

STYCZEŃ – 1/2017 (76)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255



Tematy numeru:

Logistyka branży farmaceutycznej

Kierowcy pilnie poszukiwani

**Przewoźniku, dbaj o swoją
dobrą reputację!**

Grudniowe przyspieszenie



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



26 - 27 kwietnia 2017

expo **Silesia**

TRANSPORTEX



LOGISTEX



Targi Transportu i Spedycji

Salon Logistyki i Magazynowania



www.logistex.pl



www.tslexpo.pl

konferencje • seminaria • warsztaty • konkursy • pokazy

kontakt:

kom. 510 031 732

tel. 32 788 75 06

fax 32 788 75 25

e-mail: wioletta.blonska@exposilesia.pl

tereny targowe:

Centrum Targowo-Konferencyjne

Expo Silesia

41-219 Sosnowiec

ul. Braci Mieroszewskich 124

Przekraczamy
granice
komunikacji



Telematyka wspiera **kierowców obcojęzycznych**



GBOX® Assist w wersjach językowych
POLSKI | ANGIELSKI | ROSYJSKI | UKRAIŃSKI



NASI DORADCY DOSTĘPNI SĄ NA TERENIE CAŁEJ POLSKI
www.gbox.pl e-mail: doradca@gbox.pl Telefon: 33 496 30 85



Jedną z podstawowych barier rozwoju transportu drogowego, a co więcej logistyki, jest coraz większy niedobór kierowców na rynku transportowym. Szacuje się, że obecnie brak ten wynosi 20% (100-110 tys. osób). Niedobór występujący w całej Europie, jednak w skali mikro, gdyż stanowi zaledwie 3,8%.

Tak duża skala problemu w Polsce może osłabić naszą wiodącą pozycję na unijnym rynku transportowym (kraju, który w UE wykonuje 1/3 przewozów), negatywnie wpływając na nasz handel i rozwój gospodarczy. A że sytuacja jest poważna, potwierdzają badania Eurostatu, według których 80% transportu towarowego w Polsce realizowana jest pojazdami ciężarowymi. Brak kierowców ograniczy ten transport. Z analiz PwC wynika, że powodem ucieczki z branży są przede wszystkim zarobki, ale też tryb życia z dala od domu.

Jedną z przyczyn braku zainteresowania zawodem kierowcy jest demotywujące szkolnictwo zawodowe, m.in. ze względu na koszty, małą liczbę wykwalifikowanych ośrodków szkolenia i mało życiowe przepisy. Dlatego też liczba szkolenych co roku kierowców jest niewielka – przy systematycznie rosnącym wieku – i równoważona przez odpływ pracowników z rynku. A przecież w związku z rozwojem transportu zapotrzebowanie na nich z roku na rok rośnie. Uzupelnienie luki pomagają kierowcy pochodzący przede wszystkim z wschodniej granicy. Mimo tego, że wejście na polski rynek nie jest łatwe, obecnie w Polsce jest ich 20 tys.

Zaistniała sytuacja skłoniła PwC nie tylko do sporządzenia raportu, ale także do przedstawienia postulatów, których spełnienie mogłyby wpłynąć na poprawę sytuacji. Najwięcej zostało skierowanych do administracji i Ministerstwa Edukacji Narodowej. Adresatami pozostałych są przedsiębiorcy i ośrodki szkoleń. O tym jak one brzmią, możecie Państwo przeczytać w środku numeru. A to, czy zostaną wzięte pod uwagę i jak wpłyną na sytuację rynkową, czas pokaże.

Zapraszam do lektury,

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

> Logistyka

Branża z dużą perspektywą rozwoju.....	6
Biznes nie dla każdego.....	12
Branża wpisana w kompetencje firmy.....	14

> Systemy IT

Systemy informatyczne w logistyce. Logistyka w świecie IT.....	16
W Google Shopping obowiązkowo z numerem GTIN.....	20
20 lat marki Toughbook.....	21
Jak telematyka wspiera pracę kierowcy obcojęzycznego?.....	22

> Logistyka-technologie

Pojemniki do dostaw spożywczych potrzebne od zaraz.....	23
---	----

> Transport drogowy

Kierowcy pilnie poszukiwani.....	24
Solaris i Stadler jednoczą siły.....	33
Program Inelo ułatwia wyliczanie czasu pracy kierowcy.....	34

> Transport kolejowy

Grudniowe przyspieszenie.....	36
-------------------------------	----

> Prawo

Nowelizacja przepisów prawnych o transporcie drogowym towarów niebezpiecznych 2016/2017.....	40
Przewoźniku, dbaj o swoją dobrą reputację!.....	45

O nowelizacji ustawy o transporcie drogowym z dnia 4 listopada 2016 r. słów kilka.....	45
--	----

Odpowiedzialność nadawcy za szkody w ładunku powstałe w przewozie nieprawidłowym unieruchomieniem.....	48
--	----

Spedytor w kartoflach, czyli jego odpowiedzialność.....	54
---	----

> Edukacja i praca

Zalando i FIEGE wspierają kampanię „Szczecin rekrutuje”. Jest praca w dobrym klimacie! 100 ofert pracy w centrum dystrybucyjnym w Gryfinie.....	58
---	----



Czytaj również:

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALNA LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
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

Skład DTP

Studio 2000 www.studio2000.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

KMGmedia

Wydawca

KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
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

TSLbiznes

Truck & Van

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Vademecum TRANSPORTU

Katalogis.net

AGRO Expert

CONSTRUCTION Expert

KOMUNAL Expert

SERWIS Expert

Tool Expert

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA WIOSNA 2017

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 Wiosna 2017.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

Zarejestruj się **BEZPŁATNIE** na stronie:
www.spotkania.tsl-biznes.pl

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



1 marca	-	KRAKÓW
7 marca	-	POZNAŃ
14 marca	-	BIAŁYSTOK
22 marca	-	WARSZAWA
podczas targów MTTSL (Płak Warsaw Expo)		
28 marca	-	LUBLIN
4 kwietnia	-	WROCŁAW
20 kwietnia	-	GDAŃSK
26 kwietnia	-	SOSNOWIEC
podczas targów Logistex/Transportex		



Organizatorzy Konferencji:



Partnerzy:



Największym wyzwaniem staje się takie zapewnienie elastyczności stosowanych rozwiązań, by przyszłe (dosyć częste) zmiany w przepisach, czy też w ich interpretacji, nie powodowały znacznych inwestycji czy też zmian procesowych w hurtowni farmaceutycznej

Branża z dużą perspektywą rozwoju

Obsługa logistyczna branży farmaceutycznej wiąże się z koniecznością spełniania wyjątkowo rygorystycznych wymagań, norm i przepisów. Dlatego też grono operatorów, które ją obsługuje jest bardzo wąskie, mimo dużych perspektyw rozwoju.

Najnowsze badanie przeprowadzone przez DHL przedstawione w Białej Księdze DHL pt. „The Smarter Cold Chain: Four essentials every company should adept” („Inteligentniejszy łańcuch chłodniczy: cztery podstawowe

zasady, które każda firma powinna przyjąć”) przewidują, iż globalne wydatki na opiekę zdrowotną w 2018 r. wyniosą około 1,3 bln dol. Natomiast Światowe Forum Gospodarcze szacuje, że do 2020 r. jedna trzecia wszystkich globalnych wydatków

Specyfika branży

Cechą branży farmaceutycznej, będącą też barierą rozwoju, jest to, że jej obsługa wymaga wiedzy eksperckiej z zakresu zastosowania prawa farmaceutycznego

Cechą branży farmaceutycznej, będącą też barierą rozwoju, jest to, że jej obsługa wymaga wiedzy eksperckiej z zakresu zastosowania prawa farmaceutycznego i GDP (Dobra Praktyka Dystrybucyjna – Good Distribution Practice) w praktyce.

na zdrowie trafi na rynki wschodzące. Specjalistyczne leki i produkty biologiczne są jednymi z najszybciej rozwijających się towarów. Rosnący globalny popyt na farmaceutyki oraz ich dystrybucję zwiększy również zapotrzebowanie na usługi logistyczne łańcucha chłodniczego. Przewiduje się ich wzrost o 60% do roku 2020 i wartość na poziomie 13,4 mld dol.

i GDP (Dobra Praktyka Dystrybucyjna – Good Distribution Practice) w praktyce. Jak twierdzi Zbigniew Gawęda, Business Development Manager FIEGE – *Konieczne jest zbudowanie systemu umożliwiającego odpowiedni nadzór nad procesami i produktami, a także odpowiednie przygotowanie pomieszczeń, urządzeń i systemów, a także ich walidacja.*

W sytuacji rynkowej regulowanej przez coraz surowsze przepisy, do zapewnienia stałego zakresu temperatury dla danego produktu potrzebna jest wysoce specjalistyczna sieć transportowa i magazynowa, spełniająca wymagania przepisów prawa i właściwych procedur oraz ludzie



Konieczne jest posiadanie systemów informatycznych oraz urządzeń kontrolno-pomiarowych, które monitorują temperaturę i wilgotność w sposób ciągły oraz pozwalają na szybką reakcję w przypadku zaobserwowania odchyłań

– Trzeba pamiętać, że sektor ten jest ściśle regulowany przez Główny Inspektorat Farmaceutyczny, który nakłada szereg norm i obostrzeń na każdy podmiot, który realizuje zadania w tym obszarze. Konieczność ich spełnienia budziła początkowo obawy po stronie klientów, którzy bardzo ostrożnie podchodzili do kompetencji operatorów logistycznych. Z czasem jednak, w miarę

▶ **Serwis pasywnego utrzymania temperatury** polega na utrzymaniu temperatury kontrolowanej w magazynach portów: załadunku, przeładunkowych, rozładunku oraz w samolocie, ale nie daje gwarancji zachowania wymaganej temperatury w całym łańcuchu transportowym, chociażby podczas załadunku/rozładunku towaru z/na samolot na płycie lotniska. Wyróżnia się kilka podstawowych przedziałów temperatury w serwisie pasywnym: od +2 °C do +8 °C; od +5 °C do +15 °C; od +15 °C do +25 °C.

▶ **serwis aktywnego utrzymania temperatury** daje gwarancję zachowania wybranej przez klienta temperatury w przedziale od -20 °C do +30 °C. Transport ten realizowany jest przy użyciu specjalistycznych kontenerów chłodniczych, które dzięki nowoczesnej technologii gwarantują zachowanie wymaganej temperatury podczas całego łańcucha transportowego. Ze względu na wysokie koszty (wynajmu kontenera, narzuconą minimalną wagę płatną, dodatkowe opłaty związane z *handlingiem* kontenera) zazwyczaj jest używany do transportu towarów o wysokiej wartości i dużej wrażliwości na temperaturę otoczenia jak np. szczepionki.

rozwoju rynku oraz doświadczenia, operatorzy udowodnili, że są w stanie nie tylko zapewnić efektywną obsługę tego sektora, ale także dzięki obsłudze wielu podmiotów, byli w stanie dzielić się najlepszymi praktykami i często znacznie efektywniej prowadzić obsługę niż magazyny należące do producentów – dodaje Michał Bąk, kierownik rozwoju biznesu w DSV Solutions.

A producentom obecnie stawiane są wyższe wymagania niż jeszcze parę lat temu. Opisują je szczegółowo restrykcyjne, m.in. wymienione już przepisy prawne (Ustawa Prawo Farmaceutyczne, Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie wymagań GDP). – Firmy farmaceutyczne kładą więc duży nacisk nie tylko na audyt procesu produkcji, ale także dystrybucji.

50 lat wyjątkowej historii firmy



FM Logistic to 50 lat wyjątkowej historii wspólnego budowania łańcucha dostaw jutra.

#FM50years

magazynowanie • dystrybucja • transport krajowy • transport międzynarodowy • copacking • comanufacturing

www.fmlogistic.com

FM LOGISTIC



Duża rola frachtu lotniczego

Iwona Połowicz, dyrektor produktu lotniczego, DHL Global Forwarding

Niewątpliwym atutem DHL Global Forwarding jest to, że firma działa niemal na całym świecie. Rozwijana specjalnie dla branży farmaceutycznej usługa DHL THERMONET obejmuje ponad 60 lokalizacji, pokrywając około 90% głównych tras frachtu lotniczego, związanego z produktami medycznymi i biologicznymi. DHL THERMONET to sieć

usług oferowanych w ramach frachtu lotniczego, w temperaturze kontrolowanej, wspierająca firmy farmaceutyczne w spełnianiu wymogów wyznaczanych przez GDP. Usługi te zostały stworzone zgodnie z wytycznymi GDP oraz jakościowym systemem zarządzania. Serwis jest wspomagany przez zaawansowaną platformę IT oraz system monitoringu temperatury. Dzięki zespołowi specjalistów przygotowanych do obsługi produktów farmaceutycznych, DHL GF oferuje projektowanie i wdrażanie łańcucha dostaw oraz jego optymalizację.

Wśród naszych klientów znajdują się najważniejsi producenci farmaceutyczni, producenci urządzeń medycznych, organy służby zdrowia, szpitale, firmy zaopatrujące szpitale oraz inni świadczeniodawcy usług medycznych. Nasze procesy, wysokie standardy jakości oznaczają rzetelność i stabilność świadczonych usług, zgodne z najwyższymi wymogami klientów.



Rozwiązania techniczne, które zapewniają zachowanie stałej temperatury w transporcie lotniczym, to wydzielone magazyny na lotniskach, specjalne procedury handlingowe oraz oznakowania na opakowaniach i na AWB

stycji czy też zmian procesowych w hurtowni farmaceutycznej.

Niezwykłe ważna temperatura

Większość preparatów farmaceutycznych i medycznych lubi umiarkowane temperatury, dlatego jednym z najważniejszych zadań, które musi spełnić firma logistyczna jest utrzymanie stałej, określonej temperatury w całym łańcuchu dostaw, a to wymaga stałego jej monitorowania. – Konieczne jest posiadanie systemów informatycznych oraz urządzeń kontrolno-pomiarowych, które monitorują temperaturę i wilgotność w sposób ciągły oraz pozwalają na szybką reakcję w przypadku zaobserwowania odchyleń. Nasze magazyny muszą posiadać m.in. pełną zgodność z GDP oraz zwalidowany system komputerowy do obsługi hurtowni farmaceutycznej – podkreśla Michał Bąk. – W przypadku obsługi branży farmaceutycznej każdy etap procesu jest niezwykle

W miarę rozwoju rynku i doświadczenia, operatorzy udowodnili, że są w stanie nie tylko zapewnić efektywną obsługę tego sektora, ale także byli w stanie dzielić się najlepszymi praktykami i często efektywniej prowadzić obsługę niż magazyny należące do producentów

Dostarczanie produktów farmaceutycznych wiąże się z ogromną odpowiedzialnością i obciążone jest ryzykiem, które znacznie przekracza typowe warunki środowiska łańcucha dostaw. Ryzyko to ponoszą operatorzy logistyczni, których znaczenie rośnie na rynku farmaceutycznym – wyjaśnia Iwona Połowicz, dyrektor produktu lotniczego, DHL Global Forwarding. Firma ta świadczy dla branży farmaceutycznej usługi transportu w temperaturze kontrolowanej, które obejmują m.in. farmaceutyki, materiały diagnostyczne, czy biotechnologiczne. – To wymaga od operatora logistycznego przede wszystkim doświadczenia, infrastruktury, a także wykwalifikowanych pracowników oraz zezwoleń i certyfikatów. Nie każdy operator spełnia te wymagania i o ile transportu np. odzieży z Chin podejmie się wielu spedytorów, o tyle w przypadku branży farmaceutycznej mamy do czynienia z bardzo specyficznym produktem. Istotą logistyki farmaceutyków jest szczególna troska o jakość transportu oraz bezpieczeństwo produktów leczniczych od momentu ich wyprodukowania, aż do czasu dostarczenia pacjentowi – dodaje Iwona Połowicz.

Ale największym wyzwaniem, zdaniem Zbigniewa Gawędy, staje się – takie zapewnienie elastyczności stosowanych rozwiązań, by przyszłe (dostępnym) zmiany w przepisach, czy też w ich interpretacji, nie powodowały znacznych inwe-



Konieczne ponadstandardowe kompetencje

Michał Bąk, kierownik rozwoju biznesu w DSV Solutions

DSV Solutions, poza innymi sektorami, specjalizuje się w kompleksowej obsłudze logistycznej zarówno w zakresie usług magazynowania, w tym również e-commerce, jak i transportu produktów wymagających temperatury od +15

do +25 °C oraz tzw. zimnego łańcucha, tzn. od +2 do +8 °C. Realizujemy usługi w oparciu o modele hurtowni farmaceutycznych DSV oraz hurtowni farmaceutycznych klientów, jak również o obsługę Wytwórni GMP oraz Magazynu Importera.

Obsługa branży farmaceutycznej stanowi jeden z kluczowych obszarów działalności DSV Solutions w Polsce i na świecie. Charakteryzuje się ona przede wszystkim tym, że operator musi posiadać bardzo specyficzne i ponadstandardowe kompetencje, które w znaczący sposób wykraczają poza najbardziej wygórowane wymagania dotyczące jakości.



Systemy transportowe powinny sprawować odpowiedni nadzór nad przesyłką i monitorować temperaturę w jej trakcie

istotny i wymaga ciągłego monitorowania. Bardzo ważnym elementem jest na przykład zarządzanie ryzykiem, które identyfikuje potencjalne zagrożenia i pozwala na ich ograniczenie lub wyeliminowanie już na wstępnym etapie – rozwija temat.

Tak rygorystyczne wymagania – dotyczące warunków składowania leków w odpowiednio przygotowanym, mającym sporo kosztownych zabezpieczeń magazynie, pozwalającym utrzymać właściwe warunki przechowywania, a także właściwego doboru środka transportu – skłaniają producentów leków do decyzji o współpracy z operatorami logistycznymi.

Dużym wyzwaniem jest zapewnienie wymaganej temperatury podczas rozładunku samolotu i transferu przesyłki do magazynu lotniskowego i vice versa. – Jednym z najnowszych rozwiązań są specjalne, mobilne jednostki, w których panuje wymagana temperatura, stawiane tuż przy samolocie, do których następuje rozładunek towarów wrażliwych na temperaturę. Jednostki te są dodatkowym ogniwem zapewniającym utrzymanie określonej temperatury podczas transferu ładunków z samolotu do magazynu i z magazynu do samolotu. Jest to swego rodzaju uszczelnienie pasywnego serwisu utrzymania temperatury. Niemniej jednak w chwili obecnej jeszcze niewielu przewoźników dysponuje takowymi rozwiązaniami. Biorąc pod uwagę rosnące wymagania sektora farmaceutycznego w zakresie bezpieczeństwa i jakości serwisu należy się spodziewać w ciągu najbliższych 2-3 lat wzrostu tego typu rozwiązań oferowanych przez linie lotnicze – tłumaczy Iwona Połowicz. – Należy także wspomnieć, iż dla handligu przesyłek temperaturowych mają zastosowanie restrykcyjne procedury, jedną z nich w kontekście załadunku/rozładunku samolotu jest last in, first out. Mówiąc najprościej, towary wrażliwe na temperaturę są

w ostatniej kolejności ładowane na samolot, tak aby do absolutnego minimum skrócić czas ich pobytu na płycie, zaś po wylądowaniu są w pierwszej kolejności zdejmowane z samolotu i natychmiast transportowane do magazynu gdzie panuje wymagana temperatura – dodaje

Dodatkowym zabezpieczeniem z jakiego korzystają firmy farmaceutyczne, choć nie tylko, są koce termiczne, które chronią towary przed działaniem wysokich i niskich temperatur. Uzupełnieniem wachlarza dostępnych rozwiązań jest szeroka paleta opakowań termicznych w tym

atrakcyjne cenowo i przyjazne środowisku pallet shippery.

Znacząca rola transportu lotniczego

Rosnący popyt na niezawodny transport farmaceutyków wpłynął na rozszerzenie usług w zakresie przewozów cargo w transporcie lotniczym. Rozwiązania techniczne, które zapewniają zachowanie stałej temperatury, to wydzielone magazyny na lotniskach, specjalne procedury handlingowe oraz oznakowania na opakowaniach i na

PRAKTYCZNA – TANIA – DOBRA

Export palet

transport lotniczy, morski i drogowy

Optymalny wybór

palety zapewnia oszczędność w transporcie i składowaniu

Format kontenerowy

760 x 1140 mm
1140 x 1140 mm

Format Euro

400 x 600 mm
400 x 800 mm
600 x 800 mm
800 x 1200 mm
1000 x 1200 mm

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

 Bezpieczne w transporcie
lotniczym.

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



Telefon 0049-8102-7742-0

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

INKA Paletten GmbH · Haringstraße 19 · 85635 Siegersbrunn
Tel. 0049-8102-7742-0 · Fax 0049- 8102-5411 · www.inka-paletten.com · info@inka-paletten.com
www.inka-palety.pl



W rytmie zmian w prawie farmaceutycznym

Zbigniew Gawęda, Business Development Manager FIEGE

FIEGE świadczy pełen zakres usług, obejmują one zarówno prowadzenie hurtowni farmaceutycznych producenckich jak i składowanie produktów leczniczych w hurtowni farmaceutycznej FIEGE. Obsługujemy pełen zakres temperaturowy, jak i posiadamy licencje na składowanie produktów kontrolowanych. Specjalizujemy się także w obsłudze branży e-commerce, a rozwiązania dedykowane dla obsługi tej branży możemy stosować w obsłudze klientów mających w swojej ofercie produkty lecznicze, suplementy diety czy kosmetyki.

Zakres naszych usług ewoluuje w rytm zmian w prawie farmaceutycznym, w dobrej praktyce dystrybucyjnej, a także w miarę rozwoju potrzeb obsługiwanych przez nas klientów. Koncentrujemy się na obsłudze kilku kluczowych sektorów, co umożliwi nam stabilny rozwój i zdobywanie doświadczeń.

Dostarczanie produktów farmaceutycznych wiąże się z ogromną odpowiedzialnością i obarczone jest sporym ryzykiem. Ryzyko to ponoszą operatorzy logistyczni, których znaczenie rośnie na rynku farmaceutycznym.

AWB. – Przesyłki wymagające utrzymania określonej temperatury mają pierwszeństwo w obsłudze zarówno od strony magazynowej jak i płytowej. Jako ostatnie podejżdżają pod samolot na załadunek last in, i jako pierwsze są rozładowywane first out, po czym natychmiast są dowożone do magazynu

chłodni. Do ich obsługi jest wyznaczony zespół specjalistów odpowiednio przeszkolonych, a wewnątrz opakowań umieszczone są czujniki temperatury – tłumaczy Iwona Połowicz.

Linie lotnicze udostępniają obecnie spore portfolio serwisów dedykowanych

branży farmaceutycznej – zarówno pasywnego utrzymania temperatury, jak i serwisów aktywnego utrzymania temperatury. Jest to szczególnie niezbędne w miejscach, gdzie temperatury są ekstremalne. Np. na lotnisku w Dubaju linie Emirates oddały do użytku obiekt Emirates SkyPharma (linie lotnicze cargo należące do Emirates), który umożliwi szybki i bezpieczny transport wrażliwych na temperaturę produktów leczniczych. Emirates SkyPharma to 4 tys. m² powierzchni do obsługi towarów farmaceutycznych. Umieszczono tam strefy temperatury kontrolowanej (zakres od 2 do 8 oraz od 15 do 25°C), 88 stanowisk w systemie obsługi kontenerów bagażowych oraz pięć doków przeładunkowych dla towarów przewożonych w temperaturze kontrolowanej. Co więcej, Emirates SkyCargo wprowadziły najnowocześniejszą wersję powłoki, chroniącej cenne towary, wrażliwe na temperaturę. White Cover Advanced wykorzystuje opatentowany przez firmę DuPont materiał Tyvek® wykonany z polietylenu wysokociśnieniowego, tworząc mocną barierę chroniącą przed wahaniami temperatury zewnętrznej i bezpośrednim działaniem światła słonecznego. Specjalny materiał jest wodoodporny, dzięki czemu zapobiega uszkodzeniom spowodowanym wilgocią, a jednocześnie paroprzepuszczalny, co ogranicza skraplanie i suchość. Jest także ekologiczny i w całości podlega recyklingowi.

Powłoka, która w przypadku największych palet do samolotów pasażerskich Emirates waży maksymalnie trzy kilogramy, szczelnie otacza towar i umożliwia jego chłodzenie w czasie transportu i przechowywania w chłodni. Jest również bardzo wygodna w użyciu – wystarczą dwie osoby, aby owinąć paletę w nie więcej niż osiem minut.

Inne ważne wymagania

Trzymanie się ścisłych procedur i utrzymanie stałej temperatury to nie jedyne wymagania, jakie musi spełnić operator logistyczny obsługujący branżę farmaceutyczną. Kluczowa jest również szybkość i terminowość jako czynniki efektywnego i profesjonalnego przewozu towarów wrażliwych. – Dlatego transportujemy produkty drogą powietrzną, korzystając ze sprawdzonych linii lotniczych, oferujących serwisy przeznaczone do tego rodzaju przesyłek – tłumaczy Iwona Połowicz.

Ważne jest także doświadczenie i know-how. Zdaniem Iwony Połowicz, w obecnej sytuacji rynkowej, regulowanej przez coraz surowsze przepisy, do zapewnienia stałego zakresu temperatury dla da-



Pełna walidacja narzędzi informatycznych to standardowy wymóg od wielu lat z powodzeniem wypełniany przez operatorów logistycznych, świadczących usługi dla sektora farmaceutycznego

Jednym z najnowszych rozwiązań są specjalne, mobilne jednostki, w których panuje wymagana temperatura, stawiane tuż przy samolocie, do których następuje rozładunek towarów wrażliwych na temperaturę.

nego produktu potrzebne są dwa bardzo istotne czynniki – wysoce specjalistyczna sieć transportowa i magazynowa spełniająca wymagania restrykcyjnych przepisów prawa i właściwych procedur oraz ludzie – ich doświadczenie oraz wiedza. – *Przemieszczanie farmaceutyków przez granice, zwłaszcza krajów rozwijających się, wymaga specjalistycznej wiedzy i precyzji, którą obecnie mogą zaoferować nieliczne firmy. Na przykład DHL w strukturach globalnych zatrudnia farmaceutów z całego świata, aby nadzorowali nasze działania, dbając o to, byśmy przestrzegali standardów produktów i bezpieczeństwa, a także pomagają nam poprawiać jakość na każdym poziomie łańcucha dostaw. Dodatkowo, w naszych lokalnych biurach zatrudniamy wysokiej klasy specjalistów, z odpowiednimi certyfikatami oraz doświadczeniem – mówi dyrektorka produktu lotniczego, DHL Global Forwarding. Zbigniew Gawęda z FIEGE dodaje, że bardzo istotną rolę odgrywa informatyka. – System WMS musi zostać zwalidowany pod kątem wymogów stawianych przez prawo, systemy nadzoru nad temperaturą muszą podlegać odpowiedniej kalibracji, by odczyty z sensorów były zawsze prawidłowe, systemy transportowe powinny sprawować odpowiedni nadzór nad przesyłką i monitorować temperaturę w jej trakcie – rozwija wypowiedź.*

Popiera go Michał Bąk. – *Pełna walidacja narzędzi informatycznych to standardowy wymóg od wielu lat z powodzeniem wypełniany przez operatorów logistycznych, świadczących usługi dla sektora farmaceutycznego. Warto zaznaczyć, że ogromne doświadczenie w tym zakresie pozwala operatorom już w tej chwili dostosowywać wymogi również do przyszłych regulacji dotyczących choćby Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej, również w zakresie integracji i raportowania obrotu, tak istotnego z punktu widzenia bezpieczeństwa obrotu produktami farmaceutycznymi – uzupełnia.*

Perspektywy rozwoju sektora rynku

Starzenie się społeczeństw w krajach rozwiniętych wiąże się ze wzrostem zapotrzebowania na leki, środki i usługi medyczne, należy więc spodziewać się wzrostu roz-

woju branży farmaceutycznej. PricewaterhouseCoopers szacuje, że w Stanach Zjednoczonych wydatki na leki specjalistyczne



Kompleksowa usługa logistyczna to nie tylko składowanie i dystrybucja, ale także usługi wytwórni czy magazynu importera

w ciągu najbliższych pięciu lat wzrosną czterokrotnie, do kwoty 401,7 mld do. Natomiast roczne koszty leczenia na jednego pacjenta mogą wynieść powyżej 100 tys. dol. Podobna stopa wzrostu przewidywana jest także dla reszty świata.

ży parafarmaceutyków i suplementów diety do poziomu około 7-8% wzrostu rocznie. To właśnie leki bez recepty i suplementy diety, obok leków, będą jednym z głównych filarów wzrostu rynku farmaceutycznego – wyjaśnia Iwona Połowicz. A to wymaga bogatszej oferty ze strony operatorów logistycznych, spełniającej wszystkie potrzeby i realizujących przewóz wszystkimi środkami transportu.

– *Rynek farmaceutyczny dynamicznie się rozwija i w każdym aspekcie staramy się*

wychodzić naprzeciw potrzebom klientów, którzy są zainteresowani przede wszystkim kompleksową obsługą logistyczną swoich towarów z jednego miejsca, która obejmuje wszystkie etapy procesu. Jest to zatem już nie tylko składowanie i dystrybucja, ale

System WMS musi zostać zwalidowany pod kątem wymogów stawianych przez prawo, a systemy nadzoru nad temperaturą muszą podlegać odpowiedniej kalibracji by odczyty z sensorów były zawsze prawidłowe.

To tylko jeden z elementów warunkujących wzrost tego sektora rynku, gdyż coraz częściej skupiamy się na utrzymaniu dobrego stanu zdrowia. – Według danych PMR, tylko w Polsce w 2015 r. rynek leków OTC (dostępnych bez recepty) oraz suplementów diety wzrósł o około 6%. Trend ten będzie się utrzymywał, dlatego spodziewamy się dalszego, stabilnego wzrostu sprzeda-

także usługi wytwórni czy magazynu importera. Dodatkowo w DSV Solutions staramy się cały czas udoskonalać procesy poprzez dołączanie rozwiązań IT czy automatyki przemysłowej, które pozwalają na znaczne zwiększenie skali i poziomu skomplikowania operacji w porównywalnych zakresach czasowych – podsumowuje Michał Bąk. ◀

Elżbieta Haber



Fot. FM Logistic

Magazyn musi być odpowiednio wyposażony, spełniający przede wszystkim wszystkie standardy wymagań GDP i Prawa Farmaceutycznego. Musi posiadać urządzenia wentylacyjne, termoregulacyjne, legalizowane przyrządy umożliwiające całodobową kontrolę oraz rejestrację temperatury i wilgotności

Biznes nie dla każdego

Obsługa podmiotów z branży farmaceutycznej jest przede wszystkim bardzo skomplikowana, gdyż wymaga ścisłego trzymania się przepisów zebranych w tzw. Dobrej Praktyce Dystrybucyjnej (DPD).

DPD to regulacja, która określa bardzo obszernie podstawowe wymagania stawiane firmom zaangażowanym w obsługę produktu leczniczego i to zarówno od strony magazynowania, jak i transportu oraz procesów czy procedur. Zasadniczym celem DPD jest zapobieganie i prewencja przed niepożądanymi skutkami całego otoczenia związanego z obsługą produktu leczniczego, bo ma ono wpływ na życie ludzkie.

Zaplecze infrastrukturalne

Zacznijmy od zaplecza infrastrukturalnego jako podstawy działania w tej branży. Nie wystarczy posiadanie standardowego magazynu. Musi to być magazyn odpowiednio wyposażony, spełniający przede wszystkim standardy wymagań GDP (Good Distribution Practice) i Prawa Farmaceutycznego. Oznacza to, że musi posiadać urządzenia wentylacyjne, termoregulacyjne, legalizowane przyrządy umożliwiające całodobową kontrolę oraz

rejestrację temperatury i wilgotności. Ściany, podłogi i sufity pomieszczeń muszą być gładkie, bez uszkodzeń, niepyłące i łatwe do mycia i czyszczenia, a w razie potrzeby

System IT, zgodnie z nowym prawem, musi być zwalidowany, co oznacza, że wszystkie funkcjonalności muszą być przetestowane, udokumentowane i zaraportowane wg wcześniej ustalonych procedur.

także do dezynfekcji. Powierzchnia i wyposażenie magazynowe musi być wolne od odpadków, kurzu i szkodników oraz zapewniać zabezpieczenie produktów leczniczych przed zanieczyszczeniami organicznymi oraz uszkodzeniami mechanicznymi, a także przed mikroorganizmami i szkodnikami. Należy stworzyć także warunki uniemożliwiające wzajemne skażenie produktów leczniczych i ograniczyć dostęp do nich osobom nieupoważnionym.

Dodatkowym obowiązkiem jest wydzielenie pomieszczeń do składowania substancji kontrolowanych zgodnie z odrębnymi wymaganiami ustawy o prze-

ciwdziałaniu narkomanii oraz wydzielona strefa składowania, przyjęcia i dystrybucji.

Wymagania informatyczne

System WMS operatora musi zapewnić łatwość i szybką identyfikację produktów w łańcuchu dostaw (monitoring numeru serii produktu) i być gotowym w każdej chwili na zastosowanie procedury wstrzymania i wycofania produktu z rynku na skutek



Paweł Janicki

decyzji klienta lub nadzoru farmaceutycznego. Sam system IT musi być zgodnie z nowym prawem zwalidowany, co oznacza, że wszystkie funkcjonalności muszą być przetestowane, udokumentowane i zaraportowane wg wcześniej ustalonych procedur.

Od strony procesów transportowych

Podobnie jak magazyn, tak samo środek transportu musi być wyposażony w urządzenia służące do pomiaru temperatury i system GPS. Według nowych wymogów DPD, które weszły 13 marca 2015 r. w życie, przestrzeń załadunkowa samochodu traktowana jest jako magazyn, a sam proces transportowy jako przedłużenie procesu magazynowania. Oznacza to w praktyce konieczność *mappingu* naczep (przestrzeni załadunkowych) w celu określenia najlepszej lokalizacji dla czujników temperatury.

Kierowcy obsługujący produkty lecznicze muszą przejść odpowiednie szkolenia z zakresu DPD i wymagań poszczególnych klientów. A firmy obsługujące przesyłki produktów leczniczych muszą posiadać



Według nowych wymogów DPD przestrzeń załadunkowa samochodu traktowana jest jako magazyn, a sam proces transportowy jako przedłużenie procesu magazynowania. Oznacza to konieczność *mappingu* naczep w celu określenia najlepszej lokalizacji dla czujników temperatury

certyfikowane Komory Przeładunkowe Produktów Leczniczych, co do których wymagania stawiane pod względem infrastrukturalnym i procesowym, są praktycznie takie same jak dla hurtowni farmaceutycznych.

Jak widać, nie jest to biznes dla każdego. Pomijając ogromne nakłady finansowe niezbędne do stworzenia odpowiedniej jakości infrastruktury to ryzyko, którym

tego typu operacje są obciążone, jest naprawdę wysokie. Pewnie dlatego w tej lidze grają tylko najlepsi - operatorzy z doświadczeniem, *know-how*, odpowiednią infrastrukturą i tacy, dla których jakość jest najważniejsza. ◀

Paweł Janicki,
dyrektor ds. rozwoju
Sektora Health w FM Logistic



ColdChain
Poland

Synergia z targami:



Targi Chłodniczych Łańcuchów Dostaw i Temperatury Kontrolowanej

11 – 13 kwietnia 2017

EXPO XXI WARSZAWA

www.coldchainpoland.pl

Kontakt: 22 395 66 94

Pierwsze w Polsce targi dedykowane logistyce w temperaturze kontrolowanej

Branża wpisana w kompetencje firmy

Sektor medyczny należy do strategicznych obszarów w UPS. Świadczą o tym chociażby przejęcia potentatów farmaceutycznych. O tym jaka jest strategia firmy z nim związana, mówi Norbert Kręcicki, dyrektor marketingu w UPS Polska.



Norbert Kręcicki

Jaki jest zakres usług oferowanych przez firmę dla sektora medycznego?

UPS oferuje usługi, które pomagają w rozwiązywaniu trudności logistycznych i ułatwiają interpretację przepisów obowiązujących w sektorze medycznym. Firma posiada ponad 600 tys. m² powierzchni

producentów wyrobów medycznych. Są zlokalizowane w pobliżu pasów startowych i głównych hubów lotniczych, co pozwala przyspieszyć dostawę. Nasze obiekty posiadają wszelkie licencje wymagane w danym regionie, a personel to eksperci dbający o wysoką jakość. W zespole UPS są organy kontrolne odpowiedzialne za setki licencji

Czy zakres i typ usług logistycznych uległ zmianie w ostatnich latach?

Sektor medyczny zmagają się z takimi problemami jak wygasanie patentów na leki i zmiana wymagań regulacyjnych w zależności od państwa. W związku z tym, wiele firm farmaceutycznych zdecydowało się



Obiekty dystrybucyjne dla branży medycznej należące do UPS są tak zaprojektowane by sprostać wymaganiom firm farmaceutycznych i biotechnologicznych oraz producentów wyrobów medycznych. Są zlokalizowane w pobliżu pasów startowych i głównych hubów lotniczych

Obiekty dystrybucyjne wyposażone są w nowoczesne systemy zabezpieczeń, jak pomieszczenia i klatki służące do ochrony cennych produktów medycznych. W każdym z obiektów umieszczone jest motto: „To pacjent, a nie przesyłka”.

i restrykcji występujących w danym kraju. Obiekty dystrybucyjne wyposażone są w nowoczesne systemy zabezpieczeń, jak pomieszczenia i klatki służące do ochrony cennych produktów medycznych. W każdym z obiektów umieszczone jest motto: „To pacjent, a nie przesyłka”. Odzwierciedla ono naszą kulturę i oddanie na rzecz spełniania potrzeb klientów w sektorze medycznym.

Jakie cele przyświecają UPS przy obsłudze tej branży?

Opieka zdrowotna oferowana w szpitalach i klinikach jest bardzo droga. Korzystne jest skrócenie w nich czasu pobytu pacjentów i zapewnienie leczenia w domu. Jednakże, domowa opieka medyczna na odpowiednim poziomie musi być zintegrowana ze skomplikowanymi i kosztownymi systemami logistycznymi. Ten obszar wiedzy specjalistycznej UPS opracowało w Wielkiej Brytanii dzięki zatrudnieniu farmaceutów i koordynatorów, którzy mieli kontakt ze szpitalami i pacjentami. To pozwoliło opracować prostą platformę dedykowaną składaniu zamówień, by mieć pewność, że potrzebne produkty zostaną dostarczone w odpowiednim czasie.

na wdrożenie strategii zakładającej globalną ekspansję, która wymaga odpowiedniej infrastruktury i wiedzy fachowej. Obecny wzrost popularności opieki domowej, starzenie się społeczeństwa i zmiana z opieki doraźnej na przewlekłą, kładą większy nacisk na dostawców z sektora medycznego. Tendencje te oraz postępująca globalizacja i presja kosztowa wymagają zapewnienia



Fot. UPS

Sposób magazynowania i transportu musi chronić produkty przed uszkodzeniem na wszystkich etapach łańcucha dostaw. Jest to szczególnie istotne w przypadku farmaceutyków wrażliwych na temperaturę i spersonalizowanych leków

magazynowej przeznaczonej dla branży medycznej na całym świecie, wykwalifikowaną kadrę w zakresie logistyki dla tego sektora i dedykowane usługi, które chronią produkty farmaceutyczne podczas transportu. Są to: usługa Temperature True[®] (zapewnia bezpośredni fracht lotniczy lub morski), UPS Proactice Response Secure[®] (oferuje zaawansowany system monitorowania) oraz UPS Temperature True Packaging[®] (pomaga klientom w wyborze odpowiedniego opakowania).

Obiekty dystrybucyjne dla branży medycznej należące do UPS są tak zaprojektowane by sprostać wymaganiom firm farmaceutycznych i biotechnologicznych oraz

sprawniejszego i bardziej elastycznego łańcucha dostaw dla branży medycznej. UPS, dzięki globalnej sieci i wiedzy fachowej, utrzymuje wysoką pozycję w tym sektorze.

Sektor medyczny, obok rynków wschodzących i B2C, jest jednym z trzech strategicznych obszarów rozwoju UPS. Ta branża wpasowuje się idealnie w nasze kompetencje, które bazują na konsolidacji technicznej, precyzji i przestrzeganiu przepisów. Firma realizuje wiele inwestycji w celu rozbudowy globalnej sieci w obszarze medycznym. Inwestujemy w udogodnienia, technologię i specjalistyczne rozwiązania spełniające oczekiwania klientów.



Większy nacisk na dostawców z sektora medycznego oraz postępująca globalizacja i presja kosztowa wymagają zapewnienia sprawniejszego i bardziej elastycznego łańcucha dostaw dla branży medycznej

Czym charakteryzują się usługi dla sektora medycznego?

Odmienne jest sposobem magazynowania i transportu, który musi chronić produkty przed uszkodzeniem na wszystkich etapach łańcucha dostaw. Jest to szczególnie istotne w przypadku farmaceutyków wrażliwych na temperaturę i spersonalizowanych leków. Wymagają one wdrożenia specjalnych rozwiązań kontrolujących temperaturę oraz usług utrzymujących krytyczną temperaturę podczas przewozu. W Europie, do istniejących przepisów dołączono korektę standardów w zakresie Dobrej Praktyki Dystrybucji (GDP), która zwiększyła wymogi kontroli dystrybucji. Decydenci polityczni wprowadzili również Flammable Medicines Act, którego celem jest ochrona społeczeństwa przed zagrożeniem spowodowanym przez fałszywe leki. Polega ona na wprowadzeniu różnych środków bezpieczeństwa, takich jak weryfikacja autentyczności.

Jakie jest największe wyzwanie dla sektora medycznego?

Sektor ten wymaga olbrzymich zmian w praktykach w zakresie logistyki. Ceny

usług i presja kosztowa, zwiększająca się ilość przepisów, a także nieustanne dążenie do wzrostu przychodów na rynkach wschodzących zmusza firmy do ponownej oceny ich strategii dystrybucji. Nasi klienci poszukują strategicznych partnerów i innowacyjnych koncepcji. Aktualnie obserwujemy, że producenci w sektorze medycznym wdrażają takie strategie jak: partnerstwo, inwestycje w technologie, czy nowe modele dystrybucji. UPS, dzięki globalnej sieci i fachowej wiedzy, utrzymuje wysoką pozycję w tym sektorze. W ramach strategii rozwoju w sektorze medycznym, inwestujemy w globalną infrastrukturę i kadrę pracowniczą, rozszerzamy naszą sieć, aby zapewnić bezpieczną, elastyczną i rzetelną dostawę produktów medycznych. Koncentrujemy się na dostarczaniu zintegrowanych rozwiązań podczas transportu lotniczego i lądowego, magazynowania, dystrybucji i pakowania, a także skupiamy się na polepszeniu usług, ich zgodności i kontroli. Naszym celem jest zapewnienie korzyści klientom poprzez zastosowanie innowacyjnych, zróżnicowanych rozwiązań, które są kompatybilne z dynamicznie zmieniającymi się wymogami rynku i potrzebami klientów.

W jaki sposób i w jakim stopniu wdrażanie rozwiązań IT do sektora medycznego może polepszyć łańcuch dostaw?

IT oraz usługi monitorujące i interwencyjne pełnią ogromną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa produktu i ochronie przed zniszczeniem. Aktualnie obserwujemy, że firmy korzystają z usług mniejszej liczby dostawców na rzecz bardziej zintegrowanych rozwiązań. Takie posiada UPS w swoim portfolio. Klientom oferujemy jednolite rozwiązania integrujące nowe technologie, które zwiększają efektywność. Posiadamy usługi, które zapewniają kontrolę i przejrzystość zasobów klientów i naszego łańcucha dostaw za pomocą platformy technologicznej UPS. Przepływ informacji z technologii UPS wprowadza usprawnienia dla klientów i dla UPS w zakresie rzetelności, elastyczności, wydajności i efektywności.

W jakim stopniu firma chce wspierać sektor medyczny?

UPS realizuje wiele inwestycji w celu rozbudowy globalnej sieci w obszarze medycznym. Inwestujemy m.in. w różnorodne udogodnienia, technologię i specjalistyczne rozwiązania spełniając



UPS koncentruje się na dostarczaniu zintegrowanych rozwiązań podczas transportu lotniczego i lądowego, magazynowania, dystrybucji i pakowania, a także skupia się na polepszeniu usług, ich zgodności i kontroli

oczekiwania klientów. W ostatnich latach przejęliśmy polską firmę Poltraf, eksperta w dziedzinie logistyki dla sektora medycznego oraz firmę Polar Speed będącą innowacyjnym brytyjskim dostawcą rozwiązań dla łańcucha dostaw farmaceutyków wrażliwych na temperaturę. Przejęcia te pozwolą dalej umacniać pozycję UPS w Europie w sektorze medycznym. W odpowiedzi na wzrastający popyt, otworzyliśmy również nową placówkę w Roermond o powierzchni 28 tys. m². W sumie w Holandii znajduje się ponad 150 tys. m² powierzchni magazynowej. Obiekt w Roermond zlokalizowany jest niedaleko lotniska Kolonia/Bonn, co usprawnia czas przewozu do punktów zlokalizowanych na całym świecie.

W 2013 r. UPS przejęło również kontrolę nad węgierską firmą logistyczną z branży medycznej. Ostatnio sfinalizowaliśmy nabycie firmy Marken, światowego dostawcy rozwiązań dla łańcucha dostaw w przemyśle farmaceutycznym i naukach przyrodniczych.

Jakie są perspektywy rozwoju dla tej branży na rynku?

Wraz z procesem starzenia się społeczeństwa, zmienia się charakter chorób i rodzaj potrzebnej opieki zdrowotnej. Zapotrzebowanie na leki przeciwreumatyczne, na cukrzycę oraz na schorzenia onkologiczne będzie dynamicznie rosnąć. Ponadto, zaobserwowaliśmy wzrost znaczenia leczenia ambulatoryjnego, co będzie miało wpływ na łańcuch dostaw w sektorze medycznym. Stanowi to ogromną szansę dla sektora, który może stworzyć system integrujący profesjonalistów, ekspertów z sektora medycznego, w celu zwiększenia efektywności i polepszenia stanu pacjentów. ◀



Systemy informatyczne można wykorzystać do obsługi procesów na poziomie operacyjnym, gdzie ich zadaniem jest nadzór nad prawidłową realizacją działań, automatyczne lub półautomatyczne reagowanie na określone typy zdarzeń, ostrzeżenie czy informowanie o występujących wydarzeniach i nieprawidłowościach

Systemy informatyczne w logistyce

Logistyka w świecie IT

Trudno wyobrazić sobie współczesną logistykę bez rozbudowanych narzędzi informatycznych. Czasy, gdy obecność systemów dedykowanych do obsługi procesów biznesowych stanowiła coś niezwykłego już dawno za nami. Współczesna logistyka garściami czerpie z możliwości jakie daje szybki rozwój technologii oraz pojawianie się coraz to nowych pomysłów na usprawnianie procesów i optymalizację działań.

Systemy informatyczne stały się standardem nowoczesnej logistyki. Gdzie dziś znaleźć można dla nich zastosowanie? Praktycznie we wszystkich aspektach zarządzania transportem, dystrybucją, łańcuchem dostaw czy siecią logistyczną. Wszędzie tam, gdzie lawinowo rośnie liczba gromadzonych danych, są one powszechnie wykorzystywane do zarządzania procesami. Podobnie jak w innych branżach, także i w logistyce stale zwiększa się ilość gromadzonych danych – nic zatem dziwnego, że potrzeba odpowiedniego ich analizowania stale pozostaje aktualna.

IT, ale do czego?

Do czego zatem możemy dziś wykorzystać w logistyce systemy informatyczne? Pierwsza grupa zastosowań, to obsługa

procesów na poziomie operacyjnym. To przede wszystkim te procesy, w których zadaniem systemu jest nadzór nad prawidłową realizacją działań, automatyczne lub półautomatyczne reagowanie na określone

systemów pozostaje zarządzanie danymi zebranymi przy okazji realizowanych procesów – analiza gromadzonych danych prowadzona jest zarówno na bieżąco jak i w dłuższym horyzoncie czasowym.

Zbierający wiele informacji system o charakterze operacyjnym może stać się bezcennym źródłem wiedzy, przekładając się na konkretne decyzje o charakterze taktycznym lub strategicznym.

typy zdarzeń, ostrzeżenie czy informowanie o występujących wydarzeniach i nieprawidłowościach – zgodnie z logiką czy zakresem alertów gromadzonych w systemie. Ważną częścią zadań tego typu

Analiza czy raportowanie danych przydatne bywa zarówno do oceny procesów jak i w odniesieniu do trendów czy oceny sytuacji operacyjnej. Idąc dalej – samo raportowanie staje się cennym źródłem

Przyszłość to systemy „przewidujące” wystąpienie określonych zdarzeń, reagujące „z wyprzedzeniem” na symptomy problemów logistycznych czy zapewniające wielowątkową, mocno zindywidualizowaną optymalizację.

informacji dla doskonalenia całej organizacji – w ramach reinyżynieringu procesów, benchmarkingu i innych. Tym samym, w dłuższej perspektywie czasu zbierający wiele informacji system o charakterze operacyjnym może stać się bezcennym źródłem wiedzy, przekładając się na konkretne decyzje o charakterze taktycznym lub strategicznym.

Zadaniem systemów informatycznych jest nie tylko gromadzenie danych i ich obróbka, ale także dostarczanie danych w celu obsługi określonych procesów. Może to dotyczyć przekazywania informacji na potrzeby własne, ale i przygotowania danych na potrzeby innych podmiotów. Udostępnianie danych firmom zewnętrznym może wynikać z różnych potrzeb biznesowych, związanych chociażby z obsługą i realizacją umów czy kontraktów

IT – miejsce dla innowacji?

Czy o systemach informatycznych można dziś mówić w kontekście innowacji? Tego typu narzędzia są dziś powszechnie wykorzystywane w obszarze logistyki, w dalszym ciągu mogą być jednak źródłem innowacji. Wraz z ewolucją systemów informatycznych zmieniają się ich możliwości ale też stawiane przed systemami informatycznymi zadania. Coraz częściej funkcjonalności systemów informatycznych obejmują dziś na przykład różne elementy optymalizacji. Wykorzystanie wiedzy matematycznej i wysoce wydajnych algorytmów pozwala na analizę dużej liczby danych w krótkim czasie, a także podejmowanie prób optymalizacji procesów w wielu obszarach – zarówno w odniesieniu do pojedynczych elementów konkret-

Systemy informatyczne w logistyce obok roli „optymalizatorów” i wsparcia procesów decyzyjnych wykonują kawał „dobrej roboty” w codziennych procesach operacyjnych.

w ramach usług outsourcingowych. To ważna korzyść ze stosowania narzędzi informatycznych – możliwość otrzymywania danych na temat procesów realizowanych przez firmę zewnętrzną znacznie zwiększa poziom „zaufania” do firmy zewnętrznej i ogólną wiarygodność usług związanych z wydziałaniem procesów na zewnątrz organizacji. *De facto* systemy IT stanowią tu wsparcie dla procesów outsourcingu, dając możliwość „udostępniania” na bieżąco informacji operacyjnych, chociażby na temat sposobu realizacji procesów, kluczowych wskaźników efektywności czy innych, dowolnie zdefiniowanych danych. A dzięki dostępności do rozwiązań mobilnych – dają także duże możliwości chociażby w zakresie powiadamiania osób na konkretnych stanowiskach na temat problemów, występujących zdarzeń losowych czy jakichkolwiek innych sytuacji, także tych wymagających odpowiedniej reakcji w organizacji zlecającej zadania podwykonawcom.

nych procesów jak i w szerszym kontekście. Przyszłość to systemy „przewidujące” wystąpienie określonych zdarzeń, reagujące „z wyprzedzeniem” na symptomy problemów logistycznych czy zapewniające wielowątkową, mocno zindywidualizowaną optymalizację. Szybki rozwój i coraz wyższa konkurencyjność biznesu logistycznego, w połączeniu z szybkim rozwojem technologii – w szczególności wzrostem mocy obliczeniowej urządzeń sprawiają, że przed twórcami narzędzi informatycznych stawać będzie jeszcze wiele wyzwań.

Niezależnie od wizji rozwoju i potencjalnych możliwości wykorzystania nowych pomysłów w przyszłości warto pamiętać, że systemy informatyczne w logistyce obok roli „optymalizatorów” i wsparcia procesów decyzyjnych wykonują kawał „dobrej roboty” w codziennych procesach operacyjnych. Nikt nie wyobraża sobie bowiem dziś usług kurierskich czy pocztowych bez systemu śledzenia przesyłek, czyli mniej lub bardziej rozbudowanego systemu *trackingowego*. Trudno



Zadaniem systemów informatycznych jest nie tylko gromadzenie danych i ich obróbka, ale także dostarczanie danych w celu obsługi określonych procesów. Może to dotyczyć przekazywania informacji na potrzeby własne i przygotowania ich na potrzeby innych podmiotów

wyobrazić sobie magazyn bez rozwiązań mobilnych – chociażby urządzeń służących do gromadzenia danych w terenie. Magazyny pozbawione jakichkolwiek narzędzi informatycznych (zaliczając do nich chociażby pocztowego Excela) to dziś zdecydowana mniejszość. Systemy informatyczne



Część narzędzi służy do nadzoru i bieżącej optymalizacji procesów, inne do spojrzenia na procesy z większej wysokości, innej perspektywy i optymalizacji ich np. w dłuższym horyzoncie czasowym czy innym zakresie przestrzennym

sprawiły się zarówno przy wsparciu rozwiązań mobilnych w dowolnych punktach (w magazynie, w transporcie i w dystrybucji) jak i przy wsparciu konkretnych procesów – chociażby w zakresie kompletacji przesyłek czy obsługi wysyłek realizowanych na większą skalę.

dedykowanych logistyce. Obok systemów zarządzania magazynem znajdziemy także systemy przygotowane z myślą o zarządzaniu transportem czy obejmujące logistykę znacznie szerzej: zarządzania siecią logistyczną. Na rynku nie brakuje narzędzi do optymalizacji procesów – od układania

nia i skomplikowania procesów, a także uwzględnienie potrzeb rozwoju konkretnych narzędzi w przyszłości (np. wraz z rozwojem organizacji). Rozmiar (i kosztowność) narzędzi może też wynikać z poziomu rozbudowania funkcjonalności. Jako przykład mogą tu posłużyć systemy do śledzenia pojazdów w trasie – na rynku znajdziemy całą ich paletę – od prostych narzędzi będących online'ową mapą do wizualizacji konkretnej lokalizacji pojazdu na z góry zdefiniowanej trasie, aż po rozbudowane narzędzia typu TMS (Transport Management System czyli System Zarządzania Transportem), służące planowaniu tras, ich optymalizacji czy kompleksowemu zarządzaniu całością procesów transportowych w ramach sieci dystrybucji przesyłek oraz zaopatrzenia sklepów.

Jeszcze kilka lat temu w obecności rozwiniętych narzędzi informatycznych upatrywano źródła przewagi nad konkurencją. Dziś coraz częściej to już nie przewaga... a konieczność by nie pozostać w tyle za rynkowymi rywalami.

Czy zatem system informatyczny może być dziś dla logistyki źródłem przewagi konkurencyjnej? Jeszcze kilka lat temu w obecności rozwiniętych narzędzi informatycznych upatrywano źródła przewagi nad konkurencją. Dziś coraz częściej to już nie przewaga... a konieczność by nie pozostać w tyle za rynkowymi rywalami.

WMS i nie tylko

Pod hasłem systemów informatycznych w logistyce znajdziemy dziś nie tylko systemy WMS. Choć to właśnie System Zarządzania Magazynem (Warehouse Management System) bywa najczęściej utożsamiany z narzędziami do informatyzowania procesów logistycznych, jest jedynie jednym z szerokiej rodziny systemów

kartonów na palecie, poprzez optymalizację zadań wysyłkowych, na reorganizację całej sieci logistycznej skończywszy. Wybrane rozwiązania są także niekiedy „dedykowane” konkretnym grupom odbiorców, jak chociażby systemy kierowane do określonych grup klientów – wg profilu działalności (np. WMSy dedykowane firmom produkcyjnym lub też sieciom handlowym) czy też konkretnej branży (stąd wsparcie dla branżowych norm i standardów w wielu różnych rodzajach narzędzi informatycznych).

Same rozwiązania bardzo mocno różnią się poziomem zaawansowania... i ceną – rozbudowany system klasy WMS może być wielokrotnie droższy od swojego prostego odpowiednika. Kluczem jest tu dopasowanie systemu do skali działa-

Dla planisty, przy wsparciu automatyki...

Na rynku nie brakuje narzędzi dedykowanych planowaniu zadań. Coraz częściej zapewniają one możliwość wariantowania – tworzenia scenariuszy czy analizy i porównania różnych rozwiązań czy sposobów rozwiązania problemu biznesowego. Takie modelowanie rzeczywistości otwiera przed branżą logistyczną nowe możliwości – stawiając narzędzia informatyczne nie tylko w roli „pomocnika” i wsparcia dla obsługi procesów, ale kreowania rzeczywistości, oceny trendów czy realnego wpływu na kształt procesów logistycznych i ich reorganizację. Obok systemów typo-



Systemy do śledzenia pojazdów w trasie. To zarówno proste narzędzia będące online'ową mapą do wizualizacji konkretnej lokalizacji pojazdu na z góry zdefiniowanej trasie, jak i rozbudowane narzędzia typu TMS, służące planowaniu tras, ich optymalizacji czy kompleksowemu zarządzaniu całością procesów transportowych

wo operacyjnych (obsługi procesów bieżących) coraz częściej pojawiają się systemy wspierające procesy planowania, zatem łączące obie funkcje – operacyjną i planistyczną. Coraz częściej przenikają się w jednym systemie także różne poziomy zarządzania: operacyjnego, taktycznego i strategicznego. Część narzędzi służy do nadzoru i bieżącej optymalizacji procesów, inne – do spojrzenia na procesy z większej wysokości, innej perspektywy i optymalizacji ich np. w dłuższym horyzoncie czasowym czy innym zakresie przestrzennym.

Naturalnym środowiskiem dla rozwoju systemów informatycznych stały się rozmaite urządzenia automatyki. W sterowaniu pracą urządzeń automatyzujących ją upatrywać można jednego ze źródeł popularności chociażby systemów do zarządzania magazynem. Czy zatem system IT powinien występować razem z automatyką czy osobno? Istnieją różne sposoby obsługi procesów magazynowanych realizowanych z wykorzystaniem urządzeń automatyki. Rozwiązaniem może być dedykowany system typu MFC – Material Flow Control. Tego typu narzędzia służą do obsługi urządzeń automatyki, „łącząc” poszczególne urządzenia techniczne w jedną, spójną i łatwą w zarządzaniu całość. Rozwiązaniem może być też system typu MFC rozszerzony o funkcjonalności zarządzania procesami magazynowymi, czyli typowe dla systemów klasy WMS.

Wiele firm do obsługi procesów logistycznych wykorzystuje systemy klasy ERP. Zaletą takiego rozwiązania jest obsługa logistyki

Obok systemów typowo operacyjnych coraz częściej pojawiają się systemy wspierające procesy planowania, łączące funkcję operacyjną i planistyczną. Coraz częściej przenikają się w jednym systemie różne poziomy zarządzania: operacyjnego, taktycznego i strategicznego

za pomocą narzędzi już wcześniej wdrożonych przez firmę i wykorzystywanych także w innych działach. Wadą – często konieczność pójścia „na kompromis”. Dedykowany system magazynowy bardzo często oferować będzie znacznie szerszą funkcjonalność. Zwłaszcza wtedy, gdy wybrany przez firmę system ERP oferuje raczej skromny moduł magazynowy, będący bardziej „namiastką” systemu informatycznego dla logistyki, służący do obsługi prostych operacji i niezbyt rozbudowanych procesów. Niektórzy „boją się” wzajemnej kooperacji systemów typu ERP i dedykowanych dla logistyki rozwiązań (zwłaszcza w przypadku typowych firm produkcyjnych czy handlowych, dla których logistyka nie jest *core businessem*). Duże możliwości integracji systemów informatycznych sprawiają dziś, że sprawne połączenie procesów obsługiwanych w różnych systemach biznesowych jest możliwe i jak najbardziej praktykowane.

IT – prawie wszędzie

Trudno wyobrazić sobie współczesną firmę logistyczną bez rozbudowanego portfolio narzędzi informatycznych. Systemy nadzoru i śledzenia przesyłek, systemy zarządzania magazynem i optymalizacji procesów intralogistycznych czy wreszcie narzędzia do planowania i optymalizacji całej sieci logistycznej. Logistyka mocno zmieniła się dzięki narzędziom IT. A ciągły postęp techniczny sprawia, że zmieniać się będzie dalej, jeszcze przez wiele kolejnych lat. ◀

Adam Kowalczyk



FIEGE

Rozwiązania logistyczne dla wymagających

- Magazynowanie i obsługa zapasów
- Transport i dystrybucja (kraj i zagranica)
- Transport morski i lotniczy
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Usługi podnoszące wartość produktu (VAS)
- Logistyka produkcyjna
- Składy konsygnacyjne i hurtownie farmaceutyczne
- Kompleksowe rozwiązania dla e-commerce



FIEGE

20 lat w Polsce

Fiege Sp. z o.o.
ul. Ługowa 85
96-320 Mszczonów
woj. mazowieckie

Tel: +48 46 857 6000
Tel: +48 22 447 7900
Fax: +48 46 857 6010
e-mail: info@fiege.pl
www.fiege.pl

W Google Shopping obowiązkowo z numerem GTIN

Od 14 lutego Polska dołączy do światowego projektu, uruchomionego przez Google, w którym firmy prezentujące produkty i pliki produktowe w Google Shopping mają obowiązek znakowania ich numerem GTIN (Globalnym Numerem Jednostki Handlowej), który jest unikatowym dla każdego produktu numerem kodu kreskowego. Firmy polskie, które chcą wprowadzić produkty do Google Shopping, będą musiały obowiązkowo oznaczyć je numerem GTIN.

Międzynarodowa organizacja GS1 współpracująca z firmą Google w ramach umowy partnerskiej, opracowała standard opisu produktów na potrzeby Internetu. Algorytmy wyszukiwarki Google wykorzystują numery GTIN od ponad 4 lat, doceniając unikalność identyfikacji produktu jaką zapewniają kody kreskowe. Numery GTIN stanowią najbardziej rozpowszechniony sposób identyfikacji produktów na świecie, a ich struktura gwarantuje unikalność na skalę światową. Zapewniają jednoznaczny identyfikację dowolnej jednostki w taki sposób, aby mogła ona zostać wyszukana w bazie danych, np. w celu ustalenia jej ceny, ewidencji sprzedaży, potwierdzenia dostawy lub zidentyfikowania jej zamówienia.

Poznanie cech produktu

Wprowadzenie produktu oznaczonego numerem GTIN umożliwia pracownikom Google Shopping poznanie jego cech i zwiększa skuteczność reklamy. Znając



Znając szczegółowy opis Google może przygotować obszerne informacje o produkcie

kupującym jego odnalezienie, a sprzedającym poprawia widoczność ich przedmiotów w Google Shopping.

Gwałtowny rozwój handlu internetowego sprawia, że prawidłowa identyfikacja produktu nabiera kluczowego zna-

Już teraz właściciele sklepów powinni rozpocząć uzupełnianie numerów GTIN w plikach z listami produktów, które wysyłają do Google.

szczełowy opis Google może przygotować obszerne informacje o produkcie. Oznaczenie numerem GTIN produktu przyspiesza proces wyszukiwania, ułatwia

czenia. W handlu online kod kreskowy wymagany jest również przez serwisy aukcyjne i wyszukiwarki np. eBay, Amazon, iTunes i Google, a użycie numeru GTIN



Wprowadzenie produktu oznaczonego numerem GTIN umożliwia pracownikom Google Shopping poznanie cech produktu i zwiększa skuteczność reklamy

premiowane jest w wynikach wyszukiwania. Sprzedawcy, którzy oznakowali już swoje produkty prawidłowym numerem GTIN, prezentując je w Google Shopping zauważyli, że współczynniki konwersji (informacja, o tym jaka część internautów odwiedzających stronę www np. zarejestrowała się, wypełniła formularz kontaktowy, dokonała zakupu itp.) wzrosły nawet o 20%.

Wykorzystanie numeru GTIN w internetowym opisie produktów oznacza:

- wyższy współczynnik klikalności
- większy zwrot wydatków na reklamy
- obniżenie współczynnika odrzuceń
- skuteczniejsze pozycjonowanie w wyszukiwarkach.

Fundacja GS1 Polska

Zdaniem dr inż. Elżbiety Hałas, członka zarządu GS1 Polska/CEO już teraz właściciele sklepów powinni rozpocząć uzupełnianie numerów GTIN w plikach z listami produktów, które wysyłają do Google. W razie wątpliwości (np. czy produkt ma numer GTIN przypisany przez producenta) mogą skorzystać z pomocy konsultantów GS1 Polska oraz narzędzi oferowanych przez GS1: gepir.pl oraz produktywsieci.gs1.pl.

Jako organizacja krajowa Fundacja GS1 Polska zarządza Systemem GS1 w Polsce i wspiera jego uczestników w efektywnym wdrażaniu standardów. To jedyna instytucja upoważniona do przyjmowania firm i instytucji z Polski do Systemu GS1 i nadawania im uprawnień do stosowania kodów GS1. Fundacja przydziela w Polsce także numery GTIN. Informacje na temat uczestnictwa i rejestracji w Systemie GS1 uzyskać można w biurze obsługi klienta.

GS1 to neutralna, organizacja non profit, rozwijająca i wdrażająca globalne standardy oraz wspierająca współpracę pomiędzy partnerami handlowymi na całym świecie. GS1 jest najbardziej znane przez kod kreskowy, który przedsiębiorstwa umieszczają na produktach, a następnie skanowany jest w punkcie kasowym.

Globalny Numer Jednostki Handlowej (GTIN – ang. *Global Trade Item Number*) jest jednym z podstawowych identyfikatorów Systemu GS1, służącym do jednoznacznej identyfikacji jednostek handlowych, podlegających wycenieniu, zamówieniu lub fakturowaniu na dowolnym etapie łańcucha dostaw. Stanowi najbardziej rozpowszechniony sposób identyfikacji produktów, a jego struktura gwarantuje unikalność na skalę światową. ◀

KK

20 lat marki Toughbook

Panasonic obchodzi 20 rocznicę istnienia marki Toughbook. W tym czasie firma zdobyła pozycję lidera na rynku wzmocnionych laptopów i tabletów.

Pierwszy, całkowicie wzmocniony laptop Panasonic Toughbook, model CF-25 – wytrzymały na upadek z wysokości do 70 cm, odporny na kurz i wilgoć – trafił na rynek 26 września 1996 r. Urządzenie wyposażone było w ekran 10,4 cali, wodoszczelny touchpad, procesor Intel Pentium 133 MHz i dysk twardy o pojemności 1,35 GB.

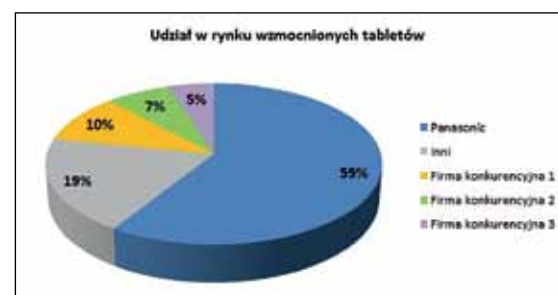
W kolejnych latach firma wprowadziła na rynek m.in. pierwszy i jedyny minikomputer PC z mobilnym ekranem Toughbook CF-07, w pełni wzmocniony palmtop Toughbook CF-P1 czy też pierwszy konwertowany notebook klasy rugged CF-18. Jego ekran można obrócić o 360 stopni, zamieniając notebook w tablet. W 2012 r. Panasonic rozszerzył ofertę o wzmocnione tablety, tworząc kolejną markę o nazwie Toughpad. Obecnie najmniejsze modele Panasonic Toughpad FZ-N1 i FZ-F1 posiadają ekran o przekątnej 4,7 cali i ważą jedynie 277 gramów.

Panasonic jest liderem europejskiego rynku wzmocnionych notebooków i tabletów. W 2015 r. w Europie sprzedano więcej modeli Toughbook i Toughpad niż wzmocnionych urządzeń wszystkich innych marek razem wziętych. Według danych VDC Research, firma uzyskała w aż 66-procentowy udział na europejskim ryn-



Panasonic. Pod tym względem modele Toughbook i Toughpad również osiągnęły wynik na poziomie 7,7 pkt.

– Od początku istnienia marki Toughbook, nasze urządzenia były opracowywa-



ne i udoskonalane zgodnie ze wskazówkami klientów. Dzięki temu od 14 lat jesteśmy liderem rynku w segmencie urządzeń rug-

Coraz więcej firm zdaje sobie sprawę, że wzmocnione i wyspecjalizowane urządzenia oznaczają niezawodne działanie i szybszą pracę.

ku wzmocnionych notebooków i 59-procentowy udział na rynku wzmocnionych tabletów.

Z badań wynika, że użytkownicy sprzętu Panasonic bardzo są zadowoleni z jego użytkowania. W skali od 1 do 10 urządzenia Toughbook i Toughpad uzyskały aż 7,9 pkt. Ankietowani wyrazili gotowość na ponowny zakup urządzenia

ged. Coraz więcej firm zdaje sobie sprawę, że wzmocnione i wyspecjalizowane urządzenia oznaczają niezawodne działanie i szybszą pracę. Spodziewam się, że zainteresowanie tego typu sprzętem będzie dalej rosło – mówi Jacek Wielgus, Partner Account Manager – CEE Region w Panasonic Computer Product Solutions. ◀

MM

Inwestycja w odpowiedni system telematyczny znacząco minimalizuje ryzyko poniesienia kar finansowych. Ponadto daje poczucie bezpieczeństwa zarówno kierowcy, jak i właścicielowi firmy transportowej

Jak telematyka wspiera pracę kierowcy obcojęzycznego?

O trudnościach w znalezieniu polskich kierowców gotowych do podjęcia pracy w zawodzie słyszy się już od dłuższego czasu. Według najnowszego Raportu „Rynek pracy kierowców w Polsce 2016” wynika, że brakuje na nim około 100-110 tysięcy kierowców¹.

To duży problem nie tylko dla samej branży transportowej, ale również dla wszystkich korzystających z jej usług. Jak może wyglądać dobrze działający handel bez płynnych dostaw?

Kierowca zagraniczny

Naturalnym następstwem braku pracowników stało się zatrudnianie kierowców obcojęzycznych, głównie zza naszej wschodniej granicy. Tylko w 2016 r. liczba ukraińskich i białoruskich kierowców zatrudnionych w polskich firmach transportowych podwoiła się w stosunku do roku 2015¹.

Przyjęcie do pracy obcokrajowca stanowi jednak duże wyzwanie dla pracodawcy. Oznacza długotrwałe procedury administracyjne oraz wymóg zalegalizowania

pracownika, można sięgnąć po odpowiedni system telematyczny.

Jak to działa?

Elementem systemu telematycznego powinien być komputer pokładowy dla kierowcy z dostępnymi wersjami językowymi. Przykładem takiego rozwiązania jest urządzenie GBOX® Assist montowane w kabinie ciężarówki. Obecnie posiada cztery wersje językowe: polską, rosyjską, ukraińską i angielską. Dzięki GBOX® Assist obcojęzyczny kierowca ma dostęp do:

- ▶ bieżącej analizy czasu pracy kierowcy z uwzględnieniem obowiązujących przepisów,
- ▶ komunikacji tekstowej ze spedytorem,
- ▶ delegowanych zleceń spedycyjnych,

- ▶ skanowania i przesyłania dokumentów do spedytora.

System telematyczny to także większe poczucie bezpieczeństwa właściciela firmy transportowej. Poza ułatwieniem pracy kierowcy pozwala na lokalizowanie pojazdu wraz z jego parametrami, dzięki czemu przedsiębiorca dokładnie wie, co dzieje się z jego pojazdem. Zdalne pobieranie danych z karty kierowcy bądź tachografu, automatyczne rozliczanie delegacji czy raport przekroczenia granic to dodatkowe funkcje systemu. Niezwykle usprawniają rozliczanie czasu pracy kierowców i dają gwarancję poprawności wyników.

Minimalizacja ryzyka

Zatrudnienie pracowników zagranicznych to z jednej strony rozwiązanie kłopotów, z drugiej strony ryzyko. Niedopełnienie procedur administracyjnych, jak i popełnienie przez kierowcę wykroczeń może wiązać się z nałożeniem na przedsiębiorcę odczuwalnych kar finansowych. Są to kwoty niebagatelne. Potrafią sięgać przeciętnie od 4 do 8 tys. zł. Inwestycja w odpowiedni system telematyczny znacząco minimalizuje ryzyko poniesienia kar finansowych. Ponadto daje poczucie bezpieczeństwa zarówno kierowcy, jak i właścicielowi firmy transportowej. ◀

MM

¹ Źródło: Raport „Rynek pracy kierowców w Polsce 2016”, <http://www.pwc.pl/>

Elementem systemu telematycznego powinien być komputer pokładowy dla kierowcy z dostępnymi wersjami językowymi. Przykładem takiego rozwiązania jest urządzenie GBOX® Assist montowane w kabinie ciężarówki.

pobytu i pracy na terenie Polski. Wielkim kłopotem jest również bariera językowa oraz nieznamość polskich przepisów transportowych. Jednak w tym zakresie zamiast liczyć na szybką adaptację pra-

- ▶ nawigacji z uwzględnieniem atrybutów ciężarowych,
- ▶ informacji o niebezpiecznych parkingach, strefach płatnych, dostępnych w pobliżu stacjach flotowych itp.

Pojemniki do dostaw spożywczych potrzebne od zaraz

Rośnie popularność zakupów produktów spożywczych przez internet. W odpowiedzi na statystyki zmienia się podejście dużych sieci handlowych, które jeszcze do niedawna traktowały internet jako skromny dodatek do sprzedaży stacjonarnej. Obok opracowania skutecznej strategii promocyjno-cenowej i portfola produktów, jednym z najważniejszych wyzwań tego rynku jest efektywny kosztowo i operacyjnie system dostarczania zamówień do klienta końcowego.

Jest to tym bardziej ważne, że inwestycje w kanał internetowy prowadzi coraz więcej sieci detalicznych, m.in. Carrefour, Netto, Piotr i Paweł czy Tesco. Prognozuje się, że rynek dostaw spożywczych, na razie skupiony głównie w Warszawie i kilku większych aglomeracjach, będzie się rozwijał na cały kraj. Pytanie – jak szybko przewozić zakupy z jedzeniem, aby w stanie nienaruszonym trafiły do adresata? – nastroża trudności wielu menadżerom logistyki. Ważne przy tym, by użyte do tego celu pojemniki posiadały takie wymiary, aby w jak najbardziej ergonomiczny sposób można było wypełnić nimi furgonetkę przewożącą towar.



Fot. Georg Utz Sp. z o.o.

Pojemnik Nesco oszczędzający powierzchnię



Fot. Georg Utz Sp. z o.o.

Pojemnik oszczędzający powierzchnię do dostarczania żywności do domu klienta

We współpracy z sieciami

Przykładem rozwiązania przeznaczonego do dystrybucji zamówień internetowych i dostaw artykułów spożywczych do domu klienta są plastikowe pojemniki ażurowe firmy Georg Utz. Są one efektem wieloletniego doświadczenia firmy zdobytego m.in. we współpracy z sieciami handlu detalicznego oraz branżą e-commerce w Wielkiej Brytanii, gdzie system dostaw artykułów spożywczych do domu klienta oraz w systemie *click and collect* (odbiór w sklepie) osiągają największe wolumeny.

Wśród najważniejszych zalet tego plastikowego pojemnika obrotowego o wymiarach 600×400×355 mm są: bezpieczeństwo, funkcjonalność i oszczędność miejsca. Reklamówki z artykułami spożywczymi umieszcza się w pojemniku na specjalnych zaczepach, co gwarantuje bezpieczeństwo przewożonej żywności.

Proste rozwiązanie

Wypełnione pojemniki można składować w stosie jeden na drugim, a puste, po obroceniu o 180° ograniczają powierzchnię załadunkową nawet o 85%. Zastosowanie dodatkowo etykiet z kodami kreskowymi umożliwi zarządzanie systemem dystrybucji i pełną kontrolę obiegu pojemników. Produkt ten jest kompatybilny z wózkiem Dollyfix, przeznaczonym do transportu pojemników w magazynie sklepu jako ręczny system komisjonowania. Dodatkowo, wózki można ze sobą łączyć i elastycznie dopasowywać ich ilość do wielkości zamówienia.

Kolejnym rozwiązaniem oferowanym przez firmę Utz sieciom handlowym i wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom dostarczających jedzenie do domów są pojemniki Nesco. Produkt o profilu trapezowym można składować w stosie za pomocą pokrywy albo rozłożonych pałków. Po rozładunku natomiast i złożeniu pałków lub pokrywy, wkłada się jeden w drugi i dzięki temu redukuje pierwotną objętość.



Fot. Georg Utz Sp. z o.o.

Pojemniki e-commerce na wózku Dollyfix



Fot. Georg Utz Sp. z o.o.

Zasady działania pojemników obrotowych Utz

Rozwiązania te są z powodzeniem stosowane w krajach Europy Zachodniej. Warto brać przykład z tych rynków i wykorzystywać sprawdzone i pewne standardy, które zagwarantują dostarczenie towaru w stanie niepodważalnej jakości. ◀



Kierowcy pilnie poszukiwani

W 2004 r. udział Polski w całkowitej pracy przewozowej mierzonej milionami pojazdokilometrów w UE wynosił 7,7%, zaś w 2015 sięgnął 18,8%

Dziś Polska na europejskim rynku jest liderem w międzynarodowych przewozach drogowych. W ostatnich latach w utrzymaniu tej pozycji i dalszym rozwoju sektora barierą stanowi niedobór kierowców zawodowych. Sytuacja ta skłoniła PwC do sporządzenia raportu „Rynek pracy kierowców w Polsce”.

Publikacja została przygotowana we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. A sam raport jest pierwszą dostępną w Polsce kompleksową analizą skali, przyczyn i skutków problemu niedoboru kierowców zawodowych na rynku.

Polska potentatem na drogowym rynku transportowym

Transport drogowy odpowiada za 75% pracy przewozowej w przewozach lądowych na terenie Unii Europejskiej, z czego 25% przewozów międzynarodowych obsługują polscy przedsiębiorcy. Bezpośredni udział sektora transportu i gospodarki magazynowej w PKB wzrósł w latach 2004-2014 z 5,4% do 6,5%. Za 41% całej nadwyżki handlu usługami z zagranicą odpowiada sektor transportu. Praca przewozowa wykonywana przez polskie firmy pomiędzy 2004 a 2014 r. wzrosła o 69%, zaś udział przewozów międzynarodowych realizowanych na trasach zagranicznych oraz pomiędzy Polską a innymi państwami wzrósł z 24,5% do 41,6%.

Według danych Eurostatu roczna liczba tonokilometrów (TKM) na koncie pol-

skich transportowców wzrosła z 102,8 mld w roku 2004 do 261 mld w 2015, co oznacza średnioroczne tempo wzrostu na poziomie 8,8%. Dynamiczny rozwój polskiego transportu potwierdza współczynnik pracy przewozowej wyrażonej w milionach pojazdokilometrów (PKM) – tempo wzrostu wyniosło 5,7% rocznie. W 2004 r. udział Polski w całkowitej pracy przewozowej mierzonej milionami pojazdokilometrów w Unii Europejskiej wynosił 7,7%,

ska stała się potentatem na drogowym rynku transportowym w UE. Wzrostowi znaczenia polskich firm transportowych na europejskim rynku towarzyszyło silnie umiędzynarodowienie ich oferty.

W latach 2004-2015, według danych GUS, systematycznie spadała praca przewozowa wykonywana przez firmy realizujące samochodowy przewóz osób. W 2004 r. wyniosła ona 30,1 mld pasażerokilometrów, a w 2015 tylko 21,5-28,4%

Bezpośredni udział sektora transportu i gospodarki magazynowej w PKB wzrósł w latach 2004-2014 z 5,4% do 6,5%. Za 41% całej nadwyżki handlu usługami z zagranicą odpowiada sektor transportu.

zaś w 2015 sięgnął 18,8%. Udział polskich firm w przewozach dwustronnych wzrósł w latach 2004-2015 z 8,8% do 34,1%. Polscy przewoźnicy wykonują ponad 1/3 wszystkich tego rodzaju przewozów w UE. Z kolei ich udział w rynku przewozów kabotażowych pomiędzy rokiem 2004 a 2015 wzrósł z 4,1% do 36%. W tym czasie Pol-

mniej. Natomiast liczba używanych przez firmy przewozowe autobusów wzrosła o 33% – z 83 tys. do 110 tys. sztuk. Po 2004 r. dynamika zapotrzebowania na kierowców autobusów była znacznie mniejsza, niż na samochody ciężarowe. I ma ona ograniczony wpływ na szacowaną wielkość luki.

W ciągu dziesięciu lat (2005-2015), średnie roczne tempo wzrostu krajowego przewozu rzeczy w pojazdokilometrach wyniosło 3,7%, a przewozów międzynarodowych 11,8%. Tempo wzrostu całkowitych przewozów wynosiło średnio 6,3% rocznie. Od wstąpienia Polski do UE wielkość przewozów międzynarodowych rosła znacznie szybciej niż wielkość przewozów krajowych i były one bardzo silnie skorelowane z polskim PKB.

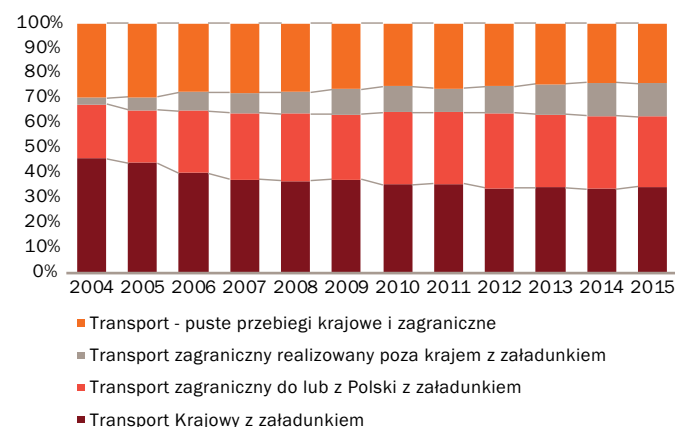
PwC oczekuje, iż w latach 2016-2025 tempo wzrostu krajowego przewozu rzeczy wyniesie około 3,5-4%, a tempo przewozów międzynarodowych około 1,8-2,2% rocznie. W sumie tempo wzrostu przewozu towarów realizowanych przez polskich przedsiębiorców wyniesie około 2,5-3% rocznie. Można założyć, iż w tym samym tempie rosło będzie zapotrzebowanie na kierowców.

Brak kierowców barierą rozwoju

Wzrost wielkości przewozów drogowych w Polsce odbywał się w dużym stopniu dzięki wzrostowi intensywności wykorzystania taboru i zaangażowaniu pracowników. Liczba osób zatrudnionych w branży w latach 2004-2014 wzrosła o 48%, co oznacza średnioroczne tempo wzrostu na poziomie 4%. Intensywność wykorzystania taboru wzrosła o około 12-15%, zaś wzrost intensywności pracy kierowców wyniósł około 20%. Przyjmując, iż w 2004 r. liczba kierowców pracujących w przedsiębiorstwach transportowych w Polsce była bliska optymalnej, można ją traktować jako szacunek skali niedoboru kierowców na polskim rynku na podstawie danych makroekonomicznych. Nasuwa się więc wniosek, że najważniejszą barierą dalszego rozwoju stanowi rosnący brak kierowców wpływający na zapewnienie pełnej obsady załóg.

O tym, że problem się pogłębia, świadczą dane. Dominującą grupą wiekową osób zdobywających prawo jazdy kategorii C oraz C+E są osoby w wieku 25-34 lata, choć jeszcze do 2012 r. dominowali kierowcy w wieku 18-24 lata. Do tego liczba osób, które uzyskały prawo jazdy na samochody ciężarowe spadła z 78 tys. w 2012 do 46 tys. w 2014 r. Wyniki badania wśród przewoźników potwierdzają dane makroekonomiczne i deklaracje pracodawców. Ponad 60% firm ma okresowe, a około 20% stałe problemy z przypisaniem pełnej obsady do planowanych przewozów. Połowa firm transportowych objętych badaniem deklarowała rotację kierowców niższą niż 10% rocznie. 37% zadeklarowało, że zawiera się ona w przedziale 10-30%.

Struktura polskiego transportu samochodowego w latach 2004-2015 - ujęcie procentowe



Co trzeci przewoźnik dysponujący flotą powyżej 50 pojazdów miał rotację większą niż 30% rocznie. Wynik sugeruje dużą rolę relacji interpersonalnych w utrzymaniu zatrudnienia – w większych firmach, gdzie kontakt z przełożonym jest ograniczony, kierowcy łatwiej podejmują decyzję o zmianie pracy. Jednak głównym proble-

mem dla pracodawców jest to, że odejścia z pracy często następują z „dnia na dzień”, co skutkuje problemami z ustalaniem grafik przewozów.

O niedoborze kierowców zawodowych świadczy też to, że aż 72% z nich znajduje pracę w czasie krótszym niż tydzień (wg. GUS średni czas poszukiwania

Udział polskich firm w przewozach dwustronnych wzrósł w latach 2004-2015 z 8,8% do 34,1%. Polscy przewoźnicy wykonują ponad 1/3 wszystkich tego rodzaju przewozów w UE. Ich udział w rynku przewozów kabotażowych w tym czasie wzrósł z 4,1% do 36%.



Najważniejszą, bezpośrednio podawaną przez kierowców przyczyną, dla której chcą zmienić pracę, jest wysokość dochodów – wskazał na nią co drugi ankietowany. Drugą jest tryb pracy, rozumiany jako liczba dni spędzanych w trasie oraz relacja czasu w trasie do czasu spędzanego w domu



W 2004 r. liczba kierowców pracujących w przedsiębiorstwach transportowych w Polsce była bliska optymalnej, można ją traktować jako szacunek skali niedoboru kierowców na polskim rynku na podstawie danych makroekonomicznych

pracy w 2016 r. wynosi około 11 miesięcy). Potwierdzeniem niedoboru jest niezmiennie wysoka pozycja tej grupy wśród najbardziej poszukiwanych pracowników, o czym jest mowa w badaniu Manpower Group „Niedobór Talentów”. W ostatniej jego edycji grupa ta zajmuje piąte miejsce. Bezrobocie związane ze zmianą pracy lub miejsca zamieszkania wśród kierowców pozostaje na znikomym poziomie, a to oznacza zaburzenie równowagi pomiędzy podażą a popytem na pracę. 55% firm jest w stanie znaleźć kierowcę w ciągu tygodnia do miesiąca, co mogłoby być uznane za bardzo dobry wynik przez większość pracodawców z innych branż. Jednak w branży transportowej poszukiwanie pracownika często następuje wtedy, gdy zatrudniony kierowca odchodzi bez uprzedzenia. Relatywnie szybki czas poszukiwania następców nie odpowiada więc na poważne problemy firmy z obsadzeniem zaplanowanych dla zwalnających się kierowców kursów. A jednodniowy przestój samochodu to

bezpośredni koszt około 150 euro. Do tego, w razie nieterminowej realizacji zlecenia może ucierpieć reputacja firmy i zdolność do pozyskiwania kolejnych klientów.

Pogłębianie się niedoboru

Według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) liczba ważnych wydanych uprawnień kategorii C będących w posiadaniu osób do 64. r.ż. wyniosła 1,9 mln. W kategorii C+E utrzymuje się na poziomie 1 mln. Dla kategorii D oraz D+E liczby te wyniosły odpowiednio 327 i 236 tys. Spośród tej grupy należy wyodrębnić kierowców posiadających dodatkowe kwalifikacje pozwalające na wykonywanie zawodu kierowcy.

W oparciu o dane uzyskane z urzędów wojewódzkich PwC szacuje, że w latach 2012-2015 średnio rocznie szkolenia okresowe przeszło około 70-80 tys. kie-

jazdy kategorii C i 31 tys. kategorii C+E. Liczba wydanych uprawnień kategorii D oraz D+E wyniosła odpowiednio około 5 i 3 tys. rocznie.

W tej chwili niedobór kierowców wynosi około 20%, co zgodnie z w.w. danymi, oznacza niedobór na poziomie 100-110 tys. osób, gdy tymczasem w skali europejskiej brakuje około 3,8% kierowców. Jeśli popyt na kierowców samochodów ciężarowych będzie rósł w tempie zbliżonym do tempa wzrostu przewozów towarowych (2,5-3% rocznie do 2025 r.), to do 2025 r. liczba kierowców samochodów ciężarowych powinna wynosić ponad 800 tys., a liczba kierowców zawodowych w przewozach osób i rzeczy łącznie ponad 900 tys.

Roczny napływ nowych kierowców do zawodu nie przekracza 5-7% ich aktualnej liczby. Odejście z zawodu w perspektywie roku planuje około 7% z nich. Odsetek

Dominującą grupą wiekową osób zdobywających prawo jazdy kategorii C i C+E są osoby w wieku 25-34 lata, choć do 2012 r. dominowali kierowcy między 18 a 24 r.ż. Liczba osób, które uzyskały prawo jazdy na samochody ciężarowe spadła z 78 tys. w 2012 do 46 tys. w 2014 r.

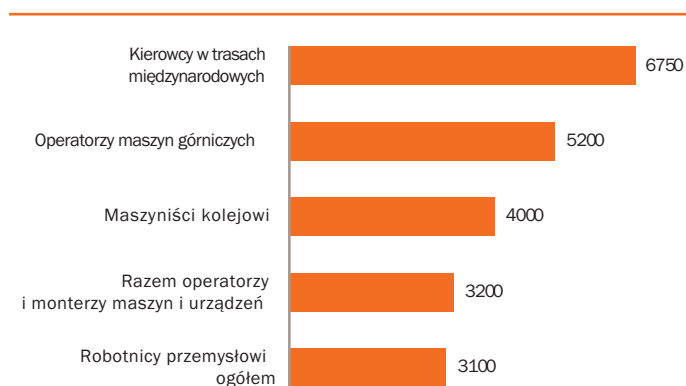
rowców, a kwalifikacje wstępną uzyskało ok. 35 tys. osób. Oznacza to, że aktualny zasób aktywnych kierowców zawodowych w Polsce wynosi około 600-650 tys. osób, z czego około 500-550 tys. stanowią kierowcy samochodów ciężarowych. Liczba wydawanych po raz pierwszy praw jazdy oscyluje wokół 30 tys. rocznie dla kategorii C i 25 tys. dla kategorii C+E, poza 2012 r., gdy w związku ze zmianą przepisów dotyczących egzaminów wydano 47 tys. praw

odejść z zawodu z powodu wieku wynosi średnio około 3% (15 tys.) rocznie. Bilans więc wychodzi na zero i nie będzie można wypełnić powstałej luki. Aby osiągnąć wymagany średnioroczny wzrost liczby kierowców na poziomie 5% (30 tys. osób), liczba uzyskujących uprawnienia C, C+E, D i D+E powinna w najbliższych latach utrzymywać się na poziomie 60 tys.

Co piąty zbadany przez PwC kierowca rozważa obecnie zmianę pracodawcy. Jedną czwartą z nich planuje zrobić to w najbliższym czasie. Planowe odejścia z pracy są także (tak jak deklaracje o chęci zmiany pracodawcy) bardzo silnie skorelowane z poziomem satysfakcji. Średni poziom indeksu zadowolenia z pracy wśród kierowców pragnących zmienić zawód wynosi 38%, natomiast u osób które zamierzają w nim pozostać – 61,5%.

Najważniejszą, bezpośrednio podawaną przez kierowców przyczyną, dla której chcą zmieniać pracę, jest wysokość dochodów – wskazała na nią co drugi ankietowany. Drugą jest tryb pracy, rozumiany w tym raporcie jako liczba dni spędzanych przez kierowcę w trasie oraz relacja czasu w trasie do czasu spędzanego na odpoczynku w domu. Jedna trzecia kierowców zwraca uwagę na regularność wypłat.

Dochód brutto kierowców na tle wybranych zawodów (2014/2015)



Źródło: Analiza PwC

Nowy moduł systemu 4Trans!

*Szybki i prosty
sposób na prawidłowe
rozliczanie delegacji*



- ✓ Automatyzacja rozliczenia delegacji i płacy minimalnej
- ✓ Pobieranie danych z karty kierowcy oraz tachografu, bez względu na to gdzie znajduje się kierowca
- ✓ Pozostały czas jazdy i odpoczynku kierowcy
- ✓ Prosta aplikacja na telefon dostępna w 5 językach: polskim, ukraińskim, rosyjskim, białoruskim oraz angielskim.

*Już od 179 zł miesięcznie
za całą firmę!*



Nieco mniej wskazuje na jakość relacji z pracodawcą. Dla 17% istotna jest forma naliczania wynagrodzenia, tzn. relacja wynagrodzenia podstawowego do świadczeń z tytułu podróży służbowych oraz sposób ich naliczania. Jednocześnie znacznie mniejszy odsetek ankietowanych deklaruje skłonność do zmiany z tego powodu swojego pracodawcy. Możliwość sfinansowania przez pracodawcę szkoleń nie pojawia się często jako czynnik decydujący o atrakcyjności miejsca pracy.

Wpływ na gospodarkę

Pogłębianie się niedoboru kierowców na rynku będzie miało konsekwencje dla przewoźników i gospodarki narodowej. Firmy transportowe nie będą mogły bez zakłóceń realizować zakontraktowanych kursów, nie będą w stanie elastycznie reagować na pojawiające się nagle zamówienia, ani pozwolić sobie na przyjaźniejszy kierowcom tryb pracy.

Najbardziej zależnymi od sprawnego funkcjonowania transportu są usługi magazynowe, które na transport przeznaczają 16,5% wydatków. Inne branże to: handel hurtowy i detaliczny, usługi komunalne, wybrane gałęzie produkcji przemysłowej. Jeśli nie zostaną podjęte działania na rzecz poprawy sytuacji na rynku kierowców zawodowych, transport może stać się jedną z pętli rozwojowych dla rozwoju nie tylko tych branż, ale i społeczno-ekonomicznego Polski.

Usługi transportowe stanowią także istotną część bilansu handlowego Polski. Według danych NBP za 2015 r. dodatnie



saldo wymiany usług transportowych pomiędzy Polską i zagranicą wyniosło 18,7 mld zł, a więc odpowiadają one za 41% całkowitej wartości dodatniego bilansu usług. Ich dodatnie saldo stanowiło większą część salda obrotów bieżących, niż saldo wymiany towarowej, które w 2015 r. wyniosło 9,3 mld zł. Oznacza to, iż pogorszenie warunków rozwoju usług transportu drogowego w Polsce mogłoby w istotny, negatywny sposób wpłynąć na jej bilans płatniczy.

Według danych Eurostatu ponad 80% transportu towarowego w Polsce, w tym eksportu, realizowane jest pojazdami ciężarowymi. Utrudnienia w transporcie drogowym miałyby więc dodatkowy, indukowany negatywny efekt dla bilansu handlowego Polski, przyczyniając się do ograniczenia możliwości wzrostu produkcji przez krajowe firmy. Do tego, według danych Związku Polskiego Leasingu (ZPL) udział ciągników samochodowych, przyczep i naczep oraz pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej > 3,5 t w całkowitej wartości rynku wynosił w 2015 r. 23%. Niedobór kierowców może więc negatywnie wpłynąć również na sytuację tego sektora finansowego oraz branży motoryzacyjnej.

Bariery wejścia do zawodu kierowcy

Osoba zainteresowana podjęciem pracy jako kierowca zawodowy musi spełnić szereg wymagań zawartych w ustawie o kierujących pojazdami oraz ustawie o transporcie drogowym. W ich świetle droga do zawodu kierowcy jest relatywnie długa i kosztowna. Do tego młodzi kierowcy nie są chętnie zatrudniani przez pracodawców do wykonywania odpowiedzialnych zadań ze względu na brak doświadczenia i umiejętności miękkich.

Kandydat na kierowcę zawodowego na wstępie musi spełnić dwa podstawowe warunki: mieć ukończone 18 lat oraz posiadać



PwC uważa za zasadne wprowadzenie kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik do programów publicznych szkół zawodowych dla dorosłych. Mogłoby się to przyczynić do zmiany postrzegania charakteru zawodu kierowcy i zainteresować nim kobiety

prawo jazdy kategorii B. Kolejny krokiem jest uzyskanie prawa jazdy kat. C. Kończący się egzaminem państwowym kurs obejmuje 20h zajęć teoretycznych oraz 30h praktycznych. Kategoria C+E to kolejne 20h teorii oraz 25h jazdy. Całkowity koszt wejścia do zawodu, który należy rozpatrywać w kategoriach inwestycji dla kandydata, może wynieść od około 10 tys. zł dla osoby powyżej 21 r.ż. (dla uzyskania pełni uprawnień może odbyć kurs kwalifikacji wstępnej przyspieszonej) do około 12 tys. zł dla młodszej osoby pełnoletniej (dla uzyskania równoważnych uprawnień musi odbyć kurs kwalifikacji wstępnej). Koszty te znacząco wzrosły od kiedy wprowadzono wymóg uzyskania kwalifikacji wstępnych. Skala wzrostu to około 30-40%, w zależności od tego czy kandydat zdobywa kwalifikację wstępną w trybie przyspieszonym, czy zwykłym. Koszty te wzrosną, gdy kierowca zdecyduje się uzyskać dodatkowe uprawnienia (np. kurs i egzamin na ADR). Długofalowym skutkiem nowych przepisów jest spadek zainteresowania uzyskaniem prawa jazdy kategorii C pomiędzy rokiem 2011 i 2014, sięgający aż 37%.

Koszty dostępu do zawodu w sposób znaczący obniżyć mogą uzyskanie kwalifikacji wstępnej przez młodego kandydata w ramach systemu szkolnictwa zawodowego, w szkole o kierunkowym profilu zawodowym, która przygotowuje do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej. To rozwiązanie alternatywne do kursu na kwalifikację wstępną w ośrodku szkolenia. W listopadzie 2015 r. minister edukacji narodowej podpisała nowelizację rozporządzenia w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego, wprowadzającą zawód kierowcy-mechanika. Podstawa programowa zrównuje okres kształcenia w zawodzie kierowcy-mechanika z odbyciem kursu do kwalifikacji wstępnej, jednak koszt wejścia do zawodu dla absolwentów tego kierunku może zmniejszyć się o ok. 40%.

W roku szkolnym 2016/2017 utworzono 29 klas, z czego 27 w szkołach publicznych. Kłopot jest jednak z zatrudnianiem instruktorów jako nauczycieli, gdyż często nie posiadają oni wykształcenia wyższego, które jest wymagane. Kolejnym wyzwaniem jest zapewnienie odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia zajęć praktycznych. Podstawa programowa zakłada, że zajęcia praktyczne mogą odbywać się m.in. w OSK, ODTJ i przedsiębiorstwach transportowych, jednak korzystanie z oferty ośrodków szkoleniowych wpływa na koszt kształcenia każdego ucznia. Do tego, jako że przeciętny wiek absolwentów szkół zawodowych wynosi 17-18 lat, mało



Najczęstszymi zarzutami wobec młodych kierowców, którzy niedawno uzyskali uprawnienia, jest brak umiejętności ekonomicznej jazdy i prawidłowego manewrowania. Wynika to z istotnych różnic technicznych pomiędzy pojazdami używanymi podczas kursów i w pracy przewozowej

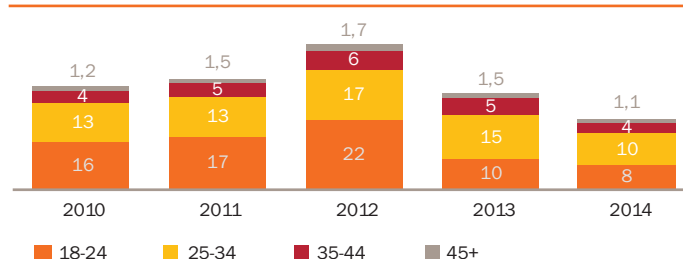
prawdopodobne jest, aby uczeń szkoły zawodowej mógł odbyć szkolenie i przystąpić do egzaminu na prawo jazdy kategorii B, a następnie C i C+E w trakcie nauki. Oznacza to konieczność podjęcia działań

w celu zapewnienia absolwentom możliwości kontynuacji zdobywania uprawnień bezpośrednio po zakończeniu nauki.

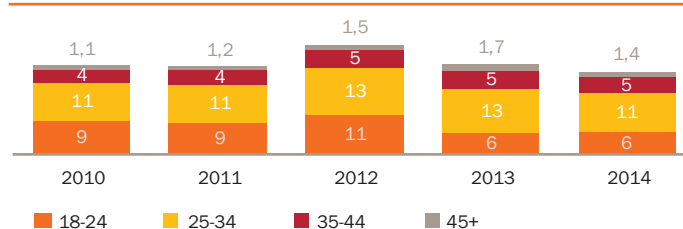
PwC uważa też za zasadne wprowadzenie kształcenia w zawodzie kierowcy-me-

Prawa jazdy

Wydane prawa jazdy kategorii C według grup wiekowych [tys.]



Wydane prawa jazdy kategorii C+E według grup wiekowych [tys.]



Komentarz

- Dominującą grupą wiekową osób zdobywających prawo jazdy kategorii C oraz C+E są kierowcy w wieku 25-34 lata.
- Do 2012 roku, dominowali kierowcy młodszy, w wieku 18-24 lat.
- Liczba kierowców, którzy uzyskali prawo jazdy na samochody ciężarowe spadła z 78 tysięcy w 2012 do 46 tysięcy w 2014 roku.



chanik do programów publicznych szkół zawodowych dla dorosłych. Mogłoby się to przyczynić do zmiany postrzegania charakteru zawodu kierowcy i zainteresować nim kobiety – w trakcie badania na 200 przebadanych kierowców była tylko 1 kobieta.

Umiejętności młodych kierowców a potrzeby rynku

W rankingu cech jakich przewoźnicy oczekują od kierowców na pierwszym miejscu

znajduje się posiadanie uprawnień do wykonywania zawodu – wskazało je 65% badanych firm. Dodatkowo uprawnienia (np. ADR, HDS) wskazało niecałe 10% respondentów. Najczęstszymi zarzutami wobec młodych kierowców, którzy niedawno uzyskali uprawnienia, jest brak umiejętności ekonomicznej jazdy oraz prawidłowego manewrowania. Wynika to z istotnych różnic technicznych pomiędzy pojazdami używanymi podczas kursów i na co dzień w pracy przewoźowej.

Aby osiągnąć wymagany średnioroczny wzrost liczby kierowców na poziomie 5% (30 tys. osób), liczba uzyskujących uprawnień C, C+E, D i D+E powinna w najbliższych latach utrzymywać się na poziomie 60 tys.



Wyniki badań wskazują także na problemy z charakterystyką pojazdów używanych podczas szkoleń. Problemem jest rodzaj używanych do szkolenia pojazdów (głównie ciężarówek) średniej wielkości

Pozostałe miejsca wśród oczekiwanych zajmują kompetencje miękkie, które bardzo trudno jest wykształcić i często są wynikiem wieloletniego doświadczenia zawodowego i życiowego, a po części wynikają z uwarunkowań społecznych, w jakich kształtują się młodzi kierowcy.

W raporcie stwierdzono, że w funkcjonującym systemie brakuje ewaluacji prowadzonych szkoleń. Często dostrzegane jest zjawisko niedopasowania ich programu do wyzwań, które w rzeczywistości będą stały przed kierowcami. Do głównych wad szkoleń zaliczono:

- ▶ nadmierną ilość zajęć teoretycznych i zbyt małą liczbę godzin poświęconych na doskonalenie techniki jazdy;
- ▶ prowadzenie zajęć teoretycznych w mało efektywnej formie e-learningu;
- ▶ brak weryfikacji umiejętności praktycznego wykorzystania zdobytej wiedzy teoretycznej;
- ▶ zastępowanie jazd w warunkach specjalnych zajęciami z wykorzystaniem symulatorów;
- ▶ przeprowadzanie zajęć praktycznych „w pomieszczeniu z symulatorem” bez wykorzystywania tego urządzenia;
- ▶ brak nauki ekonomicznej jazdy;
- ▶ brak szkoleń z zakresu umiejętności interpersonalnych.

Podczas nauki uczniowie nie mogą rozwinąć elementów komunikacji oraz rozwiązywać problemów praktycznych spotykanych w pracy kierowcy. Wyniki badań wskazują także na problemy z charakterystyką pojazdów używanych podczas szkoleń. Średni wiek zbadanych pojazdów, na których szkolą się kierowcy wynosi od 5,4 do 6,2 lat. Pozwala on zapoznać się z rzeczywistymi warunkami pracy. Problemem jest natomiast rodzaj używanych do szkolenia pojazdów – głównie ciężarówek średniej wielkości.

Do dyspozycji kierowców, którzy muszą uzyskać kwalifikacje wstępne oraz odbyć szkolenia okresowe jest obecnie około 800 ośrodków szkolenia kierowców. Jednak, w ramach kwalifikacji wstępnej kierowcy powinni odbyć jazdy w warunkach specjalnych, co mogą uczynić w jednym z 24 Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy (ODTJ). W województwach łódzkim, małopolskim, opolskim, podkarpackim, podlaskim, zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim, według PwC, nie ma takich ośrodków.

Kierowcy z zagranicy

Według danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD) obecnie w Polsce pracuje ponad 20 tys. kierowców

spoza Unii Europejskiej. Są to głównie kierowcy z Ukrainy i Białorusi. Ich liczba w 2016 r. podwoiła się wobec 2015 r. Ze względu na bliskość kulturową Polska jest dla nich pożądanym miejscem pracy. Co więcej, Polska jest aktualnie jednym z największych lub największym europejskim rynkiem pracy dla kierowców spoza Unii. W 2014 r., którego dotyczą najbardziej aktualne dostępne dane europejskie, w całej UE w obiegu było 41600 świadectw, z czego 6800 (16%) używanych było w Polsce. To druga po Hiszpanii (8300 świadectw) najwyższa liczba w UE.

W latach 2012-2015 rocznie szkolenia okresowe przechodziło ok. 70-80 tys. kierowców, a kwalifikację wstępną uzyskało ok. 35 tys. osób. Aktualnie mamy około 600-650 tys. aktywnych kierowców zawodowych. 500-550 tys. to kierowcy samochodów ciężarowych.

Barierą w zatrudnianiu cudzoziemców są długotrwałe procedury administracyjne. Potwierdzeniem spełnienia wszystkich wymagań dla kierowców spoza Unii, którzy wykonują międzynarodowy transport drogowy jest świadectwo kierowcy wydawane przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego na podstawie wniosku pracodawcy. Procedura uzyskania zezwolenia na pracę jest długotrwała i uciążliwa, a czas oczekiwania na zezwolenie w wielu województwach przekracza 4 miesiące. Do tego nie ma możliwości elektronicznej jej realizacji. Z perspektywy pracodawcy pożądane jest też skrócenie procedur zmierzających do uzyskania i przedłużenia obcokrajowcom zezwoleń na pobyt w Polsce.

Postulaty do administracji

PwC postuluje konkretne działania adresowane do poszczególnych interesariuszy. Najwięcej skierowanych jest do administracji, której zaleca stabilizację sytuacji prawnej pracowników wysoko mobilnych na poziomie UE, w tym zminimalizowanie negatywnych dla branży skutków barier administracyjnych związanych z wprowadzeniem przepisów dotyczących krajowych płac minimalnych oraz objęcie kierowców międzynarodowych przepisami o delegowaniu pracowników. Ministerstwu Edukacji Narodowej sugeruje dostosowanie podstawy programowej nauczania zawodu kierowcy do wymogów pracodawców poprzez systematyczną naukę kompetencji miękkich. Poza tym rekomenduje wprowadzenie zawodu kierowcy do doradztwa zawodowego już od szkoły podstawowej; uwzględnienie w subwencji oświatowej wysokich kosztów realizacji kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik, zapewnienie odpowiedniej kadry dla szkół zawodowych prowadzących ten kierunek i dostępu do infrastruktury umożliwiającej odbycie niezbędnych szkoleń; pomoc absolwentom szkół zawodowych kierunku kierowca-mechanik w uzyskaniu dofinansowania umożliwiającego zdobycie kwalifikacji niezbędnych do wykonywania zawodu i/lub analiza możliwości wprowadzenia do podstawy programowej szkół zawodowych przygotowania do uzyskania uprawnień do prowadzenia pojazdów kategorii C+E. Na liście zaleceń jest też: umożliwienie prowadzenia zajęć w szkołach przez specjalistów z przedsiębiorstw lub ośrodków szkolenia nieposiadających uprawnień nauczycielskich a działających na podstawie odrębnych branżowych przepisów; ułatwienie we wprowadzaniu na rynek odpowiednich pomocy dydaktycznych i podręczników; rozważenie



15. Międzynarodowe Targi Dystrybucji, Transportu Materiałów i Przepływu Informacji

14 – 16 marca 2017

Neue Messe Stuttgart, Niemcy

NADAWAĆ KSZTAŁT ZMIANOM

cyfrowo - sieciowo - innowacyjnie



Znów w ramach targów LogiMAT



TradeWorld₂₀₁₇
PLATFORMA DLA NOWOCZESNYCH
PROCESÓW HANDLOWYCH

Rozwiązania dla e-commerce/omnichannel

zamówienia | sklep internetowy | sprzedaż | płatności | oprogramowanie |
intralogistyka | wysyłka | realizacja | zwroty | obsługa posprzedażna

dla handlu i przemysłu

www.tradeworld.de

Informacje i zgłoszenia



Podstawa programowa zrównuje okres kształcenia w zawodzie kierowcy-mechanika w szkole zawodowej z odbyciem kursu do kwalifikacji wstępnej, jednak koszt wejścia do zawodu dla absolwentów tego kierunku może zmniejszyć się o ok. 40%

wprowadzenia kierunku kierowca-mechanik do programów nauczania szkół zawodowych dla dorosłych oraz zapewnienie dla nich odpowiedniego finansowania; wprowadzenie zmian w przepisach regulujących szkolenie i egzaminowanie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, mających na celu dostosowanie warunków szkolenia i programów nauczania do wymagań związanych z potrzebami rynkowymi; wprowadzenie zmian w przepisach regulujących kwalifikację wstępną i szkolenie okresowe w celu dostosowania zajęć i programu do wymagań pracodawców; konieczność utworzenia podległej MIB komórki zbierającej kompleksowo rozproszone dzisiaj informacje na temat rynku transportu w Polsce. Brak takiego ośrodka utrudnia projektowanie skutecznych rozwiązań problemu.

Inne zalecenia to ułatwienie przez MSWiA i MRPiPS uzyskiwania i przedłużenia obywatelom zgody na pobyt i pracę w Polsce, usprawnienie procedury wydawania wiz dla obywateli państw Europy Wschodniej; wprowadzenie przez MRPiPS zawodu kierowcy na listę kategorii cudzoziemców zwolnionych z przedstawiania testu rynku pracy ze względu na posiadanie kwalifikacji zawodowych pożądanymi dla polskiej gospodarki; wykorzystanie kanałów dyplomatycznych MSZ do pozycjonowania w Kazachstanie Polski jako atrakcyjnego miejsca pracy dla lokalnych kierowców; umożliwienie zdawania egzaminów kwalifikacji zawodowych w językach obcych; dopuszczenie do ruchu w Polsce oraz umożliwienie wykorzystania

w przewozach transgranicznych pojazdów o ponadnormatywnej długości 25,25m (Eurocombi) w celu zwiększenia efektywności pracy kierowców; włączenie się przez MIB w prace Komisji Europejskiej nad warunkami dopuszczenia do ruchu

na drogach UE modelu platooningu, czyli jazdy w kolumnie półautonomicznych pojazdów prowadzonych przez kierowcę o nowym typie kwalifikacji; przedstawienie na poziomie Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu postulatu o konieczności zwiększenia elastyczności czasu pracy w zawodzie kierowcy ze względu na specyficzny charakter przewozów w transporcie międzynarodowym; wprowadzenie w Europie infrastruktury przydrożnej zapewniającej kierowcom komfort i bezpieczeństwo podczas odbywania obowiązkowych przerw w prowadzeniu pojazdu; przeprowadzenie kampanii informacyjnej na temat perspektyw zawodowych, zmierzającej do zmiany wizerunku zawodu kierowcy wśród młodych ludzi i wśród kobiet czy też zmiana zasad poświadczania ubezpieczenia społecznego kierowców na uwzględniające specyfikę ich pracy jako pracowników wysoko mobilnych.

Do przedsiębiorstw i ośrodków szkoleń

Wśród postulatów skierowanych przez PwC do przedsiębiorców transportu drogowego znajdują się: poszerzenie odpowiedzialności zespołów kadrowych o prowadzenie programów zmierzających do utrzymania pracowników; przeprowadzenie szkoleń w zakresie kompetencji miękkich dla spedytorów i personelu mającego bezpośredni kontakt z kierowcami w celu zmniejszenia rotacji; współpraca z zasadniczymi szkołami zawodowymi lub nowymi szkołami branżowymi kształcącymi w zawodzie kierowca-mechanik w zakresie praktyk przygotowujących do pracy; pozycjonowanie się jako mecenas nauki perspektywnego zawodu; ścisłe monitorowanie prac podejmowanych na poziomie UE w zakresie nowych regulacji dotyczących rynku pracy kierowców i ścisła współpraca z organami administracji publicznej w celu wypracowywania wspólnych stanowisk w toku konsultacji nowych rozwiązań europejskich.

Na liście zaleceń przeznaczonych dla ośrodków szkolenia są: podjęcie większej współpracy z pracodawcami branży transportu drogowego rzeczy i osób, w celu uwzględnienia lokalnych potrzeb rynku

Jeśli nie zostaną podjęte działania na rzecz poprawy sytuacji na rynku kierowców zawodowych, transport może stać się jedną z pętli rozwojowych dla rozwoju społeczno-ekonomicznego Polski.

pracy; analiza zapotrzebowania na utworzenie ODTJ w województwach, w których nie funkcjonują; powszechne wprowadzenie możliwości odbywania kursów na kwalifikację wstępną w języku rosyjskim.

Według PwC jedynie wypełnienie wymienionych zaleceń pozwoliłoby powrócić do relacji pracy przewozowej wykonywanej przez sektor i liczby kierowców z roku 2004, w tym skutkowałoby większą efektywnością organizacji pracy przewozowej, możliwością elastycznego reagowania na sytuacje losowe i okresowe wahania liczby zleceń. W związku z niedoborem kierowców zawodowych wynoszącym ponad 100 tys. i przy obecnej liczbie odejść z zawodu liczba osób uzyskujących każdego roku kwalifikację wstępną powinna wynosić około 60 tys. ◀

Opr. **Elżbieta Haber**,
na podstawie raportu
„Rynek pracy kierowców w Polsce”

Solaris i Stadler jednoczą siły

Solaris Bus & Coach S.A. i Stadler będą wspólnie produkować tramwaje na rynek europejski. W tym celu, z dniem 1 stycznia powołano spółkę joint venture pod nazwą Solaris Tram Sp. z o.o.

Solaris Tram będzie budować i lakirować w zakładzie w Środzie Wielkopolskiej pudła tramwajów. Montaż wstępny i końcowy odbywać się będzie w zakładach Solarisa w Wielkopolsce oraz w fabryce Stadler Polska w Siedlcach. Solaris Tram i Stadler Polska będą razem uczestniczyć w przetargach na polskim i europejskim rynku jako konsorcjum, którego liderem będzie Stadler. Po raz pierwszy firmy jako konsorcjum wystąpiły w przetargach na dostawę tramwajów dla Krakowa i Poznania.

Równorzędni partnerzy

Utworzenie spółki Solaris Tram ma wpłynąć na zwiększenie wydajności i umocnienie pozycji rynkowej obu firm, a klienci mają skorzystać z ich wieloletniego doświadczenia i szerokiej wiedzy technicznej. Obecna powierzchnia produkcyjna w Środzie Wielkopolskiej zostanie podwojona. Oznacza to nie tylko utrzymanie istniejących, ale także utworzenie nowych miejsc pracy. Zakład produkcyjny posiada certyfikaty 9001:2015, ISO 14001:2015, DIN 15085-2, ISO DIN 3834-2 i IRIS. Zostały przyznane za wysoką jakość spawania i potwierdzają spełnienie przez zakład najwyższych wymogów dla przemysłu kolejowego. Solaris wnosi do spółki *joint venture* całą swoją wiedzę, doświadczenie i kompetencje w obszarze pojazdów szynowych – zarządzanie, zespół inżynierów, sprzedaż, zakupy oraz serwis posprzedażowy, a także

cały majątek wart kilkadziesiąt milionów złotych, skupiony wokół zakładu spawalniczego w Środzie Wielkopolskiej. Stadler natomiast udostępni technologię, „siłę finansową” i dostęp do nowych rynków.

Nawiązanie bliskiej współpracy i wspólne startowanie w przetargach jako konsorcjum Solaris i Stadler zapowiedziały już we wrześniu 2016 r. W grudniu, podczas konferencji prasowej w Warszawie, właściciele firm, Solange Olszewska i Peter Spuhler, ogłosili kolejny etap współpracy jakim jest założenie przez Solaris Bus &

będzie można spotkać w wielu kolejnych europejskich miastach. Dla Stadlera krok ten stanowi możliwość rozszerzenia dotychczasowej owocnej działalności w Polsce i dalszego umacniania swojej pozycji. Przedsiębiorstwa zyskają również na wzajemnym dzieleniu się wiedzą technologiczną.

– Razem możemy więcej. Przy tego rodzaju współpracy nie ma dla nas lepszego partnera niż Stadler, który jest znanym na całym świecie producentem pojazdów szynowych – powiedziała podczas gru-

Solaris Bus & Coach S.A. i Stadler założyły spółkę joint venture pod nazwą Solaris Tram Sp. z o.o., gdzie występują jako równorzędni partnerzy. Obie firmy mają po 40% udziałów, a pozostałe 20% otrzymał inwestor finansowy.

Coach S.A. i Stadler spółki *joint venture* pod nazwą Solaris Tram Sp. z o.o., którzy występują tu jako równorzędni partnerzy. Obie firmy mają po 40% udziałów w nowej spółce, a pozostałe 20% otrzymał inwestor finansowy.

Na europejskim rynku

Utworzenie przedsięwzięcia *joint venture* wzmocni pozycję obu firm na rynku europejskim. W przyszłości nowe tramwaje

dniowej konferencji prasowej Solange Olszewska, właścicielka i prezes zarządu firmy Solaris Bus & Coach S.A. – *Jesteśmy bardzo zadowoleni, że udało nam się znaleźć tak renomowanego partnera jak Solaris do współpracy w Polsce. Inwestycja w zakład w Środzie Wielkopolskiej jest swego rodzaju deklaracją Stadlera potwierdzającą, że poważnie traktujemy polski rynek, na którym działamy już od dziesięciu lat. Współpracując z Solarisem będziemy mogli zaproponować klientom i pasażerom jeszcze lepsze, wygodniejsze, dostosowane do ich potrzeb rozwiązania* – podkreślił Peter Spuhler, prezes zarządu i właściciel firmy Stadler.

Solaris to europejski producent autobusów, trolejbusów i tramwajów. Od 2009 r. jest obecny na rynku pojazdów szynowych, które dostarczył do Poznania i Olsztyna oraz Jeny i Brunshwiku w Niemczech. Spółka realizuje obecnie kontrakt na dostawę 41 tramwajów do niemieckiego Lipska. Z kolei Stadler Rail to szwajcarski producent pojazdów szynowych. Stadler Polska od 10 lat produkuje pojazdy szynowe w Polsce. Firma współpracuje z ponad 2 tysiącami polskich przedsiębiorstw i jest największym eksporterem pojazdów szynowych w Polsce. ◀

Opr. Elżbieta Haber



Solaris tramwaje dostarczył m.in. do Brunshwiku w Niemczech



Urządzenia zamontowane w pojazdach rejestrują czynności kierowcy z dokładnością do jednej minuty. Jeśli uwzględnimy do tego równoważny system czasu pracy, gdzie można planować czas pracy kierowcy od 0 do 12 godzin, to ręczne tworzenie wymaganej ewidencji jest skomplikowane i bardzo czasochłonne

Program Inelo ułatwia wyliczanie czasu pracy kierowcy

Jednym z podstawowych wymogów pracodawcy wobec pracownika jest prawidłowe sporządzanie ewidencji czasu pracy. Przepisy jednoznacznie nie określają w jakiej formie taka ewidencja ma być sporządzana, jednak istotnym jest by zawarte były w niej informacje takie jak: czas pracy w poszczególnych dobach, praca w niedzielę i święta, informacje o dodatkach za pracę w nadgodzinach, wykazany czas dyżurów czy dodatki za pracę w porze nocnej.

Ponadto na karcie pracy pracownika należy wykazać wszystkie usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy. Na podstawie stwo-

rzonych ewidencji czasu pracy pracodawca jest w stanie wyliczyć wynagrodzenie podstawowe oraz wszystkie dodatki.

Gotowe rozwiązanie

W praktyce wyliczenie wynagrodzenia dla pracowników zatrudnionych na stanowisku innym niż kierowca nie stanowi większego problemu. Czas pracy takiego pracownika jest niejednokrotnie zaokrąglany do pełnych godzin, co w znaczący sposób ułatwia stworzenie karty pracy.



W przypadku zatrudnienia kierowców sprawa nie jest już taka prosta. Urządzenia zamontowane w pojazdach rejestrują czynności kierowcy z dokładnością do jednej minuty. Jeśli uwzględnimy do tego równoważny system czasu pracy, gdzie możemy planować czas pracy kierowcy od 0 do 12 godzin, to ręczne tworzenie wymaganej



Wraz z zakupem modułu Rozliczenia firma Trans-San zdecydowała się na wdrożenie programu

Inelo jest wiodącą na rynku europejskim firmą informatyczną produkującą najwyższej jakości oprogramowanie do analizy i rozliczania czasu pracy kierowców 4Trans, urządzenia do pobierania danych cyfrowych oraz system telematyczny GBOX Assist.



ewidencji jest skomplikowane i bardzo czasochłonne.

W celu optymalnego zaplanowania harmonogramu warto skorzystać z gotowych rozwiązań systemów informatycznych. Istotne jest, aby wybrane narzędzie miało możliwość dostosowania ustawień do naszych zapisów w dokumentach wewnątrzzakładowych oraz było zgodne z obowiązującymi przepisami.

Na polskim rynku dostępnych jest wiele aplikacji różniących się funkcjonalnością, łatwością obsługi czy wreszcie ceną.

Wybór Trans-San

Przed wyborem odpowiedniego oprogramowania stanęła firma Trans-San, która przez długi czas analizowała rynek dostępnych rozwiązań. Firma rozpoczęła działalność transportową w 2000 r. i od samego początku istnienia za główny cel postawiła na świadczenie usług najwyższej jakości. Dzięki stałym inwestycjom w nowoczesną flotę, ich pojazdy spełniają restrykcyjne wymogi europejskie. Firma posiada duże doświadczenie w transporcie międzynarodowym oraz wymagane zezwolenia oraz licencje.

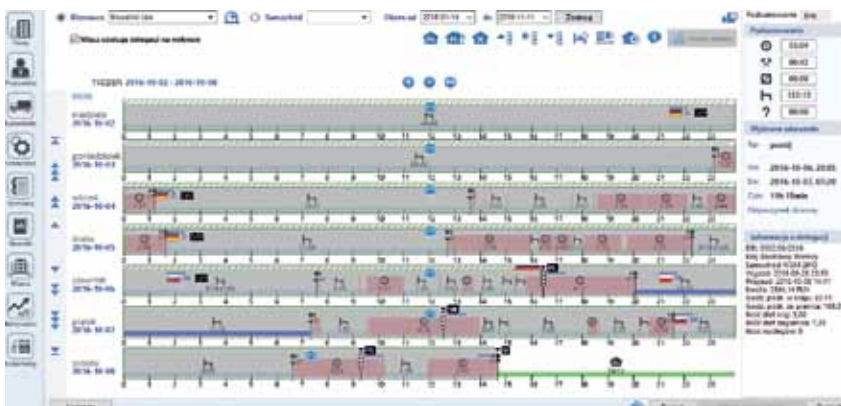
Program 4Trans posiada szereg opcji, które można dostosować do działalności firmy. Istotne jest, żeby wiedzieć jakie ustawienia wybrać by były zgodne z przepisami oraz zapisami w dokumentach wewnątrzzakładowych.

– Pierwszym krokiem było określenie naszych potrzeb i oczekiwań. Główny nacisk kładliśmy na jak najmniej problematyczne generowanie ewidencji czasu pracy oraz sprawne rozliczanie delegacji. Zagłębiając się w zawile przepisy dotyczące rozliczania płacy minimalnej na terytorium innych krajów UE, wahał się pomiędzy zleceniem rozliczania wynagrodzeń firmie zewnętrznej a zakupem gotowego narzędzia. Badając rynek dostępnych programów oraz konsultując rozwiązania zastosowane w zaprzyjaźnionych firmach transportowych skłanialiśmy się ku wyborowi programu od firmy Inelo – tłumaczy Justyna Kowalak koordynator ds. transportu w firmie Trans-San.

Inelo jest wiodącą na rynku europejskim firmą informatyczną produkującą najwyższej jakości oprogramowanie do analizy i rozliczania czasu pracy kierowców 4Trans, urządzenia do pobierania danych cyfrowych oraz system telematyczny GBOX Assist. Aktualnie z przedstawionych powyżej rozwiązań korzysta ponad 10 tysięcy klientów oraz 28 inspekcji z całej Europy.

– Podczas spotkania opiekun handlowy pan Konrad Urban, wykazał się szeroką wiedzą teoretyczną oraz praktyczną. Pre-

zdecydowała się na wdrożenie programu, podczas którego trener Piotr Dajema w przystępny sposób przedstawił jak z niego korzystać. Objasnione zostały zagadnienia związane m.in. z generowaniem ewidencji czasu pracy, rozliczaniem delegacji czy wyliczaniem płacy minimalnej na terytorium Niemiec i Francji. Dodatkowo zasugerowano pewne zmiany w regulaminie pracy oraz umowach z pracownikami, aby były one jak najbardziej korzystne i zgodne z aktualnymi przepisami.



Zakup programu uświadomił firmie Trans-San, że nie tylko nabyła kompleksowe narzędzie do odczytu karty, tworzenia ewidencji czy generowania delegacji. Istotna jest pewność, że to co robi jest zrobione dobrze i wizyta służb kontrolnych nie spowoduje dodatkowego stresu

zentacja nie polegała tylko na pokazaniu programu, ale także zostały objaśnione możliwości aplikacji, które w korzystny

– Transport i cała otoczka wokół niego się zmienia. Dla nas bardzo istotne jest, żeby po zakupie programu 4Trans nasza współpraca z firmą Inelo się nie zakończyła. W sytuacjach niejasnych mamy możliwość skonsultowania problemu z naszym opiekunem lub trenem, który był na wdrożeniu – dodaje Justyna Kowalak.

Zawiłość przepisów i ciągle zmieniające się ich interpretacje wymuszają na przedsiębiorcach regularne dokształcanie się. W celu uniknięcia nieprawidłowości warto jest uczestniczyć w spotkaniach branżowych, na których eksperci z całej Polski dzielą się swoim doświadczeniem oraz szeroką wiedzą.

– Zakup programu uświadomił nam, że nie tylko nabyliśmy kompleksowe narzędzie do odczytu karty, tworzenia ewidencji czy też generowania delegacji. Istotne jest, że mamy pewność, że to co robimy jest zrobione dobrze i ewentualna wizyta służb kontrolnych nie spowoduje dodatkowego stresu, a zaoszczędzony czas możemy spożytkować na inne czynności. Nasza firma działa efektywniej, a co najważniejsze utrzymuje się na rynku mimo ciężkiej sytuacji w branży transportowej – podsumowuje właściciel firmy Trans-San Marcin Cieślak. ◀

**Piotr Dajema,
Specjalista ds. Wdrożeń i Szkoleń**

Więcej niż narzędzie

Program 4Trans posiada szereg opcji, które można dostosować do działalności firmy. Istotne jest, żeby wiedzieć jakie ustawienia wybrać by były zgodne z przepisami oraz zapisami w dokumentach wewnątrzzakładowych. Wraz z zakupem modułu Rozliczenia firma Trans-San

Grudniowe przyspieszenie

8 sierpnia minionego roku, podczas konferencji prasowej, prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Ireneusz Marchel zapowiedział ogłoszenie przetargów do końca 2016 r. za sumę 6,7 mld zł. Urealnione już „przerobienie kontraktów” zaplanowano na 4,3 mld zł. Natomiast kwota wszystkich postępowań opiewać miała na sumę 9,2 mld zł. Deklaracje te wzbudziły pewien sceptycyzm, uzasadniony faktem, że w pierwszej połowie ub. roku PLK zrealizowały inwestycje tylko na nieco ponad 1 mld zł, a kwota postępowań przetargowych wyniosła 2,8 mld zł. Potem jednak nastąpił „jesienny wysyp” i ich całoroczna suma wzrosła do 10 mld zł.

Wartość nowych przetargów na modernizację linii kolejowych w Polsce, ogłoszonych w pierwszych dwóch latach programu inwestycyjnego (2015-2016) wzrosła do 27 mld zł (z planowanych 25 mld zł), co stanowi 40% realizacji KPK. To przyspieszenie możliwe było dzięki przyjęciu zaktualizowanego Krajowego Programu Kolejowego, któremu w pierwotnej wersji zarzucano brak należyście przygotowanych projektów na nową perspektywę unijną, wprowadzenie pakietu ustaw mających na celu uproszczenie procesu przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych oraz październikowej nowelizacji Ustawy o transporcie kolejowym. Pomogła też zgoda Komisji Europejskiej na „fazowanie projektów”. Polega ono na tym, iż w przypadku niewykorzystania części środków danego projektu, można wystąpić do Brukseli z wnioskiem o dofinansowanie drugiej fazy. Do skrócenia cyklu inwestycyjnych i ogólnego przyspieszenia przyczyniły się też zmiany organizacyjne w PKP PLK.

Wysyp przetargów

18 listopada PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ogłosiły, szacowany na pół miliarda złotych, przetarg na modernizację trasy Częstochowa – Zawiercie, ostatniego odcinka Wiedunki – linii nr 1. Inwestycja ta obejmuje wymianę torów i sieci

3 wiadukty i 7 przepustów. Modernizacja istniejących przejazdów kolejowo – drogowych zwiększy poziom bezpieczeństwa. Rozpoczęcie prac planowane jest w 2017 r., natomiast ich zakończenie w 2020 r. Z kolei 28 listopada PLK ogłosiły przetarg na budowę tunelu łączącego Łódź Fabryczną z Łodzią Kaliską i Łodzią Żabieńcem.

Wartość nowych przetargów na modernizację linii kolejowych w Polsce, ogłoszonych w pierwszych dwóch latach programu inwestycyjnego (2015-2016) wzrosła do 27 mld zł (z planowanych 25 mld zł), co stanowi 40% realizacji KPK.

trakcyjnej na 44-kilometrowym odcinku linii kolejowej. Nowe rozjazdy i urządzenia srk zapewnią sprawny przejazd pociągów. W ramach zadania zarządca infrastruktury wyremontuje i przebuduje obiekty inżynierskie – m.in. 20 mostów,

Tunel ten stanowić będzie przedłużenie linii kolejowej z Łodzi Fabrycznej na zachód. Pod miastem rozdzieli się na dwa kierunki: na północ doprowadzi do stacji Łódź Żabieniec, a na południe do stacji Łódź Kaliska. Wybudowanie tunelu umożliwi w Łodzi ruch dalekobieżny północ – południe i wschód – zachód. Budowa tunelu średnicowego to drugi etap projektu pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego”. Pierwszym etapem była budowa tunelu kolejowego na odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna wraz z nowym dworcem kolejowym na stacji Łódź Fabryczna (Wartość kontraktu brutto to 1,75 mld złotych). Prace projektowe i budowlane zaplanowane są w latach 2017 – 2022.

Szczyt „jesiennego wysypu” nastąpił już podczas kalendarzowej zimy. I tak 29 grudnia przedstawiciele PKP PLK oraz spółki Trakcja PRKiL, lidera konsorcjum, podpisali umowę na modernizację 14-kilometrowego odcinka linii Jaworzno-Szczakowa – Trzebinia, leżącego na trasie Katowice – Kraków. Oprócz prac torowych, umowa o wartości 364 mln zł przewiduje także przebudowę 17 wiaduktów i 16 mostów. Inwestycja ta realizowana jest ze środków unijnego funduszu CEF (Connecting Europe Facility). Całkowita szaco-



Szczyt „jesiennego wysypu” nastąpił już podczas kalendarzowej zimy. I tak 29 grudnia przedstawiciele PKP PLK oraz spółki Trakcja PRKiL, lidera konsorcjum, podpisali umowę na modernizację 14-kilometrowego odcinka linii Jaworzno-Szczakowa – Trzebinia, leżącego na trasie Katowice – Kraków

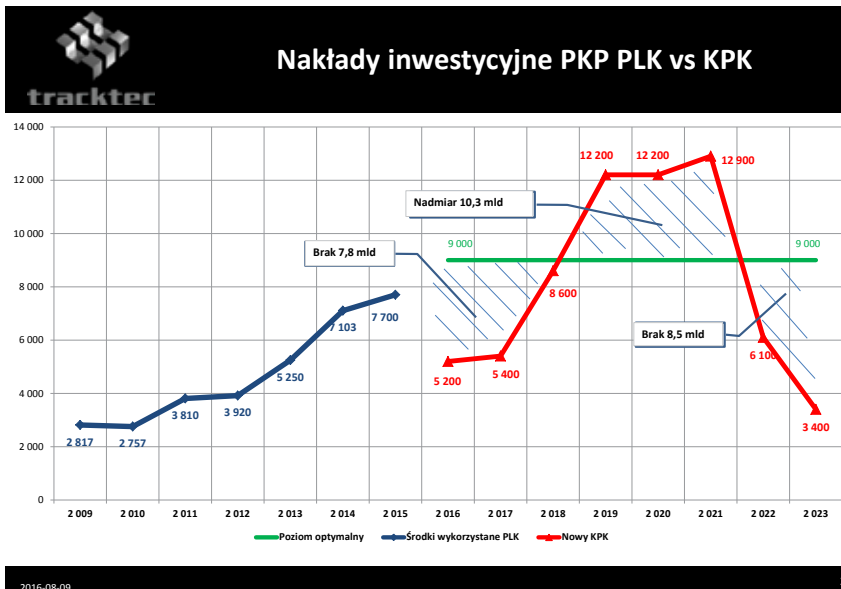
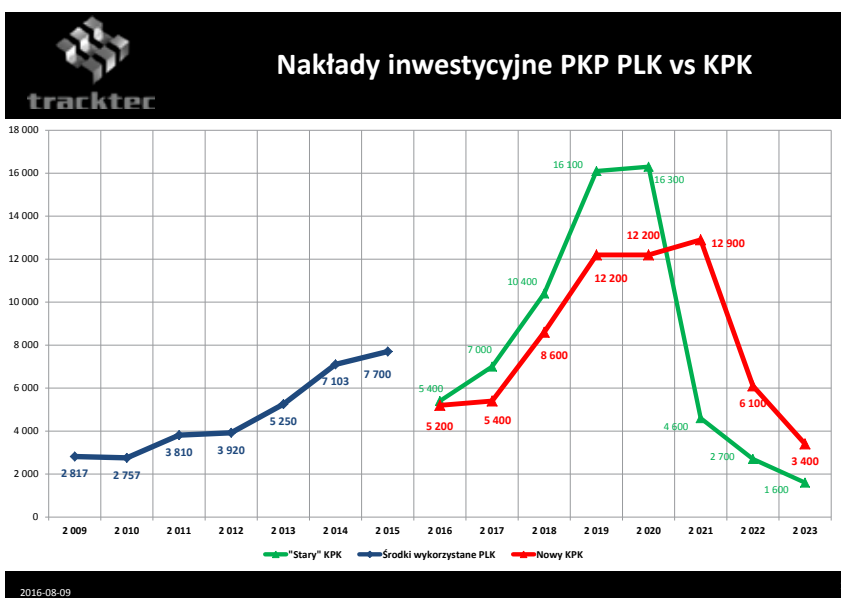
wana wartość projektu Katowice- Kraków, współfinansowanego przez UE, to blisko 2,3 mld zł.

1 mld zł na ERTMS/ETCS

Dzień wcześniej, 28 grudnia, PKP PLK ogłosiła przetarg na modernizację 40-kilometrowej trasy Kędzierzyn Koźle – Opole Groszowice. Wymienione będą tory i sieć trakcyjna, planowana jest przebudowa 27 przejazdów kolejowo – drogowych. Do szybszych podróży dostosowanych zostanie 66 obiektów inżynierskich. PLK wymieni także część urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz rozjazdy. Planowana jest przebudowa nastawni. Linia ta jest częścią międzynarodowego korytarza Bałtyk – Adriatyk, należącego do sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Inwestycja realizowana będzie w ramach większego projektu pn. „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie”, którego szacunkowy koszt w Krajowym Programie Kolejowym (obecnie na liście rezerwowej) wynosi 628,5 mln zł.

„Rzutem na taśmę”, 30 grudnia ogłoszone zostały dwa przetargi o wartości ponad 1 mld zł na budowę infrastruktury systemu ERTMS/ETCS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym/Europejski System Sterowania Pociągami) na 990 km linii kolejowych. Przewidują one zabudowę systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 na linii E20 Kunowice – Terespol (z wyłączeniem węzła warszawskiego) i poziomu 1 na linii C-E20 Łowicz – Łuków oraz poziomu 2 na linii E30 odcinek Podłęża – Rzeszów. Prace obejmą łącznie ok. 990 km linii kolejowych. Do współpracy z systemem przystosowane zostaną także urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Powstaną dwa lokalne centra sterowania (LCS) w Rzepinie i Zbąszynku, a trzy zostaną zmodernizowane (LCS Opalenica, LCS Błonie i LCS Mińsk Mazowiecki). W ramach prac zostaną zabudowane dwa centra sterowania radiowego (RBC) na odcinku Podłęża – Rzeszów oraz jedenaście RBC na odcinku Kunowice – Terespol.

Ogółem do końca roku PKP PLK planowało ogłosić przetargi za 25 mld zł,



a ogłoszono za 27 mld zł, czyli o 2 mld zł więcej niż przewidywano jeszcze w sierpniu 2016 r. W 2017 r. ambitnym celem spółki jest ogłoszenie postępowań przetargowych za kwotę 12 mld zł. – W końcu 2017 r. łączna kwota ogłoszonych przetargów będzie wynosić od 60 do 70% wartości Krajowego Programu Kolejowego – powiedział prezes Ireneusz Merchel podczas uroczystości podpisania umowy na modernizację odcinka Jaworzno-Szczakowa

– Trzebinia. – Rok 2016 był okresem opracowywania studiów wykonalności, 2017 rok będzie okresem rozstrzygnięcia i realizacji projektów, a w latach 2018-2019 w pełni ruszy rynek wykonawczy – dodał.

Mniejsza „górką”

Zaktualizowany Krajowy Program Kolejowy (KPK) zakłada wydanie przez PKP PLK na realizację 222 projektów z listy podstawowej 66,4 mld zł do 2023 r. W 2017 r. – powinno to być 5,4 mld zł, w 2018 r. – 8,6 mld zł, w latach 2019-2020 – po 12,2 mld zł, w 2021 r. – rekordowe 12,9 mld zł, w 2022 r. – 6,1 mld zł i w 2023 r. – 3,4 mld zł. Taki rozkład umożliwił spłaszczenie wydatków planowanych w poprzedniej wersji KPK na lata 2019-2020. „Górkę inwestycyjną” zmniejszono z 17 do 13 mld zł. – Ten poziom oce-

W 2017 r. ambitnym celem spółki jest ogłoszenie postępowań przetargowych za kwotę 12 mld zł. „W końcu 2017 r. łączna kwota ogłoszonych przetargów będzie wynosić od 60 do 70% wartości Krajowego Programu Kolejowego.



Wydatki inwestycyjne w infrastrukturę kolejową w 2017 r. wyniosą ok. 5,7 mld zł, a w 2018 r. przekroczą 10 mld zł. Zmiana finansowania w kolejnych latach spowodowana została opóźnieniem prac związanych z przygotowaniem dokumentacji przedprojektowych i projektowych

niamy jako możliwy do zagospodarowania przez polski rynek, którego chłonność oceniamy na 10 mld zł rocznie – stwierdził, podczas listopadowego Kongresu Kolejowego Andrzej Bittel, odpowiedzialny za kolej podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Można przy tym zakładać, że podane wyżej wielkości ulegną pewnym drobnym korektom. Np. w połowie listopada Ireneusz Marchel – jak podała PAP – poinformował, że wydatki inwestycyjne w infrastrukturę kolejową w 2017 r. wyniosą ok. 5,7 mld zł, a w 2018 r. przekroczą 10 mld zł. Prezes PKP PLK, komentując

na wspomnianym Kongresie Kolejowym nową „rozpiškę” KPK, podkreślił, że zmiana finansowania w kolejnych la-

tach spowodowana została opóźnieniem (przez poprzedni zarząd) prac związanych

z przygotowaniem dokumentacji przedprojektowych i projektowych. – Teraz zadania rozłożone są zgodnie z możliwościami logistycznymi i nie spowodują paraliżu na torach – stwierdził.

Przetargi „po nowemu”

Przyspieszeniu i zarazem urealnieniu procesu inwestycyjnego służyć mają zmiany wprowadzone przez PLK we współpracy z wykonawcami i dostawcami materiałów budowlanych. To m. in. 10% zaliczki na prace (wypłacanej w 1. transzy w systemie Buduj, a w formule Projektuj i Buduj 3% w 1. etapie, 7% po opracowaniu projektu) i 25% płatności na zakup materiałów, liczonych od wartości projektu. Zarządca infrastruktury zaproponował też nowy model kryteriów oceny ofert w postępowaniach przetargowych na roboty budowlane. Oprócz kryterium ceny brutto, któremu przypisano 60%, uwzględniane będą także trzy inne kryteria pozacenowe. To doświadczenie personelu wykonawcy – 10%, termin realizacji inwestycji – 25-30% i tzw. kazus – max 5% w przy-

Rok 2016 był okresem opracowywania studiów wykonalności, 2017 rok będzie okresem rozstrzygnięcia i realizacji projektów, a w latach 2018-2019 w pełni ruszy rynek wykonawczy.

padku nietypowego, skomplikowanego zakresu robót.

Nierozwiązana natomiast pozostaje nadal kwestia wieloletniej umowy na utrzymanie infrastruktury przez PKP PLK. Porozumienie w tej sprawie już ponad rok temu miało być podpisane z ówczesnym Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju. Nadal jednak nie ma w tej kwestii ostatecznych ustaleń między Ministerstwem Finansów i Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa. Andrzej Adamczyk, szef tego ostatniego resortu, pytany przez „Rynek Kolejowy” o aktualny stan prac nad uchwaleniem umowy wieloletniej, udzielił dość enigmatycznej odpowiedzi: – Obecny minister finansów pozytywnie widzi te rozwiązania, ponieważ one są korzystne dla państwa i PKP Polskich Linii Kolejowych. Jeżeli będą propozycje, będziemy o nich komunikować. Nie zwykłem komunikować o działaniach, co do których nie jestem pewien, że zostaną wykonane. Jednak jestem w tym przypadku optymistą i mam nadzieję, że tak będzie. ◀

Franciszek Nietz



„Rzutem na taśmę”, 30 grudnia ogłoszone zostały dwa przetargi o wartości ponad 1 mld zł na budowę infrastruktury systemu ERTMS/ETCS (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym/Europejski System Sterowania Pociągami) na 990 km linii kolejowych

12. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

TRAKO

WWW.TRAKOTARGI.PL

GDAŃSK

26-29.09.2017

PATRONAT HONOROWY
MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GRUPA 

 MTG
MIĘDZYNARODOWE
TARGI GDAŃSKIE SA

WSPÓLORGANIZACJA

BOMBARDIER
the evolution of mobility



KNORR-BREMSE

MEDCOM

pesa **TINES**



WSPÓŁPRACA



PARTNERZY MEDIALNI



Kurier
KOLEJOWY

ITS TECHNIKA
TRANSPORTU SZYNOWEGO

EURAILmag

PGT
POLSKA GAZETA TRANSPORTOWA

Baltic Transport

Hailvolution

TSLbiznes

Eurail
press

NOWY PRZEMYSŁ

wnp.pl

Świat kolei

wpodróży

infotransport.pl
Czasopisma transportowe

Rynek
Infrastruktury

Transport
Publiczny

przeгляд
Infrastruktury

Nowelizacja przepisów prawnych o transporcie drogowym towarów niebezpiecznych 2016/2017

Mająca miejsce w ostatnim półroczu nowelizacja przepisów prawnych o transporcie drogowym towarów niebezpiecznych objęła nie tylko przepisy międzynarodowe zawarte w Umowie ADR¹, ale również przepisy polskie zawarte w ustawach i w rozporządzeniach.

Znowelizowane przepisy Umowy ADR obowiązują od dnia 1 stycznia 2017 r. (z półrocznym okresem przejściowym) i są one efektem cyklicznych zmian dokonywanych co dwa lata na forum Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ). Nowe przepisy polskie są z jednej strony efektem zmian krajowych przepisów dotyczących podatków i gospodarki, a z drugiej są efektem zmian unijnych przepisów dotyczących kategoryzacji, rodzajów i wagi naruszeń w transporcie drogowym oraz warunków dobrej reputacji przewoźników drogowych. Niektóre przepisy obowiązują już od drugiej połowy 2016 r., a inne, zgodnie z planowanymi zmianami, będą obowiązywały od 2017 r. Warto zatem zwrócić uwagę zarówno na ich zakres oraz na terminy ich planowanego wejścia w życie.

Nowy art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych

Od dnia 2 września 2016 r. obowiązuje nowy art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (uptn)², wprowadzony obszerną nowelizacją przepisów dotyczących prawa energetycznego³. Zgodnie z tym przepisem, każdy uczestnik przewozu towarów niebez-

1 Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz. U. z 2015 r., poz. 882).

2 Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1834, z późn. zm.).

3 Ustawa z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1165).

piecznych jest obowiązany zamieścić w wymaganych dokumentach, o których mowa w ustawie oraz odpowiednio w ADR, RID lub ADN, nazwę i adres podmiotu, którego własnością w chwili przekazania osobie wykonującej przewóz towarów jest towar niebezpieczny. Przepis dotyczy wszystkich przewozów drogowych towarów niebezpiecznych, bez względu na sposób przewozu i ilości towarów, w tym bez względu na zwolnienia dotyczące towarów pakowanych w ilościach ograniczonych lub w ilościach wyłączonych oraz bez względu na zwolnienia dotyczące towarów ładowanych w ilościach ograniczonych. Stosowanie tego przepisu może być dodatkowo skomplikowane, ponieważ wymaga ono analizy elementów wykraczających poza warunki przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, jak: W którym dokumencie zamieścić właściciela towarów? W jaki sposób sprawdzać stan własności tego towaru? Jak precyzyjnie ustalić chwilę przekazania towaru do przewozu? Czy kierowca jest osobą wykonującą przewóz drogowy towarów? Jak skutecznie chronić tajemnicę handlową przedsiębiorstwa wobec obowiązku ujawnienia źródła zaopatrzenia?

Warto nadmienić, że niezamieszczenie informacji o właścicielu towaru niebezpiecznego może skutkować nałożeniem na uczestnika przewozu, np. przez funkcjonariusza celnego, kary pieniężnej w wysokości 300 zł, wynikającej z Lp. 1.1. pkt 3 załącznika do uptn, a od dnia 1 stycznia 2017 r. może być dodatkowo kategoryzowane jako bardzo poważne naruszenie wynikające z nowych przepisów unijnych zawartych w rozporządzeniu Komisji UE 2016/403⁴.

4 Rozporządzenie Komisji Europejskiej (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 w odniesieniu do kwalifikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.3.2016, str. 8).



Każdy uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany zamieścić w wymaganych dokumentach, o których mowa w ustawie oraz odpowiednio w ADR, RID lub ADN, nazwę i adres podmiotu, którego własnością w chwili przekazania osobie wykonującej przewóz towarów jest towar niebezpieczny



Małgorzata Wieleba-Walicka

Autorka jest radcą prawnym, legislatorem, doktorantką na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego Akademii Sztuki Wojennej, członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR oraz członkiem wspierającym Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych-DGSA. Związana z branżą TSL od ponad 13 lat, obecnie pracuje w firmie doradczo-szkoleniowej „Buch-Car” w Błoniu.

Przepisy dotyczące egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne

Od dnia 2 września 2016 r. obowiązują również nowe przepisy dotyczące egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne⁵, uwzględniające postulat

nym egzaminie, wprowadzono możliwość udziału tłumacza przysięgłego, jeżeli egzaminowany kierowca nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie egzaminu oraz zrozumienie zasad tego egzaminu a obecność tłumacza nie zakłóci przebiegu egzaminu, określono warunki potwierdzania tożsamości tłumacza

Od dnia 2 września 2016 r. obowiązuje nowy art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (uptn), wprowadzony obszerną nowelizacją przepisów dotyczących prawa energetycznego.

m.in. Stowarzyszenia Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych. Zniesiono obowiązek zgłaszania po raz trzeci danych kursantów, jeżeli ci sami kursanci uczestniczą w kursie ADR i przystępują po nim do planowanego egzaminu, ustalono maksymalną liczbę 25 osób na jed-

⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 lutego 2012 r. w sprawie egzaminów dla kierowców przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 304, z późn. zm.).

cza oraz weryfikacji dokumentu potwierdzającego uprawnienie do wykonywania zawodu tłumacza, a także ustalono, że podczas egzaminu, poza zdającymi, na sali mogą przebywać wyłącznie członkowie Komisji Egzaminacyjnej i tłumacz oraz, że na sali powinno znajdować się oddzielne stanowisko pracy dla Komisji, a każdy zdający powinien mieć zapewnione warunki umożliwiające samodzielną pracę. Doprecyzowano również sposób składania podpisu przez zdających na formularzu

zgłoszeniowym oraz wymagania dotyczące fotografii kierowców (wizerunek osoby w pozycji frontalnej).

Przepisy dotyczące transportu drogowego

W dniu 15 grudnia 2016 r. weszły w życie nowe przepisy dotyczące transportu drogowego⁶. Przepisy te precyzują wymagania w zakresie posiadania dobrej reputacji przewoźnika drogowego oraz zarządzają-

⁶ Ustawa z dnia 4 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1935).



Niezamieszczenie informacji o właścicielu towaru niebezpiecznego może skutkować nałożeniem na uczestnika przewozu, np. przez funkcjonariusza celnego, kary pieniężnej w wysokości 300 zł, wynikającej z Lp. 1.1. pkt 3 załącznika do uptn

www. **BUCH - CAR** .pl

e-mail: buch-car@buch-car.pl

05-870 Błonie ul. Sochaczewska 38

Czekamy na Państwa kontakt

tel.: 22 725 31 79

ADR

Kompleksowe doradztwo prawne, w tym ADR i DGSA dla branży TSL
Pomoc w postępowaniach kontrolnych i pokontrolnych
Szkolenia dla kierowców i centrów logistycznych
Nowoczesne metody mocowania ładunków
Szkolenia z nowelizacji przepisów



Sklep firmowy:
ul. Warszawska 12a
tel./fax: 22 725 42 54



Fot. TSL

Znowelizowane przepisy przewidują możliwość cofania wypisów z licencji wspólnotowych i możliwość zawieszania wydawania dodatkowych wypisów z tych licencji w przypadku popełnienia bardzo poważnych lub najpoważniejszych naruszeń przepisów prawa wspólnotowego w transporcie drogowym

Zniesiono obowiązek zgłaszania po raz trzeci danych kursantów, jeżeli ci sami kursanci uczestniczą w kursie ADR i przystępują po nim do planowanego egzaminu, ustalono maksymalną liczbę 25 osób na jednym egzaminie, wprowadzono możliwość udziału tłumacza przysięgłego.

cego transportem, a także wprowadzają nowe postępowanie w przedmiocie oceny tej reputacji, z możliwością zawieszania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego na czas stosowania środków rehabilitacyjnych. Posiadanie dobrej reputacji zostało uzależnione od kategoryzacji, rodzaju i wagi naruszeń prawa wspólnotowego w transporcie drogowym, określanych jako najpoważniejsze naruszenia, bardzo poważne lub poważne naruszenia, wskazane w ww. rozporządze-

niu Komisji UE 2016/403. W odniesieniu do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych grupy naruszeń przepisów prawa wspólnotowego określa tabela zawarta w załączniku I pkt 9 ww. rozporządzenia.

Znowelizowane przepisy przewidują również możliwość cofania wypisów z licencji wspólnotowych oraz możliwość zawieszania wydawania dodatkowych wypisów z tych licencji w przypadku popełnienia bardzo poważnych lub najpoważniejszych naruszeń przepisów prawa

wspólnotowego w transporcie drogowym. Opisana nowelizacja wprowadza również z dniem 30 listopada 2017 r. nowy Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), składający się z trzech ewidencji: przedsiębiorców posiadających zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, poważnych naruszeń oraz osób, które zostały uznane za niezdolne do kierowania operacjami transportowymi przedsiębiorcy do czasu przywrócenia dobrej reputacji.

Wykaz paliw ciekłych

Od dnia 16 grudnia 2016 r., na skutek ww. nowelizacji przepisów dotyczących prawa energetycznego, wprowadzono wykaz paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji, oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących⁷. Wykaz ten oparty jest o kody CN i obejmuje np. półprodukty rafineryjne, benzyny silnikowe, benzyny lotnicze, oleje napędowe i oleje opałowe. Ww. data, 16 grudnia 2016 r., jest również początkiem biegu wielu terminów na dokonanie odpowiednich zmian i uzupełnień w posiadanych już koncesjach lub na złożenie wniosków o wydanie nowych koncesji.

Znowelizowane przepisy Umowy ADR

Od dnia 1 stycznia 2017 r. obowiązują znowelizowane przepisy Umowy ADR. Zmia-

⁷ Rozporządzenie Ministra Energii z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie szczegółowego wykazu paliw ciekłych, których wytwarzanie, magazynowanie lub przeładunek, przesyłanie lub dystrybucja, obrót, w tym obrót z zagranicą, wymaga koncesji, oraz których przywóz wymaga wpisu do rejestru podmiotów przywożących (Dz. U. z 2016 r., poz. 2039).

Nr	Podstawa prawna	Rodzaj naruszenia	Poziom przewinienia		
			NN	BPN	PN
1	Sekcja 1.1 załącznika 1 do dyrektywy 2008/68/WE	Transport towarów niebezpiecznych, których transport jest zakazany.	×		
2		Transport towarów niebezpiecznych w sposób zakazany lub przy użyciu niezatwierdzonych środków zabezpieczających, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłoby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.	×		
3		Transport towarów niebezpiecznych bez oznaczenia ich w pojeździe jako towarów niebezpiecznych, tym samym stanowiący zagrożenie życia lub środowiska w takim stopniu, że prowadziłoby to do podjęcia decyzji o unieruchomieniu pojazdu.	×		
4		Brak odpowiedniej informacji o przewożonej substancji pozwalającej na określenie poziomu wagi wykroczenia (np. brak numeru UN, właściwej nazwy ładunku, grupy pakowania).		×	
5		Kierowca nie posiada ważnego świadectwa przyszkolenia zawodowego.		×	
6		W wyposażeniu pojazdu nie ma wymaganych nadających się do użycia gaśnic.			×
7		W pojeździe nie ma wyposażenia wymaganego w ADR lub pisemnych instrukcjach.			×

ny wchodzące w życie w tym roku dotyczą w szczególności:

- pisemnych instrukcji dla załogi pojazdu;
- zwolnień dla paliw płynnych i gazów, służących do zasilania pojazdów i ich wyposażenia;
- konstrukcji pojazdów przewożących towary niebezpieczne, w tym pojazdów zasilanych gazem ziemnym skroplonym lub sprężonym;
- sygnalizowania zagrożeń (oznakowania i umieszczanie nalepek ostrzegawczych);
- klasyfikacji towarów niebezpiecznych oraz
- przeprowadzania egzaminów dla kierowców i doradców ds. bezpieczeństwa (DGSA).

Monitorowanie przewozu drogowego towarów wykonywanego na terytorium Polski

Od dnia 1 stycznia 2017 r. planowano wejście w życie nowych przepisów dotyczących monitorowania przewozu drogowego towarów wykonywanego na terytorium Polski. Obecnie projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów znajduje się na etapie opiniowania i opublikowany jest na stronie internetowej RCL: (<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12291959>). Projektowany system monitorowania jest to zespół czynności polegających na gromadzeniu, przetwarzaniu i analizowaniu danych o przewozie towarów oraz kontrola wypełniania obowiązków w tym zakresie. Natomiast środki techniczne służące monitorowaniu to elektroniczny rejestr, lokalizator zainstalowany w środku transportu oraz system komunikacyjno-monitorujący. Zgłaszanie planowane jest poprzez numer referencyjny przed rozpoczęciem transportu lub wjazdu do Polski przez podmiot wysyłający, jeżeli początek transportu jest na terytorium Polski lub przez podmiot odbierający, jeżeli transport rozpoczyna się w innym państwie członkowskim UE lub na terytorium państwa trzeciego.

1 stycznia 2017 r. planowano wejście w życie nowych przepisów dotyczących monitorowania przewozu drogowego towarów wykonywanego na terytorium Polski. Obecnie projekt ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów znajduje się na etapie opiniowania.

15 grudnia 2016 r. weszły w życie nowe przepisy dotyczące transportu drogowego. Precyzują one wymagania w zakresie posiadania dobrej reputacji przewoźnika drogowego i zarządzającego transportem oraz wprowadzają nowe postępowanie w przedmiocie oceny tej reputacji.



1 stycznia planowano wejście w życie nowych przepisów dotyczących prowadzenia szkoleń w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Obecnie projekt rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych znajduje się w konsultacjach publicznych

Przewidywane kary za naruszenia przepisów ustawy są bardzo wysokie i wynoszą: 5000 zł, 10000 zł, 20000 zł a nawet 46% wartości netto przewożonego towaru. Również bardzo wysokie są projektowane opłaty za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środków transportu lub towarów w sytuacji stwierdzonych naruszeń, bowiem są to stawki kwotowe uzależnione od dmc środka transportu. W przewozie drogowym towarów niebezpiecznych kary te są najwyższe i wynoszą: 1508 zł za usunięcie środka transportu oraz 196 zł za dobę ww. strzeżenia oraz przechowywania.

Prowadzenie szkoleń w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych

Od dnia 1 stycznia 2017 r. planowano również wejście w życie nowych przepisów dotyczących prowadzenia szkoleń w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Obecnie projekt rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych⁸ znajduje się nadal w konsultacjach publicznych i opublikowany jest na stronie internetowej RCL (<https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12287957>). Projekt wprowadza nowe wymagania dotyczące sali wykładowej, tj. min. 20 m² powierzchni, wyposażenie w stoliki i miejsca siedzące dla każdego kursanta, oświetlenie, ogrzewanie, plansze, filmy oraz prezentacje multimedialne. Ustala czas

⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 29 maja 2012 r. w sprawie prowadzenia kursów w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2012 r., poz. 619, z późn. zm.).



Zmiany wynikają nie tylko z nowelizacji przepisów Umowy ADR dokonywanej w każdym roku nieparzystym oraz harmonizacji przepisów w transporcie lądowym, ale również z obszernych nowelizacji przepisów krajowych o zakresie przedmiotowym, wykraczającym poza warunki przewozu towarów niebezpiecznych

trwania kursu dla kursanta jako maksymalnie 8 godzin dziennie, niezależnie od rodzaju kursu, a po każdych 3 godzinach co najmniej 15 minut przerwy. Określa obowiązek prowadzenia ewidencji wydanych zaświadczeń o ukończeniu kursu oraz podpisu wykładowców i kursantów w dzienniku zajęć. Przewiduje zwiększenie liczby godzin ćwiczeń praktycznych dla kierowców na szkoleniu podstawowym w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych wszystkich klas oraz na szkoleniu specjalistycznym w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych w cysternach (2 godziny na 5 kursantów), a także zmniejszenie liczby godzin teoretycznych na tych szkoleniach, odpowiednio z 24 do 18 godzin na szkoleniu podstawowym i z 18 do 14 godzin na ww. szkoleniu specjalistycznym. Nowy program ww. ćwiczeń praktycznych zakłada nabycie przez kierowców umiejętności

w zakresie gaszenia pożarów, udzielania pierwszej pomocy oraz postępowania w razie zaistnienia wypadków lub awarii. Planuje się również doprecyzowanie i ujednoczenie treści ramowego programu kursu doradcy w zakresie części ogólnej oraz specjalistycznej dotyczącej przewozu drogowego.

Obecnie planowane są także zmiany w przepisach prawnych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych na 2018 r.

Warto zauważyć, że obecnie planowane są także zmiany w przepisach prawnych dotyczących przewozu drogowego towarów niebezpiecznych na 2018 r. Przewiduje się bowiem, że okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowied-

nie przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych będą przeprowadzane przez nowe stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, a wprowadzający takie rozwiązanie projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, znajduje się w konsultacjach publicznych i opublikowany jest na stronie internetowej RCL (<http://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12290511>).

Liczba zmian przewyższa lata ubiegłe

Reasumując, należy stwierdzić, że w roku 2016 wprowadzono, a na rok 2017 i 2018 zaprojektowano wiele zmian przepisów prawnych mających zastosowanie do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Liczba tych zmian znacznie przewyższa ubiegłe lata. Zmiany wynikają już nie tylko z nowelizacji przepisów Umowy ADR dokonywanej w każdym roku nieparzystym oraz harmonizacji przepisów w transporcie lądowym, ale również z obszernych nowelizacji przepisów



Posiadanie dobrej reputacji zostało uzależnione od kategoryzacji, rodzaju i wagi naruszeń prawa wspólnotowego w transporcie drogowym, określanych jako najpoważniejsze naruszenia, bardzo poważne lub poważne naruszenia, wskazane w ww. rozporządzeniu Komisji UE 2016/403

krajowych o zakresie przedmiotowym, wykraczającym poza warunki przewozu towarów niebezpiecznych. Zmiany te są wyrazem realizacji krajowej polityki podatkowej i gospodarczej, stąd podmiotem zaangażowanym w procesy legislacyjne jest nie tylko minister właściwy do spraw transportu, ale również inni ministrowie oraz inne podmioty odpowiedzialne za stan finansów publicznych i rozwój gospodarczy Polski.

Do projektowanych zmian krajowych zgłaszanych jest obecnie wiele uwag o charakterze merytorycznym i formalnym oraz prowadzone są konsultacje publiczne, w których aktywnie biorą udział stowarzyszenia związane z przewozem towarów niebezpiecznych. W podjętym procesie tworzenia prawa należy dążyć do stanu, w którym nowe przepisy będą zarówno realizacją postulatów rządowych i pozarządowych, jak również będą realizacją nadrzędnego celu sytemu regulacji prawnych w omawianym zakresie, którym jest zapewnienie bezpieczeństwa przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. ◀

Małgorzata Wieleba-Walicka

Przewoźniku, dbaj o swoją dobrą reputację!

O nowelizacji ustawy o transporcie drogowym z dnia 4 listopada 2016 r. słów kilka.

Polskie przepisy prawa transportowego nieustannie implementują kolejne rozporządzenia (niedawno rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r., uzupełniające klasyfikację poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego) mające uporządkować europejską branżę transportową. Nie inaczej jest z nowelizacją opublikowaną niedawno w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej pod pozycją 1935.



Kamil Kiwior

Tu warto zaznaczyć, że od dnia wejścia w życie tak zwanego pakietu transportowego (dotyczącego zwłaszcza rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009), czyli inaczej rozporządzenia dotyczącego wspólnych zasad wykonywania zawodu przewoźnika drogowego (Dz.U. UE.L.2009.300.51), upłynęło już kilka lat,

a o samej definicji dobrej reputacji wśród polskich przewoźników słyszy się już od dawna.

Dobra reputacja po 15 grudnia 2016 r.

Poprzez nowelizację art. 5 ustawy o transporcie drogowym uściślono kategorię

przestępstw umyślnych, których popełnienie będzie skutkowało niemożnością wykonywania transportu drogowego. Wśród tego katalogu możemy znaleźć zarówno przestępstwa wskazane w Kodeksie Karnym, Kodeksie Spółek Handlowych, czy w ustawach: Prawo upadłościowe, Prawo restrukturyzacyjne czy nawet w ustawach o przeciwdziałaniu narkomanii. Również



Przy samym uzyskiwaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego postanowiono wrócić do znanego już wcześniej schematu – uzyskiwania informacji o niekaralności za przestępstwa bezpośrednio z Krajowego Rejestru Karnego, a nie tak, jak do tej pory, poprzez składanie stosownego oświadczenia pisemnego tychże osób

Fot. Scania

przy samym uzyskiwaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego postanowiono wrócić do znanego już wcześniej schematu – uzyskiwania informacji o niekaralności za przestępstwa

cofnięcia bądź zawieszenia wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej w przypadku wielokrotnego popełnienia poważnego naruszenia w państwie członkowskim. Częstotliwość takich naru-

Poprzez nowelizację art. 5 ustawy o transporcie drogowym uściślono kategorię przestępstw umyślnych, których popełnienie będzie skutkowało niemożnością wykonywania transportu drogowego.

bezpośrednio z Krajowego Rejestru Karnego, a nie tak jak do tej pory – fakultatywnie – poprzez składanie stosownego oświadczenia pisemnego tychże osób. Dopuszczenie się jakiegokolwiek z wymienionych wyżej kategorii przestępstw równoznaczne będzie z wszczęciem postępowania administracyjnego w zakresie spełnienia wymogu dobrej reputacji, a w konsekwencji z brakiem możliwości sprawowania funkcji członka organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzającej spółką jawną, komandytową lub komandytowo-akcyjną czy też osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą. Takie same konsekwencje czekają również przedsiębiorcę oraz zarządzającego transportem w przedsiębiorstwie, z tym jednak, iż wobec tychże osób badana będzie również kwestia braku niekaralności poprzez brak wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej oraz brak kar nałożonych w drodze mandatu za naruszenia określone w Załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, jak również w Załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Zaś przy przeprowadzaniu samego postępowania administracyjnego organ winien przy ocenie wziąć pod uwagę zarówno stosunek ilości stwierdzonych naruszeń do ilości ogółu zatrudnionych kierowców, czy też podjęcie przez przedsiębiorstwo działań zmierzających do zapewnienia właściwej organizacji i dyscypliny pracy, stanu poziomu bezrobocia w danej miejscowości, gminie oraz – zupełną nowość (!!!) – opinię polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej 3 lat, której przedsiębiorca jest członkiem.

Cofnięcie wypisów z licencji wspólnotowej od 15 grudnia 2016 r.

Kolejną sankcją jaka może być zastosowana wobec przewoźnika jest procedura

szesn będzie badana zgodnie z założeniami rozporządzenia (UE) 2016/403, a więc stwierdzenie trzech poważnych naruszeń lub jednego bardzo poważnego będą równoznaczne z otrzymaniem ostrzeżenia o możliwości wszczęcia powyższej procedury. Brak reakcji przewoźnika w okresie jednego roku od otrzymania pierwszego ostrzeżenia, będzie równoznaczny z zastosowaniem jednej z trzech sankcji:

- ▶ cofnięciem na okres 3 miesięcy 20% wypisów z licencji wspólnotowej oraz zawieszeniem wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posia-



Przy przeprowadzaniu samego postępowania administracyjnego organ winien przy ocenie wziąć pod uwagę m.in. – co jest nowością – opinię polskiej organizacji o zasięgu ogólnokrajowym, zrzeszającej przewoźników drogowych, działającej od co najmniej 3 lat, której przedsiębiorca jest członkiem

- dania przez przedsiębiorcę więcej niż 10 wypisów z licencji wspólnotowej;
- ▶ cofnięciem jednego wypisu z licencji wspólnotowej na okres 3 miesięcy oraz

Stwierdzenie trzech poważnych naruszeń lub jednego bardzo poważnego będą równoznaczne z otrzymaniem ostrzeżenia o możliwości wszczęcia powyższej procedury.



Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z 15 grudnia 2016 r. zmieni obecny stan prawny w zakresie zarówno samej procedury legitymowania się przez przewoźników dobrą reputacją, jak i sam przebieg postępowania administracyjnego dotyczącego badania możliwości naruszenia dobrej reputacji

zawieszeniem wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę od 2 do 10 wypisów z licencji wspólnotowej;

- ▶ zawieszeniem wydawania dodatkowych wypisów z licencji wspólnotowej na okres 6 miesięcy – w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę jednego wypisu z licencji wspólnotowej.

W przypadku cofnięcia, przewoźnik zobligowany jest ponadto do zwrócenia tychże wypisów pod sankcją kary pienięż-

W przypadku cofnięcia wypisów, przewoźnik zobligowany jest ponadto do zwrócenia tychże pod sankcją kary pieniężnej w wysokości 1 000 zł, a w przypadku certyfikatu kompetencji zawodowych będzie to dla zarządzającego transportem kwota 500 zł.

tożsamości, kserokopia prawa jazdy czy kserokopia dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy. Nie-

15 grudnia 2016 r. w zdecydowanej większości zmieni obecny stan prawny w zakresie zarówno samej procedury legitymowania się przez przewoźników dobrą reputacją, jak i sam przebieg całego postępowania administracyjnego dotyczącego badania czy dobra reputacja nie została naruszona. Nowelizacja również w całości implementuje rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/403, w zakresie zastosowanych przeliczników, kategorii poważnych i bardzo poważnych naruszeń. Jest to już kolejny element w polskim systemie prawnym mający na celu wyeliminowanie z rynku europejskich przewoźników drogowych świadczonych przez przewoźników dopuszczających się nadużyć przy świadczeniu swoich usług transportowych. Nadużywanie prawa, poprzez dopuszczanie się naruszeń określonych w załącznikach do polskiej ustawy o transporcie, jak również wskazanych w treści i załącznikach do unijnych rozporządzeń, od lat wpływa na zjawisko nieuczciwej konkurencji w środowisku, poprzez chociażby osiągnięcie dodatkowych przychodów będących wynikiem takich działań. Jednak w mojej ocenie, choć zmiany na tej płaszczyźnie obserwujemy już od co najmniej kilku lat, wydaje się, że zarówno poprzez stosowanie coraz nowocześniejszych technologii wskazanych chociażby w rozporządzeniu



Nowelizacja również w całości implementuje rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/403, w zakresie zastosowanych przeliczników, kategorii poważnych i bardzo poważnych naruszeń

nej w wysokości 1 000 zł, a w przypadku certyfikatu kompetencji zawodowych będzie to dla zarządzającego transportem kwota 500 zł. Dopuszczenie się zaś kolejnego bardzo poważnego naruszenia w konsekwencji spowoduje wszczęcie postępowania administracyjnego w zakresie badania spełniania wymogu dobrej reputacji.

Kontrola w zakresie wydanych świadectw kierowcy od 15 grudnia 2016 r.

Organ wydający, czyli Główny Inspektor Transportu Drogowego, uzyskał dodatkowe uprawnienie w zakresie weryfikacji w dowolnym momencie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie kompletu załączników do wniosku o ich wydanie, takich jak kopia licencji wspólnotowej, zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz spełnieniu przez niego wymagań, kserokopia dokumentu

dostarczenie tychże dokumentów będzie równoznaczne z zastosowaniem stosow-

Organ wydający, czyli Główny Inspektor Transportu Drogowego, uzyskał dodatkowe uprawnienie w zakresie weryfikacji w dowolnym momencie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie kompletu załączników do wniosku o ich wydanie.

nych sankcji przewidzianych w ustawie, takich jak cofnięcie świadectwa kierowcy, a nawet cofnięcie wydawania nowych świadectw kierowcy przez okres jednego roku. Zaś za niezwrócenie cofniętego świadectwa przewidziana została również kara pieniężna, podobnie jak w przypadku wypisów z licencji w wysokości 1000 zł.

Podsumowując, ostatnia nowelizacja ustawy o transporcie drogowym z dnia

(UE) 165/2014, jak też poprzez niniejszą nowelizację, krąg tychże przedsiębiorców z pewnością będzie stopniowo ulegał zmniejszeniu. ◀



Kamil Kiwior,
prawnik
Kancelarii
Transportowej
LEGALTRANS



Jeśli ktoś (nadawca) chce zrealizować przewóz rzeczy, to musi przewoźnikowi dostarczyć informacje, w jaki sposób bezpiecznie i zgodnie z prawem przewóz konkretnego ładunku ma być zrealizowany

Fot. iStock

Odpowiedzialność nadawcy za szkody w ładunku powstałe w przewozie nieprawidłowym unieruchomieniem

Wieloletnia obserwacja funkcjonowania branży TSL pozwala postawić tezę, iż przytłaczająca większość szkód w przewozie wynika z nieprawidłowego unieruchomienia ładunków. Najczęściej uszkodzeniu ulegają tzw. ładunki podatne na zgniatanie (nacisk), czyli w praktyce zdecydowana większość wszystkich transportowanych ładunków.

Wynika to z trzech typów błędów generowanych w procesie organizacji przewozu:

- ▶ zgłoszenie nieprawidłowego zapotrzebowania na środki transportowe,
- ▶ zgłoszenie nieprawidłowego zapotrzebowania na środki unieruchamiania ładunków,

- ▶ brak wskazania właściwej metody wykorzystania środków mocujących.

Rodzi się więc pytanie – kto ponosi odpowiedzialność za szkody wynikające z nieprawidłowości unieruchomienia ładunków w przewozie? Inaczej – na kim w łańcuchu przewozowym spoczywa obowiązek doprecyzowania w zleceniu transportowym i/lub liście przewozowym powyższych trzech parametrów?

Z przyczyn dla mnie od lat niewytłumaczalnych, utarło się w środowisku TSL całkowicie niesłuszne przeświadczenie, iż odpowiedzialność za ten typ szkód (wynikających z nieprawidłowości unieruchomienia ładunków) ponosi przewoźnik – co jest w oczywisty sposób niezgodne z treścią zarówno prawa przewozowego, jak i międzynarodowego. W środowisku TSL od czasu ostatniej nowelizacji art. 43 ust. 1 Ustawy prawo przewozowe, pokutuje całkowicie niesłuszny pogląd, iż nadawca może przenieść umownie na przewoźnika odpowiedzialność z tytułu szkód wywołanych nieprawidłowym unieruchomieniem ładunku. W niniejszej publikacji skoncentruję się, co do zasady, na prawie polskim (z nielicznymi wtrąceniami do uregulowań Konwencji CMR).

Źródło niezrozumienia

Istnieją dwa podstawowe źródła niezrozumienia przedmiotowego zagadnienia, które skutkują mylnym przeświadczeniem przedstawicieli branży TSL o odpowiedzialności przewoźnika za szkody wywołane nieprawidłowym unieruchomieniem ładunku. Podstawowym źródłem jest nieznamość dokładnej treści art. 43 ust. 1 i ust. 2 u.p.p. oraz art. 71 ust. 1 pkt.2 u.p.p. w kontekście uregulowań art. 36 ust. 1 pkt. 1 lit b) u.p.p. oraz w kontekście art. 55a ust. 2 u.p.p. Kompilacja treści przedmiotowych uregulowań daje oczywiste wnioski, iż, co do zasady, jedynymi odpowiedzialnymi podmiotami za szkody z tytułu braku unieruchomienia ładunku są: „nadawca” i w niektórych przypadkach (przewozów materiałów niebezpiecznych) „załadowca” działający w imieniu nadawcy.

Zanim dokonam szczegółowej analizy prawnej przytoczonych uregulowań w obszarze przedmiotowego zagadnienia, wcześniej odniosę się do drugiego źródła mylnych wyobrażeń środowiska TSL o rzekomej odpowiedzialności przewoźnika za szkody wynikające z unieruchomienia ładunków. Można w tym miejscu przytoczyć np. „Komentarz Prawo Przewozowe”;



Zgodnie z treścią art. 3 u.p.p., przewoźnik ponosi odpowiedzialność wyłącznie za dostarczenie odpowiednich środków transportowych (zgodnie ze zapotrzebowaniem wyspecyfikowanym przez nadawcę w zleceniu przewozowym) i za nic ponadto



Mariusz Miąsko

Absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego. Prezes Kancelarii Prawnej Viggen Sp. Jawna. Ekspert polskiego oraz europejskiego prawa transportowego. Prezes Logistic Technologies Sp. z o.o. specjalizującej się w organizacji profesjonalnych planów załadunków oraz ich mocowania. Wykonawca ponad 300 audytów naprawczych w firmach transportowych. Autor i pomysłodawca produktów: SILNIK PRAWNY/ dawniej LEXtrans24, Wirtualny Audytor, VTS Project, Koniczyka, Bus Manager +, Symulator rozporządzenia 561. Organizator oraz prelegent wielu konferencji transportowych.

Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2014 r. do art. 3 ust. 2 ustawy, w którym autor wyraża opinię, iż z treści art. 3 u.p.p. wynika, że to na przewoźniku ciąży obowiązek wyboru nie tylko odpowiedniego środka transportowego, ale także właściwego środka mocującego (str. 42 akapit 4 komentarza). Podobna teza została wyartykułowana w podręczniku „Umowa Międzynarodowego przewozu drogowego

realizacji tzw. czynności ładunkowych. Dla przykładu, na str. 181 „Komentarza Prawo Przewozowe” (Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2014 r.) zaprezentowano tezę: – *prawo przewozowe nie rozstrzyga jaki podmiot odpowiedzialny jest za zabezpieczenie przesyłki na czas przewozu (...)*. Pełna zgoda – wprost nie zapisano w prawie przewozowym, iż odpowiedzialność za unieruchomienie ładunku spoczywa na

Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2014 r. do art. 3 ust. 2 ustawy, w którym autor wyraża opinię, iż z treści art. 3 u.p.p. wynika, że to na przewoźniku ciąży obowiązek wyboru nie tylko odpowiedniego środka transportowego, ale także właściwego środka mocującego (str. 42 akapit 4 komentarza). Podobna teza została wyartykułowana w podręczniku „Umowa Międzynarodowego przewozu drogowego

Nadawca może scedować na różne inne podmioty wyłącznie fizyczne wykonanie samych „czynności ładunkowych”, ale w żadnym wypadku ustawodawca nie dopuścił możliwości przeniesienia z nadawcy na przewoźnika odpowiedzialności.

towarów na podstawie CMR” (Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa 2013 r.), gdzie autor twierdzi, iż – *co prawda expressis verbis z treści umowy CMR nie ciąży na przewoźniku obowiązek zabezpieczenia ładunku, ale z ogólnej zasady sprawowania pieczy nad przesyłką wynika odpowiedzialność przewoźnika (str. 229 podręcznika)*. Autorzy przywołanych komentarzy nie stawiają wprost tezy, że za fakt obowiązków „zabezpieczenia ładunku” rozumieją jego unieruchomienie, ale pozostawiają pewnego rodzaju niedomówienie, które powoduje, że czytelnik może odnieść wrażenie, iż to nie na nadawcy, lecz na przewoźniku ciąży obowiązek prawidłowego unieruchomienia ładunku.

Tak więc, źródłem mylnego przeświadczenia na temat odpowiedzialności przewoźników są nawet niektóre komentarze i podręczniki do prawa przewozowego. Dodatkowo przysłowiowej „olii do ognia” dolewają najróżniejsi interpretatorzy treści znowelizowanego art. 43 u.p.p., twierdzący, iż nadawca może w drodze ugody umówić się na przeniesienie odpowiedzialności za szkody będące pochodną

przewoźniku lub na nadawcy. Rzecz jednak w tym, iż autor utożsamia „czynności ładunkowe” z czynnościami unieruchomienia ładunków, ponieważ pisze, że – *przemawia za tym ogólna zasada sprawowania przez przewoźnika pieczy nad przesyłką*. Komentator posuwa się jeszcze dalej twierdząc, na tej samej stronie w akapicie drugim, iż – *nie ma przeszkód by w umowie przewozu strony uzgodniły, że czynności związane z zabezpieczeniem przesyłki będą obciążały nadawcę*.

Zupełnie nie można zgodzić się z tak zaprezentowaną logiką relacji w zakresie odpowiedzialności za szkody wynikające z nieprawidłowego unieruchomienia ładunku, ponieważ sugeruje ona mylnie, iż zasadą jest odpowiedzialność przewoźnika za przedmiotowe szkody, a ewentualnie strony (przewoźnik i nadawca) mogą się umówić, że odpowiedzialność może ponosić nadawca. Tymczasem, zgodnie z aktualnie obowiązującym stanem prawnym jest dokładnie odwrotnie! Zasadą jest, że odpowiedzialność za szkody wynikłe z „czynności ładunkowych” ponosi nadawca, a tylko ewentualnie może powierzyć umownie

wykonanie takich czynności innym podmiotom. Ponadto, w ogóle nie jest tak jak sugerują autorzy przywołanego komentarza, iż nadawca może scedować odpowiedzialność za skutki błędów „czynności ładunkowych”. Zgodnie z treścią art. 43 ust. 1 u.p.p. nadawca może scedować na różne inne podmioty wyłącznie fizyczne wykonanie samych „czynności ładunkowych”, ale w żadnym wypadku ustawodawca nie dopuścił możliwości przeniesienia z nadawcy na przewoźnika odpowiedzialności za skutki takiego działania, co wprost wynika z treści art. 72 ust. 1 pkt. 2) u.p.p., a także szeregu innych przepisów.

Obowiązujący stan prawny na gruncie u.p.p.

Po pierwsze, analizę należy zacząć od art. 3 u.p.p., który stanowi, iż przewoźnik jest zobligowany (a przez to odpowiedzialny) wyłącznie do dostarczenia – *środków transportowych odpowiednich do realizacji danego przewozu* (cytat) – i wbrew opinii niektórych ekspertów i szkoleniowców, przepis ten w ogóle nie nakłada na przewoźnika obowiązku wyboru i dostarczenia odpowiednich środków służących do unieruchomienia jednostek ładunkowych. Nieuprawnione są przywołane już wcześniej opinie komentatorów, z których na podstawie wykładni celowościowej wynika, że środki do unieruchomienia ładunku są jakby częścią składową środków transportowych i z tego tytułu przewoźnik miałby odpowiadać za prawidłowe zabezpieczenie jednostek ładunkowych. Taka nadinterpretacja wynikająca z zastosowania wykładni rozszerzającej treści art. 3



W środowisku TSL od czasu ostatniej nowelizacji art. 43 ust. 1 Ustawy prawo przewozowe, pokutuje całkowicie niesłuszny pogląd, iż nadawca może przenieść umownie na przewoźnika odpowiedzialność z tytułu szkód wywołanych nieprawidłowym unieruchomieniem ładunku



Art. 43 ust. 1 i ust. 2 u.p.p. określa jedynie tylko tyle, że nadawca może umówić się z dowolnym innym podmiotem (załadowcą) na to, że ów podmiot fizycznie wykona „czynności ładunkowe”. Przepis ten nie pozwala natomiast przenieść z nadawcy odpowiedzialności za szkody spowodowane „czynnościami ładunkowymi” na jakiegokolwiek inny podmiot realizujący czynności załadunkowe

jest niedopuszczalna na gruncie paradygmatu wykladni prawa i sprzeczna z doktryną prawoznawstwa, a także sprzeczna z orzecznictwem SN np. III CSK 18/12; III CZP 29/01, III CZP 46/02, I CK 46/02, niepubl., które stanowi, że kategorię

środków transportowych (zgodnie ze zapotrzebowaniem wyspecyfikowanym przez nadawcę w zleceniu przewozowym) i za nic ponadto.

Po drugie, art. 36 ust. 1 pkt. 2 lit. b) stanowi wprost, że „wyłączone z przewo-

o ruchu drogowym stanowi wprost, że – ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia (...) – czyli ma być unieruchomiony. Wynika z tego, że „wyłączone z przewozu” są takie jednostki ładunkowe, które nie zostały prawidłowo unieruchomione. Nasuwa się więc logiczne pytanie: skąd przewoźnik miałby wiedzieć, w jaki sposób unieruchomić nieskończenie wielką ilość najróżniejszych jednostek ładunkowych za pomocą niezliczonej ilości najróżnorodniejszych środków unieruchamiających ładunki i korzystając z różnorodnych metod unieruchamiających?

Odpowiedź jest oczywista – przewoźnik nie może tego wiedzieć. Tak też sądził najwyraźniej ustawodawca, który bardzo racjonalnie wskazał w treści art. 38 ust. 1 u.p.p., iż to – nadawca składa przewoźnikowi list przewozowy (...) lub (przypis) w inny sposób dostarcza informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu (cytat). Prawidłowe wykonanie przewozu wymaga, aby w ogóle nie był on prawnie wyłączony, a więc aby nie był wykonywany z naruszeniem art. 61 ust. 3 prawa o ruchu drogowym i z tego właśnie powodu ustawodawca określił, że to nadawca posiada obowiązek – dostarczenia informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu (cytat). Jest to w pełni logiczne, ponieważ jeśli ktoś (nadawca) chce zrealizować przewóz rzeczy, to musi przewoźnikowi dostarczyć informacje, w jaki sposób bezpiecznie i zgodnie z prawem przewóz konkretnego ładunku ma być zrealizowany.

Po trzecie, z przywołanych powyżej powodów ustawodawca w sposób bardzo słuszny zastrzegł *expressis verbis* w art. 65 ust. 2 u.p.p., iż – przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności jeśli (...) uszkodzenie przesyłki powstało z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub (...) niewywołanych winą przewoźnika (...) (cytat). W istocie praktycznie prawie nigdy, więc przewoźnik nie może ponosić odpowiedzialności za szkody w przewozie, wywołane nieprawidłowym unieruchomieniem ładunku, ponieważ jak już wcześniej wykazałem, to nadawca jest odpowiedzialny za dobór odpowiednich środków transportowych (art. 3 u.p.p.). To on wskazuje przewoźnikowi informacje niezbędne do prawidłowego wykonania przewozu (art. 38 ust. 1 u.p.p.) i to on musi zadbać, aby sposób wykonywania przewozu nie skutkowało jego wyłączeniem z przewozu (art. 36 ust. 1 pkt. 2) lit. b) u.p.p.). Wynika to wprost z treści art. 65 ust. 3 pkt. 1), który stanowi, że – przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za szkody w przewozie (przypis) jeżeli (...)

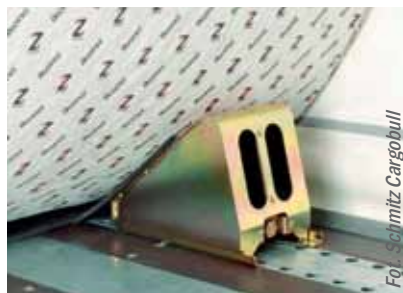
Art. 3 u.p.p. w ogóle nie nakłada na przewoźnika obowiązku wyboru i dostarczenia odpowiednich środków służących do unieruchomienia jednostek ładunkowych.

niedopuszczalne jest nadinterpretowanie treści normy ponad treść faktycznie w niej zawartą. Oznacza to, w tym konkretnym przypadku, że zgodnie z treścią art. 3 u.p.p., przewoźnik ponosi odpowiedzialność wyłącznie za dostarczenie odpowied-

zu” są takie jednostki ładunkowe (rzeczy), których przewóz – spowodowałby naruszenie przepisów określających warunki wykonywania przewozów drogowych (...), przepisów ruchu drogowego (...) (cytat). Natomiast art. 61 ust. 3 Ustawy prawo



Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności za szkody w przewozie, jeżeli (...) uszkodzenie przesyłki powstało co najmniej z (...) przyczyny (...) niezachowania przez nadawcę (...) warunków przewozu



Art. 61 ust. 3 Ustawy prawo o ruchu drogowym stanowi wprost, że ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia (...), czyli ma być unieruchomiony. Wynika z tego, że „wyłączone z przewozu” są takie jednostki ładunkowe, które nie zostały prawidłowo unieruchomione

Za dobór odpowiednich środków transportowych odpowiedzialny jest nadawca (art. 3 u.p.p.). To on wskazuje przewoźnikowi informacje niezbędne do prawidłowego wykonania przewozu i to on musi zadbać, aby sposób wykonywania przewozu nie skutkowało jego wyłączeniem z przewozu.

uszkodzenie przesyłki powstały co najmniej z (...) przyczyn: (...) niezachowania przez nadawcę (...) warunków (przewozu-przypis) (cytat). Wyjątkiem, gdy to przewoźnik mógłby ponieść odpowiedzialność za szkody w przewozie byłby przypadek, w którym dokonał on przeładunku lub załadunku i unieruchomił ładunek w sposób niezgodny z treścią polecenia wydanego przez nadawcę w liście przewozowym lub zleceniu przewozu.

Po czwarte, uwzględniając wszystkie powyższe uregulowania oraz argumenty, ustawodawca w art.: 72 ust. 1 pkt.1) u.p.p. wprost doprecyzował, iż nie przewoźnik, lecz – nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z podania w liście przewozowym lub w innej formie wskazań i oświadczeń (...) nieścisłych, niedostatecznych (...) (cytat). Ustawodawca jeszcze bardziej wypukla odpowiedzialność nadawcy w ust. 2 tego samego artykułu, gdzie wskazuje, że to nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z – nienależytego wykonania czynności ładunkowych (cytat). Jeśli przyjąć, że „czynności ładunkowe” zawierają swym zakresem także unieruchomienie ładunku, to z treści przywołanego przepisu wprost wynika, że nadawca i tylko nadawca ponosi odpowiedzialność za nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie i nie może się tą odpowiedzialnością z nikim „podzielić”, a już na pewno nie z przewoźnikiem.

Po piąte, warto przytoczyć także uregulowanie art. 65 ust. 3 stanowiące, że – przewoźnik jest zwolniony z odpowie-

rzeczy. Z grubsza mówiąc polega ona na tym, że np. przy wykorzystaniu środka transportowego ze stałą zabudową lub lekkiego ładunku na naczepie z certyfikatem L i/lub XL, jednostki ładunkowe muszą przylegać do siebie na skrzyni ładunkowej w taki sposób, że przestrzeń wolna są nie większe niż 7 cm. Wówczas można ocenić, iż jednostki ładunkowe zostały



Gdyby nawet chciał przyjąć niesłuchanie trudną do obrony i sprzeczną z art 72 u.p.p. tezę, że art. 43 ust. 1 przenosi na przewoźnika odpowiedzialność z tytułu błędów doprecyzowania przez nadawcę metodyki wykonania czynności załadunkowych, to przewoźnik musiałby te „czynności ładunkowe” wykonać fizycznie

prawidłowo „rozmięszczone”, co wynika z „Wytycznych KE Odnośnie Europejskiej Dobrej Praktyki w Zakresie Mocowania Ładunków w Transporcie Drogowym” z 2014 r. Ponieważ w praktyce przewoźnik nie ma żadnego wpływu na fizyczne za-

Analiza treści „niesłynnego” art. 43 u.p.p.

Często prezentuje się argument przemawiający za rzekomą odpowiedzialnością przewoźników za szkody wywołane nieprawidłowym unieruchomieniem ładunku. Zgodnie z treścią art. 43, nadawca w drodze umowy może powierzyć wykonanie „czynności ładunkowych” np. przewoźnikowi lub innemu „załadowcy” i zwolnić w ten sposób nadawcę z odpowiedzialności.

Twierdzenie takie argumentuje się w ten sposób, iż zgodnie z treścią art. 43 ust. 2 u.p.p. „inny podmiot” niż nadawca – wykonujący „czynności ładunkowe” jest – obowiązany je wykonać w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego (...) a w szczególności niepowodujący zagroże-

nia bezpieczeństwa ruchu drogowego (...). W tym miejscu należy wyjaśnić kilka elementarnych kwestii.

Po pierwsze, omawiany art. 43 ust. 1 i ust. 2 u.p.p. określa jedynie tylko tyle, że nadawca może umówić się z dowolnym innym podmiotem (załadowcą) na to, że ów podmiot fizycznie wykona „czynności ładunkowe” i że czynności te mają być zrealizowane w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym. Przepis ten nie pozwala natomiast przenieść z nadawcy odpowiedzialności za szkody za „czynności ładunkowe” na jakiegokolwiek inny podmiot realizujący czynności załadunkowe. Tak więc, na mocy art. 43 ust.1 u.p.p., można umówić się, że w imieniu nadawcy czynności załadunkowe będzie wykonywał inny podmiot (co w praktyce ma miejsce w przytłaczającej większości wypadków,

Nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z podania w liście przewozowym lub w innej formie wskazań i oświadczeń (...) nieścisłych, niedostatecznych.

działności (...) jeśli do szkody (przypis) doszło z nieprawidłowego rozmieszczenia rzeczy. Otóż warto wiedzieć, że jednym ze sposobów unieruchomienia ładunku jest metoda tzw.: ścisłego upakowania

ładowania jednostki transportowej, toteż ustawodawca przewidział w art. 72 u.p.p. odpowiedzialność nadawcy za ewentualne nieprawidłowości z tytułu wykonanych „czynności załadunkowych”



Prawidłowe wykonanie przewozu wymaga, aby w ogóle nie był on prawnie wyłączony, a więc aby nie był wykonywany z naruszeniem art. 61 ust. 3 prawa o ruchu drogowym. Z tego właśnie powodu ustawodawca określił, że to nadawca posiada obowiązek dostarczenia informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu

ponieważ ładunek odbywa się najczęściej nie u nadawcy, lecz u producentów, w centrach logistycznych itp.), ale zgodnie z treścią art. 72 ust. 1 pkt. 2), odpowiedzialność za nieprawidłowe wykonanie czynności załadunkowych ponosi nadal nadawca. Można zadać pytanie: dlaczego tak jest?

Otóż wynika to wprost z treści uregulowania art. 47 ust. 1 u.p.p., który stanowi, że – osobę, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu. Pomijając historyczne aspekty przedmiotowego uregulowania, (które do 1995 r. było powiązane z realnym charakterem zawierania umów

przewozu), należy zgodzić się ze stanowiskiem D. Dąbrowskiego, („Prawo Przewozowe. Komentarz”, Wolters Kluwer 2014 r., s. 189 i n.), iż podmiot wydający przesyłkę do przewozu (np.: w centrum logistycznym lub u producenta) nie ma prawa do zmiany zakresu uwarunkowań, wytycznych, wskazówek dotyczących zasad realizacji umowy. Pogląd taki jest słuszny, ponieważ przytoczone uregulowanie pośrednio tłumaczy dlaczego, pomimo że nadawca może umówić się na fizyczne wykonanie „czynności załadunkowych” przez np. przewoźnika lub producenta (załadawcę), to jednak odpowiedzialność za skutki szkód związanych z niedoprecyzowaniem

Rzyzka Zawodowego, co w praktyce raczej nigdy nie występuje, a więc dyskwalifikuje kierowcę jako potencjalnego legalnego załadawcę, co nie wyklucza fizycznego wykonania takiej czynności załadunku w sposób niezgodny z prawem pracy.

Po trzecie, istnieje poważna wątpliwość dotycząca tego, czy ustawodawca w ogóle dopuścił możliwość powierzenia przewoźnikowi czynności związanych z wykonywaniem „czynności załadunkowych”. Otóż, owe czynności załadunkowe może wykonać „nadawca”, „odbiorca” lub „inny podmiot”. Rzecz w tym, że ustawodawca nie użył określenia „przewoźnik”, co jest istotne. Ustawodawca, gdy chce od-

Nadawca i tylko nadawca ponosi odpowiedzialność za nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie i nie może się tą odpowiedzialnością z nikim „podzielić”, a już na pewno nie z przewoźnikiem.

wyboru środków i metod unieruchomienia ładunków będzie ponosił nadal nadawca.

Po drugie, warto zauważyć, że gdyby nawet chcieć przyjąć niesłychanie trudną do obrony i sprzeczną z art 72 u.p.p. tezę, że art. 43 ust. 1 przenosi na przewoźnika odpowiedzialność z tytułu błędów doprecyzowania przez nadawcę metodyki wykonania czynności załadunkowych, to przewoźnik musiałby te „czynności ładunkowe” fizycznie wykonać. W praktyce wiadomo, że w bardzo nielicznych przypadkach (załadunek za pomocą dźwigu HDS) czynności załadunkowe wykonuje kierowca w imieniu pracodawcy. Ponadto, kierowca musiałby jeszcze mieć przedmiotowe czynności uwzględnione w Ocenie

nieść się do instytucji prawnej „przewoźnika”, wówczas za każdym razem wprost pisze w ustawie o „przewoźniku” i ani raz nie zastosował zamiennika w postaci „inny podmiot”. Zgodnie z wynikającymi z prawoznawstwa zasadami racjonalnego ustawodawcy przyjmuje się, iż stosowanie w aktach prawnych odmiennych określeń sugeruje, że mają one zastosowanie do odmiennych podmiotów. Jest to podstawowa zasada prawoznawstwa. Tak więc, można racjonalnie założyć, że określenie „inny podmiot” w ogóle nie ma zastosowania do instytucji „przewoźnika”. Przemawia za takim rozumieniem tej instytucji także treść art. 55a u.p.p. Oznaczałoby to, że przewoźnik nie może w trybie Ustawy prawo przewozowe wykonywać „czynności ładunkowych” (nawet gdyby je wykonał fizycznie), a więc nie ciąży na nim żadne ustawowe obowiązki w zakresie unieruchomienia ładunku. Jest to logiczne, ponieważ w praktyce nie dysponuje żadną wiedzą na temat samego ładunku i jego charakterystyki, opakowania ładunku, podatności na nacisk, gabarytów ładunku itp.).

Aspekty praktyczne

Jako czynny audytor procesów załadunkowych związanych z unieruchomieniem jednostek ładunkowych w transporcie mogą stwierdzić, iż istnieje niezliczona wręcz ilość jednostek ładunkowych, środków unieruchomienia i kompilacji metod unieruchomienia. Zagadnienie to jest samo w sobie odrębnym tematem. Można



Przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności (...) jeśli do szkody doszło z powodu nieprawidłowego rozmieszczenia rzeczy

jednak zasygnalizować, że z uwagi na charakterystykę ładunku przewoźnik nie ma praktycznie żadnych szans, aby samodzielnie wybrać właściwe środki mocujące adekwatne do unieruchomienia w przewozie określonych jednostek ładunkowych. Stąd też, bazując na rozlicznych doświadczeniach audytowych, stawiam tezę, że 99% wszystkich jednostek ładunkowych w Polsce realizowanych jest z naruszeniem normy PN EN 12195-1 określającej warunki unieruchomienia ładunków. Potwierdzają to badania Komisji Europejskiej, z których wynika, iż 25% wszystkich wypadków i zdarzeń drogowych z udziałem ciężarowych środków transportowych jest pochodną braku unieruchomienia ładunku. Nie istnieje coś takiego jak częściowe unieruchomienie ładunku. Ładunek albo jest unieruchomiony (normatywnie), albo w ogóle nie jest unieruchomiony i jest co najwyżej ustateczniony – co jest źródłem większości szkód w przewozie. Prawdłowo (normatywnie) unieruchomiony ładunek uniemożliwia z zasady jego uszkodzenie. Jeśli w trakcie przewozu doszło do uszkodzenia ładunku bez udziału osób/podmiotów trzecich i z przyczyn nie wynikających z właściwości ładunku (ulatniający się gaz w nieszczelnym opakowaniu), to można a priori założyć, że źródłem szkody była wina leżąca po stronie nadawcy, który nieprawidłowo sparametryzował wymagania



Pomimo że nadawca może umówić się na fizyczne wykonanie „czynności załadunkowych” przez np. przewoźnika lub producenta (załadowcę), to jednak odpowiedzialność za skutki szkód związanych z niedoprecyzowaniem wyboru środków i metod unieruchomienia ładunków będzie ponosił nadal nadawca

mające można stosować na różne sposoby, w zależności od charakterystyki jednostek ładunkowych. Charakterystykę tę może znać wyłącznie nadawca lub producent, czyli podmiot, który uczestniczy w formowaniu jednostki ładunkowej. Z tego powodu to na nadawcy ciąży obowiązek niesłuchanie precyzyjnego i szczegółowego określenia w zleceniu transportowym

środka mocowania w postaci pasów mocujących metodą poprzecznego opasania (tzw. „metodą siłową”) jest dopuszczalne w bardzo nielicznych przypadkach! Tymczasem w prawie 100% przypadków nadawcy zalecają w zleceniach transportowych dostarczenie przez przewoźników do załadunków właśnie pasów i wykorzystanie ich za pomocą metody poprzecznego opasania co stanowi bardzo poważny błąd.

Mając na względzie wszystkie powyższe aspekty łatwo jest zrozumieć, dlaczego legislator krajowy wyraźnie oddzielił zagadnienie wykonania czynności ładunkowych od odpowiedzialności za szkody i na gruncie prawa krajowego oraz międzynarodowego wyłączył odpowiedzialność przewoźnika za skutki „czynności ładunkowych”. Nie inaczej przedmiotowe zagadnienie widzi legislator międzynarodowy, który w art. 17 ust. 2 Konwencji CMR uregulował, iż przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności – jeżeli (...) uszkodzenie (...) spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, (...) lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Zagadnienie skutków nieprawidłowości unieruchomienia ładunków na gruncie międzynarodowego prawa przewozowego zostanie poruszone w kolejnym opracowaniu. ◀

Mariusz Miąsko,
prezes Logistic
Technologies Sp. z o.o.

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.).

Osobę, która oddaje przewoźnikowi przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do wykonania wszelkich czynności związanych z zawarciem umowy przewozu.

co do: a) środka transportowego, b) urządzenia unieruchamiającego ładunek, c) metody unieruchomienia ładunku.

Na zakończenie pozwolę sobie zobrażać skalę poruszanej problematyki. Ilość środków unieruchamiających ładunki adekwatnych do zastosowania w odniesieniu do przewozu poszczególnych jednostek ładunkowych jest tak duża, że gdyby obowiązek doprecyzowania w zleceniu transportowym/liście przewozowym nie ciążył na nadawcy, to przewoźnik wysyłając samochód ciężarowy na niemalże każdy załadunek, musiałby zabrać ze sobą taką ilość rodzajów środków unieruchamiających, która spowodowałaby, że na ładunek nie pozostałoby już wolne miejsce na skrzyni ładunkowej. Nawet gdyby przewoźnik tak uczynił, to nadal nie rozwiązuje to problemu, ponieważ te same środki unierucha-

parametrów załadunku i unieruchomienia ładunku w rozbiciu na trzy aspekty: parametryzacja środka transportowego, urządzeń unieruchamiających i metod unieruchomienia. Zakomunikować należy, że parametryzacja ta musi być niesłuchanie precyzyjna i szczegółowa. Przykładowo, można tylko zasygnalizować, że wskazanie w zleceniu transportowym np. dla pasów mocujących współczynnika LC zamiast S TF lub odwrotnie, sugeruje zastosowanie zupełnie innej metody unieruchomienia przy zastosowaniu tego samego urządzenia mocującego (pasa). Oznacza to, że nadawca musi precyzyjnie wskazać parametry środków mocujących, aby przewoźnik wiedział jakie środki ma dostarczyć i czy w ogóle takimi środkami dysponuje.

Ponadto, niejako na marginesie, należy zaanonsować także, że zastosowanie

Spedytor w kartoflach, czyli jego odpowiedzialność

Prowadzenie działalności w zakresie transportu drogowego wymaga od przedsiębiorców posiadania szerokiej wiedzy z różnych obszarów i na takim poziomie, aby mogli sprawnie i bezpiecznie go wykonywać. Wielu przedsiębiorców nie potrafi jednak trafnie ocenić w jakiej roli występują, jaką ponoszą odpowiedzialność i czym ryzykują decydując się na prowadzenie określonej działalności transportowej.

Co decyduje o ponoszonej odpowiedzialności? Jak rozpoznać, czy zawarta umowa jest umową przewozu, czy spedycji? Czy zlecenie przewozów podwykonawcom to spedycja? Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem umownym? Jak ubezpieczać faktyczną odpowiedzialność spedytorów? Na te i inne pytania odpowiem w niniejszej publikacji.

Co decyduje o ponoszonej odpowiedzialności?

Działalność spedycyjna i przewozowa polega na świadczeniu określonych usług. W każdym przypadku rodzaj świadczonych usług wynika z zawartych umów. Zarówno spedytor jak i przewoźnik ponoszą odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie tych umów. Jest to

klasyczna konstrukcja prawna oparta na art. 471 k.c. Czynności wykonywane przez dzisiejszych spedytorów polegają głównie na przyjmowaniu zleceń transportowych, wyszukiwaniu przewoźników i zawieraniu z nimi umów przewozu. Są to czynności, które składają się na tzw. organizację przewozów. Większość z nich nie dysponuje środkami transportu i samodzielnie nie dokonuje przewozów. W środowisku istnieje pogląd, że spedytor ponosi odpowiedzialność wyłącznie za czynności związane z organizowaniem przewozów, a za same przewozy odpowiada przewoźnik. Niestety tak nie jest. To, że spedytorzy nie dokonują przewozów, nie oznacza, że nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe podczas przewozów. Determinantem tej odpowiedzialności jest bowiem umowne zobowiązanie, a nie charakter prowa-



Aby spedytor ponosił odpowiedzialność jak spedytor, z zawartej umowy nie może w żadnym razie wynikać zobowiązanie spedytora do wykonania przewozu lub transportowy charakter usługi przyjętej do wykonania

Zakres ponoszonej odpowiedzialności wynika z umowy zawartej z podmiotem zamawiającym usługę, czyli z jego zleceniodawcą. Jeżeli jest to umowa przewozu, ona kształtuje odpowiedzialność spedytora.



To, że spedytorzy nie dokonują przewozów, nie oznacza, że nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe podczas przewozów. Determinantem tej odpowiedzialności jest bowiem umowne zobowiązanie, a nie charakter prowadzonej działalności, czy też rodzaj wykonywanych czynności faktycznych

dzonej (zarejestrowanej) działalności, czy też rodzaj wykonywanych czynności faktycznych. Zakres ponoszonej odpowiedzialności wynika z umowy zawartej z podmiotem zamawiającym usługę, czyli z jego zleceniodawcą. Jeżeli jest to umowa przewozu, ona kształtuje odpowiedzialność spedytora.

Zatem, w sytuacji, gdy w zawartej z zamawiającym usługę umowie spedytor zobowiązuje się do wykonania przewozu, powinien liczyć się z tym, że wstępuje w stosunek prawny umowy przewozu ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami. Główną jest ponoszenie odpowiedzialności analogicznej do tej, jaką ponoszą zawodowi przewoźnicy drogowi, czyli za wszelkie szkody w przesyłce powstałe w czasie dokonywania przewozu. I nie ma tutaj znaczenia, że spedytor fizycznie nie przewozi towaru, nie ma do tego wymaganych uprawnień, ani polisy OCP – jego odpowiedzialność wyznacza zawarta umowa przewozu. Aby spedytor ponosił odpowiedzialność jak spedytor, z zawartej umowy nie może w żadnym razie wynikać zobowiązanie spedytora do wykonania przewozu lub transportowy charakter usługi przyjętej do wykonania.

Jak rozpoznać, czy zawarta umowa jest umową przewozu, czy spedycji?

Spedytor będzie ponosił odpowiedzialność jak spedytor, jeżeli w zawartej z zamawiającym usługę umowie zobowiąże się do kodeksowego wysłania lub odbioru przesyłki, albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 k.c.). Zgodnie z literaturą prawniczą, wysyłanie przesyłki oznacza sytuację, kiedy spedytor zobowiązuje się, co najmniej do zawarcia umowy przewozu na rachunek zamawiającego usługę (zleceniodawcy), a odbiór przesyłki, kiedy spedytor zobowiązuje się, co najmniej do dokonania czynności prawnych odbiorcy przesyłki w rozumieniu przepisów przewozowych (E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014, również L. Ogiegło, [w:] System prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 909). Za czynności mieszczące się w innych usługach związanych z przewozem uznać można m. in. takie czynności, jak: fachowe poradnictwo, przygotowanie przesyłki do przewozu (opakowanie, odcinanie, ważenie, liczenie, sortowanie), zamówienie środka transportowego, sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, ubezpieczenie przesyłki, dokonanie odprawy celnej, zmiana umowy przewozu, przyjmowanie za wiadomości o nadejściu przesyłki, czasowe przechowanie lub składowanie (T. Szanciło, Przegląd Sądowy, listopad-grudzień 2012, a także wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 19 grudnia 2007 r., VI ACa 400/07, OSA 2009, nr 12, s. 42.). Powyższe skrótowo i trafnie ujął Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 25 września 2007 r. sygn. akt VI ACa 645/2007, w którym uznał, że – *Jeżeli przyjęto ofertę, której przedmiotem są usługi związane z przewozem przesyłki,*



W praktyce większość spedytorów przyjmuje zlecenia, które mają stricte transportowy charakter. W mniejszym lub większym stopniu wynika z nich zobowiązanie do wykonania przewozu, czego nie zauważają, albo nie umieją ocenić

Jeżeli przedmiotem umowy nie będzie zobowiązanie się do wykonania przewozu, a jedynie do wykonania czynności związanych z przewozem, taką umowę będzie można uznać za umowę spedycji.

a żadne czynności konkludentne (dorożmiane – przypis JR) nie wskazują na dodatkowe postanowienia umowne dotyczące przewozu, to umowa taka jest stricte umową spedycji. Jeżeli przedmiotem umowy nie będzie zobowiązanie się do wykonania przewozu, a jedynie do wykonania czynności związanych z przewozem (określonych powyżej), taką umowę będzie można uznać za umowę spedycji.

W praktyce większość spedytorów przyjmuje zlecenia, które mają stricte transportowy charakter. W mniejszym lub

większym stopniu wynika z nich zobowiązanie do wykonania przewozu, czego nie zauważają, albo nie umieją ocenić. Wejście spedytora w prawa i obowiązki przewoźnika drogowego może nastąpić np. poprzez:

- ▶ użycie w nazwie dokumentu wyrażenia „zlecenie transportowe” lub „zlecenie przewozu”,
- ▶ zastosowanie wobec spedytora określenia „przewoźnik”,
- ▶ użycie w zleceniu wyrażenia „fracht” lub „zapłata za fracht” jako ceny za wykonaną usługę,

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

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes

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

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis



Umowa spedycji nie może posiadać ani transportowego charakteru, ani też nie może z niej wynikać zobowiązanie do wykonania przewozu. Tzw. „odsprzedawanie” zleceń transportowych przewoźnikom dalszym nie zmienia ich automatycznie w spedytorów

Czy zlecenie przewozów podwykonawcom to spedycja?

Zlecenie przewozów podwykonawcom (przewoźnikom) jest normą przy prowadzeniu działalności spedycyjnej, czy – jak kto woli – polegającej na pośrednictwie przy przewozie rzeczy. Nie jest jednak zarezerwowane tylko dla tego rodzaju działalności, gdyż z usług podwykonawców korzysta również wielu zawodowych przewoźników. Ci są przekonani, że w przypadku zlecenia przewozów podwykonawcom występują jako spedytorzy. Takie postrzeganie jest obciążone bardzo dużym błędem, albowiem – jak już pisałem powyżej – to, czy występują w charakterze przewoźnika, czy spedytora wynika nie z tego, kto dokonuje przewozu, a z charakteru zawartej przez nich umowy. I nie chodzi tutaj o umowy zawierane z podwykonawcami, ale o umowy zawierane z zamawiającymi usługi (zleceniodawcami). Z punktu widzenia prawa przewozowego, dzielenie działalności na transportową i spedycyjną

art. 3 konwencji CMR i 5 ustawy Prawo Przewozowe. To samo dotyczy spedytora. Odstępstwem od powyższej zasady jest zawarcie umowy spedycji, która nie będzie już podlegała prawu przewozowemu, a kodeksowi cywilnemu (art. 794 do 804 k.c.). Należy jednak pamiętać, że taka umowa nie może posiadać ani transportowego charakteru, ani też nie może z niej wynikać zobowiązanie do wykonania przewozu. Każdy przewoźnik powinien zatem wiedzieć, że tzw. „odsprzedawanie” zleceń transportowych przewoźnikom dalszym (podwykonawcom) nie zmienia ich automatycznie w spedytorów – odpowiadają za nich jak za siebie.

Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem umownym?

W obszarze transportu przewoźnik umowny to taka osoba, która zawiera umowę przewozu, ale jej bezpośrednio nie wykonuje. Jeżeli spedytor zawrze z zamawiającym przewóz (zleceniodawcą) umowę

- ▶ wpisanie spedytora w list przewozowy jako przewoźnika,
- ▶ zawarcie w treści zlecenia konwencji CMR i/lub ustawy prawo przewozowe jako podstawy prawnej dla określania praw, obowiązków oraz odpowiedzialności stron umowy,
- ▶ zobowiązanie się spedytora wprost do wykonania przewozu lub
- ▶ np. poprzez uznanie przez sąd zawartej umowy za umowę przewozu.

Zawarcie przez spedytora umowy przewozu powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Jeżeli spedytor sam nie dokonuje przewozu, określa się go mianem przewoźnika umownego.

Zawarcie przez spedytora umowy przewozu powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Jeżeli spedytor sam nie dokonuje przewozu, określa się go mianem przewoźnika umownego.

nie ma więc żadnego uzasadnienia. Jeżeli przewoźnik zawrze umowę przewozu i wykonuje ją za pośrednictwem podwykonawcy (przewoźnika dalszego), ponosi odpowiedzialność również za szkody w przesyłce powstałe w czasie dokonywania przewozu przez swojego podwykonawcę. Stanowią o tym dość jednoznacznie

przewozu, będzie wykonawcą tej umowy. Jeżeli zleci wykonanie tej umowy podwykonawcy (zawodowemu przewoźnikowi) będzie wykonawcą umownym, czyli w tym przypadku przewoźnikiem umownym. W takiej konfiguracji podwykonawca będzie występował w charakterze przewoźnika faktycznego. Jeżeli podwykonawca zleci wykonanie przewozu dalszemu przewoźnikowi, również będzie określany jako przewoźnik umowny.

Większość firm spedycyjnych zawiera ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu. Większość – co jest oczywiste – wykonuje te umowy za pośrednictwem zawodowych przewoźników, z którymi spedytor zawiera odrębne umowy przewozu. W takich relacjach spedytor występuje zawsze w charakterze przewoźnika umownego. To samo dotyczy przewoźników zawierających umowy przewozu i korzystających z usług przewoźników dalszych. Prawo przewozowe nie dzieli przewoźników na umownych i faktycznych. Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej nie ma więc znaczenia, czy podmiot występuje w charakterze przewoźnika umownego, czy faktycznego – w przypadku niewyko-



Prawo przewozowe nie dzieli przewoźników na umownych i faktycznych. Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej nie ma więc znaczenia, czy podmiot występuje w charakterze przewoźnika umownego, czy faktycznego – zawsze ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik



Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 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.

nania lub nienależytego wykonania umowy przewozu zawsze ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik.

Jak ubezpieczać faktyczną odpowiedzialność spedytorów?

Spedytor zawierający umowy przewozu ma dość duże trudności w uzyskaniu ochrony ubezpieczeniowej, która optymalnie zabezpieczy ponoszoną przez niego odpowiedzialność. Pomimo, że opisany model spedycji funkcjonuje od kilku lat, polski rynek ubezpieczeniowy do dziś nie wypracował odpowiedniej oferty dla spedytorów pełniących rolę przewoźników umownych. Głównym powodem jest niechęć do zmiany utrwalonego modelu ubezpieczeń.

Nie bez znaczenia jest również fakt, iż większość spedytorów nie posiada uprawnień do prowadzenia działalności

w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych, co stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do nie udzielania ochrony na bazie OCP. O czymś takim jak przewoźnik umowy w obszarze drogowych przewozów kabotażowych ubezpieczyciele nawet nie chcą słyszeć. Nie oznacza to jednak, że zawarcie takiego ubezpieczenia nie jest możliwe. Niewiele zakładów ubezpieczeń jednak oferuje spedytorom ubezpieczenie OCP, a tylko nieliczne potrafią to zrobić na tyle dobrze, żeby zapewnić ubezpieczającym należyłą ochronę ubezpieczeniową. Nie jest lepiej w obszarze pośredników ubezpieczeniowych, gdyż niewielu agentów i brokerów specjalizuje się w ubezpieczeniach 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 ubezpieczeń.

Preferowany przez nas model asekuracji ryzyk ponoszonych przez spedytorów polega na tym, że ubezpieczyciel akceptuje określony status ubezpieczającego i niezależnie od posiadanych uprawnień oferuje ochronę w granicach ponoszonej przez niego odpowiedzialności. To sprawa, że ubezpieczenie jest dedykowane nie spedytorom, czy przewoźnikom, a podmiotom, które w związku z prowadzoną działalnością przyjmują na siebie określoną odpowiedzialność – w przypadku spedytora będzie to odpowiedzialność analogiczna jaką ponosi przewoźnik. Taka polisa będzie chroniła odpowiedzialność cywilną spedytora występującego w charakterze przewoźnika (tutaj umownego), wynikającą z wykonywania przez niego umów przewozu zarówno międzynarodowego, krajowego, jak również kabotażowego. Oczywiście, polisa obejmuje również odpowiedzialność cywilną spedytora, jednakże w sytuacji, gdy spedytor na 100% wszystkich umów zawiera 99% umów przewozu, ryzyko decyzyjne jest marginalne.

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 rozwiązanie i bez tego pozwala na ubezpieczenie ponoszonej przez nich odpowiedzialności. Muszą tylko wiedzieć kogo o to zapytać. W przeciwnym razie zostaną z kieszką polisą bez pokrycia, a taka niefrasobliwość w przypadku szkody może ich kosztować wiele tysięcy euro. ◀

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



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 ubezpieczeń

CDS Biuro transportowe

ODSZKODOWANIA

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
www.oc-przewoznika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
 ul. 203 Warszawa, ul. Wokulskiego 11/68, 53
 tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 490 70 50
 e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Zalando i FIEGE wspierają kampanię „Szczecin rekrutuje”.

Jest praca w dobrym klimacie! 100 ofert pracy w centrum dystrybucyjnym w Gryfinie

Kampania „Szczecin rekrutuje” ma na celu promowanie nowych miejsc pracy w regionie i zachęcenie mieszkańców miasta, województwa zachodniopomorskiego i ościennych województw do szukania zatrudnienia w tym rejonie. FIEGE, operator logistyczny centrum dystrybucyjnego Zalando, zatrudni na potrzeby projektu 1000 osób w rejonie Gryfina.

Pomysł kampanii „Szczecin rekrutuje” pojawił się w idealnym momencie. Miasto i okoliczne miejscowości dynamicznie się rozwijają, przyciągając nowe inwestycje, a co za tym idzie potrzebę zatrudnienia nowych pracowników. FIEGE w ciągu najbliższego roku zatrudni 1000 pracowników Gryfinie. Zdecydowaliśmy się wesprzeć kampanię, gdyż chcemy dotrzeć z naszymi ogłoszeniami do jak największej grupy kandydatów. Zachęcamy do zapoznania się z naszą ofertą – jesteśmy atrakcyjnym pracodawcą w regionie i głęboko wierzymy, że nasza obecność na lokalnym rynku wpłynie bezpośrednio na poprawę warunków życia mieszkańców Gryfina – mówi Agata Wydmańska, rzecznik prasowy FIEGE Polska.

Możliwa aplikacja

Na chwilę obecną prowadzona jest rekrutacja na stanowiska menadżerskie wyższe i stanowiska specjalistyczne do działu HR.



Od marca rozpocznie się rekrutacja na stanowiska liniowe. Aplikować można na stronie: http://www.fiege.pl/pl/projekt_gryfino.

Budowa centrum dystrybucyjnego, które będzie obsługiwane przez FIEGE rozpoczęła się w sierpniu, a 18 listopada odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego. Pierwsze przesyłki opuszczą nową lokalizację pod koniec lata 2017 r.

Kampania: „Szczecin rekrutuje” organizowana jest przez Miasto Szczecin oraz Agencję Rozwoju Metropolii Szczecińskiej. Zaangażowały się w nią 34 firmy, które łącznie w najbliższym czasie chcą zatrudnić kilka tysięcy osób.

Od 20 lat na polskim rynku

Grupa FIEGE z siedzibą w Greven (Niemcy) jest dostawcą usług logistycznych w Europie. Specjalizuje się w obsłudze zintegrowanych i kompleksowych łańcuchów dostaw. Dysponuje powierzchnią



Agata Wydmańska,

Marketing & Communications
Manager Eastern Europe, FIEGE

magazynową o łącznej wielkości 3 mln m² i zatrudnia ponad 11 tys. pracowników na całym świecie. Sieć logistyczną tworzy 200 placówek i partnerów w 17 krajach.

Na polskim rynku Grupa FIEGE obecna jest od 1997 r. i zatrudnia 1000 osób. Obsługuje 200 tys. m² powierzchni magazynowej. Świadczy usługi dla różnych branż m.in. przemysłowej, motoryzacyjnej, oponiarskiej, farmaceutycznej, sprzedaży detalicznej, chemii gospodarczej oraz FMCG. Posiada siedem oddziałów oraz dwa terminale przeładunkowe.

Domeną firmy jest dostarczanie klientom zintegrowanych, innowacyjnych rozwiązań logistycznych, a także skuteczne i optymalne kosztowo zarządzanie łańcuchem dostaw w oparciu o najnowsze systemy informatyczne. ◀

➤ Aplikować można na stronie:
http://www.fiege.pl/pl/projekt_gryfino.

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck& Van
ul. Malczewskiego 17a,
05-820 Piastów
- telefon: 22 213 88 28

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

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis

Dane do faktury

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

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2017
Truck&Van od numeru /2017
oba tytuły od numeru /2017

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.



Targi Kielce
exhibition & congress centre

 **ROTRA**

9-11.05.2017

IX Międzynarodowe Targi
Transportu Drogowego
- Pojazdy Użytkowe



www.rotra.targikielce.pl

TARGI DAJĄ WIĘCEJ

Sprawdź na:

■ www.targidajawiecej.pl

■ facebook.com/targidajawiecej