

GRUDZIEŃ – 12/2015 (64)

# **TSL** *biznes*

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255



**LEGALTRANS**  
KANCELARIA TRANSPORTOWA

Wesołych  
Świąt



Nakład: 11 000 egzemplarzy



**BLOGTRANSPORTOWY.PL**

PIERWSZY PRAKTYCZNY PORTAL DLA BRANŻY TSL

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

# SPOTKANIA TRANSPORTOWE

## EDYCJA WIOSNA 2016

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

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

**Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe 2016.**

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

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

**Pytania i dodatkowe informacje:**  
spotkania@tsl-biznes.pl, tel. 22 213 88 28



1 marca	–	WARSZAWA
8 marca	–	KATOWICE
15 marca	–	BIAŁYSTOK
22 marca	–	POZNAŃ
5 kwietnia	–	WROCŁAW
12 kwietnia	–	LUBLIN
19 kwietnia	–	GDAŃSK
26 kwietnia	–	KRAKÓW

Spotkania odbywają się w godzinach 9.00 - 17.00



Organizatorzy Konferencji:



Partnerzy:



# 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*



Szanowni Państwo,

Przed nami koniec roku, który upłynął dla branży TSL jak zwykle ciekawie i dynamicznie. Co czeka nas w kolejnym roku? Zmiany we władzach państwowych na naszym krajowym podwórku zapewne przełożą się na zmiany otoczenia prawnego i biznesowego, które wprost będą miały odniesienie i dla transportu. Nie bez wpływu na transport jest też dynamicznie zmieniająca się sytuacja społeczno-polityczna w Europie. Oczywiście będziemy śledzili zmiany i informowali branżę na łamach naszych czasopism i portali. Tymczasem odetchnijmy nieco i nadchodzący okres świąteczny i noworoczny spędźmy w rodzinnej, miłej atmosferze, dalekiej od codziennej pogoni i zgiełku – czego nam wszystkim życzę.

**Mirosław Ganiec,**  
redaktor naczelny i wydawca



Z wielkim smutkiem żegnamy Aleksandra Domaradzkiego, naszego współpracownika, przyjaciela i nietuzinkową osobowość branży logistycznej i transportowej. Od wielu lat związany z tym sektorem zdobywał doświadczenia w firmach doradczych Ernst & Young oraz Pricewaterhouse-

Coopers w Wielkiej Brytanii, Australii i Polsce. Współtworzył firmę doradczą DGL Polska. Swoimi działaniami zawsze starał się rozwijać sektor logistyczny, budując w nim partnerskie relacje, dzieląc się swoimi doświadczeniami i wiedzą podczas licznych wydarzeń branżowych, w których uczestniczył. Jako ekspert poświęcał dużo uwagi i stawał na rozwój młodych adeptów branży TSL, wspierając ich i motywując w działaniach.

Prywatnie znany z zamiłowania do znaczków pocztowych, wielkiej pasji do rugby i ciemnego Guinnessa. Zapamiętamy go jako otwartego, zawsze uśmiechniętego i tryskającego humorem – czasem sarkastycznym, ale za to właśnie tak bardzo go lubiliśmy. Żegnaj Doma, będzie nam Ciebie brakowało.

## W numerze

### > Wydarzenia

Pod hasłem konsolidacji Wschodu z Zachodem ..... 6  
Spotkania transportowe – jesień 2015 ..... 12

### > Logistyka

Już nie cena, nie jakość, a korzystne położenie ..... 12  
Więcej niż partner dla sieci sklepów detalicznych ..... 18  
Sprzedaż przez duże S ..... 21  
Cała prawda o Świętym Mikołaju ..... 22  
Mniejsze koszty z optymalną paletą... 23  
Lekkie palety INKA ..... 23  
Budowanie zaufania w biznesie – współpraca ESA i TCL ..... 24  
Globalne usługi dla międzynarodowych klientów ..... 26  
Przedostatnie miejsce dla Polski ..... 28  
Kolejne inwestycje w grupie LGI Logistics Group International ..... 30  
URSA usprawnia swój proces logistyczny ..... 32  
Ekologistyka – moda czy obowiązek? ... 33  
Obowiązek wobec przyszłych pokoleń ... 36  
DB Schenker Logistics – Lider Odpowiedzialnego Biznesu ..... 38  
Bramy Efaflex w berlińskiej elektrociepłowni ..... 42

### > Systemy IT

Przygotowani na zmiany ..... 44  
Internet Rzeczy w transporcie ciężkim ..... 47

### > Transport drogowy

Znacznie mniej wykroczeń ..... 48  
Bezpłatna aplikacja mobilna viaTOLL ..... 50  
Nowe opłaty za przejazd drogami w Rosji ..... 52  
Nowy rekord polskiej gospodarki morskiej ..... 53

### > Transport kolejowy

PKP Cargo wraca do chemii i paliw ..... 54  
Brama na południe Europy ..... 58  
Pociągiem z Chin do Polski ..... 62

### > Powierzchnie magazynowe

Stały wzrost udziału w rynku ..... 64

### > Prawo

Kontrola w firmie transportowej. Podstawy prawne ..... 66  
Spedytor, przewoźnik umowny, przewoźnik – trzy polisy w jednym ..... 69  
Czy przy ustawowym prawie zastawu w transporcie można mówić o nadzabezpieczeniu? ..... 72



Czytaj również:



ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa  
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57  
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

#### Redaktor naczelny i wydawca

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

#### Zastępca redaktora naczelnego

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

#### Prenumerata

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

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

#### Dział reklamy i marketingu

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

#### Współpraca

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



#### Wydawca

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

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

www.kmg-media.pl





# Pod hasłem konsolidacji Wschodu z Zachodem



Już po raz trzeci w Warszawie, tym razem w dniach 4-6 listopada, odbyły się Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki TransPoland. To największe w tej części Europy wydarzenie w branży TSL.

Tegoroczne targi to 110 wystawców z 20 państw i przeszło 3300 uczestników. Odwiedzający to przede wszystkim przedstawiciele przedsiębiorstw produkcyjnych, dystrybucyjnych oraz importerów i eksporterów.

– Obserwujemy jak z każdą kolejną edycją rośnie ranga TransPoland, które już teraz są największym wydarzeniem dedykowanym branży TSL w tej części Europy – podkreślił podczas ceremonii otwarcia targów Paweł Konowalek, menedżer Targów TransPoland.

## Z pomocą ekspertów

Tegorocznej edycji, w ramach konferencji „Transport kluczowym ogniwem w wymianie handlowej Wschód – Zachód” towarzyszyło spotkanie 20 międzynarodowych izb handlowych. Konferencję podzielono na dwa bloki tematyczne. Podczas pierwszego omówione zostały warunki polityczne i gospodarcze dla prowadzenia działalności handlowej za wschodnią granicą UE. W części drugiej podjęto temat dystrybucji w Europie w zestawieniu z dystrybucją na wschodzie. Mówiono o zmianach i aktualnych trendach w korytarzach transportowych na linii Wschód-Zachód oraz o do-

brych i złych praktykach funkcjonowania transportu na Wschód.

Tegoroczną nowością było utworzenie specjalnych punktów informacji handlowej, które zaoferowały praktyczne wsparcie w zakresie wymiany handlowej z Rosją, Białorusią, Kazachstanem i Ukrainą. Dzięki temu eksperci pomagali wszystkim zainteresowanym dotrzeć do zagranicznych klientów oraz oferowali fachowe doradztwo rynkowe i obsługę prawną. Odwiedzający podkreślali, że eksperci poza umożliwieniem spotkań branżowych z kontrahentami podpowiadali jak promować produkty w poszczególnych krajach. Na pytania odpowiadały instytu-

– Jak przewieźć towary wobec embargo rosyjskiego? Czy na granicy z Kazachstanem wymagają tych samych dokumentów co na rosyjskiej? Potrzebuję pierwszych kontaktów w branży budowlanej i chemicznej. – To przykłady pytań, na które odpowiadało podczas targów.

## Debiuty i stałe pozycje

Debiutująca przed rokiem Strefa Służb pojawiła się także w tegorocznej edycji targów – w jej ramach przedstawiciele Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego i Policji udzielali darmowych porad, m.in.

## Z każdą kolejną edycją rośnie ranga TransPoland, które już teraz są największym wydarzeniem dedykowanym branży TSL w tej części Europy

cji certyfikujące i dopuszczające produkty do obrotu na rynkach, agenci i funkcjonariusze celni, spedytorzy oraz specjaliści od stosunków gospodarczych i planowanych zmian w handlu pomiędzy Unią Europejską i poszczególnymi państwami.

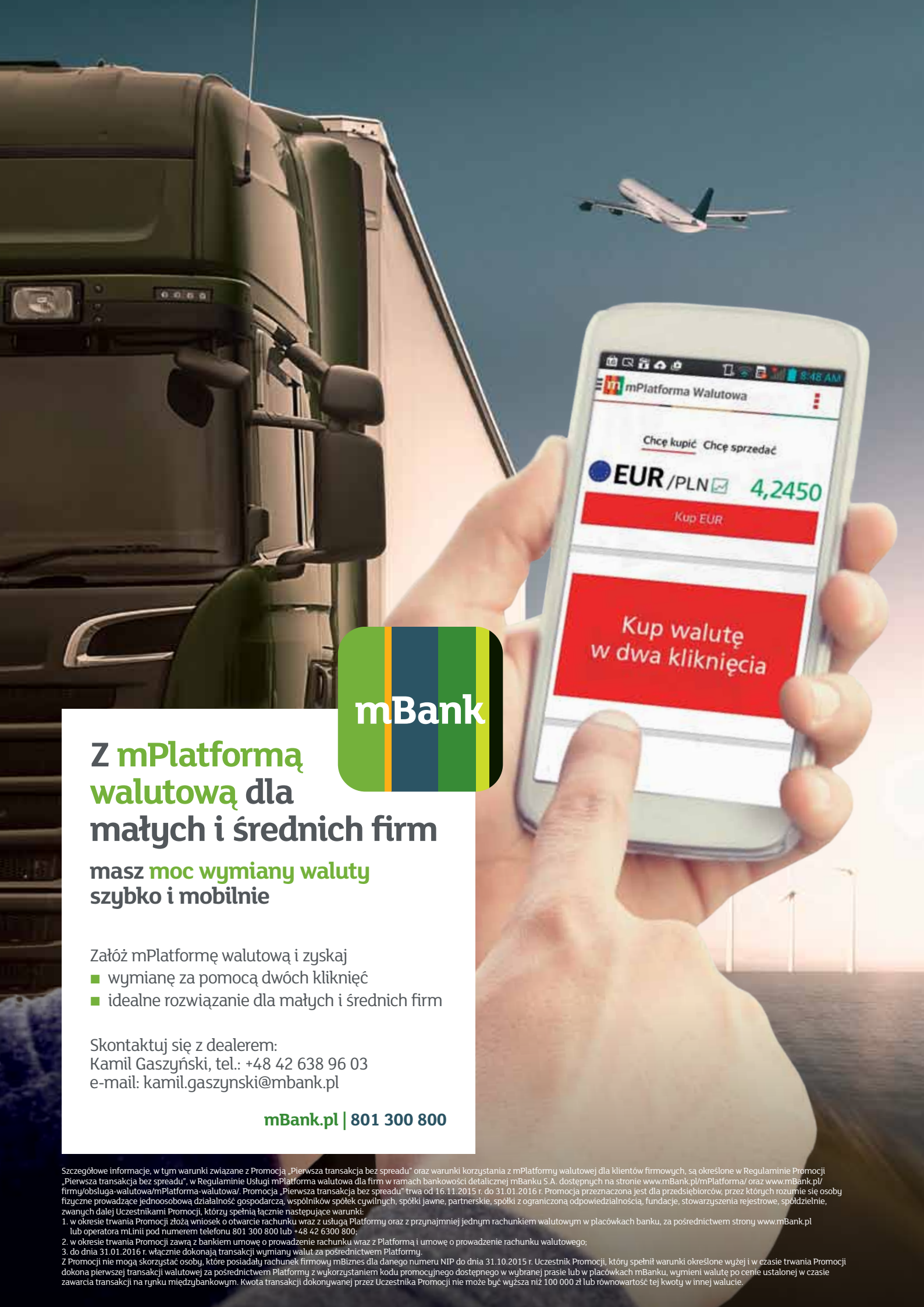
dotyczących najnowszych zmian w przepisach. Podczas pierwszego dnia poruszono także po raz pierwszy wątek rewizji pakietu drogowego na 2016 r. Nowością był plebiscyt „Przyjazny Pracodawca TSL”, którego wyniki ogłoszono podczas wieczornej gali TransPoland, w restauracji Belvedere. Wydarzenie to poprzedziło seminarium na temat wynagrodzeń w branży TSL, przygotowane przez redakcję portalu Pracujwlogistyce.pl. Podobnie tak jak w ubiegłych latach, w programie znalazły się „Spotkania Transportowe”, organizowane przez redakcję magazynów TSL Biznes i Truck & Van wraz z partnerami.

W ciągu trzech lat od debiutu targi urosły do rangi znaczącego wydarzenia dla całej branży TSL. Wśród wystawców znalazły się takie firmy, jak DB Schenker, DLS, DSV Road, Seifert, Optima Logistics, Port Gdańsk, czy Port Koper. – Uczestniczymy w TransPoland od pierwszej edycji i była to naszym zdaniem najlepsza odsłona, zarówno jeśli chodzi o frekwencję przy stoisku DKV, jak i ciekawą tematykę konferencji towarzyszących – podkreśla Barbara Kubaj, dyrektor Biura z DKV Euro Service Polska. ◀

KK



Podczas ceremonii inauguracyjnej symbolicznego przecięcia wstęgi dokonali: Łukasz Twardowski, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, Hubert Jednorowski z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Edward Strachan z ITE Group oraz Paweł Konowalek, menedżer Targów TransPoland



## Z mPlatformą walutową dla małych i średnich firm

masz **moc wymiany waluty** szybko i mobilnie

- Załóż mPlatformę walutową i zyskaj
- wymianę za pomocą dwóch kliknięć
- idealne rozwiązanie dla małych i średnich firm

Skontaktuj się z dealerem:  
Kamil Gaszyński, tel.: +48 42 638 96 03  
e-mail: [kamil.gaszynski@mbank.pl](mailto:kamil.gaszynski@mbank.pl)

**mBank.pl | 801 300 800**

Szczegółowe informacje, w tym warunki związane z Promocją „Pierwsza transakcja bez spreadu” oraz warunki korzystania z mPlatformy walutowej dla klientów firmowych, są określone w Regulaminie Promocji „Pierwsza transakcja bez spreadu”, w Regulaminie Usługi mPlatforma walutowa dla firm w ramach bankowości detalicznej mBanku S.A. dostępnych na stronie [www.mBank.pl/mPlatforma/](http://www.mBank.pl/mPlatforma/) oraz [www.mBank.pl/firmy/obsługa-walutowa/mPlatforma-walutowa/](http://www.mBank.pl/firmy/obsługa-walutowa/mPlatforma-walutowa/). Promocja „Pierwsza transakcja bez spreadu” trwa od 16.11.2015 r. do 31.01.2016 r. Promocja przeznaczona jest dla przedsiębiorców, przez których rozumie się osoby fizyczne prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą, wspólników spółek cywilnych, spółki jawne, partnerskie, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, fundacje, stowarzyszenia rejestrowe, spółdzielnie, zwanych dalej Uczestnikami Promocji, którzy spełniają łącznie następujące warunki:  
1. w okresie trwania Promocji złożyć wniosek o otwarcie rachunku wraz z usługą Platformy oraz z przynajmniej jednym rachunkiem walutowym w placówkach banku, za pośrednictwem strony [www.mBank.pl](http://www.mBank.pl) lub operatora mLinii pod numerem telefonu 801 300 800 lub +48 42 6300 800;  
2. w okresie trwania Promocji zawrzeć z bankiem umowę o prowadzenie rachunku wraz z Platformą i umowę o prowadzenie rachunku walutowego;  
3. do dnia 31.01.2016 r. włącznie dokonać transakcji wymiany walut za pośrednictwem Platformy.  
Z Promocji nie mogą skorzystać osoby, które posiadają rachunek firmowy mBiznes dla danego numeru NIP do dnia 31.10.2015 r. Uczestnik Promocji, który spełnił warunki określone wyżej i w czasie trwania Promocji dokona pierwszej transakcji walutowej za pośrednictwem Platformy z wykorzystaniem kodu promocyjnego dostępnego w wybranej prasie lub w placówkach mBanku, wymieni walutę po cenie ustalonej w czasie zawarcia transakcji na rynku międzybankowym. Kwota transakcji dokonywanej przez Uczestnika Promocji nie może być wyższa niż 100 000 zł lub równowartość tej kwoty w innej walucie.



## SPOTKANIA TRANSPORTOWE JESIEŃ 2015

Choć jesień tego roku wydawała się dla branży transportowej momentem względnej stabilizacji i spokoju, to jednak ważnych tematów do dyskusji i pogłębiania wiedzy nie brakuje. Podczas jesiennej edycji Spotkań Transportowych 2015 wróciliśmy do ważnych dla branży tematów. Było o tym, jak skutecznie rozliczać MiLoG, jak radzić sobie z pozwami o ryczałty. Nie zabrakło też tematów uniwersalnych, związanych z czasem pracy w transporcie, umowami i ubezpieczeniami. Mocny merytorycznie program sprawił, że w jesiennej edycji naszych czterech konferencji udział potwierdziło blisko tysiąc przewoźników, właścicieli firm transportowych i przedsiębiorców związanych z sektorem transportu drogowego. Zapraszamy na krótką fotorelację.



Przewoźnicy wciąż borykają się z pozwami o wypłatę zaległych ryczałtów, zgłaszanymi przez byłych pracowników. Jakie szanse ma przewoźnik w takim sporze? Jak poradzić sobie z tym problemem i jak się odpowiednio przygotować? Łukasz Chwalczuk z kancelarii prawnej Iuridica omówił praktyczne rozwiązania procesowe, które zwiększą szanse przewoźnika na wygraną przed sądem.



Przedstawiciele MAN Truck & Bus przybliżyli przewoźnikom ekonomiczne korzyści, wynikające z eksploatacji modelu TGX Efficient Line 2.



Piotr Michalak i Sławomir Macuga z Trans.eu przedstawili innowacyjne funkcjonalności Systemu Trans.eu, skrojone na miarę potrzeb przewoźników i spedytorów. Przyspieszają one pracę, pozwalają na zautomatyzowanie procesów oraz zwiększenie transparentności w relacjach między załadowcą a firmą transportową.



Ewa Zawadzka i Michał Zygmunt przybliżyli przewoźnikom zalety wynikające z korzystania z elastycznych rozwiązań Transporeon. Wybierając rozwiązanie online lub w pełni zintegrowane z własnym systemem spedycyjnym, zarówno przewoźnik, jak i zleceniodawca, mogą ograniczyć swoje koszty operacyjne, przyspieszyć przepływ informacji oraz zminimalizować ryzyko błędów i pomyłek.



Renomowani załadowcy w Europie coraz częściej współpracują tylko ze sprawdzonymi, bezpiecznymi przewoźnikami. ISO 28000 to rozwiązanie najłatwiej dostępne i dedykowane dla transportu. Piotr Roczniak z Trans 28000 wskazał, w jaki sposób przewoźnicy mogą uzyskać ten certyfikat i jakie możliwości otwiera on przed firmami transportowymi – pozwala konkurować bezpieczeństwem i jakością, a nie ceną. Jest więc szansą na pozyskanie nowych kontrahentów i lepsze stawki.



Jak ograniczyć wydatki na paliwo dzięki olejom silnikowym? Maciej Marcinowski z ExxonMobil Poland pokazał zalety właściwego doboru olejów wysokiej jakości do pojazdów użytkowych. Z okazji 90-lecia marki Mobil Delvac na uczestników konferencji czekała też słodka niespodzianka.



W europejskim prawie istnieje regulacja, która przyznaje wierzycielowi uprawnienie do dochodzenia od dłużnika rekompensaty kosztów windykacji. Jak wygląda to na gruncie prawa polskiego? Kiedy i od kogo możemy dochodzić rekompensaty? Szczegóły przedstawił Artur Martynów z Transinkasso.



Wciąż nie ma jasnych wskazówek, dotyczących sposobu zaliczania poszczególnych składników polskiego wynagrodzenia do kwoty 8,5 euro, wynikającej z niemieckiej ustawy MiLoG. Czy i w jakim zakresie można zaliczać dietę albo ryczałt za noclegi? Czy do pensji minimalnej wchodzi dodatki pracownicze, premie czy wynagrodzenie za pracę w nadgodzinach? Temat omówiony przez Annę Widuch z kancelarii prawnej Translawyers wywoływał wiele pytań zarówno na forum, jak i w kuluarach.



Czy wszystkie spotykane w zleceniach przewozowych zastrzeżenia kar umownych są ważne? Czy za opóźnienie można naliczyć karę umowną? Jak uchylić się od niektórych zapisów zlecenia transportowego w zakresie kar umownych przy zawieraniu umowy przewozu? W jakich sytuacjach przewoźnik nie ma obowiązku zapłaty ważnie zastrzeżonej kary umownej? Na ile skuteczna jest kara umowna zawarta w klauzuli antykonkurencyjnej? Kiedy i jak można żądać zmniejszenia ważnie zastrzeżonej kary umownej – o tym wszystkim kompleksowo opowiadała Joanna Jarosz – Żugaj, adwokat i partner w JZP Kancelaria Adwokacka.

Niemieckie służby celne przeprowadziły już kilka kontroli sprawdzających wypełnianie obowiązków MiLoG przez polskie przedsiębiorstwa. Czy zostały nałożone kary? Czy firmy transportowe prawidłowo wypełniają dokumenty? Łukasz Włoch z firmy OCRK podczas prezentacji przedstawił odpowiedzi na wiele podobnych pytań.



Anna Kabus z Tacholab odświeżyła i kompleksowo usystematyzowała zagadnienia ewidencji czasu pracy kierowców



Marcin Fornal z Euromaster wskazał, jak obniżyć koszty funkcjonowania floty transportowej przez pryzmat ogumienia. Czy zawsze właściwie liczymy rzeczywiste koszty zakupu i serwisowania opon, ale też obsługi awarii czy kar za opóźnienia, będące właśnie następstwami awarii opon? Prelegent wskazał cały szereg rozwiązań i dobrych praktyk w zarządzaniu swoim parkiem opon.



Andrzej Górkiewicz, kierownik Floty ESA Logistika podsumował, jakie są główne oczekiwania przewoźników wobec operatorów logistycznych bądź spedycji. Pokazał też, jak przewoźnicy i operatorzy powinni budować swoją długofalową współpracę, jakie korzyści odnoszą obydwie strony i gdzie są pola do rozwoju wzajemnych relacji.

Udział polskich firm w transporcie międzynarodowym szacuje się na 24 procent. Oznacza to, że jesteśmy liderami europejskiego rynku transportowego. Mimo tego na zachodzie Europy jesteśmy kojarzeni przede wszystkim z niską ceną usług, a nie wysoką jakością ich wykonywania. Wynika to m.in. ze znikomej promocji polskiego transportu za granicą i walki pomiędzy samymi przewoźnikami. Leszek Luda i prowadzona przez niego Polska Unia Transportu chce to zmieniać, stąd m.in. pomysł utworzenia Klastra Otwartego, o którym opowiadał prelegent. Znajdą się w nim wyselekcjonowane firmy transportowe z dostępem do intratnych zleceń, które promowane będą za granicą, jako przedstawiciele polskiej elity transportowej.



Czy jednoosobowa działalność gospodarcza albo spółki cywilne powinny w branży transportowej odejść do lamusa? Czy spółki kapitałowe są lepszym dostosowaniem do bieżących realiów rynku transportowego i odpowiednim zabezpieczeniem interesów właścicieli? Agata Kowalska z Kancelarii Transportowej LegalTrans omówiła charakterystykę różnych form prawnych, przedstawiła aspekty prawne i podatkowe, związane z różnymi formami prowadzenia działalności transportowej i podpowiadała, które rozwiązania sprawdzą się najlepiej.



W jakim stopniu wina nadawcy wpływa na odpowiedzialność przewoźnika, jego ubezpieczyciela i relacje pomiędzy stronami umów, jakie są możliwości ubezpieczenia ładunków na czas transportu oraz jak postępować w przypadku powstania szkody z winy nadawcy – mówił o tym Jerzy Różyk z Kancelarii Brokerskiej CDS Odszkodowania

Tematy związane z prawidłowym rozliczaniem czasu pracy kierowców zawsze wzbudzają zainteresowanie wśród uczestników. Mariusz Hendzel z Kancelarii Transportowej ITD-PIP zwrócił uwagę na potrzebę właściwego edukowania kierowców i przygotowania im gotowych procedur na niektóre wydarzenia. Dzięki temu dokumentacja prowadzona będzie przejrzysto i kompletnie, co znacząco zwiększy szansę na uniknięcie kar ze strony organów kontrolnych. Prelegent pokazał też przewoźnikom, jak prostymi metodami, wynikającymi z zapisów prawnych o jeździe w zespołach, można wydatnie zwiększyć efektywność działalności transportowej.



Konferencje we wszystkich czterech jesiennych lokalizacjach cieszyły się dużym zainteresowaniem przewoźników



Jesienniej edycji Spotkań towarzyszył MAN Efficient Line 2 ze specjalną naczepą, będącą interaktywnym muzeum mobilnym historii marki MAN, świętującej w tym roku stulecie produkcji pojazdów użytkowych.



Kwestie pracownicze w branży transportowej od razu kojarzą się z odpowiednim rozliczaniem czasu pracy kierowców, a od niedawna również z minimalnymi płacami w niektórych krajach Europy. Jednak na przewoźniku, jako pracodawcy, ciąży też inne obowiązki, uwzględniające specyfikę działalności transportowej. Dr Justyna Nowakowska-Gancarz przedstawiła najczęściej stosowane formy zatrudnienia i obowiązki pracodawcy związane z podróżami służbowymi kierowców. Prelegentka udzieliła też wskazówek, jak zabezpieczyć się przed roszczeniami kierowców przed Sądami Pracy i omówiła planowane zmiany w kodeksie pracy.

Stoiska informacyjne partnerów cieszyły się dużym zainteresowaniem uczestników konferencji. Taka forma obecności na Spotkaniach Transportowych to okazja do nawiązywania i rozwijania bezpośrednich kontaktów z przewoźnikami i menedżerami transportu.



# SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2016

**Już dziś zarezerwuj czas i zgłoś swój udział w wiosennej edycji!**

Aktualne zmiany na polskiej scenie politycznej z pewnością przełożą się również na zmiany w obszarach związanych i dotyczących branży transportowej. Czy pojawią się nowe akty prawne albo odmienna interpretacja dotychczasowych? Czy zmieni się organizacja resortu i struktura służb kontrolnych? Jak będzie reagować otoczenie biznesowe? Z drugiej strony możemy spodziewać się dynamicznych zmian również w transporcie europejskim, realizowanym przecież w dużej mierze przez nasze, polskie firmy przewozowe.

Przyszły rok z pewnością będzie dynamiczny. Dziś nikt nie zna szczegółów zmian. My wiemy, że będziemy trzymali rękę na pulsie i wiosną dostarczymy Wam aktualnych informacji, pomocnych w prowadzeniu działalności transportowej. Podczas kolejnej edycji Spotkań Transportowych, wspólnie z licznymi ekspertami jak zwykle przybliżymy ostatnie i nadchodzące zmiany prawne, podpowiemy, jak rozwiązywać bieżące problemy i wskażemy, jak unikać ich w przyszłości. Podpowiemy też, na co nowego i ciekawego warto zwrócić uwagę. Zachęcamy do kontaktu z redakcją i zgłaszania problemów oraz tematów, które powinniśmy poruszyć podczas konferencji.

## Budujmy sieć kontaktów branży transportowej

Spotkania Transportowe to nie tylko merytoryczna konferencja, ale również doskonała okazja do nawiązywania bezpośrednich kontaktów w branży. Dlatego zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chciałyby zaprezentować swoją ofertę i rozwiązania podczas Spotkań Transportowych. Do udziału zachęcamy też

Wiosną tradycyjnie odwiedzimy osiem polskich miast:



- 1 marca – WARSZAWA
- 8 marca – KATOWICE
- 15 marca – BIAŁYSTOK
- 22 marca – POZNAŃ
- 5 kwietnia – WROCŁAW
- 12 kwietnia – LUBLIN
- 19 kwietnia – GDAŃSK
- 26 kwietnia – KRAKÓW

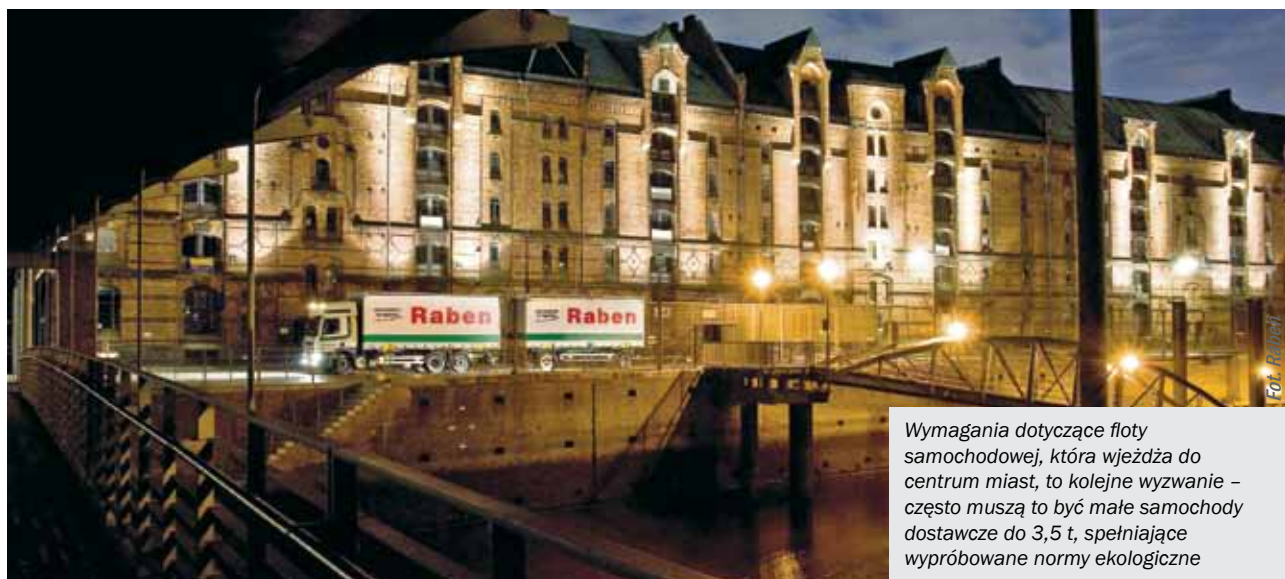
Spotkania odbywają się w godzinach 9:00 - 17:00

Przewoźników i menedżerów transportu drogowego zapraszamy do BEZPŁATNEGO udziału w Spotkaniach Transportowych. Wystarczy zarejestrować się na stronie [www.tsl-biznes.pl/spotkania](http://www.tsl-biznes.pl/spotkania), na której będziemy umieszczali aktualne informacje dotyczące najbliższej edycji Spotkań Transportowych 2016.

firmy logistyczne, spedycyjne i dystrybucyjne, które poszukują przewoźników do współpracy z całą Polską lub z konkretnego regionu. Z przyjemnością udzielimy szerszych informacji o możliwości prezentacji podczas jednego lub kilku spotkań. Zapraszamy do kontaktu: [promocja@kmg-media.pl](mailto:promocja@kmg-media.pl)

### Partnerzy Spotkań Transportowych Jesień 2015





Wymagania dotyczące floty samochodowej, która wjeżdża do centrum miast, to kolejne wyzwanie – często muszą to być małe samochody dostawcze do 3,5 t, spełniające wypróbowane normy ekologiczne

## Już nie cena, nie jakość, a korzystne położenie

Polacy od lat chętnie korzystają z sieci handlowych, jednak kryterium ich wyboru zmienia się i to bardzo szybko. Najpierw była nim cena, z czasem do niej dołączyła jakość produktów. A teraz, jak wynika z badań przeprowadzonych przez firmę doradczą OC&C Strategy Consultants, najważniejsza jest bliskość sklepu miejsca zamieszkania lub pracy. Tak twierdzi 33% respondentów. Najwyżej natomiast cenimy ofertę Allegro – w tym wypadku produkt wybieramy siedząc przed komputerem, a dostarczany jest w wybrane przez nas miejsce. Czy taka zmiana kryterium wyboru sieci wpływa na branżę logistyczną?

Niewątpliwie świadczy to o rosnącej popularności handlu internetowego, o którym w kontekście logistyki pisaliśmy w poprzednim numerze. Natomiast preferencje klientów sprawiają, że sieci szukają lokalizacji, które do niedawna nie były w ich zainteresowaniu. Mamy już Biedronkę na Nowym Świecie i na Dwor-

cu Centralnym w Warszawie, a placówkę Carrefour przy Małym Rynku w Krakowie. Rozwija się sieć Tesco Express i Carrefour Express (ponad 500 podmiotów franczyzowych) – sklepów niewielkiego formatu, ale znajdujących się na osiedlach lub w biurach. A muszą one walczyć o klienta, bo jak wynika z badań, Polacy są bardzo

ta jest otwieranie internetowego kanału dystrybucji i dostarczanie zamówionego towaru do domu. Z sieci spożywczych taką usługę udostępnia Alma, Auchan, Piotr i Paweł oraz Tesco, a z odzieżowych m.in. 5-10-15. A ponieważ jest coraz więcej klientów kupujących online, to i inne sieci będą do nich dołączać.



Większość sieci wymaga dostaw na ściśle określonej godzinie – względnie w bardzo wąskich oknach czasowych

### Nastawienie sieci na rozwój sklepów małopowierzchniowych ma spory wpływ na logistykę, gdyż małe powierzchnie wymagają częstych dostaw, gdzie asortyment towarów jest spory, a oferta jest podobna do siebie.

nielojalni wobec sieci i aby być blisko konsumentów i utrzymać ich przy sobie, sieć musi dysponować 450-500 sklepami. Kryterium to spełniają tylko cztery z nich: Żabka (2600), Biedronka (2550), Lidl (540) i Tesco (450). Inną metodą zdobycia klien-

Nowy pomysł na prowadzenie biznesu ma IKEA, która w Wielkiej Brytanii rozpoczęła test małych sklepów – *order and collect points*. Asortyment dostępnych w nim towarów jest dużo mniejszy, jednak wybrane z katalogu produkty można

zamówić i odebrać potem na miejscu. Czy to jest przyszłość sieci? Tego dowiemy się w ciągu najbliższych lat.

### Mało, ale często

Nastawienie sieci na rozwój sklepów małopowierzchniowych ma spory wpływ na logistykę, gdyż małe powierzchnie wymagają częstych dostaw, gdzie asortyment towarów jest spory, a oferta jest podobna do siebie. Potwierdza to Ewa Orzechowska z Frigo Logistics sp. z o.o., której zdaniem zlecenia transportowe są coraz częstsze i mniejsze, a wymagania operacyjne określone wskaźnikami logistycznymi nadal najczęściej na poziomie światowym.

Paweł Rymarowicz, dyrektor operacyjny w spółce Raben Polska rozwija temat. – *W zależności od rodzaju sieci zróżnicowane są częstotliwości dostaw i procesy zarządzania odbiorem towarów. Każda z rodzaju sieci różni się bowiem nie tylko powierzchnią punktów handlowych czy magazynowych, ale również wielkością i rozdrobieniem oferty produktów. Obsługa punktów detalicznych typu convenience oznacza dostarczanie*



### Różne wymagania

Paweł Rymarowicz, dyrektor operacyjny w spółce Raben Polska

Obsługa sieci, praktycznie wszystkich rodzajów jest bardzo wymagająca. Każda z nich ma swoje specyficzne wymagania, którym dostawcy transportowi, chcąc realizować zlecenia, muszą sprostać. I nie mówimy tu tylko o dostawie na dzień. Operator logistyczny, współpracujący z dostawcą

czy z siecią, musi być elastyczny i terminowy. Powszechnym wymaganiem jest bowiem dostawa godzinowa. Należy ją rozumieć jako podporządkowanie się oknom czasowym, czyli wyznaczonym przez daną sieć określonym godzinom w ciągu dnia, kiedy ma być dostarczony towar. Z tym, że również przybycie przed wyznaczonym czasem ponosi za sobą negatywne konsekwencje dla dostawcy.

Dodatkovymi wymaganiami stawianymi firmom transportowym jest też sposób rozmieszczenia palet na naczepie (dla przykładu – należy ustawiać palety wzdłuż, a nie w poprzek – by ułatwić rozładowywanie ich już u odbiorcy – w sklepie czy magazynie centralnym). Co więcej, bardzo istotna jest także kolejność ładowania towaru na samochód. Wybrane sieci oczekują również, że rozładunku dokona kierowca, a nie ich pracownik, co również jest elementem pojęcia „elastyczność”, którą musi charakteryzować się operator logistyczny. Ich wytyczne dotyczą często także rodzaju zabudowy naczepy (wymagane są dostawy towaru w naczepie o zabudowie trwałej, a nie plandece). Sieci handlowe mają swoje wytyczne odnośnie do obrotu dokumentów (list przewozowy, WZ) oraz palet.

 TimoCom.

# Wesołych Świąt

Święta Bożego Narodzenia to czas radości i refleksji. W tych wyjątkowych dniach życzymy wszystkim wielu cudownych chwil, pełnych wytchnienia i rodzinnego ciepła. A w Nowym Roku fascynujących wyzwań i sukcesów w ich realizacji!

Naszym Klientom życzymy także wielu intratnych zleceń zawartych przy pomocy nowego Messengera TimoCom!

Teraz także dostęp mobilny!



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



## To co najważniejsze

Jacek Łubniewski, dyrektor ds. kluczowych klientów w DB Schenker Logistics

Trzy podstawowe potrzeby sieci handlowych to: terminowość, elastyczność i wykorzystywanie zaawansowanych rozwiązań informatycznych.

W przypadku terminowości chodzi zwłaszcza o podporządkowanie się oknom czasowym, czyli wyznaczonym przez daną sieć określonym godzinom, w których ma być dostarczony towar. Godziny bywają bardzo różne. Jedna sieć może wymagać dostarczenia do godz. 11.00, inna z kolei dopiero po 23.00. Zdarza się, że operator musi się „zmieścić” z dostawą w ciągu jednej godziny w trakcie dnia. Okna czasowe oznaczają, że towar nie może być dostarczony ani przed czasem, ani po czasie.

Operator, który chce spełnić wymagania sieci, musi być elastyczny. Przykładowo, możliwość dostarczenia przesyłek

dopiero po 23.00 oznacza konieczność przechowywania towarów w magazynie, a zatem dodatkowe koszty. Z kolei dostawa do godz. 11.00 do kilkunastu centrów dystrybucyjnych wymaga dobrego zarządzania kompletowaniem towaru i wyjazdami samochodów. Dlatego bardzo ważna jest przede wszystkim elastyczność i dostosowywanie się do konkretnych potrzeb klienta.

Sieci handlowe oczekują wykorzystywania zaawansowanych rozwiązań informatycznych i integracji systemów IT. Wymagają bieżącej informacji o swoich przesyłkach – o tym, co będzie dostarczone, w jakiej ilości, czy towar będzie dowieziony w oznaczonym oknie czasowym i na jakim jest etapie dostawy. Sieciom zależy na równomiernym rozłożeniu dostaw produktów i dostępie do pełnej informacji, dlatego w ich obsłudze liczy się sprawny obieg dokumentów, kompletna dokumentacja i elektroniczna wymiana danych.

*mniejszego asortymentu towaru, ale z większą częstotliwością, zwykle pod konkretne zamówienie danego sklepu. Tego rodzaju placówki mieszczą się w centrach miast czy galeriach handlowych, do których duże ciężarówki mają zakaz wjazdu – tłumaczy. – Z kolei do sklepów wielkopowierzchniowych towar dostarczany jest rzadziej (np. 2-3 razy w tygodniu), a jego ilość jest określona wcześniej. Te jednostki dysponują zwykle dużym zapleczem magazynowym. Często spaletyzowany towar dostarczany jest tu bezpośrednio od dostawcy – kontynuuje.*

Wymagania dotyczące floty samochodowej, która wjeżdża do centrum miast, to

kolejne wyzwanie – często muszą to być małe samochody dostawcze do 3,5 t, spełniające wypróbowane normy ekologiczne.

Na dodatek każda z sieci ma swoje dodatkowe obostrzenia.

## W zależności od rodzaju sieci zróżnicowane są częstotliwości dostaw i procesy zarządzania odbiorem towarów. Każda z rodzaju sieci różni się bowiem nie tylko powierzchnią punktów handlowych czy magazynowych, ale również wielkością i rozdrobnieniem oferty produktów.



## Konsolidacja pickingu tak, ale rozładunek sekwencyjny

Łukasz Popowski, specjalista ds. rozwoju biznesu w Fiege

Obsługa sieci handlowych wymaga od operatora pełnego zaangażowania zasobów i doświadczenia. FIEGE obsługuje zarówno sieci detaliczne jak i hurtowe w różnych branżach – m.in. spożywczej, farmaceutycznej, oponiarskiej.

Przy ich obsłudze niezwykle istotny jest zasób doświadczeń. Doświadczenia pozyskane w trakcie obsługi jednej sieci mogą być w dosyć łatwy sposób wykorzystane przy obsłudze kolejnej. Jest to zasługa zbliżonych wymagań poszczególnych sieci. Dodatkowo, w niektórych przypadkach można wykorzystać efekt synergii – zarówno na magazynie jak i podczas transportu. Przykładowym oraz najczęściej stosowanym rozwiązaniem jest konsolidacja *pickingu* pod kątem dwóch lub więcej sieci handlowych, których punkty znajdują się w tym samym rejonie. Podobna sytuacja ma miejsce w transporcie w przypadku mniejszych zamówień, gdzie w dany rejon wysyłana jest jedna naczepa, która rozładowana jest sekwencyjnie w poszczególnych punktach. Warto w tym miejscu pamiętać o jednym bardzo istotnym warunku, który musi zostać spełniony, aby taki transport był możliwy – godziny awizacji muszą być odmienne i dobrane w taki sposób, aby różnica uwzględniała czas rozładunku i czas przejazdu.

## Odmienne standardy

Wiele sieci ma podobne formaty, nie oznacza to jednak, że ich obsługa wygląda tak samo. Każda z nich, w ciągu wielu lat funkcjonowania na różnych rynkach wypracowała swoje standardy. – *Rozwiązania logistyczne poszczególnych sieci bardzo się różnią. Są sieci spożywcze, które mają jeden magazyn centralny, inne mają takich magazynów kilka albo kilkanaście. Z nich towar trafia często bezpośrednio na półkę. W sklepach tych sieci zazwyczaj nie ma części magazynowej. Towar jest przygotowywany z uwzględnieniem codziennych zamówień* – podkreśla Jacek Łubniewski, dyrektor ds. kluczowych klientów w DB Schenker Logistics.

Łukasz Popowski, specjalista ds. rozwoju biznesu w Fiege, uważa, że mimo wielu podobieństw każda sieć handlowa musi być traktowana indywidualnie. – *O ile trzon wymagań jest względnie taki sam niezależnie od branży, to po zejściu na poziom detali różnice stają się bardzo widoczne. Przykładowo – wymaganie*

odnośnie pełnego śledzenia przesyłek może oznaczać zarówno punktowe przesyłanie informacji o stanie dostawy (Pojazd załadowany, Pojazd w ruchu, Pojazd oczekujący na rampie etc.) jak i konieczność ciągłego przesyłania informacji (wykorzystanie nadajników GPS i sieci telefonii komórkowej). W pierwszym przypadku wdrożenie rozwiązania jest stosunkowo proste i szybkie. W drugim zaś szybkość wdrożenia niesie za sobą poważne koszty. Podobnych przykładów można podać więcej, a całość sprowadza się do różnic w rozumieniu niektórych pojęć. To co dla jednej sieci jest opcjonalnym elementem wnoszącym wymierną wartość dodaną, dla drugiej może być absolutnym minimum, którego brak spełnienia oznacza poważne problemy dla całego łańcucha dystrybucji – rozwija temat.

### Asortyment i rodzaj klienta

Na obsługę sieci rzutuje przede wszystkim asortyment towarów jaki ma być w nich dostępny – inaczej wygląda obsługa sieci z produktami budowlanymi, a inaczej



### Od handlu tradycyjnego do internetowego

Jacek Zacharewicz, prezes Alfa Projekt

Jak pokazują statystyki „czarnego piątku” zakupy w internecie przeżywają dynamiczny rozwój (25% wzrostu rok do roku). Jednocześnie dostrzeżony został w tym samym okresie spadek wizyt w sklepach tradycyjnych. To pokazuje jak ważne jest, aby firmy kurierskie i logistyczne potrafiły zyskownie obsługiwać sektor e-commerce. Obserwujemy to od wielu lat i cieszy nas to, że nasi klienci także to dostrzegli. Dzięki dobrze dobranym narzędziom IT wspierającym procesy operacyjne, możliwe jest dla firm kurierskich i logistycznych osiągnięcie zyskowności na satysfakcjonującym poziomie. Reguły gry się zmieniły i bez sprawności operacyjnej, cyfryzacji i automatyzacji operacji nie można wygrać. Potencjał rozwoju dla firm logistycznych widoczny jest także w modelu *click & collect*, który staje się coraz popularniejszy. To także jest pochodną dynamicznego rozwoju handlu elektronicznego. Z punktu widzenia klienta sklepu internetowego i zarazem odbiorcy końcowego przesyłki widoczny jest trend w kierunku wykorzystania urządzeń mobilnych.

z odzieżą. – Sieci budowlane zaopatrywane są często z centralnego magazynu, dużo jest także dostaw bezpośrednich, realizowanych przez operatorów logistycznych i dostawców. W tym drugim przypadku chodzi zazwyczaj

o transport większej liczby palet. Jako przykład mogą tu posłużyć towary zamawiane w większych ilościach, stosunkowo niedrogie, których nie oplaca się dostarczać za pośrednictwem magazynów centralnych



## Droga do doskonałości pomiędzy Tobą a Twoimi klientami

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

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



Jeżeli firma specjalizuje się w transporcie zamówień od różnych dostawców do danej sieci handlowej to wszystkie zamówienia, często w niewielkich ilościach, są konsolidowane i dostarczane na wybraną godzinę do wyznaczonego miejsca

Fot. arvato

## O ile trzon wymagań jest względnie taki sam niezależnie od branży, to po zejściu na poziom detali różnice stają się bardzo widoczne.

*i operator może je przewieźć bezpośrednio do sklepu – mówi Jacek Łubniewski.*

Jednak, choć wyzwania stawiane przed operatorem różnią się w zależności od branży, to jednakże można wyróżnić kilka punktów wspólnych związanych z obsługą sieci. Podkreśla to Łukasz Popowski. – *Główną cechą wspólną jest terminowość i odpowiednie warunki dostawy. Większość sieci wymaga dostaw na ściśle określonej godzinę – względnie w bardzo wąskich oknach czasowych. Nie można również zapominać o bardzo wysokich wskaźnikach jakości na*

*poziomie niekiedy 99,99%. Osiągnięcie tych wskaźników jest uzależnione od właściwego zaprojektowania procesów magazynowych i sieci dystrybucji. Czynnikiem sprzyjającym*

## Rozwiązania logistyczne poszczególnych sieci bardzo się różnią. Są sieci spożywcze, które mają jeden magazyn centralny, inne mają takich magazynów kilka albo kilkanaście.



Sieci budowlane zaopatrywane są często z centralnego magazynu, dużo jest także dostaw bezpośrednich, realizowanych przez operatorów logistycznych i dostawców. W tym drugim przypadku chodzi zazwyczaj o transport większej liczby palet

*w tym przypadku jest skala operacji oraz wykorzystanie krzywej uczenia – wyjaśnia specjalista Fiege.*

Jeżeli natomiast firma specjalizuje się w transporcie zamówień od różnych dostawców do danej sieci handlowej, jak to jest w wypadku Raben Polska, to zamówienia, często w niewielkich ilościach, są konsolidowane i dostarczane na wybraną godzinę do wyznaczonego miejsca. Co to oznacza w praktyce? – *Towar do tej samej wybranej sieci handlowej nie jest przywożony przez 50 różnych dostawców, gdyż dzięki ich współpracy z Raben Polska, transport ich produktów jest łączony i zarządzany przez nas. Do centrum dystrybucyjnego czy sklepu przyjeżdża zatem, w wyznaczonym oknie czasowym, samochód ciężarowy Raben. To ułatwia pracę nie tylko samej sieci handlowej, ale również tym dostawcom. Nie muszą oni uzyskiwać kolejno godzin awizacji i każdorazowo oczekiwać na rozładunek na terenie placówki handlowej. W tym modelu współpracy staje się częścią naszych zdań – wyjaśnia Paweł Rymanowicz z Raben Polska. A należy dodać, że spółka Raben Polska obsługuje większość rodzajów działających w Polsce sieci handlowych. Są to zarówno sieci skupiające markety budowlane (tzw. DIY) czy wyposażenia wnętrz, jak również sklepy drogerijne, a także spożywcze. Wśród tych ostatnich wymienić trzeba zarówno hipermarkety, jak i sklepy typu convenience. Także ma-*

gazyny centralne wymienionych sieci są obsługiwane przez tą polską spółkę.

Dla wielu operatorów logistycznych to sieci lub zarówno sieci jak i producenci towarów są klientami. Inni, jak DB Schenker Logistics, współpracują przede wszystkim z producentami, dystrybutorami czy importerami towarów różnych branż. W ich imieniu dostarczają towary do sklepów sieci różnych rodzajów, ale nie są one klientem, z którym zawarły umowę.

## Doświadczenie dużym atutem

Dla dużej grupy operatorów logistycznych obsługa sieci handlowych od lat jest *core businessem*. Przykładem jest firma FM Logistic, która od lat współpracuje z Auchan, Carrefour, IKEA, czy JYSK.

Długoletnie doświadczenie w tej branży wpłynęło na to, że operator wygrał w zeszłym roku przetarg na obsługę Makro Cash & Carry Polska. Choć, jak zaznacza Paweł Popowski z Fiege – w przypadku sieci handlowych wyróżnić można kilka

zadowolona klienta – mówi Jacek Łubniewski z DB Schenker Logistics. Paweł Rymanowicz z Raben Polska dodaje, że – mimo, szeregu wspomnianych różnic, sieci handlowe mają także wspólne cechy. Zwykle działają one zarówno w centrach miast, jak

**Jeżeli natomiast firma specjalizuje się w transporcie zamówień od różnych dostawców do danej sieci handlowej, jak to jest w wypadku Raben Polska, to wszystkie zamówienia, często w niewielkich ilościach, są konsolidowane i dostarczane na wybraną godzinę do wyznaczonego miejsca.**

równoważnych czynników decydujących o wyborze danego operatora logistycznego. Czynniki te to przede wszystkim cena usługi i jej jakość. Jednak niebagatelne znaczenie ma również doświadczenie w prowadzeniu danego typu operacji – jest niejako potwierdzeniem obietnicy o zachowaniu jakości.

To, że doświadczenie uzyskane przy obsłudze jednej sieci przydaje się we współpracy z inną, potwierdzają inni operatorzy. – Dzięki pracy dla sieci znamy proces: pracownicy i współpracujący z nami kierowcy dokładnie wiedzą jak powinno wyglądać przyjęcie towaru, zapakowanie i etykietowanie palety. Wiemy, jakie informacje powinny się znaleźć na liście przewozowym, które z tych informacji są szczególnie istotne dla sieci. Wszystkie te czynniki mają wpływ na terminowość, która jest jednym z kluczowych czynników

i na ich obrzeżach (centra dystrybucyjne). Obsługa jednego rodzaju sieci handlowej daje operatorowi ogromne doświadczenie, które procentuje w pozostałych przypadkach. Sieci są zwykle zarządzane w zbliżony sposób, stąd też poznanie tych zasad sprawia, że łatwiej jest zrozumieć specyfikę tego biznesu i jego potrzeb. Zdobyta praktyka daje możliwość ograniczenia ryzyka. A z punktu widzenia sieci ważne jest by współpracować z takim operatorem, który jest równocześnie konsultantem i potrafi zoptymalizować dany proces logistyczny.

Doświadczenie jest jednym z elementów, który jest brany pod uwagę przy wyborze operatora przez różne sieci. Dlaczego tak się dzieje? – Doświadczenie wpływa na pozostałe czynniki, którymi są szeroko rozumiana elastyczność i terminowość. Duże znaczenie ma także indywidualne podejście do klienta i szybkie reagowanie



Jedną z metod zdobycia klienta jest otwieranie internetowego kanału dystrybucji i dostarczanie zamówionego towaru do domu

na zmiany sytuacji gospodarczej. Niezmiernie ważnymi są też rozwiązania IT, gdyż dla klienta istotny jest stały, bieżący dostęp do informacji o przesyłkach. Jednak w usługach, oprócz tych wszystkie wymienionych wymagań klienta, jednym z istotnych czynników, które docelowo rzutują na współpracę, jest profesjonalny i chętny do pracy zespół ludzi. To kryterium jest trudne do sprawdzenia na etapie ofertowania. Jest jednak szybko weryfikowane podczas trwającej współpracy – wyjaśnia Paweł Rymanowicz, który uważa również, że efekt synergii wykorzystywany jest przez firmy logistyczne nie tylko w obszarze obsługi jednej sieci i zdobyte doświadczenia służą do obsługi kolejnej. Taki efekt dotyczyć może połączenia transportu z magazynowaniem czy obsługą magazynu centralnego. ◀

Elżbieta Haber



KOGA

Przystań biznesu.  
Wypłynij na szerokie wody.

Centrum Administracyjno-Usługowe KOGA, ul. prof. Witolda Andruszkiewicza 5, 80-601 Gdańsk  
Nowoczesne powierzchnie biurowe na terenie morskiego Portu Gdańsk –  
zaplecze głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk  
Wynajem biur: office@investgda.pl, +48 58 722 03 10

Wielu klientów Spedimex obsługuje kompleksowo jako 3PL operator. Wykonujemy wszystkie operacje związane z odbiorem towarów od dostawców klientów, aż do dostarczenia towaru na półkę sklepową



www.spedimex.pl

## Więcej niż partner dla sieci sklepów detalicznych

W obsłudze sieci handlowych specjalizują się duzi operatorzy logistyczni, dysponujący odpowiednim zapleczem i narzędziami wspomagającymi ich obsługę. Pewna część z nich obsługuje różne branże. Czy doświadczenie wyniesione z jednego sektora pomaga obsługiwać drugi? Jakże można z tego mieć korzyści? – pytamy Beatę Troczyńską, dyrektora ds. sprzedaży i marketingu w Spedimex sp. z o.o.



Beata Troczyńska

### Jakiego typu sieci obsługuje Spedimex i w jakim zakresie?

Obsługujemy dużą część marek, które można spotkać w centrach handlowych. Codziennie jesteśmy we wszystkich galeriach handlowych w całej Polsce. Do naszych klientów należą również sklepy wielkopowierzchniowe, supermarkety, jak i mniejsze koncepty handlowe typu *convenience*. Zajmujemy się również profesjonalną obsługą sieci branżowych jak na przykład DIY.

Naszą specjalnością są dostawy „do drzwi” sklepu, najczęściej w bardzo restrykcyjnych oknach czasowych. Realizujemy wszystkie usługi charakterystyczne dla tego sektora jak transfery międzysklepowe, dostawy poranne, nocne, weekendowe, a także obsługę zwrotów. W przypadku białego AGD, to także dostawy *home delivery*, do klientów indywidualnych, wraz z wniesieniem do lokalu. Na płaszczyźnie logistyki magazynowej są to często operacje na poziomie sztuki, a także wiele usług dodatkowych jak etykietowanie, składanie zestawów promocyjnych, kontrola jakościowa

i ilościowa. Natomiast w segmencie Fashion usługi dodatkowe to także prasowanie i odświeżanie odzieży, wymiana etykiet, zakładanie zabezpieczeń antykradzieżowych, czy umieszczanie odzieży na wieszakach.

### Spedimex specjalizuje się w logistyce kontraktowej. Rozumiem, że również w wypadku sieci. Jaki zakres ona obejmuje?

Wielu naszych klientów obsługujemy kompleksowo jako 3PL operator. Wykonujemy wszystkie operacje związane z odbiorem towarów od dostawców naszych klientów,

aż do dostarczenia ich na półkę sklepową. Najczęściej usługi te dotyczą dystrybucji, usług celnych, magazynowania, obsługi zamówień e-commerce oraz wszelkiego rodzaju VAS-ów, czyli usług o wartości dodanej.

### Spedimex obsługuje sieci handlowe o różnym charakterze. Czym się różni współpraca z nimi i z czym musicie się mierzyć przy obsłudze poszczególnych branż?

Poza uwarunkowaniami charakterystycznymi dla rynku *retail*, każda branża ma

**Specjalnością Spedimexu są dostawy „do drzwi” sklepu, najczęściej w bardzo restrykcyjnych oknach czasowych. Firma realizuje także wszystkie usługi charakterystyczne dla tego sektora jak transfery międzysklepowe, dostawy poranne, nocne, weekendowe i obsługę zwrotów.**

również swoje specyficzne wymagania. Na przykład branża DIY to duże zróżnicowanie gabarytowe produktów, ogromna ilość indeksów asortymentowych, towary ciężkie, wszelkie dłużyce, produkty wykraczające poza obrys palety wymagające składowania „na podłodze”.

Z kolei AGD wymaga ponadprzeciętnej staranności w obsłudze. Zwykle są to towary o wysokiej wartości, przy tym bardzo delikatne, wrażliwe na wszelkie uszkodzenia oraz o sporych gabarytach. Pomimo wykorzystywanych zabezpieczeń w postaci styropianowych lub piankowych kształtek, istnieje ryzyko jego uszkodzenia. W tym wypadku nie możemy dopuścić do choćby najmniejszej skazy, a nawet naruszenia samego opakowania, co bywa równoznaczne z uszkodzeniem towaru i niemożnością jego dalszej odsprzedaży.

W przypadku odzieży, zarówno miejsca składowania jak i środki transportowe muszą być czyste i cyklicznie wentylowane, ponieważ odzież bardzo szybko chłonie wszelkie zapachy. Z tego także powodu nie można łączyć dostaw odzieży z towarami, które mogłyby wpłynąć na jej właściwości i ekspozycję w miejscu sprzedaży, powodowały zabrudzenia



*Nie można łączyć dostaw odzieży z towarami, które mogłyby wpłynąć na jej właściwości i ekspozycję w miejscu sprzedaży, powodowały zabrudzenia czy zagniecenia. Często są to też dostawy w pozycji wiszącej*

wane są także jego dalsze wzrosty. Rozwój widoczny jest na kilku płaszczyznach, zarówno w sferze rosnącej ilości użytkowników, którzy korzystają z tego kanału dokonywania zakupów, jak i wzrostu liczby transakcji online.



*Poza uwarunkowaniami charakterystycznymi dla rynku retail, każda branża ma również swoje specyficzne wymagania. W segmencie Fashion usługi dodatkowe to prasowanie i odświeżanie odzieży, wymiana etykiet, zakładanie zabezpieczeń antykradzieżowych, czy umieszczanie odzieży na wieszakach*

dla logistyki i przystosowania jej do nowych zadań.

### **Czy w najbliższych latach planujecie włączyć do oferty nowe usługi dla tego sektora?**

W najbliższych latach będziemy umacniać naszą pozycję partnera dla sieci sklepów detalicznych. Flagowe usługi jak dostawy w wąskich oknach czasowych, obsługa transferów międzysklepowych, zwrotów czy operacje magazynowe na poziomie sztuki, zamierzamy wzmocnić nowymi rozwiązaniami technologicznymi. Zainwestowaliśmy w urządzenia mobilne dla kierowców, dzięki którym klienci jeszcze szybciej otrzymają potwierdzenie doręczenia do-

## **W tradycyjnym kanale Spedimex ma do czynienia z dostawami większej ilości asortymentu w jedno miejsce. W wypadku dostaw e-commerce – z wieloma rozproszonymi dostawami, a przy tym preparacja dotyczy pojedynczych sztuk różnego rodzaju asortymentu.**

czy zagniecenia. Często są to też dostawy w pozycji wiszącej.

Jeszcze inne wymaga niesie za sobą obsługa produktów szybko zbywalnych (FMCG), które wymagają restrykcyjnych terminów dostaw, a także charakteryzują się powtarzającymi się w ciągu roku *pikami* sezonowymi czy sterylnymi warunkami składowania, co ma szczególne znaczenie w przypadku żywności.

**Czy zdarza się Spedimexowi działać w dwóch kanałach sprzedaży równocześnie (w wypadku jednej firmy) – tradycyjnym i e-commerce? Czy bardzo różnią się od siebie i co jest w nich najbardziej istotne?**

Dużą część klientów obsługujemy wielokanałowo. Polski sektor e-commerce jest w fazie intensywnego rozwoju, prognozo-

W tradycyjnym kanale mamy do czynienia z dostawami większej ilości asortymentu w jedno miejsce, co wygląda zupełnie inaczej w przypadku dostaw e-commerce. Tutaj mamy do czynienia z wieloma rozproszonymi dostawami, a przy tym preparacja dotyczy pojedynczych sztuk różnego rodzaju asortymentu. Operacje dla tego rynku wymagają rozwiązań technologicznych, które zapewnią szybką realizację zamówień. Klienci oczekują wysłania towaru w ciągu 24 godzin. Coraz częściej również sklepy internetowe oferują darmowe zwroty. Dla operatora oznacza to konieczność rozwijania narzędzi, które z jednej strony wspierają kompletację zamówień i ich szybkie przygotowanie do dystrybucji, a z drugiej umożliwią szybką realizację dostawy wraz z dostępem do informacji o przesyłce. Profesjonalizacja sklepów online, stanowi duże wyzwanie



*Logistyka nie istnieje dziś bez technologii. To systemy automatyzują coraz bardziej skomplikowane procesy logistyczne, odpowiadają za sprawny przebieg nadawania zleceń, wpływają na optymalizację i konsolidowanie przesyłek, monitorowanie ich tras, a także przejmują część zadań związanych z komunikacją z klientem*

stawy. To usługa popularna w przewozach kurierskich, natomiast jeśli chodzi o spedycje, nie jest standardem. Ponadto będziemy wdrażać automatyczny system sortowania przesyłek, który usprawni proces kompletacji wraz z rosnącym wolumenem przesyłek

Ochrona środowiska i zasobów naturalnych wpisuje się w nasze rozumienie odpowiedzialnego biznesu i politykę środowiskową. Zdajemy sobie sprawę z wpływu transportu drogowego na środowisko. Od kilku lat wdrażamy kompleksowy program

nych kilometrów. Staramy się sukcesywnie wymieniać flotę na nowszą Euro 5, Euro 6. To ważne, ponieważ nawet niewielkie działania w dużej skali przynoszą znaczące efekty. Wykorzystanie e-faktury zamiast tradycyjnych papierowych dokumentów to także głębszy oddech dla natury.

W przyszłym roku zamierzamy rozszerzyć nasze działania społeczne i wykorzystać szczebel lokalny, aby lepiej dbać o środowisko i bezpieczeństwo w regionie.

## W przyszłym roku Spedimex zamierza rozszerzyć działania społeczne i wykorzystać szczebel lokalny, aby lepiej dbać o środowisko i bezpieczeństwo w regionie.

naszych klientów. Pozwoli też na intensyfikację pracy w czasie pików sezonowych, jak święta, promocje czy wymiany kolekcji.

związany z ochroną środowiska, w który chcemy zaangażować naszych pracowników i partnerów. Oczywiście wiele z tych

### Jak zmieniła się logistyka w ciągu wielu lat działania firmy? Jaką rolę odegrały nowoczesne technologie?

W ostatnich latach rynek TSL znacząco się zmienił i transformacja ta ciągle trwa. Ważne etapy jakie miały miejsce to duża konsolidacja rynku, pojawienie się zupełnie nowych usług jak choćby dla rynku e-commerce. Znacząco zwiększyła się rola *cross-docku* jako narzędzia obniżania kosztów składowania. Urosła także skala operacji wraz ze wzrostem gospodarczym i pojawianiem się nowych podmiotów na rodzimym rynku. Narzędzia IT zrewolucjonizowały logistykę. Śmiało można wysnuć tezę, że logistyka nie istnieje dziś bez technologii. To systemy automatyzują coraz bardziej skomplikowane procesy logistyczne, odpowiadają za sprawny przebieg nadawania zleceń, wpływają na optymalizację i konsolidowanie przesyłek, monitorowanie ich tras, a także przejmują część zadań związanych z komunikacją z klientem.

Dostrzegamy rangę tych zmian, dlatego stawiamy na nowoczesność w logistyce. Pomimo znacznych nakładów, z jakimi wiąże się bycie innowacyjnym, uważamy że to jest właściwa droga, dzięki której możemy obsługiwać dziś wiele uznanych marek. Na tym nie poprzestajemy, ciągle



W najbliższych latach Spedimex będzie umacniać swoją pozycję partnera dla sieci sklepów detalicznych. Flagowe usługi jak dostawy w wąskich oknach czasowych, obsługa transferów międzysklepowych, zwrotów czy operacje magazynowe na poziomie sztuki, zamierza wzmocnić nowymi rozwiązaniami technologicznymi

### Na ile doświadczenia wyniesione z obsługi jednej branży przydają się w obsłudze innej?

Pomimo pozornych różnic w obsłudze poszczególnych branż, istnieje wiele elementów je łączących. Dla wspomnianego rynku sieci handlowych są to dostawy w narzuconych oknach czasowych, ponadto wiele branż cechują się sezonowością. Doświadczenie związane z przesuwaniem zasobów jest niezbędne, kiedy musimy je dostarczyć w czasie wzmożonych zamówień oraz zagospodarować w czasie niskiego sezonu. Ponadto, doświadczenie jest dużym atutem przy obsłudze komplementarnym branż jak na przykład odzież, obuwiu, akcesoria.

### Czy Spedimex wprowadza w życie przedsięwzięcia mające na celu ochronę środowiska?

działań realizujemy już dziś, jak edukacja pracowników pod kątem ochrony środowiska i zmniejszenia zużycia zasobów na-

turalnych. Wdrażamy technologie, które przyczyniają się do wyeliminowania dokumentacji papierowej. Samo wykorzystanie elektronicznego potwierdzenia dostaw pozwoli rocznie wyeliminować ok. 80-100 tys. ton papieru, nie licząc wykorzystanej energii. Rozwiązania takie jak systemowe planowanie tras to oszczędność przejecha-

## Pomimo pozornych różnic w obsłudze poszczególnych branż, istnieje wiele elementów je łączących. Dla rynku sieci handlowych są to dostawy w narzuconych oknach czasowych, ponadto wiele branż cechują się sezonowością.

wdrażamy nowe funkcjonalności, które przekładają się na przyspieszenie preparacji zleceń i wsparcie obiegu informacji o ich realizacji. Czas to czynnik o fundamentalnym znaczeniu dla szybko rozwijającego się biznesu naszych klientów. To dla nas wielka radość uczestniczyć w tych zmianach, ale i duże wyzwanie. ◀

# Sprzedaż przez duże S

Eksperti z obszaru sprzedaży to dla firmy kluczowa grupa specjalistów. Ich umiejętności i doświadczenie mogą przesądzić o sukcesie biznesowym. To oni w dużej mierze przyczyniają się do budowania i utrzymywania przewagi konkurencyjnej DB Schenker Logistics na rynku TSL.

**C**hoć wiele procesów wokół nas podlega automatyzacji, w tym zawodzie człowiek wydaje się niezastąpiony. Jakie cechy powinien posiadać dobry menedżer odpowiedzialny za sprzedaż?

– Powinien lubić ludzi i potrafić z nimi współpracować. Klienci stawiają odmienne wymagania, produkując i sprzedając różne towary. Dlatego trzeba być twórczym i szukać nowych rozwiązań – mówi Agnieszka Kuczys, szef sprzedaży w jednym z oddziałów DB Schenker Logistics.

DB Schenker Logistics to wiodący dostawca zintegrowanych rozwiązań logistycznych dla dużych i średnich przedsiębiorstw, działający w skali globalnej. W Polsce firma zatrudnia ponad 1900 osób i dynamicznie się rozwija. A firma działająca w takiej skali zatrudnia ekspertów z wielu obszarów. Jej pozycja rynkowa zależy także od pracowników odpowiedzialnych za sprzedaż, którzy dysponują bardzo szeroką wiedzą nie tylko z zakresu logistyki, ale także umiejętnościami analitycznymi i komunikacyjnymi. Menedżerowie sprzedaży to najwyższej klasy eksperci, partnerzy dla wiodących marek na rynku. DB Schenker Logistics kompleksowo dba o ich rozwój.

## Kompetencje w zasięgu ręki

Już stażyci mogą próbować swoich sił w zespole sprzedaży. To z myślą o nich powstał **program stażowy Sales Consulting Trainee Programme** – skierowany do studentów i absolwentów uczelni wyższych, po studiach pierwszego stopnia. Stażyci bardzo cenią sobie to, że już na tym etapie kariery zawodowej firma obdarza ich zaufaniem, dając możliwość samodzielnego realizowania projektów przy wsparciu mentora – doświadczonego menedżera sprzedaży. O zadowoleniu ze stażu najlepiej świadczą liczby – spośród osób, które ukończyły program w ostatnich latach, 85% związało się z DB Schenker Logistics.

Co roku z awansu w firmie cieszy się ok. 180 osób, wiele z nich odpowiada właśnie za sprzedaż. Stażystom, którzy zostają w firmie oferowana jest ściśle określona, wielostopniowa ścieżka awansu. „Mierz wysoko, sięgaj daleko” – tak DB Schenker Logistics zwraca się do przyszłych pracowników i, jak pokazuje praktyka, kariera rzeczywiście stoi przed nimi otworem. Znaczna część pracowników zajmujących obecnie najwyższe stanowiska w firmie zaczęła swoją przygodę z DB Schenker Logistics właśnie w sprzedaży.

– Każdy dzień oznacza inne wyzwanie, a satysfakcja jest bardzo duża, gdy temu wyzwaniu uda się sprostać. Miło jest usłyszeć od klienta, że znaleźliśmy dla niego dokładnie takie rozwiązanie, jakiego szukał – mówi Wiktor Bobrowski, key account manager w DB Schenker Logistics. – Na moim stanowisku każdy dzień i każdy klient jest inny, a kolejne spotkania przynoszą coś nowego. To właśnie tę różnorodność lubię w swojej pracy najbardziej – przyznaje.



## Siła w różnorodności

Wszyscy pracownicy DB Schenker Logistics, którzy chcą się rozwijać, mają ku temu wiele okazji. Jedną z nich jest **Szkoła Młodych**, która przygotowuje kandydatów na liderów do zmiany zakresu odpowiedzialności, awansu pionowego lub poziomego. **Szkoła Liderów** z kolei wzmacnia kompetencje menedżerów w zakresie przywództwa, zarządzania zespołami oraz efektywności osobistej. Do tego dochodzą **programy korporacyjne**, które przygotowują pracownika do objęcia wyższego stanowiska w strukturach firmy w Polsce i za granicą. **Indywidualny plan rozwoju** w DB Schenker Logistics zorganizowany jest zgodnie z **zasadą 70-20-10**. Pracownicy w 20% uczą się od bardziej doświadczonych koleżanek i kolegów. 10% to szkolenia i kursy. 70% wiedzy i umiejętności zdobywają, wykonując codzienne obowiązki i biorąc udział w nowych projektach czy wolontariacie.

Pracownicy firmy prowadzą projekty wolontariackie w ramach programu „Czas Pomagania w DB Schenker Logistics” – w okresie wiosenno-letnim i bożonarodzeniowym. Firma wspiera rozwój swoich pracowników poprzez konsekwentne wdrażanie **Kultury Lean**. To oznacza ciągłe doskonalenie procesów, eliminowanie marnotrawstwa i lepsze wykorzystanie zasobów w celu zwiększania wartości dostarczanej klientom. Związana z tym jest **Księga Dobrych Zmian** – system, dzięki któremu pracownicy mogą zgłaszać Kaizeny, czyli propozycje usprawnień, na czym zyskują oni, firma oraz klient. ◀

Więcej na:  
[www.deutschebahn.com/kariera](http://www.deutschebahn.com/kariera)

**DB** SCHENKER

Listopad jest miesiącem, gdzie intensyfikacja misji transportowych i magazynowych jest największa



## Cała prawda o Świętym Mikołaju

Gdyby nie operatorzy logistyczni i ich intensywna praca już od sierpnia święta w tym wymiarze jaki znamy mogłyby stanąć pod znakiem zapytania. To w dużej mierze dzięki wysiłkom logistyków możliwe jest wybieranie prezentów spośród tysiąca produktów, zestawów i promocji.

**C**o roku przygotowania do bardzo intensywnego gwiazdkowego okresu zakupowego rozpoczynają się, gdy na zewnątrz wciąż upały i gorące sierpniowe słońce. Większość firm produkcyjnych i dystrybucyjnych z dużym wyprzedzeniem planuje swoją świąteczną ofertę. Dzieje się tak, by zmaksymalizować sprzedaż w tym okresie i móc spełnić oczekiwania coraz bardziej wymagających klientów.

### Byle do listopada

Jednym z głównych narzędzi pro-sprzedażowych, stosowanych przez producentów i dystrybutorów, jest tworzenie dedykowanych produktów, a także specjalnych zestawów promocyjnych. Dlatego w firmach logistycznych oferujących pełen pakiet usług, przez ostatni kwartał roku operacje toczą się z wyjątkową intensywnością i zaangażowaniem wielu działów jednocześnie. Zwiększone natężenie prac prowadzonych na platformach dotyczy zwłaszcza usług dodanych, takich jak *co-packing* czy *co-manufacturing*, które operatorzy wykorzystują do budowania zestawów promocyjnych. – Na początku grudnia okres świąteczny w naszej branży ma się już ku końcowi. To listopad jest miesiącem, gdzie intensyfikacja misji transportowych i magazynowych jest największa – mówi Paweł Janicki, dyrektor ds. rozwoju biznesu w FM Logistic.

### Elastyczność i nowoczesne narzędzia

Firmą posiadającą wieloletnie doświadczenie w Polsce i na świecie w obsłudze projektów dla sieci handlowych i producentów FMCG, jest międzynarodowy operator logistyczny, FM Logistic. Takie doświadczenie może okazać się szczególnie ważne w czasie, gdy trzeba elastycznie zarządzać tzw. „pikami” aktywności.

zarządzane są centralnie, co pozwala nam na elastyczne lokowanie zasobów – kontynuuje. FM Logistic jako jeden z największych LSP dysponuje w Polsce flotą 2000 pojazdów, co stanowi ogromny potencjał i korzyści dla partnerów biznesowych. Własny dział IT pozwala także na optymalne zaprojektowanie narzędzi informatycznych. To sprawia, że operator może zagwarantować klientom najwyższy standard obsługi. – Nasze rozwiązania IT

### Zwiększone natężenie prac prowadzonych na platformach dotyczy zwłaszcza usług dodanych, takich jak *co-packing* czy *co-manufacturing*, które operatorzy wykorzystują do budowania zestawów promocyjnych.

Zdarza się, że prognozy sprzedaży klientów nie sprawdzają się i w takiej sytuacji duży, profesjonalny partner logistyczny dzięki odpowiednio rozbudowanej i przystosowanej infrastrukturze może w razie potrzeby w umiejętny sposób relokować zasoby pomiędzy różnymi lokalizacjami i projektami. – To, że potrafimy sprostać największym wyzwaniom, zwłaszcza w tak intensywnym okresie, jakim są Święta Bożego Narodzenia, doceniają nasi klienci – mówi dalej Paweł Janicki. – Dlatego właśnie w FM Logistic wszystkie usługi

stanowią nieocenione wsparcie, szczególnie w realizacji łańcuchów logistycznych w okresach przedświątecznych. To dzięki nim towary docierają na sklepowe półki i do naszych domów na czas nawet wówczas, kiedy jest największe natężenie zamówień do zrealizowania – kontynuuje Paweł Janicki. – Cieszę się, że nasza praca ma tak wymierne znaczenie. Mam nadzieję, że m.in. dzięki naszym wysiłkom wszyscy pod choinką znajdą to, o czym najbardziej marzą – dodaje. ◀

KK

# Mniejsze koszty z optymalną paletą

## Lekkie palety INKA

Jak można zmniejszyć koszty opakowania i transportu dzięki optymalnej paletce? Całkiem zwyczajnie – stosując nową generację „lekkich” palet INKA, wykonanych z drewna prasowanego. Niska masa idzie w parze z wytrzymałością, która sięga 600 kg.

Firma INKA Paletten GmbH śledzi wymagania rynku, a co za tym idzie szybko reaguje na zainteresowanie i potrzeby klientów. W dziale rozwoju firmy powstała właśnie nowa generacja lekkich palet INKA, wykonanych z drewna prasowanego, o wymiarach 800×1200 mm, dostępnych w bardzo atrakcyjnej cenie.



Mała paleta 600×800 mm

### Nowa paleta

Waży jedynie 9 kg i zapewnia ładowność do 600 kg (obciążenie statyczne nawet do 1800 kg). Odpowiada ona wszystkim logistycznym jak i międzynarodowym przepisom. Palety INKA są stosowane na

całym świecie, zgodnie z normą ISPM 15 (International Standards of Phytosanitary Measures), w tym również w krajach unijnych, które tylko częściowo biorą udział w systemie wymiennym palet Euro, jak np. Włochy czy Szwajcaria.

Produkt pochodzi z recyklingu oraz z kontrolowanych źródeł. INKA Paletten GmbH to jeden z największych europejskich producentów palet z siedzibą w Siegersbrunn koło Monachium (Niemcy).



### INKA Paletten GmbH

tel: ++49 (0) 81 02 / 77 42-0  
fax: ++49 (0) 81 02 / 54 11  
e-mail: info@inka-paletten.de

niu ze standardowymi formatami tej samej wielkości, a racjonalne i świadome wykorzystanie miejsca przy transporcie skutkuje dodatkowo redukcją emisji dwutlenku węgla, co jest korzystne dla środowiska.

Warto podkreślić, że ta mała paleta jest tańsza niż paleta drewniana tego samego formatu, tak więc korzyści finansowe, jakie odnoszą firmy używające palet INKA o wymiarach 600×800 są potrójne:

- ▶ niższa cena zakupu,
- ▶ przewozu ładunku,
- ▶ i składowania palet.

Zastosowanie palet z drewna prasowanego przyczynia się również do znacznego zmniejszenia kosztów eksportu. Dla eksporterów wysyłających swój towar w kontenerach morskich firma oferuje ekonomiczne rozwiązania, pozwalające optymalnie wypełnić całą przestrzeń ładunkową paletami w formacie kontenerowym: CP1 1000×1200 i CP3 1140×1140, CP5 760×760. ◀

## W dziale rozwoju firmy powstała nowa generacja lekkich palet INKA, wykonanych z drewna prasowanego, o wymiarach 800×1200 mm i 1000×1200 mm.



50 palet INKA w formacie Euro ułożonych jedna na drugiej zajmuje 1/3 wysokości w porównaniu z drewnianymi paletami tej samej wielkości

Doskonale nadają się one zatem do wykorzystywania jako palety eksportowe, szczególnie w tych sytuacjach, gdy nie znajdują zastosowania tradycyjne palety drewniane.

Niewątpliwą korzyścią jest możliwość składowania palet INKA jedna na drugiej w przymie o wysokości 2 m, liczącej około 60 palet. Redukuje to w dostrzegalny sposób koszty transportu i powierzchni magazynowania przy przewozie i składowaniu pustych palet w porównaniu do palet drewnianych.

### Mała paleta – 600×800 mm

Na dzisiejszym rynku palet coraz większe znaczenie zdobywają także tzw. półpalety. Firma INKA Paletten oferuje palety w formacie półówkowym, wytwarzane z drewna prasowanego, wytłaczanego pod ciśnieniem w wysokich temperaturach. Taka paleta zajmuje mniej miejsca podczas składowania niż standardowa paleta drewniana o tych samych wymiarach. Wystarczy nadmienić, że 120 palet ułożonych jedna na drugiej zajmuje 1/3 wysokości w porówna-

Wszystkim  
naszym Partnerom  
życzymy  
radosnych Świąt  
Bożego Narodzenia  
oraz  
wielu sukcesów  
w Nowym Roku  
2016!



# Budowanie zaufania w biznesie – współpraca ESA i TCL

W ostatnim okresie widać wyraźnie, że konsument ma coraz większy problem z odpowiednim wyborem najlepszego dla siebie produktu. Przedsiębiorstwa rywalizując o klienta stosują coraz bardziej innowacyjne metody zaspokojenia potrzeb nabywcy. Często jednak samodzielne działania nie pozwalają już na szybkie znalezienie optymalnych rozwiązań.

Firmy produkcyjne skupiając się głównie na rozwoju produktu i marki zaniedbują inne obszary aktywności np logistykę traktowaną jak działalność pomocniczą. Dlatego bardzo ważnym elementem staje się współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami działającymi w różnych obszarach, która realizowana jest w taki sposób, aby transfer wiedzy, pomysłów i idei pomiędzy nimi umożliwił uzyskanie przewagi konkurencyjnej na rynku. Ciekawym przykładem koncepcji współpracy nazwanej „w duchu vested” może być rozwiązanie zastosowane w firmie TCL (The Creative Life – producenta telewizorów), którego obsługa logistyczna jest realizowana przez firmę ESA Logistika, członka Hitachi Transport System Group.

## Więcej niż audyt

W roku 2012 pomiędzy fabryką TCL a firmą ESA Logistika został podpisany kontrakt na outsourcing usług magazynowo – logistycznych. Głównym celem TCL było powierzenie obsługi procesów pomocniczych wyspecjalizowanej firmie logistycznej i skupienie się na swoim *core business* – produkcji telewizorów.

ESA jako jedna z czołowych firm na rynku środkowo-europejskim, której właścicielem jest japońska spółka Hitachi Transport System, specjalizuje się w świadczeniu kompleksowych rozwiązań logistycznych przy zastosowaniu narzędzi *lean*. W przygotowanie projektu outsourcingu dla firmy TCL zaangażowani byli konsultanci zewnętrzni – inżynierowie z Japonii oraz

## W trakcie trwania kontraktu TCL, widząc efekty współpracy, zdecydował się na przekazanie do obsługi przez ESA dodatkowe aktywności nie ujętą w pierwotnej umowie pomiędzy firmami.

z Czech, którzy korzystając ze swojego doświadczenia zdobytego w trakcie realizacji wielu projektów w różnych częściach świata w sposób znaczący przyczynili się do znalezienia rozwiązań usprawniających procesy logistyczne w fabryce.

Pierwszym krokiem zespołu było wspólne ustalenie głównego planu działań uwzględniającego postawione przed nim cele oraz narzucony okres trwania prac. Powołano Komitet Sterujący, którego zadaniem był nadzór nad prowadzonymi pracami w ramach zatwierdzonego harmonogramu. Zespół projektowy w ciągu dwóch miesięcy przeprowadził w fabryce audyt

wykorzystując do tego informacje pozyskane z procedur obowiązujących w TCL, obserwacje własne oraz wywiady z uczestnikami procesów. Bardzo ważnym elementem przy tworzeniu mapy była współpraca z firmą TCL. ESA miała nieograniczony dostęp do potrzebnej jej dokumentacji związanej z operacjami oraz do osób odpowiedzialnych lub wykonujących poszczególne operacje. Z uwagi na proponowany zakres współpracy (operacje magazynowe oraz logistyka produkcji) był to niezbędny czynnik umożliwiający prawidłową weryfikację procesów i stworzenie modelu takiego współdziałania ESA i TCL, aby nie zakłócić prze-

## Po dokonaniu dogłębnej analizy wszystkich procesów i wykonywanych czynności zespół projektowy przedstawił listę 47 usprawnień procesów, których głównym celem była eliminacja marnotrawstwa.

polegający na szczegółowym zapoznaniu się ze specyfiką firmy i przepływem wewnętrznym towarów. Następnie sporządził mapę bieżących procesów logistycznych,

wpływów towarów i informacji w przyszłości. W trakcie przygotowywania projektu cyklicznie odbywały się spotkania Komitetu Sterującego, który nadzorował prawidłowe wykonywanie zatwierdzonego planu, oceniał i weryfikował prowadzone prace.

W celu dokonania dalszej weryfikacji poszczególnych czynności w badanych procesach zastosowano metodę badawczą – badania migawkowe. Konsultanci zostali wyposażeni w arkusze badań [tabela nr 1] wraz z listą dostępnych operacji. Na podstawie obserwacji w odstępach 3 minutowych wpisywali numer wykonywanej w danym momencie operacji.

Tabela nr 1. Arkusz obserwacji pracy pracowników (wg numeru czynności)

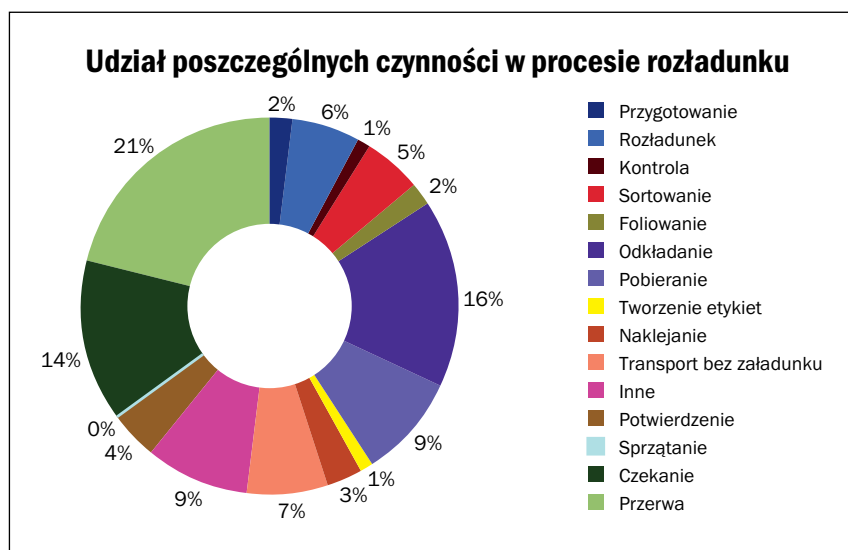
Obserwator: Krzysztof												
	Pracownik	0	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30
14.00 godz.	Jacek	34	34	4	2	33	2	4	33	33	4	4
	Łukasz	34	2	2	10	34	10	34	19	34	34	10
15.00 godz.	Jacek	34	34	34	34	34	34	34	34	32	34	32
	Łukasz	14	8	14	8	8	14	2	34	25	34	34

## Ukierunkowanie na zmiany

Na podstawie arkuszy obserwacyjnych została stworzona tabela częstotliwości występowania operacji wraz z klasyfikacją każdej czynności określanej jako wartościowa lub nie przynosząca wartości [tabela nr 2].

Na podstawie opracowanej tabeli częstotliwości występowania operacji określono procentowy udział czynności w procesie i dokonano klasyfikacji według tych, które niosą za sobą jakąś wartość i tych, które są mądą:

Operacje przynoszące wartość	186	48%
Operacje nie przynoszące wartość	205	52%



Po dokonaniu dogłębnej analizy wszystkich procesów i wykonywanych czynności zespół projektowy przedstawił listę 47 usprawnień procesów, których głównym celem była eliminacja marnotrawstwa. Następnie przygotowano szacunkowy koszt wprowadzenia tych zmian, określono potencjalne zyski oraz ryzyka

związane z zaimplementowaniem każdej zmiany. Zaakceptowane rozwiązania zostały zawarte w kontrakcie jako wartość dodana, mająca na celu obniżyć koszty funkcjonowania firmy i usprawnić procesy. W ramach kontraktu ESA przejęła większość pracowników wykonujących dotychczasowe zadania oraz zobowiązała się do obsługi procesów magazynowych i lo-

gistycznych zgodnie z zapisami opracowanymi wspólnie przez zespoły ESA i TCL.

ESA jednocześnie przygotowała również szereg działań ukierunkowanych na zmianę nawyków u dotychczasowych pracowników jak:

- ▶ **Upełnomocnienie Pracowników** – decentralizacja procesów decyzyjnych,

delegowanie uprawnień, szkolenia, motywacja do działań eliminujących nieproduktywne działania, tworzenie zespołów ciągłej poprawy.

- ▶ **Standaryzacja Pracy** – standaryzacja i uproszczenie procesów i instrukcji technologicznych, standardowe warunki pracy (ergonomia, bezpieczeństwo, jakość), efektywność działania, efekty finansowe.
- ▶ **Jakość u Źródła** – kontrola jakości jest prowadzona na miejscu powstawania, „zrób to prawidłowo za pierwszym razem”.
- ▶ **Ciągła Poprawa** – ciągły proces poprawy wyżej wymienionych.

## Impuls dla nowych rozwiązań

Realizacja założeń kontraktowych rozpoczęła się w styczniu 2013 r. Już po półrocznym okresie współpracy można było stwierdzić, że wdrożenie zakończyło się pełnym sukcesem. Okazało się, że w ramach współpracy ESA i TCL, istnieją w fabryce obszary, które pomimo że nie zostały objęte kontraktem, zostały przekazane do obsługi przez firmę logistyczną.

Taki rodzaj kooperacji obu jednostek, z których każda ma inny główny obszar biznesowy, daje możliwość na dostrzeżenie problemów, których nie było widać wtedy, gdy właścicielem procesów była jedna firma. W sytuacji „wymuszonej” współpracy podmioty bowiem prowadzą wspólne poszukiwania rozwiązań w zakresie synergii działań.

Wdrożenie zaproponowanych przez ESA rozwiązań było możliwe tylko w ramach współpracy opartej na pełnej otwartości i zaufaniu – w duchu *vested*. Głównym czynnikiem sukcesu według mnie jest praca ludzi TCL i ESA – ich zaangażowanie, chęć poszukiwania i wdrażania własnych rozwiązań. Osoby zarządzające projektem tworzyły atmosferę sprzyjającą do zgłaszania wniosków *kaizen*, a następnie uczestniczyły w ich implementacji. Nieodzwonne również było pełne poparcie udzielone przez zarządy obu firm bez którego ten projekt nie zakończyłby się sukcesem. Konsekwencją osiągniętych rezultatów w pełni akceptowalnych przez TCL staje się dalsze poszukiwanie nowych rozwiązań mających na celu optymalizację procesów i zwiększenie ich efektywności oraz zaproszenie ESA do uczestnictwa w nowych biznesach projektowanych przez naszego partnera. ◀

MM

**Tabela 2. Częstotliwość występowania operacji**

Proces	Operacja	W lub N	Częstotliwość
Naklejanie	Naklejanie 1 etykiety	W	3
Naklejanie	Naklejanie 2 etykiety	W	9
Skanowanie kodów	Skanowanie kodów ręcznym skanerem	W	6
Sprzątanie	Sprzątanie	N	1
Potwierdzenie	Potwierdzenie czynności z zespołem	N	9
Foliowanie	Foliowanie	W	16
Transport bez ładunku	Transport na "pusto"	N	41
Inne	Inne	N	28
Przygotowanie	Przygotowanie pustych palet	N	11
Przygotowanie	Przygotowanie wózka widłowego	N	1
Odkładanie	Odkładanie palety	W	1



Koleje Rosyjskie mają 65% udziałów w firmie, a koncern PSA Peugeot Citroën – 25%. Branża motoryzacyjna stanowi 74% portfela klientów Grupy GEFCO. Pozostała część to firmy z sektorów FMCG, elektronicznej, lotniczej i obronnej oraz z innych gałęzi przemysłu

## Globalne usługi dla międzynarodowych klientów

Grupa GEFCO od lat znana jest na polskim rynku. Początek jej działalności datuje się na 1999 r., kiedy to zajęła się w Polsce obsługą koncernu PSA Peugeot Citroën należącego do sektora motoryzacyjnego. Współpracę z nim rozpoczęła jeszcze w 1949 r. we Francji. Od tego czasu znacznie rozszerzyła zakres swoich usług, a celem obecnej działalności jest utrzymanie pozycji jednego z dziesięciu najważniejszych graczy na rynku logistycznym w Europie.

Wkraczając do Polski GEFCO związane było w sposób bardzo ścisły z przemysłem motoryzacyjnym i trudno się temu dziwić, jeśli firmę założył francuski producent samochodów Peugeot. Dlatego też przez lata rozwijała współpracę z tym sektorem. Efekt to obsługa takich przedsiębiorstw jak fabryka Faurencia Grójec, Toyota Motor Manufacturing Poland, fabryka Nissana, General Motors, czy Iberia Motor Company (importer samochodów SEAT) oraz z sektora „2 Wheelers”. Podczas kry-

zysu firma zaczęła rozszerzać współpracę z innymi gałęziami przemysłu, a od roku 2012, kiedy to głównym akcjonariuszem tego operatora logistycznego zostały Koleje Rosyjskie (RZD), spory nacisk kładzie na uproszczenie procedur celnych, bezpieczeństwa i ochronę. Owocem tej polityki jest uzyskanie przez GEFCO Polska certyfikatu AEOF. W ciągu ostatnich lat powstały również nowe oddziały i platformy logistyczne (w Rzeszowie i w Łodzi), a wiele placówek przenosi się do nowoczesnych siedzib. W odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku firma rozszerza wachlarz usług o ofertę własnej Agencji Celnej, dzięki czemu może świadczyć kompleksową obsługą celną. Rozwija także współpracę z klientami z rynku e-commerce.

### Celem – ekspansja międzynarodowej sieci

Aktualnie Koleje Rosyjskie mają 65% udziałów w firmie, a koncern PSA Peugeot

Citroën – 25%. Branża motoryzacyjna stanowi 74% portfela klientów Grupy GEFCO. Pozostała część to firmy z sektorów FMCG, elektronicznej, lotniczej i obronnej oraz z innych gałęzi przemysłu. GEFCO realizuje plan rozwoju, którego celem jest ekspansja międzynarodowej sieci oraz dywersyfikację rynków i sektorów, czego konsekwencją ma być podwojenie przychodów do poziomu 8 mld euro w 2020 r. Droga do tego celu prowadzi m.in. przez przejęcie firm, a takim było podpisanie we wrześniu umowy z funduszem private equity Nimbus, przewidującej przejęcie holenderskiej spółki IJS Global, specjalizującej się w lotniczych i morskich usługach przewozowych. Zdecydowano się na



Rafał Krajewski



Podczas kryzysu firma zaczęła rozszerzać współpracę z różnymi gałęziami przemysłu, a od 2012 r., kiedy to głównym akcjonariuszem GEFCO zostały Koleje Rosyjskie (RZD), nacisk kładzie na uproszczenie procedur celnych, bezpieczeństwo i ochronę

**GEFCO realizuje plan rozwoju, którego celem jest ekspansja międzynarodowej sieci oraz dywersyfikację rynków i sektorów, czego konsekwencją ma być podwojenie przychodów do poziomu 8 mld euro w 2020 r.**

ten krok, gdyż profile działalności GEFCO oraz IJS Global uzupełniają się w zakresie fachowej wiedzy, obszarów geograficznych i portfeli klientów, co ma służyć wzrostowi ich wartości dla wszystkich zainteresowanych podmiotów: klientów, partnerów, dostawców i pracowników. Wystarczy nadmienić, że IJS Global obecna jest w 16 krajach, m.in. w Wielkiej Brytanii, Holandii, Australii (dzięki czemu GEFCO wchodzi na tamtejszy rynek), Chinach, w Azji Południowo-Wschodniej oraz w Stanach Zjednoczonych) i działa m.in. w sektorze

*GEFCO jako ważny rynek, wciąż z bardzo dużym potencjałem. Naszą mocną stroną jako kraju jest położenie geograficzne, wysokie kwalifikacje pracowników oraz stale rosnące znaczenie przemysłu motoryzacyjnego w gospodarce. To sprawia, że Polska jest nadal magnesem dla rzeszy dostawców motoryzacyjnych, napędzających zapotrzebowanie na wysokiej jakości usługi logistyczne, które świadczy GEFCO – ocenia.*

Rafał Krajewski zarządza firmą zgodnie z przyjętą strategią konsolidacji Grupy i rolę głównego partnera logistycznego dla

który od ponad trzech lat sprawuje funkcję dyrektora generalnego Grupy GEFCO.

Dynamiczny rozwój sieci logistycznej GEFCO Polska potwierdzają dane – ponad 133 mln euro obrotu w 2014 r. i ósme miejsce wśród operatorów logistycznych. Po uruchomieniu centrum samochodowego w Bieruniu (woj. śląskie) oraz platformy logistycznej w Łodzi liczba krajowych oddziałów GEFCO wzrosła do dwunastu. Nowy oddział firmy w Łodzi jest punktem konsolidacji przesyłek do krajów Europy Wschodniej, który zwiększa efektywność sieci logistycznej oraz rozwija strategiczne produkty, takie jak drobnica krajowa i międzynarodowa. Z kolei centrum samochodowe w Bieruniu stanowi bardzo dogodny punkt logistyczny pojazdów gotowych z Polski do krajów Europy Południowej i Zachodniej.

Od lutego 2015 r. usługi celne dostępne są w prawie wszystkich oddziałach GEFCO (oprócz oddziałów FVL – Finished Vehicle Logistics). Uruchomienie własnej Agencji Celnej potwierdziło, że rynek tego oczekiwał, a w efekcie zoptymalizowano dostawy.

## Polska jest nadal magnesem dla rzeszy dostawców motoryzacyjnych napędzających zapotrzebowanie na wysokiej jakości usługi logistyczne, które świadczy GEFCO

farmacji, pomocy humanitarnej, nowych technologii, ropy naftowej i gazu, lotnictwa i mody. Portfel klientów IJS Global powiększy bazę GEFCO, przyspieszając dywersyfikację przy ciągłej koncentracji na kluczowej działalności logistycznej dla przemysłu, co ma przeciągnąć międzynarodowych klientów.

Połączenie GEFCO i IJS Global to dla klientów i partnerów biznesowych obu spółek możliwość skorzystania z bezpośredniego dostępu do głównych kanałów przepływów handlowych: handlu pomiędzy obszarem Azji Południowo-Wschodniej a Stanami Zjednoczonymi; handlu wewnętrznego w Azji Południowo-Wschodniej, a także wymiany pomiędzy Europą a Azją Południowo-Wschodnią. W Europie Grupa GEFCO posiada Certyfikat Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO), a na świecie może działać w ponad 150 krajach, mając połączenia w ponad 350 kierunkach, co pozwala jej zaoferować swoim głównym przedstawicielom i dostawcom nowe możliwości w zakresie handlu. Niemniej jednak, jej działalność koncentruje się na Strefie 1520 – czyli na terenie Rosji, gdzie rozstaw torów wynosi właśnie 1520 cm.

### Strategie konsolidacji

Grupa GEFCO w Polsce – w kraju, który znajduje się na szlaku tranzytowym łączącym Europę Zachodnią, w tym Niemcy z krajami Wspólnoty Niepodległych Państw – od sierpnia tego roku jest w rękach Rafała Krajewskiego. Nowy dyrektor generalny posiada 16-letnie doświadczenie w logistyce dla przemysłu i motoryzacji, a z nowym pracodawcą wiąże spore nadzieje. – *Polska oceniana jest przez Grupę*

*firm z Polski, oferując usługi o wartości dodanej i dostęp do sieci o zasięgu globalnym. A 65 lat współpracy z koncernem PSA Peugeot Citroën to doświadczenie, które pozwala GEFCO zarządzać i optymalizować*



*Rafał Krajewski zarządza firmą zgodnie z przyjętą strategią konsolidacji Grupy i rolę głównego partnera logistycznego dla firm z Polski, oferując usługi o wartości dodanej i dostęp do sieci o zasięgu globalnym*

*wać złożone łańcuchy dostaw w wielu sektorach gospodarki – lotnictwie, przemyśle obronnym, branży elektronicznej, FMCG, towarów przemysłowych i innych. – Misją GEFCO jest transformacja łańcucha dostaw w łańcuch wartości przy jednoczesnym stworzeniu klientom warunków do wzrostu i utrzymania wysokiej konkurencyjności. Doświadczenie i motywacja zespołu GEFCO Polska, jak również jego profesjonalna praca, doskonale pozycjonują naszą filię w Polsce jako preferowanego partnera logistycznego dla przemysłu – podkreśla Luc NADAL,*

*– Dzięki usługom skierowanym do każdego ogniwa łańcucha logistycznego oraz ich sprawnej integracji, GEFCO Polska jest dzisiaj w stanie świadczyć usługi o najwyższym stopniu kompleksowości dla najbardziej wymagających klientów globalnych. Nasza oferta w połączeniu z dotychczasową konsekwencją w działaniu i dobrą kondycją finansową Grupy, nawet w trudnych ekonomicznie czasach, pozwalają nam patrzeć w przyszłość z optymizmem – podsumowuje Rafał Krajewski. ◀*

**Elżbieta Haber**

# Przedostatnie miejsce dla Polski

Komisja Europejska opublikowała dane dotyczące sektora transportu w gospodarkach państw członkowskich. Raport o nazwie Transport Scoreboard sporządzany jest co roku. Tym razem Polska poprawiła wiele aspektów, jednak w ogólnym rozrachunku została sklasyfikowana na przedostatnim miejscu w UE.

Raport Komisji Europejskiej został podzielony na cztery główne kategorie: rynek wewnętrzny, inwestycje i infrastruktura, unia energetyczna i innowacje oraz ludzie. W każdej z tych kategorii znajdują się wskaźniki badające poziom „zaawansowania transportowego” państw członkowskich. A tych badanych wskaźników było aż 29. Na niską pozycję naszego kraju wpływ miały głównie wskaź-

transportu pasażerskiego jak i towarowego. Udział wszystkich przedsiębiorstw kolejowych, z wyłączeniem tych największych, w przewozach towarowych i pasażerskich wyniósł odpowiednio: w towarowych – 41% (6 miejsce na 20), pasażerskich – 58% (2 miejsce na 19).

W ogólnym rozrachunku Polska najwięcej punktów straciła w kwestii prawa unijnego. Wg raportu KE jesteśmy jednym

**Polska najwięcej punktów straciła w kwestii prawa unijnego. Wg raportu KE jesteśmy jednym z krajów o największej liczbie spraw sądowych w toku, dotyczących domniemanego naruszenia prawa UE w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.**

niki odnoszące się do bezpieczeństwa w transporcie, słaba ocena transportu kolejowego oraz problemy polskiego sektora transportowego z prawem unijnym.

## Rynek wewnętrzny

Według danych KE widać wyraźnie, że rynek kolejowy w Polsce jest coraz bardziej konkurencyjny. Dotyczy to zarówno

z krajów o największej liczbie spraw sądowych w toku, dotyczących domniemanego naruszenia prawa UE w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu (stan na koniec lipca 2015 roku).

## Inwestycje i infrastruktura

Dalekie miejsce w rankingu KE Polska „zawdzięcza” również niskiej jakości infrastruktury transportowej. We wszystkich badanych rodzajach transportu (drogowy, kolejowy, powietrzny, morski) nasz kraj był sklasyfikowany w trzeciej dziesiątce państw członkowskich. Cieszy natomiast fakt, iż skrócił się średni czas importu/eksportu drogą morską, który wynosi obecnie 14,5 dnia, co dało nam 13 miejsce w tej klasyfikacji. Dla porównania: w Niemczech ten czas wynosi 8 dni, natomiast w Wielkiej Brytanii – 7.

Jeśli chodzi o postępy we wprowadzaniu projektu TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej) Polska może się pochwalić ukończeniem prac związanych z śródlądowymi korytarzami wodnymi, dzięki czemu zostaliśmy sklasyfikowani na 1 miejscu w tym badaniu. W pozostałych elementach projektu (drogowym i kolejowym) TEN-T Polska wypadła znacznie gorzej od średniej unijnej.



W sprawie bezpieczeństwa na drogach w Polsce odnotowano pewien progres w porównaniu z poprzednimi raportami, jednak wciąż w wypadkach samochodowych ginie więcej niż średnio w UE. W Niemczech liczba ofiar jest dwukrotnie niższa, a w Wielkiej Brytanii – trzykrotnie

## Unia energetyczna i innowacje

W tej kategorii nasz kraj wypadł całkiem nieźle. We wszystkich badanych wskaźnikach byliśmy klasyfikowani w pierwszej dziesiątce państw członkowskich. Posiadamy wysoki udział zelektryfikowanych trakcji kolejowych (ponad 62%), który jest wyższy od unijnej średniej. Dla porównania w Niemczech ten udział wynosi 59%, natomiast w Wielkiej Brytanii 34%. Z kolei inwestycje kapitału prywatnego w badania i rozwój sektora transportowego są w naszym kraju stosunkowo niewielkie (0,3 promila, przy średniej unijnej na poziomie 2,8 promila). Polska osiągnęła niezły wynik jeśli chodzi o udział odnawialnych źródeł energii w transporcie (6 miejsce na 28) oraz o stosowanie alternatywnych napędów w nowych samochodach osobowych (9 miejsce). Ponadto nasi rodacy spędzają w korkach mniej czasu, niż obywatele większości państw członkowskich (8 miejsce Polski z wynikiem 27 godzin rocznie; na Malcie obywatele spędzają w korkach średnio aż 72 godziny rocznie).

## Także ludzie

W tej kategorii państwa członkowskie były badane przy pomocy wskaźników takich jak: liczba zgonów w wypadkach drogowych i kolejowych, liczba kobiet pracujących w sektorze transportowym



Polska osiągnęła niezły wynik jeśli chodzi o udział odnawialnych źródeł energii w transporcie (6 miejsce na 28) oraz o stosowanie alternatywnych napędów w nowych samochodach osobowych (9 miejsce)

oraz poziom zadowolenia konsumentów rynku transportowego. W sprawie bezpieczeństwa na drogach w Polsce odnotowano pewien progres w porównaniu z poprzednimi raportami, jednak wciąż w wypad-

jest na stosunkowo wysokim poziomie (nieco powyżej unijnej średniej). Nie można niestety tego powiedzieć o poziomie zadowolenia pasażerów kolei – ich wysoki poziom niezadowolenia sklasyfikował

## We wszystkich badanych rodzajach transportu (drogowy, kolejowy, powietrzny, morski) nasz kraj był sklasyfikowany w trzeciej dziesiątce państw członkowskich.

kach samochodowych ginie więcej niż średnio w UE. W Niemczech liczba ofiar jest dwukrotnie niższa, a w Wielkiej Brytanii – trzykrotnie.

W przypadku transportu kolejowego jest jeszcze gorzej – Polska jest w gronie 4 najmniej bezpiecznych państw w UE. Z kolei udział kobiet w strukturze zatrudnienia w sektorze transportu jest niewiele niższy od unijnej średniej. Budujący jest fakt, iż poziom zadowolenia pasażerów z transportu publicznego i powietrznego

nasz kraj na ostatnim miejscu w rankingu państw członkowskich.

### Potrzebny szybszy progres

Pomimo tego, że w większości badanych wskaźników wypadamy z roku na rok coraz lepiej, to jednak wciąż mamy wiele do poprawienia. Jeśli chcemy dogonić europejską średnią, a później europejską czołówkę, to musimy robić szybsze i bardziej spektakularne postępy. Miejmy nadzieję, że



*Budujący jest fakt, iż poziom zadowolenia pasażerów z transportu publicznego i powietrznego jest na stosunkowo wysokim poziomie (nieco powyżej unijnej średniej). Nie można niestety tego powiedzieć o poziomie zadowolenia pasażerów kolei*

w kolejnym raporcie Komisji Europejskiej Polska wypadnie dużo lepiej i zostanie sklasyfikowana przynajmniej w połowie stawki. ◀

Źródło: <http://ec.europa.eu/>

# PORT GDAŃSK



Zyczymy wesołych i radosnych Świąt Bożego Narodzenia  
oraz spełnienia wszystkich marzeń,  
zawodowej satysfakcji i wielu sukcesów  
na nadchodzący 2016 rok,  
wszystkim naszym Klientom, Partnerom i Przyjaciółom





LGI liczy się ze zmniejszeniem emisji CO<sub>2</sub> o dalsze 10% w odniesieniu do całego taboru, który łącznie liczy 250 ciągników w grupie LGI

## Kolejne inwestycje w grupie LGI Logistics Group International

Firma LGI jest przedsiębiorstwem z branży logistycznej zatrudniającym 3,5 tys. pracowników i dysponującym 45 oddziałami na całym świecie. Powstała w roku 1995 w związku z usługami outsourcingowymi dla spółki Hewlett Packard Deutschland GmbH.



Katarzyna  
Zięba-Choromańska

**G**łówna siedziba firmy znajduje się w miejscowości Herrenberg koło Stuttgartu. Polski oddział zlokalizowany jest w Bielanych Wrocławskich.

### Rok dużych inwestycji

LGI zajmuje się opracowywaniem i realizacją koncepcji z zakresu logistyki magazynowej, procesów produkcyjnych oraz zarządzania transportem. Świadczy usługi dla przedsiębiorstw z takich branż jak Automotive, Electroni-cs, Industrial, Health Care & Life Science oraz Fashion & Lifestyle.

W 2014 LGI Logistics Group International GmbH (LGI) dokonała inwestycji we własny park samochodowy, kupując

100 nowych ciągników oraz nacze. Na tym jednak nie koniec, rok 2015 jest kontynuacją założeń strategicznych firmy. Obecnie LGI inwestuje także w modernizację i poszerzenie własnego taboru samochodowego. Do końca tego roku odbierze kolejne 100 ciągników i nacze. Tabor samochodowy LGI całkowicie spełnia normę Euro 6.

### Zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> o 10%

Dobre doświadczenia, które firma LGI zdobyła w ostatnim roku, w wyniku pierwszego etapu odnawiania taboru samochodowego, były bodźcem do szybkiej realizacji kolejnych założeń strategii grupy LGI. Cel firmy to kontynuacja moderniza-

cji transportu. Poprawiona ekonomiczność w wyniku nowości technicznych, a tym samym zoptymalizowane zużycie paliwa, spowodowało już w 2014 r. nie tylko znaczący spadek kosztów, ale także zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> o około 10%. Dla firm zaangażowanych w ochronę środowiska, jest to ważny element rozwoju, zwłaszcza w obliczu obecnych zagrożeń ekologicznych. Biorąc to pod uwagę, w 2015 r. LGI liczy się ze zmniejszeniem emisji CO<sub>2</sub> o dalsze 10 % w odniesieniu do całego taboru, który łącznie liczy 250 ciągników w grupie LGI.

– Dla LGI konsekwentna modernizacja wykorzystywanego taboru jest ważnym punktem strategii transportowej. Nasz tabor jest pod względem ekonomiki, dynamiki jazdy i komfortu na najwyższym poziomie techniki. Za pomocą tego wkładu chcemy dalej napędzać postęp techniczny w tej branży. Odpowiedzialność ekologiczna, nowoczesność i MEGA-solidność to atuty, które firma LGI gwarantuje swoim klientom – tłumaczy pani Katarzyna Zięba-Choromańska, odpowiedzialna za flotę w Polsce. ◀

**Obecnie LGI inwestuje także w modernizację i poszerzenie własnego taboru samochodowego. Do końca tego roku odbierze kolejne 100 ciągników i nacze. Tabor samochodowy LGI całkowicie spełnia normę Euro 6.**

KK



## SPEDIMEX RETAIL SOLUTION

### Szczyty sezonowe spędzają sen z powiek, a wąskie okna czasowe dostaw przyprawiają o zawrót głowy?

Nawet najbardziej skomplikowane procesy stają się proste, jeśli powierzysz je ekspertowi. Skorzystaj z rozwiązań magazynowych i dystrybucyjnych dedykowanych branży retail i ciesz się komfortem.

#### SPEDIMEX RETAIL SOLUTION

---

- » Operacje magazynowe na poziomie sztuki
- » Obsługa szczytów sezonowych
- » Codzienna dystrybucja do wszystkich galerii handlowych w Polsce
- » Dostawy „do drzwi” sklepu, w ściśle określonych oknach czasowych
- » Transfery międzysklepowe
- » Serwis zwrotów
- » Obsługa kanału e-commerce
- » Elektroniczne potwierdzenie czasu dostawy

Prowadzenie biznesu może być prostsze.

Odwiedź nas na [www.spedimex.pl](http://www.spedimex.pl) lub napisz: [sales@spedimex.pl](mailto:sales@spedimex.pl)

 **SPEDIMEX**  
JUST LOGISTICS

# URSA usprawnia swój proces logistyczny



Dzięki rozwiązaniu TRANSPOREON, europejski producent izolacji, usprawnił proces alokacji zleceń transportowych i zapewnił sobie dostęp do aktualnych informacji o stanie dostaw.

URSA, będąca jedną z wiodących europejskich firm na rynku izolacji termicznej i akustycznej, posiada dwanaście zakładów produkcyjnych w ośmiu krajach (m.in. w Polsce, Hiszpanii, Francji oraz Niemczech). Z miejsc tych dostarcza swoje produkty do ok. 40 krajów w Europie oraz w Ameryce Północnej. Roczna liczba transportów zleczanych przez URSA przekracza 50 tysięcy.

## Tradycyjnie, czyli z problemami

Dawniej kontakt z przewoźnikami odbywał się tradycyjnymi metodami komunikacji – telefonicznie oraz przy użyciu komunikatorów internetowych. Każdy za-

nie, dominujące wciąż w wielu firmach, niosło za sobą wiele ryzyk: opóźnienia w dostawach, pomyłki w rozliczeniach, powstawanie dodatkowych kosztów operacyjnych. Dlatego URSA już w 2009 roku zdecydowała się na zastosowanie jednego, kompleksowego rozwiązania dla całej firmy i wszystkich zakładów produkcyjnych (w tym w polskim oddziale firmy w Dąbrowie Górniczej), wdrażając w nich cztery moduły TRANSPOREON: No-touch Order, Best Carrier, Time Slot Management oraz Transport Visibility. – *Dotychczasowy proces przydzielania zleceń transportowych, który w dużej mierze polegał na wykonywaniu wielu połączeń telefonicznych oraz wysyłaniu wielu maili wymagał*

który umożliwił przewoźnikom awizację poszczególnych okien czasowych przy odbiorze towaru oraz Transport Visibility, stosowane w celu śledzenia nadawanych przesyłek.

Wzbogacenie modułu No-touch Order o rozwiązanie Automatyczne Przydzielanie Przewoźników umożliwiło pełną automatyzację przydzielania zleceń przewoźnikom na podstawie predefiniowanych warunków oraz automatyczne obliczanie frachtu w oparciu o aktualne kontrakty i cenniki. Korzystając zaś z modułu Reporting URSA ma możliwość opracowywania pełnego zakresu raportów, w tym comiesięcznych ocen przewoźników. – *Obecnie wszyscy nasi przewoźnicy współpracują z nami za pośrednictwem TRANSPOREON. Dzięki temu mamy możliwość zebrania wszystkich danych w jednym miejscu i możliwość śledzenia zmian i historii zleceń* – podkreśla Tomasz Kania.

Wdrożenie rozwiązań TRANSPOREON zapewniło usprawnienie całego procesu alokacji zleceń transportowych, w tym również poszukiwanie transportów specjalnych. Przejrzysty przegląd planowanych załadunków i informacje o stanie dostawy prezentowane są w czasie rzeczywistym. Użytkownicy rozwiązania mają też dostęp do istotnych danych, niezbędnych do utworzenia szczegółowych raportów i ocen. Wymierną i łatwo policzalną korzyścią jest 10 procentowa redukcja kosztów w obszarze zleceń spotowych. – *Jesteśmy bardzo dumni z tego osiągnięcia. Dzięki kompleksowemu i elastycznemu rozwiązaniu, przedsiębiorstwa takie jak URSA mogą zautomatyzować szereg procesów i obniżyć koszty w obszarze łańcucha dostaw* – podsumowuje Grzegorz Prorok, Country Manager Poland w TRANSPOREON. ◀

**Dotychczasowy proces przydzielania zleceń transportowych, który w dużej mierze polegał na wykonywaniu wielu połączeń telefonicznych oraz wysyłaniu wielu maili wymagał usprawnienia. Obecnie TRANSPOREON przejął rolę systemu łączącego go z przewoźnikami.**

kład produkcyjny działał w oparciu o bazę lokalnych przewoźników, nie wykorzystując przez to efektów synergii i skali grupy. Pracownicy firmy każdego dnia musieli poświęcać sporo czasu na poszukiwanie przewoźników, którzy mieli możliwość wykonania danego zlecenia, zwłaszcza w okresach wzmożonych wysyłek. Po potwierdzeniu możliwości podjęcia danego kursu, z systemu SAP generowane było zlecenie dla konkretnego przewoźnika, które następnie musiało być ręcznie przesyłane drogą mailową. Takie rozwiąza-

*usprawnienia. Obecnie TRANSPOREON przejął rolę systemu łączącego nas z przewoźnikami* – mówi Tomasz Kania, specjalista ds. logistyki w URSA Polska.

## Modułowe dopasowanie do potrzeb

URSA wybrała dwa moduły do przydzielania transportów, zarówno opcję kontraktową – No-touch Order, jak również elastyczne rozwiązanie spotowe – Best Carrier. Firma zdecydowała się również wdrożyć moduł Time Slot Management,



# Ekologistyka

## – moda czy obowiązek?

Czym jest ekologistyka? Jak połączyć rozwój gospodarczy z dbaniem o środowisko naturalne? Jak branża TSL może wspomóc ekologię? Dostępnych rozwiązań proekologicznych jest bardzo wiele, jednak wprowadzenie wszystkich często jest niemożliwe z powodu ograniczonych zasobów finansowych lub dlatego, że mogą sparaliżować naszą działalność.

**N**owe wyzwania, przed którymi staje nasza cywilizacja, wymagają tworzenia nowych rozwiązań. Szybki przyrost ludności, industrializacja i postępująca degradacja środowiska naturalnego doprowadziły do sytuacji, w której ludzkość musiała dokonać istotnego zwrotu. W przeciwnym razie naszej planecie groziłaby naturalna katastrofa. Środowisko naturalne nie było w stanie nadążyć za tempem rozwoju narzuconym przez prężnie rozwijające się gospodarki wysoko rozwiniętych państw. Ilość odpadów produkowanych przez ludzkość zwiększała się dużo szybciej, niż ewoluowały systemy zarządzania nimi. Wtedy właśnie do głosu doszła ekologia i pokrewne jej dziedziny nauki. Rządy większości uprzemysłowionych państw zdały sobie sprawę z powagi problemu i zaczęły wdrażać nowe, proekologiczne rozwiązania do swoich gospodarek.

### Wyzwania ekologiczne współczesnego świata

Skutkiem tego, a zarazem jedną z najpopularniejszych strategii rozwoju państw jest tzw. zrównoważony rozwój gospodarczy. Polega on na rozwoju gospodarki i zwiększaniu produktywności państwa z zachowaniem równowagi środowisko-

### Zrównoważony rozwój gospodarczy polega na rozwoju gospodarki i zwiększaniu produktywności państwa z zachowaniem równowagi środowiskowej.

wej. W ostatnich dekadach zainwestowano mnóstwo pieniędzy w kampanie reklamowe mające na celu krzewienie świadomości ekologicznej zarówno w gospodarstwach domowych jak i w przedsiębiorstwach.



Fot. Fotolia

Świadomość ekologiczna wśród konsumentów jest coraz większa, co skutkuje wybieraniem przez nich produktów pochodzących od przedsiębiorstw aktywnie zaangażowanych w działania ekologiczne

Efektom prowadzenia tej polityki są m.in. inwestycje samorządów terytorialnych w oczyszczalnie ścieków, budowa segregowni śmieci, zwiększenie się ilości energii wytwarzanej przez tzw. czyste, odnawialne źródła energii.

Przedsiębiorstwa również zaangażowały się w proekologiczne działania. Niektóre zrobiły to z troski o przyszłe pokolenia

i stan naszej planety, a inne zostały do tego przymuszone przez odpowiednie przepisy prawne. Jednak liczy się efekt, a jest on taki, że w dzisiejszych czasach wprowadzanie rozwiązań proekologicznych nikogo już nie dziwi. Stało się to stałym elementem rozwoju odpowiedzialnych przedsiębiorstw, a największe z nich inwestują miliony dolarów w opracowywanie coraz to bardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego rozwiązań technicznych i logistycznych.

### Ekologistyka i jej odmiany

Odpowiedzią gospodarki na rosnące zapotrzebowanie na bardziej przyjazne dla środowiska logistyczne rozwiązania jest tzw. ekologistyka, rozumiana jako szereg działań prowadzących do ponownego wykorzystania produktów i materiałów. W praktyce zakres działania ekologistyki obejmuje głównie planowanie efektywnego przepływu zużytych dóbr i informacji od konsumentów do miejsca ich wytworzenia (odwrotnie niż w tradycyjnym modelu logistycznym) w celu odzyskania części wartości lub bezpiecznej dla środowiska utylizacji. To, co uda się odzyskać, jest wykorzystywane albo do produkcji nowych



Wprowadzanie rozwiązań proekologicznych stało się stałym elementem rozwoju odpowiedzialnych przedsiębiorstw, a największe z nich inwestują miliony dolarów w opracowywanie coraz to bardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego rozwiązań technicznych i logistycznych



*W praktyce zakres działania ekologii obejmuje głównie planowanie efektywnego przepływu zużytych dóbr i informacji od konsumentów do miejsca ich wytworzenia w celu odzyskania części wartości lub bezpiecznej dla środowiska utylizacji*

dóbr, albo jest ponownie kierowane na rynek w celu odsprzedaży.

Szczegółowy zakres działań ekologii stanowią aspekty takie jak: edukacja ekologiczna społeczeństwa, organizacja segregowanej zbiórki odpadów, regularne usuwanie zebranych odpadów, dostarczanie wywożonych odpadów do zakładów utylizacyjnych, lokowanie na wysypiskach odpadów nienadających się do utylizacji oraz odpowiednie traktowanie odpadów niebezpiecznych. Swoją znaczącą rolę mają tu do odegrania firmy z branży TSL, zwłaszcza transportowe.

Z pojęciem ekologii łączą się inne terminy takie jak: logistyka zwrotna, logistyka odzysku, logistyka odwrócona, logistyka odpadów, itp. Są to synonimy, z tym że każdy z nich kładzie nacisk na nieco inne akcenty ekologii. Jednym z najistotniejszych jej elementów jest to, że mamy do czynienia z innym kierunkiem przepływu dóbr i informacji. W tradycyjnym modelu logistycznym przepływ zachodził od źródeł zaopatrzenia do klienta, a w ekologii dochodzą nowe kierunki (powtórne wykorzystanie produktów zużytych lub ich części oraz zwroty towarów). Kolejnym nowym aspektem jest tzw. po-

sprzedażowy łańcuch dostaw – obecnie w wielu krajach (w tym u nas) przepisy prawne nakazują firmom zajmującym się produkcją i sprzedażą towarów odbiór starego, zużytego sprzętu (przykład: branża RTV i AGD). Efektywne zarządzanie tymi procesami stanowi często dla firmy

Z jakimi odpadami mamy do czynienia w logistyce? Popularny jest podział na pełnowartościowe zwroty, zużyte opakowania, odpady szkodliwe i niebezpieczne oraz odpady produkcyjne. Do zwrotów zaliczamy pełnowartościowe produkty i wyroby, które mimo podjętych działań mar-

## **Kluczowym elementem ekologii jest umiejętne zarządzanie odpadami. Są to dobra powstałe w wyniku działalności gospodarczej lub bytowania człowieka, nieprzydatne w miejscu i czasie, w którym powstały.**

nie lada wyzwanie, ponieważ trudno jest oszacować liczbę i przyczyny zwrotów w działalności firmy. Jednocześnie jest to też skuteczna mobilizacja do wprowadzania na rynek produktów jak najbardziej ekologicznych.

### **Zarządzanie odpadami**

Kluczowym elementem ekologii jest umiejętne zarządzanie odpadami. Są to dobra powstałe w wyniku działalności gospodarczej albo bytowania człowieka nieprzydatne w miejscu i czasie, w którym powstały. Z definicji tej wynika m.in. to, że to samo dobro może być traktowane jak odpad lub jak produkt, w zależności od różnych okoliczności (stare, przeczytane gazety mogą być traktowane jako odpad lub też jako produkt, z którego robione są opakowania kartonowe).

ketingowych nie znalazły nabywców na rynku. Ale nie tylko. Zwrot może dotyczyć gotowych, wadliwych produktów, które firma wycofuje sama, bądź które podlegają naprawom gwarancyjnym oraz wadliwych komponentów, a wtedy jest on dokonywany pomiędzy dostawcą a producentem. Mamy też do czynienia ze zwrotem elementów wyrobów, które spełniły już swoją funkcję na rynku i przez przedsiębiorstwo mogą być wykorzystane ponownie, itp.

Co można zrobić z takimi wadliwymi zwrotami? Można je np. ulepszyć w sposób, który będzie bardziej odpowiadał potrzebom klientów i ponownie spróbować sprzedać na rynku. Przykładem zastosowania innego rozwiązania może być odzyskanie wartościowych części i poddanie recyklingowi/utylizacji pozostałych elementów. Takie zwroty mogą też być z powodzeniem wykorzystywane jako elementy różnych



*W etapie końcowym pozostają odpady, których nie możemy już ponownie wykorzystać. W tym wypadku jedyną radą jest recykling, podczas którego zostają one posegregowane, a następnie przetworzone na nowe produkty*

promocji skierowanych do klientów lub można je odsprzedać firmom specjalizującym się w handlu takimi wycofywanymi i zwracanymi towarami.

## Jak najbardziej ekologiczny

Już na etapie projektowania cyklu życia danego produktu należy się zastanowić jakich komponentów użyć do jego wyrobu i jakich opakowań do jego bezpiecznego transportu. W tym celu pomocnym narzędziem może się okazać tzw. cykl życia wyrobu – Life Cycle Approach (LCA). Jest to podejście, które pomaga przeanalizować wszystkie czynniki mogące mieć wpływ na środowisko naturalne na każdym etapie cyklu życia produktu (od pozyskania surowców, przez produkcję i dystrybucję, po utylizację).

Już podczas fazy produkcji przedsiębiorstwa często używają wyrobów, które po zużyciu produktu będzie łatwiej odzyskać (proces ten jest nazywany projektowaniem dla recyklingu). Jednym słowem należy w jak największym stopniu wykorzystać dostępną wiedzę technologiczną i zasoby finansowe, aby cykl życia produktu był jak najbardziej ekologiczny. Najlepszym rozwiązaniem jest skrócenie łańcucha dostaw, ponieważ im jest krótszy, tym mniej odpadów powstaje podczas kolejnych etapów życia produktu. Odpowiednie wykorzystywanie odpadów pozwala właśnie na skracanie łańcucha dostaw. Takie ekologiczne projektowanie cyklu życia produktu nazywane jest też często ekoprojektowaniem. Efekty takich działań widzimy na co dzień podczas robienia zakupów (np. telewizory mają coraz mniej śrub, żeby było łatwiej je demontować podczas procesów odzysku, meble w coraz większym stopniu są montowane na ścisk, itp.).

Na etapie końcowym pozostają odpady, których nie możemy już ponownie wykorzystać. W tym wypadku jedyną radą jest recykling, podczas którego zostają one posegregowane, a następnie przetworzone na nowe produkty (czasem podobne a czasem zupełnie inne).

## W branży TSL

Poza działaniami z zakresu ekologii, przedsiębiorstwa prowadzące działalność w branży TSL mają do dyspozycji również inne proekologiczne rozwiązania. Koncerny samochodowe prześcigają się we wprowadzaniu coraz to bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu rozwiązań motoryzacyjnych. W branży transportowej stale zmniejsza się zużycie paliwa, wprowadza się bardziej przyjazne dla środowiska metody napędu (gaz CNG, LNG, napęd elek-



Firmy transportowe coraz chętniej korzystają z transportu intermodalnego, ograniczającego koszty i negatywny wpływ na środowisko naturalne

tryczny), ograniczana jest emisja spalin do atmosfery. Firmy transportowe coraz chętniej korzystają z transportu intermodalnego, ograniczającego koszty i negatywny wpływ na środowisko naturalne. Odpady wytwarzane przez przedsiębiorstwa pra-

pochodzących od przedsiębiorstw aktywnie zaangażowanych w działania ekologiczne. Ponadto, firma efektywnie zarządzająca odpadami w długim horyzoncie czasowym jest w stanie zaoszczędzić pieniądze. Wdrażanie ekologicznych

## Wdrażanie ekologicznych rozwiązań jest kapitałochłonne, jednak w długim okresie jest bardzo opłacalne.

cujące w branży TSL są coraz efektywniej zagospodarowywane. Poddaje się je segregacji, wykorzystuje się ponownie niektóre części, rozwijana jest tzw. logistyka odzysku. Niektóre przedsiębiorstwa idą o krok dalej i tworzą własne polityki zarządzania odpadami – inwestują w segregownie, spalarnie, prasownie. Coraz wydajniejsza obsługa logistyki związanej ze zwrotami zużytych sprzętów to kolejny przykład na wzrost odpowiedzialności ekologicznej firm z branży TSL.

## Obowiązek będący korzyścią

A jakie korzyści z prowadzenia proekologicznej działalności mają same przedsiębiorstwa? Poza przyczynianiem się do poprawy funkcjonowania środowiska naturalnego, taka firma zyskuje w oczach klientów. Świadomość ekologiczna wśród konsumentów jest coraz większa, co skutkuje wybieraniem przez nich produktów

rozwiązań jest kapitałochłonne, jednak w długim okresie jest bardzo opłacalne. Mniejsze firmy, których „nie stać na ekologię” mogą przyczynić się ekologii zlecając niektóre z działań firmom zewnętrznym, wyspecjalizowanym w danych dziedzinach (np. w recyklingu).

Ekologistyka to w dzisiejszych czasach nie moda, nie fanaberia, tylko obowiązek. Jeśli nie chcemy żeby przyszłe pokolenia mieszkaly na wysypiskach śmieci, to musimy działać już teraz. Oczywiście jest, że nie każdą firmę stać na wprowadzanie najbardziej ekologicznych rozwiązań dostępnych na rynku i należy mierzyć siły na zamiary. Jednak każda, nawet z pozoru mała i nieistotna zmiana korzystna dla środowiska naturalnego, jest na wagę złota, ponieważ nawet najdłuższe podróże zaczynają się od pierwszego, małego kroku. Natura będzie nam wdzięczna za ten mały gest. ◀

Lukasz Pluszczewicz

*W każdym oddziale mierzymy i kontrolujemy emisję CO<sub>2</sub> z nieruchomości, całkowite zużycie energii elektrycznej, pobór wody oraz zużycie benzyny i oleju napędowego. Deszczówkę gromadzimy i wykorzystujemy np. do mycia samochodów*



## Obowiązek wobec przyszłych pokoleń

Działalność operatora logistycznego jest szczególna, jeśli chodzi o wpływ na środowisko – zwłaszcza w kwestii transportu samochodowego oraz związanej z nim emisji CO<sub>2</sub>. Dlatego firmy logistyczne powinny z wyjątkową odpowiedzialnością traktować środowisko naturalne i otoczenie. Rozsądnymi rozwiązaniami są tutaj konsolidacja transportu, wykorzystanie elektrycznych wózków w magazynach, minimalizowanie emisji CO<sub>2</sub> oraz oszczędne wykorzystanie energii.

**D**bałość o środowisko naturalne to nasz obowiązek wobec przyszłych pokoleń, dlatego w Dachser od lat wdrażamy idee zrównoważonego rozwoju. Trend zainteresowania ekologią dostrzegamy również u naszych klientów, którzy sami prowadzą działania proekologiczne i doceniają fakt, że my przykładamy do nich tak dużą wagę. Inwestycje w rozwiązania pro-ekologiczne, choć często wymagają dodatkowych nakładów finansowych, w dłuższej perspektywie czasu, oprócz pozytywnego wpływu na środowisko, mogą przynieść wymierne korzyści w postaci

obniżenia kosztów eksploatacyjnych. Dobrym przykładem jest stworzenie takiego systemu elektronicznej komunikacji, który zminimalizuje kosztowne połączenia telefoniczne oraz wykorzystanie papieru.

### Misja zrównoważonego rozwoju

W przypadku działalności operatora logistycznego, której sporą część stanowi transport samochodowy, ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> jest szczególnie istotne. Stawiamy na najbardziej przyjazne dla środowiska samochody, spełniające wymagania

normy Euro 5. Obecnie dzięki nowoczesnym systemom IT, można sprawnie planować wykorzystanie floty samochodowej tak, aby średnia emisja CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na pojedynczą przesyłkę była jak najmniejsza. Systemy te umożliwiają również

*Dzięki nowoczesnym systemom IT można sprawnie planować wykorzystanie floty samochodowej tak, aby średnia emisja CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na pojedynczą przesyłkę była jak najmniejsza*

**Inwestycje w rozwiązania pro-ekologiczne, choć często wymagają dodatkowych nakładów finansowych, w dłuższej perspektywie czasu, oprócz pozytywnego wpływu na środowisko, mogą przynieść wymierne korzyści w postaci obniżenia kosztów eksploatacyjnych.**





**Grzegorz Lichocik**

prezes zarządu, Dachser Sp. z o.o.

sprawne konsolidowanie transportu, dzięki któremu ograniczamy liczbę wykorzystanych samochodów. Dzięki naszej rozbudowanej międzynarodowej sieci oddziałów, konsolidujemy przesyłki właściwie na każdym etapie łańcucha dostaw. Stosujemy również inne innowacyjne rozwiązania, jak np. kontenery wymienne, umożliwiające piętrowy załadunek przy optymalnym wykorzystaniu przestrzeni ładunkowej.

### Optymalne wykorzystanie zasobów

W Dachser dużą wagę przywiązujemy do optymalnego wykorzystania floty samochodowej. Umożliwia nam to system do zarządzania transportem drogowym Domino, dzięki któremu możemy tak planować trasy, aby były optymalne oraz by nie generowały zbędnych przestojów ciężarówek. W każdym oddziale mierzymy i kontrolujemy emisję CO<sub>2</sub> z nieruchomości, całkowite zużycie energii elektrycznej, pobór wody oraz zużycie benzyny i oleju napędowego. Deszczówkę gromadzimy i wykorzystujemy np. do mycia samochodów.

### Eko-oddziały

W nowopowstających oddziałach stosujemy ekologiczne i energooszczędne budownictwo oraz odzysk ciepła odpadowego z instalacji, które można wykorzystać do dogrzewania budynku. Wdrażamy w nich szereg innowacyjnych rozwiązań, które wspomagają nasze pro-ekologiczne założenia. Dachser stawia na oszczędność papieru – 90% całej komunikacji odbywa się drogą elektroniczną. We wszystkich etapach procesu logistycznego wykorzystujemy archiwizację optyczną. W oddziałach

zamiast tradycyjnych komputerów stosujemy terminale sieciowe, dzięki czemu oszczędności wykorzystania energii oraz emisji CO<sub>2</sub> sięgają 90%. Staramy się zachęcać klientów do wdrożenia tych dobrych, sprawdzonych przez nas praktyk, dlatego obecnie w Polsce promujemy korzystanie z e-faktury. Aby stosowała je jak największa liczba firm, planujemy nawet wprowadzenie w przyszłości dodatkowych opłat za wystawianie faktur w postaci tradycyjnych, drukowanych dokumentów. ◀

**Grzegorz Lichocik,**  
prezes zarządu, Dachser Sp. z o.o.



 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



# DB Schenker Logistics

## – Lider Odpowiedzialnego Biznesu

Środowisku służy dana klientom możliwość łączenia różnych rodzajów transportu pod kątem efektywności kosztowej i ekologicznej, np. transportu kolejowego i drogowego oraz łączenia przesyłek od różnych producentów w jednym środku transportu i maksymalne wypełnianie pojazdów

Wiele firm dbających o zrównoważony rozwój podejmuje działania mające służyć nie tylko im, ale i otoczeniu, w którym funkcjonują. Część z nich sporządza raporty. Taką firmą jest DB Schenker Logistics, która w swoim ostatnim raporcie podsumowała działalność w latach 2013-2014. Dzięki specjalnej funkcjonalności każdy internauta może go ocenić. Publikacja dostępna jest na stronie [www.dbschenker-csr.pl](http://www.dbschenker-csr.pl).

**R**aport, w interaktywnej formie – z wykorzystaniem filmów i infografik – prezentuje działania kluczowe z punktu widzenia firmy DB Schenker

Logistics i jej interesariuszy. – *Struktura Raportu Społecznego wyniku z przyjętej przez firmę strategii zrównoważonego rozwoju* – mówi Beata Konecka, szef marketingu

w DB Schenker Logistics. Działania firmy pokazane zostały w podziale na trzy filary strategii: ekonomię, społeczeństwo i środowisko. Wiele spośród nich firma podejmowała we współpracy z interesariuszami.

Dokument został opracowany z uwzględnieniem GRI G4 – najnowszego standardu Globalnej Inicjatywy Sprawozdawczej. Zgodnie z nowymi wytycznymi, w raporcie akcentowane są przede wszystkim obszary kluczowe dla interesariuszy firmy i wynikające z przyjętej strategii. – *Raportowanie według międzynarodowego standardu GRI G4 podnosi jakość raportu, zapewnia porównywalność wyników i rozpoznawalność firmy w środowisku biznesowym* – ocenia Liliana Anam z CSR Info, firmy świadczącej wyspecjalizowane usługi edukacyjne i doradcze w zakresie społecznej odpowiedzialności biznesu i zrównoważonego rozwoju.

Jacek Kuchenbeker z Deloitte dodaje, że – *zastosowanie wytycznych GRI w wersji G4 podnosi poziom transparentności firmy, a w rezultacie – poziom zaufania interesariuszy, zarówno zewnętrznych, jak i wewnętrznych.*

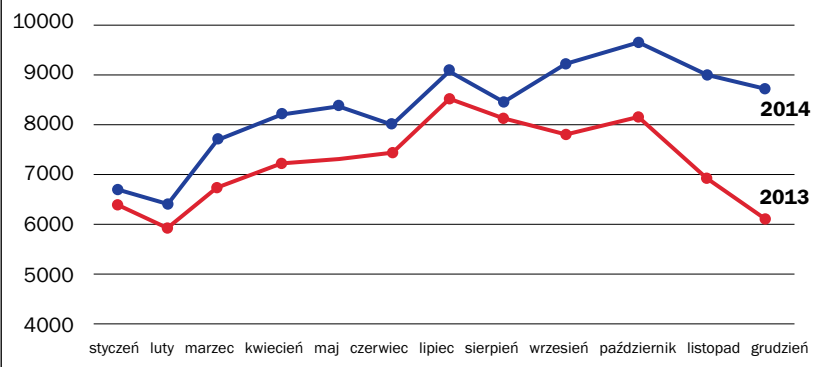


Do obszarów kluczowych dla interesariuszy firmy należą tematy związane z odpowiedzialnym łańcuchem dostaw, relacje z klientami, pracownikami, dostawcami i społeczeństwem, kwestie dotyczące bezpieczeństwa w pracy i na drogach oraz działania związane z dbałością o środowisko

### Zanim opublikowano wyniki

Do obszarów kluczowych dla interesariuszy firmy należą tematy związane z odpowiedzialnym łańcuchem dostaw, relacje z klientami, pracownikami, dostawcami i społeczeństwem, kwestie dotyczące bezpieczeństwa w pracy i na drogach oraz działania związane z dbałością o środowisko. Aby wyniki były rzetelne, praca nad raportem musiała przebiegać wieloetapowo. Na początku pracownicy i dostawcy dokonali oceny poprzedniego raportu i zgłosili swoje propozycje względem kolejnego. Firma zapytała też o oczekiwania klientów i pozostałych partnerów, w tym współpracujące organizacje. Na tej podstawie, przy współudziale przedstawicieli wielu obszarów działalności firmy, zostały wyłonione kluczowe z punktu widzenia interesariuszy tematy do raportowania. Dopiero po wielu miesiącach pracy raport

**Emisja dwutlenku węgla w tonach w transporcie krajowym realizowanym przez przewoźników DB Schenker Logistics - 2013 i 2014**



To już czwarta tego typu publikacja skierowana przez firmę do jej otoczenia. DB Schenker Logistics raportuje w cyklu

strony możliwości upraszczania procesów i obniżania kosztów, a z drugiej – szybkiej reakcji na zmieniające się oczekiwania

### Struktura Raportu Społecznego wynika z przyjętej przez firmę strategii zrównoważonego rozwoju. Jej działania pokazane zostały w podziale na trzy filary strategii: ekonomię, społeczeństwo i środowisko.

został na zakończenie poddany audytowi firmy doradczej Deloitte.

– Nasza strategia zrównoważonego rozwoju zbudowana jest na trzech filarach: ekonomii, społeczeństwie i środowisku. Budujemy kulturę Lean, która zakłada ciągłe doskonalenie w każdym obszarze. Zrównoważony rozwój określa strategiczne kierunki rozwoju naszej firmy, a filozofia Lean pozwala efektywnie doskonalić procesy – twierdzi Janusz Górski, prezes DB Schenker Logistics w Polsce.

dwuletnim. Tradycyjnie, ze względów ekologicznych, raport został udostępniony wyłącznie w internecie. Każdy, kto zapozna się z tym multimedialnym dokumentem, może go ocenić pod adresem: <http://dbschenker-csr.pl/ocen-raport>. Ocena będzie stanowić podstawy do dalszego doskonalenia.

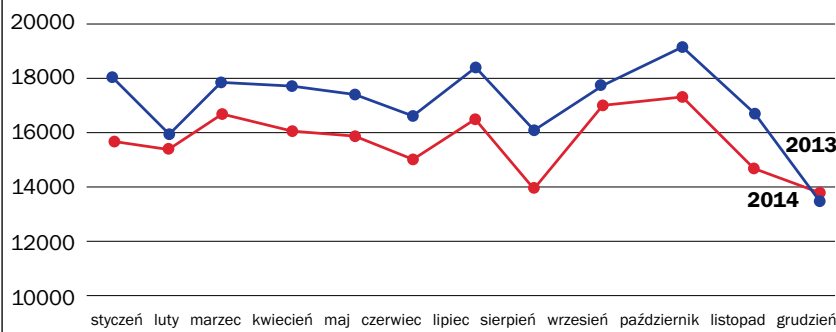
– Otoczenie gospodarcze staje się coraz mniej przewidywalne, a prowadzenie działalności biznesowej – coraz bardziej złożone. Przedsiębiorstwa poszukują z jednej

DB SCHENKER Raport Społecznej Odpowiedzialności Biznesu 2013/2014



Zgodnie z przyjętą Strategią Odpowiedzialności Społecznej, DB Schenker Logistics współpracuje i rozwija relacje biznesowe z dostawcami produktów i usług, którzy oferują najwyższe standardy współpracy oraz konkurencyjne warunki handlowe

**Emisja dwutlenku węgla w tonach w transporcie międzynarodowym realizowanym przez przewoźników DB Schenker Logistics (import, eksport), pomiędzy Polską i pozostałymi krajami europejskimi**



klientów – pisze w raporcie Janusz Górski. – Dla DB Schenker Logistics zrównoważony rozwój określa strategiczne kierunki rozwoju całej firmy, a filozofia Lean pozwala efektywnie doskonalić procesy. W ciągu ostatniego roku podjęliśmy kilka projektów, które wpisują się w naszą strategię i budują partnerskie relacje z klientami, dostawcami, uczelniami, gminami i pozostałymi interesariuszami. Wśród kilku chciałbym wymienić programy współpracy z klientami przy wspólnym analizowaniu procesów i poszukiwaniu rozwiązań, które zapewniają obu stronom korzyści przy akceptacji również pewnych ryzyk – dodaje.

W wypracowaniu najlepszych standardów na rynku DB Schenker Logistics

## Dla DB Schenker Logistics zrównoważony rozwój określa strategiczne kierunki rozwoju całej firmy, a filozofia Lean pozwala efektywnie doskonalić procesy.

współpraca z różnymi podmiotami w stowarzyszeniu ECR (Efficient Consumer Response - Efektywna Obsługa Konsumenta). Współdziałanie z dostawcami jest istotnym elementem strategii firmy. Dlatego systematycznie bada ich satysfakcję i wspólnie ustala programy zwiększenia jej poziomu.

### Pierwszy filar - ekonomia

Nadrzędnym celem DB Schenker Logistics jest sprawna organizacja dostaw towarów na polskim i światowych rynkach. – *W ten sposób „Dostarczamy przyszłość” czyli wspieramy konkurencyjność naszych klientów, rozwijając siebie i współpracujących dostawców. Stawiamy na skuteczność, współodpowiedzialność i bezpieczeństwo*



Rok temu otwarto ekologiczny terminal logistyczny w Polsce dla Oddziału Białostok

w całym łańcuchu dostaw – czytamy w raporcie. Dzięki kompleksowej sieci i globalnemu spektrum działania towary klientów DB Schenker Logistics przewożone na terenie Polski trafiają od nadawców do odbiorców w ciągu 24 godz. Szybka i skuteczna obsługa przesyłek służy budowie długofalowych relacji z klientami opartych na uczciwości, szacunku i wzajemnym zaufaniu.

Z ekonomią wiąże się bezpieczeństwo, zarówno dotyczące warunków pracy i rozwoju, przewozów oraz ciągle doskonalenie systemu bezpieczeństwa firmy, dbałość o środowisko i relację z interesariuszami. Osiągnięcie tych celów nie jest możliwe bez uczciwości i etyki wśród pracowników i dostawców. Wszystko to, jak również dostarczanie usług wysokiej jakości, dostosowanych do oczekiwań klientów, służy ich satysfakcji.

Klientów wspiera Zespół ds. Projektów Wdrożeniowych i Doradczych, który oferuje działania usprawniające i doradcze w łańcuchu dostaw klienta, a także zespoły interdyscyplinarne, złożone z najwyż-

szej klasy specjalistów. Tworzą one razem z klientami dedykowane rozwiązania logistyczne, eliminują marnotrawstwa w procesach przy wykorzystaniu narzędzi Lean Management, służą optymalizacji łańcucha dostaw, a wszystko odbywa się w oparciu o certyfikowaną metodologię zarządzania projektami.

Zgodnie z przyjętą Strategią Odpowiedzialności Społecznej, DB Schenker Logistics współpracuje i rozwija relacje biznesowe z dostawcami produktów i usług, którzy oferują najwyższe standardy współpracy oraz konkurencyjne warunki handlowe. Firma wymaga od nich przestrzegania Kodeksu Dostawców, m.in. respektowania obowiązującego prawa pracy, poszanowania norm etycznych, spełnienia prawnie wiążących oraz dobrowolnych norm środowiskowych, stosowania innowacyjnych, energooszczędnych i ekologicznych technologii. W maju 2015 r. Kodeks Dostawców został zastąpiony Kodeksem Postępowania dla Partnerów Biznesowych, który rozszerza dotychczasowe zasady o zagadnienia dotyczące antykorupcji.

Jeśli chodzi o politykę zakupową, to jej nadrzędnym celem jest zapewnienie wydajnego i skutecznego procesu pozyski-

ne podlega stałej kontroli. Firma dąży do stworzenia miejsca pracy, w którym każda zatrudniona osoba czuje się szanowana, doceniana i może realizować swój potencjał. – *Przyczynia się to do sukcesu całej organizacji i buduje kulturę bezpieczeństwa* – stwierdzono w raporcie. DB Schenker Logistics także promuje zmiany zachowań, nawyków i postaw pracowników pod kątem bezpieczeństwa. Celem jest „Zero wypadków”.

Regularnie sprawdzane jest zadowolenie dostawców ze współpracy z DB Schenker Logistics. Z badań kurierów wynika, że zdecydowana większość respondentów chce kontynuować współpracę z firmą.

Rozwijane są kompetencje własnych pracowników i to na nich stawia firma, m.in. starając się spośród nich rekrutować osoby, gdy trzeba obsadzić konkretne stanowiska. Średnio w roku awansuje około 180 osób, które pozyskują wiedzę dzięki wewnętrznym programom szkoleniowym dla talentów. Potencjalnych następców liderów do zmiany zakresu odpowiedzialności przygotowuje Szkoła Młodych, a do objęcia wyższego stanowiska w strukturach firmy w Polsce i za granicą – programy korporacyjne. Informacje zwrotne, jakie pracownicy mogą uzyskać od przełożonych, są podstawą do rozwoju zawodowego, osobistego i narzędziem planowania kariery, jak również okazją do rozliczenia celów i ustalenia nowych.

– *Szczególną uwagę zwracamy na budowanie etycznych i odpowiedzialnych postaw wśród naszych przyszłych pracowników – studentów i uczniów szkół licealnych,*

## Pozycja preferowanego pracodawcy jest drugim ze strategicznych celów DB Schenker Logistics, który jako cel stawia sobie rozwój, bezpieczeństwo i satysfakcję pracowników i kurierów.

wania produktów i usług dostępnych na rynku. Dodatkowe zasady i wytyczne odnoszą się do współpracy z przewoźnikami, spośród których wybierani są przedstawiciele do udziału w wielu projektach.

### Drugi filar - społeczeństwo

Pozycja preferowanego pracodawcy jest drugim ze strategicznych celów DB Schenker Logistics, który jako cel stawia sobie rozwój, bezpieczeństwo i satysfakcję pracowników i kurierów. Różnorodność pod względem wieku, płci, wykształcenia i doświadczenia zawodowego to jedno z założeń firmy, a czy założenie to jest realizowa-

*jednocześnie uważnie obserwując zmiany zachodzące w priorytetach młodych ludzi. Dla nich kluczowa jest pasja, ciekawa praca, różnorodność (brak rutyny) i zachowanie zdrowych proporcji między pracą i rozwojem osobistym, hobby, realizowanych w pozapracowym środowisku – wymienia w raporcie Janusz Górski.*

### Trzeci filar - środowisko

Efektywne wykorzystanie zasobów, właściwa gospodarka odpadami oraz efektywność energetyczna budynków biurowych i terminali wspiera dążenie firmy do redukcji emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń, któ-

re mają negatywny wpływ na środowisko naturalne. Aby ograniczyć szkodliwy na wpływ transportu, DB Schenker Logistics od lat podejmuje inicjatywy integrujące politykę transportową z ekologiczną. Mierzy emisję CO<sub>2</sub> i innych szkodliwych

nym okresie. Corocznie ustalany jest cel redukcji zużycia surowców i mediów na poziomie 5%. W specjalnym programie promującym innowacyjność wyodrębniło kategorię dot. Eko – KAIZENÓW.

Nie tylko we flocie, ale we wszyst-

niższe koszty operacyjne i nakłady inwestycyjne.

Środowisku służy też mniejsze zużycie papieru dzięki zestaw narzędzi online oraz dana klientom możliwość łączenia różnych rodzajów transportu pod kątem efektywności kosztowej i ekologicznej, np. transportu kolejowego i drogowego, a także łączenia przesyłek od różnych producentów w jednym środku transportu i maksymalne wypełnianie pojazdów.

Swymi doświadczeniami DB Schenker Logistics dzieli się na szczeblach międzynarodowych – jako partner programu Caring for Climat, zainicjowanej przez United Nations Global Compact. – *Dlatego też filozofia Lean i postawa współodpowiedzialności, w której kładzie się szczególny nacisk na szacunek dla ludzi ale również na ich rozwój, na aktywność w kształtowaniu przyszłości stanowi podstawę naszego zrównoważonego rozwoju* – podsumowuje Janusz Górski. ◀

Elżbieta Haber

## Efektywne wykorzystanie zasobów, właściwa gospodarka odpadami oraz efektywność energetyczna budynków biurowych i terminali wspiera dążenie firmy do redukcji emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń, które mają negatywny wpływ na środowisko naturalne.

substancji emitowanych przez flotę transportową przewoźników. Zgodnie z koncernową strategią, postawił sobie za cel redukcję CO<sub>2</sub> o 20% do 2020 r.

Dbałość o środowisko to też pojazdy odpowiadające normom ekologicznym Euro 5, Euro 6, poprawa organizacji przewozów, zmniejszenie ilości pustych przebiegów i wdrażanie zaawansowanych rozwiązań logistycznych. Dlatego też od 2008 r. firma organizuje dla współpracujących z nią kurierów regularne szkolenia z bezpiecznej i ekonomicznej jazdy. W sumie przeszkolono 4 tys. kierowców. Akcją podsumowują organizowane co roku Mistrzostwa z Bezpiecznej i Ekonomicznej Jazdy.

To jednak nie koniec, w oparciu o sieć 17 terminali przeładunkowych na terenie Polski. DB Schenker Logistics integruje ze sobą sieć regularnych, codziennych połączeń samochodowych, dzięki czemu towary klientów szybko trafiają na sklepowe półki i linie produkcyjne. Prowadzone są dedykowane projekty logistyczne w 11 magazynach logistycznych. A rok temu otwarto ekologiczny terminal logistyczny w Polsce dla Oddziału Białystok.

kich obiektach minimalizowana jest emisja dwutlenku węgla – w 2013 r. było to 18 149 ton, a w 2014 r. – 13 200 t. W terminalach i magazynach logistycznych oszczędza się surowce, np. poprzez zmniejszenie ilości zużycia wypełniacza do pakowania przesyłek. W efekcie tych działań w 2014 r. zużycie energii spadło o blisko 9% w stosunku do roku poprzedniego. Do oszczędności kosztów i minimalizacji zużycia energii przyczynia się również wdrożenie w Centrum Przetwarzania Danych nowych rozwiązań z zakresu Green IT dotyczących systemu klimatyzacji oraz systemu wirtualizacji serwerów.

Oszczędność energii na poziomie ponad 30% osiągnięto dzięki zastosowaniu agregatów wody lodowej jako źródła chłodu instalacji klimatyzacji precyzyjnej. Architektura współczesnych serwerów sprawia, że można na nich uruchamiać tyl-

## Nie tylko we flocie, ale we wszystkich obiektach minimalizowana jest emisja dwutlenku węgla – w 2013 r. było to 18 149 ton, a w 2014 r. – 13 200 t.

Nieodłączny element systemu zarządzania środowiskowego stanowi monitorowanie poziomu zużycia surowców i mediów. Poprzez analizę Kluczowych Wskaźników Efektywności (KPI), w budowanych w system TORCH, BD Schenker Logistics ma możliwość oceny efektywności energetycznej budynków na podstawie osiągniętego poziomu emisji CO<sub>2</sub> w da-

ko jeden system operacyjny w danym momencie. Dzięki wirtualizacji ograniczenie to zostaje wyeliminowane. Wirtualizacja serwerów uwalnia dodatkowy potencjał ich wydajności, zapewniając o 80% wyższy stopień wykorzystania zasobów serwera i o 50%

### OFERTA SPRZEDAŻY ANTRESOLI WRAZ ZE SCHODAMI, PODŁOGĄ ORAZ REGAŁÓW PRZEPŁYWOWYCH TYPU „CARTONFLOW”

#### KONSTRUKCJA ANTRESOLI, WRAZ ZE SCHODAMI I PODŁOGĄ

Podłoga antresoli o powierzchni ok 380m<sup>2</sup> wykonana jest z ocynkowanej kraty zgrzewanej o oczku 25x25 mm wykonanej z płaskownika nośnego 40x2 mm i prętów poprzecznych.

#### Parametry półki z kraty:

- kraty zgrzewane wg DIN 24537;
- materiał stal w gatunku – S 235 JR;
- oczko w osiach – 25 x 25 mm
- płaskownik nośny: profil 40 x 2 mm
- pręt łączący – żłobiony skręcany ø 5,2 mm;
- kraty wykonane w wersji ocynkowanej ogniowo wg EN ISO 1461
- obciążenie skupione na powierzchni 200 x 200 mm wynosi 350 kg

#### REGAŁY PRZEPŁYWOWE TYPU CARTONFLOW

Regały ustawione w 6 rzędach. Regały posiadają po 5 poziomów składowania na parterze oraz po 4 poziomy piętrze (łącznie 9 poziomów). Poziomy składowania wyposażone są w łoża rolkowe, składające się z ramy nośnej i z bieżni rolkowych. Bieżnie rozstawione są z podziałką ok. 8 cm (30 bieżni na półkę). Nośność łoża rolkowego wynosi 197 kg/m<sup>2</sup>.

W regale zastosowano moduły dynamiczne firmy Interroll. Skrajne rzędy wyposażone są w półki (panele z blachy) - po 4 półkowe poziomy składowania na każdym piętrze (łącznie 8 poziomów). Nośność półki wynosi 150 kg/m<sup>2</sup>. łączna powierzchnia półek wynosi ok 207 m<sup>2</sup>.

Antresola jest użytkowana od 2009 roku w hurtowni książek Wikr (ul. Kolejowa 15/17, Warszawa). Stan techniczny idealny.

Szczegółowe informacje dostępne mailowo oraz telefonicznie:  
Andrzej Rosiński | andrzej.rosinski@wikr.com.pl | 604 175 580

Szczegółowe informacje, galeria zdjęć i informacje techniczne dostępne pod adresem:  
[www.tsl-biznes.pl/reklama/antresola](http://www.tsl-biznes.pl/reklama/antresola)





## Bramy Efaflex w berlińskiej elektrociepłowni

Elektrociepłownia na odpady komunalne, zlokalizowana na berlińskim osiedlu Ruhleben, blisko dzielnicy Spandau, jest obiektem wyjątkowym. Aby opary powstałe podczas spalania 7 tys. ton odpadów tygodniowo nie zanieczyszczały powietrza, specjalne bunkry, które przez osiem godzin dziennie wypełniane są wsadem przywożonym przez śmieciarki, zamyka sześć przemysłowych bram szybkobieżnych Efaflex. Dzięki temu zmniejszona została emisja nieprzyjemnych zapachów.

– Bramy Efaflex doskonale sprawdziły się na terenie elektrociepłowni – zapewnia Michael Opitz, inżynier odpowiedzialny za ogół urządzeń peryferyjnych na terenie zakładu. – Otrzymaliśmy profesjonalne i indywidualne wsparcie ze strony Efaflex. Dzięki temu zastosowane bramy są perfekcyjnie dopasowane do naszych szczególnych wymogów – dodaje.

### Więcej niż wymagają normy

Ogromny bunkier mieści prawie 10 tys. m<sup>3</sup> odpadów, a nieprzyjemny zapach wydobywa się nie tylko latem, ale także podczas

zimnych pór roku. Dlatego zastosowane bramy o wysokości 7,60 m, umieszczone przy boksach wyładunkowych, musiały otwierać się i zamykać niezwykle szybko. – Podczas opróżniania śmieciarek często w obszar zamykania bram dostają się resztki śmieci, istniało zatem potencjalnie nie-

bezpieczeństwo blokowania bram – mówi Michael Opitz. – Dlatego zamontowane w boksach wyładunkowych bramy Efaflex wyposażone zostały w bariery świetlne na podczerwień, które zatrzymują bramę w momencie wykrycia pod krawędzią zamykania osób lub przedmiotów – wyjaśnia

**Efaflex, dzięki bramce świetlnej na podczerwień EFA-TLG®, wprowadziło na rynek produkt wyjątkowy, który przewyższa wymogi normy DIN EN12453.**



Zamontowane w boksach wyładunkowych bramy Efaflex wyposażone zostały w bariery świetlne na podczerwień, które zatrzymują bramę w momencie wykrycia pod krawędzią zamykania osób lub przedmiotów

Opitz. Efaflex, dzięki bramce świetlnej na podczerwień EFA-TLG®, wprowadziło na rynek produkt wyjątkowy, który przewyższa wymogi normy DIN EN12453. EFA-TLG® to przykład, jak najnowsze trendy wpływają na stan zoptymalizowanej techniki bezpieczeństwa.

Systemy bezpieczeństwa Efaflex są zintegrowane w bocznych ościeżnicach bramy, dlatego ich żywotność jest dłuższa niż w przypadku styków bezpieczeństwa umiejscowionych w krawędzi zamykającej. Dzięki rozwiązaniu Efaflex nie trzeba doprowadzać energii do głównej krawędzi zamykającej. Bramka świetlna EFA-TLG® posiada także certyfikat niemieckiego urzędu dozoru technicznego TÜV.

### Jak to działa?

Jeśli w obszarze jej działania pojawi się przeszkoda, informacja o niej zostaje poddana natychmiastowej analizie elektronicznej. Brama zostaje zatrzymana i wraca do punktu wyjścia możliwie jak najszybciej. W przeciwieństwie do systemów opartych na dotykowych elementach zabezpieczeń, w przypadku EFA-TLG® nie dochodzi do zetknięcia bramy z przeszkodą (zapobieganie niechcianym kolizjom).

Również sterowanie bram Efaflex zostało specjalnie dostosowane do potrzeb berlińskiej elektrociepłowni – tak, aby bariera świetlna nie powodowała nieustannego podnoszenia się bramy. – Efaflex zareagował na ten wymóg bardzo elastycznie. Po opróżnieniu śmieciarek z odpadów bramy zamykają się do poziomu pozwalającego na utrzymanie czystości. Kierowcy pojazdów mogą wówczas zmieścić rozrzucone śmieci do bunkra. Po wysprzątnięciu bramy zamykają się do pozycji krańcowej – tłumaczy Wolfgang Pillath, kierownik zespołu. – Ponadto



Ogromny bunkier mieści prawie 10 tys. m<sup>3</sup> odpadów, które wydzielają nieprzyjemny zapach. Dlatego zastosowane bramy o wysokości 7,60 m, umieszczone przy boksach wyladunkowych, musiały otwierać się i zamykać niezwykle szybko

od maja 2012 r. w zakładzie działa, prawie bez przerw, nowy kocioł do spalania śmieci. Jak dotąd nie mieliśmy żadnych zakłóceń w pracy bram – dodaje.

### Z zyskiem dla środowiska

Rocznie w największym kotle spalarniarnym Europy niszczy się ponad 500 tys. ton

odpadów. – To ilość, którą można by dwukrotnie wypełnić stadion olimpijski – mówi Michael Opitz. Żużel powstały w procesie spalania wykorzystywany jest w budownictwie. W ostatnich latach rozwinął się także proces wyodrębniania metali z żużłu – dzisiaj produkuje się tym sposobem pięć różnych rodzajów złomu nadających się do dalszego przetapiania.

**Podczas spalania tony odpadów na 5 liniach spalania powstaje ponad 2,3 ton pary wysokociśnieniowej, która jest kierowana do ciepłowni Reuter, gdzie wytwarzana powstała w wyniku spalania ciepło oddawane jest do sieci centralnego ogrzewania.**



Po opróżnieniu śmieciarek z odpadów bramy zamykają się do poziomu pozwalającego na utrzymanie czystości. Kierowcy pojazdów mogą wówczas zmieścić rozrzucone śmieci do bunkra. Po wysprzątnięciu bramy zamykają się do pozycji krańcowej

Aby w przyszłości efektywnie i bez szkody dla środowiska utylizować odpady, Berlińskie Zakłady Oczyszczania Miasta (Berliner Stadtreinigungsbetriebe) zmodernizowały elektrociepłownię w latach 2008-2012 za kwotę 150 milionów euro. Cztery z działających do tej pory ośmiu linii spalania zastąpiono jedną nową, wyposażoną w wielostopniową instalację usuwania spalin, która gwarantuje, że emisja szkodliwych substancji jest poniżej poziomu określonego przez normy ustalone dla tego typu obiektów. Podczas spalania tony odpadów na 5 liniach spalania powstaje ponad 2,3 ton pary wysokociśnieniowej, która jest kierowana do pobliskiej ciepłowni Reuter, gdzie wytwarzana jest energia, a powstała w wyniku spalania ciepło oddawane jest do sieci centralnego ogrzewania. ◀

Inwestycje firm w zakresie IoT muszą być powiązane z rozpoznaniem rynku oraz uwzględnieniem takich czynników jak bezpieczeństwo, prywatność i regulacje prawne

## Przygotowani na zmiany

780 mln dolarów – tyle według najnowszego raportu IDC Polska na technologie i usługi związane z Internetem Rzeczy (Internet of Things, IoT) wydały trzy branże: produkcyjna, transportowa i energetyczna.

Choć w ubiegłym roku to one przeznaczyły na IoT najwięcej środków, to – jak zauważają analitycy IDC – wkrótce ma się to zmienić. Do 2018 r. motorem napędzającym rynek Internetu Rzeczy będzie handel detaliczny i branża konsumencka. Wydatki na technologie i usługi IoT będą rosły w tych obszarach odpowiednio o 32 i 24% średniorocznie. Według raportu *IDC Poland Internet of Things Market 2015–2018 Forecast*, wartość polskiego rynku IoT podwoi się z 1,5 mld dol. w 2014 r. do 3,1 mld dol. w 2018 r.

### Powiązane z rozpoznaniem rynku

Analitycy IDC wskazują, że wdrażanie rozwiązań Internetu Rzeczy powinno

odbywać się we współpracy z partnerami posiadającymi doświadczenie nie tylko w konkretnej branży, ale także w za-

pakietów transmisji danych. W tym kontekście IoT jest szansą dla telekomów na nowe źródła przychodów, niezbędne

**Do 2018 r. motorem napędzającym rynek Internetu Rzeczy będzie handel detaliczny i branża konsumencka. Wydatki na technologie i usługi IoT będą rosły w tych obszarach odpowiednio o 32 i 24% średniorocznie.**

kresie technologii, sprzętu i rozwiązań komunikacyjnych. Na czoło w tej grupie wysuwają się firmy IT i operatorzy telekomunikacyjni, którzy w coraz większym stopniu stawiają na wartość dodaną, nie poprzestając na sprzedaży kart SIM czy

w kontekście spadku znaczenia usług głosowych czy tekstowych. Inwestycje firm w zakresie IoT muszą być powiązane z rozpoznaniem rynku oraz uwzględnieniem takich czynników jak bezpieczeństwo, prywatność i regulacje prawne.



Na rynku Internetu Rzeczy aktywni są zarówno wielcy gracze z branży IT jak i małe, innowacyjne firmy, często start-upy, które dzięki świeżym pomysłom notują szybki wzrost przychodów

### International Data Corporation (IDC)

- zajmuje się badaniami rynku i doradztwem w zakresie informatyki, telekomunikacji i elektroniki użytkowej;
- pomaga profesjonalistom i menedżerom z branży IT oraz inwestorom podejmować bardziej świadome decyzje dotyczące strategii biznesowych i zakupów technologii;
- analitycy z IDC udostępniają swoją wiedzę specjalistyczną w zakresie technologii, możliwości i trendów rynkowych w ujęciu globalnym, regionalnym i lokalnym w ponad 110 krajach;
- IDC to spółka zależna IDG, która zajmuje się nowymi technologiami, mediami, badaniami rynku i organizacją wydarzeń.



## IoT to duża szansa, ale i szereg zagrożeń

Ewelina Hryszkiewicz, Product Manager, ATMAN

Transport i logistyka to jedna z tych branż, które z Internetu Rzeczy korzystają najczęściej. Pole do wykorzystania inteligentnych urządzeń podłączonych do sieci jest w tym obszarze ogromne, ale IoT niesie ze sobą też wiele zagrożeń. Trzeba o tym pamiętać

zwłaszcza teraz, gdy cyberprzestępcy atakują ze zdwojoną siłą.

Wartość rynku rozwiązań IoT do monitoringu floty do 2018 r. osiągnie 379 mln dol. Zgodnie z analizami ekonomicznymi firmy Cisco biznesowe wykorzystanie *Internet of Things* pozwoli wygenerować 8 mld dolarów zysku, z czego 1,9 mld będzie kwotą, jaką prawdopodobnie uda się zarobić branży logistycznej. To właśnie ten sektor rynku na przestrzeni najbliższych dziesięciu lat ma osiągnąć dzięki IoT wyższy poziom efektywności operacyjnej. W optymalizacji przestrzeni magazynowych mają pomóc inteligentne regały i palety, w redukcji kosztów – kontrola pracowników oraz systemów odpowiadających za operacje logistyczne przy pomocy dedykowanych urządzeń i aplikacji. W odniesieniu do samego przewozu, śledzenie każdego ruchu i pochodzenia towaru ma przebiegać sprawniej przy zastosowaniu wzajemnie komunikujących się sensorów i sparowanych ze sobą mobilnych urządzeń. Z kolei zintegrowane zarządzanie flotą dzięki innowacyjnej koncepcji *connected fleet* pozwoli przewidywać awarie, szukać najszyb-

szych sposobów wyjścia z sytuacji kryzysowej i maksymalnie usprawnić cały łańcuch dostaw.

Czołowe marki motoryzacyjne i kurierskie eksperymentują już dzisiaj z rozwiązaniami nieco wykraczającymi poza prognozy sprzed kilku lat. Mowa tutaj choćby o wspólnym projekcie firm DHL, Amazon i Audi, który w założeniu pozwalałby kurierom na dostarczanie przesyłek bezpośrednio do samochodowego bagażnika klienta. Dzięki smartfonowej aplikacji kurier otrzymuje dane o lokalizacji auta adresata paczki oraz jednorazowy, generowany na określony czas kod dostępowy niezbędny do otwarcia bagażnika. I choć praktyczne zastosowanie takiego systemu nasuwa szereg wątpliwości, w tym głównie w związku z bezpieczeństwem, jest to przykład obrazujący potencjał wykorzystania technologii *Internet of Things* w branży TSL.

Największym wyzwaniem dla firm wdrażających IoT bez wątplenia będzie bezpieczeństwo, zwłaszcza że znaleźliśmy się na czele czarnej listy unijnych krajów najbardziej narażonych na ataki hakerów. Badania przez nas zrealizowane pokazują, że polskie przedsiębiorstwa nie są świadome zagrożenia, nic więc dziwnego, że pod względem cyberbezpieczeństwa na świecie eksperci wymieniają nas razem z Bhutanem i Boliwią. Na końcu tabeli. Statystycznie prawie co dziesiąte urządzenie w naszym kraju podłączone do internetu mogło paść ofiarą tzw. incydentu, czyli zostało zainfekowane przez złośliwe oprogramowanie lub stało się celem hakerów.

Dotyczy to szczególnie takich branż jak finanse, telekomunikacja czy ochrona zdrowia.

– Trzeba pamiętać o tym, że komunikacja IoT nie jest wolna od zagrożeń. Liczba urządzeń mobilnych wymieniających dane stale rośnie – w ubiegłym roku na rynek trafiło ich 19,6 mln i są one częstym celem ataków. Firma ESET natrafiła na potężną grupę przestępczą, która w ciągu dwóch lat zaatakowała ponad 25 tys. serwerów, wyko-

Ewelina Hryszkiewicz, Product Manager w ATMAN.

– W niedalekiej przyszłości rozwiązania oparte na IoT staną się powszechne w wielu branżach, od sektora publicznego, przez przemysł, po handel detaliczny czy sektor finansowy. Zastosowanie technologii IoT będzie oznaczało znaczne zwiększenie konkurencyjności ich produktów i usług oraz lepszą efektywność biznesu. Dlatego brak strategii w tym zakresie może negatywnie

**Komunikacja IoT nie jest wolna od zagrożeń. Liczba urządzeń mobilnych wymieniających dane stale rośnie – w ubiegłym roku na rynek trafiło ich 19,6 mln i są one częstym celem ataków.**

rzystując do tego w dużej mierze urządzenia mobilne. Jeden z największych ataków hakerskich wykorzystywał luki w oprogramowaniu inteligentnych akcesoriów. W święta Bożego Narodzenia ponad 100 tys. inteligentnych urządzeń, wliczając w to podłączone do internetu lodówki czy smart TV, zostały przejęte przez hakerów i umożliwiły rozesłanie ponad 750 tys. e-maili spamowych i phishingowych – przestrzega

wpłynąć na pozycję rynkową firmy – dodaje Jarek Smulski, Research Manager w IDC Poland.

### W wielu branżach

Raport opisujący wielkość polskiego rynku IoT oparty jest na danych zgromadzonych w przewodniku IDC *Worldwide IoT Spending Guide by Vertical*. Oprócz



Wdrażanie rozwiązań Internetu Rzeczy powinno odbywać się we współpracy z partnerami posiadającymi doświadczenie nie tylko w konkretnej branży, ale także w zakresie technologii, sprzętu i rozwiązań komunikacyjnych



## Korzyści mogą być ogromne

Łukasz Iwanczewski, wiceprezes IBCS Poland

*Internet of Things* postrzegamy jako system rozszerzający wykorzystanie istniejących sieci i umożliwiający komunikację urządzeń między sobą – system, który zbiera dane z różnych sensorów i przesyła do aplikacji analitycznej. Aplikacja ta może działać jak *dashboard* wspomagając inne systemy logistyczne.

*Internet of Things* w przypadku logistyki może działać w wszelkiego typu magazynach, może wspomagać przewóz wrażliwych towarów w ciężarówkach, specjalizowanych samochodach, czy pociągach, czyli tam gdzie niezbędny jest ciągły monitoring parametrów otoczenia, np. temperatury czy wilgotności. Korzyści mogą być ogromne, jak oszczędności na uszkodzonych (zepsutych) towarach, zwiększenie jakości oferowanego serwisu czy zdobycie nowych klientów ze względu na dopasowanie usług do rygorystycznych wymagań klienta. Ciekawym przykładem zastosowania Internetu Rzeczy jest nadzór nad warunkami przewozu leków od producentów do dystrybutorów i dalej do aptek. Niektóre leki wymagają specjalnych warunków przechowywania, które musi zapewnić operator logistyczny.

W Polsce nie są to jeszcze rozwiązania bardzo popularne, lecz w krajach o wyższym rozwoju gospodarki tendencje te zaczynają być widoczne. Wg. prognoz Business Insider Intelligence rynek IoT na świecie już w 2016 będzie wart 200 mld USD, tworząc nowe gałęzie gospodarki. W niedalekiej przyszłości planujemy rozszerzenie funkcjonalności kilku naszych kluczowych aplikacji o możliwość wykorzystania technologii Internetu Rzeczy. Dotyczy to zwłaszcza systemu WMS *ibcsTiger*. Chcemy zwiększyć jego funkcje analityczne przy monitoringu warunków przechowywania towarów. Warto zaznaczyć, że IBCS Poland jest partnerem firmy Zebra Technologies, która rozwija platformę IoT zwaną *Zatar.com*. Platforma ta w bezpieczny sposób pozwala na łączenie wielu danych pobieranych z urządzeń i wykorzystywanie ich do różnych analiz lub aplikacji.



## Wsparcie zarządzania strategicznego

Ewa Stabrowska, Senior Sales Manager,  
PSI Polska Sp. z o.o.

Koncepcja Internetu Rzeczy (*Internet of Things*) zakłada, że „inteligentne” przedmioty same będą w stanie zarządzać informacją, nadzorować jej gromadzenie czy przetwarzanie. To idea, która może całkowicie zmienić podejście do przepływu materiałów, towarów i przesyłek. Dzięki wykorzystaniu

miniaturowych urządzeń wyposażonych m.in. w procesor, pamięć, moduł komunikacyjny, wiele procesów produkcyjnych i logistycznych będzie w stanie samodzielnie się organizować. IoT to także możliwość wykorzystania różnego rodzaju czujników – w zakresie oznaczania produktów maszyn i urządzeń, pomiaru temperatury i innych parametrów pracy czy możliwości komunikowania się urządzeń pomiędzy sobą.

Koncepcja IoT doskonale wpisuje się w zmiany, jakie już następują w systemach informatycznych dla logistyki. Zadaniem systemów przestało być proste zbieranie danych. Odpowiadają one za kompleksowe zarządzanie procesami, organizację i optymalizację procesów. Technologia pozwala wykorzystać system IT nie tylko jako proste narzędzie wykonawcze, ale także do wsparcia planowania i zarządzania strategicznego.

Można zastanawiać się dziś, czy wraz z urzeczywistnianiem idei IoT do historii odejdzie tradycyjne śledzenie ładunków. Dzięki obecności czujników i modułów komunikacyjnych, w każdej chwili będziemy mogli zapytać bezpośrednio samą przesyłkę, o to gdzie w danej chwili się znajduje. Już dzisiaj realizowane są próby ze śledzeniem w ten sposób cennych przesyłek lub monitorowaniem warunków w jakich znajdował się towar w całym łańcuchu dostaw.

## Internet rzeczy

➤ Koncepcja, wedle której jednoznacznie identyfikowalne przedmioty mogą pośrednio albo bezpośrednio gromadzić, przetwarzać lub wymieniać dane za pośrednictwem sieci komputerowej. Do tego typu przedmiotów zaliczają się między innymi urządzenia gospodarstwa domowego, artykuły oświetleniowe i grzewcze.

opisu rozmiaru i struktury rynku zawiera on informacje na temat zastosowań IoT w kluczowych branżach w Polsce i wskazuje na najbardziej istotne projekty w tym zakresie. Zawiera przegląd technologii: sprzętu, oprogramowania, usług, a także analizę branż i prezentację zastosowań, których wzrost prognozuje IDC. Raport koncentruje się na 25 najszybciej rozwijających się obszarach w 11 branżach, m.in. konsumenckiej, handlowej, zdrowotnej, administracji publicznej, produkcyjnej i transportowej oraz ocenia potencjał IoT w obszarze rozwiązań technologicznych.

– Na rynku Internetu Rzeczy aktywni są zarówno wielcy gracze z branży IT jak i małe, innowacyjne firmy, często start-upy, które dzięki świeżym pomysłom notują szybki wzrost przychodów. Duży udział w rozwoju polskiego rynku IoT mają też firmy telekomunikacyjne. Dlatego w raporcie pokazujemy również jaka część rynku IoT oparta jest na kartach SIM i wskazujemy rozwiązania, gdzie ten sposób komunikacji wciąż zyskuje na znaczeniu – mówi Tomasz Słoniewski, Senior Research Manager w IDC Polska.

Raport IDC kompleksowo definiuje i ocenia wielkość rynku w Polsce, a przede wszystkim wskazuje na obszary najbardziej dynamicznego wzrostu. IDC definiuje IoT, jako sieć sieci złożonej z jednoznacznie identyfikowalnych punktów końcowych (rzeczy), które komunikują się bez udziału człowieka z wykorzystaniem łączności IP. Według IDC ekosystem IoT obejmuje złożony ekosystem technologii, w tym moduły/urządzenia, środki łączności, platformy konstruowane specjalnie pod kątem IoT, pamięci masowe, serwery, oprogramowanie analityczne, usługi IT oraz zabezpieczenia. W definicji IDC autonomiczna łączność jest kluczową cechą, dlatego nie uwzględnia się w prognozie dotyczącej rozwoju IoT smartfonów, tabletów i komputerów PC. ◀

Opr. EH

Aktywny system łączności z serwisem FMS (Scania Fleet Management) umożliwia zdalne zbieranie informacji o bieżących parametrach i stanie pojazdu



## Internet Rzeczy w transporcie ciężkim

To, że internet ułatwia kontakt jest stwierdzeniem oczywistym. Istotne jest jednak, że ułatwia go nie tylko ludziom. Także maszyny, systemy robocze czy też linie produkcyjne są w stanie komunikować się ze sobą celem optymalizacji procesu w jakim biorą udział. Nie inaczej jest w transporcie ciężkim.

Każdy, produkowany obecnie, pojazd Scania jest wyposażony w jednostkę umożliwiającą komunikację z serwerem centralnym. W ten sposób pojazd na bieżąco zbiera dane o tym jak jest eksploatowany czy gdzie się znajduje. Dane te można wykorzystać choćby do obniżania zużycia paliwa poprzez kształcenie kierowców na bazie ich własnego sposobu jazdy. Takie właśnie wykorzystanie oferowane jest w programie Eolution by Scania. W sytuacjach krytycznych umożliwia to również odnalezienie pojazdu który np. został skradziony.

### W diagnostyce pojazdu...

Dane zebrane przez pojazd mogą być wykorzystywane również do diagnostyki

czas jaki pojazd musi spędzić poza drogą, a więc i zwiększamy efektywność transportu.

Komunikacja urządzeń bez ingerencji człowieka to także zwiększenie wygody. Dobrym przykładem tego jest automatyczne wysyłanie danych z tachografu do centrum logistycznego klienta. Pojazd jest w stanie samodzielnie zebrać i wysłać dane do przypisanego serwera, a ten, przekształcić je w łatwe do odczytania dla użytkownika wykresy.

### ... i podczas jazdy

Jest to jednak dopiero początek wykorzystywania ogromnego potencjału Internetu Rzeczy. Już dziś testowane są rozwiązania mogące wesprzeć kierowcę podczas jazdy.

pierwszy pojazd „widział” drogę i zarządzał tempem i sposobem poruszania się pozostałych pojazdów. Dzięki temu jesteśmy w stanie stworzyć zwartą kolumnę jadących



Mirosław Gołaszewski

bardzo blisko siebie pojazdów, oszczędzającą na zużyciu paliwa dzięki ograniczeniu wpływu oporu powietrza. Co więcej, pojazd pierwszy, z wykorzystaniem swoich czujników jest w stanie „ostrzegać” całą grupę o chwilowej sytuacji drogowej czy też zagrożeniach występujących w obrębie ich ruchu.

W niedalekiej przyszłości należy spodziewać się również ingerencji Internetu Rzeczy w proces zwiększania bezpieczeństwa na drodze. Łatwo sobie wyobrazić np. znaki które wymuszają na pojeździe zwolnienie do określonej prędkości, czy też pojazd automatycznie wysyłający dane o czasie pracy kierowcy do kontroli w określonych punktach. ◀

**Mirosław Gołaszewski,**  
inżynier sprzedaży,  
Wsparcie Sprzedaży,  
Scania Polska S.A.

**To dopiero początek wykorzystywania ogromnego potencjału Internetu Rzeczy. Obecnie testowane są rozwiązania mogące wesprzeć kierowcę podczas jazdy.**

oraz szybkiej naprawy pojazdu. Już dziś warsztat Scania jest w stanie „zbadać” pojazd zanim trafi on do warsztatu, właśnie dzięki komunikacji z wykorzystaniem internetu rzeczy. Oszczędzamy w ten sposób

Scania od dłuższego czasu bada możliwości jazdy wielu pojazdów w kolumnie. Wyobraźmy sobie grupę pojazdów Scania jadących w jednym kierunku. Dzięki ich wzajemnej komunikacji wystarczy by

# Znacznie mniej wykroczeń

Z danych przedstawionych przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego wynika, że w tym roku znacznie spadła liczba wykroczeń popełnianych w miejscach monitorowanych przez fotoradary w stosunku do tego co było jeszcze w 2014 r. To m.in. efekt realizacji projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.



**P**rojekt, który zostanie zakończony z końcem grudnia, jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. GITD pozytywnie ocenia dotychczasowe działanie systemu, gdyż pomimo wzrastającej liczby urządzeń kontrolno – pomiarowych, na przestrzeni ostatnich 2 lat widać znaczący spadek statystyk wykroczeń popełnianych w miejscach monitorowanych przez fotoradary.

## Poprawa bezpieczeństwa a nie karanie

Do końca trzeciego kwartału 2015 r. zweryfikowano 840 tys. naruszeń, w wyniku czego wystawiono 480 tys. wezwań. Natomiast w ciągu 12 miesięcy 2014 r. urządzenia zarejestrowały 1 519 tys. wykroczeń, co skutkowało wysyłką do właścicieli pojazdów 875 tys. wezwań. Pomimo tego, że w powyższym zestawieniu brany jest pod uwagę niepełny okres bieżącego roku, należy pamiętać, iż w czerwcu 2014 r. podpisano umowy na zakup i instalację 100 nowych fotoradarów, z których aktualnie 99 zostało już podłączonych do systemu. Wcześniej CANARD zarządzał siecią 300 urządzeń, z których 60 zostało zainstalowanych pomiędzy majem, a wrześniem 2013 r. Potencjalnie rozwój

## CANARD

### Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym

- ▶ komórka organizacyjna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego;
- ▶ została utworzona w celu prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym;
- ▶ dzięki automatycznej rejestracji wykroczeń ujawnia naruszenia przepisów w zakresie przekraczania przez kierowców ustalonych limitów prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej;
- ▶ działalność kontrolną rozpoczęło 1 lipca 2011 r. i od tego momentu prowadzi działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach oraz redukcję liczby śmiertelnych ofiar wypadków;
- ▶ zakończenie budowy infrastruktury systemowej planowane jest w 2015 r.;
- ▶ łącznie w systemie funkcjonować będzie 400 fotoradarów, 29 mobilnych urządzeń rejestrujących, 29 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości oraz urządzenia rejestrujące wjazd na czerwonym świetle, zainstalowane na 20 skrzyżowaniach.

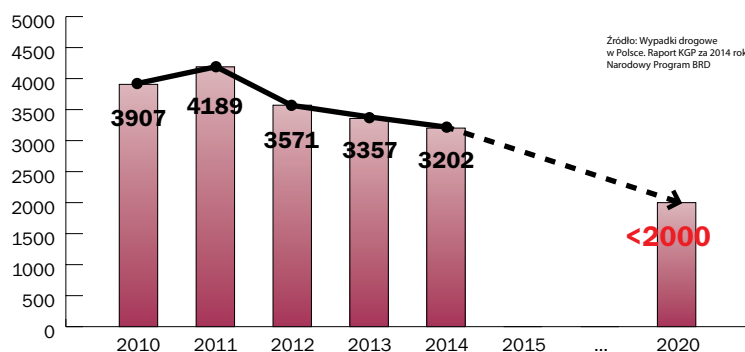
**Do końca trzeciego kwartału 2015 r. zweryfikowano 840 tys. naruszeń, w wyniku czego wystawiono 480 tys. wezwań. W ciągu 12 miesięcy 2014 r. urządzenia zarejestrowały 1 519 tys. wykroczeń, co skutkowało wysyłką 875 tys. wezwań.**

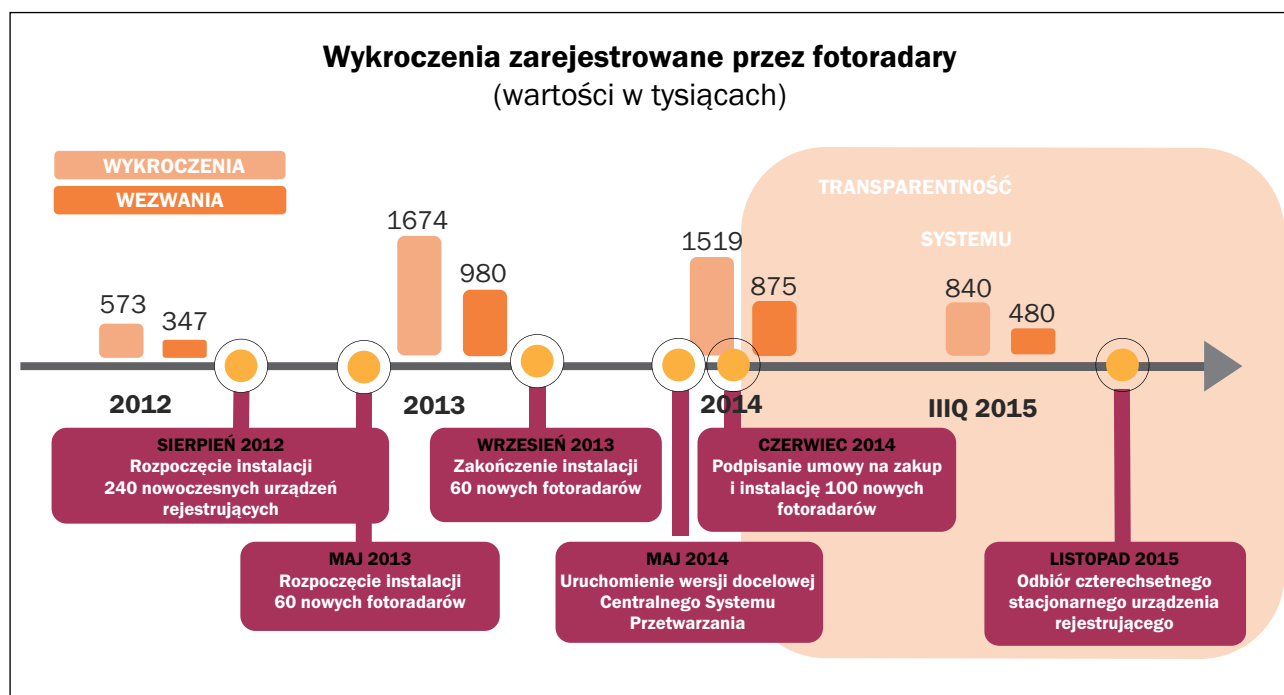
infrastruktury kontrolno – pomiarowej mógł więc zaowocować większą liczbą zarejestrowanych wykroczeń, jednak za-

chowanie kierowców jeżdżących drogami z zamontowanymi fotoradarami przyczyną temu założeniu.



## Mniejsza liczba ofiar na polskich drogach





Wpływ na redukcję wykroczeń miało też zaostrenie przepisów drogowych wprowadzone 18 maja br. Uspokojenie ruchu widoczne było przede wszystkim

coraz mniejsza liczba naruszeń, która oznacza, że system działa prewencyjnie, a tym samym realizowane jest jego podstawowe zadanie, jakim jest ochrona zdrowia i życia

wszystkie fotoradary posiadają obecnie jednolity, żółty kolor, przez co wzrasta znaczenie ich prewencyjnej roli wobec wykroczeń polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości. Aktualnie część systemu opierająca się na działaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących jest na ukończeniu. W najbliższych dniach CANARD planuje sfinalizowanie procedury odbioru czterechsetnego fotoradaru, który będzie ostatnim zakupionym i zainstalowanym w ramach projektu „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym”.

Sieć 400 stacjonarnych urządzeń rejestrujących uzupełnienia 29 jednostek mobilnych i 29 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości oraz 20 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle. Zgodnie z harmonogramem prac wszystkie nowe elementy systemu będą uruchomione do 31 grudnia 2015 r. Data ta będzie także wiązała się z zakończeniem realizacji projektu. Aktualnie ukończona została procedura odbioru wszystkich 20 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle oraz 14 urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości.

Istotnym elementem całego projektu była kampania informacyjno – promocyjna przeprowadzona pomiędzy kwietniem 2014, a listopadem 2015 r. Podejmowane w ramach kampanii działania miały uświadomić kierowcom konieczność przestrzegania przepisów oraz poinformować o roli jaką odgrywa automatyczny nadzór nad ruchem drogowym w poprawie bezpieczeństwa.

## Od wejścia w życie nowych regulacji do 17 września doszło do 11 843 wypadków, w których zginęło 936 osób. W analogicznym okresie 2014 r. doszło do 13 389 zdarzeń drogowych, w których życie straciło 1 168 osób.

w znaczącej poprawie statystyk dotyczących bezpieczeństwa. Od wejścia w życie nowych regulacji do 17 września doszło do 11 843 wypadków, w których zginęło 936 osób. W analogicznym okresie 2014 r. doszło do 13 389 zdarzeń drogowych, w których życie straciło 1 168 osób.

– Fotoradary mają zapobiegać wykroczeniom, w szczególności polegającym na przekraczaniu dozwolonej prędkości. Tego typu naruszenia wciąż bowiem należą do jednych z najczęstszych przyczyn wypadków z udziałem zabitych i ciężko rannych. Cieszy

– mówi Marcin Flieger, dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

### Unifikacja systemu

Znaczącą rolę w poprawie bezpieczeństwa w lokalizacjach objętych automatycznym nadzorem nad ruchem drogowym odegrała unifikacja systemu, ukończona w ubiegłym roku zgodnie z rozporządzeniem ministra infrastruktury z 22 czerwca 2011 r. Dzięki temu procesowi obudowy,

### Poprawa bezpieczeństwa w lokalizacjach objętych automatycznym nadzorem

Urządzenia stacjonarne GITD	Wypadki (średnio na miesiąc)	Zabici (średnio na miesiąc)	Ranni (średnio na miesiąc)
Lata 2008-2012 (przed instalacją urządzeń)	17,3	2,7	22,9
Lata 2013-2014 (po instalacji urządzeń)	12,6	1,3	15,2
<b>REDUKCJA</b>	27,2%	51,9%	33,6%

KK

# Bezpłatna aplikacja mobilna viaTOLL

Od 18 listopada użytkownicy systemu viaTOLL mogą korzystać z bezpłatnego narzędzia mobilnego dostępnego dla urządzeń z systemem Android oraz iOS. Jest ona przeznaczona dla użytkowników viaTOLL'a wnoszących opłaty w ramach kont pre-pay oraz osób korzystających z usługi viaAUTO. Dzięki aplikacji można między innymi sprawdzać stan salda, doładować konto i wyszukiwać Miejsca Obsługi Klienta.

**G**eneralna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wraz z operatorem systemu viaTOLL regularnie prowadzi badania satysfakcji i świadomości użytkowników. Obejmują one także takie aspekty jak preferowane formy komunikowania się, sposoby płatności, a także sugestie co do narzędzi ułatwiających zarządzanie kontem użytkownika. Na podstawie zebranych wyników zdefiniowano konkretne potrzeby, czego wynikiem było między innymi wprowadzenie e-noty, usługi sprawdzania stanu salda konta przedpłaconego przez SMS oraz aplikacji mobilnej.

## Aplikacja

Badania pokazały szerokie wykorzystanie przez kierowców oraz firmy transportowe urządzeń mobilnych. Dlatego GDDKiA wraz z operatorem systemu zdecydowali o rozpoczęciu prac nad specjalną aplikacją, przeznaczoną do zarządzania kontem w ramach systemu viaTOLL. W ostatnim czasie oprogramowanie pomyślnie przeszło szereg testów i od 18 listopada zostało

oficjalnie udostępnione na platformie dystrybucji dla urządzeń z systemem operacyjnym Android – Google Play oraz iOS – Apple iTunes.

Aplikacja będzie oferować następujące funkcjonalności:

- ▶ dostęp do informacji o stanie salda konta przedpłaconego (w tym anonimowego konta viaAUTO),
- ▶ możliwość doładowania konta przy pomocy karty płatniczej lub flotowej,
- ▶ wytyczanie trasy do najbliższego Miejsca Obsługi Klienta,
- ▶ zestawienie podstawowych informacji o umowie.

## Bezpieczeństwo

Podczas projektowania jednym z najważniejszych czynników branych pod uwagę było bezpieczeństwo danych użytkownika, dlatego aplikacja jest zgodna ze stan-

**Aplikacja mobilna viaTOLL jest dostępna dla urządzeń z systemem Android (min. wersja 2.3) oraz iOS (wersja min. 7.0). Można z niej korzystać zarówno na smartfonach, jak i tabletach.**

dardami bankowymi. Dodatkowo została wyposażona w szereg funkcjonalności, które mają zapewniać najwyższy poziom ochrony danych osobowych i samych transakcji doładowania konta. Programiści zastosowali między innymi mechanizm automatycznego wylogowania po ustalonym czasie, szyfrowane połączenie SSL oraz blokowanie na 30 min. po 20 nieudanych próbach logowania.

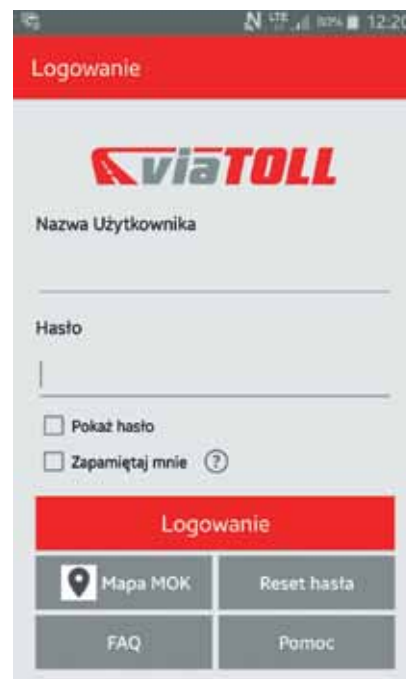


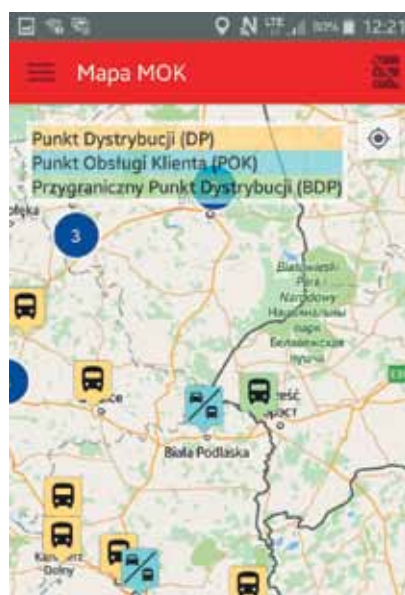
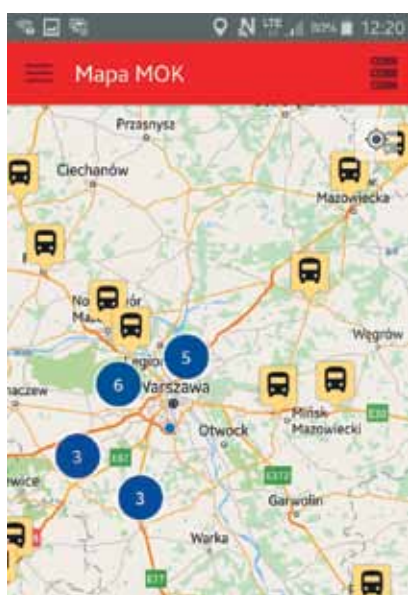
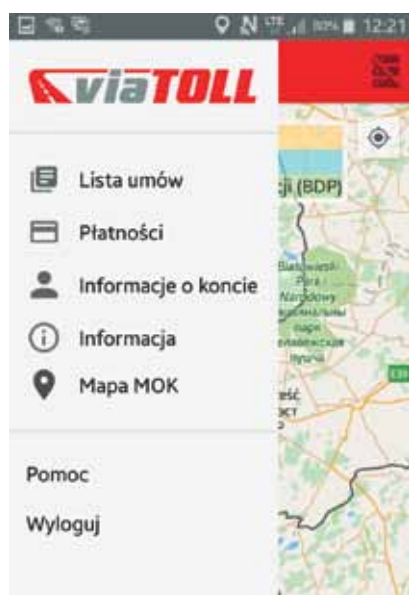
## Ważne uzupełnienie

Roman Rutecki,  
prezes Budmat Transport sp. z o.o.

Jako osoba od kilkunastu lat związana z branżą logistyczną jestem entuzjastą wszystkich innowacji technologicznych, które usprawniają pracę. Wszelkiego rodzaju systemy IT, aplikacje mobilne czy systemy monitoringu, które ułatwiają komunikację i podnoszą efektywność pracy są niezwykle ważne. Dlatego uważam, że wprowadzenie mobilnej aplikacji do obsługi konta viaTOLL jest ważnym uzupełnieniem form kontaktu.

Z punktu widzenia dużej firmy transportowej, która posiada ponad 100 zestawów ciężarowych, aplikacja viaTOLL niewiele zmieni. Mamy rozbudowany back office i dyspozytorów, którzy dbają o zarządzanie środkami na firmowym koncie. Ale w przypadku małych firm, a 80% taboru jeżdżącego po polskich drogach należy do firm, które operują kilkoma pojazdami, takie narzędzie bardzo ułatwi pracę. Dla nas jako dużej firmy transportowej, która współpracuje też z mniejszymi podwykonawcami, to dobra informacja – im sprawniej oni działają, tym łatwiej jest nam z nimi współpracować, a w konsekwencji przekłada się to na korzyści w całym łańcuchu dostaw.





### Platformy

Obecnie aplikacja mobilna viaTOLL jest dostępna dla urządzeń z systemem Android (min. wersja 2.3) oraz iOS (wersja min. 7.0). Można z niej korzystać zarów-

no na smartfonach, jak i tabletach, ponieważ automatycznie dostosowuje wygląd do wielkości ekranu urządzenia. Równolegle prowadzone są prace nad wersją dla urządzeń z systemem Windows. Powstanie darmowej aplikacji mobilnej

viaTOLL to z jednej strony odpowiedź na oczekiwania użytkowników systemu, a z drugiej reakcja na zmieniające się trendy rynkowe.

MM



You drive, we care.



Rejestracja  
już od:  
1.10.2015!



## Dziecinnie prosta zmiana!

Belgia: od 1 kwietnia 2016 r. zamień Eurowinetę na box od DKV.

1.04.2016 r. Eurowinetę w Belgii zastąpią nowe urządzenia pokładowe dla samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. Przejście na nowy system oraz sprawne rozliczanie opłat drogowych stają się dziecinnie proste dzięki warunkom oferowanym przez DKV.

Więcej informacji na: [www.dkv-euroservice.com](http://www.dkv-euroservice.com)



# Nowe opłaty za przejazd drogami w Rosji



15 listopada Rosja uruchomiła państwowy system opłat drogowych o nazwie Platon. To kolejny krok w kierunku uzależnienia opłat za tranzyt od realnej szkodliwości pojazdów dla środowiska. Pierwszym zachodnioeuropejskim operatorem opłat drogowych, który rozliczy nowe myto jest DKV Euro Service.

**W**prowadzone 15 listopada przez Rosję elektroniczne opłaty objęły 50 774 km dróg federalnych. Kontrakt na obsługę systemu został podpisany na 13 lat pomiędzy państwem rosyjskim a operatorem RT Invest Transportne Systemy (RTITS). Powiększanie sieci płatnych dróg regionalnych planowane jest do roku 2020.

System Platon obejmuje pojazdy powyżej 12 ton i działa w technologii GPS. Średnia stawka za kilometr wynosi 1,53 rubla, czyli około 2 eurocenty. Jako pierwszy w Europie Zachodniej swoje pośrednictwo w rozliczaniu nowych opłat w Rosji proponuje DKV Euro Service.

## Pre-pay jeszcze nie dla wszystkich

Jednym z trybów rozliczania nowej opłaty jest przedpłata, w przypadku której środkami płatności są: urządzenie pokładowe, bilet lub uiszczanie opłat poprzez portal internetowy. Niestety, z chwilą uruchomienia systemu Platon opcja przedpłaty dostępna jest jedynie dla rosyjskich firm transportowych – dla przewoźników z pozostałych krajów ma zostać uruchomiona wkrótce i będzie wymagała wcześniejszej rejestracji do nowego systemu.

Firmy spoza Rosji w celu rozliczenia nowej opłaty muszą wcześniej zaopatrzyć pojazd w specjalny bilet. Można go zakupić w lokalnych punktach serwisowych



## System Platon

- ▶ Opłaty za przejazd ciężarówkami powyżej 12 t trzeba wносить z góry, po zarejestrowaniu się w systemie. Stawka wynosi 1,53 rubla za kilometr, od końca lutego wzrośnie do 3,06 rubla.
- ▶ Obecnie można płacić kartami DKV, E100 i płatniczymi debetowymi.
- ▶ Dokonanie opłaty przez internet jest uciążliwe, ponieważ system stale się zawiesza – w połowie przypadków serwis jest niedostępny, a środki finansowe są ściągane samoistnie. Zgłoszenia dotyczące nieprawidłowości w naliczaniu opłaty mają być rozpatrywane przez operatora systemu w terminie trzech dni.
- ▶ W wypadku przedsiębiorstwa transportowego kara za brak opłat wynosi 450 tys. rubli za pierwsze naruszenie i 1 milion za każdy następny brak opłaty. W wypadku osób fizycznych jest to 40 tys. rubli za pierwszym razem i 50 tys. za każdym następnym.
- ▶ Kary aktualnie obowiązują w obwodzie moskiewskim, w innych obwodach mają być nakładane od maja 2016 r. Ciężarówek zarejestrowanych za granicą obecnie nie dotyczą przepisy nakładające mandaty.
- ▶ Omawiane są różne propozycje w sprawie obniżenia kar dla osób prawnych. Ministerstwo Transportu chce obniżyć kary do 50 tys. rubli za brak opłaty w wypadku przedsiębiorstwa, a za powtórne naruszenie – 100 tys. rubli. Przewodniczący Komitetu Transportu Dumy Jewgienij Moskwiuczow (prezes ASMAP) uważa, że kara powinna wynosić 10 tys. rubli dla wszystkich.
- ▶ Rzecznik obrony praw przedsiębiorców przy prezydencie Rosji Borys Titow zwrócił się do prezydenta z propozycją wprowadzenia trybu testowego dla Platona na okres 12 miesięcy. Na ten czas Titow proponuje ustanowienie zerowej taryfy za przejazd ciężarówek po drogach federalnych. Swoje stanowisko uzasadnia tym, że w ciągu kilku dni od wprowadzenia systemu wyraźnie widać brak przygotowania.

([http://platon.ru/en/about/service\\_center/](http://platon.ru/en/about/service_center/)), w terminalach samoobsługowych, poprzez aplikację mobilną lub na stronie operatora. W każdym z tych przypadków możliwa jest płatność kartą DKV. Wcześniejsza rejestracja do system Platon nie jest wymagana.

## Większy zasięg z DKV

DKV szeroko otwiera przed swoimi klientami rynki wschodnie. Oprócz rozliczania opłat drogowych, rozbudowuje w Rosji i na Białorusi sieć stacji paliw honorujących karty DKV. Do końca tego roku w jej skład wejdzie blisko 500 stacji takich marek jak: Belorusneft, EKA, Gazprom, Tatneft, PTK, ARIS, Surgutneftegas czy Astra. Od 1 listopada za pośrednictwem DKV można się także zarejestrować do płatności w białoruskim systemie BelToll. DKV od innych operatorów odróżnia możliwość płacenia w trybie postpay i prepay, a także możliwość rejestracji online poprzez formularz DKV. ◀

▶ Szczegółowe informacje o zmianach w opłatach drogowych w Europie publikowane są na stronie [www.info-myto.pl](http://www.info-myto.pl).

## Nowy rekord polskiej gospodarki morskiej

Czwartego grudnia padł nowy rekord przeładunkowy w historii polskiej gospodarki morskiej, który – dla przypomnienia – wynosił dotąd 32,3 mln ton w skali roku. Taki właśnie wolumen obsłużony został w roku ubiegłym przy nabrzeżach Portu Gdańsk.

Ten rok, pomimo trudnej sytuacji na rynku żeglugowym, okazał się dla Portu Gdańsk niezwykle udany, bowiem na dzień dzisiejszy łączny tonaż obsłużonych w nim ładunków wynosi już 32,5 mln ton, a do końca roku pozostał jeszcze jeden pełny miesiąc. Zatem można się spodziewać, że rok 2015 uda się zamknąć wynikiem przekraczającym nawet 35 mln ton, tj. rezultatem jakiego jeszcze nigdy dotąd nie udało się osiągnąć żadnemu polskiemu portowi.

Już po pełnym podsumowaniu minionych 10 miesięcy, Port Gdańsk zanotował wielkość przeładunków przekraczających

Rok 2015 to bez wątpienia szczególnie udany okres dla przeładunku towarów z grupy paliwa płynne oraz drobnica, w tym kontenery w ujęciu tonażowym. Pierwsza z wymienionych grup w roku bieżącym zanotowała, na ten moment roku, około 20-procentowy wzrost względem 2014 r., tymczasem w grupie drobnica udało się przekroczyć ubiegłoroczny rekordowy wynik o ok. 4%. Nie bez znaczenia pozostają także przeładunki węgla, które w ciągu minionych miesięcy tego roku były blisko 30% lepsze niż w roku 2014.

Na pełne podsumowanie 12 miesięcy jest jeszcze za wcześnie, niemniej jednak

**Można się spodziewać, że rok 2015 uda się zamknąć wynikiem przekraczającym nawet 35 mln ton, tj. rezultatem jakiego jeszcze nigdy dotąd nie udało się osiągnąć żadnemu polskiemu portowi.**

założony na ten okres plan o blisko 11% oraz wynik rekordowego 2014 r. o ponad 13%. Tak świetnego rezultatu upatrywać należy w niezwykle prężnej działalności terminali przeładunkowych i w inwestycjach realizowanych na terenach portowych.

ten rok bez wątpienia przejdzie do historii jako kolejny, trzeci już z rzędu okres, kiedy Portowi Gdańsk udaje się pobić kolejne rekordy.

Biorąc pod uwagę trwające w porcie inwestycje, w tym rozbudowujący



się terminal kontenerowy DCT, zapowiadany nowy terminal masowy spółki OT Logistics, kończąca się budowę terminalu naftowego spółki PERN, czy też zakończone inwestycje w Bazie Paliw Płynnych (nowe stanowisko do obsługi statków T1), kończąca się rozbudowę terminalu intermodalnego w rejonie Nabrzeża Szczyńskiego, czy trwającą modernizację linii kolejowej 226, w tym budowę nowego mostu kolejowego do Portu Gdańsk oraz szereg innych ważnych przedsięwzięć inwestycyjnych, spodziewać się należy, że rok 2015 nie pozostanie ostatnim rekordowym rokiem dla Portu Gdańsk i jego interesariuszy.

Ambitne prognozy przeładunkowe zapowiadane w strategii rozwoju Portu Gdańsk na kolejne lata, w tym spodziewane potrojenie wolumenu ładunkowego w ciągu kolejnej dekady, zaczynają nabierać realnego i wymiernego kształtu. Zmieniająca się geografia transportu, sukcesywnie staje się faktem. ◀

MM

Jesteśmy spedytorem z długoletnim doświadczeniem w obsłudze kontenerów z Europy Zachodniej do i z krajów WNP i Mongolii. Należymy do Grupy Transinvest.

**InterRail**  
Polcont Sp. z o.o.

**Od prawie 20 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych pociągami Eastwind/Westwind, które stale są rozszerzane. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód**

InterRail-Polcont Sp. z o.o.  
ul. Wilcza 33 lok. 3  
00-544 Warszawa  
Tel./fax (22) 622 59 88  
info@polcont.com.pl  
www.polcont.com.pl

Oferujemy także transporty z Chin do Małaszewicz/Warszawy i vv. z czasem tranzytu poniżej 20 dni. Zapewniamy atrakcyjne stawki w:

- kontenerach 20', 40', 40'HC, 45'(chłodnicze)
- LCL
- dowozy/odwozy samochodowe do miejsc za- i rozładunku towaru
- możliwość dekonsolidacji

Po trzech kwartałach zysk Grupy to 221 mln zł (227 mln zł w 9 miesiącach 2014 r.), przychody natomiast wyniosły 3,3 mld zł. Grupa PKP CARGO pozostaje nadal liderem towarowych przewozów kolejowych w Polsce



## PKP Cargo wraca do chemii i paliw

16 listopada 2015 r., po kilkunastomiesięcznym okresie ustaleń i negocjacji, PKP CARGO oraz PKN Orlen i Euronaftr Trzebinia porozumiały się w sprawie nabycia przez największego towarowego przewoźnika kolejowego w Polsce 99,85% udziałów Orleń KolTrans i ZCP Euronaftr Trzebinia. Kupującym aktywa kolejowe Grupy Orleń będzie spółka PKP Cargotabor Usługi, w 100% zależna od PKP CARGO. Ta ostatnia przejmie bezpośrednio część kolejową Euronaftr Trzebinia. Wartość transakcji wyniesie 251,6 mln zł.

Jej finalizacja wymagać będzie m.in. zgody prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Zdaniem Łukasza Hadasia, członka zarządu PKP CARGO ds. operacyjnych, nie powinno z tym być problemów. – Na rynku przewozów paliw PKP CARGO ma znikome udziały. Po przejęciu spółek Orleń wciąż będzie miała mniejszość – większość pozostanie w rękach Lotos Kolej. Nie ma tu więc mowy o monopolu – stwierdził w wypowiedzi dla „Rynku Kolejowego”. – Wszystko zależy zatem od tego, co UOKiK potraktuje jako rynek – przewozy w grupie towarowej, przewozy ogółem w Polsce, czy nawet przewozy w Europie Środkowej. Nie mogę wypowiedzieć się za Urząd, ale według naszych analiz zgoda powinna być tylko kwestią czasu, merytorycznych wątpliwości nie ma – podkreślił.

### Dywersyfikacja przewozów

W ramach wspomnianej transakcji PKP CARGO podpisze również z przejmowanymi spółkami wieloletnie umowy na realizację przewozów grupy płockiego koncernu i obsługę należących do niego

bocznic. W ubiegłym roku udział rynkowy Orleń KolTrans i ZCP Euronaftr Trzebinia w sektorze produktów rafinacji ropy naftowej wynosił (pod względem masy) 22%. Po akwizycji tych dwóch podmiotów CARGO zwiększy swój udział na tym rynku z 16 do ponad 35%. Przejmie bocznicę w Płocku,

### Orleń KolTrans i ZCP Euronaftr Trzebinia w liczbach

- Praca przewozowa w okresie styczeń-wrzesień 2015: 1,0 mld tkm.
- Masa (przewozy) w tym samym okresie: 3,1 mln ton.
- Wagony: 1 011, w tym 601 własnych i 401 wynajmowanych/leasingowanych.
- Lokomotywy: 47 (30 własnych i 17 wynajmowanych/leasingowanych).
- Pracownicy: 369 osób.
- Przychody: 186,8 mln zł (dane za 2014 r.).
- EBITDA : 21,2 mln zł.
- Wynik netto w 2014 r.: 14,2 mln zł.

## W ramach transakcji PKP CARGO podpisze z przejmowanymi spółkami – Orlen KolTrans i ZCP Euronaft Trzebinia – wieloletnie umowy na realizację przewozów grupy płockiego koncernu i obsługę należących do niego bocznic.

Trzebinia, Jedliczach, Ostrowie Wielkopolskim i Włocławku z wolumenem około 7,5 mln ton rocznie. Poza tym obejmuje w posiadanie 601 wagonów do przewozu produktów rafineryjnych i petrochemicznych oraz 30 lokomotyw.

W ubiegłym roku KolTrans i Euronaft Trzebinia obsługiwały 24% potrzeb transportowych Grupy Orlen. Do kluczowych relacji kolejowych należały trasy: Płock-Swinoujście, Płock – Warszawa, Ostrów Wielkopolski – Piekary/Radzionków.

Kupno aktywów kolejowych należących do Grupy Orlen umacnia pozycję PKP CARGO na rynku krajowym, szczególnie w segmencie, który – jak podkreśla prezes zarządu firmy Adam Purwin – gwarantuje tej spółce zwiększenie rentowności i konkurencyjności. – Przewozy paliw i produktów petrochemicznych wymagają wysokiej jakości obsługi. Dokonany przez

*PKN Orlen wybór PKP CARGO na strategicznego partnera logistycznego to kolejny dowód zaufania naszych kontrahentów i mocny impuls do kontynuowania dynamicznego rozwoju naszej firmy – twierdzi prezes.*

Segment paliw płynnych i chemii jest obecnie jednym z najbardziej rentownych. Ropa naftowa i gaz ziemny to bardzo dynamicznie rosnące części rynku przewozów kolejją. Pewne produkty rafinacji, ze względu na swoją gęstość i lepkość, mogą

być przewożone tylko transportem szynowym. W niektórych ważnych relacjach nie można też zastąpić przewozu kolejowego ze względu na brak rurociągów. Według analityków roczny wzrost pracy przewozowej w segmencie paliw płynnych w okresie 2014-2020 wyniesie 2%. W ośmiu miesiącach 2015 r. przewozy produktów rafinacji ropy naftowej, w porównaniu do tego samego okresu 2014 r., wzrosły o 10%, a ropy naftowej i gazu ziemnego o 187%.

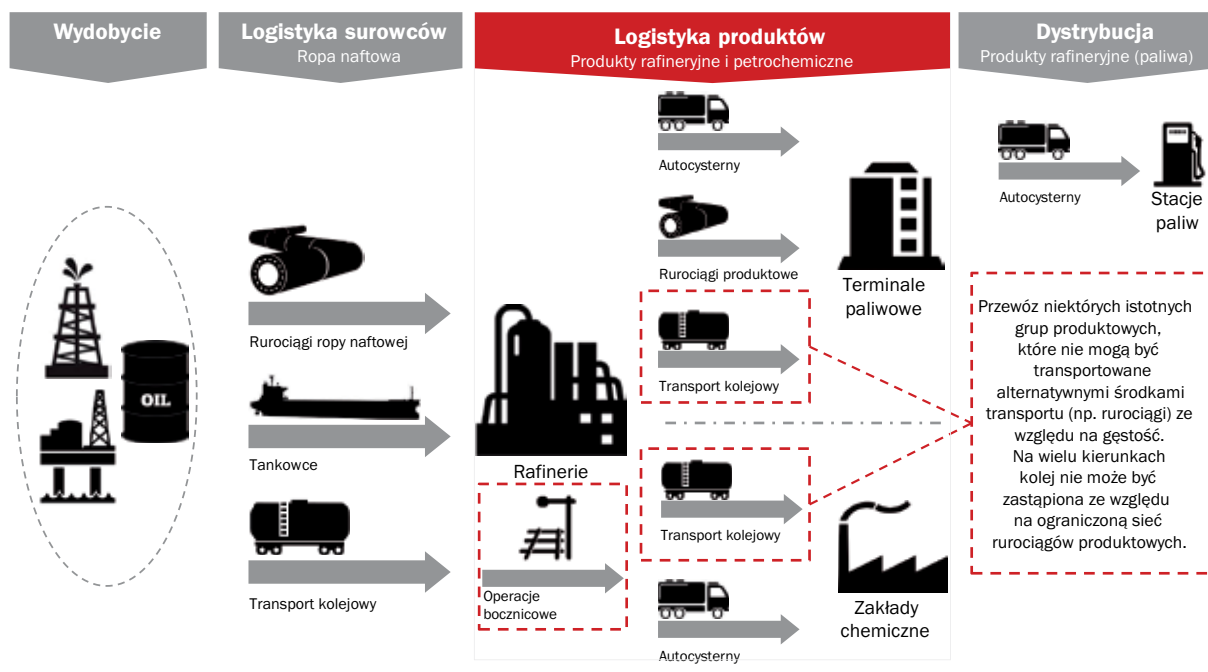
### Dobra kondycja spółek

Przejęcie przewoźników kolejowych PKN Orlen oznacza dla PKP CARGO powrót na rynek przewozów produktów rafinacji ropy naftowej, na którym spółka ta była już kiedyś obecna. Pozwoli też na, zapowiedzianą w strategii CARGO na lata 2016-2020, dalszą dywersyfikację przychodów.

**W ośmiu miesiącach 2015 r. przewozy produktów rafinacji ropy naftowej, w porównaniu do tego samego okresu 2014 r., wzrosły o 10%, a ropy naftowej i gazu ziemnego o 187%.**



## Brak alternatywy dla przewozów kolejowych – łańcuch logistyczny przemysłu petrochemicznego i rafineryjnego

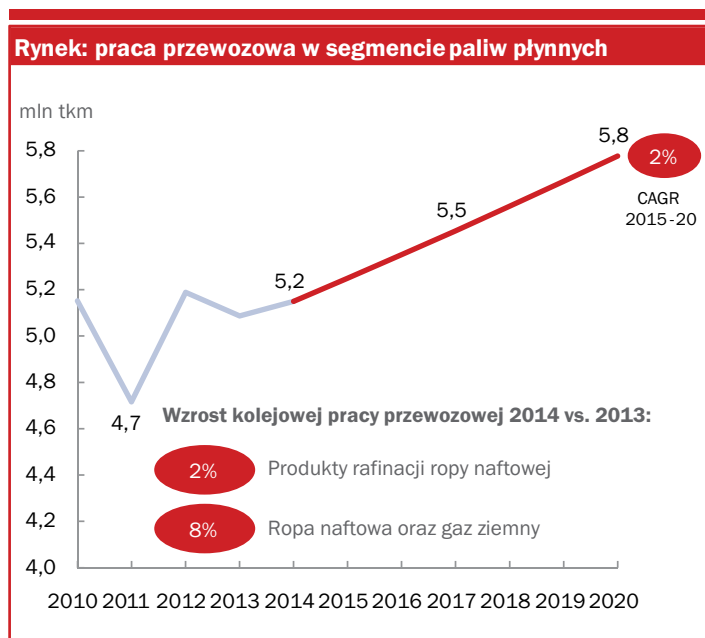


Źródło: PKP CARGO, PKN ORLEN, EY

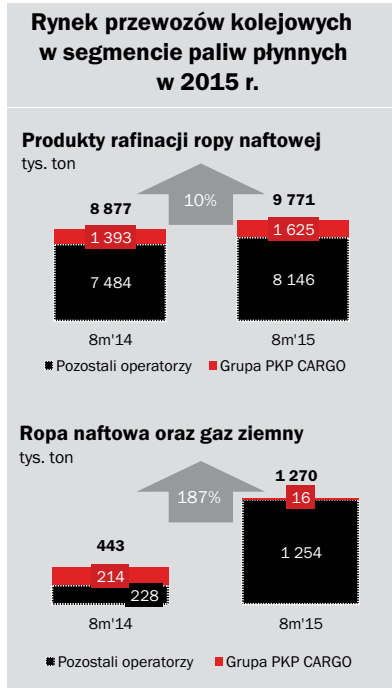
Competence of ORLEN KolTrans and ZCP Euronaft Trzebinia in the product logistics chain is critical



## Wzrost nieorganiczny w perspektywnym segmencie 2% CAGR wzrostu rynku paliw płynnych do 2020



Źródło: PKP CARGO na bazie strategii



Źródło: GUS

– *Dotąd niemal połowa wpływów pochodziła z transportu węgla, który przewozi się głównie jesienią i zimą* – podkreśla Jacek Neska, członek zarządu PKP CARGO ds. handlowych. – *Natomiast przewozy paliw, które nie mają charakteru sezonowości i są stabilne, stanowiły tylko kilka procent sprzedaży* – dodaje. Po zrealizowaniu

wspomnianej strategii ich udział powinien wzrosnąć do 20%.

Jak poinformował 16 listopada, na konferencji prasowej Adam Purwin, docelowo byle orlenowskie spółki, wyspecjalizowane w przewozach produktów chemicznych, przejmą w całości te kompetencje w Grupie PKP CARGO. – *Potencjał ten chcielibyśmy potem wykorzystać nie tylko na rynku krajowym, ale również za granicą* – stwierdził. Przewozy zagraniczne KolTransu stanowiły dotąd 4% ogółu przewozów, i kierowane były głównie do Czech, Rumunii i Niemiec, a 20% przewozów ZCP Euronafat Trzebinia docierało do Czech.

Zarząd PKP CARGO podkreśla dobrą kondycję finansową obu kupowanych firm, które przewoziły dotąd ponad 40% produktów wytwarzanych przez PKN Orlen i nie wymagają istotnych inwestycji czy działań restrukturyzacyjnych. Ich łączny udział w polskim rynku, liczony pracą przewozową, wynosi 2,5%. W ramach synergii taborowej PKP CARGO m.in. zastąpi wynajmowane przez KolTrans drogie lokomotywy wielosystemowe Traxx dziewięcioma własnymi ET22. Tabor przejmowanych spółek będzie serwisowany wewnątrz Grupy. Dojdą do tego synergii handlowe, integracja sys-

temów IT i utworzenie wspólnej grupy zakupowej. Wszystko to powinno przynieść korzyści szacowane na co najmniej 10 mln zł rocznie.

### 221 mln zł zysku po trzech kwartałach

Kilka dni przed ogłoszeniem przejścia dwóch spółek kolejowych PKN Orlen, 12 listopada PKP CARGO zapoznało dziennikarzy z wynikami trzeciego kwartału i podsumowało kondycję firmy po trzech kwartałach. Od lipca do września 2015 r. Grupa wypracowała zysk netto w wysokości 64 mln zł, przy przychodach na poziomie 1,2 mld zł. Wynik netto był co prawda o 35% gorszy od wyników osiągniętych w analogicznym okresie roku 2014, ale okazał się o 14% lepszy od oczekiwań analityków. Po trzech kwartałach zysk Grupy to 221 mln zł (227 mln zł w 9 miesiącach 2014 r.), przychody natomiast wyniosły 3,3 mld zł. Grupa PKP CARGO pozostaje nadal liderem towarowych przewozów kolejowych w Polsce. Na koniec trzeciego września miała 55,8% udziału w rynku w ujęciu pracy przewozowej i blisko 48% pod względem masy. Po 9 miesiącach 2015 r. przewiozła ona 78,86 mln ton towarów, o 2,5% mniej niż w analogicznym



Po akwizycji dwóch podmiotów CARGO zwiększy swój udział na rynku produktów rafinacji ropy naftowej z 16 do ponad 35%. Przejmie bocznice w Płocku, Trzebini, Jedliczach, Ostrowie Wielkopolskim i Włocławku z wolumenem około 7,5 mln ton rocznie

okresie roku poprzedniego i wykonała pracę przewozową 20,7 mld tonokilometrów, o 1,8% mniej w ujęciu rok do roku.

– Spadek masy towarowej był spowodowany przede wszystkim strajkami w Jastrzębskiej Spółce Węglowej oraz Kompanii Węglowej, konfliktem na Ukrainie w rejonie Donbasu, wpływającym na poziom przewozów m.in. metali, opóźnieniami w procesie inwestycji drogowych (niższe poziomy przewozów kruszywa) i niższym wydobywaniem węgla spowodowanym niską wydajnością wydobywania i wysokim poziomem zwałów – czytamy w raporcie PKP CARGO. Od stycznia do września wydobywanie węgla kamiennego w Polsce zmniejszyło się o prawie 3 mln ton. Pomimo tego w trzecim kwartale przewozy tego surowca wzrosły o 14%, z 2,8 mld tkm do 3,2 mld tkm. Spadły natomiast przewozy kruszywa i materiałów budowlanych. – Słabsze okazały się też przewozy metali, rud i złomu (spadek o 7% w ujęciu rocznym). Przyczyniła się do tego niestabilna sytuacja na Wschodzie, powodująca spadek importu z Rosji i Ukrainy – czytamy w komunikacie spółki.

### Kluczowy intermodal

Grupa odnotowała natomiast trzycyfrowe wzrosty przewozów realizowanych poza granicami kraju, co w głównej mierze zawdzięcza przejściu czeskiego AWT. Międzynarodowe przewozy realizowane przez PKP CARGO wzrosły w trzecim kwartale o 104,5%, do 570 mln tkm wobec 280 mln tkm w II kwartale 2015 r. Kluczowym elementem oferty Grupy na rynkach zagranicznych są przewozy kontenerowe. PKP CARGO realizuje je wzdłuż osi Wschód – Zachód, w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku prowadzącego z Chin do Europy Zachodniej oraz Północ – Południe, gdzie obok obsługiwanych już od kilku miesięcy przewozów do portów Adriatyku

**Intermodal pozostaje jednym z najważniejszych i perspektywicznych segmentów działalności PKP CARGO. Łukasz Hadyś, wiceprezes zarządu firmy ocenia, że w najbliższych latach powinien rozwijać się w tempie nawet około 7%.**

rozwija także ofertę transportową na Półwyspie Apenińskim oraz usługi logistyczne z wykorzystaniem promów, m.in. do Skandynawii.

Dzięki rozszerzeniu współpracy z globalnym operatorem intermodalnym Maersk Line, CARGO realizuje obecnie przewozy również w systemie *port to door*. Przewozy intermodalne w Grupie wzrosły w trzech kwartałach bieżącego roku o 4%, a w trzecim kwartale, w porównaniu z tym samym okresem roku 2014 i zwiększyły się o 13%. Intermodal pozostaje jednym z najważniejszych i perspektywicznych segmentów działalności PKP CARGO. Łukasz Hadyś, wiceprezes zarządu firmy ocenia, że w najbliższych latach powinien rozwijać się w tempie nawet około 7%.

Z kolei nabierające tempa inwestycje drogowe, stabilizacja na rynku węgla i zapowiedzi wzrostu w segmencie kruszywa stwarzają nadzieje na poprawę wyników Grupy w ostatnim kwartale bieżącego i w następnym roku. Inne, wewnętrzne czynniki, dające podstawy do optymistycznych prognoz to postępująca dywersyfikacja źródeł przychodów, niższe koszty pracownicze, wzrost pracy przewozowej na zatrudnionego, stabilne finansowanie gwarantujące inwestycje, w tym zakup 15 lokomotyw wielosystemowych Siemens. ◀

Franciszek Nietz

Platforma premium dla  
rozwiązań intralogistycznych



14. Międzynarodowe Targi  
Dystrybucji, Transportu Materiałów  
i Przepływu Informacji

**8 – 10 marca 2016**  
Neue Messe Stuttgart, Niemcy

**Innowacyjne działanie –  
tworzenie zmian**



Znów w ramach targów LogiMAT



**TradeWorld 2016**  
PLATFORMA DLA NOWOCZESNYCH  
PROCESÓW HANDLOWYCH

**Rozwiązania w zakresie:**

- sprzedaż • marketing • dystrybucja
- obsługa płatności • dystrybucja
- zarządzanie zwrotami • obsługa
- posprzedażna • systemy ERP
- realizacja • doradztwo

**dla handlu i przemysłu**

[www.tradeworld.de](http://www.tradeworld.de)

**Informacje i zgłoszenia**

# Brama na południe Europy

Największym przedsięwzięciem PKP CARGO w ostatnim roku było przejęcie 80% udziałów Advanced World Transport, drugiego co do wielkości kolejowego przewoźnika towarowego w Czechach i jednego z największych prywatnych przewoźników w Europie – przewożącego około 12 mln ton towarów rocznie. Wartość transakcji wyniosła 427,3 mln zł, a więc była o 180 mln większa niż w wypadku Grupy Orlen.

**P**ozostałe 20% udziałów w akcjonariacie AWT posiada czeska spółka Minezit SE, z którą PKP CARGO podpisało umowę szczegółowo regulującą wzajemne relacje wspólników. Umowa z grudnia 2014 r. reguluje również harmonogram ewentualnego nabycia przez polską spółkę pozostałych udziałów w AWT.

Nabycie udziałów w AWT to jedno z największych przejęć firmy zagranicznej dokonywanych przez polską spółkę w ostatnich latach i pierwsza w historii

## Kluczowe znaczenie

Jednym z ważniejszych założeń strategii PKP CARGO jest ekspansja zagraniczna, która ma ułatwić zdobycie pozycji lidera na rynku przewozów kolejowych w Europie. Czechy są bramą na południe Europy, co jest szczególnie ważne w czasach, gdy rola transportu kolejowego stale rośnie. – *Dzięki przejęciu AWT będziemy mogli jeszcze lepiej wykorzystać strategiczne położenie Polski, w szczególności Śląska, do*

Liczy mówią same za siebie – dzięki przejęciu PKP CARGO uzyskało skokowy wzrost udziału w rynku czeskim do 10% oraz znacząco wzmocniło swoją strategiczną pozycję w regionie jako zintegrowany operator logistyczny o europejskim zasięgu. A, że akwizycja ważna była ze strategicznego punktu widzenia, świadczą wzrosty akcji PKP CARGO na GPW, wynoszące w maju, zaraz po ogłoszeniu przejęcia, 1,1%, i to pomimo spadków wielu innych spółek.

Na transakcji zyskała również Grupa AWT, która już wcześniej miała ambicje międzynarodowe. Wchodząc do rodziny PKP CARGO, drugiego największego gracza na rynku kolejowych przewozów towarowych w Europie, uzyskała wsparcie operacyjne tej spółki, dostęp do zasobów finansowych i zaplecza infrastrukturalnego, co przekłada się na nowe możliwości rozwoju oraz większą konkurencyjność. W I półroczu 2015 r. udział AWT w czeskim rynku wzrósł o 57%, a PKP CARGO o ponad 20%. Grupa zarobiła 156 mln zł, czyli o ponad jedną piątą więcej niż w analogicznym okresie 2014 r., co związane jest z akwizycją AWT.

Warto podkreślić, że Czechy to dzielnice pod względem wielkości rynek kolejowych przewozów towarowych w Europie, gdzie krzyżują się główne szlaki transportowe kontynentu. Obecność PKP CARGO na tym rynku oznacza możliwość pozyskania nowych klientów i gwarantuje lepszą obsługę prowadzonych już przewozów do Czech i dalej na południe Europy. Dzięki akwizycji AWT polska firma uzyskała również dostęp do terminala Ostrawa – Paskov, który stanowi bramę do ważnych punktów na mapie Europy oraz szansę na bardziej dynamiczny rozwój przewozów intermodalnych realizowanych przez PKP CARGO.

**Jednym z ważniejszych założeń strategii PKP CARGO jest ekspansja zagraniczna, która ma ułatwić zdobycie pozycji lidera na rynku przewozów kolejowych w Europie. Czechy są bramą na południe Europy, co jest szczególnie ważne w czasach, gdy rola transportu kolejowego stale rośnie.**

tego typu akwizycja przeprowadzona przez podmiot z Grupy PKP. Do sfinalizowania tego przedsięwzięcia niezbędne było uzyskanie zgody organów antymonopolowych nie tylko w Polsce, ale również w Niemczech, Słowacji i Czechach.

*rozwoju nowych połączeń i realizacji kompleksowych usług logistycznych i transportowych w trójkącie Bałtyk – Adriatyk – Morze Północne – mówił zaraz po przejęciu AWT Adam Purwin, prezes zarządu PKP CARGO.*



W ramach AWT od 50 lat działa spółka AWT Rekultywacja. Zastługą spółki jest m.in. wybudowanie pola golfowego w Karwinie w miejscu dawnej kopalni

## Szeroki zakres usług

Grupa AWT – świadczy usługi także na terenie Słowacji, Słowenii, Węgier, Niemiec, Rumunii, Bułgarii, Polski i Chorwacji. Obsługuje kompleksowo duże zakłady przemysłowe w Europie Środkowej

i Wschodniej. Specjalizuje się w przewożeniu towarów ciężkich i masowych, w tym węgla, stali i części samochodowych, a także kontenerów oraz w utrzymaniu i naprawie wagonów towarowych. AWT ma 160 lokomotyw (spalinowych i elektrycznych) i ponad 5 tys. wagonów (więcej niż 65% własnych) oraz 400 km własnych torów kolejowych. W momencie przejęcia posiadała zdywersyfikowany portfel usług – poza wykonywaniem przewozów towarowych była operatorem 60 bocznic kolejowych w Czechach (25 bocznic z codziennymi operacjami manewrowymi), posiadała spółkę świadczącą usługi taborowe (serwis i wynajem wagonów), a także spółkę wyspecjalizowaną w budowie torów, rekultywacji, rozbiórce i gospodarce odpadami. Obecnie taborom PKP CARGO można zastąpić część taboru AWT, a wielosystemowe lokomotywy elektryczne PKP CARGO mogą zostać wykorzystane do obsługi przewozów długodystansowych z Czech.

AWT wykonuje usługi m.in. dla Spółki OKD, która jest jedynym producentem węgla kamiennego w Republice Czeskiej. Na bocznicę Darkov podstawiane i odprawiane są z niej wagony kolejowe



W ramach współpracy z OKD, AWT świadczy też takie jak transport, organizacja i zaplecze logistyczne dla międzynarodowych pociągów tranzytowych z węglem na obszarze Europy. Natomiast w ramach transportu krajowego organizowane są towarowe pociągi tranzytowe

całej Republiki Czeskiej. Organizowane są także transporty tranzytowe towarowych zestawów i pojedynczych wagonów z węglem, złomem i skałą płonną w sieci bocznic AWT. Do tego dochodzą usługi

W ramach AWT od 50 lat działa spółka AWT Rekultivace. Zajmuje się oczyszczeniem i rekultywacją gruntów wykorzystywanych w celach górniczych, obsługą wysypisk (za pośrednictwem AWT), konserwacją dróg, wydobyciem i przetwarzaniem mułu węglowego. Zasadą spółki jest m.in. wybudowanie pola golfowego w Karwinie, w miejscu dawnej kopalni. W 2011 r. AWT Rekultivace ustanowiła spółkę córkę AWT Rekultivace PL Sp. z o.o., która prowadzi prace o podobnym charakterze w Polsce na terenie dawnych kopalni. Z kolei od 2012 r. AWT Rekultivace a. s. jest właścicielem spółki AWT TRADING S.R.O., która zajmuje się dystrybucją materiału wojskowego na terenie kraju i zagranicą.

## Dzięki przejęciu EWT PKP CARGO uzyskało skokowy wzrost udziału w rynku czeskim do 10% oraz znacząco wzmocniło swoją strategiczną pozycję w regionie jako zintegrowany operator logistyczny o europejskim zasięgu.

przeznaczone do załadunku produktów węglowych kopalni Darkov, a także wagony kolejowe z suszem na stacji kopalni Darkov. Spółka obsługuje również magazyn z drewnem na potrzeby kopalni. Do bocznic Darkov należy tor „Duża hałda”, gdzie podstawiane są, odprawiane oraz rozładowywane wagony do załadunku skały. Z kolei na torze „Stonávka” odbywa się wyładunek, mieszanie i załadunek paliw. Na bocznicę zlokalizowana jest również lokomotywnia, w której wykonywane są naprawy, rewizje i przepompowywanie materiałów pędnych do lokomotyw na potrzeby AWT.

W ramach współpracy z OKD, AWT świadczy też inne usługi, takie jak transport, organizacja i zaplecze logistyczne dla międzynarodowych pociągów tranzytowych z węglem na obszarze Europy. Natomiast w ramach transportu krajowego organizowane są towarowe pociągi tranzytowe – regularne i spotowe (jednorazowe) dla klientów OKD na liniach kolejowych

towarzyszące i specjalistyczne, jak snp. awizowanie zestawów wagonów online za pomocą sieci GPS.



AWT wykonuje usługi m.in. dla Spółki OKD, która jest jedynym producentem węgla kamiennego w Republice Czeskiej. Na bocznicę Darkov podstawiane i odprawiane są z niej wagony kolejowe przeznaczone do załadunku produktów węglowych kopalni Darkov



Po przejęciu AWT przez PKP CARGO, terminal w Paskovie stał się elementem trójkąta logistycznego Adriatyk – Bałtyk – Morze Północne, a w niedalekiej przyszłości ma stać się głównym centrum logistycznym w środkowej części Europy, nastawionym na transport intermodalny z i do portów europejskich

### Terminal o strategicznym znaczeniu

Nabywając spółkę AWT PKP CARGO stało się też właścicielem terminala Ostrava-Paskov, położonego w sercu Europy – 60 km od granicy ze Słowacją i 25 km od granicy z Polską – w otoczeniu ważnych stref przemysłowych. Jest on jednym z niewielu prywatnych elementów infrastruktury kolejowej tego rodzaju w Czechach, do tego połączonym ze znaczącymi portami i terminalami europejskimi: w Hamburgu, Rotterdamie, Bremerhaven, Koprze i Triescie. Po przejęciu AWT przez

### Nabywając spółkę AWT PKP CARGO stało się też właścicielem terminala Ostrava – Paskov, położonego w sercu Europy – 60 km od granicy ze Słowacją i 25 km od granicy z Polską – w otoczeniu ważnych stref przemysłowych.

PKP CARGO, do którego w Polsce należy 25 terminali i centrów logistycznych, terminal w Paskovie stał się elementem trójkąta logistycznego Adriatyk – Bałtyk – Morze Północne, a w niedalekiej przy-



Ostatnio do pracy włączono dwie nowe, intermodalne teleskopowe maszyny przeładunkowe marki Kalmar DRF 450-70C5XS. W sumie do przeładunków wykorzystywane są trzy takie maszyny i trzy maszyny Hyster

szłości ma stać się głównym centrum logistycznym w środkowej części Europy, nastawionym na transport intermodalny z i do portów europejskich, między innymi w Gdańsku i Gdyni.

Obecnie terminal ma powierzchnię 31 tys. m<sup>2</sup>, trzy obsługujące go tory (każdy o długości 270 m), możliwość magazynowania na poziomie 2400 TEU oraz połączenia do większości portów europejskich i czeskich terminali – w Pradze, Melniku i Lovosicach. Używana powierzchnia służy do przeładunku kontenerów z samochodów na pociągi i odwrotnie. A dzięki bocznicom kolejowym skomunikowany jest z kolejową siecią w Europie. Na terenie Paskova realizowane są także odprawy i czyszczenie kontenerów.

Po modernizacji przeprowadzonej w 2012 r., zwiększyły się nie tylko zdolności magazynowe terminala, ale także skrócił się czas rozładunku jednego pociągu kontenerowego do 30 minut. Ostatnio do

pracy włączono dwie nowe, intermodalne teleskopowe maszyny przeładunkowe marki Kalmar DRF 450-70C5XS. W sumie do przeładunków wykorzystywane są trzy takie maszyny i trzy maszyny Hyster. Terminal i bocznice Paskov obsługują trzy lokomotywy przetokowe.

W roku 2014 w terminalu przeładowano 78 550 kontenerów, w 2015 ma to już być 88 tys. Są to kontenery 20', 30', 40' i 45', standardowe lub *high cube*, typu – *open top*, cysternowe, chłodnicze, naczepy i nadwozia wymienne. Kontenery z importowanym towarem składowane są w terminalu średnio 15 dni, a z towarem eksportowanym odjeżdżają najbliższym pociągiem do portu.

Największymi klientami korzystającymi z terminala są: Maersk, Rail Cargo Operator – ČSKD, Rail Cargo Operator – Austria, Glovis i Bohemiacombi. Odprawia się tu 12 – 13 par pociągów tygodniowo. Najwięcej towarów przywożonych jest z portu Bremerhaven i Hamburg (Niemcy), Koper (Słowenia), Triest (Włochy) i z terminali krajowych – Melník i Praha – Žižkov. Z kolei najwięcej wywożonych jest w kontenerach i naczepach na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego

i jego poddostawców jakimi są: Hyundai (CZ), KIA (PL), Opel (PL), Škoda (CZ) i VW (SK). W sierpniu tego roku został uruchomiony jeżdżący raz w tygodniu pociąg z/do portu Koper, a obecnie przygotowana jest trasa dla pociągów z/do portu Triest, który ma jeździć 3-4 razy w tygodniu.

W latach od 2016-2018 łączna powierzchnia terminala ma być rozszerzona o dodatkowe 40 tys. m<sup>2</sup>, w wyniku czego jego pojemność zwiększy się o 2400 TEU. Po zakończeniu tego etapu modernizacji będzie miał on łącznie 71 tys. m<sup>2</sup>, a pojemność zostanie podwojona do 4800 TEU. Modernizacja obejmie również budowę nowoczesnego centrum sterowania wysyłkami i nowej powierzchni biurowej (każdy z dwóch nowych pokoi będzie miał 350 m) oraz parking dla 40 samochodów ciężarowych. Mają powstać nowe przyłącza dla kontenerów chłodniczych i specjalne miejsce dla kontenerów z towarami niebezpiecznymi. Rozbudowa terminala ułatwi świadczenie kompleksowych usług logistycznych i transportowych w trójkącie Bałtyk – Adriatyk



Kontenery z importowanym towarem składowane są w terminalu średnio 15 dni, a z towarem eksportowanym odjeżdżają najbliższym pociągiem do portu.

– Morze Północne i umożliwi zdobycie pozycji głównego centrum logistycznego w środkowej części Europy, nastawionego na transport intermodalny z i do portów europejskich. ◀

Elżbieta Haber

**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



## Ekologiczny transport

Inwestycja o wartości 370 mln zł ma szczególnie znaczenie ekonomiczne zarówno dla Trójmiasta, jak i dla całej Polski i jest częścią planów inwestycyjnych portu, zakładających rozwój baz przeladunkowych, terminali kontenerowych i powstania nowoczesnego centrum dystrybucyjno-logistycznego. Wkrótce zakończą się prace związane z budową

### Budowa mostów na Martwej Wiśle i Raduni, modernizacja mostów nad Mottawą oraz nowe wiadukty w Gdańsku – to najważniejsze punkty projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk.

nowego 124-metrowego mostu na Martwej Wiśle. Przeniesienie ruchu na nowe tory spowoduje, że już w grudniu przejadą po nim pierwsze pociągi. Będzie ich nawet sześć razy więcej, pojadą szybciej – do 100 km/h oraz przewożą cięższy ładunek. Wtedy też ruszy kolejna faza realizacji projektu, która obejmie modernizację istniejących torów. Efektem

będzie zwiększenie możliwości transportowych Portu Gdańsk oraz usprawnienie ruchu kolejowego w okolicach Gdańska.

W ramach inwestycji przewidziano ogółem budowę i modernizację 10 mostów, 4 wiaduktów i 10 przepustów, powstaną też nowe budynki nastawni w Gdańsku Olszynie i Gdańsku Porcie Ptn.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa | [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) | [www.plk-inwestycje.pl](http://www.plk-inwestycje.pl) | [www.mir.gov.pl](http://www.mir.gov.pl) | [www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl) | [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl)



UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



POIiŚ 7.2 – 4.1 „Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) Faza I”, współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dla rozwoju infrastruktury i środowiska

## Pociągami z Chin do Polski

Przez długie lata, jeśli chciało się przewieźć towar z Chin do Europy, do wyboru był albo transport morski, albo lotniczy. To się jednak zmienia, na znaczeniu zyskują połączenia kolejowe, tańsze od lotniczych i szybsze od morskich. Wiele z nich przecina Polskę, a obsługiwane są m.in. przez DHL Global Forwarding, firmę która chce zdobyć pozycję lidera na tym rynku.

Rośnie też liczba przedsiębiorstw chińskich zaopatrujących się w krajach Unii Europejskiej, często korzystają one ze szlaków kolejowych przechodzących przez terytorium naszego kraju. Aktualnie DHL GF obsługuje w Chinach siedem punktów wysyłki do różnych miejsc w Europie, z tego aż trzy z połączeń przechodzących przez Małaszewicze pełni podstawową rolę dla firmy. W tym wypadku punktem docelowym jest Warszawa lub Łódź, jednak również Hamburg połączony jest z Chinami trasą prowadzącą przez nasz kraj.

### Dlaczego Polska?

Polska dla Chin jest forpocztą UE i największym, rozwiniętym gospodarczo rynkiem logistycznym w Europie Wschodniej, a spośród krajów unijnych położonym najbliżej Państwa Środka. Ze względu na perspektywę rozwoju transportu kolejowego, DHL GF jeden z hubów ulokował w naszym kraju. Zapotrzebowanie na takie miejsca rośnie, gdyż chiński rząd chce inwestować tu w przedsiębiorstwa montujące samochody. Gotowe produkty mają trafić na rynek europejski. W wypadku tej branży, z ekonomicznego punktu widzenia, dostawy *just in time* najbardziej opłaca się realizować drogą kolejową. Obecnie pociągami przewożonych jest 96% towarów w tym trybie. Stanowi to około 3% towarów trafiających z Chin do Europy, a ich wolumen co roku się potraja. Co ciekawe, również z Europy do Chin najwięcej wysyłanych jest towarów z sektora automotive,

zarówno części jak i gotowych samochodów. Poza tym są to maszyny, środki chemiczne i farmaceutyczne, meble, odzież, z roku na rok coraz więcej. Chiny otworzyły się również na produkty rolnicze i żywnościowe: nabiał, mleko, mleko w proszku, schłodzoną wołowinę, owoce, warzywa, makarony, sery, czekoladę, czyli na produkty o wysokiej wartości, gdzie skrócenie czasu transportu do minimum jest bardzo ważne. Tak więc kolej jest istotnym kanałem ich dystrybucji.

rocznie, a jest to szacunek ostrożny. Na pewno będzie zwiększała się częstotliwość kursowania pociągów, a czas przewozu będzie spadał. Obecny rekord to poniżej 10 dni ze wschodnich Chin do Polski. Jest też coraz bezpieczniej, gdyż wszystkie kraje, przez które przebiegają trasy kolejowe, podpisały konwencje celne, zgodnie z którą towary jadące tranzytem nie podlegają ponownej odprawie celnej, tzn. że po załadunku ich i odprawie w jednym z siedmiu chińskich miast, dokumenty celne wy-

**DHL GF wiąże duże nadzieje z transportem kolejowym z Chin. Szacunki mówią, że w kanale panazjatyckim w 2030 r. będzie przewożony 1 mln kontenerów rocznie, a jest to szacunek ostrożny.**

### Miejsce tranzytowe – Małaszewicze

Obecnie na niektórych trasach jeżdżą dwa pociągi w tygodniu, na innych – jeden, a ze względu na potrzeby ich liczba stale jest zwiększana. Część towarów, zanim trafi do pociągu, najpierw musi być przetransportowana samochodami lub statkami do węzłów kolejowych. Dotyczy to pewnego obszaru Chin, Japonii, Korei, Tajwanu i Wietnamu.

DHL GF wiąże duże nadzieje z transportem kolejowym z Chin. Szacunki mówią, że w kanale panazjatyckim w 2030 r. będzie przewożony 1 mln kontenerów

syłane są do wszystkich krajów po drodze: Kazachstanu, Białorusi itd. Tym samym minimalizowane jest ryzyko opóźnienia i kradzieży. Do tego kontenery wyposażone są w urządzenia zabezpieczające i śledzone za pomocą GPS.

To, że potencjał transportu kolejowego jest duży, świadczy fakt, że DHL GF chce uruchomić połączenie z Chin do Hiszpanii, przez Istanbuł. Za takimi połączeniami przemawia także większa stabilność cen niż w wypadku transportu lotniczego i morskiego. Co więcej, należy się spodziewać, że wraz ze wzrostem liczby połączeń, ich wolumenu i wydajności, ceny będą spadały. ◀

EH

Zdrowych, Wesółych Świąt Bożego Narodzenia  
oraz  
Szczęśliwego Nowego Roku 2016

zyczy Zespół Targów

**TargiKielce**  
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



XXII Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

VIII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

XII Międzynarodowe Targi Infrastruktury

II Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej

**31.05.-2.06.2016**

WSPÓŁPRACA



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

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

Ceny promocyjne obowiązują do 31 stycznia 2016

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



Wizytówką firmy jest obiekt przekazany operatorowi logistycznemu ID Logistics w Mszczonowie, oddany prawie miesiąc przed terminem, o powierzchni 46 230 m<sup>2</sup>

## Stały wzrost udziału w rynku

Pierwsze trzy kwartały 2015 r. były bardzo pomyślne dla firmy P3 – właściciela, dewelopera i zarządcy europejskich obiektów logistycznych. W tym czasie w Polsce wynajął on 105 475 m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, a największym budynkiem jaki oddał do użytku był magazyn o powierzchni 46 230 m<sup>2</sup> dla firmy ID Logistics, zlokalizowany w parku P3 Mszczonów.

**W** Europie było to ponad 3 mln m<sup>2</sup> (wzrost z 1,79 mln m<sup>2</sup>, jakie P3 miało jesienią 2014 r.). To oznacza, że na przestrzeni 12 ostatnich miesięcy deweloper nabył ponad 1 mln m<sup>2</sup> powierzchni. Obecnie P3 dysponuje 144 obiektami magazynowymi (jesienią 2014 r. było ich 59), w których działalność prowadzi 300 najemców (w naszej części Europy jest ich 230). To trzy razy więcej niż przed rokiem. Do tego dochodzi bank gruntów z 1,3 mln m<sup>2</sup> do potencjalnej zabudowy (jesienią 2014 r. wynosił on 521 tys. m<sup>2</sup>).

Parki logistyczne P3 znajdują się w 11 krajach – Bułgarii (1), Czechach (15),

Horni Počernice. W Polsce deweloper jest właścicielem i zarządcą czterech parków logistycznych – dwóch w regionie Warszawy (P3 Błonie i P3 Mszczonów), jednego w Polsce Centralnej (P3 Piotrków) oraz jednego w pobliżu Poznania (P3 Poznań). Aktualne jego portfolio w Polsce obejmuje obiekty magazynowe o powierzchni 500 tys. m<sup>2</sup> oraz bank gruntów umożliwiający dalszą zabudowę o powierzchni 960 tys. m<sup>2</sup>.

Poza Czechami i Polską deweloper intensywnie rozwija się również na Słowacji, gdzie ostatnio w P3 Bratysława oddano do użytku obiekt firmie Ceva. Na rumuńskim rynku zaistniał w wyniku przejścia od firmy

trum dystrybucji części samochodowych dla firmy Peugeot Citroen Deutschland GmbH. Obiekt o powierzchni 20 tys. m<sup>2</sup> powstaje w Niedersachsenpark, w miejscowości Neuenkirchen, położonej na północnym zachodzie Niemiec i będzie dostosowany do indywidualnych potrzeb klienta.

### P3 Logistics Parks

- ▶ Firma założona w Czechach w 2001 r.
- ▶ Własność spółek TPG Real Estate i Ivanhoé Cambridge.
- ▶ Właściciel, deweloper i zarządca europejskich obiektów logistycznych. Baza obiektów firmy P3, aktywnej w całej Europie, obejmuje 144 magazyny o powierzchni 3 mln m<sup>2</sup> na terenie 9 krajów i bank gruntów z zagospodarowaniem dla ponad 1,3 mln m<sup>2</sup> do potencjalnej zabudowy.
- ▶ P3 buduje zrównoważone ekologicznie magazyny, spełniające najwyższe standardy międzynarodowe.
- ▶ Misją firmy jest zapewnienie najemcom magazynów doskonałych możliwości najmu w obiektach o wysokiej jakości w kluczowych lokalizacjach logistycznych.
- ▶ „P3” jako markę swojej firmy przyjęło PointPark Properties. Nazwę handlową P3 Logistic Parks chce wykorzystywać w celu lepszego odzwierciedlenia kluczowej działalności firmy.

**Do rozwoju firmy przysłużyły się zakupy i integracje z tym związane na terenie całej Europy, przede wszystkim Środkowo-Wschodniej. Na tym terenie w portfelu firmy jest 1,8 mln m<sup>2</sup> powierzchni, a w całej Europie – ponad 3 mln m<sup>2</sup>.**

Francji (15), Niemczech (9), Włoszech (5), Luksemburgu (tam jest siedziba centrali), Holandii (4), Polsce (4), Rumunii (1), Słowacji (2) i Hiszpanii (4). Największe portfolio produktów firma posiada w Czechach, aż w 13 lokalizacjach. Ekspozycja firmy na tamtejszy rynek znacznie zwiększyła się na skutek rekordowego zakupu magazynów od VGP. Przed rokiem P3 nabyło za 530 mln euro powierzchnie logistyczne o wielkości 630 tys. m<sup>2</sup>, a wśród nich najbardziej znaczący jest P3 Prague

CA Immobilien Anlagen parku logistycznego o powierzchni 215 tys. m<sup>2</sup> i wykupu sporych arealów pod budowę magazynów. W P3 Bucharest przedłużył kluczowe najmy i po raz pierwszy zajął się budową spekulacyjną obiektu, w którym zastosowano oszczędne rozwiązania. Grunty na wybudowanie nowych magazynów czekają także w Bułgarii i Serbii, gdyż właśnie ten rynek P3 uważa za perspektywiczny.

Deweloper wchodzi również na rynek niemiecki, pierwszą ważną budową jest cen-

## Z dużym potencjałem w Polsce

P3 pozycję na polskim rynku wzmocniło dzięki nabyciu na początku tego roku parków P3 Błonie i P3 Piotrków. – Obecnie dysponujemy dwoma parkami logistycznymi w regionie warszawskim, jednym w centralnej części kraju oraz parkiem w okolicy Poznania. Jesteśmy więc silnie obecni zarówno w najpopularniejszych, jak i najbardziej obiecujących pod kątem rozwoju, logistycznych lokalizacjach w Polsce – podkreśla Andrzej Wroński, dyrektor krajowy P3 w Polsce. – W odniesieniu do 2014 r. zarejestrowaliśmy wzrost udziału nowych umów w stosunku do odnowień. To pokazuje, że mamy do czynienia ze stałym wzrostem naszego udziału w rynku – dodaje. Warto dodać, że portfolio P3 na terenie Polski obejmuje łącznie 24 istniejące magazyny o powierzchni 495 736 m<sup>2</sup>.

Wizytówką firmy jest obiekt przekazany operatorowi logistycznemu ID Logistics w Mszczonowie, oddany prawie miesiąc przed terminem, o powierzchni 46 230 m<sup>2</sup>. Został on zaprojektowany i dostosowany do indywidualnych potrzeb klienta. Wysokość robocza hali magazynowej wynosi 12 m i jest wyższa od standardowej o 2 m. Jest to pierwszy magazyn P3 w Polsce o ponadstandardowej wysokości składowania. Nietypowym rozwiązaniem jest też zewnętrzna wiata paletowa o powierzchni 1,3 tys. m<sup>2</sup>. Obiekt posiada własny układ drogowy z podwójnym wjazdem oraz dedykowany układ 62 doków i ponad 80 miejsc parkingowych TIR. Magazyn funkcjonuje jako węzeł IDL do obsługi jednego z jego największych międzynarodowych klientów detalicznych. A, jak twierdzi Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics, operator zdecydował się na wybudowanie magazynu w tym miejscu, gdyż – znajdu-



P3 jest zorientowane na budowanie długofalowych relacji partnerskich ze swoimi klientami. P3 Mszczonów oferuje doskonały potencjał jako multimodalne centrum transportowe

je się on w niedalekiej odległości od Warszawy oraz posiada bezpośredni dojazd do sieci dróg obsługujących regionalne miasta Polski. Posiada więc doskonale warunki do prowadzenia dystrybucji na terenie całego kraju. Argumentem przemawiającym za Mszczonowem było też to, że operator wcześniej w tej lokalizacji prowadził operacje logistyczne. – Przez 3 lata wynajmowaliśmy od P3 powierzchnię magazynową, a więc miejsce to mieliśmy sprawdzone zarówno pod kątem zasobów ludzkich jak i możliwości przyszłego rozwoju. – dodaje Yann Belgy. Efektywna współpraca i partnerskie relacje pomiędzy oboma partnerami przekonały IDL, że P3 jest w stanie dostarczyć obiekt zgodny z wymaganiami.

We współpracy z firmą IDL, P3 wprowadził w budynku serię rozwiązań energooszczędnych i ekologicznych, w tym naj-

nowsze oświetlenie LED oparte na szynoprzewodach umożliwiających szybkie i niskokosztowe modyfikacje, systemy solarne wspomagające ogrzewanie wody bytowej, krany z perlatorami oraz uruchamiane na podczerwień, a także nowego typu płyty warstwowe z podwyższoną izolacją. Rozwiązania te pozwolą na znaczne obniżenie kosztów operacyjnych najemcy.

– P3 jest zorientowane na budowanie długofalowych relacji partnerskich ze swoimi klientami. P3 Mszczonów oferuje doskonały potencjał jako multimodalne centrum transportowe. W tej lokalizacji mamy możliwość wybudowania jeszcze ponad 160 tys. m<sup>2</sup> dodatkowych obiektów magazynowych – zachęca nowych najemców Piotr Bzowski, dyrektor ds. leasingu i deweloperu P3 w Polsce. ◀

Elżbieta Haber

# DL INVEST PARK PSARY

## CENTRUM LOGISTYCZNO-MAGAZYNOWE



**DOSTĘPNA POWIERZCHNIA MAGAZYNOWA!**

tel. +48 503 98 58 05 | e-mail: [wirginia@dlinvest.pl](mailto:wirginia@dlinvest.pl) | [www.dlinvest.pl](http://www.dlinvest.pl)



Ograniczenia co do czasu trwania kontroli wskazane w art. 83 ust. 1 USDG trzeba odnosić do kontroli tego samego organu, a nie w ogóle wszystkich organów kontroli

## Kontrola w firmie transportowej

### Podstawy prawne

Podatnicy, w tym firmy z branży transportowej, spotkać się mogą z kontrolą prowadzoną przez naczelników urzędów skarbowych, naczelników urzędów celnych, dyrektorów urzędów kontroli skarbowej, a także organów podatkowych pionu samorządowego (wójtów, burmistrzów oraz prezydentów miast). W praktyce najdonioślejsze znaczenie mają działania trzech pierwszych organów. Jak taka kontrola wygląda i co może się w niej zawierać?



Patryk Abramowicz

**W** perspektywie kontroli należności podatkowych wyjść należy od regulacji rozdziału 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej (dalej: USDG). Przepisy tej ustawy stosuje się jednak z uwzględnieniem ustaw szczególnych. W praktyce, z punktu widzenia kontroli prawidłowości rozliczenia należności podatkowych, najdonioślejsze znaczenie mają przepisy Ordynacji podatkowej (dalej: OP) ułożone w dziale VI „Kontrola podatkowa”. Przepisy OP stosuje właściwy dla podatnika:

1. naczelnik urzędu skarbowego w zakresie
  - ▶ tzw. podatków państwowych: podatek dochodowy od osób fizycznych, po-

datek dochodowy od osób prawnych, podatek od towarów i usług (w obrocie wewnątrzkrajowym), podatek towarowy;

- ▶ tzw. podatków samorządowych: podatek od czynności cywilnoprawnych, podatek od spadków i darowizn, karta podatkowa.

2. naczelnik urzędu celnego w przedmiocie wywiązywania się z obowiązków w zakresie podatku od gier oraz dopłat, podatku akcyzowego, podatku od wydobycia niektórych kopalin oraz opłaty paliwowej. Zastosowanie znajdują tu również przepisy ordynacji podatkowej.

**Z punktu widzenia kontroli prawidłowości rozliczenia należności podatkowych, najdonioślejsze znaczenie mają przepisy Ordynacji podatkowej (dalej: OP) ułożone w dziale VI „Kontrola podatkowa”.**

## Prawa kontrolowanego

Istotne jest również to, że zgodnie z art. 291c OP, do kontroli działalności gospodarczej podatnika będącego przedsiębiorcą stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Oznacza to, że do kontroli podatkowej zastosowanie znajdują instytucje ochronne i gwarancyjne przewidziane w USDG, przy czym ich praktyczne zastosowanie jest skutecznie ograniczane poprzez liczne wyjątki ustawowe oraz praktykę orzeczniczą. Do najistotniejszych praw kontrolowanego zaliczyć należy m.in.:

- 1. Zakaz równoczesnych kontroli (art. 82 USDG).** Zakaz ten nie ma jednak charakteru bezwzględny, gdyż w art. 82 ust. 1 pkt 1-7 USG wskazano przypadki, w których dopuszczalne jest równoczesne prowadzenie więcej niż jednej kontroli. W sprawach podatkowych znaczenie mają przede wszystkim sytuacje wskazane w art. 82 ust. 1 pkt 2, 5 i 8 USDG, tj. gdy przeprowadzenie kontroli jest niezbędne dla przeciwdziałania popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia, przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego lub zabez-

pieczenia dowodów jego popełnienia, a także, gdy kontrola dotyczy zasadności dokonania zwrotu podatku od towarów i usług przed dokonaniem tego zwrotu.

- 2. Ograniczenie czasu trwania kontroli (art. 83 USDG).** Czas trwania wszystkich kontroli organu kontroli u przedsiębiorcy w jednym roku kalendarzowym nie może przekraczać określonego z uwzględnieniem skali

analogicznych jak w przypadku zakazu równoczesnych kontroli.

- 3. Prawo wniesienia sprzeciwu (art. 84c USDG).** Instytucja przewidziana jako środek zaskarżenia wobec podjęcia i wykonywania przez organy kontroli czynności z naruszeniem przepisów art. 79-79b, art. 80 ust. 1 i 2, art. 82 ust. 1 oraz art. 83 ust. 1 i 2 USDG. Ustawodawca wyłączył jednak prawo wniesienia sprzeciwu w przypadkach

**Sprzeciw wraz z uzasadnieniem wnosi się w terminie 3 dni roboczych od dnia wszczęcia kontroli, a w przypadku przekroczenia limitu czasu trwania kontroli w trakcie trwającej już kontroli – w terminie 3 dni roboczych od dnia przekroczenia tego limitu.**

działalności limitu czasu. Należy podkreślić, że ograniczenia co do czasu trwania kontroli wskazane w art. 83 ust. 1 USDG trzeba odnosić do kontroli tego samego organu, a nie w ogóle wszystkich organów kontroli. Limity czasu kontroli nie dotyczą wyjątków (vide art. 83 ust. 2 USDG), zasadniczo

wskazanych w art. 84d USDG. Sprzeciw wraz z uzasadnieniem wnosi się w terminie 3 dni roboczych od dnia wszczęcia kontroli, a w przypadku przekroczenia limitu czasu trwania kontroli w trakcie trwającej już kontroli – w terminie 3 dni roboczych od dnia przekroczenia tego limitu.

## Kancelaria Transportowa LEGALTRANS

*silny partner w transporcie*

### SPECJALIZACJE

- prawo transportowe
- prawo przewozowe
- prawo pracy
- postępowania cywilne
- postępowania administracyjne
- kontrole drogowe na terenie kraju oraz całej UE
- przekształcenia, podziały i fuzje przedsiębiorstw transportowych
- restrukturyzacja i upadłości przedsiębiorstw transportowych
- prawo umów w obrocie gospodarczym - umowy dla transportu

### USŁUGI SPECJALISTYCZNE DLA TRANSPORTU

- audyt transportowy dla przedsiębiorstwa
- ewidencja czasu pracy kierowców, w tym pracowników i samozatrudnionych
- przygotowanie do kontroli w przedsiębiorstwie
- odwołania od mandatów oraz decyzji administracyjnych na terenie Unii Europejskiej
- stała obsługa prawna – Private Lawyer
- szkolenia dla przedsiębiorców, spedytorów i kierowców
- aresztowania pojazdów w kraju oraz za granicą
- assistance językowy – kontakt z tłumaczem jak również tłumaczenia dokumentów



## LEGALTRANS

KANCELARIA TRANSPORTOWA

### KONTAKT

Tel. +48 531-560-920 - szkolenia i audyty  
 Tel. +48 531-560-930 - dział prawny  
 Tel. +48 531-560-940 - ewidencja czasu pracy kierowców  
 E-mail: kancelaria@kt-legaltrans.pl  
 www.kt-legaltrans.pl

Tłumaczenia dokumentacji i obsługa prawna na terenie krajów Unii Europejskiej, Europy Wschodniej i Azji we współpracy z:





Do kontroli podatkowej zastosowanie znajdują instytucje ochronne i gwarancyjne przewidziane w USDG, przy czym ich praktyczne zastosowanie jest skutecznie ograniczane poprzez liczne wyjątki ustawowe oraz praktykę orzecznictwą

O wniesieniu sprzeciwu do organu kontroli przedsiębiorca zawiadamia na piśmie kontrolującego. Termin na wniesienie sprzeciwu ma charakter procesowy i podlega przywróceniu na zasadach określonych w art. 58-59 Kodeksu postępowania administracyjnego. Z chwilą doręczenia kontrolującemu zawiadomienia o wniesieniu sprzeciwu następuje wstrzymanie czynności kontrolnych przez organ kontroli do czasu rozpatrzenia sprzeciwu.

### Postępowanie kontrolne a kontrola podatkowa

Szczegółowego wyjaśnienia wymagają zasady prowadzenia kontroli przez dyrektora urzędu kontroli skarbowej. Organ ten działa zasadniczo na podstawie ustawy o kontroli skarbowej (dalej: UKS). Zgodnie z regulacją UKS, dyrektor urzędu kontroli skarbowej prowadzi kontrolę skarbową m.in. w zakresie rzetelności deklarowanych podstaw opodatkowania oraz prawidłowości obliczania i wpłacania podatków stanowiących dochód budżetu państwa. Kontrola skarbową określa się mianem „postępowania kontrolnego” i należy odróżnić ją od „kontroli podatkowej” prowadzonej przez naczelnika urzędu skarbowego. Przy czym organ kontroli skarbowej może w ramach prowadzonego postępowania kontrolnego przeprowadzić kontrolę podatkową, o której mowa w Ordynacji podatkowej (art. 13 ust. 3

UKS). Zakończenie kontroli podatkowej (wszczętej w ramach kontroli skarbowej) poprzez doręczenie protokołu nie oznacza, że zakończyły się postępowanie kontrolne (kontrola skarbową). Organ kontroli skarbowej postępowanie kontrolne kończy bowiem decyzją – kiedy stwierdza niepra-

widłości (wymierza podatek) albo wynikiem kontroli – kiedy nieprawidłowości nie stwierdza (vide art. 24 UKS).

Rozróżnienie pojęć postępowania kontrolnego i kontroli podatkowej ma istotne znaczenie, bowiem przepisy USDG dotyczą wyłącznie kontroli, w tym kontroli podatkowej, a nie postępowania kontrolnego. W postępowaniu kontrolnym podejmowane są działania wykraczające poza zespół czynności składających się na teoretyczny model kontroli. Prowadzący to postępowanie organ nie ogranicza się bowiem do porównania stanu obowiązującego (wyznaczeń) ze stanem faktycznym (wykonań), lecz podejmuje także działania władcze. Samo postępowanie kontrolne nie jest zatem kontrolą w rozumieniu przepisów ustawy. Dopóki postępowanie to nie osiągnie etapu kontroli podatkowej, nie

można mówić o obowiązku stosowania przez organ kontroli skarbowej norm zawartych w ustawie.

### 14 dni na wyjaśnienia

Kontrola podatkowa (także ta prowadzona w ramach kontroli skarbowej) kończy się doręczeniem protokołu kontroli. Kontrolowany, który nie zgadza się z ustaleniami protokołu, może w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia przedstawić zastrzeżenia lub wyjaśnienia, wskazując równocześnie stosowne wnioski dowodowe (art. 291 § 1 OP). W przypadku niezłożenia wyjaśnień lub zastrzeżeń w terminie określonym, przyjmuje się, że kontrolowany nie kwestionuje ustaleń kontroli (art. 291 § 2 OP). **Prawidłowo sformułowane zastrzeżenia do protokołu kontroli podatkowej stanowią często o treści rozstrzygnięć, które podejmowane są następnie w decyzjach podatkowych. Dlatego też zapewnienie sobie współpracy profesjonalisty (wyspecjalizowanego w obsłudze kontroli i postępowań podatkowych) na etapie składania zastrzeżeń, a najlepiej już na etapie wszczęcia kontroli, ma kluczowe znaczenie dla przyszłej sytuacji podatnika.**

Na tym tle wskazać należy, że w przeciwieństwie do kontroli skarbowej, która kończy się wydaniem decyzji określającej

## Rozróżnienie pojęć postępowania kontrolnego i kontroli podatkowej ma istotne znaczenie, bowiem przepisy USDG dotyczą wyłącznie kontroli, w tym kontroli podatkowej, a nie postępowania kontrolnego.

zobowiązanie podatkowe, kontrola podatkowa prowadzona przez naczelnika urzędu skarbowego stanowi ewentualną podstawę do wszczęcia postępowania podatkowego (podjęcia kolejnego etapu procedury). Dopiero w następstwie postępowania podatkowego wydawana jest decyzja podatkowa. Innymi słowy, w uproszczeniu, kontrola skarbową w porównaniu do procedury przed naczelnikiem urzędu skarbowego łączy w sobie oba w/w elementy, a mianowicie kontrolę podatkową oraz wydanie decyzji podatkowej. ◀



radca prawny  
Patryk Abramowicz,  
Kancelaria  
Transportowa  
LEGALTRANS,

[www.kt-legaltrans.pl](http://www.kt-legaltrans.pl)

# Spedytor, przewoźnik umowny, przewoźnik – trzy polisy w jednym

W ostatnim okresie doszło do licznych zmian, które doprowadziły do przemodelowania sektora TSL. Zmieniły się nie tylko prawo i zwyczaje, ale również model prowadzenia działalności gospodarczej, i to zarówno w obszarze spedycji jak i przewozu. To spowodowało, że nie ma już takiej korelacji pomiędzy wykonywanymi czynnościami i ponoszoną odpowiedzialnością, gdyż ta wynika z zawieranych umów.

**D**zisiejszy pośrednik przy przewożeniu rzeczy to zazwyczaj zabiurkowy organizator przewozów (dawny spedytor), którego praca polega na przyjmowaniu zleceń, wyszukiwaniu przewoźników i zawieraniu z nimi umów przewozu. Charakter zawieranych przez niego umów wynikający ze zleceń otrzymywanych od kontrahentów powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Pociąga to za sobą powstawanie niezamierzonej odpowiedzialności, co najczęściej powoduje konieczność pokrywania szkód z własnych środków, gdyż posiadana polisa nie obejmuje ryzyk transportowych, a jedynie ryzyka spedycyjne.

## Dawniej spedytor, dzisiaj pośrednik

Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej, pomiędzy dawnym spedytorem i dzisiejszym pośrednikiem przy przewożeniu rzeczy nie ma żadnej różnicy, gdyż reguluje ją kodeks cywilny. Ten poświęca jej zaledwie 11 artykułów (794 – 804), ale

wystarczy to zarówno spedytorowi i pośrednikowi przy przewożeniu rzeczy, jeżeli obaj zobowiązują się do wykonania faktycznych czynności spedycyjnych. Niemniej jednak, większość dzisiejszych spedytorów nie zobowiązuje się do wykonania usługi spedycji, a do wykonania usługi

daje się większości z nich. Ta nie jest tak ograniczona jak w przypadku spedytora, który odpowiada na podstawie kodeksu cywilnego. Z punktu widzenia prawa, taki spedytor ponosi zatem odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik, niezależnie od tego, że prowadzi wyłącznie działalność

**Umowy przewozu podlegają stosownemu prawu przewozowemu, zatem prawnym regulatorem ponoszonej przez spedytorów odpowiedzialności jest prawo przewozowe, a nie kodeks cywilny jak wydaje się większości z nich.**

przewozu. Przyjmowane zobowiązanie wynika z zawieranych dość powszechnie umów przewozu, których charakteru nikt nie ocenia, a wielu nie potrafi nawet rozpoznać. Umowy przewozu podlegają stosownemu prawu przewozowemu, zatem prawnym regulatorem ponoszonej przez spedytorów odpowiedzialności jest prawo przewozowe, a nie kodeks cywilny jak wy-

spedycyjną. Nasz przykładowy spedytor (w zasadzie przewoźnik umowny) ponosi więc odpowiedzialność za ewentualne szkody w towarze od przyjęcia przesyłki od nadawcy do wydania jej odbiorcy, co wynika wprost z art. 17.1. konwencji CMR i art. 65.1. prawa przewozowego. Ponieważ wykonuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców (przewoźników dalszych), zgodnie z art. 3 konwencji CMR i art. 5 prawa przewozowego ponosi również pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody powstałe w czasie wykonywania przez nich przewozu. Odpowiedzialność naszego spedytora jest zatem dużo większa od tej, jaką ponosiłby w przypadku zawarcia umowy spedycji, a na pewno diametralnie inna od jego oczekiwań i z pewnością generująca wiele niechcianych kosztów, jak np. koszt polisy OCS, która w takich sytuacjach nie spełnia swojej funkcji.

Bez wątplenia przyczyną takiego stanu jest brak wiedzy wielu spedytorów w zakresie faktycznie wykonywanej działalności i ponoszonej w związku z nią odpowiedzialności. Stąd całe sterty polis OCS bez pokrycia, niekorzystnych wyroków i setki tysięcy złotych odszkodowań wypłaconych przez spedytorów z własnej kieszeni.



*Odpowiedzialność spedytora (w zasadzie przewoźnika umownego) jest dużo większa od tej, jaką ponosiłby w przypadku zawarcia umowy spedycji, a na pewno diametralnie inna od jego oczekiwań i z pewnością generująca wiele niechcianych kosztów, jak np. koszt polisy OCS, która w takich sytuacjach nie spełnia swojej funkcji*



### Jerzy Różyk

Ponad 29 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 14 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.

### Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem?

O zakresie odpowiedzialności cywilnej przesądza nie rodzaj wykonywanej działalności a charakter zawartej umowy. W sytuacji, gdy spedytor zawiera ze zlecającym umowę przewozu lub w zawieranej umowie spedycji zobowiązuje się do wykonania przewozu, powinien liczyć się z tym, że wstępuje w stosunek umowy przewozu ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami. Jak już zostało opisane powyżej, jedną z podstawowych jest ponoszenie odpowiedzialności jak przewoźnik, czyli na podstawie stosownego prawa przewozowego. Nie ma tutaj znaczenia, że spedytor nie zajmuje się fizycznie przewozem, ani to, że nie ma do tego wymaganych uprawnień – jego odpowiedzialność określa prawo przewozowe. Wejścia spedytora w prawa i obowiązki przewoźnika drogowego umownego może nastąpić poprzez:

- wystawienie na spedytora listu przewozowego lub innego równoważnego dokumentu,
- wpisanie spedytora jako przewoźnika w list przewozowy lub inny równoważny dokument,
- przyjęcie przez spedytora zlecenia przewozu rzeczy,
- zobowiązanie się spedytora do wykonania przewozu w zawartej umowie spedycji,
- uznanie przez prawomocny wyrok sądu zawartej przez spedytora umowy za umowę przewozu.

Oczywiście powyższe nie dotyczy sytuacji, kiedy spedytor sam dokonuje przewozu, gdyż już z samego art. 800 k.c. wynika, że wstępuje on w prawa i obowiązki przewoźnika drogowego. To zaś jeszcze bardziej komplikuje sprawę, ponieważ oprócz wiedzy z zakresu prawa i odpowiedzialności cywilnej wynikającej z zaciągniętych zobowiązań, należy również znać przepisy, które regulują działalność transportową (uprawnienia, naciski na osie, czas pracy itp.).

Większość spedytorów nie posiada uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie wykonywania przewozów drogowych, co stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do nieudzielania ochrony na bazie OCP. Nie bez znaczenia jest również to, że osoby zajmujące się ubezpieczeniami transportowymi w zakładach ubezpieczeń nie dysponują odpowiednią wiedzą, która pozwala na zoptymalizowanie zakresu ubezpieczenia. Nie oznacza to jednak, że zawarcie takiego ubezpieczenia nie jest możliwe. Niestety, niewiele zakładów ubezpieczeń oferuje spedytorom takie ubezpieczenie OCP, które zagwarantuje ochronę ryzyk stricte transportowych. Tylko nieliczne potrafią to zrobić na tyle dobrze, żeby zapewnić ubezpieczającym należyłą ochronę ubezpieczeniową. Można zatem postawić wniosek, że dobre rozwiązania ubezpieczeniowe dla tej grupy zawodowej są w stanie wypracować wyłącznie brokerzy specjalizujący się w ryzykach transportowych, a takich również nie ma wielu.

### Ubezpieczenie OC spedytora – kiedy, gdzie i jak?

Zarówno przewoźnik zawierający umowy przewozu, jak również spedytor zawierający umowy spedycji, mogą ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną. Nasz spedytor zawierający umowy przewozu ma jednak dość duże trudności w uzyskaniu właściwej ochrony ubezpieczeniowej. Pomimo, że opisany model spedycji funkcjonuje od kilku lat, polski rynek ubezpie-

**Ideą przyjętego modelu jest uzyskanie ochrony ubezpieczeniowej w granicach odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez podmiot, niezależnie od jego statusu i posiadanych uprawnień.**



Gdy spedytor zawiera ze zlecającym umowę przewozu lub w zawieranej umowie spedycji zobowiązuje się do wykonania przewozu, powinien liczyć się z tym, że wstępuje w stosunek umowy przewozu ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami



Jeżeli spedytor będzie ponosił odpowiedzialność jak przewoźnik, może liczyć na taki zakres ubezpieczenia

**Preferowany przez nas model** asekuracji ryzyk ponoszonych przez dzisiejszych spedytorów polega na tym, że w pierwszej kolejności dokonujemy oceny ryzyka towarzyszącego prowadzeniu działalności przez dany podmiot. Na tej podstawie budowany jest asekuracyjny, stanowiący punkt wyjścia do stworzenia oferty ubezpieczeniowej, która da gwarancję pokrycia wszystkich istniejących ryzyk. Ideą przyjętego modelu jest zatem uzyskanie ochrony ubezpieczeniowej w granicach odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez podmiot, niezależnie od jego statusu i posiadanych uprawnień. Można powiedzieć, że takie ubezpieczenie jest dedykowane nie spedytorom, czy przewoźnikom a podmiotom, które w związku z prowadzoną działalnością przyjmują na siebie określoną odpowiedzialność – w tym wypadku odpowiedzialność spedytora będzie analogiczna do tej jaką ponosi przewoźnik. Taka polisa będzie zatem chroniła spedytora nie tylko, gdy ponosi on odpowiedzialność cywilną w związku z wykonywaniem przez niego umów spedycji, ale również w wypadku ponoszenia odpowiedzialności w związku z wykonywaniem umów przewozu, zarówno międzynarodowego, krajowego, jak



Uzyskanie oferty optymalnie zabezpieczającej odpowiedzialność jaką ponosi spedytor i zawierającej powyższe rozszerzenia w polskich realiach jest dość trudne, gdyż niewielu agentów i brokerów specjalizuje się w ubezpieczeniach transportowych

również kabotażowego. W dzisiejszym modelu spedycji, spedytor na 100% wszystkich umów zawiera 90%, a często nawet 100% umów przewozu. Zatem istotą sprawy jest tutaj należyta asekuracja ryzyk stricte transportowych, czego nie gwarantują polisy, po jakie zwykle sięgają spedytorzy.

Jeżeli zatem spedytor będzie ponosił odpowiedzialność jak przewoźnik, może liczyć na taki zakres ubezpieczenia, który uwzględni:

- ▶ odpowiedzialność za szkody w przewozach międzynarodowych, krajowych i kabotażowych,
- ▶ sumę gwarancyjną na poziomie gwarantującym pokrycie szkód w granicach odpowiedzialności przewoźnika i uwzględniającą wymogi prawne obowiązujące w krajach Unii Europejskiej,
- ▶ wszelkie towary, które są przyjmowane do przewozu (z nielicznymi wyłączeniami),
- ▶ odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa,
- ▶ rozszerzenie o przewozy wykonywane przez podwykonawców,
- ▶ zniesiony obowiązek wpisywania ubezpieczającego w list CMR w sytuacji, gdy przewóz jest zlecany podwykonawcy,
- ▶ możliwość parkowania poza parkingami strzeżonymi,
- ▶ możliwość pozostawienia pojazdu z towarem bez opieki w sytuacjach wynikających z potrzeb transportowych, np. w związku z oczekiwaniem na prom, odprawę celną, doładunek lub rozładunek, koniecznością przestrzegania czasu pracy, tankowania pojazdu itp.
- ▶ kwotowe i niskie franszyzy redukcyjne.

W razie potrzeby, zakres ubezpieczenia może być rozszerzony o szkody:

- ▶ powstałe wskutek winy umyślnej,
- ▶ polegające na utracie towaru wskutek zaboru przez oszusta, któremu spedytor zleci przewóz towaru,
- ▶ powstałe wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej,
- ▶ powstałe wskutek zniszczenia towaru przez imigrantów i uchodźców, którzy przedostali się do przestrzeni ładunkowej (obecnie dość duże ryzyko, zwłaszcza przy przewozach artykułów żywnościowych i wyrobów farmaceutycznych).

Preferowane przez nas podejście, oprócz pokrycia ww. ryzyk daje możliwość uzyskania ochrony również w sytuacjach, gdy spedytor:

- ▶ będzie wykonywał umowy przewozu pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony – większość zakładów ubezpieczeń nie jest zainteresowana ubezpieczeniem takich przewozów,

- ▶ zobowiąże się do wykonania przewozu kabotażowego – to dość rzadka opcja występująca w rynkowych ofertach,
- ▶ sam będzie wykonywał przewóz, w tym przewóz kabotażowy, posiadany środek transportu – wystąpi w takim przypadku jako przewoźnik faktyczny.

Uzyskanie oferty optymalnie zabezpieczającej odpowiedzialność jaką ponosi spedytor i zawierającej powyższe rozszerzenia w polskich realiach jest dość trudne, gdyż niewielu agentów i brokerów specjalizuje się w ubezpieczeniach transportowych. Również niewielu zakładów ubezpieczeń dysponuje odpowiednim *know-how* pozwalającym na tak daleko idącą asekurację ryzyk transportowych. Dlatego ryzykowne jest podejmowanie prób uzyskania ofert od przypadkowych pośredników lub bezpośrednio od zakładów ubezpieczeń, gdyż wiedza większości z nich z zakresu ubezpieczeń transportowych jest znacznie ograniczona, a ich rola sprowadza się jedynie do sprzedaży ubezpieczenia. Aby więc zabezpieczyć optymalnie swój interes, spedytor powinien sięgnąć po odpowiedniego eksperta, który właściwie oceni ryzyko, zadba o należyte ubezpieczenie jego odpowiedzialności i również o to, aby polisa skutecznie ochroniła po wystąpieniu szkody.

Skoro spedytorzy zawierają umowy przewozu, muszą mieć świadomość, że odpowiadają również jak przewoźnik. Nie oznacza to jednak, że muszą zmienić przyjęty model pracy, gdyż opisane, stosowane przez nas rozwiązania pozwalają na pełne ubezpieczenie ponoszonej przez nich odpowiedzialności. W przeciwnym razie zostaną z kieszką polisą bez pokrycia, która będzie kosztować niewiele, ale w przypadku szkody nawet wiele tysięcy euro. ◀

**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**  
ODSZKODOWANIA

Biuro: 22 750 70 54

Poradztwo transportowe

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

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

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

[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-przewoznika.info](http://www.oc-przewoznika.info)  
[www.oc-spedytora.info](http://www.oc-spedytora.info)

**Dane kontaktowe:**  
CDS Kancelaria Brokerska  
ul. 203 Warszawa, ul. Białostocka 11/64, 04-101  
tel.: 22 750 70 54, 22 750 97 54, 22 750 97 54; fax: 22 490 70 54  
e-mail: [biuro@odszkodowania.pl](mailto:biuro@odszkodowania.pl)

# Czy przy ustawowym prawie zastawu w transporcie można mówić o nadzabezpieczeniu?

Problem nadzabezpieczenia przy ustawowym prawie zastawu to częste zjawisko występujące w transporcie drogowym, które powoduje stałe wątpliwości co do możliwości skorzystania z tego prawa. Warto więc przybliżyć praktyczny aspekt tego problemu.

Niejednokrotnie zdarza się, że korzystając z ustawowego prawa zastawu uprawniony spedytor lub przewoźnik spotyka się z argumentem dłużnika (nadawcy lub odbiorcy), że jeżeli wartość przesyłki przekracza wysokość wierzytelności zabezpieczonej zastawem, to tym samym skorzystanie z tego prawa miałyby być nieuprawnione. Dotyczy to w szczególności tej części przesyłki, której wartość przekracza wysokość wierzytelności. W takim przypadku dłużnik miałby prawo do dochodzenia od spedytora lub przewoźnika roszczeń odszkodowawczych z tytułu zatrzymania przesyłki o zbyt dużej wartości. Powyższy pogląd jest jednak kontrowersyjny, jeżeli wziąć pod uwagę treść obowiązujących przepisów oraz specyfikę tego sposobu zabezpieczenia.

## Nadzabezpieczenie

Pojęcie nadzabezpieczenia, definiowane jako „nadmierne i zbędne zabezpieczenie”, występuje najczęściej przy takich rodzajach zabezpieczeń jak hipoteka, czy przewłaszczenie na zabezpieczenie, których źródłem powstania jest umowa stron. Pojęcie to wraz z jego skutkami prawnymi pojawiło się w związku z poszukiwaniem ochrony prawnej kredytobiorców przed nadmiernymi

i uciążliwymi ekonomicznie zabezpieczeniami (por. wyrok SN z dnia 28.10.2010 r., sygn. akt II CSK 218/10). Chodziło o to, aby kredytobiorca, jako zwykle słabsza strona umowy kredytowej, nie był w sposób nadmierny obciążony zabezpieczeniem w związku z udzielanym mu kredytem.

## Ustawowe prawo zastawu

Natomiast w świetle przepisów art. 57 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 915)

regulacjach nie ma mowy o tym, czy zabezpieczane roszczenia mają mieć wysokość odpowiednią do wartości przesyłki. Doktryna przedmiotu wskazuje z kolei, że pozostaje bez znaczenia, czy zabezpieczone roszczenie dotyczy całej przesyłki, czy też wiąże się tylko z jej częścią; por. *Kidyba Andrzej (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część szczególna, wyd. II, 2014, źródło: LEX, a także Bieniek Gerard (red.), Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom I-II, wyd. X, LexisNexis 2011.*

**Pojęcie nadzabezpieczenia, definiowane jako „nadmierne i zbędne zabezpieczenie”, występuje najczęściej przy takich rodzajach zabezpieczeń jak hipoteka, czy przewłaszczenie na zabezpieczenie, których źródłem powstania jest umowa stron.**

i art. 790 i 802 Kodeksu cywilnego, stanowiących o ustawowym prawie zastawu przy umowie przewozu i spedycji, prawo to przysługuje na przesyłce i zabezpiecza między innymi roszczenia o przewoźne, składowe, prowizję, czy inne wydatki związane ze świadczoną usługą. W powyższych

## Co na to praktyka

Powyższe wiąże się zapewne z kwestią podzielności danej przesyłki oraz źródła powstania ustawowego prawa zastawu. Ustawowe prawo zastawu powstaje z mocy prawa (*ex lege*) i nie wymaga wcześniejszego zawarcia przez strony odrębnej umowy w celu jego ustanowienia. W przeciwieństwie do zabezpieczeń ustanawianych umownie, najczęściej decyzję o skorzystaniu z tego prawa przewoźnik lub spedytor podejmuje w trakcie wykonywanego przewozu, kiedy dokonuje transportu przesyłki o określonej wartości, na którą to wartość nie ma wpływu podejmując zlecenie. Zwykle wysokość roszczeń, które ustawowe prawo zastawu miałyby zabezpieczać, będzie dużo niższa od wartości przesyłki. Zwłaszcza przy umowie przewozu, który, inaczej niż przy umowie spedycji, zabezpiecza roszczenia z tego konkretnego zlecenia (umowy), którego dotyczy przewóz. W myśl poglądu, że wartość przesyłki powinna *stricto* odpowiadać wysokości roszczeń, skorzystanie z ustawowego prawa



Ustawowe prawo zastawu powstaje z mocy prawa (*ex lege*) i nie wymaga wcześniejszego zawarcia przez strony odrębnej umowy w celu jego ustanowienia. W przeciwieństwie do zabezpieczeń ustanawianych umownie, najczęściej decyzję o skorzystaniu z tego prawa przewoźnik lub spedytor podejmuje w trakcie wykonywanego przewozu

zastawu przez uprawnionego w większości przypadków byłoby jedynie iluzoryczne.

### Podzielność przesyłki

Oczywiście można rozważyć, czy nie zatrzymać tylko części przesyłki, natomiast co do reszty kontynuować usługę. W jednym z orzeczeń Sądu Apelacyjnego w Warszawie (sygn. akt I ACa 729/12), zwrócono na to uwagę, wskazując że – regulacja ustawowego prawa zastawu z art. 802 k.c., nie daje wytycznych, co do zakresu możliwego zastawu, tym niemniej, przyjęć należy, iż prawo zastawu winno być wykonane w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu oraz zasadom współżycia społecznego, co oznacza między innymi obowiązek realizacji tego prawa w sposób, który nie jest z jednej strony zbyt szeroki, z uwagi na samą kwotę należności, którą ma zastaw zabezpieczać, z drugiej strony w sposób, który będzie niósł za sobą najmniejsze ryzyko utraty lub uszkodzenia przesyłki. Przy czym, powyższe orzeczenie zostało wydane w sytuacji zatrzymania przez spedytora w porcie kilku kontenerów, podczas gdy dla zabezpieczenia jego roszczeń wystarczyła wartość tylko jednego, a ponadto nie działa się to w trakcie wykonywania przewozu. Co w przypadku, gdy przesyłki nie można podzielić z uwagi na sposób jej przewozu, jej opakowania, czy zabezpieczenia, a przynajmniej bez istotnego uszkodzenia opakowania, pomijając już kwestię dodatkowych kosztów po stronie spedytora lub przewoźnika powstałych na skutek powyższych czynności oraz dodatkowego czasu na ich wykonanie. Wówczas trudno mówić o podzieleniu przesyłki i skorzystaniu z prawa zastawu jedynie w stosunku do jej części.



Przyjąć należy, iż prawo zastawu winno być wykonane w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu oraz zasadom współżycia społecznego, co oznacza między innymi obowiązek realizacji tego prawa

**Pogląd warunkujący możliwość skorzystania z ustawowego prawa zastawu od tego, czy wartość przesyłki odpowiada wysokości zabezpieczonych roszczeń, trudno uznać za słuszny, zwłaszcza z uwagi na specyfikę usług przewozów drogowych.**

### Rażąca różnica

Sytuacja nie będzie jednak oczywista, jeżeli założyci rażąca różnicę w wysokości zabezpieczanej wierzytelności oraz wartości przesyłki objętej prawem zastawu. Nie można wówczas wykluczyć, że stosując ustawowe prawo zastawu spedytor lub przewoźnik naraziłby się na zarzut nadużycia prawa, czyli czynienie ze swego prawa użytku w sposób sprzeczny z jego

społeczno-gospodarczym przeznaczeniem lub z zasadami współżycia społecznego (zgodnie z art. 5 Kodeksu cywilnego). W tym przypadku skorzystanie z ustawowego prawa zastawu rzeczywiście może być uznane za co najmniej mocno kontrowersyjne, o ile nie wątpliwe.

### Podsumowanie

Odpowiadając na pytanie postawione w niniejszym artykule, trzeba zaznaczyć, że pogląd warunkujący możliwość skorzystania z ustawowego prawa zastawu od tego, czy wartość przesyłki odpowiada wysokości zabezpieczonych roszczeń, trudno uznać za słuszny, zwłaszcza z uwagi na specyfikę usług przewozów drogowych. Niemniej w każdym przypadku warto rozważyć, czy skorzystanie z tego prawa nie spowoduje zbyt daleko idących skutków (m.in. z uwagi na wartość i rodzaj przesyłki), jeżeli szkoda poniesiona przez spedytora lub przewoźnika na skutek braku otrzymania zapłaty okazałaby się znikoma w stosunku do szkody, którą może ponieść nadawca lub odbiorca przesyłki. ◀

**Bartosz Poręba**  
Radca prawny z Kancelarii  
Chafas i Wspólnicy,  
specjalizujący się  
w prawie transportowym



Jeżeli założymy rażąca różnicę w wysokości zabezpieczanej wierzytelności oraz wartości przesyłki objętej prawem zastawu, nie możemy wykluczyć, że stosując ustawowe prawo zastawu spedytor lub przewoźnik naraziłby się na zarzut nadużycia prawa, czyli czynienie ze swego prawa użytku w sposób sprzeczny z jego społeczno-gospodarczym przeznaczeniem lub z zasadami współżycia społecznego

Teraz jeszcze więcej możliwości



**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPELICYJA-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.

**iuridica**  
kancelaria prawna

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

**Kancelaria Prawna Iuridica**  
– specjalistyczna obsługa prawna  
firm transportowych i spedycyjnych

[www.iuridica.com.pl](http://www.iuridica.com.pl)



**KOLPORTER**

Oddział Logistyka Centralna

**Oferujemy:**

- usługi całopojazdowe
- usługi magazynowe – m.in. składowanie, konfekcjonowanie, insertowanie itp.

05-080 Izabelin, Mościska, ul. Bakaliowa 3  
tel. 510 030 478 (transport), 510 030 465 (magazyn)  
[www.kolporter.com.pl](http://www.kolporter.com.pl)



*Doradztwo transportowe*

*Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:*

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

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

[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-przewoźnika.info](http://www.oc-przewoźnika.info)  
[www.oc-spedytora.info](http://www.oc-spedytora.info)

**Dane kontaktowe:**

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

**GLOB-TRANS** [www.glob-trans.pl](http://www.glob-trans.pl)  
+48 15 864 47 38; 864 36 13  
+ 48 509 860 388

**Międzynarodowy transport drogowy**  
**35 zestawów 100 i 120 m<sup>3</sup>**

**DOŁĄCZ DO PONAD 1000 ZADOWOLENYCH KLIENTÓW!**



**ASTERIX GROUP**

Smart solutions for delivering to Eastern Europe & the CIS countries

tel: +48 570 386 329  
e-mail: [info@asterix-group.com](mailto:info@asterix-group.com)

**brugo**  
SPEDITION

**ZAWSZE  
NA CZAS  
ZAWSZE  
DO CELU**

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

**FIOLKA-TRANS**  
TRANSPORT I PRZEPROWADZKI!

tel. 72 7524050, 665 449 089  
[fiolkatrans@gmail.com](mailto:fiolkatrans@gmail.com)  
[WWW.FIOLKA-TRANS.PL](http://WWW.FIOLKA-TRANS.PL)

KRAJ+ ZAGRANICA, KOMPLEKSOWO I RZETELNIE  
OFERUJEMY TAKŻE MAGAZYNOWANIE MIENIA  
z PRZEPROWADZKI !

TRANSPORT EXPRESOWY 3.5t KRAJ 24H EUROPA 48H !  
LAWETA !  
WYBIERZ PROFESJONALISTÓW !  
KORZYSTNE CENY!

FUTRYNY Z OPASKĄ  
REGULUJĄCĄ Z DREWNA  
LITEGO ! WYKONUJEMY  
OŚCIEŻNICE TYPOWE  
ORAZ NIETYPOWE DO  
WSZYSTKICH RODZAJÓW  
DRZWI

PARAPETY DREWNIANE !  
CENY PRODUCENTA !

**GEREX**  
**Logistics**  
SPEDITION

[www.gerex2.pl](http://www.gerex2.pl)  
[spedycja@gerex2.pl](mailto:spedycja@gerex2.pl)

SAMOCHOĐOWY TRANSPORT Z WŁASNYM WÓZKIEM WIDŁOWYM  
Specjalistyczne zestawy przestrzenne 100 – 120 m<sup>3</sup> z monitoringiem GPS  
posiadające własne wózki widłowe do samodzielnego rozładunku towaru

TEL. +48 720 899 150

**NOWOŚĆ** – moduły reklamowe  
Najtańsza forma promocji w TSL Biznes

Szczegóły oferty na [www.kmg-media.pl/moduly\\_reklamowe](http://www.kmg-media.pl/moduly_reklamowe)

**Już od 280 PLN  
za emisję**



**NIEMCY**  
**16 800 m<sup>2</sup>**  
Uponor

**SŁOWACJA**  
**50 000 m<sup>2</sup>**  
KrasnoBusiness Park

**POLSKA**  
**123 000 m<sup>2</sup>**  
Amazon

**CZECHY**  
**133 000 m<sup>2</sup>**  
Amazon



**Europejska różnorodność.  
Międzynarodowe doświadczenie.**

[www.panattonieurope.com](http://www.panattonieurope.com) [www.build-to-suit.eu](http://www.build-to-suit.eu)