podjęta decyzja o tej zmianie. Z początkiem roku 2015 Dachser GmbH & Co. KG przeniósł swoje główne obszary biznesowe funkcjonujące w ramach transportu drogowego (European Logistics i Food Logistics) oraz Air & Sea Logistics do spółki będącej w 100% własnością Dachser SE.

Dzięki nowej formie prawnej Dachser SE uzyskała idealne warunki do połączenia struktury korporacyjnej ze wszystkimi oddziałami w Europie. Budowa Spółki opie-

ra się na oddziałach i to one są głównymi ogniwami sieci transportowej oraz zdyswersyfikowanymi obszarami zarządzania. Główne operacje firm sieciowych odbywają się w oddziałach, stąd niezaprzeczalna przewaga tej formy prawnej nad innymi formami spółek, których formy prawne odnoszą się do zamierzonych czasów, kiedy ich biznes skupiał się głównie na terenie jednego kraju, a teraz nie przystają do obecnych możliwości jakie daje wspólnota europejska.

Pomimo tych zmian Dachser jest nadal firmą rodzinną i tak ma być także w przyszłości. Dotychczasowy zarząd będzie nadal działać jako zarząd w Dachser SE.



**Grzegorz Lichocik,**

prezes zarządu Dachser Sp. z o.o.

## Na czym firma skupia się w swojej działalności?

Podstawowa działalność firmy Dachser to usługi logistyczne oparte na sieci terminali o zasięgu globalnym, dzięki którym możemy sprawnie przemieszczać prze-

## Z początkiem roku 2015 Dachser GmbH & Co. KG przeniósł swoje główne obszary biznesowe funkcjonujące w ramach transportu drogowego (European Logistics i Food Logistics) oraz Air & Sea Logistics do spółki będącej w 100% własnością Dachser SE.



*Dzięki nowej formie prawnej Dachser SE uzyskała idealne warunki do połączenia struktury korporacyjnej ze wszystkimi oddziałami w Europie. Budowa spółki opiera się na oddziałach i to one są głównymi ogniwami sieci transportowej oraz zdyswersyfikowanymi obszarami zarządzania*

syłki drobnicowe. Wykorzystujemy do tego transport drogowy, morski i lotniczy. Specjalizujemy się również w logistyce kontraktowej która w sposób komplementarny wpisuje się w obsługę klientów. Nasza przewaga konkurencyjna wynika przede wszystkim z infrastruktury sieci i technologii jakimi dysponujemy, które jednocześnie tworzą naszą homogeniczną organizację. Jako firma rodzinna przywiązujemy dużą wagę do kreowania wartości dla naszych klientów oraz do dużej dbałości o wysoką jakość świadczonych usług.

Naszą unikalną wartością są jednolite procesy i procedury wsparte zintegrowanymi systemami IT, które zarządzają naszymi procesami logistycznymi.

Już od ponad 25 lat Dachser polega na swoich autorskich systemach Domino i Othello służących do zarządzania transportem drogowym, lotniczym i morskim, a także Mikado do zarządzania logistyką

magazynową i systemie elektronicznej wymiany danych – EDI.

Ponadto, Dachser dysponuje własnymi narzędziami eLogistics opartymi na sieci internetowej, które służą m.in. do przyjmowania zleceń i śledzenia przesyłek. Nasze systemy są projektowane, rozwijane i co tydzień centralnie aktualizowane. Obecnie w rozwój oprogramowania jest zaangażowanych 100 spośród 280 pracowników zespołu IT w centrali Dachser w Kempten.

### Jaką pozycję firma zajmuje w Polsce i jaką rolę pełni polska organizacja w międzynarodowej sieci?

Dachser w Polsce od początku rozwija się niezwykle dynamicznie. Wraz ze wzrostem obrotów cały czas utrzymujemy praktycznie ponad 20-procentowy wzrost każdego roku. W 2014 r. osiągnęliśmy aż 23-procentowy wzrost przychodów w stosunku do roku poprzedniego. Mimo dużego stopnia nasycenia rynku usług logistycznych w Polsce, w ciągu kilku lat udało nam się zbudować silną organizację, świadczącą usługi logistyczne dla firm działających międzynarodowo, które często są liderami w swoich branżach.

Naszą renomę budujemy stosując wewnętrzne, bardzo surowe normy jakościowe. Dzięki standaryzacji procedur, przepisów i wytycznych oraz zastosowaniu jednego systemu IT do zarządzania magazynowaniem i transportem w każdym oddziale Dachser na świecie, nasi klienci mają pewność bezproblemowego przepływu nadanego towaru w najkrótszym możliwym czasie. Nasza komunikacja wewnętrzna jest kolejnym unikalnym na rynku elementem. Nasze przesyłki podczas przemieszczania się pomiędzy różnymi krajami cały czas zachowują jeden niezmienny numer. To pozwala na śledzenie 100% przesyłek. Zmniejszamy ilość wymaganych dokumentów i na bieżąco śledzimy lokalizację przesyłki w dowolnym czasie.

W ramach całego koncernu Dachser stosujemy własny, autorski system kontroli jakości. Na bieżąco mierzone są między innymi takie wskaźniki jak terminowość dostaw i bezpieczeństwo przesyłek, na podstawie których co roku tworzony jest ranking wszystkich oddziałów. W roku 2014 wszystkie oddziały z Polski znalazły się w jego czołówce. W transporcie europejskim aż 98,25% dostaw dostarczyliśmy zgodnie z uzgodnionym czasem. Należy jednak pamiętać, że nasze czasy dostaw są również szybsze, niż ogólnie panujące na rynku, a to dzięki istniejącym połączeniom i zastosowaniu inteligentnych rozwiązań opartych o kontenery wymienne.

### W jakim kierunku ma być rozwijana organizacja Dachser w Polsce?

Nasza organizacja w Polsce ma znaczącą pozycję w całej międzynarodowej sieci Dachser. Spore znaczenie ma tutaj nasze położenie geograficzne, dzięki któremu Polska jest dobrym miejscem do lokowania magazynów obsługujących cały region Europy Środkowo-Wschodniej oraz

oddział we Wrocławiu, a obecnie trwają prace związane z rozbudową oddziału w Gądkach pod Poznaniem. Planujemy także inwestycje w oddziale w Strykowie, który jest ważną platformą przeładunkową, znajdującą się w centrum kraju, przy skrzyżowaniu dwóch głównych szlaków tranzytowych – A1 i A2. Planujemy jeszcze więcej, ale o tym opowiemy za kilka miesięcy.

## Podstawowa działalność firmy Dachser to usługi logistyczne oparte na sieci terminali o zasięgu globalnym, dzięki którym może sprawnie przemieszczać przesyłki drobnicowe. Spółka wykorzystuje do tego transport drogowy, morski i lotniczy.

ważnym punktem przeładunkowym. Do tej pory strategia działania firmy w Polsce zakładająca rozwój organiczny doskonale się sprawdza. W związku ze zwiększeniem wolumenu przesyłek naszych dotychczasowych klientów, a także z pozyskaniem nowych kontraktów, rozbudowujemy nasze

**Jak Państwo twierdzicie, rozbudowa sieci już została zakończona, a Dachser będzie mógł teraz wykorzystywać swoje zintegrowane usługi logistyczne do realizacji zrównoważonego doskonalenia. Co kryje się za tym sformułowaniem?**



*Wraz z rozwojem Dachser musi poprawiać swoją infrastrukturę. W tym roku już powiększono oddział we Wrocławiu, a obecnie trwają prace związane z rozbudową oddziału w Gądkach pod Poznaniem*

oddziały oraz uruchamiamy nowe połączenia. Naszym głównym kierunkiem jest zachód Europy, ale jesteśmy również najlepsi jeśli chodzi o kraje leżące na południe od nas, aż do Bałkanów. Tak przynajmniej uważają nasi klienci – ci, którzy rozpoczęli współpracę z nami, zostają i nawet jeśli co roku organizują przetargi, pozostają nam wierni. Dlatego też czujemy się zobowiązani i dokładamy wszelkich starań, aby zapewnić im najlepszy serwis. Wraz z rozwojem musimy poprawiać naszą infrastrukturę. W tym roku już powiększyliśmy

Jest to stwierdzenie odnoszące się do europejskiej sieci Dachser, której stopień zagęszczenia jest satysfakcjonujący z punktu widzenia realizacji łańcuchów dostaw naszych klientów. Oprócz niektórych rynków, gdzie istnieje jeszcze potrzeba powstania nowych oddziałów, firma zdecydowała o przeniesieniu priorytetów z rozwijania sieci na jej udoskonalanie. Oznacza to większe skupienie się na jeszcze bardziej ścisłym, wspólnym działaniu poszczególnych jednostek organizacyjnych Dachser w celu wypracowania najlepszych

rozwiązań, optymalizujących procesy oraz koszty. Równowaga w przewozach to bardzo istotny parametr. Pracujemy zatem nad tym, aby być jeszcze bardziej efektywnym. Polska należy do tych krajów, które w dalszym ciągu będą inwestować w sieć i swój rozwój.

**Na ile działanie w sieci pomaga w zaistnieniu na różnych rynkach? Jakie są różnice (zależnie od rynku)?**

Dzięki naszej infrastrukturze oraz organizacji opartych na systemach IT, nasza sieć jest jednorodna pod względem zarządzania. W naszych oddziałach w różnych miejscach na świecie pracują pracownicy lokalni, doskonale znający rynek, na którym działają, zarówno pod względem formalnym – doskonale znają lokalne wymagania prawne i celne – jak i kulturowym. Nasi lokalni pracownicy lub partnerzy, z którymi na danym rynku współpracujemy, umożliwiają sprawne załatwienie procedur celnych oraz rozwiązywanie po-

Jednorodna budowa firmy, zakładająca że wszystkie oddziały działają tak samo, znacznie ułatwia pracę i komunikację – jeżeli nasza organizacja jest taka sama jak organizacja w Niemczech, Austrii, Holandii, na Węgrzech, czy w Czechach, to pracownik, który pracuje, powiedzmy, w pew-

Współpraca z uczelniami i szkołami ponadgimnazjalnymi wynika z naszej chęci uczestniczenia w budowaniu silnej pozycji naszego kraju w procesie kształcenia młodych logistyków. Ci młodzi ludzie mają szansę trafić do nas, o co często zabiegamy, ale również do przemysłu i handlu. Znając

## Przewaga konkurencyjna firmy Dachser wynika przede wszystkim z infrastruktury sieci i technologii, jakimi dysponuje, która opiera się na homogenicznej organizacji.

nym dziale w Polsce, wie z kim powinien się bezpośrednio skomunikować w innym oddziale w dowolnym miejscu w Europie. Widzi on w systemie, że w tamtym oddziale tego dnia przy biurku siedzi konkretna osoba, która ma taki sam obszar obowiązków jak pracownik polskiego oddziału i z pewnością będzie w stanie mu pomóc.

najlepsze rozwiązania na rynku będą wiedzieli po jaką firmę sięgnąć w przyszłości. To nasza inwestycja w przyszłość. Nie działamy krótkoterminowo. Nasza strategia sięga wielu lat w przód. To model, który funkcjonuje w innych krajach, gdzie działa Dachser, ale są również nasze własne rozwiązania, które promujemy wśród naszych kolegów za granicą. Świetnie zdajemy sobie sprawę z zapotrzebowania na absolwentów wykształconych nie tylko w sposób teoretyczny, ale również praktyczny, stąd m.in. pomysł organizowania u nas staży oraz praktyk. Poza tym przedstawiciele Dachser odbywają wizyty w szkołach, podczas których dzielą się swoimi doświadczeniami i udzielają wskazówek jak młodzi ludzie powinni się odnajdywać na rynku pracy. Podczas takich spotkań narodził się pomysł programu dwuletnich, płatnych staży rotacyjnych dla absolwentów szkół średnich. W naszej branży jest sporo miejsca dla osób ze średnim wykształceniem, o których nikt nie zabiega. Do tej pory takie staże w Dachser Polska odbyły i nadal odbywa kilkadziesiąt osób, a kilkanaście z nich zostało po zakończeniu staży naszymi pełnoprawnymi pracownikami. Przez kilka lat fundowaliśmy studia w Niemczech dla najzdolniejszej młodzieży. Dziś są naszymi pracownikami i to jednymi z lepszych. Są bardzo zmotywowani i dumni, że dzięki nam mieli możliwość kształcić się w Niemczech. Dachser aktywnie współpracuje również z uczelniami wyższymi w Polsce. Oprócz wykładów, firma realizuje staże dla studentów oraz dzieli się praktyczną wiedzą w ramach wizyt w oddziałach firmy Dachser. Kontakty z uczelniami zaowocowały wsparciem przy tworzeniu programów nauczania dla studentów kierunku InfoGeoLog na Uniwersytecie Łódzkim. Współpraca z uczelniami obejmuje również merytoryczne oraz materialne wsparcie studenckich kół naukowych. Dachser jest sponsorem Ogólnopolskiej

## Jednorodna budowa firmy, zakładająca że wszystkie oddziały działają tak samo, znacznie ułatwia pracę i komunikację.

tencjalnych problemów, np. związanych z transportem, jakie mogą się wydarzyć. Są to wyzwania, z którymi raczej nie poradzi sobie pojedynczy eksporter, mający nikłe doświadczenie w realizacji dostaw na rynki zagraniczne czy niewielka, działająca lokalnie firma logistyczna.

Informacja nie przechodzi przez liczne szczeble organizacyjne, dzięki czemu problem rozwiązywany jest sprawnie i szybko.

**Dachser dość szeroko angażuje się we współpracę z sektorem edukacyjnym, z czego to wynika?**



*Dzięki standaryzacji procedur, przepisów i wytycznych oraz zastosowaniu jednego systemu IT do zarządzania magazynowaniem i transportem w każdym oddziale Dachser na świecie, klienci mają pewność bezproblemowego przepływu nadanego towaru w najkrótszym możliwym czasie*

## Współpraca z uczelniami i szkołami ponadgimnazjalnymi wynika z chęci uczestniczenia w budowaniu silnej pozycji naszego kraju w procesie kształcenia młodych logistyków.

Olimpiady Logistycznej organizowanej dla uczniów szkół średnich przez WSL (Wyższa Szkoła Logistyki) w Poznaniu. Naszym najnowszym pomysłem, który udało nam się zrealizować z WSL to logistyczne studia dualne. Ich ideą jest jednocześnie zdobywanie przez studentów wiedzy akademickiej oraz doświadczenia praktycznego. Każdy z semestrów dualnych studiów logistycznych na WSL jest podzielony na 9 tygodni zajęć dydaktycznych oraz 9 tygodni praktyki w jednym z oddziałów firmy logistycznej. Absolwenci tych studiów 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.

**Co może zyskać (lub stracić) firma, jeśli zdecyduje się na współpracę z Dachserem?**

Firma decydując się na współpracę z Dachser może przede wszystkim stracić

chęć do współpracy z innymi firmami i status firmy lokalnej. Firmy, dzięki współpracy z nami, uzyskują dostęp do



*Mimo dużego stopnia nasycenia rynku usług logistycznych w Polsce, w ciągu kilku lat udało się zbudować silną, organizację, świadczącą usługi logistyczne dla firm działających międzynarodowo, które często są liderami w swoich branżach*

rynków eksportowych i możliwość dostaw do wielu odbiorców. Dachser, mając wieloletnie doświadczenie w projektowaniu i realizacji nawet najbardziej wymagających łańcuchów dostaw, z zapleczem w postaci międzynarodowej sieci połączeń, maga-

zynów oraz systemów umożliwiających sprawne zarządzanie procesami, może dać klientowi zupełnie nowe możliwości rozwoju. To, co najważniejsze, to profesjonalna obsługa logistyczna na najwyższym poziomie jakościowym oraz usprawnienie procesów logistycznych i optymalizacja kosztów. W każdym przypadku przeprowadzamy wnikliwą analizę tego, co dzieje się u klienta i jakie są jego potrzeby. Następnie proponujemy odpowiednie rozwiązania, uwzględniające specyfikę dzia-

łalności klienta, uwarunkowania rynkowe, procesowe, sezonowość i inne istotne w danym przypadku czynniki. Po uruchomieniu projektu cały czas mierzymy i analizujemy efektywność poszczególnych procesów. Nasi klienci w każdym momencie, dzięki dostępowi do aplikacji eLogistics, mają dostęp do informacji o dostawach czy stanie magazynowym produktów. To najważniejsze z zalet jakie daje współpraca z Dachser. Dodatkowo możemy się pochwalić wysoką kulturą organizacyjną oraz zaangażowaniem w rozwój zrównoważony, uwzględniający dbałość o środowisko naturalne, pracowników oraz lokalne społeczności. ◀

**Przez kilka lat Dachser fundował studia w Niemczech dla najzdolniejszej młodzieży. Dzisiaj są pracownikami firmy i to jednymi z lepszych. Są bardzo zmotywowani i dumni, że dzięki niej mieli możliwość kształcić się w Niemczech.**

Zarejestruj się na stronie [www.tsl-biznes.pl/gratis](http://www.tsl-biznes.pl/gratis) i czytaj ZA DARMO pełne e-wydania miesięcznika TSL biznes!

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



## Ciche i szybkie rozwiązania Efaflex dla Audi

Tam, gdzie bije wyścigowe serce marki Audi, na terenie centrum doskonalenia jazdy – Audi Driving Experience Center w Neuburgu nad Dunajem, 2 lata temu powstało nowe Centrum Kompetencyjne Sportów Motorowych. W miejscu, w którym króluje technika i szybkość nie mogło zabraknąć szybkiebieżnych bram Efaflex.

**F**irma Audi jest liderem produkcji w branży motoryzacyjnej, dlatego do budowy nowego centrum poszukiwała najlepszych wykonawców, a jako dostawcę bram wybrała lidera w dziedzinie bram szybkiebieżnych – firmę Efaflex – mówi Walter Pregernigg, kierownik projektów w firmie Audi. – Oprócz doskonałej jakości, bramy Efaflex charakteryzuje łatwa obsługa i konserwacja. Z tego względu, z naszego punktu widzenia, w rachubę nie wchodził żaden inny producent bram – dodaje. W kompleksie składającym się z dziewięciu budynków zamontowano w sumie 57 szybkiebieżnych bram Efaflex. Wszystkie bramy, począwszy od hali przyjęć towarowych, poprzez halę produkcyjną, aż po wyjazd produktów na trasę testową, zamykają się na zewnątrz, służąc także zwiększeniu bezpieczeństwa i częściowemu odseparowaniu sektora produkcyjnego.

### We współpracy z inżynierami Audi

– Ponadto wiele bram jest kontrolowanych poprzez specjalny czytnik kart ze względu na wewnętrzne wymogi poufności – wyjaśnia Walter Pregernigg. Specjalne sterowanie bram stworzyli inżynierowie Efa-

Efaflex i Audi na potrzeby producenta pojazdów. Standardowo bramy Efaflex są wyposażone w sterowanie podstawowe, które zawsze może być wzbogacone o różnorodne elementy dodatkowego sterowania, w zależności od funkcji i miejsca ich zastosowania.

### Oprócz doskonałej jakości, bramy Efaflex charakteryzuje łatwa obsługa i konserwacja.

flex we współpracy z inżynierami Audi i zgodnie z wytycznymi przekazanymi przez klienta. – W trakcie tego procesu wymienialiśmy się doświadczeniami i wspólnie określiliśmy cele – mówi kierownik projektu. Większość bram posiada specjalne sterowanie, zaprojektowane wspólnie przez

Nowa generacja bram spiralnych Efaflex, o doskonałej izolacyjności cieplnej, sprawdziła się już wcześniej w fabryce Audi w Ingolstadt oraz we wszystkich pozostałych zakładach Audi na całym świecie, które cechuje duże natężenie ruchu (płynny i szybki przepływ transportu, ludzi



i towarów). Dzięki prędkości otwierania sięgającej 4,0 m/s i bardzo dobrej izolacji termicznej (w zależności od typu bramy wynoszącej poniżej 2,0 W (m<sup>2</sup>K) – (zgodnie z DIN EN 13241-1) temperatura w halach ma zazwyczaj stałą wartość, co jest szczególnie cenne w okresie grzewczym. Grubość profili lameli może wynosić, w zależności od wymogów termicznych: 40 mm, 60 mm, 80 mm lub 100 mm. Ponadto wszystkie lamele mają jednakową wysokość (225 mm), dzięki czemu bramy Efaflex prezentują się nowoczesnie i estetycznie. Nowa generacja bram z serii EFA-SST® posiada także, oprócz doskonałych zdolności izolacyjnych, ponadprzeciętną wytrzymałość na siłę wiatru klasy 4 (zgodnie z DIN EN).

## W nowym Centrum Sportowym Audi

Wybór wariacji kolorystycznych bram Efaflex jest prawie nieograniczony. Centrum Kompetencyjne Sportów Motorowych zostało wyposażone w czarne płaszcze bramowe, dopasowane do elewacji budynku – zaprojektowanej i wykonanej z myślą o estetyce i idei sportów wyścigowych. W zakresie izolacji akustycznej bramy Efaflex spełniają restrykcyjne normy środowiskowe. – *Musimy działać zgodnie z najwyższymi standardami ochrony naszych pracowników przed szkodliwą emisją hałasu, szczególnie, iż w pobliżu naszego centrum znajduje się lotnisko NATO – tłumaczy Walter Pregernigg.*

Wraz z wybudowaniem nowego obiektu, Centrum Sportowe Audi przenosi się



Centrum Kompetencyjne Sportów Motorowych zostało wyposażone w czarne płaszcze bramowe, dopasowane do elewacji budynku – zaprojektowanej i wykonanej z myślą o estetyce i idei sportów wyścigowych

z Ingolstadt do Neuburga, gdzie pod jednym dachem rozwijane będą wszystkie sporty motorowe. Inżynierowie i mecha-

starty w wyścigach sportowych na całym świecie oraz testowane najnowsze prototypy pojazdów.

## Nowa generacja bram z serii EFA-SST®, oprócz doskonałych zdolności izolacyjnych, posiada także ponadprzeciętną wytrzymałość na siłę wiatru klasy 4 (zgodnie z DIN EN).

nicy Audi będą badać i konstruować sportowe pojazdy motorowe Audi. W nowym centrum będą także planowane przyszłe

Centrum Kompetencyjne Sportów Motorowych oferuje około 300 miejsc pracy w najnowocześniejszych biurach, w sektorze produkcji i budowy silników, w zakresie produkcji CFK, w dziale kontroli jakości i kontroli silników.

To właśnie w nowym centrum samochody wyścigowe kierowane są na tor testowy. – *Dlatego bramy zastosowane w naszym obiekcie musiały być bardzo szerokie. Pojazdy mają bowiem ograniczony promień skrętu, gdy wjeżdżają na tor oraz gdy powracają do alei serwisowej – tak Walter Pregernigg opisuje szczególny charakter tego miejsca. Dodatkowo, z uwagi na obostrzenia związane z tajemnicą produkcji, zastosowane bramy są zaprogramowane na bardzo krótkie czasy otwierania oraz wyposażone w specjalny system sterowania, uniemożliwiający wejście osobom nieupoważnionym. W przypadku, gdy brama jest za długo otwarta, natychmiast rozbrzmiewa sygnał ostrzegawczy. – Dzięki technice spiralnej podczas pracy bramy nie słychać żadnych odgłosów, pomimo iż jest niezwykle szybka i duża. Te bramy działają szybko i cicho jak Audi – mówi Walter Pregernigg, otwierając bramę Efaflex. ◀*



Dzięki technice spiralnej podczas pracy bramy nie słychać żadnych odgłosów, pomimo iż jest niezwykle szybka i duża. Te bramy działają szybko i cicho jak Audi

## Specjalista

Opisywaliśmy już magazynowe wózki widłowe i czołowe widłowe. Przyszedł więc czas, aby bliżej przyjrzeć się specjalistycznym wózkom magazynowym, do których należą wózki systemowe. To jeden z najdroższych rodzajów wózków, a jednocześnie jeden z najbardziej wyspecjalizowanych. Projektowane są z myślą o pracy w magazynie wysokiego składowania i stają się coraz popularniejsze. Co jednak kryje się za nazwą wózek systemowy i jakie korzyści przynosi jego zastosowanie?

**W**ózki wysokiego składowania są powszechnie używane w magazynach, jednak zwykły wózek należący do tej kategorii różni się znacznie od wózka systemowego, przede wszystkim rodzajem magazynu, w którym pracuje. Owszem, oba rodzaje potrafią operować na bardzo dużych wysokościach, ale wózek systemowy został zaprojektowany do pracy w magazynie o bardzo wąskich korytarzach roboczych – niewiele szerszych niż on sam. Poprawia to znacz-



Model MX-X z widłami obrotowo – przesuwymi marki Still, o maksymalnym udźwigu 1500 kg. Maksymalna wysokość podnoszenia wynosi 12,85 m. MX-X można eksploatować w systemie prowadzenia szynowego, ale dostępny jest również z indukcyjnym systemem prowadzenia wymuszonego. Technologia ta umożliwia szybkie, bezpieczne i bezbłędne wprowadzenie wózka na tor jazdy, niezależnie od tego jak wąskie i pod jakim kątem ustawione są korytarze

nie wykorzystanie przestrzeni magazynowej, jednak wymusza wykorzystanie tylko i wyłącznie tego rodzaju wózków. Tak więc, jak każde urządzenie, również wózki systemowe zdadzą egzamin i będą na siebie zarabiać tylko w określonych warunkach.

Ten brak możliwości manewrowania wózkiem wymusił zastosowanie obrotowej karetki – tak, aby towar mógł być pobierany z obu stron bez potrzeby obracania wózka. Podczas pracy pomiędzy regałami widły są ustawione pod kątem 90° do osi wzdłużnej wózka. Pobieranie lub odkładanie towaru w gnieździe regału odbywa dzięki przesuwowi widel na szynach karetki. Sama operacja podjęcia lub odstawienia towaru z gniazda nie angażuje pracy całego wózka. Mówiąc obrazowo, wózek przemieszcza się wzdłuż regału i pobiera towar nie od frontu, ale z boku, nie występuje więc potrzeba manewrowania pomiędzy regałami i ustawiania wózka czołem do regału.

Oczywiście, wykorzystanie systemowego wózka powinno być uwzględnione podczas projektowania magazynu. Biorąc pod uwagę koszty zakupu takich wózków, które stoją na dosyć wysokim poziomie, nie opłaca się ich stosować w magazynach innych, niż o bardzo wąskich korytarzach roboczych. Zaoszczędzona w ten sposób przestrzeń magazynowa może skompensować koszt zakupu wózków.



W modelach Jungheinrich EKL 515 producent daje możliwość opcjonalnego wyposażenia w RFID, które w połączeniu z modulem topologii podłogi optymalizuje prędkość do 12 km/h, w zależności od stanu podłogi w magazynie

Fot. Jungheinrich

## Ze stałym przedziałem operatora

Wśród wózków systemowych rozróżnić można dwa podstawowe podziały. Pierwsza podgrupa, to wózki ze stałym przedziałem operatora. Oznacza to, że tak jak w przypadku klasycznych konstrukcji, miejsce przeznaczone dla operatora osadzone jest za masztami. W większości konstrukcji operator, podobnie jak widły, usytuowany jest pod kątem 90° do osi wózka. Pozwala to na swobodną jazdę zarówno do przodu jak i do tyłu. Przykładem takiej konstrukcji jest wózek systemowy (*man-down*) A firmy Linde, którego unikalna modułowa koncepcja daje możliwość indywidualnej specyfikacji wózka, tak aby maksymalnie dopasować go do wymagań aplikacji i zmaksymalizować wydajność jego pracy. Dodatkowo wózek wyposażony jest w inteligentną elektronikę Linde System Control (LSC), na bieżąco monitorującą techniczne parametry jego pracy, tak aby optymalnie dopasować prędkości jednoczesnego podnoszenia i jazdy w zależności do wysokości podnoszenia i wagi ładunku. Przekłada się to na skrócenie czasu operacji.

Innym przykładem jest linia modelowa ETX 513/515 firmy Jungheinrich. Wózki te mogą pracować z ładunkami od 1,2 do 1,5 tony oraz wynieść towar na wysokość od 3 do 13 m. Wyposażone są w wydajne silniki prądu przemiennego oraz podwójny system odzysku energii, dzięki czemu podczas hamowania i opuszczania masztu



Jungheinrich EKH 513/515 może wznieść ładunek na wysokość od 3 do 14 m. Jego maksymalny udźwieg (w zależności od modelu) to 1250 kg lub 1500 kg. Pracuje w technologii prądu przemiennego, zapewniając dynamikę i szybkie unoszenie

**Wózek systemowy został zaprojektowany do pracy w magazynie o bardzo wąskich korytarzach roboczych. Poprawia to znacznie wykorzystanie przestrzeni magazynowej, jednak wymusza wykorzystanie tylko i wyłącznie tego rodzaju wózków.**

mogą długo pracować na jednym ładowaniu. Opcjonalnie wózki można wyposażyć w sterowanie podłogowe RFID. Pozwala ono na stały pomiar pokonywanej drogi

w celu rozpoznania stref magazynowych, a co za tym idzie daje to wysoką elastyczność pod względem funkcji wyłączeniowych i zabezpieczających podczas dojazdu

PRAKTYCZNA – TANIA – DOBRA

## Nowa INKA paleta 800x1200 mm do 600 kg



Optymalny wybór

paleta zapewnia oszczędność w transporcie i składowaniu

### Format Euro

800x1200 mm do 250 kg  
800x1200 mm do 400 kg  
**800x1200 mm do 600 kg**  
800x1200 mm do 900 kg  
800x1200 mm do 1250 kg

### Format standardowy

400x 600 mm  
400x 800 mm  
600x 800 mm  
1000x1200 mm  
760x1140 mm  
1140x1140 mm

„heat processed wood”  
przyjazne dla środowiska,  
wolne od szkodników



PEFC  
produkt ekologiczny, nieszkodliwy  
dla zasobów naturalnych,  
z drewna tartaczego i  
częściowo przemysłowego



**INKA**  
PALETTEN

Telefon 0049-8102-7742-0

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

INKA Paletten GmbH · Bahnhofstraße 21 · 85635 Siegertsbrunn  
Tel. 0049-8102-7742-0 · Fax 0049- 8102-5411 · www.inka-paletten.com · info@inka-paletten.com  
[www.inka-paletten.com](http://www.inka-paletten.com)



Jungheinrich EFX 515 można wyposażyć w moduł unoszenia, który pozwala uzyskać prędkość unoszenia na poziomie 0,52 m/s i zapewnia optymalizację ruchu obrotnicy wideł poprzez rozpoznanie ładunku

**W wózkach ze stałym przedziałem operatora miejsce przeznaczone dla niego osadzone jest za masztem. W większości konstrukcji operator, podobnie jak widły, usytuowany jest pod kątem 90° do osi wózka.**

do końca korytarza lub redukcją prędkości jazdy w innych niewralgicznych punktach magazynu.

Pomimo wielu zabezpieczeń oferowanych przez producentów, praca na takim urządzeniu wymaga od operatora dużego doświadczenia. Wynika to z ograniczonej widoczności, a przyczyną tego jest maszt mogący zasłaniać część pola widzenia. W magazynach, w których nie ma potrzeby układania towaru tak wysoko, czyli na poziomie od 3 do 7 m i mieści się on w przedziale wagowym do 1 do 1,25 tony, Jungheinrich zrobił ułkon w stronę operatorów. W wózku systemowym EFX 410/413 fotel operatora jest umiejscowiony wzdłuż osi pojazdu. Umieszczenie masztu wraz z widłami na przesuwanych szynach powoduje znaczne zwiększenie widoczności podczas prac na wysokości. Podobnie jak jego większy odpowiednik również ten model może zostać wyposażony w system RFID, ponadto również w opcji dostępny jest system nawigacji magazynowej z pół-automatycznym dojazdem do celu, co według producenta może podnieść wydajność do 25%.

### Z fotelem na maszcie

Drugą podgrupę stanowią wózki, w których fotel operatora umiejscowiony jest na maszcie i przemieszcza się podczas pracy w osi pionowej. Zapewnia to doskonałą widoczność i precyzję podczas prac na wysokościach mogących przekraczać 17 m. W swojej ofercie takie wózki posiada Still – model MX-X z widłami obrotowo – przesuwnymi,

prowadzenia szynowego, jednakże dostępny jest również z indukcyjnym systemem prowadzenia wymuszonego. Ta całkowicie nowa technologia według standardu EN umożliwia szybkie, bezpieczne i bezbłędne wprowadzenie wózka na tor jazdy. Niezależnie od tego jak wąskie i pod jakim kątem ustawione są korytarze. Oba wózki napędzane są ogniwami 80-voltowymi.

Inną propozycją w tej klasie wózków systemowych jest Jungheinrich EFX 513/515. Może on wznieść ładunek na wysokość od 3 do 14 m, a jego maksymalny udźwig (w zależności od modelu) – podobnie jak w modelach Still – to 1250 kg lub 1500 kg. Wózki pracują w technologii prądu przemiennego, zapewniając dynamikę i szybkie unoszenie. Dodatkowo wózek EFX 515 można wyposażyć w moduł unoszenia, który pozwala uzyskać prędkość unoszenia na poziomie 0,52 m/s i zapewnia optymalizację ruchu obrotnicy wideł poprzez rozpoznanie ładunku. Również w tych modelach Jungheinrich daje możliwość opcjonalnego wyposażenia w RFID, które w połączeniu z modulem topologii podłogi, optymalizuje prędkość do 12 km/h, w zależności od stanu podłogi w magazynie.

Gdy maksymalna wysokość podnoszenia na poziomie do 14 nie jest była wystarczająca, z pomocą przychodzi Hyster z modelami C1.0 i C1.5. C1.5/S wyposażony jest w unikalny maszt o czterech profilach „Quad-form”, umożliwiający podnoszenie do 17 m z minimalnym ugięciem masztu. Wózki te napędzane są, tak jak modele Jungheinrich, silnikami prądu przemiennego, co w połączeniu z zaawansowanym stero-

**Jeśli fotel operatora umiejscowiony jest na maszcie i przemieszcza się podczas pracy w osi pionowej, widoczność i precyzja podczas prac na wysokościach mogących przekraczać 17 m są lepsze.**

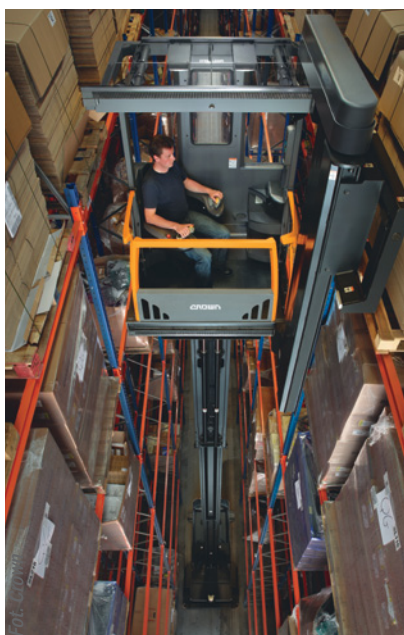
o maksymalnym udźwigu 1500 kg oraz MX-Q z widłami teleskopowymi, o maksymalnym udźwigu 1250 kg. W obu przypadkach maksymalna wysokość podnoszenia wynosi 12,85 m. Jak podaje producent, MX-X można eksploatować w systemie

waniem i udogodnieniami dla operatora pomaga mu utrzymać wysoką wydajność przez całą zmianę. Ponadto modele wyróżniają się jedną z najmniejszych, ale najmocniejszych kabin na rynku, dająca wyjątkowo dobrą widzialność i stabilność ładunku.

Lista wózków systemowych byłaby niepełna bez modeli polskiego producenta firmy PROMAG S.A. Najmniejszy model OMG NEO S II TRI AC może zaoferować udźwig 1000 kg w przedziale od 7 do 9 m. Większy OMG Genius (VNA), o udźwigu do 2000 kg i wysokości podnoszenia do 15,7 m, daje możliwość pracy w korytarzach roboczych od 1,2 m. Absolutnym rekordzistą w zestawieniu wózków, jeżeli chodzi o maksymalną wysokość podnoszenia, jest model Magaziner (VNA) z możliwością obustronnego pobierania palet w wąskich korytarzach międzyregalowych na wysokość do 17,4 m. Wszystkie wózki PROMAG S.A. napędzane są silnikami prądu przemiennego. Ponadto wszystkie systemowe z oferty PROMAG standardowo wyposażone są w panel sterujący, wyświetlacz LCD z licznikiem motogodzin oraz w daszek ochronny operatora z 4 lampami halogenowymi.

### W gąszczu opcji

Producenci prześcigają się i cały czas poszerzają wachlarz ofert. Wózków jest wiele, a każdy z nich można doposażyć w wiele rozwiązań znajdujących się liście dostępnych opcji, w ten sposób otrzymując produkt „szyty na miarę” i dostosowany do



Wózki TSP 7000 firmy Crown obsługują ładunki do 1800 kg, podnosząc je na wysokość do 14.1 m. Dysponują 2.1-metrowym podnośnikiem pomocniczym i posiadają całą gamę funkcji zwiększających produktywność



Seria TSP 6000 Crown zapewnia wszechstronną obsługę w zakresie magazynowania, od pełnego odstawiania i podnoszenia palet do transportu i organizacji. Pracując w przejściach tylko nieznacznie szerszych niż sam wózek, seria TSP 6000 może podnosić palety na wysokość 12.6 m, przy maksymalnej pojemności 1250 kg

indywidualnych potrzeb. Jak nie zagubić się w tym gąszczu i dobrać wózek dla

przedsiębiorstwa w taki sposób, aby długo służył przynosząc zyski?

Przed wszystkim powinna to być przemyślana i świadoma decyzja. Warto sprawdzić oferty wszystkich producentów i dokładnie porównać przedstawione warunki zakupu. Przy porównywalnych możliwościach technicznych wózków i podobnej cenie, o wyborze mogą zdecydować sposoby finansowania lub warunki serwisowania. <

**Konrad Kułak**

**Wózek systemowy przemieszcza się wzdłuż regału i pobiera towar nie od frontu, ale z boku, nie występuje więc potrzeba manewrowania pomiędzy regałami i ustawiania wózka czołem do regału.**



**MOBILNE rozwiązania dla biznesu**



Aspekt Sp. z o.o. | ul. Męczenników Oświęcimia 40 41-922 Radzionków  
tel.: + 48 32 388 08 80 | biuro@aspekt.net.pl  
www.aspekt.net.pl | www.rewista.pl





Faktoring dla transportu to nie tylko wsparcie dla firm w kłopotach finansowych, ale również szansa na rozwój: powiększenie floty transportowej, czy nawiązanie nowych relacji biznesowych. Jego koszty łatwo pokryć m.in. dzięki rabatom uzyskanym za szybszą płatność faktur np. za paliwo

## Dobre perspektywy, ale nie w transporcie

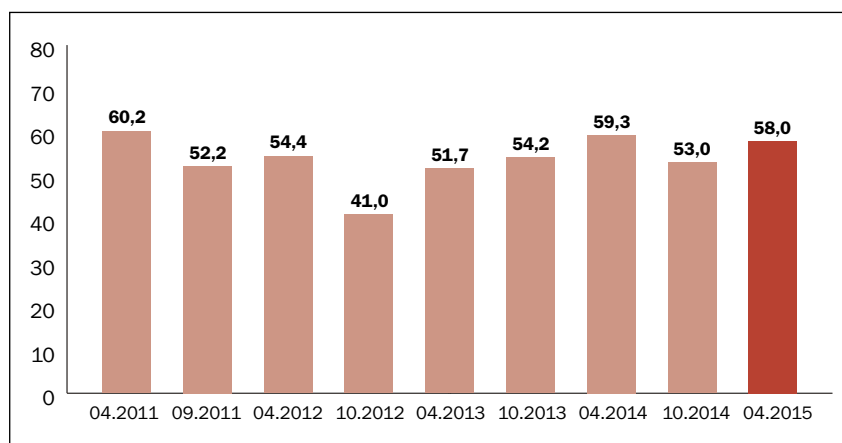
Aż 43,5% przedsiębiorców spodziewa się korzystnych zmian w sytuacji ekonomicznej kraju w nadchodzących miesiącach. Tak wynika z badania Bibby MSP Index. Tymczasem jeszcze w październiku 2014 r. tak wypowiadało się raptem 28,6% badanych. Również inne wskaźniki sygnalizują wyraźną poprawę nastrojów i oczekiwanie zmian na lepsze, zarówno w całej gospodarce jak i w firmach.

**D**obre perspektywy wzrostu gospodarczego w Polsce oznaczają, że firmy mogą zwiększać sprzedaż i obroty. – *Najlepiej wyjdą na tym firmy mające płynność finansową* – mówi Krzysztof Kuniewicz, dyrektor generalny Bibby Financial Services. – *Ta kwestia często jest poruszana w rozmowach z naszymi klientami, ponieważ faktoring to właśnie gwarancja płynności finansowej. Firmy korzystające z faktoringu mogą szybciej od-*

**Faktoring to gwarancja płynności finansowej. Firmy korzystające z niego mogą szybciej odnotować wzrosty obrotów i poprawę sytuacji finansowej.**

*notować wzrosty obrotów i poprawę sytuacji finansowej.*

Bibby MSP Index, wskaźnik badany przez Bibby Financial Services, ukazujący



przyszłe tendencje i najbardziej prawdopodobne kierunki zmian w polskich małych i średnich firmach (patrz wykres), podwyższył się w kwietniu do 58 pkt.

Konstrukcję Bibby MSP Index oparto na założeniu, że o kondycji każdego przedsiębiorstwa, a w szczególności firm małych i średnich, decyduje kilka obszarów: sprzedaż (zamówienia), inwestycje, zatrudnienie, płynność finansowa oraz poziom zadłużenia firmy. Wartości wskaźnika powyżej 50 pkt. oznaczają poprawę kondycji firm.

### Nastroje w branży transportowej

Wzrost Bibby MSP Index to wynik większego optymizmu przedsiębiorców. W większości badanych branż przedsiębiorcy prognozują wzrost zamówień. Wyższej sprzedaży w ciągu najbliższych

sześciu miesięcy spodziewa się ponad 43% badanych. Największymi optymistami są przedstawiciele usług i branży budowlanej: spodziewają się nie tylko lepszej sprzedaży, ale również poprawy płynności, wzrostu zatrudnienia i nowych inwestycji. Na drugim biegunie znajduje się branża transportowa, której przedstawiciele liczą się ze zmniejszeniem sprzedaży i pogorszeniem płynności finansowej. – *Obowiązek wypłaty ryczałtów za nocleg kierowców w kabinie, dyskusje wokół niemieckiej płacy minimalnej, a także spadające przewozy na Wschód, niestety, oznaczają dla wielu firm transportowych poważny spadek rentowności* – wyjaśnia Tomasz Rodak, kierownik ds. finansowania biznesu w Bibby Financial Services. – *Polski sektor transportowy jest bardzo silny, nasi przewoźnicy mają udział w rynku europejskim na poziomie 25%, jednak przy obecnych niskich poziomach marż*



Wyższej sprzedaży w ciągu najbliższych sześciu miesięcy spodziewa się ponad 43% badanych. Największymi optymistami są przedstawiciele usług i branży budowlanej: spodziewają się nie tylko lepszej sprzedaży, ale również poprawy płynności, wzrostu zatrudnienia i nowych inwestycji

pamiętać, że koszty faktoringu łatwo pokryć m.in. dzięki rabatowi uzyskanym za szybszą płatność faktur np. za paliwo.

### Klienci wciąż się spóźniają z płatnościami

Po raz kolejny dane pochodzące z Bibby MSP Index potwierdzają, że większość polskich małych i średnich przedsiębiorców otrzymuje zapłatę za dostarczone produkty lub usługi po terminie wskazanym na fakturze. Ale skala tego zjawiska maleje. Aktualnie problem potwierdza 68,4% badanych, podczas gdy jeszcze jesienią było to 72,4%, natomiast wiosną ubiegłego roku – 76,4%.

– *Z naszych obserwacji wynika, że wywiązywanie się ze zobowiązań w terminie to głównie efekt większej ostrożności firm oraz wdrażania coraz skuteczniejszych rozwiązań prewencyjnych i windykacyjnych, w tym korzystanie z faktoringu, czy sprawdzanie kontrahentów w KR D – dodaje Krzysztof Kuniewicz. – Zwiększenie dyscypliny płatniczej to także efekt poprawy kondycji finansowej przedsiębiorstw.* ◀

## Obowiązek wypłaty ryczałtów za nocleg kierowców w kabinie, dyskusje wokół niemieckiej płacy minimalnej, a także spadające przewozy na Wschód dla wielu firm transportowych oznaczają poważny spadek rentowności.

*i olbrzymiej konkurencji wiele firm może nie wytrzymać nowych obciążeń.*

### Faktoring szansą na rozwój

Faktoring dla transportu to nie tylko wsparcie dla firm w kłopotach finansowych, ale również szansa na rozwój: powiększenie floty transportowej, czy nawiązanie nowych relacji biznesowych. Warto

Faktoring dla transportu to usługa skierowana zarówno do przewoźników krajowych, jak i międzynarodowych. Przedsiębiorcy korzystający z faktoringu dla transportu otrzymują gotówkę zaraz po wykonaniu frachtu. Uzyskane finansowanie może być wykorzystane na dowolny cel np. płatności za paliwo, raty leasingowe, ZUS, US. Faktoring to finansowanie dostosowane do poziomu sprzedaży.

## LINK4 wygrał flotę Johnson & Johnson

LINK4 poszerzył swój portfel flotowy o kolejną znaną firmę. Tym razem wygrał przetarg na ubezpieczenie floty 534. pojazdów z polskich spółek Johnson & Johnson Poland i Janssen Cilag Polska J&J, wchodzących w skład międzynarodowego koncernu J&J.

**Z**akres ubezpieczenia obejmuje OC, AC, NNW, Assistance. Jednym z głównych celów współpracy pomiędzy obiema firmami jest obniżenie liczby oraz wartości szkód dzięki zastosowaniu narzędzi z zakresu zarządzania ryzykiem ubezpieczeniowym. W tym celu został stworzony fundusz prewencyjny.

– *Początek roku to dla ubezpieczeń flotowych LINK4 bardzo udany okres. Zdobyliśmy flotę spółek Johnson & Johnson Poland i Janssen Cilag Polska J&J, która jest*

*bardzo ciekawym wyzwaniem w zakresie zarządzania ryzykiem, a dodatkowo udało nam się odnowić znaczące umowy ubezpieczenia, m.in. z Getin Noble Bank – powiedział Konrad Owsiański, dyrektor Pionu Ubezpieczeń Biznesowych.*

LINK4 jest ekspertem i liderem w zakresie zarządzania ryzykiem we flocie. Oferuje swoim klientom m.in. szkolenia dla kierowców w szkołach jazdy i na symulatorach, w tym w Sobiesław Zasada Centrum, rozwiązania telematyczne i systemy gami-

fikacji, e-learning wspierający bezpieczną jazdę, niezbędniki i foldery z zakresu kolizji drogowych, kamizelki odblaskowe, optymalizacje kosztów napraw, a także elastyczny zakres ubezpieczenia oparty o formułę ubezpieczenia ALL RISK. Brokerem reprezentującym spółki w negocjacjach z zakładami ubezpieczeń jest GrECo JLT Polska. LINK4 jest laureatem dwóch najbardziej prestiżowych nagród dla ubezpieczeń flotowych: Fleet Awards 2015 i Fleet Derby 2015. ◀

# Poszukiwana uniwersalność

Przedsiębiorstwa coraz chętniej inwestują w nowe technologie. Widać to także w branży logistycznej, w której rośnie popyt na zaawansowane rozwiązania.

Kilka lat temu jedna z sieci dystrybucyjnych przeprowadziła badania na grupie polskich firm transportowych. Zapytała m.in. o wykorzystywanie aplikacji do zarządzania zleceniami i przesyłkami. Wyniki pokazały, że zdecydowana większość firm transportowych z nich nie korzysta, odsłaniając smutną prawdę o branży w czasach ekonomicznego spowolnienia.

## W różnym celu

Od tamtej chwili minęło jednak trochę czasu i mimo, że kondycja wielu firm wciąż jest nienajlepsza, to na inwestycje w nowe technologie powoli znajdują się pieniądze. Dobitnie pokazują to badania Głównego Urzędu Statystycznego. Wynika z nich, że o ile w 2013 r. zaledwie 12,5% firm z branży transportowej posiadało systemy wspomagające zarządzanie, o tyle w ubiegłym roku ten odsetek wzrósł do 18%. Owszem, na tle innych branż, np. produkcyjnej, po-

– *Spowodowane jest to chęcią poprawy zarządzania firmowymi pojazdami, większą kontrolą a także wykrywaniem nieuczciwości kierowców w stosunku do pracodawcy. Klienci zaczęli przywiązywać większą uwagę do sposobu wykorzystywania pojazdów i kontroli pracy swoich kierowców.* – dodaje.

Chociaż firmy zainteresowane są przede wszystkim podstawowymi aplikacjami, rośnie znaczenie bardziej zaawansowanych rozwiązań, a także integracji systemów monitoringu flot z własnymi wewnętrznymi systemami oraz giełdami transportowymi. Jest to o tyle istotne, że stworzenie informatycznego ekosystemu daje najwięcej korzyści.

## Planowanie tras daje oszczędności

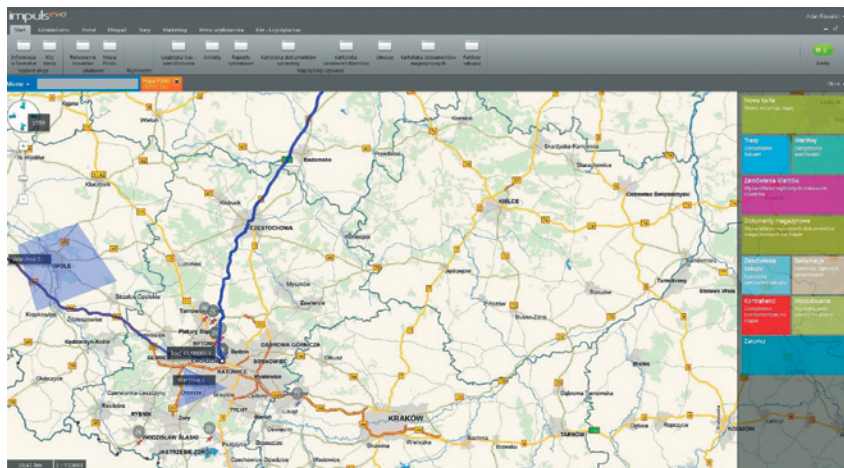
Dobrze ilustruje to projekt integracji rozwiązań transportowych systemu Impuls EVO z oprogramowaniem E-mapa, zrealizowany u jednego z producentów me-

mer trasy. To wiele ułatwia – *Operator musi tylko zaznaczyć obszar, z którego trasować mają się kolejne zlecenia, proces odbywa się w pełni automatycznie* – tłumaczy Dariusz Bał, konsultant ds. wdrożeń w BPSC SA. Mapa, podzielona na obszary, które wytaczają salony zlokalizowane na terenie całego kraju, zasilana jest automatycznie listą zamówień. System umożliwia także ręczne nanoszenie modyfikacji, pozwala na zmianę statusu trasy na niewidoczną na mapie (wraz z tworzącymi je adresami dostaw) czy różnicowanie kolorystyczne poszczególnych tras. Pozwala również na „trasowanie” zgodnie z innymi kryteriami niż adresy wysyłki, np. po dokumentach magazynowych (WZ). Cały proces dodatkowo usprawniają stworzone dla firmy meblarskiej mechanizmy automatycznego przygotowywania do druku dokumentów towarzyszących każdej wysyłce. Według szacunków, dzienna oszczędność czasu na każde stanowisko logistyka wyniosła dzięki wdrożeniu ponad 4 godziny.

## Nowe możliwości

Rosnący popyt na rozwiązania informatyczne w transporcie wpływa oczywiście na ich rozwój. frameLOGIC rozbudował np. ofertę o nowe moduły, m.in.: kontrolę czasu pracy kierowcy czy komunikację z kierowcami, które pozwalają klientom generować wymierne oszczędności. Ważnym trendem jest szeroko rozumiana mobilność – umożliwienie jak najszerszego dostępu do funkcji systemowych poprzez urządzenia mobilne – smartfony i tablety. Wyzwaniem w tej sferze jest taka konstrukcja systemów, aby były one jak najbardziej uniwersalne, dostępne dla najróżniejszych modeli sprzętu. Rozwijane są też możliwości analityczne systemów – *Dane archiwalne zestawiane w odpowiednie raporty dają pełny, realny obraz funkcjonowania całej floty i każdego pojazdu z osobna. Korzystając z raportów można szybko analizować jednostkowe koszty elementowych procesów dostaw – paliwa, czasu pracy kierowców, amortyzacji, opłat drogowych itp. przypadających na pojazd lub ich grupę lub klienta czy punkt dostawy* – podsumowuje Robert Kuczyński, dyrektor ds. sprzedaży w Finder S.A. ◀

Adam Mitura



*Chociaż firmy zainteresowane są przede wszystkim podstawowymi aplikacjami, rośnie znaczenie bardziej zaawansowanych rozwiązań, a także integracji systemów monitoringu flot z własnymi wewnętrznymi systemami oraz giełdami transportowymi. Jest to o tyle istotne, że stworzenie informatycznego ekosystemu daje najwięcej korzyści*

wodów do wielkiego entuzjazmu nie ma, widać jednak bez wątpienia pewien progres. Przyszłą to także dostawcy rozwiązań informatycznych.

– *Zauważyliśmy ogromny wzrost sprzedaży naszego systemu Automonitoring GPS do małych firm zatrudniających od 1 do 10 pojazdów* – przyznaje Paweł Niechciał, kierownik marketingu w firmie CMA.

bli. Dzięki niemu, planowanie tras oraz wszystkie związane z tym operacje wyglądają dziś zupełnie inaczej. Wcześniej kilku operatorów logistycznych nanosiło kolejne adresy na mapę. Obecnie punkty na mapie, oznaczające adresy wysyłek, zawierają wszystkie potrzebne informacje o danym zleceniu: numer zamówienia, adres odbiorcy (adres dostawy), wagę zamówienia, nu-

# Ułatwienie kontroli procesów

Wdrożenie rozwiązań mobilnych w przedsiębiorstwie branży TSL niesie ze sobą wiele korzyści, z których najistotniejsze to zapewnienie właściwej kontroli procesów biznesowych oraz aktywności i efektywności pracowników. Co więcej, systemy IT skutkują znacznym uelastycznieniem przedsiębiorstwa oraz przyspieszeniem procesów sprzedaży, obsługi klienta i serwisu.



Michał Wasilewski

**I**nne, niebagatelne zalety tych rozwiązań to eliminacja błędów i pomyłek podczas generowania zamówień lub realizacji zleceń, łatwy wgląd do wszelkich statystyk, danych i informacji, co znacznie przyspiesza podejmowanie decyzji w przedsiębiorstwie.

## Poza firmą

Rozwiązania mobilne, które są stosowane w branży transportowej zapewniają kontakt bazy (centrum dyspozytorskiego) z pracownikami w terenie, co pozwala na bieżące komunikowanie kierowcom zmian tras, zmian priorytetów dotyczących zleceń itp., łatwe zarządzanie po-

## Coraz bardziej mobilnie

W przypadku tego drugiego zastosowania bardziej popularne staje się użytkowanie tabletów i smartfonów. Podstawowym elementem systemu jest aplikacja mobilna pracująca na przenośnych komputerach (kolektorach danych), której głównym zadaniem jest ułatwienie realizacji zadań pracownikom w terenie. Dzięki zoptymalizowanej synchronizacji danych z serwerem centralnym poprzez GPRS/EDGE, zapewniona jest możliwość łatwej i bezpiecznej wymiany danych z systemem centralnym. Dodatkowe wyposażenie przenośnych komputerów, takie jak czytnik kodów kreskowych, czy kamera CCD,

wyposażonych w odpowiednią aplikację biznesową pozwala pracownikowi na szybki dostęp do informacji o zleceniach, elektroniczne gromadzenie informacji (klawiatu-



Rozwiązania mobilne, które są stosowane w branży transportowej zapewniają kontakt bazy (centrum dyspozytorskiego) z pracownikami w terenie, co pozwala na bieżące komunikowanie kierowcom zmian tras, zmian priorytetów dotyczących zleceń itp.

**Rozwiązania mobilne umożliwiają wykonywanie wszystkich czynności przy zachowaniu pełnej kontroli. Mobilne systemy logistyczne (proof-of-delivery, track&trace) stanowią wraz z systemem zarządzania transportem (TMS) kompleksowe rozwiązania do zarządzania zleceniami spedycyjnymi w firmie logistycznej.**

twierdzeniami dostarczenia przesyłek w czasie rzeczywistym (adres, czas i podpis) oraz możliwość geolokalizacji floty w każdym momencie i bieżącego monitorowania zachowań kierowcy.

Dziś, w dobie wysokiej konkurencji rynkowej i szybkiego tempa pracy, coraz więcej procesów biznesowych realizowanych jest poza firmą, w terenie. Rozwiązania mobilne umożliwiają wykonywanie wszystkich czynności przy zachowaniu pełnej kontroli. W przypadku realizacji konkretnych zadań przez poszczególnych pracowników swoje zastosowanie znajdują urządzenia typu PDA, jednak coraz częściej obserwujemy wyraźniejszy trend zastosowania „informacyjnego” rozwiązań mobilnych, ułatwiającego podejmowanie działań/decyzji w oparciu o dostępne dane.

pozwala na elektroniczne gromadzenie danych i rejestrację zdarzeń (np. dokumentacja fotograficzna uszkodzonego towaru). System geolokalizacji GPS daje możliwość przypisania lokalizacji do miejsca wykonania zadania, a ekran dotykowy pozwala na potwierdzenie realizacji dyspozycji podpisem klienta wprost na urządzeniu.

Mobilne systemy logistyczne (proof-of-delivery, track&trace) stanowią wraz z systemem zarządzania transportem (TMS) kompleksowe rozwiązania do zarządzania zleceniami spedycyjnymi w firmie logistycznej. Zastosowanie przenośnych komputerów

ra, ekran dotykowy, kody kreskowe i/lub RFID) i raportowanie zrealizowanych zadań oraz towarzyszących im zdarzeń w czasie rzeczywistym. ◀

**Michał Wasilewski,**  
Account Manager w IBCS Poland

**TACHOLAB** CENTRUM EKSPERTYZ TACHOGRAFICZNYCH

**Rozliczanie** czasu pracy kierowców  
**Szkolenia** kadry zarządzającej oraz kierowców  
**Urządzenia** do pobierania danych cyfrowych  
**Audyty** w zakresie czasu pracy kierowców

TACHOLAB Sp. z o.o.  
ul. Estetyczna 4  
43-100 Tychy

[www.tacholab.pl](http://www.tacholab.pl)

+48 661-268-777  
biuro@tacholab.pl

# Trend mało wykorzystany

Coraz więcej mówi się o przydatności systemów informatycznych w zarządzaniu flotą, jednak praktyka pokazuje, że rzeczywistość wygląda nieco inaczej. Nadal niewiele pojazdów posiada systemy lokalizacyjne. Jakie są perspektywy na tym rynku i jakimi kryteriami wyboru kierują się przewoźnicy? – mówi Robert Kuczyński, dyrektor ds. sprzedaży w Finder S.A.

**Statystyki mówią jasno, że zainteresowanie systemami informatycznymi w logistyce rośnie. Z czego to wynika?**

Z większej świadomości i stałej presji na podniesienie wydajności flot. Firmy analizują działania konkurencji i starają się równać do najlepszych, a ci wykorzystują wszystkie możliwości systemowe i nowinki po to, żeby utrzymać się na czele stawki. Aby im dorównać pozostali też muszą wspomagać swoje działanie nowoczesnymi technologiami lokalizacyjnymi i zarządzać przy pomocy rozwiązań IT zamiast arkusza kalkulacyjnego i długopisu. Zalety systemów do zarządzania flotą zostają coraz częściej dostrzegane w przedsiębiorstwach publicznych, które powinny wkrótce stać się liczącą grupą użytkowników.

**Czy to rosnące zainteresowanie systemami IT, o którym mówi GUS, jest faktycznie odczuwalne?**

Obserwujemy wzrost zainteresowania systemami do zarządzania flotą, chociaż jego tempo nie oddaje obiektywnych potrzeb rynku. W 2014 r. docierało do nas

o ok. 15% więcej zapytań ofertowych niż w latach poprzednich. Zainteresowanie to nie oddaje jednak obiektywnej skali potrzeb. Polskie firmy, aby lepiej funkcjonować, powinny zdecydowanie szerzej otwierać się na nowe technologie optymalizujące koszty i podnoszące efektywność, zwłaszcza wobec ograniczania możliwości konkurowania na rynkach zagranicznych poprzez niższe koszty pracy kierowców.

**Czyli rynek jest daleki od nasycenia?**

Jest widoczna grupa firm, która chce zastąpić dotychczas używany system rozwiązaniem lepszym, bardziej niezawodnym i lepiej dopasowanym do swoich potrzeb. Dotyczy



Robert Kuczyński

**Niestety, na polskim rynku przedsiębiorcy zbyt często kierują się niską ceną ofertową. Brakuje oceny perspektywicznej i dogłębnej analizy potencjału przyszłych korzyści.**

Szacujemy, że tylko ok. 30-40% pojazdów flotowych w Polsce jest objętych systemami lokalizacyjnymi. W sektorze transportu ciężkiego ten odsetek jest jeszcze niższy – ok. 25-30%. Kilka lat temu szacowano, że popularność systemów lokalizacyjnych szybko wzrośnie, jednak duża część przedsiębiorstw w dalszym ciągu nie wykorzystuje trendów i rozwiązań. Jest grupa firm – na szczęście nieliczna i malejąca – których menedżerowie,

to w szczególności firm, które na wdrożenie systemu zdecydowały się wcześniej, skuszone bardzo niską ceną a następnie rozczarowane niską jakością usługi, którą tak „okazyjnie” kupiły od np. firmy ochraniarskiej szukającej nowego pola działania. Większość nowych klientów to jednak firmy, które nie korzystały wcześniej z systemów do zarządzania i poszukują rozwiązań, które wspomogą ich pracę, ograniczą koszty i podniosą efektywność.

**Odbiorcy świadomi potrafią wybrać system niezawodny, stabilny, z potencjałem dalszego rozwoju do tego wspomagany doskonałą obsługą klienta i serwisem.**

mimo liczących kilkaset pojazdów flot nie widzą potrzeby używania systemu do zarządzania i trwają w przekonaniu, że tradycyjny sposób kierowania i nadzoru jest dla nich najlepszy.

**Które firmy są zainteresowane rozwiązaniami IT? Czy raczej wymieniają one posiadane systemy na nowe czy też wchodzą na dziewiczy dla nich teren?**

**Jakimi kryteriami wyboru rozwiązań kierują się przedsiębiorcy?**

Niestety, na polskim rynku przedsiębiorcy zbyt często kierują się niską ceną ofertową. Brakuje oceny perspektywicznej i dogłębnej analizy potencjału przyszłych korzyści. Zbyt łatwo zadowolają się produktem niskiej jakości za dumpingową cenę. Później przychodzi rozczarowanie, a niezadowolenie z konkretnego produktu

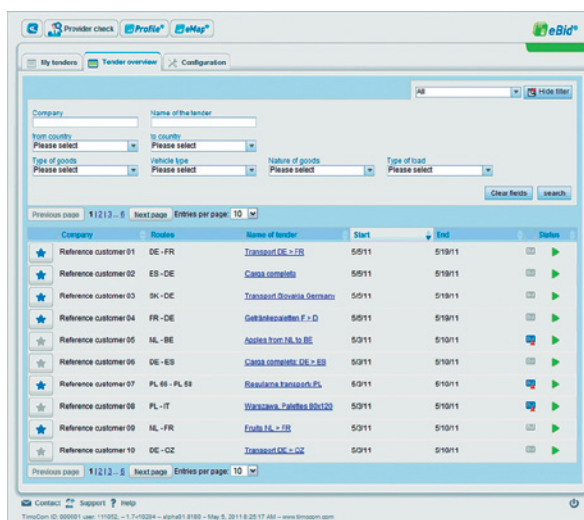


*W transporcie ciężkim priorytety pozostają niezmiennie – jest to tradycyjnie zarządzanie czasem pracy kierowców i optymalizacja kosztów paliwa. Bardzo istotnym parametrem staje się kontrola temperatury przewozu towarów wynikająca z dbałości o jakość dostarczanych produktów i towarów*

wpływa na generalną opinię o systemach lokalizacyjnych. Odbiorcy świadomi potrafią jednak wybrać system niezawodny, stabilny, z potencjałem dalszego rozwoju do tego wspomagany doskonałą obsługą klienta i serwisem.

### Jakie funkcjonalności są najbardziej poszukiwane?

W transporcie ciężkim priorytety pozostają niezmiennie – jest to tradycyjnie zarządzanie czasem pracy kierowców i optymalizacja kosztów paliwa. Bardzo istotnym parametrem staje się kontrola temperatury przewozu towarów wynikająca z dbałości o jakość dostarczanych produktów i towarów. Wdrożenia takich systemów mają



Ciekawą nowością jest integracja systemów lokalizacyjnych do zarządzania z internetowymi giełdami zleceń transportowych. Umożliwia to uzyskanie dodatkowych zleceń i podnosi stopień wykorzystania pojazdów i poprawia efektywność

Fot. TimoCom

## System dostarcza danych pomocnych w podjęciu decyzji o ewentualnym skorygowaniu nieefektywnych założeń w funkcjonowaniu firmy.

miejsce już nie tylko w grupie największych firm dystrybucyjnych, ale również u dostawców lokalnych. Firmy uzyskują w ten sposób przewagę na konkurencyjnym rynku przewozów. Cenią one rozwiązania z bogatą paletą predefiniowanych funkcji i raportów, które ułatwiają bieżącą obsługę i mogą stanowić sugestie nowych procedur ułatwiających osiągnięcie zakładanych celów. Ważne dla użytkowników są możliwości obsługi mobilnej systemu i funkcje powiadomień o odstępstwach od założonych parametrów funkcjonowania pojedynczego pojazdu, ich grup lub całej floty. Nowoczesny system nie może też pomijać funkcji analitycznych zestawiających dane archiwalne w raporty, które dają pełny, realny obraz funkcjonowania floty. Można oceniać wyniki osiągnięte dzięki realizacji poszczególnych zleceń i tras. System dostarcza danych pomocnych w podjęciu decyzji o ewentualnym skorygowaniu nieefektywnych założeń w funkcjonowaniu firmy.

### Mówi się coraz więcej o integracji rozwiązań logistycznych. Z jakimi aplikacjami systemy IT integruje się najczęściej?

Najczęściej zintegrowane są z systemami księgowymi i do rozliczania czasu pracy oraz zakupów paliwa. Ciekawą nowością jest integracja systemów lokalizacyjnych do zarządzania z internetowymi giełdami zleceń transportowych. Dzięki temu do zarządzających, wprost przez system do

zarządzania, trafiają wyselekcjonowane oferty dotyczące obszarów w jakich aktualnie operują ich pojazdy. Umożliwia to uzyskanie dodatkowych zleceń i podnosi stopień wykorzystania pojazdów i poprawia efektywność.



Polskie firmy, aby lepiej funkcjonować, powinny zdecydowanie szerzej otwierać się na nowe technologie optymalizujące koszty i podnoszące efektywność, zwłaszcza wobec ograniczenia możliwości konkurencji na rynkach zagranicznych poprzez niższe koszty pracy kierowców

### W którym kierunku ewoluują systemy IT w transporcie?

Co do przyszłości – systemy wkraczają w erę komunikacji m2m (machine to machine) i v2v (vehicle to vehicle). Systemy lokalizacyjne do zarządzania zostaną najprawdopodobniej rozbudowane o moż-

liwości komunikacji z innymi pojazdami i inteligentną infrastrukturą drogową. Testowane są rozwiązania, w których obraz z kamery zainstalowanej w pojeździe jadącym jako pierwszy jest widoczny na ekranie pojazdu jadącego z nim. Dzięki temu kierowca planujący wyprzedzenie może na swoim wyświetlaczu zobaczyć co dzieje się przed pojazdem, który chce wyprzedzić i zdecydować czy manewr będzie bezpieczny. Jest to szczególnie przydatne przy wyprzedzaniu samochodów o dużych gabarytach i pojazdów wolnobieżnych.

Rozwiązanie zakłada montowanie kamer w dużych pojazdach, tak by inni kierowcy dysponujący wyświetlaczami mogli je bezpiecznie wyprzedzać.

Dziękuję za rozmowę. <

Adam Mitura

# Technologie mobilne w służbie transportu

Polski rynek TSL rozwija się dynamicznie, a wraz z nim technologie służące do jego obsługi. Jesteśmy świadkami boomu informatycznego. Wciąż powstają nowe narzędzia zmieniające diametralnie sposób pracy i komunikacji w branży transportowej.

**D**o zarządzania flotą wystarczy już... internet i smartfon. Nad innowacyjnymi rozwiązaniami pracuje właśnie Trans.eu – polski lider, dostawca narzędzi dla branży TSL. Jakie nowinki technologiczne czekają branżę w najbliższym czasie?

## Komunikacja i przepływ dokumentów minusem polskiego TSL

Tempo pracy w transporcie jest zawrotne – to oczywiste. Narzędzia takie jak polski System Trans.eu są odpowiedzią na potrzeby tego sektora i dynamiczne zmiany, jakie w nim zachodzą.

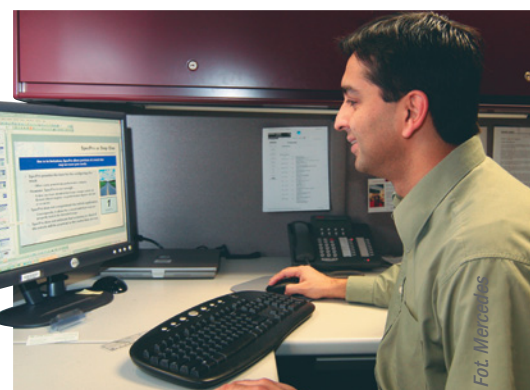
Choć znalezienie odpowiedniego kontrahenta i zawarcie transakcji jest dziś dzięki systemowi błyskawiczne, to już tempo przekazywania dokumentów i rozliczania transakcji są nadal piętą achillesową polskich przewoźników. Wśród najczęściej wskazywanych utrudnień, z jakimi borykają się firmy transportowe w codziennej pracy, dominuje właśnie rozwlekły proces

obiegu dokumentów między stronami transakcji, a co za tym idzie – długie terminy płatności i opóźnienia w ich regulowaniu.

Innym, równie ważnym problemem jest komunikacja wewnętrzna w firmach transportowych. Polega ona głównie na telefonowaniu, wysyłaniu wiadomości sms przez dyspozytora do kierowców i odwrotnie. Rozwiązanie to jest nie tylko kosztowne,

**W wyniku analiz powstało narzędzie, które nie tylko usprawnia komunikację i przyspiesza płatności za zrealizowane zlecenia, ale i nie wymaga nakładu środków na kosztowne systemy informatyczne.**

wne, ale i mało efektywne. Wiadomości i informacje przekazywane telefonicznie nie są bowiem wiążącym dokumentem, na który może powołać się dyspozytor w kontakcie ze zleceniodawcą. W takim systemie pracy nie trudno o chaos.



*TransTasks to narzędzie, które pozwala na szybką komunikację dyspozytora z kierowcą, archiwizację wszystkich zadań i transakcji, a co najważniejsze – zapisywanie i przesyłanie w czasie rzeczywistym dokumentów potwierdzających realizację zleceń transportowych*

Specjalistyczna infrastruktura do obsługi zleceń transportowych to zaś inwestycja, na którą nie każdy przewoźnik może sobie pozwolić.

## Czy technologie mobilne zrewolucjonizują pracę firm transportowych?

System Trans.eu przeanalizował ten aspekt pracy przewoźników i podszedł do sprawy praktycznie, uwzględniając styl oraz specyfikę działania w branży, a także opinie samych jej przedstawicieli. W wyniku analiz i konsultacji powstało narzędzie, które nie tylko usprawnia komunikację i przyspiesza płatności za zrealizowane zlecenia, ale i nie wymaga nakładu środków na kosztowne systemy informatyczne.

Skoro pracownicy firm transportowych mają zawsze przy sobie telefon, potrzebne jest im narzędzie dostępne w telefonie. Tak zrodził się pomysł aplikacji mobilnej dla kierowców, współpracującej z panelem zarządzania dyspozytora w Systemie Trans.eu. Powstał TransTasks – narzędzie, które pozwala na szybką komunikację dyspozytora z kierowcą, archiwizację wszystkich zadań i transakcji, a co najważniejsze – zapisywanie i przesyłanie w czasie rzeczywistym dokumentów potwierdzających realizację zleceń transportowych.

Sposób działania obu narzędzi jest prosty. Kierowca instaluje na swoim telefonie darmową aplikację TransTrucker (do pobrania w Google Play) i loguje się do niej za pomocą swojego TransId.

### Po co TransTasks przewoźnikom?

Nowe narzędzia Systemu Trans.eu dają dyspozytorom możliwość koordynacji pracy całych zespołów kierowców z poziomu

archiwizowane, a dostęp do nich mają pracownicy firmy zarejestrowani w Trans.eu. Podobnie z dokumentami CMR – wystarczy telefon z aparatem i aplikacja TransTrucker, by wysłać potwierdzenie dostawy dyspozytorowi.

Nowe narzędzia dla dyspozytora i kierowcy TransTasks są właśnie testowane przez zaproszonych gości. Aby dołączyć do grona testerów, wystarczy wysłać zgłoszenie na adres: transtrucker@trans.eu.

### Kierowca instaluje na swoim telefonie darmową aplikację TransTrucker (do pobrania w Google Play) i loguje się do niej za pomocą swojego TransId.

Od tego momentu dyspozytor może przydzielać mu zadania przewozu ładunków, które otrzymał od swojego zleceniodawcy. Wszystkie zadania wysłane przez dyspozytora trafiają w formie powiadomień do aplikacji kierowcy. Ten zaś może zaakceptować zadanie, zgłosić utrudnienia na drodze, skontaktować się ze swoim dyspozytorem, a co szczególnie

własnego panelu zarządzania. W każdej chwili przewoźnik ma możliwość sprawdzenia, co dzieje się z kierowcami, którzy z nich są jeszcze w trasie, a którzy zrealizowali zadania i przysłali dokumenty.

Nowe narzędzia: zakładka Zadania dla kierowcy w panelu zarządzania i aplikacja TransTrucker dla kierowcy skracają obieg dokumentów w firmie i upraszczają komu-



Wszystkie zadania wysłane przez dyspozytora trafiają w formie powiadomień do aplikacji kierowcy. Ten zaś może zaakceptować zadanie, zgłosić utrudnienia na drodze, skontaktować się ze swoim dyspozytorem i przesać mu zdjęcia dokumentów CMR bezpośrednio z aplikacji

### Nowe narzędzia Systemu Trans.eu dają dyspozytorom możliwość koordynacji pracy całych zespołów kierowców z poziomu swojego panelu zarządzania.

ważne – przesać mu zdjęcia dokumentów CMR bezpośrednio z aplikacji. Wystarczy połączenie z darmowym WiFi na stacji benzynowej lub włączony transfer danych sieciowych w komórce. Kierowca nie musi się już martwić ewentualną utratą dokumentów czy późnym dostarczeniem oryginałów. Całość przebiegu zadania jest archiwizowana i dostępna w Systemie Trans.eu od ręki.

nikację na linii dyspozytor kierowca. Teraz dyspozytor, mając w swoim panelu skany dokumentów CMR, może zaraportować wykonanie zlecenia swojemu kontrahentowi i wystawić mu fakturę VAT.

### Aplikacja mobilna – niezbędny kierowcy

Nowe narzędzia dają też niebagatelne możliwości kierowcom, bo nie chodzi tylko

Choć TransTasks to narzędzia proste i intuicyjne, rozpropagowanie ich wśród dyspozytorów oraz kierowców wymaga czasu i otwartości na zmiany. Twórcy aplikacji są jednak dobrej myśli – wierzą, że produkt odpowiada na potrzeby rynku i znajdzie swoich zwolenników.

**TRANS.EU**  
ROAD TRANSPORT SYSTEM

**TransTasks** BETA

NOWE NARZĘDZIA,  
UŁATWIAJĄCE ZARZĄDZANIE  
ZADANIAMI DLA KIEROWCÓW.

- ✓ LATWY KONTAKT DYSPOZYTORA Z KIEROWCĄ
- ✓ PRZESYLANIE CMR ONLINE
- ✓ SZYBSZE PŁATNOŚCI ZA ZLECENIA

### Korzystając z TransTruckera kierowca ma do dyspozycji profesjonalne narzędzie do raportowania swoich zadań. Nie deklaruje ich „na słowo”, ale z poparciem dokumentów i statusów, które są archiwizowane, a dostęp do nich mają pracownicy firmy, zarejestrowani w Trans.eu.

o szybki kontakt z dyspozytorem. Szczególnie ważną zaletą aplikacji jest możliwość zgłaszania każdej nieprzewidzianej sytuacji na drodze, w trakcie wykonywania zadania.

Ponadto, korzystając z TransTruckera kierowca ma do dyspozycji profesjonalne narzędzie do raportowania swoich zadań. Nie deklaruje ich „na słowo”, ale z poparciem dokumentów i statusów, które są

Czasy, kiedy o technologii mobilnej mówiło się jako o chwilowej modzie mamy już za sobą. Dziś technologie mobilne traktowane są poważnie i zajmują ważne miejsce w kluczowych gałęziach gospodarki. Czas, by zagościły na dobre również w rodzimych firmach transportowych – bez względu na ich wielkość i skalę działania. ◀

# Kolejna nowość TimoCom na targach transport logistic 2015

Strajk kolejowy utrudniał zwiedzającym przybycie na teren targów. Pociągi nie kursowały, wypożyczalnie aut świeciły pustkami, a taksówki nie nadążały z realizacją zleceń. Na pierwszy rzut oka nic nie wskazywało na to, że to będą udane targi. A jednak – 55 tys. odwiedzających to największa w historii frekwencja, która zaskoczyła organizatorów i wystawców.

Zaskoczona była również firma TimoCom, dostawca największej w Europie platformy transportowej. Spółka zawdzięcza swój sukces wcześniej obiecaną, a zaprezentowaną właśnie podczas transport logistic nowość w zakresie „oszczędności czasu”.

## Szybciej, więcej, dalej

Na tegorocznych targach TimoCom prezentował się imponująco: ogromne, dwupiętrowe stoisko, do tego dobrze zgrany zespół, zapowiadana nowość i podstawowe pytanie: – Czy znasz już TimoCom? – Pracownicy niemieckiej spółki przez 4 dni zadawali je tysiącom odwiedzających. Prowadzili rozmowy zarówno z wieloletnimi klientami, jak i z tymi, którzy od niedawna korzystają z platform, ale także z dziennikarzami z wielu krajów. Nic więc dziwnego, że pomimo dużej powierzchni

na stoisku cały czas panował spory ruch. Dyskutowano przede wszystkim na temat oferowanych przez firmę produktów. Skrętnie zapisywano także propozycje i sugestie odwiedzających w zakresie funkcjonalności giełdy, a po rozmowach klienci zapraszani byli na piętro, gdzie czekały na nich kolorowe, pełne witamin, owocowe koktajle *smoothies*. Wydano ich ponad 1000. – *Niesamowite, co tu się dzieje!* – mówili pozytywnie zaskoczeni pracownicy TimoCom, ciesząc się z tak dużej frekwencji na stoisku.

## W maju jak w maju

– *Czy możecie mi wyjaśnić, na czym polega Wasza nowość?* – słychać było pytania klientów. Na stołach leżały zapowiadające innowacje w programie ulotki z wymownym hasłem – BAAAM, które miały wskazywać na połączenie giełdy transportowej



Na stołach leżały zapowiadające innowacje w programie ulotki z wymownym hasłem – BAAAM, które miały wskazywać na połączenie giełdy transportowej TC Truck&Cargo® z platformą trackingową TC eMap®

**Teraz wystarczy tylko wybrać nadajnik GPS pojazdu, by wyświetlić znajdujące się wokół niego frachty. Dzięki temu ręczne wprowadzanie danych adresowych nie będzie już konieczne.**



Na tegorocznych targach TimoCom prezentował się imponująco: ogromne, dwupiętrowe stoisko, do tego dobrze zgrany zespół, zapowiadana nowość i podstawowe pytanie: – Czy znasz już TimoCom?

TC Truck&Cargo® z platformą trackingową TC eMap®. O co chodzi? Już wyjaśniamy! Użytkownicy mają możliwość szybkiego przyporządkowania aktualnej pozycji pojazdu jako początku trasy w TC eMap®. Oprócz tego już niebawem będą mogli wyszukać w TC Truck&Cargo® oferty zlokalizowane w odległości aż do 200 km od danego auta. – *Klienci, którzy na co dzień pracują z naszym rozwiązaniem trackingowym i mają już zintegrowane pojazdy wiedzą, że to jest wyjątkowo dobra funkcja. Teraz wystarczy tylko wybrać nadajnik GPS pojazdu, by wyświetlić znajdujące się wokół niego frachty. Dzięki temu ręczne wprowadzanie danych adresowych nie będzie już konieczne. Nowa funkcja to niezwykła oszczędność cennego dla branży TSL czasu, który często bywa towarem deficytowym* – wyjaśnia pracownica TimoCom Evangelia Hatzes.

Klienci z zadowoleniem przyjęli to nowe, optymalizujące czas pracy rozwiązanie, – *A nam na zawsze pozostaną w głowach liczne komplementy. BAAAM!* – podsumowują pracownicy TimoCom. ◀

**Klaudia Grzybowska,  
Manager Marketing TimoCom**

➤ Więcej informacji o TimoCom znajduje się na stronie: [www.timocom.pl](http://www.timocom.pl)

# Nowe trendy w zarządzaniu transportem

Zakup odpowiedniego sprzętu stanowi pierwszy krok w stronę optymalizacji kosztów w firmie. Drugim, równie ważnym, jeśli nie ważniejszym etapem implementacji rozwiązań telematycznych, jest wdrożenie systemu. Dopiero bliska i intensywna współpraca kadry zarządzającej oraz kierowców pozwala na osiągnięcie zakładanych efektów inwestycji.

Jednak to informacje zbierane przez urządzenia w pojazdach i naczepach, a następnie wizualizowane na jednej platformie są punktem wyjścia do uzyskania określonych celów, w tym poprawy efektywności i opłacalności procesów. Analiza danych może uczynić jazdę bardziej produktywną, bezpieczniejszą oraz bardziej ekologiczną, co zapewni jeszcze większą satysfakcję klientów.

## Bardziej efektywnie

Wśród trendów podnoszących efektywność przedsiębiorstwa wymienić należy integrację poszczególnych oprogramowań jak ERP (Enterprise Resource Planning) i TMS (Transportation Management System) ułatwiającą zarządzanie flotą. Innowacyjne rozwiązania telematyczne obejmują również monitorowanie pracy systemów naczepowych, m.in. pracy systemu EBS (Electronic Brake System), systemów bezpieczeństwa, ciśnienia w oponach, obciążenia naczepy, a także warunków panujących w przestrzeni ładunkowej. Tendencją na rynku jest inwestowanie w rozwiązania pozwalające na zarządzanie ciągnikami i naczepami z poziomu jednej aplikacji.

Jednym z efektów analizy potrzeb przedsiębiorstw transportowych jest mający swój debiut na ubiegłorocznych Międzynarodowych Targach IAA Commercial Vehicles w Hanowerze najnowszy produkt Transics a WABCO company TX-TRAILERGUARD.

## TX-TRAILERGUARD

To pierwszy zintegrowany produkt przedstawiany na rynku po nabyciu przez WABCO firmy Transics. To innowacyjne rozwiązanie telematyczne umożliwia zbieranie w czasie rzeczywistym kompleksowych danych z zaawansowanych pokładowych systemów kontroli hamowania, stabilności i wydajności WABCO z pomocą oprogramowania TX-CONNECT Transics i powiązanego z nim pakietu systemów telematycznych. TX-TRAILERGUARD to skuteczne zarzą-



TX-TRAILERGUARD pozwala operatorom flot pojazdów ciężarowych zdalnie monitorować różnorodne dane eksploatacyjne pojazdu



## Transics International BVBA

- ▶ Spółka będąca częścią WABCO, została założona w 1991 r. Przedsiębiorstwo zajmuje się opracowywaniem i wprowadzaniem na rynek rozwiązań w zakresie zarządzania flotą dla sektora transportu i logistyki.
- ▶ Firma Transics to globalny i wszechstronny dostawca produktów służących do zarządzania pojazdami, kierowcami, naczepami, ładunkami i podwykonawcami. Opracowywane rozwiązania stanowią wynik wieloletnich doświadczeń wspartych pracami badawczo-rozwojowymi i nieustannego skupiania się na satysfakcji klientów.
- ▶ Transics z siedzibą w Ypres (Belgia) jest europejskim liderem w swojej dziedzinie, prowadzącym działalność na całym świecie. Aby uzyskać więcej informacji, odwiedź stronę [www.transics.com](http://www.transics.com).

danie samochodem ciężarowym, przyczepą, kierującym i ładunkiem w czasie rzeczywistym. Nowy zintegrowany system telematyczny jest dostępny od 2015 r.

TX-TRAILERGUARD pozwala operatorom flot pojazdów ciężarowych zdalnie monitorować różnorodne dane eksploatacyjne pojazdu, takie jak wydajność elektronicznego układu hamulcowego (EBS), zawiadomienia o zagrożeniu wywróceniem się pojazdu, przebieg, obciążenie osi, ciśnienie w oponach, temperaturę wewnątrz chłodni i stan drzwi oraz inne funkcje operacyjne. Ponadto oferuje zdalne funkcje diagnostyczne umożliwiające flotom zaplanowanie konserwacji zapobiegawczej. TX-CONNECT łączy te nowo dostępne strumienie danych w stosowne raporty dla dyspozytorów, zapewniając operatorom flot dodatkowe możliwości oceny sytuacji w celu poprawy stanu bezpieczeństwa i efektywności ich flot. ◀



Najnowsze badania Volvo Trucks dowodzą, że wykonywana na czas i dostosowana do potrzeb obsługa serwisowa pozwala zmniejszyć liczbę nieplanowanych przestojów samochodu ciężarowego o 80%

## Znacznie mniej postojów dzięki obsłudze zapobiegawczej

Z badań przeprowadzonych przez Volvo Trucks wynika, że liczbę nieplanowanych przestojów samochodu ciężarowego można zredukować o 80%. Czy możliwe jest zatem ich całkowite wyeliminowanie?

Owszem, jest to prawdopodobne, jeśli powszechne staną się moduły komunikacyjne w samochodach ciężarowych. Tak twierdzą ich zwolennicy z Volvo Trucks, których zdaniem rozwiązania te nadają obsłudze zapobiegawczej całkowicie nowy wymiar.

### Na podstawie badań

Dla firm transportowych jest sprawą oczywistą, że nieplanowany przestój to nie tylko kłopot dla kierowcy, ale także problem dla właściciela firmy, gdyż generuje dodatkowe straty w postaci kosztów naprawy, utraconych dochodów z działalności transportowej, a nawet może spowodować uszczerbek na reputacji klienta. Dlatego tak ważne są inicjatywy, które mogłyby poprawić ten stan rzeczy, w tym propozycja firmy Volvo Trucks opracowana na podstawie prowadzonych przez kilka lat badań.

*– Jako że branża transportowa funkcjonuje już i tak na bardzo niskich marżach, nieplanowane przestoje mocno uderzają w przewoźników. Dlatego musimy lepiej zrozumieć, czym te przestoje są powodowane oraz pomagać klientom i kierowcom osiągać większą wydajność, a więc także*



*Moduły komunikacyjne w pojazdach ułatwiają pracę stacji obsługi, ponieważ mechanicy z wyprzedzeniem wiedzą, co wymaga naprawy i zamawiają potrzebne części, jeszcze przed pojawieniem się pojazdu w stacji obsługi*

### Sposób przeprowadzenia badania

- ▶ Badanie (ocena i symulacja) zostało przeprowadzone przez department Advanced Technology & Research (ATR) Grupy Volvo, który opracowuje m.in. rozwiązania w dziedzinie dyspozycyjności i obsługi posprzedażnej.
- ▶ Dane wejściowe stanowiły rzeczywiste parametry eksploatacyjne 3500 samochodów ciężarowych, pozyskane w okresie ponad 5 lat. Każdy pojazd z badanej grupy badawczej przejeżdżał ponad 120 tys. km rocznie.
- ▶ Na podstawie tych danych wykonano symulacje w celu znalezienia sposobów na uniknięcie nieplanowanych przestojów.
- ▶ Przykłady danych wejściowych: sposób użytkowania pojazdu wyrażony liczbą awarii, np. hamulców, powodujących przestoje.

rentowność – mówi Hayder Wokil, dyrektor ds. jakości i dyspozycyjności w Volvo Trucks. Żeby poszerzyć swoją wiedzę w zakresie możliwości wspierania firm transportowych w podnoszeniu wydajności pracy, Volvo Trucks przeprowadziło zakrojone na szeroką skalę badanie, obejmujące analizę parametrów eksploatacyjnych pozyskanych z 3500 samochodów ciężarowych i gromadzonych przez okres ponad 5 lat.

– *Badanie jednoznacznie wykazało, że możliwość monitorowania sposobu użytkowania samochodu ciężarowego i stanu jego kluczowych podzespołów zwiększa skuteczność planowania obsługi technicznej. Uważamy, że wykonywana na czas i dostosowana do potrzeb obsługa serwisowa pozwoli nam zmniejszyć liczbę nieplanowanych przestojów samochodu ciężarowego o 80%* – twierdzi Hayder Wokil.

## Mechanik może zdalnie i w czasie rzeczywistym monitorować sposób użytkowania pojazdu, planować obsługę techniczną na długo wcześniej zanim coś się zepsuje, czy też z wyprzedzeniem zamawiać części zamienne.

Badanie ujawnia, że w przypadku europejskiej firmy transportowej przeciętny koszt nieplanowanego przestoju wynosi 1000 euro, a kwota ta obejmuje tylko koszty bezpośrednio: holowanie i naprawy, opłaty administracyjne, ewentualne mandaty i grzywny oraz utracony dochód. Nie obejmuje natomiast strat w postaci uszkodzeń ładunku czy utraty dochodów wskutek zrujnowania reputacji.

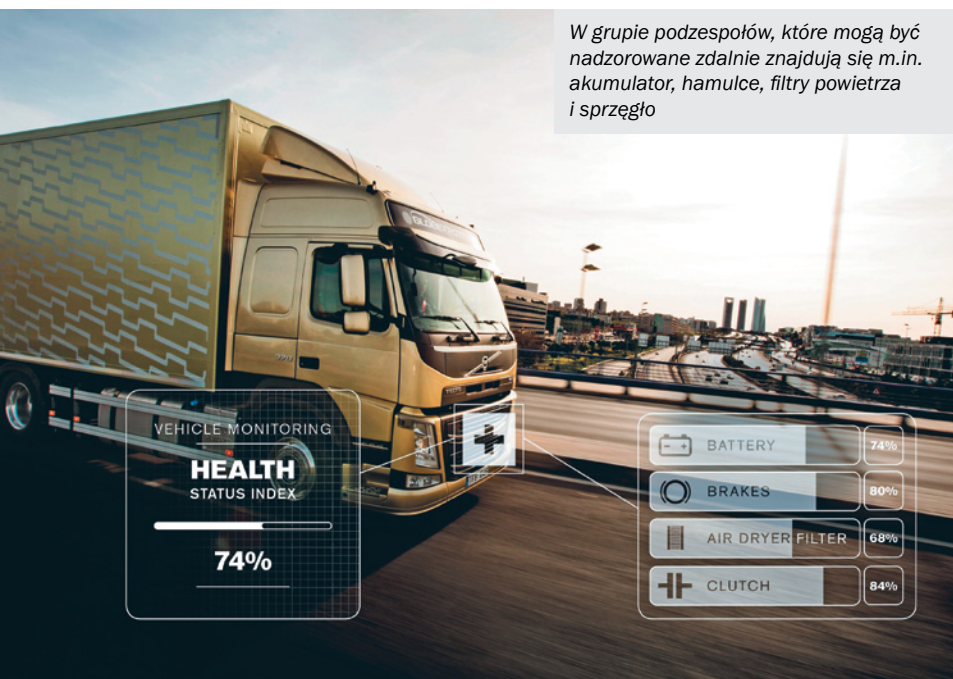
Cenne dane statystyczne uzyskane podczas badania pozwoliły na wykonanie zaawansowanych symulacji i opracowanie różnorodnych potencjalnych scenariuszy serwisowych, umożliwiających zbadanie jak, dlaczego i kiedy dochodzi do nieplanowanych przestojów. Celem było znalezienie sposobów na ich uniknięcie.

### Dzięki możliwości monitorowania

Jednym z zasadniczych warunków ograniczenia liczby nieplanowanych przestojów jest zdolność do przewidywania potrzeb serwisowych poszczególnych samochodów ciężarowych, a następnie dostosowywania do nich harmonogramu i zakresu obsługi serwisowej. Jest to możliwe dzięki dostępnej we współczesnych pojazdach funkcji bezprzewodowej komunikacji ze stacją obsługi.

– *Na przykład, mechanik może zdalnie i w czasie rzeczywistym monitorować sposób użytkowania pojazdu, planować obsługę techniczną na długo wcześniej zanim coś się zepsuje, czy też z wyprzedzeniem zamawiać*

*W grupie podzespołów, które mogą być nadzorowane zdalnie znajdują się m.in. akumulator, hamulce, filtry powietrza i sprzęgło*



Volvo FH16, Volvo FH, Volvo FM, Volvo FMX oraz serie Volvo VN, VHD i VM – dla wszystkich tych pojazdów są dostępne usługi zdalne. Oznacza to, że planiści obsługi serwisowej mogą łączyć się z nimi bezprzewodowo

części zamienne. Co więcej, terminy obsługi mogą być na bieżąco korygowane, na przykład odraczane, jeżeli okaże się, że podzespoły zużywają się w tempie wolniejszym od zakładanego, a to z kolei oznacza oszczędność czasu zarówno dla firmy transportowej, jak i kierowcy – informuje Hayder Wokil.

Skomunikowane samochody ciężarowe (określenie to oznacza możliwość zdalnej komunikacji z pojazdem) stwarzają szeroki wachlarz nowych możliwości: dla właścicieli firm transportowych, kierowców, stacji obsługi i ogółu społeczeństwa, dotyczących wzrostu wydajności w branży transportowej, poprawy płynności ruchu drogowego i zmniejszania oddziaływania na środowisko naturalne.

Mimo, że Volvo Trucks dokonało dużego postępu w tej dziedzinie, Hayder Wokil ma wrażenie, że rozwój obsługi zapobiegawczej znajduje się wciąż w swoim początkowym stadium. – *Dostrzegamy ogromny potencjał w tym obszarze. Skomunikowane pojazdy torują drogę do całkowitego wyeliminowania nieplanowanych przestojów w przyszłości* – konkluduje.

Warto podkreślić, że na łączności z pojazdami bazuje szereg Usług Volvo Trucks w obszarach takich jak zarządzanie transportem, zarządzanie zużyciem paliwa i zapewnianie dyspozycyjności. Usługi zdalne Volvo Trucks dostępne są dla wszystkich pojazdów Volvo FH16, Volvo FH, Volvo FM, Volvo FMX oraz serii Volvo VN, VHD i VM. ◀

EH

# Fundusze unijne – czas finiszu

W połowie kwietnia bieżącego roku PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały pierwszy kontrakt z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Umowa o wartości 282 mln zł z konsorcjum Bombardier Transportation (ZWUS) Polska i Krakowskimi Zakładami Automatyki przewiduje przebudowę systemu sterowania ruchem pociągów na 70-kilometrowej trasie Rawicz – Czempin.

**K**ontrakt ten to optymistyczna zapowiedź przyszłości, ale dla zarządcy infrastruktury najważniejszym w tym roku wyzwaniem jest sfinalizowanie inwestycji z poprzedniej perspektywy finansowej 2007-2013. Zgodnie z obowiązującą w Brukseli formułą n+2, wszystkie projekty, które korzystały z unijnego współfinansowania powinny być zakończone do końca tego roku i rozliczone w 2016 r. W przeciwnym wypadku Polsce grozi ryzyko niewykorzystania środków przyznanych w ramach polityki spójności. Stan zaawansowania niektórych inwestycji realizowanych przez PLK może budzić takie obawy. Nie rozwiała ich w pełni zapewnienie minister infrastruktury i rozwoju Marii Wasiak z listopada 2014 r., że – *pieniądze na inwestycje kolejowe w latach 2007-2013 nie są zagrożone. Mogłyby być lepiej, ale kolej nadrabia zapóźnienia*. Szefowa MiiR przyznała jednak, że Polska popiera postulat Grupy Wyszehradzkiej dotyczący przedłużenia okresu rozliczenia.

## Ryzyko nadal istnieje

Dr Jerzy Kwieciński, były wiceminister rozwoju regionalnego, podczas niedawnego spotkania „gabinetu cieni” w Business Center Club, stwierdził, że transport kolejowy pozostaje jednym z obszarów – *najbardziej zagrożonych niewykorzysta-*

*pejską, pojawią się oszczędności czy jakieś projekty wypadną, to nie będziemy mogli ich zastąpić nowym.*

W wypowiedzi dla portalu wnp.pl zwrócił uwagę, że w ostatnim kwartale ubiegłego roku wydawaliśmy średnio 5,8 mld zł miesięcznie. – *Gdyby udało się to tempo utrzymać, byłyby tylko niewielkie*

**Transport kolejowy pozostaje jednym z obszarów najbardziej zagrożonych niewykorzystaniem wsparcia z funduszy unijnych. Jedną z istotnych przyczyn jest niewystarczająca tzw. nadkontraktacja, która wynosi 101,8%.**

*niem wsparcia z funduszy unijnych – i ryzyko to jest nadal duże. Jedną z istotnych tego przyczyn jest niewystarczająca tzw. nadkontraktacja, która wynosi 101,8%. Podkreślał, że – jeżeli jakieś projekty zostaną zakwestionowane przez Komisję Euro-*

*powody do niepokoju. Sęk w tym, że w przypadku środków unijnych wydatki z reguły kumulują się pod koniec roku. W całym 2014 r. wydatki sięgnęły 45,4 mld zł. Jeżeli nie przyspieszymy wydawania unijnych pieniędzy w tym roku w stosunku do 2014 to*



Fot. Pixello

*O ile w poprzednich latach projekty modernizacyjne na sieci kolejowej służyły przede wszystkim poprawie warunków dla ruchu pasażerskiego, to w obecnej perspektywie unijnej nacisk położony zostanie na przewozy towarowe, na zwiększenie dostępności, przepustowości i prędkości handlowej na liniach kolejowych*

stracimy 10 mld zł środków z UE – twierdził Kwociński. – Trzeba też pamiętać, biorąc pod uwagę doświadczenia poprzednich perspektyw finansowych, że wydawanie ostatnich pieniędzy w ramach kończącej się perspektywy jest niełatwe, bo na koniec zostają te najtrudniejsze projekty. Dodatkowym czynnikiem ryzyka będzie pośpiech przy wydawaniu unijnych pieniędzy. Zamiast koncentrować wysiłki na jakości i uzyskiwanych efektach działań, będziemy zapewne koncentrować się na ilościowym wykorzystaniu funduszy unijnych – dodaje.

Na usprawiedliwienie całej branży i spółki Polskie Linie Kolejowe trzeba jednak powiedzieć, że na początku poprzedniej perspektywy kolej zetknęła się z bardzo dużymi problemami związanym z opóźnieniami w projektowaniu i przygotowaniu inwestycji. Nie bez winy była też Komisja Europejska. Spóźniła się ona z zatwierdzeniem programów operacyjnych, co wpłynęło na opóźnienie polskich projektów. Taka jest opinia Macieja Gładki, wicedyrektora Departamentu Transportu Kolejowego MiiR. Perspektywa 2007-2013 rozpoczęła się z półrocznym opóźnieniem – pierwsze konkursy ogłaszano z początkiem drugiego półrocza 2007 r. Dlatego też największy kolejowy beneficjent unijnych środków, którym jest „peelka”, musi w tym roku ostro przyspieszyć.

## Trudny rok 2015

A problemów nie brakuje. Przede wszystkim na styku PKP PLK – wykonawcy – podwykonawcy. Przykładem prace na linii kolejowej Katowice – Kraków. Modernizacja tej trasy rozpoczęła się w 2011 r. i miała zakończyć się w czerwcu 2014 r. Prace musiały zostać wstrzymane po bankructwie Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, lidera konsorcjum odpowiedzialnego za projektowanie i budowę linii oraz po upadłości podwykonawców. Do tego doszły kłopoty spowodowane wpisaniem części obiektów na odcinku Krzeszowice – Kraków Główny Towarowy na listę zabytków, i powstaniem obszaru chronionego Natura 2000. Nie zabrakło też nieporozumień z Przedsiębiorstwem Robót Kolejowych i Inżynierskich stojącym na czele konsorcjum, które modernizować miało trzeci odcinek linii Katowice – Kraków, trasę Trzebinia – Sosnowiec Jęzor. W efekcie tych zawirowań prace ruszą tam dopiero na przełomie 2015 i 2016 r.

Bieżący rok będzie niewątpliwie trudny dla zarządcy infrastruktury kolejowej. Spółka ma do wydania 8,5 mld zł na nowe inwestycje, najwięcej w ostatnich czterech latach. Około 6 mld z tej kwoty pocho-



## Lepiej mniej, a dobrze

Janusz Zubrzycki, dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR

W świetle niedawno opublikowanej aktualizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych są podnoszone dyskusje, ile środków nie wykorzysta PKP PLK oraz czy to będzie miliard złotych więcej, czy mniej. Otóż posługując się świętą zasadą piłkarską, że lepiej mądrze stać niż głupio biegać, zaryzykuję stwierdzenie, że ma to małe znaczenie

z punktu widzenia funkcjonowania całej kolei – lepiej bowiem efektywnie inwestować, niż wydawać, aby wydać.

Dużo większe znaczenie niż ilość wydanych pieniędzy ma efektywność wykorzystania tych środków, liczona jako jednostka nakładu inwestycyjnego na średnią prędkość handlową w ruchu towarowym i liczbę pasażerów – przede wszystkim w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym, a dopiero w drugiej kolejności w ruchu międzyregionalnym. Obecne efekty spowodowane przez spiętrzenie robót na całej sieci, to niższa prędkość handlowa w ruchu towarowym, pozytywne oddziaływanie na liczbę pasażerów w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym oraz spadek liczby pasażerów w ruchu międzyregionalnym.

Niestety, w latach 2006-2010 popełniono tyle błędów przy planowaniu i wdrażaniu inwestycji, że brakuje czasu, aby wydać wszystkie środki w ramach przyznanej alokacji, a zasadność tych wydatków w połowie przypadków jest znikoma. Dlatego należy dać już sobie spokój z zastanawianiem się, ile środków PLK nie wyda – ponieważ i tak czasu nie cofniemy, a przynajmniej mamy znacznie więcej nowoczesnego taboru, którego w takich ilościach nikt parę lat temu się nie spodziewał.

## Uniknąć błędów w kolejnej perspektywie

Możemy znacząco wpłynąć na jakość i zasadność inwestycji w perspektywie finansowej na lata 2014-2020, unikając błędów z przeszłości. Obecnie przyglądając się działaniom podejmowanym przez PKP PLK, polegającym na reformie całego procesu inwestycyjnego, można mieć nadzieję, że efektywność wydatków będzie nieporównywalnie większa.

Przede wszystkim zakres inwestycji nie jest już określany „z góry”, a jest wynikiem bardzo szczegółowych analiz popytu, prognoz ruchu i innych badań prowadzonych na wstępie inwestycji. Dopiero na tej podstawie jest wybierana odpowiednia skala inwestycji uwzględniająca realne zapotrzebowanie w transporcie towarowym i pasażerskim. Dodatkowo, na etapie przedprojektowym jest definiowana i częściowo eliminowana znaczna część ryzyk, które dotychczas ujawniały się w trakcie trwania inwestycji, co znacząco wydłużało czas ich realizacji.

Cały nowy proces funkcjonuje niespełna rok i jest zbyt wcześnie na szczegółową ocenę. Jest to stosunkowo krótko jak na realia, w których funkcjonuje PKP PLK. Potrzebny jest jeszcze czas, aby wszystko zaczęło działać jak należy, zarówno wewnątrz organizacji jak i w współpracy z wykonawcami. Oczywiście błędów nie da się uniknąć, ponieważ warunków gospodarczych, społecznych i wszystkich ryzyk nie da się przewidzieć. Jednak w ten sposób przygotowane inwestycje powinny przynieść kolei znacznie więcej korzyści niż realizowane w ramach perspektywy 2007-2013.

## Inwestycje opóźnione ustawowo

Na koniec należy podkreślić, że jednym z filarów sprawności systemu inwestycyjnego jest sposób jego finansowania. Dokładnie rzecz ujmując, PKP PLK musi zyskać możliwość elastycznego i szybkiego alokowania środków finansowych pomiędzy i w projektach na podobieństwo GDDKiA. Inaczej inwestycje będą się opóźniać „ustawowo”!

Jest to dużo ważniejszy problem niż odpowiedź na pytanie, ile PLK wyda środków z minionej perspektywy. I tutaj należy nieustannie odwoływać się do decydentów na szczeblu rządowym o pilne rozwiązanie biurokratycznego problemu.



Connecting Europe Facility to nowy instrument finansowy Unii Europejskiej wprowadzony wraz z perspektywą 2014-2020. Dysponuje on sumą 50 mld euro, z czego 28 mld euro przeznaczono na infrastrukturę transportową, w tym 11,3 mld euro przesuniętych z Funduszu Spójności. Polska w ramach tzw. narodowej koperty może otrzymać na projekty kolejowe 4,14 mld euro

## Finalizowanie przez PLK inwestycji z poprzedniej perspektywy UE zbiegnie się z pracami modernizacyjnymi i odtworzeniowymi na kilku liniach kolejowych, zaplanowanymi do realizacji w latach 2015-2016.

w Katowicach wicedyrektor Maciej Gładys, do połowy kwietnia 2015 r. beneficjenci kolejowi zadeklarowali do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) wydatki na kwotę około 9 mld zł. CUPT wypłacił beneficjentom ponad 8 mld zł, co stanowi blisko 455 dostępnej alokacji na lata 2007-2013.

Finalizowanie przez PLK inwestycji z poprzedniej perspektywy UE zbiegnie się z pracami modernizacyjnymi i odtworzeniowymi na kilku liniach kolejowych,

tw. Nadodrzanca (linia nr 273) oraz na Magistrali Węglowej, od Tarnowskich Gór do Tczewa. Ogólna wartość kosztorysowa tych działań szacowana jest na 2 mld zł.

### Z myślą o nowej perspektywie

Temu nadganianiu czasu minionego w obszarze inwestycji kolejowych towarzyszy dziś głównie nadanie szybszego tempa projektowania i realizacji inwestycji współfinansowanych przez UE z perspektywy budżetowej na lata 2014-2020. O ile poprzednia rozpoczęła się z półrocznym opóźnieniem, o tyle rozporządzenie Komisji Europejskiej będące podstawą realizacji projektów zostało opublikowane w grudniu 2013 r., co umożliwiło podpisanie pierwszych kontraktów dopiero w początkach 2015 r. Z POIiŚ możemy wydać na transport kolejowy ponad 5 mln euro, o około 0,5 mld euro więcej niż w latach 2007-2013. Jak przewiduje Krajowy Program Kolejowy, będący podstawą działań inwestycyjnych w ramach obecnej perspektywy, w latach 2014-2020 Polska otrzyma wsparcie Unii Europejskiej w wysokości

## Jeżeli nie przyspieszymy wydawania unijnych pieniędzy w tym roku w stosunku do 2014 to stracimy 10 mld zł środków z UE.

dzić ma ze środków unijnych, pozostałe 2 mld zł to środki krajowe. Przypomnijmy, że w ramach działania 7.1 Rozwój transportu kolejowego Programu Operacyjnego Transport i Środowisko, Polska otrzymała z UE około 18 mld zł. Jak poinformował na Europejskim Kongresie Gospodarczym

zaplanowanymi do realizacji w latach 2015-2016. Inwestycje te finansowane będą z budżetu państwa, Funduszu Kolejowego i z obligacji jakie wyemituje PLK. Chodzi tu m. in. o rewitalizację linii Katowice – Chorzów Batory, budowę łącznicy w Suchej Beskidzkiej, a także o prace na

### Orientacyjna mapa projektów kolejowych planowanych do realizacji w latach 2014-2020 przy wsparciu środków UE

Mapa została opracowana na podstawie analizy szacunkowych kosztów projektów oraz alokacji środków UE na lata 2014-2020 i obejmuje jedynie orientacyjny katalog projektów, które mają szansę na realizację w latach 2014-2020.

Katalog projektów może ulec zmianie, np. w przypadku zmiany kosztów poszczególnych projektów lub przesunięć w alokacji środków. Mapa nie uwzględnia projektów w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych.



około 40 mld zł na inwestycje mające na celu poprawę kolejowej infrastruktury transportowej. Dojdą do tego środki własne PKP PLK i publiczne środki krajowe, co zapewni ogółem kwotę około 67 mld zł.

Po podpisaniu, w kwietniu, pierwszego kontraktu na modernizację systemu sterowania ruchem na ostatniej części magistrali Poznań – Wrocław, zarządca infrastruktury zamierza do końca bieżącego roku ogłosić kolejne projekty na łączną kwotę ok. 11 mld zł. Będą to m.in. przetargi na realizację ostatniej części trasy Wrocław – Poznań o wartości 1,5 mld zł, Sochaczew – Swarzędz za 2 mld zł, projekty aglomeracyjne w Warszawie z 0,7 mld zł. Obejmą one także kluczowe fragmenty tras: Warszawa – Radom za 1 mld zł, Kraków – Katowice za 2 mld zł, Warszawa – Białystok na 0,5 mld zł i całą trasę z Warszawy do Lublina za 3 mld zł.

O ile w poprzednich kilku latach projekty modernizacyjne na sieci kolejowej w przeważającym zakresie służy przede wszystkim poprawie warunków dla ruchu pasażerskiego, to w obecnej perspektywie unijnej szczególny nacisk położony zostanie na przewozy towarowe, na zwiększenie dostępności, przepustowości i prędkości handlowej na liniach kolejowych. W wywiadzie opublikowanym przez „Rynek Kolejowy”, Marcin Mochocki, pełnomocnik zarządu PKP PLK ds. inwestycji oraz Maciej Kaczorek, dyrektor Biura Planowania Strategicznego tej spółki, podkreślali, że – *poprawa stanu infrastruktury dla prze-*



*Dla zarządcy infrastruktury najważniejszym w tym roku wyzwaniem jest sfinalizowanie inwestycji z poprzedniej perspektywy finansowej 2007-2013. Zgodnie z obowiązującą w Brukseli formułą n+2, wszystkie projekty, które korzystały z unijnego współfinansowania powinny być zakończone do końca tego roku i rozliczone w 2016 r.*

*wozów towarowych to jeden z trzech filarów planowania inwestycji na rozpoczętą już perspektywę unijną na lata 2014-2020. PLK zakłada trzy główne elementy tego programu. Pierwszy to poprawa dostępu do głównych generatorów ruchu, takich jak porty*

*na w pierwszym konkursie CEF projekty o łącznej wartości około 10 mld zł. Udział funduszy UE w planowanych inwestycjach ma stanowić 85% kosztów kwalifikowanych.*

Fundusze z CEF pozwolą na realizację ostatnich etapów obecnie prowadzonych

## Do Komisji Europejskiej zgłoszone zostaną w pierwszym konkursie CEF projekty o łącznej wartości około 10 mld zł. Udział funduszy UE w planowanych inwestycjach ma stanowić 85% kosztów kwalifikowanych.



*„Peleka” ma w tym roku do wydania 8,5 mld zł na nowe inwestycje, najwięcej w ostatnich czterech latach. Około 6 mld z tej kwoty pochodzić ma ze środków unijnych, pozostałe 2 mld zł to środki krajowe*

*morskie czy granica wschodnia. Drugi element to prace na najważniejszych cięgach towarowych, natomiast trzeci to mniejsze, niemagistralne linie, ważne z punktu widzenia dostępu do punktów załadunkowych.*

### Korzyści z CEF

Connecting Europe Facility (CEF), czyli „Łącząc Europę”, to nowy instrument finansowy Unii Europejskiej wprowadzony wraz z perspektywą 2014-2020. Dysponuje on sumą 50 mld euro, z czego 28 mld euro przeznaczono na infrastrukturę transportową, w tym 11,3 mld euro przesuniętych z Funduszu Spójności. Polska w ramach tzw. narodowej koperty może otrzymać na projekty kolejowe 4,14 mld euro. Po 2016 r. koperty te ulegną likwidacji i o pozostałe środki ubiegać się będą wszystkie państwa. Korzystając z tych funduszy, w ramach pierwszego naboru wniosków PKP PLK wystąpiła o finansowanie modernizacji linii kolejowych o łącznej długości 570 km. Do Komisji Europejskiej zgłoszone zosta-

modernizacji linii kolejowej z Warszawy do Białegostoku i z Wrocławia do Poznania. Modernizacja obejmie trasę Warszawa – Poznań, rozpoczną się także prace na odcinku Poznań – Szczecin. PLK przygotowują również modernizację dwóch tras obsługujących połączenia aglomeracyjne w Warszawie: Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki oraz dwóch linii obwodowych biegnących ze stacji Warszawa Gołębki i z Warszawy Zachodniej do Warszawy Gdańskiej.

Środki unijne CEF mają zostać wykorzystane również na budowę wiaduktów drogowych nad centralną magistralą kolejową, co pozwoli na podniesienie prędkości powyżej 160 km/godz. na kolejnych odcinkach tej linii i dalsze skrócenie czasu przejazdu z Warszawy, m. in. do Krakowa i Katowic. Zarządca infrastruktury zamierza też, w ramach listy projektów morskich, zgłosić trzy zadania związane z poprawą kolejowego dostępu do portów morskich w Szczecinie Świnoujściu, Gdyni i Gdańsku. ◀

**Franciszek Nietz**



Pomimo znaczącego spadku przewozów węgla na rynku transportu kolejowego, Grupa CTL Logistics z miesiąca na miesiąc osiąga coraz lepsze wyniki przewozowe w Polsce i w Niemczech. W obu wypadkach najkorzystniejszy w pierwszym kwartale był marzec.

Tylko w marcu dostarczyła w Polsce 1 mln 178 tys., a w Niemczech 264 tys. ton ładunków. W tym czasie wykonała łącznie pracę przewozową na poziomie ok. 381 mln tkm. Pierwszy kwartał Grupa CTL Logistics zamknęła wynikiem 3 mln 406 tys. ton przewiezionych ładunków w Polsce oraz 748 tys. ton ładunków w Niemczech. Łącznie w obu krajach praca przewozowa osiągnęła poziom ponad 1 mld 041 mln tkm.

### Zbliżają się lata prosperity

– Wyniki pierwszego kwartału mogą sugerować, że pomimo zawirowań na rynku przewozów w ostatnich miesiącach i poważnych zastoju w górnictwie, rynek kolejowy powoli będzie wychodził z impasu. Zbliżające się lata prosperity w branży budowlanej mogą bardzo poprawić wyniki wszystkich przewoźników. Podobnie jak kilka lat temu spodziewamy się dużego popytu na usługi przewozowe. Oczywiście najbliższy rok będzie jeszcze dość stabilny. Firmy budowlane wykonujące kontrakty dla GDDKiA i PKP PLK będą sukcesywnie zwiększały swoje zapotrzebowanie na przewozy masowe. Od 2016 r. przewidujemy boom budowlany i spory wzrost zysków firm przewozowych, na co należy przygotowywać się już teraz – zapowiada Jacek Bieczek, prezes zarządu CTLLogistics Sp. z o.o.

Grupa CTL Logistics w 2014 r. tylko w Polsce, przewiozła kolejną 14,15 mln ton ładunków wykonując pracę przewozową na poziomie 3,5 mld tkm. W ocenie firmy to dobry wynik. Od kilku lat oferuje ona swoim klientom kompleksową usługę logistyczną, w której przewozy kolejowe sta-

nowią tylko część jej przychodów. Jest to wynik przekształcania firmy przewozowej w kompleksowego operatora logistycznego oferującego szeroki wachlarz usług. Tym samym spółka dynamicznie reaguje na potrzeby rynku, jednocześnie nadal realizując dla swoich kluczowych klientów przewozy masowe. Strategia spółki kontynuowana w roku 2015 pozwoli umocnić pozycję firmy na rynku.

### Rynkowa siła

To, że w 2014 r. Grupa CTL Logistics koncentrowała się na optymalizacji działalności poszczególnych spółek, wpłynęło na znaczący wzrost jej rentowności i jej dobre wyniki finansowe. Bieżący rok to kontynuacja tej polityki oraz rozwój oferty

było zmniejszenie tonażu przewożonych ładunków przy jednoczesnym wydłużeniu obsługiwanych tras i poszerzonym wachlarzu usług. Takie podejście wymaga dużej elastyczności od operatora logistycznego, a także dobrej znajomości potrzeb klienta, do czego CTL Logistics jest dobrze przygotowany. W 2015 r. nadal będziemy się rozwijać w tym kierunku – mówi Jacek Bieczek.

Rok 2015 jest bardzo ważny dla CTL Logistics także na rynku niemieckim. Już 2014 r. firma zakończyła z satysfakcjonującymi wynikami. W ciągu dwunastu miesięcy na terenie Niemiec przewiozła kolejną ok 2,8 mln ton ładunków, wykonując pracę ponad 916, 5 mln tkm.

– Jesteśmy coraz bardziej rozpoznawalnym przewoźnikiem dla niemieckich klientów. Interesuje nas współpraca z firmami

## Od 2016 r. przewidujemy boom budowlany i spory wzrost zysków firm przewozowych, na co należy przygotowywać się już teraz.

dedykowanej poszczególnym klientom. – W branży logistycznej wyróżnia nas wysoka jakość realizowanych usług, indywidualne podejście do każdego klienta, kompleksowość oferty i profesjonalizm. Jesteśmy zaangażowani w dialog z klientami i otwarci na zmiany. To stanowi o naszej rynkowej sile, którą konsekwentnie będziemy budować. Na rynku usług przewozowych nadal najbardziej istotna jest cena, ale dość szybko rośnie grupa klientów, która oczekuje oferty wzbogaconej o dodatkowe elementy i przede wszystkim jakości. Efektem naszej strategii

ze wszystkich kluczowych branż, w tym oczywiście paliwowej, ale coraz większy nacisk kładziemy także na obsługę przewozów intermodalnych. Obiecująco wygląda dla nas także rynek stalowy/hutniczy – jako jedyni w Polsce i jedni z nielicznych w Europie realizujemy z powodzeniem, na trasie Polska – Niemcy, przewozy nadgabarytowych ładunków na potrzeby modernizacji infrastruktury kolejowej – podsumowuje Jarek Król, członek zarządu CTL Logistics Sp. z o.o. ◀

EH

## Terminal w sieci Polzugu

Już w tym miesiącu spółka kolejowa Polzug, należąca do koncernu HHLA, połączy położony koło Wrocławia terminal lądowy ze swoją siecią transportową za pomocą kilku połączeń kolejowych tygodniowo.

Tym samym zwiększona zostanie elastyczność firmy i jej konkurencyjność na rynku. Wzrosną też przewozy na terenie Polski, które już w 2014 r. był głównym motorem rozwoju spółki.

Początkowo pociągi kursować będą trzy razy w tygodniu pomiędzy centralnym punktem siatki połączeń firmy, jakim jest hub-terminal w Poznaniu a położonym około 200 km na południe terminalem lądowym we Wrocławiu. Na zarządzanym przez holenderskie przedsiębiorstwo logistyczno-transportowe Schavemaker terminalu, położonym w pobliżu autostrady A4, o pojemności składowania 3 tys. TEU, przeładowano w 2014 r. 30 tys. kontenerów standardowych (TEU). Na tym partner-

skim terminalu również Polzug zaoferuje swoim klientom szeroki wachlarz usług, łącznie z odprawami celnymi, raportowaniem elektronicznym oraz składowaniem kontenerów. Tym bardziej, że terminal przystosowany jest dla obsługi przesyłek ciężkich.

– Terminal wrocławski uzupełnia idealnie naszą sieć transportową. Klienci skorzystają na tym, że zaoferujemy im w tym miejscu sprawdzone usługi firmy Polzug z zachowaniem odpowiedniej jakości. Połączenie terminala z naszą siecią transportową jest atrakcyjne w szczególności dla klientów, którzy wykonywali przewozy z lub do portów morskich w Polsce i Niemczech samochodami. Dzięki współpracy z Schavemakerem zwiększamy naszą ela-

styczność i obniżamy koszty stałe. Przez to zwiększamy konkurencyjność – twierdzi prezes zarządu firmy Polzug Peter Plewa.

– Cieszymy się bardzo ze współpracy z firmą Polzug. Wspólnie z naszym partnerem możemy generować dalszy wzrost i rozwój. Dzięki temu w roku 2015 znacznie rozbudujemy wrocławski terminal: powstaną nowe tory przygotowane do obsługi składów całopociągowych, jak również suwnice bramowe służące efektywnemu przeładunkowi kontenerów. Zwiększymy także pojemność składową. Dodatkowo będziemy mogli wykorzystywać sieć firmy Polzug do naszych transportów – dodaje dyrektor naczelny oraz właściciel Rico Schavemaker. ◀

KK



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

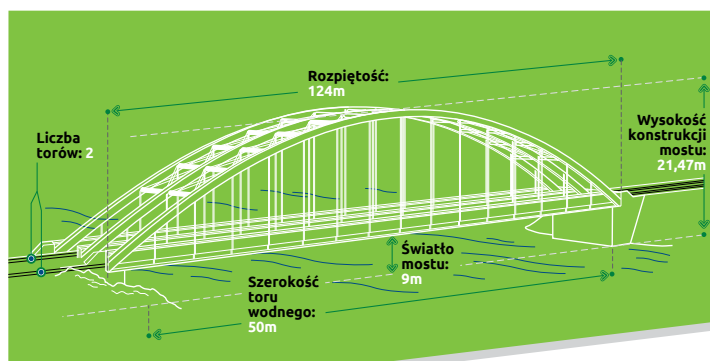
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

## Ekologiczny transport

Sześciokrotnie więcej pociągów z cięższymi niż do tej pory ładunkami – to najważniejsze korzyści, które już w przyszłym roku odczują przewoźnicy dzięki budowie nowego mostu na Martwej Wiśle otwierającego drogę do Portu Gdańsk. Nową przeprawą składy pojadą z prędkością 100 km/h, a dodatkowy tor umożliwi szybsze dostarczanie ładunków do i z portu. Most zapewni także lepsze warunki żeglugi.

### MORSKA BRAMA DO POLSKI

Budowa nowoczesnego mostu o długości 120 metrów i wadze ok. 2000 ton wraz z modernizacją linii kolejowej z Pruszcza Gdańskiego do stacji Gdańsk Port Północny polepszy dostęp koleją do Portu Gdańsk. Obiekt o wartości 370 mln zł jest uzupełnieniem planów inwestycyjnych portu, zakładających rozwój baz przeładunkowych, terminali kontenerowych i powstania nowoczesnego centrum dystrybucyjno-logistycznego.



### NATURALNE KORZYŚCI

Gotowa konstrukcja mostu zostanie zamontowana na nowych przyczółkach, które są przesunięte o kilkanaście metrów względem dzisiejszej przeprawy. W rejonie podpór mostu, po jednej stronie, powstanie „półka” o szerokości 2 metrów. Umożliwi ona swobodne przemieszczanie się zwierząt, nawet w sytuacji wysokiego poziomu wody. Za zgodą Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na pływających podestach inwestor wykonał zastępcze łęgowiska mewy siwej. Po zakończeniu inwestycji zostaną przygotowane stałe miejsca łęgowe w nowej lokalizacji.

### ODLICZANIE TRWA

Prace przy budowie nowego mostu idą pełną parą. Zakończono budowę przyczółków i wykonywane są nasypy. W „Hucie Pokój” w Rudzie Śląskiej powstają stalowe elementy mostu, które spawane są w Stoczni „Nauta” w Gdyni, a następnie drogą wodną trafiają na plac budowy. W czerwcu drogą morską na Martwą Wisłę zostanie przetransportowana konstrukcja stalowa oraz zasypywane będą przyczółki, a w lipcu nastąpi montaż konstrukcji na wykonanych przyczółkach.

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

# Przewoźnik kontra spedytor

Zawirowania występujące na arenie międzynarodowej w związku z wprowadzeniem w Niemczech ustawy o płacy minimalnej odbiły się w Europie szerokim echem. Mimo to w Polsce nadal zaobserwować można wyraźny trend w kierunku rozwoju firm spedycyjnych. Często początkującym przedsiębiorcom wydaje się, że jest to biznes stosunkowo prosty w prowadzeniu, a już na pewno wolny od jakiegokolwiek ryzyka. W końcu, jak sami wskazują, nie jest to transport, a jedynie spedycja. Ale czy na pewno?

Nieznajomość podstawowych mechanizmów prawnych rządzących branżą transportową może okazać się zębna. Często, zwłaszcza niedoświadczeni przedsiębiorcy, dokonują niewłaściwej klasyfikacji rodzaju wykonywanej działalności. Podczas, gdy tak ważne jest udzielenie prawidłowej odpowiedzi na pytanie, czy realizowane usługi mieszczą się w ramach działalności spedycyjnej, czy może w ramach działalności transportowej?

Z obserwacji wynika, że przedsiębiorcy z branży TSL zwykli nadużywać słowa „spedycja”. Powszechnie, choć nieprawidłowo, przyjmuje się, że jeżeli firma realizuje przewóz własnym taborem, jest firmą transportową. Jeśli natomiast „sprzedaje ładunek”, jest firmą spedycyjną. Nie jest to prawidłowe rozróżnienie. Co więcej, o tym, czy mamy do czynienia ze spedycją, nie przesądza tytuł umowy, a jej zawartość. Jest to o tyle istotne, że z prawnego punktu widzenia istnieją wyraźne różnice pomiędzy umową spedycji a umową przewozu, a co za tym idzie również inaczej została ukształtowana odpowiedzialność spedytora i firmy transportowej.

## Kiedy umowa przewozu...

Przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Sprawa wydaje się stosunkowo prosta. Przewoźnik na podstawie zawartej umowy zobowiązuje się, że dana rzecz zostanie przetransportowana z punktu A do punktu B i to wszystko. Celem umowy jest więc osiągnięcie określonego rezultatu w postaci dostarczenia towaru do miejsca docelowego.

go dokumentu w formie pisemnej. Muszą się w niej znaleźć takie elementy jak:

- Trasa przejazdu (przynajmniej punkt startowy i docelowy),
- Wynagrodzenie przewoźnika,
- Przedmiot przewozu.

## ...a kiedy spedycja

Zgodnie z kodeksową definicją, przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania

## Z prawnego punktu widzenia istnieją wyraźne różnice pomiędzy umową spedycji a umową przewozu, a co za tym idzie również inaczej została ukształtowana odpowiedzialność spedytora i firmy transportowej.

Z formalnego punktu widzenia umowa przewozu może być zawarta w dowolnej formie. Niemniej jednak dla celów dowodowych lepiej zadbać o sporządzenie takie-

lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem. Definicja ta obejmuje szeroki zakres usług związanych z organizacją przewozu. Przykładowo można tu wymienić takie usługi jak: doradztwo w zakresie warunków transportu, ubezpieczenie przesyłki, sporządzenie wszelkiej niezbędnej dokumentacji itp. Mówiąc najogólniej, spedycja obejmuje wszelkie dodatkowe czynności związane z obsługą przewożonego towaru i co ważne, czynności te powinny być wyraźnie określone w umowie. Jej zakres nigdy nie może obejmować wyłącznie fizycznego przewozu.

W tej kwestii wypowiedział się również Sąd Najwyższy. W wyroku z dnia 6 października 2004 r. w sprawie o sygn. I CK 199/04 jednoznacznie wskazał, że jeżeli przyjmuje się ofertę, w której mowa jest tylko o przewozie rzeczy, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na istnienie dodatkowych postanowień umownych obejmujących usługi związane z przewozem, to umowa zawarta przez przyjęcie oferty jest stricte umową przewozu, a nie umową spedycji.



Często w zleceniu, poza określeniem przedmiotu zlecenia, wysokości wynagrodzenia oraz obowiązku przemieszczenia towaru z jednego miejsca na drugie, nie znajdują się żadne dodatkowe postanowienia umowne. Biorąc pod uwagę powyższe wyjaśnienia, zasadny jest wniosek, iż w rzeczywistości mamy do czynienia z umową przewozu, a nie umową spedycji

## Czy w Polsce jest spedycja?

W praktyce najczęściej spotykamy się z sytuacją, w której przedsiębiorcy z branży transportowej pozyskują na giełdzie transportowej zlecenia transportowe, których przedmiotem jest zrealizowanie usługi przewozu towaru z jednego miejsca na drugie. W dalszej kolejności zlecenia te są odsprzedawane innym podmiotom. Podmioty te należy uznać za podwykonawców. Takie działanie jest oczywiście dopuszczalne. Przewoźnik nie ma bowiem obowiązku samodzielnego realizowania usługi przewozu, chyba że w zleceniu zastrzeżono inaczej. Istotne są jednak postanowienia umowne, w oparciu o które realizowany jest transport. Bardzo często w takim zleceniu, poza określeniem przedmiotu zlecenia, wysokości wynagrodzenia oraz obowiązku przemieszczenia towaru z jednego miejsca na drugie, nie znajdują się żadne dodatkowe postanowienia umowne.

Biorąc pod uwagę powyższe wyjaśnienia, zasadny jest wniosek, iż w rzeczywistości mamy do czynienia z umową



*Jeśli spedytor dołożył należytej staranności dokonując wyboru podwykonawcy, nie ponosi żadnej odpowiedzialności za nieprawidłowo zrealizowane zlecenie. W praktyce powinien więc zweryfikować, czy dany podmiot ma wymagane uprawnienia, możliwości techniczne i posiada niezbędne doświadczenie*

**Transics**  
a WABCO company

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

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





Zgodnie z prawem przewozowym przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu, aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki

## Przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy.

przewozu, a nie umową spedycji. Natomiast przedsiębiorcy bardzo często błędnie przyjmują, że realizują usługi spedycji. Prawidłowa klasyfikacja jest o tyle istotna, że w przypadku tych umów odmiennie zostały określone zasady odpowiedzialności.



W przypadku sporu o to czy jest to umowa przewozu, czy spedycji, będzie decydować treść zlecenia. Samo twierdzenie przedsiębiorcy, że świadczy on usługi spedycji, jest niewystarczające i będzie on wówczas odpowiadał jak przewoźnik, a nie jak spedytor

## Odpowiedzialność przewoźnika a spedytora

W przypadku umowy spedycji, rozważając kwestie odpowiedzialności, należy się odnieść do regulacji kodeksu cywilnego. Przepis wskazuje, że spedytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze. Jest to odpowiedzialność na zasadzie starannego działania.

## Spedycja obejmuje wszelkie dodatkowe czynności związane z obsługą przewożonego towaru i co ważne, czynności te powinny być wyraźnie określone w umowie. Jej zakres nigdy nie może obejmować wyłącznie fizycznego przewozu.

Oznacza to bowiem, że jeśli spedytor dołożył należytej staranności, dokonując wyboru podwykonawcy, nie ponosi on wówczas żadnej odpowiedzialności za nieprawidłowo zrealizowane zlecenie. W praktyce spedytor powinien więc zweryfikować, czy dany podmiot ma wymagane uprawnienia, możliwości techniczne i posiada niezbędne doświadczenie. Nie dziwi więc fakt, że przedsiębiorcy często

sięgają po takie rozwiązanie. Znacznie szerzej przepisy określają natomiast odpowiedzialność przewoźnika. Zgodnie z prawem przewozowym przewoźnik ponosi odpowiedzialność za utratę, ubytek lub uszkodzenie przesyłki powstałe od przyjęcia jej do przewozu, aż do jej wydania oraz za opóźnienie w przewozie przesyłki.

W przypadku wystąpienia szkody odpowiedzialność zawsze będzie ponosił przewoźnik, a nie osoby, którymi posłużył się przy realizacji zlecenia. Oczywiście i w tej sytuacji przewoźnik może zwolnić się od ciężącej na nim odpowiedzialności. Musi on jednak wykazać, że szkoda powstała z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, niewywołanych winą przewoźnika, albo wynika z właściwości towaru, lub że do jej powstania doszło wskutek działania siły wyższej, co nie zawsze jest takie proste.

W tym miejscu należy również podkreślić, że przedsiębiorcy, dokonując niewłaściwej klasyfikacji, często zakupują ubezpieczenie niedopasowane do rzeczywiście prowadzonej przez nich działalności. Wielu przedsiębiorców uważających się za spedytorów ogranicza się do wykupu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora zamiast ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, zwłaszcza że to drugie ubezpieczenie w porównaniu z pierwszym jest dużo droższe.

Należy mieć jednak na uwadze, że w przypadku sporu o to czy jest to umowa przewozu, czy spedycji, będzie decydować treść zlecenia. Samo twierdzenie przedsiębiorcy, że świadczy on usługi spedycji, jest niewystarczające i będzie on wówczas odpowiadał jak przewoźnik, a nie jak spe-

dytor. Mając na uwadze powyższe, warto zadbać o prawidłowe skonstruowanie zlecenia transportowego, by w przyszłości uniknąć tego typu problemów. ◀

**Ewelina Sroczyńska**  
A&RT Rynkowska,  
Kosieradzki,  
Piekarz S.K.A.  
www.a-rt.pl





## Koniec z płaceniem kary na drodze?

Pobór grzywny na drodze od osoby z innego kraju Unii – To dyskryminacja! – tak stwierdził sąd administracyjny w Królestwie Niderlandów.

**P**rawnicy Kancelarii Transportowej LEGALTRANS w swojej praktyce bardzo często spotykają się z problemem pobierania bardzo wysokich grzywny przez służby kontrolne od przewoźników za wykroczenia, które są popełniane przez polskich kierowców na terenie Unii Europejskiej. W naszym odczuciu temat ten od zawsze był mocno dyskusyjny z wielu powodów, natomiast pojawiają się pierwsze przesłanki i możliwości skutecznej drogi obrony.

W niniejszej publikacji przedstawiamy przykład sprawy prowadzonej przez naszą partnerską Kancelarię Prawną Vallenduuk, z którą współpracujemy w wypadku problemów naszych przewoźników, m. in. na terenie krajów Beneluksu. Sprawa dotyczyła polskiego kierowcy, który nie posiadał ani stałego miejsca zamieszkania, ani pobytu w Holandii. – *Holenderska inspekcja drogowa (ILT), która nałożyła na kierowcę karę grzywny, nie mogła stosować odmiennych reguł w stosunku do kontrolowanego ze względu na obywatelstwo, a pobór grzywny na drodze przez organ kontrolujący narusza przepisy prawa unijnego* – tak stwierdził Raad van State w Holandii (odpowiednik Naczelnego Sądu Administracyjnego).

### Nie ma powodu, by płacić na drodze

Według Raad van State owe działanie jest traktowane jako sprzeczne z art. 18 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zgodnie ze wskazanym przepisem, w zakresie zastosowania Traktatów i bez uszczerbku dla postanowień szczególnych, które one przewidują, zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależ-

Decyzja ramowa 2005/214/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym (dalej: „decyzja ramowa”) wprowadza mechanizm współpracy pomiędzy Państwami Członkowskimi w celu wykonywania kar o charakterze pieniężnym. W przypadku nałożenia kary pieniężnej na osobę fizyczną lub osobę prawną, która nie ma stałego miejsca pobytu w państwie, w którym nałożona

**W przypadku nałożenia kary pieniężnej na osobę fizyczną lub prawną, która nie ma stałego miejsca pobytu w państwie, w którym nałożona została kara, jej wykonanie powinno nastąpić przez wyznaczony do tego organ Państwa Członkowskiego, w którym ukarany rezyduje.**

ność państwową. Ponadto, niderlandzkiemu ustawodawcy Rada zarzuciła również brak odpowiedniego wdrożenia unijnej decyzji ramowej, która harmonizuje reguły wykonania kar o charakterze pieniężnym.

została kara, jej wykonanie powinno nastąpić przez wyznaczony do tego organ Państwa Członkowskiego, w którym ukarany posiada miejsce rezydowania. Powyższe oznacza, iż pobór kar pieniężnych na

drodze od osoby zagranicznej, pochodzącej z innego kraju Unii Europejskiej, nie znajduje uzasadnienia, jeżeli kara ta objęta jest decyzją ramową. Wykonaniu, zgodnie z postanowieniami decyzji ramowej, podlegają m.in. kary za naruszenie przepisów ruchu drogowego, w tym łamanie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku oraz przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych.

Z art. 1 i art. 6 decyzji ramowej 2005/214/WSiSW, a także z jej motywów 1 i 2 wynika, że celem tej decyzji jest ustanowienie skutecznego mechanizmu transgranicznego uznawania i wykonywania orzeczeń wymierzających ostatecznie osobie fizycznej lub prawnej karę o charakterze pieniężnym w związku z popełnieniem któregośkolwiek z przestępstw lub wykroczeń wymienionych w decyzji ramowej, „jeśli są karalne w państwie wydającym oraz zdefiniowane w sposób określony w prawie państwa wydającego”, bez konieczności weryfikacji ich karalności w obu państwach.

### Lokalne reguły ze znamionami dyskryminacji

Reprezentująca klienta, zastępca procesowy odwołał się do Raad van State od decyzji, w której stwierdzono, że decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym nie ma zastosowania w stosunku do kar nakładanych w postępowaniu administracyjnym. Zgodnie z decyzją ramową „orzeczenie” oznacza prawomoc-



Skarżący konstatawał, iż bezpośredni pobór kary na drodze nie może mieć miejsca, jeżeli zastosowanie znajduje decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW, która wykonanie kar reguluje na szczeblu unijnym. W przeciwnym razie działanie takie ma charakter dyskryminujący

ne orzeczenie nakazujące osobie fizycznej lub prawnej uiszczenie kary o charakterze pieniężnym, wydane przez organ państwa wydającego inny niż sąd w odniesieniu do czynów podlegających karze zgodnie z pra-

wem państwa wydającego, jako naruszenie przepisów, pod warunkiem, że dana osoba miała możliwość skierowania sprawy do rozstrzygnięcia przez sąd właściwy także w sprawach karnych.

### Trybunał stwierdził, że prawo krajowe, które wprowadza odmienne reguły nakładania sankcji na kierowcę pojazdu według kryterium miejsca zamieszkania, może stanowić znamiona pośredniej dyskryminacji.



Niektóre z państw wykroczenia dotyczące „naruszenia przepisów ruchu drogowego” kwalifikują jako wykroczenia administracyjne, inne uważają je za wykroczenia o charakterze karnym. Aby więc zapewnić skuteczność decyzji ramowej, należy odwołać się do wykładni wyrażenia „właściwy także w sprawach karnych”, w której kwalifikacja wykroczeń przez państwa członkowskie nie jest rozstrzygająca

Skarżący konstatawał, iż bezpośredni pobór kary na drodze nie może mieć miejsca, jeżeli zastosowanie znajduje decyzja ramowa Rady 2005/214/WSiSW, która wykonanie kar reguluje na szczeblu unijnym. W przeciwnym razie działanie takie ma charakter dyskryminujący. Powołując się m.in. na orzeczenie Trybunału Europejskiego w sprawie Pastoors (wyrok Trybunału z dnia 23.01.1997; sprawa nr C-29/95; ECLI:EU:C:1997:28), która dotyczyła nakładania kar pieniężnych na drodze w Belgii. W sprawie tej Trybunał stwierdził, że zakazane są wszelkie zachowania dyskryminujące, które nie tylko w sposób bezpośredni, ale również pośrednio dokonują podziału z uwagi na przynależność państwową, jeżeli w obu przypadkach skutek jest ten sam. Ponadto Trybunał stwierdził, że prawo krajowe, które wprowadza odmienne reguły nakładania sankcji na kierowcę pojazdu według kryterium miejsca zamieszkania, może stanowić znamiona pośredniej dyskryminacji.



Pobór kar pieniężnych na drodze od osoby zagranicznej, pochodzącej z innego kraju Unii Europejskiej, nie znajduje uzasadnienia, jeżeli kara ta objęta jest decyzją ramową

Do tego – jak podnoszono w odwołaniu – określenie „sąd właściwy także w sprawach karnych” należy interpretować

nr C-60/12) wyjaśnił, że zakresem swoim decyzja, zgodnie z art. 5 ust. 1 decyzji ramowej, obejmuje wykroczenia dotyczące

### Pobór kary pieniężnej na drodze z uwagi na przynależność państwową, podczas gdy istnieją instrumenty prawne wewnątrz Unii do wykonania tych kar, jest dyskryminujący i sprzeczny z art. 18 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

wać jako autonomiczne pojęcie prawa Unii. Wyraz temu dał Trybunał Europejski, który w sprawie Baláž (wyrok Trybunału z dnia 14 listopada 2013 r.; sprawa

„naruszenia przepisów ruchu drogowego”. Tymczasem wykroczenia te nie są traktowane w jednolity sposób w różnych państwach członkowskich, ponieważ niektóre

z państw kwalifikują je jako wykroczenia administracyjne, podczas gdy inne uważają je za wykroczenia o charakterze karnym. Z tego wynika, że aby zapewnić skuteczność decyzji ramowej, należy odwołać się do wykładni wyrażenia „właściwy także w sprawach karnych”, w której kwalifikacja wykroczeń przez państwa członkowskie nie jest rozstrzygająca.

#### Droga do odwołań

W konsekwencji, Raad van State stanął na stanowisku, iż decyzja ramowa w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym obejmuje również kary nakładane na drodze w postępowaniu administracyjnym z uwagi na sankcyjny charakter tych kar. Pobór kary pieniężnej na drodze z uwagi na przynależność państwową, podczas gdy istnieją instrumenty prawne wewnątrz Unii do wykonania tych kar, jest dyskryminujący i sprzeczny z art. 18 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Powyższe orzeczenie sądu administracyjnego w Królestwie Niderlandów może odegrać istotną rolę w innych krajach unijnych i może wpłynąć na dotychczasowe zasady poboru kar na drodze od obcokrajowców na terenie krajów Unii. ◀

adv. Andrzej Plutyński,  
Kancelaria Prawna  
Vallenduuk & Partners  
Łukasz Medaj,  
prawnik,  
Kancelaria  
Transportowa  
LEGALTRANS  
[www.kt-legaltrans.pl](http://www.kt-legaltrans.pl)



**WABERER'S**  
OPTIMUM SOLUTION

**Doświadczenia na Polskim rynku -  
Międzynarodowy zasięg**

**PONAD 3300 WŁASNYCH ZESTAWÓW Z CIĄGNIKAMI. JEDNA Z NAJWIĘKSZYCH FIRM  
ZARZĄDZAJĄCA WŁASNĄ FLOTĄ W EUROPIE  
WSPÓŁPRACA Z NAJWIĘKSZYMI FIRMAMI W POLSCE W ZAKRESIE FTL  
TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY NA TERENIE CAŁEJ  
EUROPY ORAZ KRAJÓW CIS**



## Umowa spedycji – czynniki decydujące o odpowiedzialności spedytora

Dawna spedycja drogowa zatraciła już swój pierwotny charakter. Dziś spedytorzy, to w przewadze „zabiurkowi” organizatorzy przewozów, którym ustawodawca przykleił łatki pośredników przy przewozie rzeczy, a za sprawą zawieranych powszechnie umów przewozu, sami przybierają postać przewoźników. Rzadko obserwuje się taki model spedycji, w którym spedytor wykonuje czynności stricte spedycyjne, zawiera umowy spedycji i ponosi odpowiedzialność jak spedytor. Co decyduje o tym, że zawieramy umowę spedycji? Kiedy umowę można uznać za umowę przewozu? Co powinniśmy w tym zakresie wiedzieć?

### Część I. Umowa spedycji – istotne elementy umów

Podstawową regulacją prawną dla działalności spedycyjnej jest ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. kodeks cywilny (Dz.U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93 z późn. zm.). Uregulowania dotyczące umowy spedycji zawarte są w art. 794 – 804, z których kluczowym jest art. 794. § 1., który stanowi, że „Przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem”.

Ustawodawca nie przewidział jednak, że spedytorzy nie będą wiedzieli jakie czynności są zawarte w owym wysyłaniu, odbiorze oraz innych usługach związanych z przewozem przesyłki, a co za tym idzie, nie będą

wiedzieli do czego faktycznie się zobowiązują i jaka wynika z tego odpowiedzialność.

### Wysłanie i odbiór przesyłki jako element umowy spedycji

Na podstawie ogólnie dostępnych definicji słownikowych można wywnioskować, że **wysyłanie przesyłki** to przekazanie jej

przewoźnikowi w celu dostarczenia odbiorcy, a **odbior** to przyjęcie przesyłki od przewoźnika, któremu wcześniej zleciło się jej przewóz. Nie oznacza to jednak, że czynności te polegają na fizycznym wysyłaniu przesyłki i jej fizycznym odbieraniu, gdyż w większości przypadków spedytorzy nie mają do czynienia z towarem. Zgodnie z literaturą prawniczą, wysłanie

**Wysyłanie przesyłki to przekazanie jej przewoźnikowi w celu dostarczenia odbiorcy, a odbiór to przyjęcie przesyłki od przewoźnika, któremu wcześniej zleciło się jej przewóz. Nie oznacza to jednak, że czynności te polegają na fizycznym wysyłaniu przesyłki i jej fizycznym odbieraniu.**



## 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.

przesyłki oznacza sytuację, kiedy spedytor zobowiązuje się co najmniej do zawarcia umowy przewozu na rachunek zleceniodawcy, a odbiór przesyłki, kiedy spedytor zobowiązuje się co najmniej do dokonania czynności prawnych odbiorcy przesyłki w rozumieniu przepisów przewozowych (E. Gniewek, P. Machnikowski [red.]: Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014, również L. Ogieńko, [w:] System prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 909).

Zakres przedmiotowy umowy spedycji musi zatem zawierać zobowiązanie spedytora albo do wysłania, albo do odbioru przesyłki oraz być każdorazowo określony w zleceniu.

### Inne usługi związane z przewozem przesyłki jako element umowy spedycji

Z komentarza do art. 794 k.c. autorstwa Marka Sychowicza wynika, że „Do usług związanych z przewozem należy wiele

czynności faktycznych i prawnych, np. sprawdzenie stanu przesyłki, jej opakowanie, zważenie, sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, dostarczenie przesyłki przewoźnikowi, załatwienie formalności celnych, konwojowanie, przechowanie, składowanie, odbiór przesyłki i inne”. Zdaniem Marka

**Organizowanie przewozów należy również do czynności stricte przewozowych, gdyż przewoźnicy sami organizują wykonywane przez siebie przewozy.**

Sychowicza „usługi spedycyjne obejmują też fachową pomoc w obsłudze przewozu. Pomoc ta z reguły powinna obejmować także udzielenie porad co do sporządzenia dokumentów handlowych związanych z przewozem w taki sposób, jaki jest niezbędny do uniknięcia trudności w odbio-

rze przesyłki”. (M. Sychowicz: Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom II, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2011, wydanie X).

Z kolei Tomasz Szanciło za czynności pomocnicze mieszczące się w innych usługach związanych z przewozem uznał takie czynności, jak „fachowe porady, przygotowanie przesyłki do przewozu (opakowanie, ocechowanie, ważenie, liczenie, sortowanie), zamówienie środka transportowego, dostarczenie przesyłki na miejsce nadania do przewozu, sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, dokonanie czynności ładunkowych, ubezpieczenie przesyłki, konwojowanie, dokonanie odprawy celnej, zmiana umowy przewozu, przyjmowanie zawiadomień o nadejściu przesyłki, odbiór dokumentu przewozowego, odebranie przesyłki od przewoźnika, sprawdzanie stanu przesyłki, czasowe przechowanie lub składowanie”. (T. Szanciło, Przegląd Sądowy, listopad-grudzień 2012, za W. Gór-



Umowy dotyczące „innych usług związanych z przewozem” nie mogą być kwalifikowane prawnie w ten sam sposób co wysłanie lub odbiór przesyłki, gdyż w zależności od konkretnych okoliczności, usługi takie mogą być przedmiotem innych niż spedycja umów zobowiązaniowych



Ustawodawca nie przewidział, że spedytorzy nie będą wiedzieli jakie czynności są zawarte w wysłaniu, odbiorze oraz innych usługach związanych z przewozem przesyłki, a co za tym idzie, nie będą wiedzieli do czego faktycznie się zobowiązują i jaka wynika z tego odpowiedzialność

rym uznał, że „jeżeli przyjęto ofertę, której przedmiotem są usługi związane z przewozem przesyłki, a żadne czynności konkludentne nie wskazują na dodatkowe postanowienia umowne dotyczące przewozu, to umowa taka jest stricte umową spedycji” (art. 794. § 1. k.c.).”

Jak wynika z powyższego, stanowisko zaprezentowane w komentarzu Marka Sychowicza jest odmienne od stanowiska innych autorów opracowań, którzy czynności polegające na zawieraniu umowy przewozu uznali za wysyłanie przesyłki, a odbiór przesyłki za klasyczną czynność spedycyjną, albo takich czynności nie traktują jako innych usług związanych z przewozem przesyłek.

Należy jednak wyraźnie wskazać, że umowy dotyczące „innych usług związanych z przewozem” nie mogą być kwalifikowane prawnie w ten sam sposób co wysyłanie lub odbiór przesyłki, gdyż w zależności od konkretnych okoliczności, usługi takie mogą być przedmiotem innych niż spedycja umów zobowiązaniowych. Jeżeli zatem przedmiotem umowy będą same czynności polegające np. na składowaniu, przygotowaniu przesyłki do przewozu,



Fot. Kłuzko + Nagel

*Do usług związanych z przewozem należy wiele czynności faktycznych i prawnych, np. sprawdzenie stanu przesyłki, jej opakowanie, zważenie, sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, dostarczenie przesyłki przewoźnikowi, załatwienie formalności celnych... i inne*

Do usług spedycyjnych zaliczymy zatem grupę różnorodnych czynności mieszczących się w „innych usługach związa-

te nie stanowią elementów przedmiotowo istotnych dla uznania umowy jako umowy spedycji.

**Aby uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek, warto jest z góry zadbać o takie zawieranie umów, aby były one zgodne z oczekiwaniami zarówno własnymi, jak również osób dających zlecenia.**

nych z przewozem przesyłki”, które swój spedycyjny charakter będą zawdzięczały współwystępowaniu z wysłaniem lub odbiorem przesyłki, natomiast samodzielnie nie będą mogły stanowić odrębnego przedmiotu umowy spedycji (patrz: K. Pietrzykowski [red.]: Kodeks cywilny. Komentarz. T. 2, Wyd. 8, Warszawa 2015, również E. Gniewek, P. Machnikowski [red.]: Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014).

### **Organizacja przewozu jako inna usługa związana z przewozem przesyłki**

W przywołanych powyżej komentarzach, autorzy niestety nie wspomnieli o innych czynnościach, które praktycy uznają za mieszczące się w „innych usługach związanych z przewozem przesyłki”, jak np. zorganizowanie przewozu, zapewnienie zlecającemu odpowiedniego środka transportu lub zabezpieczenie zlecającemu przewóz jego towarów. Nie oznacza to, że czynności

Sąd Okręgowy w Poznaniu, X Wydział Gospodarczy Odwoławczy, w wyroku z dnia 3 grudnia 2014 r., Sygn. akt X Ga 568/14 uznał, że „...łączącą strony umowę należy uznać za umowę spedycji bowiem z tego rodzaju umową mamy do czynienia wówczas, gdy istotą zobowiązania jest organizacja przewozu...”. Zdaniem Sądu Okręgowego, „Zaakcentowania wymaga, że (...) Umowa spedycji jest zatem umową, której przedmiotem jest świadczenie określonego typu usług. Czynności wykonywane w ramach umowy spedycji mogą albo poprzedzać czynności podejmowane w ramach umowy przewozu, albo następować bezpośrednio po czynnościach przewozowych. (...) Elementem, który łączy wspomniane czynności jest ich funkcja, nierozdzielnie związana z przewozem przesyłki. Z samej definicji umowy spedycji wynika już, że jest to umowa towarzysząca umowie przewozu. Innymi słowy usługi spedycyjne mają zasadniczo charakter fachowej pomocy w obsłudze przewozu towarowego (por. Z. Gawlik:



*Do usług spedycyjnych zaliczymy zatem grupę różnorodnych czynności mieszczących się w „innych usługach związanych z przewozem przesyłki”, które swój spedycyjny charakter będą zawdzięczały współwystępowaniu z wysłaniem lub odbiorem przesyłki, natomiast samodzielnie nie będą mogły stanowić odrębnego przedmiotu umowy spedycji*

załadunku lub rozładunku przesyłki, bez znaczenia dla takiej kwalifikacji będzie wynikający z zakresu działalności sam fakt prowadzenia przez spedytora działalności spedycyjnej, gdyż umowy takie będą uznane za umowę składu lub umowę zlecenia (patrz: K. Pietrzykowski [red.]: Kodeks cywilny. Komentarz. T. 2, Wyd. 8, Warszawa 2015, również J. Rajski: Prawo zobowiązań – część szczegółowa, wyd. 3, 2011).

Komentarz do art. 794 k.c., System Informatyki Prawnej Lex).” Podobnie Sąd Apelacyjny w Warszawie, w starszym wyroku z dnia 4 grudnia 2003 r., Sygn. akt I ACa 696/2003, stwierdził, że „należy przyjąć, że strona działa jako spedytor, a nie jako przewoźnik podlegający Konwencji CMR tylko wtedy, gdy w sposób wyraźny zobowiązuje się jedynie do zorganizowania przewozu”. Z kolei, Sąd Apelacyjny w Krakowie Wydział, I Cywilny, w wyroku z dnia 21 października 2014 r., Sygn. akt I ACa 154/14 stwierdził, że „Dokonywała ona [pозwana – przypis JR] zleceń spedycyjnych przedsiębiorstwem transportowym zapewniającym stronie powodowej odpowiedni środek transportu w odpowiedniej dacie, co zapewniało przewiezienie produktów wytworzonych przez A. do oznaczonego odbiorcy. Dokonywała więc ona za wynagrodzeniem określonych czynności organizacyjno-prawnych mających zabezpieczyć stronie pozwanej przewóz towarów w oznaczonej dacie wybranym przez pozwaną środkiem transportu dostosowanym do potrzeb strony powodowej. To zaś odpowiada umowie spedykcji określonej w art. 794 § 1 k.c.”

Jednakże w tym zakresie nie wszystkie sądy są zgodne co do kwalifikacji prawnej umów zawieranych przez spedytorów. W niektórych wyrokach sądy uznały bowiem, że w zawartych umowach czynności polegające na **organizowaniu przewozów** występowały samoistnie i z tego powodu nie przesądzały o spedycyjnym charakterze zawartej umowy. Taka orientacja sądów może mieć uzasadnienie, ponieważ organizowanie przewozów należy również do czynności stricte przewozowych, gdyż przewoźnicy sami organizują wykonywane przez siebie przewozy. Póki co, taka orientacja sądów nie zmieniła ani

doktryny, ani też utrwalonej linii orzecnictwa, które w podobnych sprawach stanowi odmiennie. Aby jednak uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek, warto jest z góry zadbać o takie zawieranie umów, aby były one zgodne z oczekiwaniami zarówno własnymi, jak również osób dających zlecenia.

### Inne elementy umowy spedykcji przedmiotowo istotne

Oprócz wyżej wymienionych, elementami przedmiotowo istotnymi każdej umowy spedykcji są też: określenie przesyłki, rodzaju i zakresu usługi spedycyjnej oraz wynagrodzenia spedytora (patrz: E. Gniewek, P. Machnikowski [red.]: Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014, za L. Ogiegło, [w:] System prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 908-910). Zważywszy jednak, że większość zleceń zawiera elementy takie jak: określenie przesyłki i wynagrodzenie spedytora, koncentracja spedytorów powinna raczej skupić się na rodzaju i zakresie świadczonych usług spedycyjnych, gdyż jak wskazano powyżej, w tym obszarze należy zachować wielką czujność. Od nich zależy bowiem

to, czy zawarta umowa zostanie uznana za umowę spedykcji, czy inną umowę cywilnoprawną, której nie dotyczy regulacja określona w art. 794 § 1 k.c.

### W kolejnych częściach:

- ▶ W imieniu własnym albo w imieniu dającego zlecenie – czy to jest istotne?
- ▶ Spedytor jako dający zlecenie (zleceniodawca).
- ▶ Brak uprawnień spedytora a kwalifikacja umowy.
- ▶ Umowa zawarta z przewoźnikiem to nie umowa spedykcji.
- ▶ Przewóz wykonywany w ramach usług spedycyjnych – przewoźnik faktyczny.
- ▶ Przewoźnik umowny – o wadach umów spedycyjnych.
- ▶ Wina jako element odpowiedzialności spedytora. ◀

**Jerzy Różyk**  
ekspert ds. oceny  
ryzyka w transporcie  
i ubezpieczeń transportowych

**CDS Kancelaria Brokerska**  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-spedytora.info](http://www.oc-spedytora.info)



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

CDS działa jako kancelaria doradczą, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług

w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

>>>> [www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

#### 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](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)

## 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](http://www.transora.pl)

# Wytyczne dla transportu – czerwiec 2015



## Wytyczna 11/2015

Stosujesz tachografy cyfrowe – pobierz dane zanim zrobi to ITD

Przedsiębiorcy transportu drogowego bardzo często lekceważą obowiązek wczytywania danych z karty kierowcy – co 28 dni oraz z tachografu cyfrowego – co 90 dni. Tymczasem niedopełnienie tego obowiązku, zwłaszcza w dużych firmach, jest powodem nałożenia często wysokiej kary pieniężnej. Załącznik nr 3 do Ustawy o transporcie drogowym (tj. DzU. 2013, poz. 1414 z zm.) przewiduje następujące uchybienia:

6.3.11. *Naruszenie obowiązku wczytywania danych z karty kierowcy – za każdego kierowcę 500 zł*

6.3.12. *Naruszenie obowiązku wczytywania danych urządzenia rejestrującego – za każdy pojazd 500 zł*

Przy dużej liczbie kierowców kara po 500 zł za każdego kierowcę, któremu nie wczy-

tano danych z karty cyfrowej generuje karę nawet kilku lub kilkunastu tysięcy złotych. W połączeniu z niewczytywaniem danych z tachografów – również po 500 zł za każdy pojazd – może wyczerpać maksymalny limit kar nakładanych w trakcie kontroli ITD w siedzibie przedsiębiorstwa. Terminowe wczytywanie danych może wiązać się z utrudnieniami w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa, problemami technicznymi czy też fizyczną nieobecnością danego kierowcy w określonym dniu w firmie lub bazie transportowej. Coraz częściej Inspekcja Transportu Drogowego również podczas kontroli na drodze sprawdza regularność wczytywania danych i nakłada za tego rodzaju braki karę. Jednakże celem pobierania danych nie jest tylko unikanie kar. Dane zawarte w plikach cyfrowych dostarczają informacji o trybie i sposobie jazdy, umiejętnościach posługiwania się selektorem, umiejętności wykonania wpisów manualnych oraz innych informacji niezbędnych dla przewoźnika do własnej kontroli pracowników czy wykonania ewidencji czasu pracy.

## Wytyczna 12/2015

Jazda bez karty – poważne naruszenie

Taryfikator zawarty w Załączniku nr 3 do Ustawy o transporcie drogowym (tj. DzU. 2013, poz. 1414 z zm.) w lp. 6.2.1. przewiduje karę 5000 zł za nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi. Zdarzają się, że pomimo prawidłowo zaplanowanego rozkładu czasu pracy kierowcy, uwzględniającego odbiór przerw i odpoczynków, kierowca z własnych osobistych powodów zdecyduje się na jazdę bez karty lub zamontowanie niedozwolonego urządzenia, które powoduje braki w zapisach bądź nieprawidłową rejestrację jego aktywności. Dlatego też, obok regularnego wczytywania danych, warto sprawdzać, czy na wczytanych plikach nie występują błędy sugerujące ww. nieprawidłowości. Tylko analiza pliku z tachografu ujawni okresy jazdy bez karty lub jazdy na cudzej karcie. Zanim ITD skontroluje taki przypadek pracodawca powinien przedsięwziąć odpowiednie kroki, aby takich naruszeń uniknąć. Opisane wydruki z tachografu czy np. środki dyscyplinujące kierowców mogą okazać się istotnym argumentem w udowodnieniu dobrej organizacji pracy przedsiębiorstwa, pomimo incydentalnych naruszeń.



**Czytaj wcześniejsze  
„Wytyczne dla transportu”  
[www.TSL-biznes.pl/Arena561](http://www.TSL-biznes.pl/Arena561)**

Treść dostępna  
dla zarejestrowanych czytelników.  
Rejestracja bezpłatna  
na [www.tsl-biznes.pl](http://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](http://www.TSL-biznes.pl/gratis)

# Integracja wpłynęła na rentowność

Czołową organizacją zajmującą się transportem wodnym i śródlądowym pomiędzy Europą Wschodnią a krajami Unii Europejskiej jest OT Logistics. Jest to największy podmiot na polskim rynku żeglugi śródlądowej, mający 80% udziałów i jeden z większych w EU (posiada 800 jednostek pływających).

Ten zintegrowany operator logistyczny od 2013 r. obecnie jest na GPW. Wokół niego powstała Grupa Kapitałowa (GK OTL) składająca się obecnie z 24 spółek o szerokim profilu działalności prowadzonej nie tylko na terenie Polski, ale też Niemiec, Czech, Słowacji, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. Na rynku towarów masowych oferuje pełny łańcuch usług logistycznych, tzw. *one stop shop*. Posiada dwa terminalne wodne, gdzie przeładowanych jest około 8 mln t towarów rocznie – w Świnoujściu (OT Port Świnoujście,) i w Gdyni (Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia zakupiony w 2014 r.).

## W pierwszym kwartale

GK OTL świadczy kompleksowe usługi spedycji, logistyki i transportu towarów masowych (węgiel, ruda, zboża) i drobnicowych (stal, papier, materiały budowlane), towarów ponadgabarytowych oraz kontenerów. Pełni również rolę partnera w przeprawach hydraulicznych. Stabilność przychodów zapewnia współpraca m.in. z Węglkoksem SA, Kogeneracją SA, spółką Vattenfall AB, PGE SA, EDF Polska sp. z o.o., ArcelorMittal, US Steel, Siemens Group, Airbusem, Domen Shipyards oraz z PKN Orlen SA.

Przychody GK OTL w 2014 r. wyniosły 831,8 mln zł, co oznacza 70% wzrost w porównaniu z 2013 r. W 50% pocho-

dziły one z usług spedycji, w 35% z segmentu żeglugi śródlądowej, a tylko w 15% z logistyki. Zysk EBITDA Grupy wyniósł 82,0 mln zł, czyli był prawie o 15% większy niż rok wcześniej. Jednocześnie zysk netto sięgnął 32,9 mln zł, a więc był o 16% większy w skali roku. Zysk netto w I kwartale 2015 r. kształtował się na poziomie 6,1 mln zł, co oznacza wzrost o 307% w porównaniu z I kwartałem 2014 r. Natomiast wynik EBITDA w tym okresie oscylował wokół 17,6 mln zł – wyniósł prawie 70% więcej niż rok wcześniej, a przychody wokół 186 mln zł – były o 1,3% większe.

W pierwszych trzech miesiącach 2015 r., dzięki działaniom optymalizującym funkcjonowanie i koszty działalności

9,5%, a marża netto wyniosła 3,3%, czyli o 2,5 p.p. więcej niż w I kw. 2014 r. To zasługa procesów prowadzących do uproszczenia i zoptymalizowania struktury, m.in. poprzez połączenia i synergie wewnątrz Grupy oraz sprzedaży nierentownych spółek. Dzięki prowadzonym procesom integracji i dostosowywaniu do standardów działalności Grupy, swoją rentowność istotnie poprawiła spółka C.Hartwig Gdynia (zakupiona w 2014 r.) zajmująca się spedycją kontenerów i towarów drobnicowych.

## Wzrost rentowności

Spośród wszystkich segmentów działalności GK OTL, największą dynamikę

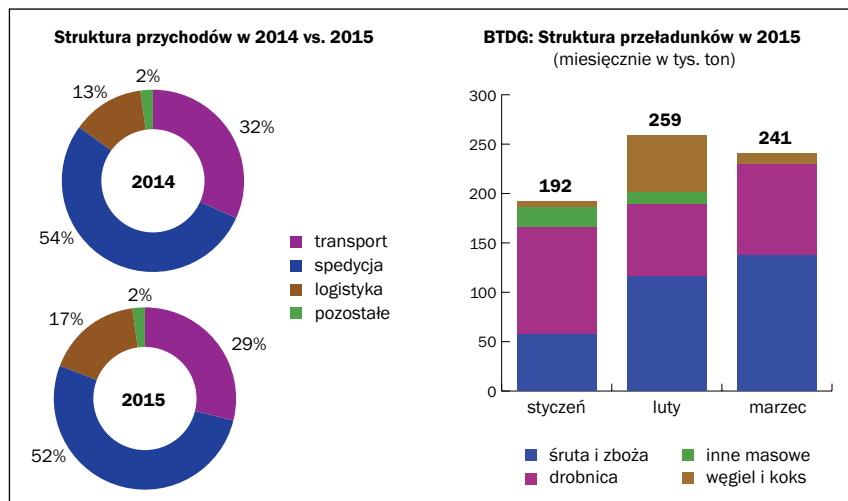
**Największą dynamikę wzrostu wyników GK OTL wypracowały usługi portowe. Przychody ze sprzedaży w tym segmencie wzrosły blisko dwukrotnie: z 23,2 mln zł w I kw. 2014 r. do 45,6 mln zł w I kw. 2015 r., a zysk netto z 0,2 mln zł do 3,2 mln zł.**

Grupy, udało się istotnie zwiększyć rentowność na wszystkich najważniejszych poziomach wyników. Marża operacyjna w I kw. wyniosła 5,2%, podczas gdy rok wcześniej było to 2,8%. Rentowność EBITDA była w tym okresie wyższa o 3,8 p.p. r/r, sięgając

wzrostu wyników wypracowały usługi portowe. Przychody ze sprzedaży w tym segmencie wzrosły blisko dwukrotnie: z 23,2 mln zł w I kw. 2014 r. do 45,6 mln zł w I kw. 2015 r., a zysk netto z 0,2 mln zł do 3,2 mln zł. To przede wszystkim efekt konsolidacji portu w Gdyni, dzięki czemu uzyskano dodatkowe 20 mln zł przychodu, a także dobrej sytuacji w świnoujskim porcie (przychody zwiększono o 7% w stosunku do ubiegłego roku). Gdynia swój sukces zawdzięcza dynamicznemu rozwojowi w obsłudze towarów AGRO: śruty i zbóż.

Wzrost rentowności zanotowany został również w segmentach transportu i spedycji. Mimo tego, że zysk netto wypracowany przez segment transportu wyniósł 4 mln zł, podczas gdy rok wcześniej 4,3 mln zł, to poprawa rentowności z 5,6% wzrosła do 6%. Segment spedycji wypracował 1,6 mln zł czystego zysku, podczas gdy rok wcześniej było to 1 mln zł (wzrost rentowności z 0,9% do 1,5%).

Elżbieta Haber



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

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

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

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

### Formularz prenumeraty

#### Dane do wysyłki

Imię   
Nazwisko   
Nazwa firmy   
Adres   
Kod  Poczta   
Telefon   
e-mail

Data i podpis

#### Dane do faktury

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

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

Coroczne, automatyczne  
przedłużanie prenumeraty

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

Program „Na Osi”  
zaprasza



# 11. MASTER TRUCK POLAND

## Opole. 17-19.07.2015

Zapraszamy na Złoty MASTER TRUCK  
17-19 lipca 2015



Lotnisko Polska Nowa Wieś k/Opola

Najpiękniejsze ciężarówki Europy \* tuningowane \* amerykańskie \* oldtimery  
koncerty \* pokazy \* konkursy z nagrodami \* atrakcje \* Targi Branżowe  
zdalnie sterowane modele \* prezentacje \* konkursy sprawnościowe \* disco  
Więcej informacji: [www.mastertruck.pl](http://www.mastertruck.pl) & Program „Na Osi” w Motowizji i Tele 5  
Zgłoszenia: [mastertruck@mastertruck.pl](mailto:mastertruck@mastertruck.pl)

**ORGANIZATORZY:**



**PATRONI HONOROWI:**



**PATRON DUCHOWY:**



**SPONSORZY:**



**PATRONI MEDIALNI:**



**PARTNERZY:**



**WYSTAWCY:**





**CTL LOGISTICS**  
Connecting Europe



# Kompleksowy operator logistyczny

- Transport kolejowy i samochodowy
- Transport intermodalny
- Obsługa spedycyjna i celna
- Obsługa bocznic kolejowych
- Przetładunki w portach morskich
- Przetładunki na terminalach lądowych
- Przetładunki na granicy wschodniej Polski
- Budowa i serwis infrastruktury kolejowej
- Dzierżawa taboru kolejowego
- Serwis lokomotyw i wagonów
- Logistyka dostaw towarów masowych
- Zagospodarowanie odpadów przemysłowych
- Rekultywacja terenów

[www.ctl.eu](http://www.ctl.eu)

