

MARZEC – 3/2017 (78)

TSL **biznes**

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

**Logistyka
branży automotive**

Rynek magazynowy bije rekordy

**Platforma transportowa
nieodzownym narzędziem**

Koleją przez Bałtyk

PARTNER WYDANIA

 **TimoCom.**



Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

WSPÓŁPRACA



Targi Kielce
exhibition & congress centre

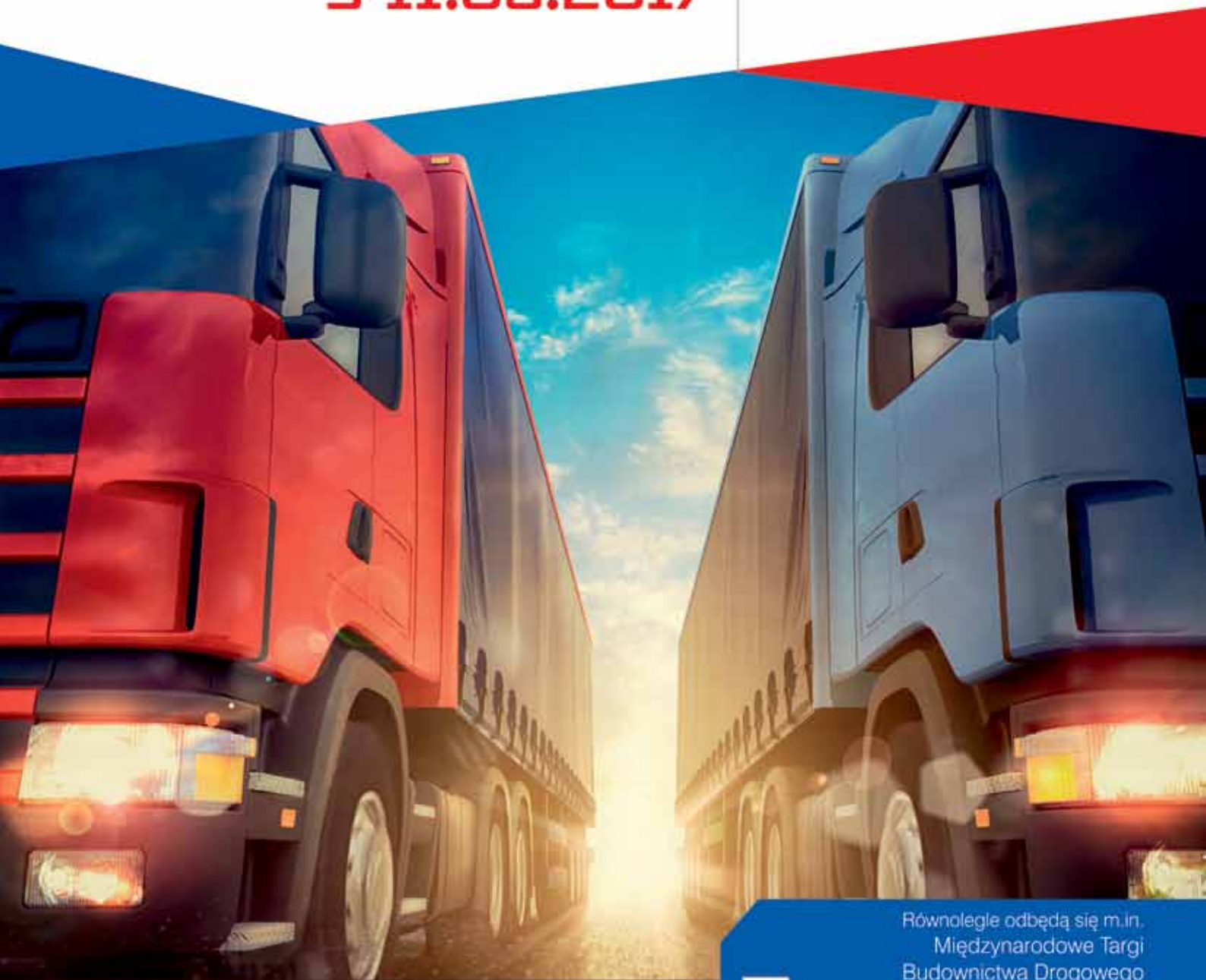
YEARS **25**
LAT



ROTRA

9-11.05.2017

IX Międzynarodowe Targi
Transportu Drogowego
- Pojazdy Użytkowe



www.rotra.targikielce.pl

Równoległe odbędą się m.in.
Międzynarodowe Targi
Budownictwa Drogowego



Autostrada-Polska

TARGI DAJĄ WIĘCEJ

Sprawdź na:

■ www.targidajawiecej.pl

■ facebook.com/targidajawiecej

Samodzielnie i w prosty sposób rozliczaj płacę minimalną w innych krajach

NIEMCY FRANCJA NORWEGIA AUSTRIA
HOLANDIA WŁOCHY

1. PROSTY MECHANIZM ROZLICZANIA PŁACY MINIMALNEJ

2. ZGODNOŚĆ PROGRAMU Z WYTYCZNYMI INNYCH KRAJÓW

- automatyczne wyliczanie nadgodzin, amplitudy oraz innych wymaganych składników
- raporty w języku niemieckim, francuskim, norweskim, holenderskim i włoskim - pozytywnie zweryfikowane w trakcie zagranicznych kontroli

3. OPCJE DOTYCZĄCE ZALICZANIA DIET I RYCZAŁTÓW DO PŁACY MINIMALNEJ

**INELO - NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI OPROGRAMOWANIE DO ANALIZY
I ROZLICZANIA CZASU PRACY KIEROWCÓW**

ul. Karpacka 24/U2B, 43-300 Bielsko-Biała, www.inelo.pl

DZIAŁ OBSŁUGI KLIENTA: czynny od 8:00 do 16:00 od poniedziałku do piątku
tel. (+48 33) 496 30 80, e-mail: dok@inelo.pl





Obecny rozwój branży e-commerce powoduje zmiany patrzenia na biznes, w tym logistyczny. Dzięki temu operatorzy logistyczni mają nowych klientów, albo rozszerzają swoją ofertę o obsługę internetowego kanału sprzedaży – nawet ci, którzy jeszcze parę lat temu odzęgnywali się od tego. A e-handel związany jest z rozdrobionymi przesyłkami, które trzeba zapakować i z większą ilością zwrotów.

Również tegoroczny sukces deweloperów magazynowych związany jest z coraz większym udziałem kanału sprzedaży internetowej w handlu. Konsekwencją są zmiany w patrzeniu na obsługę logistyczną – odchodzi się od konsolidacji towarów i ich wysyłki z dużych centrów handlowych. Zamiast tego powstają mniejsze obiekty magazynowe w wielu miejscach kraju, często w centrach miast, bo dzięki temu towar do klienta może trafić w ciągu kilkunastu, a nawet kilku godzin. Co więcej, to, że zmienia się przeznaczenie obiektów magazynowych, budowane są budynki wyższe, mające większe możliwości jeśli chodzi o dostarczenie energii, z rozległymi parkingami i przystosowane do pracy większej liczby ludzi, którzy muszą obsłużyć zdecydowanie mniejsze przesyłki niż to jest w wypadku dostaw skonsolidowanych.

Do tego, na polskim rynku, w związku z nadal niższymi kosztami niż w Zachodniej Europie, przede wszystkim pracy, ostatnio powstaje sporo nowych obiektów też związanych z handlem internetowym. Panattoni aktualnie buduje dwa ogromne magazyny dla firmy Amazon, a w Gryfinie koło Szczecina dobiega końca realizacja pierwszego hubu logistycznego Zalando w Europie Środkowo-Wschodniej o powierzchni 130 tys. m². Oczywiście będzie go obsługiwał operator logistyczny jakim jest Fiege.

Ten rok pewnie przyniesie jeszcze inne niespodzianki. A jakie, zobaczymy.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

> Logistyka

Gdy najważniejszy jest czas dostawy... 6
Nie tylko dostawy just in time.....12
SAS i Kuehne + Nagel przedłużają współpracę14
Z ekspresowymi dostawami nocnymi.....16
Ze wsparciem partnerów ze Skandynawii.....18
Głównie z wykorzystaniem transportu drogowego.....21

> Logistyka-technologie

Obiekty przemysłowe bez strat energii. Segmentowe bramy przemysłowe SPU 67 Thermo firmy Hörmann22
O cenie z czasem się zapomina – jakość pozostaje. Firma job-park GmbH z Berlina wyposażyła swoje nieruchomości przemysłowe w nowoczesne bramy szybkobieżnej produkcji EFAFLEX.....24
Opakowania z drewna, ISPM 15: Palety Inka idealnym nośnikiem dla eksportu do Stanów Zjednoczonych ...26

> Systemy IT

Konieczne oprogramowanie, sprzęt i infrastruktura28
Rozliczanie płacy minimalnej w oparciu o faktyczne dane.....32
Kierunek: perfekcja.....33
Kontenery pod ścisłą kontrolą.....34

> Usługi kurierskie i pocztowe

Rekordowy wolumen i przychody36

> Transport drogowy

Platforma transportowa nieodzownym narzędziem38
Rok z nowościami.....40
Jak oprogramowanie 4Trans policzy za Ciebie płace minimalną w innych krajach?.....42

> Transport kolejowy

Towarowa kolej w kryzysie?44
Koleją przez Bałtyk.....48

> Powierzchnie magazynowe

Rynek magazynowy bije rekordy50
Panattoni nie zwalnia tempa58

> Prawo

Kary za przekroczenie prędkości na podstawie zapisów z wykresówek i tachografów cyfrowych a przepisy prawa60
Analiza i rozliczanie kierowców w pigułce... cz. 362
Kontrola kierowcy przez Inspektora Transportu Drogowego.....66
Gdy dojdzie do zamachu terrorystycznego. Czy ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie?69

> Wydarzenia

Stowarzyszenie Liderów w Biznesie Ladies First wkracza na rynek..... 74



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
Miroslaw 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.*



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





WYZNACZAMY STANDARDY USŁUG DLA TRANSPORTU



Nie wiesz jak rozliczyć płacę minimalną
w Europie dla transportu do **3,5 tony**?

Skorzystaj z pomocy Ekspertów!

Potrzeby firm nakierowane są coraz bardziej na pełną obsługę partnera w zakresie całego dalszego łańcucha logistyki produkcyjnej: od zaopatrzenia fabryki w materiały produkcyjne z wykorzystaniem koncepcji just in time, poprzez kontrolę jakości wyprodukowanych komponentów, aż do dostarczenia produktu do finalnego odbiorcy

Gdy najważniejszy jest czas dostawy

Z raportu „Branża motoryzacyjna w Polsce 2016” przygotowanego pod patronatem PAIiZ, wynika że w ostatnich latach zmieniła się struktura przemysłu motoryzacyjnego. Produkcja części motoryzacyjnych w 2015 r. była aż o 46% większa niż produkcja samochodów. Dziś części i akcesoria stanowią większość polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Za Stowarzyszeniem Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, Sylwia Jędrzejczyk, Key Account Manager DB Schenker, podaje że na polskim rynku wytwórców komponentów do samochodów działa ok. 900 firm. I właśnie w tym zakresie przedsiębior-

stwa z branży motoryzacyjnej potrzebują wsparcia operatora logistycznego w organizacji łańcucha dostaw. – *Zmienia się nie tylko rynek, ale i cały łańcuch produkcji. Wymaga to coraz większego zaangażowania operatorów, włączając w usługi m.in. wstępny montaż części czy kontrolę jakości w zakresie utrzymania produkcji. Nowoczesne rozwiązania są konieczne, aby nadążyć za rozwojem technologii i kolejnymi innowacjami. Klienci z sektora przemysłu motoryzacyjnego najczęściej korzystają z dedykowanej sieci transportowej, która zapewnia elastyczność i efektywne zarządzanie transportem* – twierdzi Sylwia Jędrzejczyk.

Obecnie producenci oraz dostawcy firm z branży motoryzacyjnej mogą wy-

korzystać sieć operatorów w każdym obszarze swojej działalności, ale pod warunkiem, że jest ona globalna, jak to ma miejsce w wypadku DB Schenker. – *Począwszy od dostaw surowców do produkcji, poprzez dostawy komponentów i logistykę produkcji, na realizacji finalnych zamówień i dystrybucji kończąc. Nasze rozwiązania zapewniają niezawodny transport na czas i na miejsce przeznaczenia, z wykorzystaniem każdej formy transportu: drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego. Dodatkowo jesteśmy w stanie zapewnić nowoczesne usługi w zakresie logistyki magazynowej, czy usługi takie jak LLP czy 4PL* – tłumaczy Sylwia Jędrzejczyk.



Emirates SkyCargo świadczą specjalistyczną usługę Emirates SkyWheels przewozu samochodów o szczególnej wartości – zabytkowych, luksusowych i sportowych – w obrębie swojej siatki połączeń

Na polskim rynku wytwórców komponentów do samochodów działa ok. 900 firm. I właśnie w tym zakresie przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej potrzebują wsparcia operatora logistycznego w organizacji łańcucha dostaw.

Ścisła współpraca z klientem

Specyfika branży automotive obejmuje m.in. wrażliwy na uszkodzenia towar oraz ogromny rygor czasowy dostaw, szczególnie w przypadku tych realizowanych w systemie *just in time*. Zdaniem Filipa Czerwińskiego, prezesa zarządu DSV Road, wymagania te wymuszają specjalne rozwiązania operacyjne, które szczególnie w przypadku mniejszych partii towaru są możliwe do zrealizowania jedynie przez dużego i doświadczonego operatora, ze sprawną siecią połączeń w Polsce i Europie, co potwierdza tezę Sylwii Jędrzejczyk. To samo dotyczy dużych klientów, dla których kluczowa jest kompleksowość realizowanej obsługi – od dostaw drobnicowych, transportów dedykowanych, po obsługę ładunków częściowych i całopojazdowych. – *W przypadku dużych klientów coraz częściej mamy także do czynienia z ograniczaniem liczby dostawców oraz wyborem partnerów logistycznych, którzy będą w stanie prowadzić obsługę w ramach kilku krajów, również*



Branża strategiczna dla DSV Road

Filip Czerwiński, prezes zarządu DSV Road

Sektor automotive stanowi strategiczną branżę dla DSV Road w Polsce, stawiamy więc na jej dynamiczny rozwój. Jest to sektor, który w 2016 r. rozwijał się najszybciej spośród wszystkich branż w firmie. Jego udział w naszych obrotach w 2015 r. wynosił 15%, a w 2016 r. już 18%. Wzrost obrotów rok do roku wyniósł aż 37%. Do grona naszych klientów należą czołowi producenci części samochodowych w Polsce, tacy jak Delphi Automotive, BWI, Valeo, Lear Automotive oraz skandynawscy producenci wyrobów gotowych jak Volvo, czy Scania. Najlepszy dowód naszej jakości w obsłudze tej branży stanowią natomiast raporty terminowości, pokazujące np. stu procentową skuteczność dostaw dla jednego z klientów na przestrzeni ostatnich tygodni.

DSV Road obsługuje zarówno after market, jak transporty części do producentów samochodów w takich krajach jak Francja, Hiszpania, czy Niemcy, które są głównym ośrodkiem produkcji dla tej branży. W coraz większym stopniu są to także kraje Europy Centralnej oraz Rumunia i Turcja.

Planujemy nadal koncentrować się na rozwoju tego sektora w naszej firmie. Z tego względu utworzyliśmy dedykowane stanowisko opiekuna z działu Business Development dla branży automotive. Osoba ta odpowiada za rozwój tego biznesu, pozyskiwanie klientów, wsparcie operacyjne i za przygotowanie odpowiednich narzędzi i materiałów po stronie DSV.

Dla dużych klientów kluczowa jest kompleksowość realizowanej obsługi – od dostaw drobnicowych, transportów dedykowanych, po obsługę ładunków częściowych i całopojazdowych.

w zakresie np. transportu lotniczego i morskiego – tłumaczy Filip Czerwiński.

O tym, że branża automotive jest niesamowicie wymagająca, mówi też Damian Kołata Business Development Manager FIEGE. – *W jej przypadku możemy mówić o sporym stopniu skomplikowania, a także o konieczności niezwykle skrupulatnego podejścia do kwestii jakości oraz optymalizacji procesu pod względem czasu jego trwania i braku jakichkolwiek uchybień. Przedmiotem operacji jest tutaj towar specyficzny, często wielowymiarowy, a łańcuch dostaw nakierowany jest w znakomitej większości na zaopatrywanie serwisów samochodowych, hurtowni i oczywiście zakładów produkcyjnych. Te warunki brzegowe wymuszają ścisłą współpracę operatora z klientem automotive – twierdzi. A firma Fiege ma wieloletnie doświadczenie w obsłudze klientów branży automotive i głównie dzięki kompleksowemu podejściu do tematyki zapewnienia jakości oraz szybkości obsługi przy zachowaniu uzasadnionych ekonomicznie kosztów. – Niemniej jednak skupienie się tylko i wyłącznie na jednej branży nie warunkuje i nie gwarantuje zaistnienia*

i wysokiej jakości. Operacje logistyczne w każdej branży cechują się swoją odmiennością i specyfiką, natomiast doświadczenie wyniesione z wielu innych specjalizacji pomagają w wypracowaniu wartości dla klienta i sprzyjają rozwojowi oraz możliwości zaoferowania partnerom najlepszego poziomu usługi – podkreśla Damian Kołata.

Transport lotniczy w wyjątkowych wypadkach

Pierwszym z najważniejszych wyzwań stojących przed operatorem logistycznym świadczącym usługi dla branży automotive jest odpowiednie przygotowanie każdego z elementów całego procesu, aby współgrał z pozostałymi, tworząc zwarty i sprawnie funkcjonujący system. Tak uważa Marcin Krejczka, dyrektor ds. obsługi klienta w DHL Global Forwarding. – *Łańcuch dostaw zakładu produkcyjnego z założenia opiera się na niskich kosztach, dlatego większość transportu odbywa się drogą lądową lub morską. W DHL Global Forwarding nie zajmujemy się transportem drogowym, a jest on dla nas tylko elementem wspiera-*

jącym główne obszary naszej działalności. Jesteśmy ekspertem w zakresie frachtu morskiego, kolejowego oraz lotniczego, a z sektora automotive wywodzi się wielu z naszych największych klientów – wyjaśnia.

Z uwagi na wyższe koszty, transport lotniczy w DHL Global Forwarding jako zaplanowany element łańcucha dostaw stosowany jest najczęściej w przypadku komponentów o dużej wartości (elementy elektroniczne) lub do transportu części, których nie ma możliwości ściągnięcia z odpowiednim wyprzedzeniem (specyficzna lokalizacja, długi lead time).



Zaopatrzeniowa część usługi jest nastawiona na szybkość i terminowość dostaw dzięki maksymalnemu zautomatyzowaniu tego procesu. W wypadku koncepcji just in time jakiegokolwiek opóźnienia mogą spowodować zatrzymanie linii produkcyjnej, co będzie oznaczać straty dla klienta



Z wykorzystaniem przewozów kolejowych

Marcin Krejca, dyrektor ds. obsługi klienta, DHL Global Forwarding

DHL Global Forwarding świadczy kompleksowe usługi w zakresie organizacji transportu lotniczego i morskiego od drzwi nadawcy do drzwi odbiorcy. Przy transportach z Azji portfolio naszych usług dopełnia dynamicznie rozwijający się fracht kolejowy, który w ostatnich dwóch latach zyskuje coraz większe znaczenie także dla branży automotive. Zapewniamy oczywiście pełną obsługę celną.

Mamy globalny zasięg i gęstą sieć biur zlokalizowanych w większości krajów na świecie. Posiadamy rozbudowane struktury, zapewniające wsparcie na każdym etapie współpracy z klientem – od sprzedaży, przez implementację po działania interwencyjne w przypadku wystąpienia nieregularności na etapie transportu. Jako jeden z największych operatorów w branży, posiadamy dobre relacje z podwykonawcami, pozwalające na prowadzenie współpracy w oparciu o preferencyjne warunki. Jesteśmy częścią sieci koncernu logistycznego Deutsche Post DHL, co pozwala na zabezpieczenie klientom pełnej obsługi logistycznej.

Jednak naszym największym kapitałem są ludzie – 30 tysięcy specjalistów posiadających wiedzę, doświadczenie i środki do podjęcia się wszelkich wyzwań. To właśnie dzięki ludziom DHL Global Forwarding jest rzetelnym i godnym zaufania partnerem nie tylko wtedy, kiedy wszystko przebiega zgodnie z oczekiwaniami, ale przede wszystkim w sytuacjach kryzysowych. Robimy to od wielu lat i wiemy, że możemy na sobie polegać, a klienci mogą polegać na nas.

W transporcie cennych samochodów lub części do nich specjalizują się niektórzy przewoźnicy lotniczy, jak linie Emirates SkyCargo. Świadczą one Emirates Sky-

Wheels – specjalistyczną usługę przewozu samochodów o szczególnej wartości – użytkowych, luksusowych i sportowych – w obrębie swojej siatki połączeń. Oferta

bazuje na sieci zawansowanych terminali i doświadczeniu zespołu specjalistów wyszkolonych w zakresie załadunku i rozładunku pojazdów z zachowaniem największej ostrożności. Właściciele samochodów mogą wybrać usługę Emirates SkyWheels Premium lub Emirates SkyWheels Advanced. Spersonalizowany pakiet w wariantcie Premium obejmuje bezpośredni transport auta między wybranymi miejscami, w tym odbiór z bazy i dostawę za granicę, a także obsługę przy odprawie celnej, zarówno importowej, jak i eksportowej. W pakiecie Emirates SkyWheels Advanced oferowany jest szybki przewóz samochodów między lotniskami.

Jednak większość klientów operatorów logistycznych z założenia dąży do koncentracji na przewozach morskich oraz ograniczaniu zapasów, organizując coraz więcej dostaw w systemie *just in time*, choć wiąże się to z ryzykiem. Tak jest przynajmniej w wypadku DHL Global Forwarding. – *Margines bezpieczeństwa jest coraz mniejszy, a każdy problem czy błąd może doprowadzić do poważnych konsekwencji, więc należy je korygować szybko i stanowczo. Dlatego przy pracy z branżą automotive najważniejsze są: przewidywalność i precyzja, które wspólnie powinny tworzyć niezawodność. I to jest największe wyzwanie przed jakim, wspólnie z naszymi klientami, stawiamy każdego dnia* – uważa Marcin Krejca.

Łańcuch dostaw zakładu produkcyjnego z założenia opiera się na niskich kosztach, dlatego większość transportu odbywa się drogą lądową lub morską.



Przedmiotem operacji jest towar specyficzny, często wielowymiarowy, a łańcuch dostaw nakierowany jest w znakomitej większości na zaopatrywanie serwisów samochodowych, hurtowni i zakładów produkcyjnych. Te warunki brzegowe wymuszają ścisłą współpracę operatora z klientem automotive

W zakresie całego łańcucha dostaw

Dostawcy produkujący komponenty samochodowe często znajdują się w odległych lokalizacjach, daleko od głównych lotnisk i portów. Dobrym przykładem może być Meksyk, gdzie nastąpiła naturalna koncentracja fabryk branży automotive wzdłuż granicy za Stanami Zjednoczonymi. Wiele globalnych firm logistycznych ma swoje oddziały w Houston, Phoenix czy San Diego, ale dla zabezpieczenia sprawnej współpracy przy transportach realizowanych w ramach *transborder* konieczne jest posiadanie wysuniętych placówek w miastach granicznych jak Nogales, Laredo czy El Paso. – *Warunkiem jaki więc stoi przed firmą logistyczną chcącą pracować w sektorze automotive jest zaplecze i zasięg geograficzny. DHL posiada taką szeroką sieć, dzięki przejściu w 2001 r. amerykańskiego potentata Air Express International (AEI) – zaznacza Marcin Krejca.*

Doświadczeni operatorzy zapewniają jednak nie tylko dystrybucję, ale i usługi magazynowe, gdzie kluczem do sukcesu jest właściwe zaprojektowanie strefy skła-



W celu uniknięcia problemów związanych z ewentualną nieterminowością i opóźnieniem, przy każdej analizie procesów magazynowych projektuje się proces zapasowy, aby w wypadku nieprzewidzianych zdarzeń móc w szybkim tempie powrócić do efektywnego działania

dowania oraz stref buforowych, efektywne zaprojektowanie procesu, optymalizacja produktywności w kluczowych obszarach wpływających na terminowość obsługi, zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa towaru w magazynowaniu oraz w transporcie, przystosowanie wszystkich prowadzonych działań do aktualnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska oraz przepisów przeciwpożarowych. Uwagę na to zwraca Damian Kołata i dodaje, że – *potrzeby firm nakierowane są coraz bardziej na pełną obsługę partnera w zakresie całego dalszego łańcucha logistyki produkcyjnej: od zaopatrzenia fabryki w materiały produkcyjne z wykorzystaniem koncepcji just in time, poprzez kontrolę jakości wyprodukowanych komponentów, aż do dostarczenia produktu do finalnego odbiorcy.*

Do tego wszystkiego niezbędne są narzędzia, przede wszystkim efektywne systemy zapewniające sprawną komunikację z klientem, kolegami z zagranicznych oddziałów oraz partnerami jak linie lotnicze i armatorzy morscy. – *A transport to także dostępność informacji o statusie przesyłki – visibility. Przewoźnicy drogowi mają możliwość monitorowania środka transportu za pomocą GPS, ale w transporcie lotniczym, a szczególnie morskim sprawa jest bardziej skomplikowana, bo dane pozyskiwane są z wielu źródeł (terminale kontenerowe, magazyny agentów handlingowych), a duża część z nich w dalszym ciągu wprowadzana jest ręcznie. Żyjemy w świecie zdominowanym przez technologię, ale biorąc pod uwagę złożoność i globalny zasięg operacji logistycznych, wizja pełnego zintegrowania wszystkich elementów procesu transportowego jest nierealna. Dlatego w transporcie najważniejszy zawsze pozostanie człowiek ze swoimi kompetencjami i doświadczeniem. Nawet naj-*

Przy pracy z branżą automotive najważniejsze są: przewidywalność i precyzja, które wspólnie powinny tworzyć niezawodność. I to jest największe wyzwanie przed jakim, operatorzy stoją wspólnie z naszymi klientami.

lepiej zaprojektowany proces transportowy narażony jest na sytuacje, które mogą zaburzyć sprawny jego przebieg – podkreśla Marcin Krejczka.

Na całościową ofertę rozumianą jako zapewnienie klientowi kompleksowej składa się też obsługa zwrotów. – *Procedura przyjęcia zwrotu nie różni się znacząco*

Cargo Logistics

A leading automotive logistics company

<p>Dystrybucja krajowa</p> <p>Dostawy nocne i dzienne przesyłek w ogólnopolskiej sieci CAT LC</p>	<p>Spedycja krajowa i międzynarodowa</p> <p>Przewozy całopojazdowe, częściowe i drobnicowe w systemie połączeń CAT LC</p>	<p>Inbound</p> <p>Logistyka komponentów do produkcji</p>
<p>TopCAT dostawy ekspresowe</p> <p>Dostawy najwyższego priorytetu</p>	<p>Transport międzynarodowy przesyłek drobnicowych</p> <p>Dystrybucja przesyłek paczkowych i paletowych</p>	<p>Logistyka magazynowa</p> <p>Kompleksowe usługi magazynowe w obiektach CAT LC</p>
<p>Transport intermodalny</p> <p>Ekologiczne rozwiązania transportowe</p>	<p>BikeCAT logistyka jednośladów</p> <p>Transport motocykli, quadów i skuterów dla firm i klientów indywidualnych</p>	<p>Transport morski i lotniczy</p> <p>Dedykowane rozwiązania dla klientów</p>

www.groupecat.pl



Firma z wieloletnim doświadczeniem

Damian Kołata Business Development Manager FIEGE

Firma Fiege ma wieloletnie doświadczenie w obsłudze klientów branży automotive, głównie dzięki kompleksowemu podejściu do tematyki zapewnienia jakości oraz szybkości obsługi przy zachowaniu uzasadnionych ekonomicznie kosztów. Kluczem do sukcesu w tej branży są: właściwe zaprojektowanie strefy składowania oraz stref buforowych, efektywne zaprojektowanie procesu, optymalizacja produktywności w kluczowych obszarach wpływających na terminowość obsługi, zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa towaru w magazynowaniu oraz w transporcie, przystosowanie wszystkich prowadzonych działań do aktualnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska oraz przepisów przeciwpożarowych.

Niezwykle istotną wartością dodaną jest usługa, która świadczona jest jedynie przez najbardziej wyspecjalizowane podmioty, mianowicie serwis części zamiennych polegający na dostarczeniu w ciągu określonego czasu, najczęściej 24 godzin, wymaganej części do zakładu produkcyjnego bądź serwisu. Fiege świadczy wszystkie wyżej opisane usługi dla jednego ze światowych liderów w produkcji i serwisowania śmigłowców. Obiekt, w którym składowane są części i komponenty jest w pełni zautomatyzowany i wyposażony w regały wysokiego składowania z podziałem na strefy o szerokich i wąskich korytarzach, z miejscami na około 7 tys. palet.

od procedur stosowanych w tym przypadku dla innych branż i sektorów. Każdy zwrócony artykuł przechodzi ponowną ilościową i jakościową kontrolę i dopiero w przypadku braku możliwości określenia statusu wyrobu jest on przenoszony do specjalnej strefy, w której oczekują towary wymagające

specjalistycznej oceny. Mówimy oczywiście o zwrotach z tytułu błędnie złożonego zamówienia, zbyt dużego poziomu zapasu w miejscu docelowym, czy też o innych podobnych procesach niezwiązanych z procesem reklamacyjnym inicjowanym z powodu niezadowalającej jakości – tłumaczy Damian Kołata.

System naczyń połączonych

Jakość świadczonej usługi to rzecz niezbędna w obsłudze klientów z branży automotive. Zdaniem Damiana Kołaty to na nią powinien być położony największy nacisk – zarówno w zakresie zaopatrzenia, jak i dystrybucji. Zaopatrzeniowa część usługi jest nastawiona na szybkość i terminowość dostaw dzięki maksymalnemu zautomatyzowaniu tego procesu. – *W wypadku koncepcji just in time jakiegokolwiek opóźnienia mogą spowodować zatrzymanie linii produkcyjnej, co będzie oznaczać straty dla klienta – tłumaczy.*

Opóźnienie dostawy komponentów ze wszystkimi konsekwencjami są sporym problemem. – *Bo branża automotive to system naczyń połączonych – opóźnienie dostawy drobnego elementu od producenta z Chin uniemożliwi polskiej firmie wyprodukowanie komponentu, który miał zostać zainstalowany przez niemiecką fabrykę w silniku produkowanym dla montowni w Brazylii. A bardziej konkretnie, problemy mogą być różnorakie – od korków na auto-*

stradzie, poprzez standardowe przesunięcia planowanego wylotu towaru przez linie lotnicze (offload) lub wypłynięcia kontenerów przez armatorów morskich (roll out), aż po problemy na etapie odprawy celnej lub kontroli sanitarnej. Nierzetelny producent drewnianych opakowań, który nie dopełni formalności związanych z normami ISPM-15 (fumigacja opakowań z drewna surowego) może doprowadzić do wstrzymania towaru w porcie docelowym i wydania nakazu do odesłania go do kraju nadania. Z taką sytuacją zetknąłem się całkiem niedawno – dwie globalne firmy, duża przesyłka lotnicza z komponentami do produkcji znanej marki amerykańskich samochodów, a po dotarciu towaru na lotnisko w Detroit okazało się, że w drewnianych paletach posiadających pełne oznaczenia ISPM-15 znaleziono żywe korniki. Gdyby owady były martwe, amerykańskie służby fitosanitarne mogłyby zgodzić się na wypakowanie części i odesłanie do Polski samych palet, jednakże w tym przypadku musiała wrócić całość, co oczywiście generuje wysokie koszty, ale przede wszystkim zabiera cenny czas – opowiada Marcin Krejczka.

Ryzyko wystąpienia takich incydentów można zminimalizować odpowiednią selekcją podwykonawców, ale zdarzają się też problemy na jakie przygotować się po prostu nie można. – *Takim krytycznym incydentem była chociażby erupcja islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull, która miała miejsce w połowie kwietnia 2010 r. i na tydzień sparaliżowała ruch lotniczy praktycznie na terenie całej Europy. Straty towarzystw lotniczych miały sięgać 200 mln USD dziennie, ale jest to ułamek kosztów jakie ponieśliśmy w skali globalnej. Konieczne było rozładowanie zatorów jakie spowodowała spiętrzona na lotniskach i w magazynach masa towarowa (backlog), a brak komponentów zdeorganizował plany produkcyjne, których ponowne ich zsynchronizowanie trwało wiele tygodni – dodaje. Jak tłumaczy, jest to przykład spektakularny, a na logistyczną codzienność wpływają problemy bardziej prozaiczne, ale dobrze pokazuje jak nieprzewidywalna jest branża transportowa i duży jest jej wpływ na globalną gospodarkę.*

Pod rygiem czasowym

To sprawia, że każdy proces dla potencjalnego kontrahenta z branży automotive projektowany jest z uwzględnieniem niesamowitego znaczenia jakości i terminowości. – *Dostawa części na produkcję, czy też serwis dostarczenia części zamiennych do serwisu w ciągu 24 godzin powoduje, że musimy być wyczuleni na jakiegokolwiek*



Niezbędne są narzędzia, przede wszystkim efektywne systemy zapewniające sprawną komunikację z klientem, kolegami z zagranicznych oddziałów oraz partnerami jak linie lotnicze i armatorzy morscy

Każdy zwrócony artykuł przechodzi ponowną ilościową i jakościową kontrolę i dopiero w przypadku braku możliwości określenia statusu wyrobu jest on przenoszony do specjalnej strefy, w której oczekują towary wymagające specjalistycznej oceny.

ryzyka i wahań czasowe. W celu uniknięcia problemów związanych z ewentualną nieterminowością i opóźnieniem, przy każdej analizie procesów magazynowych projektuje się proces zapasowy, aby w wypadku nieprzewidzianych zdarzeń móc w szybkim tempie powrócić do efektywnego działania – tłumaczy Damian Kołata.

Jednym z modelowych projektów DSV Road, w którym chodzi o kontrolę nad czasem i jakością dostawy jest ogólnoeuropejska obsługa firmy Lear z wykorzystaniem tzw. Control Tower. – Taki model obsługi pozwalana na zbieranie zleceń klienta w jednym punkcie, raportowanie w jego systemach oraz dostarczanie niezbędnych danych i dokumentacji. Dzięki wykorzystaniu Control Tower dużo łatwiej jest nam sprawować stałą kontrolę nad jakością naszego serwisu oraz prowadzić działania proaktywne w tym zakresie – mówi Filip Czerwiński.

Towar z branży automotive podlega wymogom dotyczącym przewozu materiałów niebezpiecznych, a w szczególnych sytuacjach konieczne jest zastosowanie określonej procedury celnej, jednak nie ma tu żadnych szczególnych ograniczeń czy procedur. Od strony organizacyjnej są to zawsze przesyłki o podwyższonym priorytecie, podlegające większej kontroli i monitoringowi na etapie fizycznej realizacji transportu. – Umowy na realizację przewozów również najczęściej zawierane są globalnie, na dłuższy okres czasu i mają charakter kompleksowy. Wynika to między innymi z tego, że każda z linii – kanał przewozowy między dostawcą a odbiorcą – musi zostać odpowiednio przygotowana. Ustalanie osób kontaktowych, uzgodnienia odnośnie co do sposobu przeprowadzania formalności celnych i oczywiście koszty transportu wraz z warunkami płatności, to wszystko powinno być szczegółowo omówione i zaimplementowane zanim odebrany zostanie pierwszy transport. Podobnie prowadzona jest implementacja w innych sektorach, ale przy automotive skutki ewentualnych braków lub zaniedbań mogą być naprawdę poważne, konieczne jest więc zachowanie szczególnej uwagi – uważa Marcin Krejca.

Konieczne know how

Konkluzja jest jedna – branża automotive niewątpliwie wymaga know how, gdyż najmocniejszymi stronami takich operatorów logistycznych jak DSV jest udokumentowana jakość i doświadczenie w branży automotive oraz duża elastyczność operacyjna. Filip Czerwiński dodaje, że dzięki rozbudowanej sieci drobnicowej



W transporcie najważniejszy zawsze pozostanie człowiek ze swoimi kompetencjami i doświadczeniem. Nawet najlepiej zaprojektowany proces transportowy narażony jest na sytuacje, które mogą zaburzyć sprawny jego przebieg

DSV Road jest w stanie realizować transporty mniejszych partii towaru w całej Europie, z kolei rozwinięty system transportów bezpośrednich (transporty całopojazdowe i częściowe) pozwala na ograniczenie liczby przeładunków w terminalach, minimalizację ryzyka uszkodzeń i zapewnia lepszą kontrolę nad czasem realizacji transportu.

A działania logistyczne w sektorze automotive cechują się dużym stopniem różnorodności, co z kolei wymusza zastosowanie indywidualnego podejścia do każdego klienta. Zdaniem Damiana Kołaty, kluczem do owocnej współpracy jest pełna wymiana informacji pomiędzy operatorem logistycznym a klientem. Bez znajomości pełnej specyfiki towaru oraz szczegółowych wymagań klienta w zakre-

sie procesów logistycznych nawiązanie relacji win-win może się okazać niemożliwe.

Marcin Krejca dodaje, że wybierając nowego partnera logistycznego w pierwszej kolejności należy upewnić się czy firma ma odpowiednio rozbudowaną sieć biur i czy w danym kraju reprezentowana jest przez własną spółkę czy zewnętrznego agenta. Współpracując z globalną firmą logistyczną, globalny koncern samochodowy ma pewność, że jego partner spełnia wszystkie wymagania formalne (np. w zakresie compliance), jest w stanie zabezpieczyć kompleksową usługę dostawy na całej trasie oraz wsparcie w ramach globalnych struktur zarządzania. – Takie podejście jest szczególnie istotne w sytuacjach kryzysowych, kiedy należy podjąć szybkie działania nie tylko w ramach własnej sieci, ale choćby u podwykonawców. Bo mając globalny zasięg i określony udział w rynku, posiada się

również lepszą pozycję we współpracy z liniami lotniczymi i armatorami morskimi. Tak jak wspominałem wcześniej – logistyka to system naczyń połączonych – tłumaczy.

Możemy za nim powtórzyć, że w dobie optymalizacji kosztów operacyjnych część firm produkcyjnych kieruje się ceną, ale w branży tak wrażliwej na terminowość i przewidywalność dostaw, może to być decyzja, która w szerszej perspektywie przyniesie więcej strat niż korzyści. Praca w firmach automotive jest jednak na tyle wymagająca i odpowiedzialna, że w działach logistyki najczęściej pracują wysokiej klasy specjaliści posiadający wiedzę i doświadczenie, pozwalające im oszacować czy określone rozwiązanie jest wiarygodne, czy okaże się nie mieć pokrycia. ◀

Elżbieta Haber

Nie tylko dostawy just in time

Ogromne, kilkudziesięcioletnie doświadczenie w obsłudze logistycznej branży motoryzacyjnej ma GEFCO. Świadczy tutaj kompleksowe usługi i to na całym świecie. Jakie jest spojrzenie tak dużego operatora logistycznego na możliwości rozwoju na rynku i wyzwania stojące przed nim – mówi Marcin Zasuń, kierownik ds. rozwoju biznesu, GEFCO Polska.

Na czym polega specyfika obsługi logistycznej branży motoryzacyjnej? Gdzie są największe wyzwania? Co liczy się tu najbardziej?

W branży logistycznej wyraźnie odczuwalna jest presja na koszty. Dla takich firm jak GEFCO oznacza to konieczność ciągłego doskonalenia oferty. Klienci oczekują od nas maksymalnie krótkiego czasu tranzytowego oraz dostaw *just in time*. To dlatego, że po pierwsze, miejsce w magazynach jest ograniczone, a po drugie towar w magazynie to mrożenie kapitału. Dla klienta to koszt. Wyzwaniem dla operatora logistycznego jest również utrzymanie wysokiej jakości usług, tak aby nie powodować perturbacji w produkcji. W obliczu takich wyzwań koniecznością jest szukanie nowych rozwiązań dla naszych klientów. Łańcuch dostaw musi być jak najkrótszy, a produkcja płynna. Dlatego w rywalizacji

o nowe zlecenia bardzo ważna jest innowacyjność firmy logistycznej, która potrafi przedstawić klientowi konkurencyjne rozwiązania.

Jakie wymogi musi spełniać operator logistyczny, aby obsługiwać tę branżę? Jakie potrzebne są kompetencje, a jakie narzędzia?

Operator musi być gotowy do realizacji usług w każdym miejscu na świecie, co jest domeną największych firm z branży. W przypadku GEFCO oferujemy globalny zasięg, nie ma dla nas znaczenia, czy jedziemy do Niemiec, Portugalii, czy też musimy dostarczyć komponenty z Europy do fabryk w Chinach. Szukając najlepszych komponentów, klienci zwracają uwagę na jakość i cenę produktu, a nie na kraj jego pochodzenia. Zadaniem firmy logistycznej jest przewiezienie towaru szybko i na czas.



Marcin Zasuń

Bliskość współpracy to połowa sukcesu. Druga połowa to stabilny i dobrze zmotywany zespół. GEFCO potrafi walczyć o najlepsze talenty na rynku pracy. Poprzez przemyślaną politykę kadrową i ciekawą ścieżkę kariery budujemy zespół, który codziennie obsługuje tysiące zleceń. Jeżeli do tego dołożymy odpowiednie narzędzia IT oraz sprawdzonych podwykonawców to mamy gotowy przepis na sukces.

Na jakie problemy musi być przygotowany operator?

Dwie najważniejsze kwestie to ciągłość zmian i adaptowanie się do nowych warunków. Optymalizacja zaproponowana klientowi wczoraj, dzisiaj już może być nieaktualna, bo konkurencja wdraża lepszy pomysł. Jeszcze niedawno embargo Rosji na żywność europejską wydawało się być katastrofą dla branży transportowej. Dzisiaj już nikt tego nie rozpamiętuje, a polskie firmy poradziły sobie z tym wyzwaniem wyśmienicie. Za chwilę czeka nas Brexit. Nikt nie wie, jak się to skończy, ale jestem przekonany, że z tej potyczki nasze firmy również wyjdą obronną ręką.

W GEFCO specjalizujemy się w logistyce *inbound*, która jest zdecydowanie trudniejsza od logistyki wyjścia. Zachwianie płynnością produkcji oznacza gigantyczne straty dla klienta. W codziennej pracy już nieraz musieliśmy radzić sobie

GEFCO specjalizuje się w logistyce inbound, która jest zdecydowanie trudniejsza od logistyki wyjścia. Zachwianie płynnością produkcji oznacza gigantyczne straty dla klienta. W codziennej pracy już nieraz firma musiała radzić sobie z takimi wyzwaniami.



Zadaniem firmy logistycznej jest przewiezienie towaru szybko i na czas. Bliskość współpracy to połowa sukcesu. Drugą połową to stabilny i dobrze zmotywany zespół

z takimi wyzwaniem. Na przykład, otrzymaliśmy informację o opóźnieniu transportu morskiego z USA. Powód był niezależny od nas. W odpowiedzi na zaistniałą sytuację towar został podzielony na dwa

Specyficzne procedury towarzyszą również codziennej pracy naszych podwykonawców, na przykład podczas nocnych dostaw części zamiennych do serwisów dealerskich. Zamówione części docierają

Specyficzne procedury towarzyszą codziennej pracy podwykonawców GEFCO, na przykład podczas nocnych dostaw części zamiennych do serwisów dealerskich. Zamówione części docierają z magazynu centralnego około godziny 5.00-6.00, gdy nie ma pracowników serwisu.

transporty. Mniejsza paczka z ładunkiem krytycznym, dla zachowania ciągłości produkcji, została przewieziona na terminal lotniczy, a reszta dotarła drogą morską. Takie rozwiązania oferujemy w ramach usługi GEFCO Special. W powyższym przypadku klientowi udało się zachować płynność produkcji.

Czy występują specyficzne procedury?

Priorytetem w branży motoryzacyjnej jest bezpieczeństwo. Większość osób kojarzy to przede wszystkim z bezpieczeństwem podczas transportu. Jednak polityka bezpieczeństwa dotyczy wszystkich innych obszarów działalności firmy. Czynnikiem ludzki jest kluczowym elementem w budowaniu skutecznych systemów bezpieczeństwa. To mocno podkreślają nasi klienci, ale również i my wdrożyliśmy silnie rozwiniętą politykę w tym zakresie.

z magazynu centralnego około godziny 5.00-6.00, gdy nie ma pracowników serwisu. Po naszej stronie leży zostawienie towaru w bezpiecznym miejscu.

Jaki jest zakres usług, który świadczycie Państwo na rzecz branży motoryzacyjnej? Jaki odcinek łańcucha dostaw obsługujecie?

GEFCO jest jedną z nielicznych firm na świecie, która świadczy kompleksową obsługę logistyczną dla branży motoryzacyjnej. Nie jest to pusty slogan. Nie mówię tutaj o transportach FTL, LTL czy transporcie kontenerów lub przesyłkach lotniczych – te kwestie to podstawa w naszym biznesie. Rywalizując o nowe kontrakty GEFCO musi oferować więcej, usługi szyte na miarę, opakowania zwrotne, *cross-dock* i transport multimodalny. Jako jedni z niewielu możemy zaproponować usługi 4PL/LLP (Leading Logistics Provider), w których

GEFCO zajmuje się obsługą całego łańcucha dostaw, a zwroty są jego ważną częścią. Są one traktowane podobnie do normalnych przesyłek. Obsługuje zwroty gwarancyjne, handlowe (kiedy część zostanie zamówiona przez pomyłkę lub nie zostanie sprzedana), części uszkodzonych oraz opakowań.

Procedury pomagają nam również utrzymać wysoką jakość dostaw. Kładziemy duży nacisk na standardy współpracy z podwykonawcami. Organizujemy dla nich szkolenia dotyczące bezpieczeństwa i procedur obchodzenia się z towarem, przeprowadzamy audyty. Wymienione działania mają dać pewność, że nasze usługi spełniają oczekiwania klienta.

poza rozwiązaniami IT oferujemy pełne wsparcie od wdrożenia, przez dedykowany zespół do codziennej obsługi. Razem z logistyką klient outsoursuje zadania administracyjno-finansowe, zakupy transportowe oraz inżynierię systemów logistycznych. Taką usługę świadczymy General Motors, ale również innym firmom, które szukają rozwiązań obniżających koszty.



Łańcuch dostaw musi być jak najkrótszy, a produkcja płynna. Dlatego w rywalizacji o nowe zlecenia bardzo ważna jest innowacyjność firmy logistycznej, która potrafi przedstawić klientowi konkurencyjne rozwiązania

Czym powinny kierować się producenci samochodów i części samochodowych przy wyborze operatora? Na co powinna zwrócić uwagę?

Większość osób powie, że najważniejszym kryterium jest cena. Trudno się z tym nie zgodzić, bo bez trzymania kosztów pod kontrolą nawet najlepszy produkt się nie sprzeda. Bardzo ważne jest oczywiście doświadczenie. Przy obecnej specjalizacji rynku nie ma miejsca dla firm, które wczoraj powstały i twierdzą, że są w stanie



*Rywalizując o nowe kontrakty GEFCO musi oferować więcej, usługi szyte na miarę, opakowania zwrotne, *cross-dock* i transport multimodalny. Może zaproponować usługi 4PL/LLP, w których poza rozwiązaniami IT oferuje pełne wsparcie od wdrożenia, przez dedykowany zespół do codziennej obsługi*

konkurować z najbardziej doświadczonymi graczami. Kolejne ważne rzeczy to stosowanie wysokich standardów bezpieczeństwa i wiarygodność finansowa. Duży operator w razie problemów pokryje dodatkowe koszty transportu i jest w stanie zaproponować alternatywne rozwiązania, takie jak sprawna organizacja transportu lotniczego, praktycznie w każdym zakątku świata.



W tworzeniu przewagi konkurencyjnej istotna jest ciągła optymalizacja łańcucha dostaw, umożliwiająca redukcję kosztów. Klienta interesują krótkie *transit time*'y oraz atrakcyjna cena dostawy. Przewagę można osiągnąć na przykład poprzez kompleksowy outsourcing logistyki

W jaki sposób taki operator jak GEFCO może się przyczynić do stworzenia przewagi konkurencyjnej swojego klienta?

W tworzeniu przewagi konkurencyjnej istotna jest ciągła optymalizacja łańcucha dostaw, umożliwiająca redukcję kosztów. Klienta interesują krótkie *transit time*'y oraz atrakcyjna cena dostawy. Przewagę można osiągnąć na przykład poprzez kompleksowy outsourcing logistyki. Cały zakres obowiązków przejmują specjaliści GEFCO. Naszą przewagą jest skala prowadzonego biznesu – mamy wielu klientów, stosujemy u nich podobne rozwiązania i korzystamy z dobrych praktyk. Jeden z naszych klientów posiada produkcję w Chinach, ale używa komponentów z Europy. Chcąc usprawnić łańcuch dostaw utworzyliśmy centralny *cross dock* w Polsce. Towar z Wielkiej Brytanii, Francji i Hiszpanii w ciągu kilku dni trafia do naszego kraju, a następnie w kontenerach jest transportowany koleją do Chin, co zajmuje około dwóch tygodni. Jest to wyraźnie lepsze rozwiązanie w porów-

naniu z transportem morskim. Przesyłki nie trafiają oddzielnie z każdego spośród wymienionych krajów, a klient oszczędza czas i pieniądze.

Czy GEFCO obsługuje również zwroty? Jakie procedury są tu stosowane?

GEFCO zajmuje się obsługą całego łańcucha dostaw, a zwroty są jego ważną częścią. Tak naprawdę są one traktowane podobnie do normalnych przesyłek. Obsługujemy zwroty różnego rodzaju: gwarancyjne, które transportujemy z sieci dealerskiej do magazynu centralnego, zwroty handlowe – w przypadku kiedy część zostanie zamówiona przez pomyłkę lub nie zostanie sprzedana, zwroty części uszkodzonych oraz zwroty opakowań. Do obsługi zwrotów używamy dwóch systemów. Pierwszy do obsługi zwrotów opakowań, a drugi do zwrotu towarów. Klient może sam wprowadzić przesyłkę do systemu, a my ją odbieramy. Jeżeli chodzi o procedury to stosujemy je do potrzeb klienta lub wprowadzamy procedury własne. ◀

SAS i Kuehne + Nagel przedłużają współpracę

Już od 2006 r. firma Kuehne + Nagel świadczy usługi z kilku strategicznych lokalizacji na świecie i jest odpowiedzialna za międzynarodowy transport części zamiennych dla floty samolotów SAS. Ostatnio współpracę z przewoźnikiem przedłużyła do 2020 r.

Całodobowa obsługa, siedem dni w tygodniu przez dokładnie 365 dni w roku, gwarantuje terminowe dostawy części zamiennych, począwszy od silników lotniczych, aż do śrub okien kokpitu. Zespół pracowników Kuehne + Nagel dokonuje nieustannego przeglądu i optymalizacji łańcucha dostaw, co z kolei przekłada się na efektywne zmniejszanie kosztów związanych z transportem, a także skutkuje zwiększeniem wydajności całego procesu.

– Nasza współpraca z Kuehne + Nagel zapewnia sprawny i innowacyjny łańcuch dostaw, co jest niezwykle ważne w przypadku prawidłowego funkcjonowania linii lotniczych. W przemyśle lotniczym, opóźnienia lub błędy mogą przyczynić się do powstania bardzo wysokich kosztów (jesz-

cze wyższych niż w automotive), dlatego też rzetelność i profesjonalizm reprezentowany przez naszego operatora logistycznego stanowi niewątpliwie klucz do naszego sukcesu – powiedział Gustav Johansson, dyrektor strategiczny Związku SAS.

Rozwiązania logistyczne dla przemysłu lotniczego mają strategiczne znaczenie dla Kuehne + Nagel, dlatego tak ważne jest przedłużenie kontraktu z SAS Scandinavian Airlines (SAS Obsługa Techniczna) na globalne, zewnętrzne usługi logistyczne aż do 2020 r. Potrzeby SAS, wymagają zastosowania zindywidualizowanych rozwiązań „od drzwi do drzwi”. Współpraca obu firm trwa od 2006 r., a przedłużenie jej o kolejne trzy lata to wynik pracy zespołu ekspertów z Kuehne + Nagel i zaangażowania oraz doświadczenia w przemyśle lotni-



czym. Obecnie operator rozwija i wdraża specjalne, dostosowane do przemysłu lotniczego rozwiązania dla producentów, firm leasingowych, linii lotniczych i usługodawców w zakresie produkcji, konserwacji, napraw, obsługi naziemnej oraz w czasie lotu. ◀

MM

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 przedstawią 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 MT TSL (Ptak Warsaw Expo)
28 marca	—	LUBLIN
4 kwietnia	—	WROCŁAW
20 kwietnia	—	GDYNIA
26 kwietnia	—	SOSNOWIEC
		podczas targów Logistex/Transportex



Organizatorzy Konferencji:



Partnerzy:



Z ekspresowymi dostawami nocnymi

Od początku swojej działalności, firma CAT LC Polska specjalizuje się w obsłudze logistycznej sektora motoryzacyjnego. Jest to wyjątkowa grupa klientów, która stawia operatorom logistycznym szczególnie wysokie wymagania. Wskaźniki jakościowe na poziomie 99% stanowią dla tej branży są rynkowym standardem.



Tomasz Zarzycki

Specjalizacja w każdym sektorze zmusza do pełnego dopasowania, ciągłego poszukiwania lepszych rozwiązań i usprawnień. W przypadku obsługi sektora automotive szczególną wagę przywiązuje się do optymalnego planowania dostaw komponentów, zapewnienia realizacji zleceń *just in time*, dostawy do sieci dealerów samochodowych w systemie ekspresu nocnego i skrojonych na miarę usług wynikających z potrzeb klienta. Usługi logistyczne spełniające właśnie takie standardy świadczy CAT LC Polska już od przeszło dwóch dekad na rynku polskim i globalnie w ramach międzynarodowych struktur Groupe CAT.

Z pełną gamą usług

Rozwiązania logistyczne firmy oferowane w zakresie całego łańcucha dostaw to logistyka magazynowa dla klientów motoryzacyjnych w obiektach CAT LC Polska, dostawy komponentów na linie produkcyjne oraz logistyka wyrobów gotowych i części zamiennych. Uzupełnieniem pakietu rozwiązań firmowych stanowią TopCAT – dostawy najwyższego priorytetu części i komponentów na linie produkcyjne, międzynarodowa i krajowa spedycja całopojazdowa, częściowa i drobnicowa, a także BikeCAT – kompleksowa logistyka jednośladow.



Firmy doceniają takie usługi jak ekspresowe dostawy nocne realizowane do dealerów OEM oraz transport najwyższego priorytetu części i komponentów do europejskich fabryk

Nasi klienci wymagają najwyższej jakości świadczonych usług w kluczowych obszarach tj. terminowości, kompletności i bezskodowości dostaw, wysokiej elastyczności zarówno w obsłudze klienta (*control tower*) jak i dopasowaniu rozwiązań logistycznych do zmieniającego się łańcucha dostaw, w ramach koncepcji *design to order*. Priorytetowe znaczenie ma też czas realizacji transportu

– firmy doceniają takie usługi jak ekspresowe dostawy nocne realizowane do dealerów OEM oraz transport najwyższego priorytetu części i komponentów do europejskich fabryk. Potwierdzeniem realizacji przez CAT LC tych wymagań jest ciągły rozwój bazy stałych klientów i pozyskanie kilkudziesięciu nowych linii biznesowych z obecnymi i nowymi klientami.

W CAT LC Polska przywiązujemy wagę do indywidualnych potrzeb każdego klienta. Nasze rozwiązania pomagają optymalizować łańcuchy dostaw klientów, zaspokajając zróżnicowane potrzeby odbiorców – w efekcie zwiększając ich konkurencyjność rynkową. Przykładami takich dopasowań usług są dostosowane do potrzeb odbiorcy czasy dostaw części zamiennych, zapewniające dostępność towaru od rana następnego dnia po nadaniu przesyłek, oraz rozwiązania logistyki niewymiarowych i delikatnych elementów, jak szyby, zderzaki, maski – szczególnie wrażliwych na uszkodzenia mechaniczne i wymagających od operatora logistycznego specjalistycznych rozwiązań. CAT Cargo Logistics zapewnia klientom takie rozwiązania.

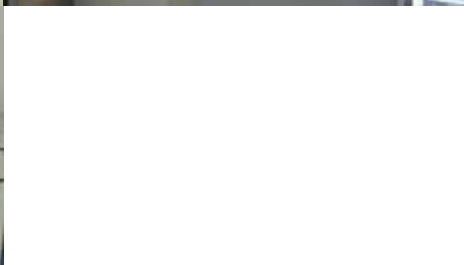
Wypracowane i skuteczne mechanizmy

Jak każdy operator świadczący kompleksowe usługi logistyczne podlegamy czynnikom takim jak wahania wolumenowe przewozów, sezonowość, obsługa towarów podatnych na uszkodzenia oraz nietypowych zleceń wykraczających poza standardowe procedury. Aby sprostać tym wymaganiom mamy wypracowane skuteczne mechanizmy pozwalające na elastyczne reagowanie na te potrzeby, zapewniające efektywne kosztowo i zgodne z wymaganiami klientów rozwiązania. Przykładami takich rozwiązań jest zbilansowane portfolio klientów i usług o różnej dynamice i sezonowości, jak np. dystrybucja jednośladow wiośnią czy transport części rolniczych w okresie żniw.

Dynamiczny rozwój firmy umożliwił nam osiągnięcie pozycji lidera logistyki dla branży motoryzacyjnej. Aktualny udział w rynku OEM w zakresie dystrybucji części zamiennych wynosi 80%, a transportu motocykli niemal 90%. Wykorzystujemy ten kapitał doświadczeń i kompetencji do rozwoju współpracy z innymi branżami i segmentami rynku, dla których wysoka jakość zindywidualizowanych usług, szybkość i terminowość dostaw oraz gwarancja bezpieczeństwa ma kluczowe znaczenie. Właśnie z tego powodu, dzisiaj naszymi klientami, oprócz sektora motoryzacyjnego, są firmy z branży rolnej, medycznej, hi-tech, sprzętu oświetleniowego czy AGD. Rozbudowana sieć dystrybucyjna, *know how* oraz struktura europejska CAT LC stanowią natomiast potencjał do rozwoju usług dedykowanych do obsługi transportowej dostawców komponentów w zakresie zaopatrzenia fabryk, intensywnie rozwijanych dla globalnych klientów firmy. ◀

Tomasz Zarzycki,
kierownik sprzedaży
i marketingu CAT LC Polska

Kompleksowe rozwiązania dla Twojego biznesu.



Weilandt-Elektronik lider usług serwisowych w branży Auto ID, ponad 25 lat doświadczenia, które pozwoliło nam serwisować sprzęt producentów takich jak: Symbol, Motorola, Honeywell, Intermec, Zebra, Opticon, Psion etz...

Naszym Klientom oferujemy kompleksowe usługi naprawcze w nowoczesnym centrum serwisowym spełniającym najwyższe standardy:

Diagnostyka i naprawy SMD/BGA, helpdesk, naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne zgodnie z standardami ESD/IPC, testy, wyceny uszkodzeń, czyszczenie urządzeń, logistyka door2door.

Nasza firma oferuje również zakup i wypożyczenia urządzeń do automatycznej identyfikacji, skanery, terminale radiowe, drukarki etykiet.

To tylko niewielka część naszych możliwości.

Weilandt Elektronik Sp. z o.o.
ul. Piernikarczyka 35
42-600 Tarnowskie Góry
Tel.(048)343563552
serwis@weilandt-elektronik.pl

Ze wsparciem partnerów ze Skandynawii

DSV jest firmą logistyczną o światowym zasięgu i duńskich korzeniach, której centrala mieści się pod Kopenhagą. Dywizja skandynawska jest jedną z najlepiej rozwiniętych w Grupie. O tym, jakie miejsce w jej strukturach zajmuje polski oddział DSV Road mówi prezes zarządu Filip Czerwiński.

W Polsce DSV Road jest obecna od 1997 r. Dlaczego firma wybrała Polskę?

Od początku swojego istnienia DSV miała ambicję osiągnąć pozycję jednego z liderów w Europie i na świecie. Pojawienie się w Polsce stanowiło kolejny etap rozwoju na rynku europejskim, przy jednoczesnych mocnych relacjach biznesowych z krajami skandynawskimi, w których jesteśmy postrzegani jako jeden z liderów. Wielkość wymiany handlowej Polski ze Skandynawią stanowi aż 20% całości naszych obrotów. Na kierunkach skandynawskich

realizujemy ponad 225 transportów całopojazdowych lub drobnicowych dziennie, wliczając w to święta, soboty i niedziele. A to oznacza, że w skali roku jest to ponad 80 tys. przewozów.

Jaki rodzaj transportu wykorzystywany jest na tym kierunku?

Środki transportu są bardzo różne, ale większość z nich to ciągnik plus naczepa standardowa. Wożąc towar do odbiorców finalnych często korzystamy także z dystrybucji za pośrednictwem naszych partnerów, którzy dysponują mniejszymi środ-



Filip Czerwiński

Wielkość wymiany handlowej Polski ze Skandynawią stanowi aż 20% całości obrotów DSV Road w Polsce. Na kierunkach skandynawskich realizowanych jest ponad 225 transportów całopojazdowych lub drobnicowych dziennie.



W Norwegii i Szwecji obowiązują obecnie opony zimowe i łańcuchy, a podobne rozwiązania będą wprowadzone w Finlandii. Trudność obsługi przewozów zimą w Norwegii i w dalekiej Szwecji wpływa na dostępność taboru

kami transportu. Używamy też naczep typu MEGA, samochodów chłodni, czy transportu ponadgabarytowego. W przypadku Szwecji i Norwegii są to także coraz częściej połączenia kolejowe, zwłaszcza w przypadkach kiedy *transit time* nie jest kluczowy dla realizacji danego transportu.

Czy więcej towarów jest przewożonych do czy ze Skandynawii?

Rynek skandynawski charakteryzuje się tym, że dużo więcej towarów eksportowanych jest z Polski niż importowanych ze Skandynawii. Wśród grup towarowych przewożonych przez DSV są materiały budowlane - panele, deski, okna, okucia; artykuły z branży papierniczej; oświetleniowej; meble; części motoryzacyjne; automatyka przemysłowa; stal; żywność i środki czystości. Wśród naszych klientów jest m.in. IKEA i tak duże koncerny motoryzacyjne jak Volvo i Scania, dla których przewożymy komponenty.

A co DSV Road wozi do Polski ze Skandynawii?

Najważniejsze dla nas branże to drewna, papiernicza, materiały stalowe, czy AGD. Największą liczbę przesyłek obsługujemy na kierunku duńskim, a to ze względu na

skalę operacji DSV w Danii, gdzie nasza firma jest liderem na rynku. Stąd przywozimy wyroby przemysłowe, żywność, choć pod względem liczby przesyłek i wartości sprzedaży znacznie bardziej znaczący jest eksport. Numerem dwa jest Szwecja z uwagi na dużą wymianę handlową z Polską, która pasuje się wśród pięciu najbardziej

Czy bierzecie ładunki powrotne do innych krajów?

Staramy się wracać z ładunkami do Polski, ale obsługujemy również kraje ościenne jak Czechy czy Słowacja, po to, żeby w sposób zbilansowany zarządzać ładunkami i flotą.

Problemem jest zorganizowanie ładunków powrotnych ze Skandynawii. DSV jest w tej szczęśliwej sytuacji, że posiada mocnych partnerów w krajach skandynawskich, a dzięki temu ma duże wsparcie w tym zakresie.

znaczących państw pod tym względem, a znowu dotyczy to w większej mierze eksportu. Do ważnych sektorów należą także branża papiernicza i stalowa. Na trzecim miejscu jest Finlandia, z którą realizujemy ponad 5% naszych obrotów i są to bardzo różnorodne towary. Skala operacji z tym krajem jest bardzo duża, a połączenia drobnicowe realizowane są codzienne. Transport odbywa się samochodami poprzez kraje bałtyckie, a pomiędzy nimi a Finlandią samochody przewożone są promami. Pomiędzy Polską a Finlandią jeździ 140 zestawów, które są przeznaczone tylko na ten kierunek. Z Norwegią nie mamy tak dużych obrotów, więc zajmuje ona dalsze miejsce pod względem przewozu przesyłek, jednak frachty na ten kraj są dość wysokie ze względu na przywóz wyrobów służących do produkcji ropy naftowej.

Czy dużym problemem są puste przestrzenie ładunkowe?

Problemem nie jest wypełnienie przestrzeni samochodu, ale zorganizowanie ładunków powrotnych. DSV jest w tej szczęśliwej sytuacji, że posiada mocnych partnerów w krajach skandynawskich, a dzięki temu ma duże wsparcie w tym zakresie. Nasza bliska współpraca polega na wspólnym zarządzaniu ładunkami i flotą. Dzięki temu w DSV „trafiki” skandynawskie są zbilansowane, mimo dużych dysproporcji, które dotyczą przede wszystkim Szwecji, gdzie 60% towarów wysyłamy, a 40% sprowadzamy. W niektórych okresach proporcje mogą nawet wynosić 70/30%. Stąd też stawki w eksporcie są dużo wyższe niż w imporcie, i jest to trend utrzymujący się od paru lat. Jednak dzięki temu, że pracujemy w jednej grupie z kolegami ze Skandynawii tych dysproporcji tak bardzo nie odczuwamy.

Na ile wykorzystujecie promy?

Transport promami należy do specyfiki kierunków skandynawskich. Trzeba jednak pamiętać, że przeprawa przez Bałtyk często bywa utrudniona bądź wstrzymana ze względu na sztormy, a dotarcie inną drogą jest bardzo kosztowne, gdyż dystans do pokonania jest dużo dłuższy. Naszą główną linią jest Świnoujście-Ystad, choć promy z naszymi transportami wypływają też z Gdyni i docierają do Karlskrony. Jedynie w wypadku przewozów do Danii częściej



Środki transportu obsługujące Skandynawię są bardzo różne, większość z nich to ciągnik plus naczepa standardowa

korzystamy z drogi lądowej niż promowej, która jest tu opcją dodatkową.

Problemem operatorów przy przewozach do Skandynawii jest to, że na chwilę obecną często brakuje wolnych miejsc na promach, zwłaszcza w najbardziej obleganych godzinach wypłynięcia. Jednak DSV, ze względu na skalę swoich operacji, posiada na stałe pewną pulę miejsc gwarantowanych. Dzięki temu jesteśmy w stanie zapewnić towarom naszych klientów miejsce na promie. Jest to bardzo istotne jeśli chodzi o bezpieczeństwo i czas dostaw.

Dla operatorów przy przewozach do Skandynawii, na chwilę obecną, często brakuje wolnych miejsc na promach, zwłaszcza w najbardziej obleganych godzinach wypłynięcia.



Skala operacji z Finlandią jest bardzo duża, a połączenia drobnicowe realizowane są codzienne. Transport odbywa się samochodami poprzez kraje bałtyckie, a potem promami. Pomiędzy Polską a Finlandią jeździ 140 zestawów, które są przeznaczone tylko na ten kierunek



Rynek skandynawski charakteryzuje się tym, że dużo więcej towarów eksportowanych jest z Polski niż importowanych ze Skandynawii

Z powodu tych wszystkich ograniczeń, w zakresie zarządzania czasem i kontroli dostaw, pewniejszym rozwiązaniem są dostawy lądowe, co jednak jest niemożliwe w wypadku Szwecji.

Jakie są specyficzne wymagania krajów skandynawskich, o których należy pamiętać przy ich obsłudze?

Przede wszystkim są to wymogi dotyczące bezpieczeństwa transportu w okresie zimowym. W Norwegii i Szwecji obowiązują obecnie opony zimowe i łańcuchy, a podobne rozwiązania będą wprowadzone w Finlandii. Trudność obsługi przewozów zimą w Norwegii i w dalekiej Szwecji wpływa na dostępność taboru. Sporo przewoźników dobrze realizuje transport w okresie letnim, natomiast nie radzi sobie w warunkach zimowych.

Różne podejście do biznesu w poszczególnych krajach wpływa na relacje biznesowe z nimi. A one z kolei wymuszają rodzaj współpracy i budują relacje dwustronne.

Poza tym, w krajach skandynawskich odholowanie czy naprawa dużego pojazdu kosztują dużo więcej niż w Polsce. Atutem DSV jest to, że w krajach tych posiadamy swoje własne oddziały, co stwarza nam do-

Coraz wyraźniejsze są związki pomiędzy krajami bałtyckimi a skandynawskimi. Również w DSV ta sama dywizja odpowiada za obsługę tych krajów i coraz częściej łączymy przewozy do i z Finlandii z przewozami do i z krajów bałtyckich.

datkowe możliwości. Jeśli nasz samochód ulegnie awarii w Norwegii, to w tym kraju posiadamy lokalną umowę z firmą, która odholuje pojazd do serwisu współpracującego z DSV. Dzięki temu ceny, które płacimy są dużo niższe niż klientów, którzy korzystają z tego typu usług sporadycznie. Należy też pamiętać, że w Norwegii, która nie należy do Unii Europejskiej, cały czas obowiązują wymogi związane z obsługą celną.

Warto też zaznaczyć, że coraz wyraźniejsze są związki pomiędzy krajami bałtyckimi a skandynawskimi, chociażby dlatego, że w krajach bałtyckich coraz większy udział w inwestycjach mają kraje skandy-

nawskie. Również w DSV ta sama dywizja odpowiada za obsługę tych krajów i coraz częściej łączymy przewozy do i z Finlandii z przewozami do i z krajów bałtyckich. W ten sposób wykorzystujemy synergię płynącą ze wspólnej ich obsługi.

Z tego co Pan mówi, współpraca z poszczególnymi krajami skandynawskimi wygląda różnie....

Kraje skandynawskie często traktowane są jako jeden blok, ale występują między nimi spore różnice. Trochę inaczej więc pracuje się z poszczególnymi państwami. W Szwecji jest duże nastawienie na relacje, natomiast w Danii dużo większe nastawienie na wynik, skuteczność i efektywność. Jednak wszystkie kraje skandynawskie stawiają na uczciwość i transparentność zasad dotyczących współpracy. W Norwegii również bardzo ważne są relacje, ale widać duży większy dystans w podejściu do biznesu i tempo pracy nie jest tak szybkie jak w Danii. To dlatego, że Norwegia jest dużo bogatszym

krajem, czerpiącym podstawowe zyski z przemysłu naftowego, który stanowi dla nich najistotniejszy biznes. Różne podejście do biznesu w poszczególnych krajach wpływa na nasze relacje biznesowe z nimi. A one z kolei wymuszają rodzaj współpracy i budują relacje dwustronne. Dobrze o tym wiedzieć rozpoczynając współpracę z krajami skandynawskimi.

A co stanowi największą barierę w obsłudze tego kierunku?

Dużych barier nie ma, pod warunkiem że biznes prowadzi się w sposób jasny i uczciwy. Jeżeli potrafimy rozmawiać w sposób otwarty, to współpraca z tymi krajami jest przyjemnością. Dla przykładu – w Niemczech najważniejsze są wytyczne, reguły, procedury, których trzeba przestrzegać, a tu – relacje. Warto też podkreślić, że firmy skandynawskie preferują współpracę z innymi firmami ze swojego regionu, co akurat dla nas stanowi ogromny plus. ◀



We wszystkich krajach skandynawskich wymagane jest posiadanie przez przewoźnika certyfikatu uprawniającego do przewozu towarów takich jak alkohole, makulatura czy odpady

Głównie z wykorzystaniem transportu drogowego

Według danych zebranych przez Główny Urząd Statystyczny, po załamaniu związanym z kryzysem gospodarczym w 2009 r., poziom wzajemnej wymiany gospodarczej między Polską a Skandynawią udało się odbudować dopiero w 2012 r. Od tamtej pory jest on na najwyższym poziomie w ciągu całego badanego okresu.



Piotr Gola

Według danych GUS za 2015 r., Polska zaimportowała ze Skandynawii dobra o wartości 8,9 mld euro, natomiast wyeksportowała towary o wartości 11,6 mld euro.

W sumie wartość wzajemnej wymiany handlowej z czterema skandynawskimi krajami w ciągu ostatnich trzech lat utrzymuje się na stałym poziomie ok. 20 mld euro rocznie. Z naszego kraju eksportujemy wyroby przemysłu elektromaszynowego, chemicznego, metalurgicznego, mineralnego i artykuły rol-

Specyficzne wymagania

Skandynawia to wymagający region z uwagi na warunki geograficzne i klimatyczne (duża liczba wysp, fiordów, góryste tereny, jazda po lodzie i śniegu). Wyzwaniem może być również sprostanie wymogom formalnym. Np. przewoźnik musi respektować prawo dotyczące przewozów kabotażowych oraz dodatkowo w przypadku Norwegii przepisy dotyczące minimalnej płacy kierowcy. Należy pamiętać również o konieczności odpraw celnych z tym krajem.

zimowe oraz w łańcuchy na koła (w Norwegii jest to obligatoryjne). Ponadto trzeba być przygotowanym na wysokie opłaty związane z wjazdem do dużych miast.

Z perspektywy DB Schenker

Dynamicznie rozwija się eksport do Szwecji, a następnie do Norwegii i Danii. Natomiast w imporcie, jeśli chodzi o DB Schenker, zdecydowanie dominuje Norwegia. Naszym klientom korzystającym z usług na tym kierunku proponujemy transport drogowy z wykorzystaniem naczep, które umożliwiają sprawny załadunek i rozładunek boczny. Nieustannie pracujemy nad ciągłym ograniczaniem liczby pustych powrotów ze Skandynawii oraz dążymy do zwiększenia udziału w dostawach na rynek e-commerce.

Natomiast barierą w obsłudze tego kierunku może być ograniczone miejsce na promach, co może w znacznym stopniu wpływać na czas realizacji dostawy. Z kolei kumulacja dostaw do dużych ośrodków miejskich oraz niskie nadanie w imporcie ze Skandynawii, wymuszają na przewoźnikach poszukiwanie ładunków powrotnych w odległych rejonach – a to bezpośrednio wpływa na koszty obsługi. ◀

Piotr Gola,
szef ds. przewozów drobnicowych,
DB Schenker

W sumie wartość wzajemnej wymiany handlowej z czterema skandynawskimi krajami w ciągu ostatnich trzech lat utrzymuje się na stałym poziomie ok. 20 mld euro rocznie.

no-spożywcze. Natomiast importujemy to z czego Skandynawia słynie – wyroby przemysłu drzewno-papierniczego, ale także elektromaszynowego, metalurgicznego i chemicznego.

Towary importowane, jak i eksportowane przewożone są głównie z wykorzystaniem transportu drogowego, rzadziej kolejowego. W obu przypadkach ważnym elementem łańcucha dostaw jest przeprawa promem.

Natomiast we wszystkich krajach skandynawskich wymagane jest posiadanie przez przewoźnika certyfikatu uprawniającego do przewozu towarów takich jak alkohole, makulatura czy odpady. Charakterystyką handlu z krajami skandynawskimi jest konieczność wykorzystania przepraw promowych. Nie bez znaczenia jest również tamtejszy klimat, dużo bardziej surowy niż polski. Przewoźnik ma obowiązek wyposażyć samochody w specjalne opony



Firma Hörmann oferuje różne wersje bram z płytą o grubości 67 mm. Najcieplejsze z nich, a więc zapewniające najlepszą termoizolacyjność, to bramy segmentowe SPU 67 Thermo

Obiekty przemysłowe bez strat energii. Segmentowe bramy przemysłowe SPU 67 Thermo firmy Hörmann

Zastosowanie bram o dobrej izolacyjności termicznej ma znaczący wpływ na skuteczność energetyczną i ekonomiczną budynków przemysłowych. Dlatego firma Hörmann oferuje bramy przemysłowe o coraz lepszych właściwościach termoizolacyjnych, takie jak bramy segmentowe SPU 67 Thermo z płytą o grubości 67 mm.

Stanowią one uzupełnienie oferty bram o grubości 42 mm i osiągają izolacyjność cieplną lepszą od nich nawet o 55%. Tak dobre parametry uzyskano dzięki grubszy profilom płyty bramy, które dodatkowo wyposażono w przegrodę termiczną. Co ważne, te niezwykle energooszczędne bramy nie różnią się wyglądem od bram o grubości 42 mm. To daje inwestorom możliwość wyboru bram o różnej grubości i instalacji ich w jednym budynku bez jakiegokolwiek uszczerbku dla jego walorów estetycznych.

Stalowe bramy SPU 67 Thermo

Firma Hörmann oferuje różne wersje bram z płytą o grubości 67 mm. Najcieplejsze z nich, a więc zapewniające najlepszą termoizolacyjność, to bramy segmentowe SPU 67 Thermo. Płyta takiej bramy wykonana jest z wytrzymałych stalowych segmentów, wypełnionych pianką poliuretanową, co ma wpływ na uzyskanie bardzo dobrego współczynnika przenikania ciepła całej bramy. Aby oszczędności ciepła były jeszcze większe, producent zadbał

o zlikwidowanie mostków termicznych, jakie mogą powstawać pomiędzy ościeżnicą a ścianą budynku. W tym celu zaleca montaż wraz z bramą specjalnego zestawu ThermoFrame. W bramach o wymiarach 5×5 m, w których zastosowano ThermoFrame, współczynnik ten nie przekracza 0,51 W/(m²·K). Znakomita izolacyjność bram SPU 67 Thermo to także zasługa zastosowa-

Aby oszczędności ciepła były jeszcze większe, producent zadbał o zlikwidowanie mostków termicznych, jakie mogą powstawać pomiędzy ościeżnicą a ścianą budynku. W tym celu zaleca montaż wraz z bramą specjalnego zestawu ThermoFrame.

nia przegrody termicznej między zewnętrznymi a wewnętrznymi ściankami segmentów. Przegroda termiczna ma również istotny wpływ na ograniczenie możliwości skraplania się pary wodnej na wewnętrznych ściankach bramy. Bramy SPU 67 Thermo mają szeroki wachlarz zastosowań. Nadają się szczególnie do chłodni i magazynów, w których przechowywane są świeże produkty. Z powodzeniem mogą też być wykorzystywane jako energooszczędne zamknięcia do obiektów przemysłowych i użytkowych. Dla poprawy walorów estetycznych i użytkowych mogą zostać przeszklone.

Wszystkie przemysłowe bramy segmentowe firmy Hörmann wyposażone w napęd standardowo mają zabezpieczone krawędzie zamykające. Do zabezpieczeń tych krawędzi stosowane są czujniki optyczne lub fotokomórki wyprzedzające.

Drzwi w bramie

Największe straty energii powstają podczas otwierania bram. Dlatego firma Hörmann proponuje także bramy przemysłowe wyposażone w drzwi przejściowe, które umożliwiają przechodzenie przez bramę bez konieczności jej całkowitego otwierania. Bramy SPU 67 Thermo z drzwiami przejściowymi są wyjątkowo komfortowe, ponieważ drzwi te pozbawione są wystającego progu. Profilowany próg ze stali nierdzewnej o wysokości do dziesięciu milimetrów ogranicza ryzyko potknięcia podczas przechodzenia przez bramę i ułatwia przejeżdżanie rozmaitymi urządzeniami na kółkach. Drzwi w bramie, podobnie jak same bramy, wyposażone są w profile z przegrodą termiczną. To sprawia, że ciepło, które zatrzyma w hali płyta bramy o grubości 67 mm, nie ucieknie przez drzwi przejściowe. Dzięki temu brama SPU 67 Thermo z profilem ThermoFrame i z wbudowanymi drzwiami przejściowymi osiąga współczynnik izolacyjności cieplnej na poziomie $0,75 \text{ W}/(\text{m}^2 \cdot \text{K})$.

Brama SPU 67 Thermo z drzwiami przejściowymi to rozwiązanie nie tylko komfortowe i energooszczędne, ale także bardzo bezpieczne. Standardowa szerokość przejścia w drzwiach bramy wynosi 905 mm, spełnia więc wymagania budownictwa bez barier i dróg ewakuacyjnych z przeznaczeniem do pięciu osób.

Ciepłe i bezpieczne

Poza efektywnym wykorzystaniem energii w halach magazynowych, istotne są też odpowiednie zabezpieczenia. Wszystkie przemysłowe bramy segmentowe firmy Hörmann wyposażone w napęd standardowo mają zabezpieczone krawędzie zamykające. Do zabezpieczeń tych krawędzi stosowane są czujniki optyczne lub fotokomórki wyprzedzające. Taka brama zatrzymuje się zanim natrafi na przeszkodę i natychmiast cofa. Tę samą funkcję pełni krata świetlna zintegrowana z ościeżnicą, która także bezdotykowo rozpoznaje ludzi i przeszkody. Takie rozwiązanie niemal całkowicie wyklucza możliwość doznania obrażeń lub uszkodzenia przedmiotów. Co więcej, szeroki zasięg promieni świetlnych dopuszcza pracę bramy z większą prędkością. Szybsze są też bramy, w których zastosowano fotokomórki wyprzedzające. Większa prędkość pracy bramy oznacza mniejsze straty energii, do których dochodzi podczas otwierania i zamykania. Zastosowanie fotokomórki wyprzedzającej lub kraty świetlnej zmniejsza jednocześnie wydatki na przeglądy i konserwacje. ◀



Efektywne rozwiązania logistyczne

- Bramy przemysłowe i wytrzymałe rampy
- Uszczelnienia bram i domki przeładunkowe
- Tylko w firmie Hörmann: rampy przeładunkowe ze zintegrowaną techniką RFID

www.hormann.pl • 801 500 100
Opłata za połączenie zgodna z taryfą operatora

HÖRMANN
Bramy • Drzwi • Napędy

O cenie z czasem się zapomina – jakość pozostaje

Firma job-park GmbH z Berlina wyposażyla swoje nieruchomości przemysłowe w nowoczesne bramy szybkobieżne produkcji EFAFLEX

Modernizacja budynków przemysłowych w większości przypadków jest znacznie trudniejsza od budowy nowego zakładu. Przebudowa odbywa się niejednokrotnie bez przerywania pracy w hali, a planowanie oraz realizacja obejmuje te same etapy, a więc są tu potrzebne analogiczne kompetencje jak przy realizacji nowego budynku. Często konieczne jest podjęcie decyzji dotyczącej tego, jak wysokiej jakości wyposażenie budynki otrzymają w przyszłości.

Gdy przed dziesięcioma laty rodzina Hügenell zakupiła pusty kompleks hal przemysłowych od producenta maszyn drukarskich König und Bauer AG, instalacje techniczne w budynku produkcyjnym o powierzchni 10,5 tys. m² były w większości mocno zaniedbane, a z nieruchomości można było korzystać w ograniczonym zakresie. W ramach rewitalizacji podjętej przez spółkę konieczne było przeprowadzenie kompleksowych napraw i modernizacji. Do uzyskania nowego stanu w znacznym

Monterzy z firmy EFAFLEX z własnej inicjatywy przeprowadzili przygotowania na zmianie nocnej, wykonując prace w niezwykle elastyczny sposób, czysto i rzetelnie.

stopniu przyczyniła się firma EFAFLEX – światowy lider w zakresie produkcji i serwisu bram – która dostarczyła 11 spiralnych bram szybkobieżnych.

Konieczne działania

– Początkowo planowaliśmy zastosować w naszych halach bramy harmonijkowe – tłumaczy szefowie zakładu, Dennis i Marco Hügenell. W momencie, gdy cztery lata temu firma SIEMENS Real Estate podjęła hale berlińskiego producentowi turbin gazowych, bracia zostali zmuszeni do zmodernizowania budynków leżących na ich nieruchomości, a w ten sposób również do dopasowania wynajmowanych powierzchni do kompleksowych wymogów najemcy w zakresie ergonomii i bezpieczeństwa. – Dzień i noc modernizowaliśmy dosłownie każdy milimetr kwadratowy powierzchni w celu umożliwienia firmie Siemens stworzenia magazynu celnego oraz magazynu dla frachtu lotniczego na komponenty dla elektrowni, a także odpowiednich powierzchni dla logistyki i wstępnego montażu turbin gazowych – Dennis Hügenell, pełen zaangażowania, opisuje działania, które były konieczne do prawidłowego zabezpieczenia wrażliwych na wpływy zewnętrzne wyrobów. – Tutaj przechowujemy kilkanaście milionów oclonych już części zamiennych dla elektrowni SIEMENS. Towar każdej wielkości jest pakowany w drewniane skrzynki i wysyłany bez dalszej kontroli urzędów bezpośrednio do kraju swojego przeznaczenia. Konieczne jest zapewnienie



Nowe bramy EFAFLEX zainstalowano w magazynie dla frachtu lotniczego i magazynie celnym, gdyż dotychczasowe stalowe, harmonijkowe ze względu na wiek nie spełniały wymagań bezpieczeństwa



Dennis i Marco Hügenell



Przedsiębiorcy zlecili pomalowanie bram farbą w kolorze RAL 9011 – czarna grafitowa, aby wkomponowały się one w nowoczesnie, a jednocześnie ponadczasowo zaprojektowaną fasadę

kompleksowych zabezpieczeń. – *Obiecaliśmy firmie SIEMENS nowe bramy w magazynie dla frachtu lotniczego i magazynie celnym, gdyż dotychczasowe stalowe bramy harmonijkowe ze względu na wiek nie spełniały wymogów bezpieczeństwa – kontuuje Dennis. Trzeba było szybko działać. Pomimo, że w ramach najmu planowana była renowacja zaledwie trzech z jedenastu bram zewnętrznych, bracia Hügenell zdecydowali się na wymianę wszystkich istniejących bram na nowoczesne szybokieżne bramy spiralne firmy EFAFLEX, lidera na rynku światowym w dziedzinie technologii systemów bramowych. Była to inwestycja rzędu 200 tys. euro.*

Poza konkurencją

Wyraźnie zachwycony Marco Hügenell uzupełnia wywody swojego brata wymieniając liczne zalety nowych bram. – *Szybokieżne bramy spiralne pod każdym względem biją na głowę inne techniki napędowe. Pomimo, że na rynku rozwinęła się konkurencja naśladująca firmę EFAFLEX i oferująca zbliżone bramy rolowane, to oryginał jest niemal bezkonkurencyjny pod względem takich właściwości, jak izolacyjność akustyczna i ciepła, prędkość otwierania, jakość wykonania, prowadzenie skrzydła bramy, różne zabezpieczenia i indywidualny projekt skrzydeł bram – komentuje. Dennis Hügenell wyjaśnia, że szczególnie ten ostatni aspekt może okazać się bardzo trudny do uzyskania. – *Bramy są dla nas integralną częścią fasady, która zostanie zmodernizowana w tym roku, aby nieruchomości przemysłowa wyglądała reprezentacyjnie jako całość, również z zewnątrz. Mając to na uwadze przedsiębiorcy zlecili poma-**

lowanie bram farbą w kolorze RAL 9011 – czarna grafitowa, aby wkomponowały się one w nowoczesnie, a jednocześnie ponadczasowo zaprojektowaną fasadę. – *Konkurencja nie była jednak w stanie zaoferować odpowiedniego rozwiązania, czarne poszycie bramy nieustannie ulegało odkształceniom przy wysokich temperaturach – dodaje.*

– *Wszystko ma oczywiście swoją cenę. Wysoka jakość kosztuje, ale brak jakości to koszt jeszcze wyższy. I na te koszty nie możemy sobie pozwolić – w tej kwestii bra-*

nie montażu w celu płynnego przebiegu budowy. Aby było to możliwe do zrealizowania w przewidzianym terminie, niejednokrotnie sami byliśmy tu w nocy i sięgaliśmy po młotek, aby po demontażu starych bram sekwencyjnych wykonać wsporniki obok bram i samodzielnie je pomalować. I to przy wszystkich 11 bramach! Tak to wyglądało, nie mieliśmy niestety czarodziejskiej różdżki – wyjaśnia.

– *Musimy podkreślić, że monterzy z firmy EFAFLEX z własnej inicjatywy przeprowadzili przygotowania na zmianie nocnej,*

Oryginał jest niemal bezkonkurencyjny pod względem takich właściwości, jak izolacyjność akustyczna i ciepła, prędkość otwierania, jakość wykonania, prowadzenie skrzydła bramy, różne zabezpieczenia i indywidualny projekt skrzydeł.

cia są zgodni. Dennis Hügenell ze zdecydowaniem uzupełnia wypowiedź brata: – *Poziom techniki w naszych halach może konkurować z techniką w nowych budynkach. Musimy wybierać to, co najlepsze, aby zapewnić optymalne warunki dla naszego podnajemcy. To nasza powinność.*

Z prawdziwą pasją

Oprócz najlepszych produktów konieczne jest również właściwe serwisowanie bram. Podnajemca zażądał, aby jeszcze w trakcie wymiany możliwe było przejeżdżanie przez bramy już po 15 minutach – opowiada Dennis Hügenell. – To było czyste szaleństwo! Dla nas oznaczało to, że musieliśmy z góry dokładnie uzgodnić i ograniczyć powierzch-

wykonywać prace w niezwykle elastyczny sposób, czysto i rzetelnie – Marco Hügenell kładzie nacisk na kolejny aspekt przemawiający za współpracą z firmą EFAFLEX. – Jakość oznacza również zaangażowaną pracę, także gdy nikt nie patrzy! I tak było w tym przypadku. Nie musieliśmy stale patrzeć monterom na ręce z obawy przed fuszerką. Mogliśmy się zrelaksować i robić swoje – dodaje.

W trakcie współpracy EFAFLEX na bieżąco udoskonalał produkty. Kable nie przebiegają teraz obok bram, już dawno zostały one ukryte wewnątrz ościeżnicy. Dennis i Marco Hügenell są zgodni: – *Bramy EFAFLEX są projektowane i produkowane z prawdziwą pasją. ◀*

Alexander Beck
Alexander.beck@efaflex.com

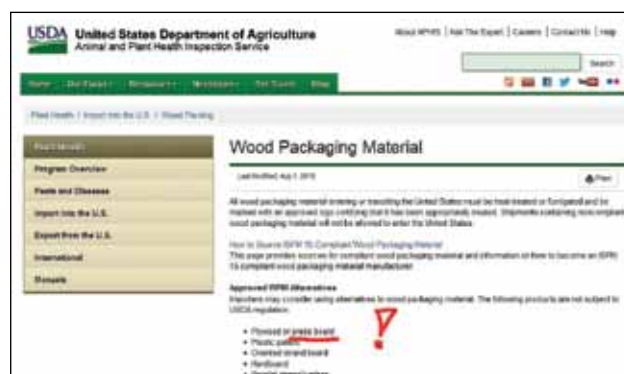
Opakowania z drewna, ISPM 15: Palety Inka idealnym nośnikiem dla eksportu do Stanów Zjednoczonych

Animal and Plant Health Inspection Service, oficjalna organizacja ochrony roślin w Stanach Zjednoczonych, podała niedawno zaktualizowane informacje na temat opakowań produkowanych z drewna. Jeszcze nigdy nie były one tak zwięzłe i przejrzyste. Na liście opakowań znalazły się także tzw. materiały alternatywne.

Według Międzynarodowej Dyrektywy Ochrony Roślin ISPM 15 palety drewniane zanim zostaną użyte w eksporcie, muszą zostać poddane obróbce cieplnej lub fumigacji i zostać odpowiednio oznaczone. Działania te mają zapobiegać przedostawaniu się szkodników. Większość krajów, w tym Stany Zjednoczone, stosuje dyrektywę ISPM 15. Organem odpowiedzialnym za ochronę roślin w USA jest Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS), która działa przy Ministerstwie Rolnictwa.



Palety Inka wykonane z drewna prasowanego są zgodne z dyrektywą ISPM 15, a zatem są dobrą alternatywą dla tradycyjnych palet drewnianych, które w ruchu eksportowym muszą być poddane obróbce termicznej i oznakowane. Dzięki temu Palety Inka idealnie nadają się do wysyłania w eksporcie do Stanów Zjednoczonych



Bez obróbki i oznakowania

Strona internetowa APHIS w najnowszej informacji z 1 sierpnia 2016 r. podaje m.in. wykaz uznawanych alternatyw dla tradycyjnych palet drewnianych, które mogą być wysyłane w eksporcie bez obróbki i oznakowania. Już na początku listy znajduje się „Sklejka lub drewno prasowane” („Plywood or press board”), do których należą m.in. palety z drewna prasowanego firmy Inka. Palety są prasowane z wiórów drzewnych w wysokich temperaturach. Szkodniki nie mają żadnych szans na to, aby zagnieździć się w tak produkowanej palecie. – *Klienci pytają nas co jakiś czas, czy mogą bez problemów eksportować swoje produkty na naszych paletach do USA* – mówi Andreas Heinrich, menedżer produktu w Inka Paletten GmbH. – *Odpowiadamy, że palety Inka jako produkt z drewna prasowanego są zgodne z dyrektywą ISPM 15 i mogą być używane w eksporcie bez jakiegokolwiek wstępnej obróbki czy znakowania. Dzięki stronie internetowej APHIS możemy powoływać się na potwierdzenie oficjalnej instytucji. Także nasi klienci, którzy nie pytają nas bezpośrednio, często znajdują informacje na stronie APHIS – dodaje.*

Także we frachtach lotniczych

Palety Inka są nie tylko zgodne z ISPM-15, ale także nadają się do stosowania we frachtach lotniczych: palety o załadowanej całej powierzchni i odpowiednio opasane lub całkowicie owinięte folią, są uznawane za przesyłki zabezpieczone przed nieuprawnionym dostępem – nawet po zaostrożeniu zasad bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. Warto dodać, że palety jednorazowe Inka są dostępne w wielu różnych formatach.

Informacje o APHIS można znaleźć na www.aphis.usda.gov w zakładce „zdrowie rośliny” („Plant Health”). Z kolei listę krajów, które stosują dyrektywę ISPM 15 oraz certyfikaty eksportowe są podane na stronie www.inka-paletten.com. ◀

ROZLICZAJ PŁACĘ MINIMALNĄ W INNYCH KRAJACH

NA PODSTAWIE FAKTYCZNYCH
DANYCH Z SATELITARNEJ LOKALIZACJI
POJAZDÓW GPS



GBOX[®] Assist POZWOLI NA:

- Prawidłowe rozliczenie wynagrodzeń kierowców
- Wylimitowanie nadużyć ze strony kierowców wynikających z niewłaściwego określenia danych do rozliczenia wynagrodzenia
- Uniknięcie mandatów i kar administracyjnych za niewłaściwe rozliczenie płacy minimalnej

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

Konieczne oprogramowanie, sprzęt i infrastruktura

Dziś chyba nikt nie wyobraża sobie by ewidencje i kontrolę zdarzeń w łańcuchu logistycznym prowadzić za pomocą odręcznych notatek. Dekalog prawidłowego przebiegu procesu przygotowania, realizacji i rozliczenia przepływu towarów i usług stanowi zasada 7R. Czynnikiem decydującym o sukcesie jest sprawna komunikacja pomiędzy uczestnikami procesu.



Grzegorz Chmielecki



Maciej Wiewiórski

Podstawowym podmiotem realizującym przepływ są ludzie. Coraz częściej jednak komunikacja międzyludzka zostaje wzbogacona o systemy informatyczne. Nie mówimy jednak tylko o systemach ewidencyjnych, ale mamy na myśli rozwiązania informatyczne, które w określonych sytuacjach komunikuje, raportuje swojemu „nadzorcy” to, co dzieje się aktualnie w procesie lub (przy skróconym obiegu) tylko zgłasza anomalie.

Podczas realizacji usługi logistycznej, gdzie elementem wiążącym jest spedycja i transport, zachodzą dziesiątki zmian statusów, stanów, kondycji czy ustaleń pod-

stawowych parametrów usług. Śledzenie i kontrolowanie każdego kroku jest nieoptymalne, wymaga bowiem zaangażowania do tej roli dodatkowej osoby. Z pomocą przychodzą rozwiązania informatyczne, które zostały odpowiednio przygotowane do tego zadania.

Specjalne rozwiązania informatyczne

Prosta klasyfikacja dzieli je na oprogramowanie i sprzęt. Jednak sprzęt bez odpowiednio przygotowanej infrastruktury informatycznej będzie tylko wyposażeniem

nej sieci rozległej, opartej o niezawodną komunikację. Głównym założeniem jest omijanie pojedynczych punktów awarii. W sieci rozległej jest to stosowanie łączy zapasowych oraz zestawów urządzeń, które tworzą zespoły HA (High Availability). Założeniem jest uzyskanie ciągłości dostępu do usługi na poziomie 99,97%, gdzie w przypadku awarii jednego urządzenia w gotowości jest kolejne. Centralnym elementem sieci jest centrum danych, w którym przetwarzane są informacje przepływające z oddziałów. Zwłaszcza w tej części systemu stosować należy rozwiązania uodparniające na awarie (wirtualizacja,

Zasada 7R

Nazwa pochodzi z języka angielskiego (R to skrót od *right*). W języku polskim stosowana jest zasada 7W, gdzie W oznacza właściwy. Zamiennie nazwa bywa używana również z 7O (O – od słowa odpowiedni).

Zasada 7W to siedem zadań, przed którymi staje logistyk w każdej firmie, a są nimi:

- ▶ Właściwy produkt (realizowanie zamówień);
- ▶ We właściwej ilości (prognozowanie popytu);
- ▶ We właściwym stanie (kontrolowanie stanu zapasów i ich jakość);
- ▶ We właściwej cenie (ustalana po przeprowadzeniu badań rynkowych) trafi
- ▶ We właściwe miejsce (wybór odpowiedniej lokalizacji firmy);
- ▶ We właściwym czasie (odpowiedni proces zaopatrzeniowy);
- ▶ Do właściwego klienta (odpowiednia obsługa klienta).

Sprzęt bez odpowiednio przygotowanej infrastruktury informatycznej będzie tylko wyposażeniem biura czy dodatkiem dla kierowcy. Mówimy zatem o trzech elementach: oprogramowanie, sprzęt i infrastruktura.

biura czy dodatkiem dla kierowcy. Mówimy zatem o trzech elementach: oprogramowanie, sprzęt i infrastruktura.

Infrastruktura to krwioobieg układu człowiek – maszyna. Tak, jak prąd nie popłynie bez kabla, tak bez skomplikowanej budowy układów w serwerowni i odpowiednio spisanych polityk bezpieczeństwa duża firma logistyczna nie będzie mogła działać poprawnie. Owszem, małe firmy mogą oprzeć się na prostym NAS i zwykłej sieci z modemem/routerem ADSL. Niemniej jednak, żeby spełnić wymagania najbardziej wymagającego klienta należy zainwestować w nowoczesną infrastrukturę. Przy organizacjach wielooddziałowych, jakie są w firmie Geis, wymaga to dużych inwestycji strukturalnych. Tak duża organizacja potrzebuje dobrze zaprojektowa-

magazyny danych, replikacja informacji, zasilanie awaryjne). Firma Geis uruchomiła właśnie nowe centrum danych w Strykowie z automatycznym sorterem. Została tam docelowo zlokalizowane wszystkie systemy główne.

Rozwiązania bezprzewodowe w magazynach wysokiego składu i hubach przeładunkowych wykorzystują standard 802.11abg, przy czym nowe instalacje są już realizowane tylko w standardzie 5GHz ze względu na zakłócenia jakie istnieją w paśmie 2,4GHz. Ich powodem jest brak ograniczeń w stosowaniu tej częstotliwości. A rozwiązania bezprzewodowe są podstawą swobodnego działania w magazynie. W przypadku zbyt dużego „zaśmiecenia” pasm wolnych może wystąpić konieczność wdrażania rozwiązań opartych o pasmo

licencjonowane. Oprogramowanie czerpie możliwości z tego, co oferuje sprzęt i wizualizuje to, co niezbędne jest dla użytkownika w procesie podejmowania decyzji. Coraz większe znaczenie w projektowaniu oprogramowania ma właśnie gen decyzyjności. System żyje, wykonuje swoje czynności zgonie z tym, jak został do tego

ści zgłoszenia jest wiele, w zależności ile przesyłek będzie chciał nadać. Mamy giełdy, platformy przetargowe, ale i współpracę bilateralną z podwykonawcami usług spedycyjno-transportowych lub magazynowania. Pozostaje kwestia wyboru kanału komunikacji oraz identyfikacji przesyłki. Tu rozwiązania mogą być różne. Najpopular-

Oprogramowanie czerpie możliwości z tego, co oferuje sprzęt i wizualizuje to, co niezbędne jest dla użytkownika w procesie podejmowania decyzji. Coraz większe znaczenie w projektowaniu oprogramowania ma właśnie gen decyzyjności.

przygotowany. Może je realizować w 100% automatycznie lub z pomocą człowieka. A robotyzacja to pojęcie, które coraz mocniej zakorzenia się w dziedzinie logistyki i dla twórców rozwiązań informatycznych firmy Geis stanowi nowy kierunek działań.

Prześledźmy więc proces logistyczny na bazie 7 wymagań tak, by zobrazować potrzeby jakie się w nim pojawiają i jak mogą być zrealizowane.

Właściwy produkt i właściwe miejsce

Producent lub nadawca towaru zgłasza określony towar do przewozu. A możliwo-

niejszą formą pozostaje nadal kod kreskowy umieszczony na etykiecie logistycznej własnej lub partnera. Coraz częściej mówi się jednak o RFID, a ostatnie testy technologii DASH7 budzą nadzieję na to, że identyfikacja towaru będzie sprawniejsza, bezpieczniejsza, a przede wszystkim coraz tańsza. Aktualnie cena jest nadrzędnym czynnikiem hamującym.

Identyfikacja poprzez transpondery daje bardzo wiele. Wyobraźmy sobie proces inwentaryzacji, gdzie tagi #dash7 komunikują się pomiędzy sobą i zgłaszają swoją obecność. W ciągu sekundy wiemy ile, w jakiej strefie i w jakiej kondycji mamy zmagazynowane towary/nośniki itp. Oprócz przyspieszenia identyfikacji podczas załadunku czy rozładunku, zastosowanie przełącznika na samochodzie pomaga w śledzeniu przejazdu danej paczki, czy palety. Odpowiednio przygotowane tagi mogą zapisywać takie dane, jak warunki przewozu, informacje czy opakowanie było otwierane czy nie, czy zmieniła się jego



Punkt dostępowy sieci bezprzewodowej w magazynie wysokiego składu

łych i średnich klientów, API (WebService) oraz EDI dla dużych i bardzo dużych. Zawsze jest także możliwość tworzenia nowych dedykowanych narzędzi wymiany danych. Usługi te są dostępne dla paczek i dla ładunków Cargo.

Właściwa liczba, właściwy stan, właściwy czas

Celowo połączono te trzy wymagania w jednym punkcie. Nikt nie lubi jak przesyłka nie dociera na czas, a kiedy już dotrze, to brakuje jednej sztuki lub jej stan pozostawia wiele do życzenia. Te elementy to jedno z kluczowych kryteriów, oprócz ceny za transport, jakie wiele osób stawia sobie przy wyborze przewoźnika. Wszystko zaczyna się od wspomnianej wcześniej

Ostatnie testy technologii DASH7 budzą nadzieję na to, że identyfikacja towaru będzie sprawniejsza, bezpieczniejsza, a przede wszystkim coraz tańsza. Aktualnie cena jest nadrzędnym czynnikiem hamującym.

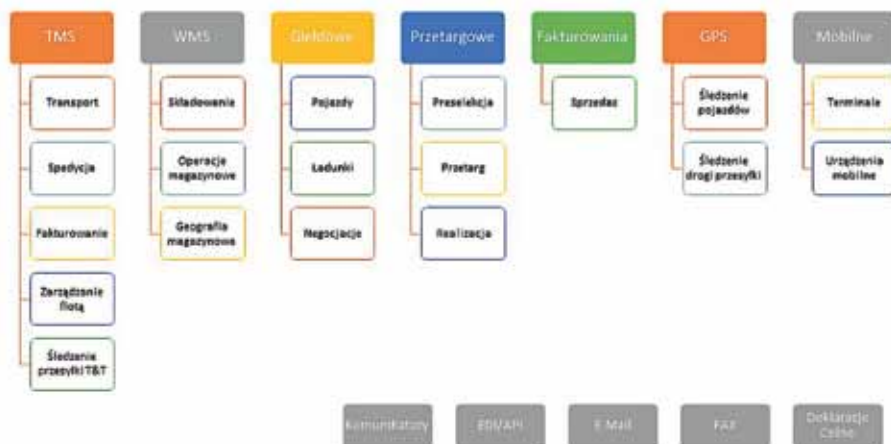
zawartość, a nawet czy zostało przewrócone, rzucone itp. Dla zapewnienia odpowiedniej jakości dane dotyczące przesyłki powinny być przesyłane na drodze elektronicznej poprzez EDI lub przez coraz popularniejsze API (WebService). Firma Geis oferuje trzy kanały zgłaszania zapotrzebowania na transport. Dostęp przez przeglądarkę internetowa GClient dla ma-

identyfikacji. Jeśli zgłoszony towar jest jednoznacznie opisany dla podwykonawcy, a podwykonawca odpowiednio monitoruje przebieg realizacji usługi, są szanse, że przesyłka nie zaginie lub nie zostanie uszkodzona. Praktyka pokazuje także, że coś, co dla nadającego ma kształt pół palety, przy weryfikacji przy odbiorze lub w oddziale przyjęcia, okazuje się być kla-



Centralnym elementem sieci jest centrum danych, w którym przetwarzane są informacje przepływające z oddziałów

Podział oprogramowania w TSL



Na znaczeniu zyskują narzędzia przeznaczone dla klientów, służące do śledzenia informacji o przesyłce i dające możliwość pobierania dokumentów potwierdzających dostawę. Geis stosuje narzędzie do śledzenia przesyłek dostępne na stronie i pod adresem www.geis.pl

Firma Geis oferuje trzy kanały zgłaszania zapotrzebowania na transport. Dostęp przez przeglądarkę internetowa GClient dla małych i średnich klientów, API (WebService) oraz EDI dla dużych i bardzo dużych.



Towar na magazynie zmienia propagację fal radiowych, trzeba to brać pod uwagę podczas projektowania sieci

syczną podstawą 1200/800. To samo dotyczy paczek. Możemy przytoczyć przykład łóżecka drewnianego, które mieściło się w wymiarach *pack*, ale swoją wagą przekraczało normy. Kurier w dobrej wierze odebrał przesyłkę, jednak taki towar mógł bardzo łatwo ulec uszkodzeniu ze względu na swoje przekroczenia. Ten przykład dobrze obrazuje zakres zadania dla systemu informatycznego. Zmiana rodzaju nośnika czy wymiarów przesyłki może zostać dokonana już podczas odbioru towaru np. na urządzeniu, które posiada kierowca lub kurier. O anomalii może zostać zaalarmowany od razu dyspozytor, który podejmie decyzję o zaplanowanej trasie. W Geis dla paczek stosowane są przede wszystkim urządzenia mobilne, których używają kurierzy. Dzięki temu sprawnie mogą docierać do miejsc odbioru towaru, nawet przy dynamicznie

zmieniających się dyspozycjach. Mogą też dokonywać zmian w liczbie paczek oraz wpisywać aktualny stan przesyłek. To daje większą kontrolę jakości obsługi transportowej. Przesyłka wychodzi od terminalu obsługującego dany rejon. Tam na wejściu zostaje zidentyfikowana, zważona i zwymiarowana. Zostaje też nadany odpowiedni *routing*. Kolejny krok to automatyczna sortowania, gdzie znowu odbywa się liczenie i ważenie. Jeśli nastąpi odstępstwo od któregoś z parametrów, automatycznie następuje zgłoszenie tego faktu dyspozytorowi. Dzięki temu można szybko i skutecznie na każdym etapie zadbać o odpowiednią obsługę. Ostatecznie przesyłka trafia do terminalu dostawy i kuriera. Ten skanuje towar przed odbiorem i wprowadza informację o stanie przesyłki. Tym samym mierzy jaki jest czas dostawy i czy został dotrzymany termin. W przypadku przesyłek Cargo czy FTL wymagania dotyczące śledzenia i alterowania zmian są stawiane równie wysoko. Tutaj dodatkowym elementem jest rozliczenie z przewoźnikiem lub z wewnętrznym działem transportu.

Właściwy klient i właściwa cena

Jednym z kluczowych elementów usługi logistycznej, w ramach której odbywa się usługa spedycji i transportu, jest rozliczenie. Dotyczy to również magazynowania, ale tu rozliczenia są dużo prostsze. Wracając do transportu – tu stosowane są różne formy rozliczeń. Od ryczałtu przez cenę dnia, cenniki wielowymiarowe, *amety*, rozliczenia *clearingowe*. Każda firma ma swoje działania handlowe ukierunkowane na osiągnięcie odpowiedniego poziomu obrotu przy danym wolumenie klientów. Dyrektor handlowy, podejmując decyzję o cenie usługi, korzysta z narzędzi, które podczas procesu logistycznego skutecznie zbierają dane o liczbie przesyłek, jakości obsługi, zastosowanych cenach, kosztach obsługi czy też liczbie reklamacji, skarg i problemów. Dlatego dobrze jest, jeśli system operacyjny ma wbudowany moduł obsługi klientów lub ściśle współpracuje z narzędziem klasy CRM. Bez tego połączenia system stanowi jedynie rejestrator danych. W sytuacji kiedy pojawia się pro-

W przypadku przesyłek Cargo czy FTL wymagania dotyczące śledzenia i alterowania zmian są stawiane równie wysoko. Tutaj dodatkowym elementem jest rozliczenie z przewoźnikiem lub z wewnętrznym działem transportu.



Automatyczny sorter w trakcie montażu. To Urządzenie silnie skomputeryzowane, sterowane przez kilka serwerów zajmuje większość hali głównego HUBu

blem z obsługą, opiekun handlowy powinien być drugą osobą, która dowiaduje się o tym fakcie. Najlepiej, jeśli ta informacja pochodzi z systemu. Dział handlowy zyskuje wtedy czas na szybką reakcję i może wyprzedzić telefon od rozżalonego klienta. Ten często jest skłonny zapłacić więcej za wysoki poziom obsługi.

Drugim elementem rozliczeniowym jest rozliczenie z podwykonawcami dla usługi transportowej czy dla taboru własnego. Coraz częściej firmy chcą wiedzieć, czy np. zaplanowana trasa została zachowana, a jeśli nie, to z jakiego powodu nastąpiło odchylenie. Najlepszym rozwiązaniem jest mobilna aplikacja dla kierowcy lub kuriera na terminal czy zwykłego smartfona. Kierowca może otrzymać informację o zaplanowanej trasie na urządzenie mobilne, zgłosić np. wypadek, opóźnienie czy zaawizować gotowość do załadunku. Zebrane informacje mogą posłużyć do weryfikacji planu realizacji i odpowiedniego rozliczenia z przewoźnikiem. Aktualnie prym wiodą jednak systemy kontroli GPS, ale tak jak w przypadku braku połączenia z systemem operacyjnym, wymaga to tworzenia dodatkowych zestawień i raportów.

Jeśli chodzi o jakość, to nie możemy mówić tylko o czasie trwania usługi, liczbie dostarczanych przesyłek i ich stanie. Na znaczeniu zyskują narzędzia przeznaczone dla klientów, służące do śledzenia aktualnych informacji o przesyłce i dające możliwość pobierania dokumentów potwierdzających dostawę. Firma Geis stosuje narzędzie do śledzenia przesyłek, które dostępne są na stronie lub pod adresem

www.geis.pl. Dla klientów, którzy posiadają konto w Geis dostępna jest strefa VIP, w której mogą pobrać zeskanowane dokumenty dostawy. Pojawiają się one automatycznie po zakończeniu usługi transportowej i zeskanowaniu przez dyspozytora. Serwer OCR czyta kody kreskowe i przypisuje skan pod właściwą przesyłkę.

Jeśli wszystko przebiegło prawidłowo, pojawia się faktura sprzedaży usługi, a od

czy zrobi to przy zastosowaniu narzędzi dedykowanych, czy będzie się wspierał rozwiązaniami z „rynku” – cel musi zostać osiągnięty. Wymaga to jednak odpowiedniego doświadczenia nabytego w poszczególnych departamentach i wiedzy o tym, jak działa dana branża oraz przewidywania jej rozwoju. Można też stosować model hybrydowy. Polega on na zastosowaniu narzędzia dedykowanego, skalowalnego do ob-

Rozwój infrastruktury informatycznej, aktualizowanie i ulepszanie istniejących już narzędzi i tworzenie nowych rozwiązań możliwe jest dzięki prężnemu działowi IT.

podwykonawców także faktury zakupu. Zestawy raportów, *dashboard'y*, automatyczne zestawienia rentowności, zysków i strat pozwalają zarządowi dowiedzieć się czy firma działa skutecznie. Bez sprawnego systemu operacyjnego i narzędzi wspomagających, takich jak obieg dokumentów, rozliczenie czasu pracy kierowcy, systemów HR i systemów finansowo-księgowych, trudno jest dzisiaj konkurować na rynku. Rozwój infrastruktury informatycznej, aktualizowanie i ulepszanie istniejących już narzędzi i tworzenie nowych rozwiązań możliwe jest dzięki prężnemu działowi IT. I nie chodzi tylko o techników, ale o analityków biznesowych w pionie IT, osoby które są w stanie rozumieć potrzeby biznesowe i w taki sposób planować architekturę rozwiązań IT, by te potrzeby spełnić i zapewnić firmie odpowiedni rozwój. Nie ważne,

sługi *core biznesu* i wspieraniu się w innych obszarach takimi narzędziami jak WMS, HR czy FK. Taki właśnie model zastosowano w Grupie Geis. Dla obsługi Cargo, FTL czy paczek działa rozwiązanie dedykowane, pisane na „zamówienie” GCargo i GPack, bo tak nazywają się systemy logistyczne firmy Geis, umożliwiające sprawną wymianę danych z uczestnikami usług transportu i logistyki poprzez interfejsu EDI, API. To nowoczesne i skalowane rozwiązania obsługujące skomplikowaną, automatyczną sortownię paczek i identyfikację ładunków cargo. Narzędziem wspomagającym jest terminal mobilny stosowany przez kierowców i kurierów. ◀

Grzegorz Chmielecki,
Analityk Systemowy,
Architekt Oprogramowania
Maciej Wiewiórski, Specjalista ds. IT

Rozliczanie płacy minimalnej w oparciu o faktyczne dane

Dyrektywy 2014/67/UE oraz 96/71/WE systematyzują zasady dotyczące delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Zgodnie z ich zapisami pracodawca, który deleguje kierowcę do pracy poza granicami kraju, musi zapewnić mu warunki nie gorsze niż określone przepisami kraju przyjmującego pracownika.

W wyniku implementacji dyrektywy, w krajach takich jak: Niemcy, Francja, Norwegia, Włoch, Austria oraz Holandia wprowadzony został m.in. wymóg rozliczania i wypłaty wynagrodzenia minimalnego dla kierowców wykonujących przewozy na terenie danego kraju. Przewidywane jest, że podobne przepisy zostaną już wkrótce wprowadzone w pozostałych krajach Unii Europejskiej.

Nieprawidłowości mogą wiele kosztować

W związku z obowiązującymi przepisami ogromnego znaczenia nabrała kwestia poprawnego rozliczania czasu pracy w poszczególnych krajach. Przewoźnicy nie mogą pozwolić sobie na błędy i nie-

- ▶ do 30 tys. euro – w przypadku niezgłoszenia informacji o pracownikach wykonujących pracę na terytorium Niemiec;
- ▶ do 500 tys. euro – w przypadku niewypłacenia należnego wynagrodzenia bądź wypłacania go z opóźnieniem.

Jak poprawnie rozliczyć czas pracy kierowcy unikając błędów?

Aby poprawnie rozliczyć czas na terenie danego kraju potrzebujemy takich informacji jak:

- ▶ czas pracy kierowcy,
- ▶ wjazd oraz wyjazd z danego terytorium,
- ▶ godziny nadliczbowe.

Dostęp do informacji o czasie pracy kierowców nie jest problematyczny. Pełne informacje dostępne są dla przedsiębiorcy po pobraniu danych z tachografu. Jednak określenie momentu wjazdu i wyjazdu

Kluczowe znaczenie ma to, że opieramy się na faktycznych danych wynikających z lokalizacji pojazdu, a nie na informacjach przekazanych przez kierowcę.

Znacznie więcej niż lokalizacja pojazdów

System GBOX® Assist to znacznie więcej niż lokalizacja pojazdów. Wdrożony w przedsiębiorstwie przede wszystkim ułatwia pracę spedytorów. Ponadto poprawia wydajność pracy, choćby przez ułatwienie analizy sporej ilości danych. System wspiera efektywne planowanie pracy całej floty. To podstawa w branży opartej na wywiązywaniu się terminowo ze zleceń. Analiza trasy i stylu jazdy kierowców pozwoli sprawdzić, którzy z nich jeżdżą najbardziej ekonomicznie. Bieżąca kontrola stanu paliwa oraz



Za pomocą system GBOX® Assist w bardzo szybki i dokładny sposób możemy określić godziny i miejsca przekroczeń granic, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia należnego wynagrodzenia kierowcy oraz naliczenia diet

prawidłowości w tym zakresie, ponieważ niewłaściwe rozliczenie czasu pracy kierowcy w oparciu o płacę minimalną w krajach UE wiąże się z wysokimi karami, np. w Niemczech za nieprzestrzeganie przepisów o płacy minimalnej pracodawcy grożą kary finansowe:

Aby rozliczać czas pracy kierowcy w oparciu o faktyczne dane warto zainwestować w system telematyczny GBOX® Assist. Rozwiązanie to daje wiele możliwości, a dzięki lokalizacji GPS przedsiębiorca otrzymuje wiarygodne dane dotyczące jego pojazdów.

z danego terytorium jest bardzo kłopotliwe. Czy możemy w 100% zaufać kierowcy, że poprawnie określi te czynności?

Aby rozliczać czas pracy kierowcy w oparciu o faktyczne dane warto zainwestować w system telematyczny GBOX® Assist. Rozwiązanie to daje wiele możliwości, a dzięki lokalizacji GPS przedsiębiorca otrzymuje wiarygodne dane dotyczące jego pojazdów. Warto podkreślić, że system GBOX® Assist umożliwia wygenerowanie raportu „Przekroczenie granic” dla wszystkich krajów Unii Europejskiej. Za pomocą tego narzędzia w bardzo szybki i dokładny sposób możemy określić godziny i miejsca przekroczeń granic, które są niezbędne do prawidłowego wyliczenia należnego wynagrodzenia kierowcy oraz naliczenia diet.

nacisku na oś szybko podpowie, gdzie możemy szukać potencjalnych nieprawidłowości. Komunikacja z kierowcą przez komputer pokładowy GBOX® Assist zmniejszy koszty telefonów, o zaoszczędzonym czasie i eliminacji pomyłek nie wspominając.

Wszystkie, wsparte systemem telematycznym działania przekładają się na wzrost wydajności firmy oraz znaczną optymalizację procesów transportowych i logistycznych. Ze swojej strony, jako dostawca rozwiązania GBOX® Assist, kładziemy duży nacisk na edukację naszych klientów, stąd bezpłatnie zapewniamy kompleksowe wdrożenie dla wskazanych osób w firmie oraz kierowców, tak aby wykorzystywać możliwości systemu w oparciu o realne potrzeby firmy transportowej. ◀

Kierunek: perfekcja

Firma LIS – Logistics Information Systems jest jednym z wiodących producentów i dostawców systemów informatycznych dla transportu, spedycji i logistyki (TMS) w Europie. Oddział firmy znajduje się w Pszczynie, skąd koordynowana jest sprzedaż i serwis na całą Polskę.



Krzysztof Suchoński

Zespół firmy aktualnie składa się z ponad 120 osób. Między innymi to dzięki ich pracy firma LIS od ponad 36 lat rozwija i oferuje programy informatyczne, które wspierają przewoźników i załadowców w ich codziennej pracy na terenie całej Europy.

W ofercie przedsiębiorstwa znajdują się integrowane systemy logistyczne wraz z kilkudziesięcioma modułami, m.in. jest to planowanie tras z grafikiem pracy pojazdów, dyspozycja graficzna z mapami z atrybutami dla ciężarówek, zarządzanie flotą pojazdów, integracje z systemami

telematycznymi, integracja z systemami automotive oraz ERP. Ponadto LIS oferuje swoim klientom system do zarządzania i śledzenia przesyłek online – WebSped®.

Flagowy produkt

I to właśnie z certyfikowanego systemu dla transportu, spedycji i logistyki – WinSped® korzysta przeważająca część klientów firmy LIS. Mocną stroną tego systemu jest jego elastyczność. Każda firma ma swoje specyficzne procesy transportowe, ukierunkowane branżowe czy też sprawdzoną filozofię

w siedmiu wersjach językowych, co pozwala niemal bezgranicznie zastosowanie systemu naszym klientom.

Elastyczność i możliwość integracji

System TMS jest nieodzownym elementem w dzisiejszej nowoczesnej firmie transportowej. Każda branża dąży do perfekcji – branża logistyczna nie jest wyjątkiem. Za pomocą systemu TMS standaryzujemy wszystkie procesy zachodzące w firmie transportowej. Elastyczność jak również



Fot. Mercedes-Benz

Dobry i funkcjonalny system to także wzrost jakości obsługi klienta i wzrost konkurencyjności na rynku

Z certyfikowanego systemu dla transportu, spedycji i logistyki WinSped® korzysta ponad 900 firm transportowych i załadowców. Mocną stroną tego systemu jest jego elastyczność.

działania. System WinSped®, poprzez swoją elastyczność konfiguracyjną w standardzie, odzwierciedla indywidualne potrzeby naszych klientów – podkreśla Krzysztof Suchoński, Managing Director w firmie LIS Polska.

Oprogramowanie firmy LIS oferowane jest w kilku krajach europejskich, aktualnie

szeroka możliwość integracji z innymi systemami, pozwalają na pełną optymalizację działań i minimalizację kosztów operacyjnych. Dobry i funkcjonalny system to także wzrost jakości obsługi klienta i wzrost konkurencyjności na rynku – podsumowuje Krzysztof Suchoński. ◀

MM

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

Kontenery pod ścisłą kontrolą

Monitoring GPS w branży logistycznej to nie tylko śledzenie towaru przewożonego w naczepach ciągników, ale także możliwość kontrolowania ładunków znajdujących się w kontenerach wykorzystywanych w transporcie drogowym, kolejowym i morskim oraz zarządzania kontenerami np. budowlanymi lub na śmieci.

Gdy urządzenie utraci zasięg i nie będzie w stanie wysłać raportu w chwili zdarzenia, zrobi to automatycznie, gdy tylko odzyska łączność

Logistyczne know how obejmuje m.in. wiedzę dotyczącą przewożonych towarów, warunków ich przechowywania, położenia środków transportu, czasu potrzebnego na realizację dostaw czy kosztów związanych z poszczególnymi operacjami. Coraz częściej w ramach optymalizacji prowadzonego biznesu, firmy logistyczne korzystają z monitoringu GPS, by prowadzić nadzór nad pojazdami w czasie rzeczywistym. Sytuacja komplikuje się, gdy w grę wchodzi lokalizacja towaru zamkniętego nie w naczepie, ale umieszczonego w kontenerze.

– Firmy z branży transportowej mające na swoim wyposażeniu kontenery często nie

wiedzą, gdzie znajduje się ich towar. Ustalenie tej informacji pochłania dużo czasu i wymaga przygotowania stosu dokumentów. Rozwiązaniem problemu są moduły przystosowane do zabezpieczania i monitorowania stanu kontenerów – zauważa Dariusz Kwakzys, IT Manager w firmie Gannet Guard Systems.

Inne od standardowych rozwiązań

Moduły wykorzystywane do zabezpieczania kontenerów, takie jak GanFleet Container Lock, są konstruowane z myślą o montażu bezpośrednio na drzwiach kontenera.

– W związku z tym, że kontenery mogą być wykorzystywane zarówno w transporcie drogowym, kolejowym jak i morskim, trudno mieć wgląd w ich położenie ze względu na niejednokrotnie skomplikowaną ścieżkę logistyczną. Urządzenia monitorujące sprawdzają się w tego typu sytuacjach najlepiej. Klient nie musi kontrolować np. trasy statku, procesu rozładunku i załadunku oraz późniejszych etapów przewożenia kontenera. Wszystkie niezbędne informacje dotyczące jego położenia będzie mógł odczytać bezpośrednio z systemu monitoringu dostępnego online – za pośrednictwem platformy internetowej. Wszystkie niezbędne informacje dotyczące jego położenia będzie

Moduły wykorzystywane do zabezpieczania kontenerów są konstruowane z myślą o montażu bezpośrednio na drzwiach kontenera. Dzięki temu można stwierdzić nie tylko, gdzie aktualnie znajduje się towar, ale przede wszystkim mieć go pod stałą kontrolą.

Dzięki temu można stwierdzić nie tylko, gdzie aktualnie znajduje się kontener, a tym samym transportowany towar, ale przede wszystkim mieć go pod stałą kontrolą. Pozwalają na to alerty informujące wskazane osoby m.in. o tym, że ktoś próbuje otworzyć drzwi kontenera, mimo że powinno się to dziać dopiero w miejscu odbioru.

możł odczytać bezpośrednio z aplikacji mobilnej, a także o tym, czy jego ładunek nie został naruszony przez osoby niepowołane – wyjaśnia Dariusz Kwakzys.

Wykorzystanie systemu monitoringu w ofertach może okazać się kartą przetargową w przypadku ofert sprzedaży lub wynajmu dla klientów indywidualnych oraz

Korzystając z systemu lokalizowania właściciel firmy ma szansę sprawdzić jak użytkowane są kontenery, czy pracują, czy nie są pozostawione i zapomniane. Umożliwia to najefektywniejsze wykorzystanie zasobów

biznesowych. Dodatkowa funkcjonalność udostępniana odbiorcom ma szansę zażywać na wyborze konkretnego dostawcy. System monitoringu pozwala namierzać i kontrolować również kontenery otwarte.

la usprawnić procesy decyzyjne, ale również zachować spokój o bezpieczeństwo ładunku. Dzieje się tak ze względu na to, że gdy kontener padnie łupem złodziei, łatwo daje się namierzyć „zgubę”. Przewagą

Urządzenie może zostać umieszczone na kontenerze ze względu na niezależny od zewnętrznego źródła energii system zasilania. Bateria montowana w urządzeniach marki Gannet Guard Systems może działać bez ładowania nawet 5 lat.

Urządzenie może zostać umieszczone na kontenerze ze względu na niezależny od zewnętrznego źródła energii system zasilania. Bateria montowana w urządzeniach marki Gannet Guard Systems może działać bez ładowania nawet 5 lat. Dodatkowo rozwiązania tego typu dają szansę firmom produkującym kontenery na przygotowanie zupełnie nowej linii produktów dostosowanej do potrzeb rynku, np. wyposażonych w odpowiednie miejsca pozwalające na montaż modułów lokalizujących oraz sprzedaż gotowych już wyposażonych w nie produktów.

Usprawnienie procesu optymalnego zarządzania

Kolejną z korzyści stosowania systemu monitoringu w przypadku kontenerów jest usprawnienie procesu optymalnego zarządzania. Korzystając z systemu lokalizowania właściciel firmy ma szansę sprawdzić jak użytkowane są kontenery, czy pracują, czy nie są pozostawione i zapomniane. Umożliwia to najefektywniejsze wykorzystanie zasobów, podobnie jak funkcja geogrodzeń – wyznaczania obszarów, w których powinien znajdować się kontener, a o których opuszczeniu właściciel zostanie automatycznie poinformowany.

Możliwość stałego lokalizowania przewożonych towarów nie tylko pozwa-

w tym przypadku jest stosowanie systemu namierzania (także oferowanego przez Gannet Guard Systems) wykorzystującego technologię radiową do namierzania skradzionych lub zaginionych kontenerów. System taki nie daje się zagłuszyć urządzeniami używanymi do eliminowania zabezpieczeń GPS/GSM, co daje 95-procentową skuteczność w odzyskiwaniu skradzionych obiektów, które zostały zabezpieczone modułem radiowym.

Dlaczego warto

Korzyści wykorzystania systemu monitoringu w przypadku kontenerów jest kilka.

- ▶ Maksymalizacja kontroli nad przewożonym towarem – użytkownik może w każdej chwili sprawdzić, gdzie znajduje się kontener oraz mieć pewność, że nie został on otwarty przez osoby do



System namierzania wykorzystuje technologię radiową do namierzania skradzionych lub zaginionych kontenerów. System taki nie daje się zagłuszyć urządzeniami używanymi do eliminowania zabezpieczeń GPS/GSM

odzyskania mienia od nieuczciwych klientów.

- ▶ Możliwość zarządzania transportami kontenerów bez konieczności wychodzenia z biura. Wgląd w lokalizację i stan poszczególnych jednostek uzyskuje się dzięki dostępowi online do platformy monitorującej, która przedstawia położenie kontenerów w formie graficznej (umiejscowienie na mapie) bądź też ich współrzędnych geograficznych. System oferuje również wiele dodatkowych opcji, które usprawniają działania firm.

Funkcja geogrodzeń polega na wyznaczeniu obszarów, w których powinien znajdować się kontener, a o których opuszczeniu właściciel zostanie automatycznie poinformowany.

tę nieuprawnione. W związku z automatycznymi powiadomieniami w formie alertów właściciel zyskuje gwarancję, że będzie mógł odpowiednio zareagować na wszelkiego rodzaju nieprawidłowości. Gdy urządzenie utraci zasięg i nie będzie w stanie wysłać raportu w chwili zdarzenia, zrobi to automatycznie gdy tylko odzyska łączność.

- ▶ Usprawnienie procesów decyzyjnych i lepsze dopasowanie działań logistycznych ze względu na świadomość położenia kontenera.
- ▶ Uzyskanie przewagi nad konkurencją, której oferta nie obejmuje lokalizowania kontenerów, a także większa możliwość

- ▶ Bezobsługowy charakter modułów montowanych na kontenerach. Systemy wykorzystywane do namierzania kontenerów charakteryzują się wysoką odpornością na warunki atmosferyczne. Obudowa mieszcząca moduł posiada stopień ochrony IP67. Baterie wykorzystywane do niezależnego zasilania urządzeń są w stanie pracować do 5 lat bez potrzeby ładowania.
- ▶ Stosowanie systemów monitoringu ma również wpływ na pozytywny wizerunek firmy i zwiększa zaufanie klienta do przedsiębiorstwa oferującego wynajem kontenerów. ◀

MM



Systemy wykorzystywane do namierzania kontenerów charakteryzują się wysoką odpornością na warunki atmosferyczne

Rekordowy wolumen i przychody

W 2016 r. DPD Polska obsłużyła niemal 103 mln paczek, notując wpływy w wysokości 1,38 mld zł, co było najlepszym wynikiem na polskim rynku kurierskim. Miniony rok był także przełomowy ze względu na nowe rozwiązania i usługi wdrożone przez spółkę, m.in. możliwość płatności kartą za przesyłki pobraniowe, czy rozwój sieci punktów nadania i odbiorów DPD Pickup.

DPD Polska zapowiada dalszy wzrost sprzedaży i aktywne dostosowywanie się do potrzeb rynku. Obecnie udział firmy w polskim rynku kurierskim wynosi 30%. Udana połączenie z Siódmką w 2015 r. oraz konsekwencja w realizacji wizji rozwoju biznesowego poskutkowały wysokim tempem wzrostu sprzedaży. W 2016 r. spółka obsłużyła prawie 102,7 mln przesyłek, czyli 8,5% więcej niż rok wcześniej. Średnio w sieci DPD Polska znajdowało się ok. 500 tys. paczek dziennie, a w szczycie paczkowym było ich znacznie więcej, z czego aż 47% stanowiły przesyłki e-commerce. Rekordowym był 19 grudnia, kiedy wolumen wyniósł ok. 770 tys. paczek.

Wyraźne wzrosty

– Kolejny rok z rzędu rejestrujemy wysoki wzrost sprzedaży. Jest to skutek z jednej strony świetnej koniunktury w e-commerce, ale także odpowiedniej wydajności naszej sieci i wysokiej jakości świadczonych usług – zapewnia Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska.



Znaczącym przedsięwzięciem było uruchomienie sieci punktów nadania i odbiorów DPD Pickup. Jest to część międzynarodowego systemu należącego do DPDgroup, który w całej Europie liczy ponad 28 tys. punktów i funkcjonuje już od kilku lat

Przychody za cały 2016 r. wynoszące 1,38 mld zł, wzrosły o 9,1% w porównaniu z rokiem poprzednim. Wynik operacyjny grupy kapitałowej DPD Polska wzrósł o 26%, a zysk netto o 15%. Odnotowano także 10-procentowy przyrost kurierów – z 5600 w 2015 r. do 6167 w 2016. Sytuacja na rynku pracy sprawiła, że pracownicy zatrudniani przez agencje pracy tymczasowej przeszli na umowy zlecenie. Wyraźnie wzrosła liczba osób pracujących na etacie.

Nowe usługi

Pod koniec minionego roku DPD Polska jako pierwsza firma kurierska w Polsce umożliwiła odbiorcom płatność kartą za przesyłki pobraniowe. A zapotrzebowanie na tę usługę istnieje spore, gdyż blisko 6% klientów nie chce stosować przedpłaty. Co więcej, aż 24% paczek płatnych jest przy odbiorze. Usługa, której wprowadzenie poprzedził projekt pilotażowy w warszawskich oddziałach firmy, jest sukcesem.

Udział DPD Polska w polskim rynku kurierskim wynosi 30%. Udana połączenie z Siódmką w 2015 r. oraz konsekwencja w realizacji wizji rozwoju biznesowego poskutkowały wysokim tempem wzrostu sprzedaży. W 2016 r. spółka obsłużyła prawie 102,7 mln przesyłek.



Pod koniec minionego roku DPD Polska jako pierwsza firma kurierska w Polsce umożliwiła odbiorcom płatność kartą za przesyłki pobraniowe. A zapotrzebowanie na tę usługę istnieje spore, gdyż blisko 6% klientów nie chce stosować przedpłaty

Strategia DPD Polska przewiduje aktywne dostosowanie się do potrzeb rynku, zarówno po stronie odbiorcy jak i nadawcy, w tym wprowadzenie kolejnych rozwiązań w zakresie obsługi klienta oraz zarządzania przesyłkami.

sywnie rozszerzana na pozostałe obszary kraju. Wdrożenie powinno zakończyć się w pierwszym półroczu 2017 r.

– Wprowadzenie tej usługi jest odpowiedzią na oczekiwania konsumentów. Według badań Gemiusa aż 75% osób realizują-

cyh zakupy internetowe preferuje płatność przy odbiorze. Jest to wyraźna specyfika rynków w Europie Środkowo-Wschodniej. Kurierzy DPD Polska jako pierwsi w naszym kraju zostali wyposażeni w terminale płatnicze. Był to najważniejszy z prokonsumenckich projektów zakończonych w 2016 r. – mówi Rafał Nawłoka.

Innym, znaczącym przedsięwzięciem było uruchomienie sieci punktów nadań i odbiorów DPD Pickup. Jest to część

DPD Pickup to także przykład przyjaznej logistyki miejskiej, czyli jednego z czterech postulatów strategii społecznej odpowiedzialności biznesu DPDgroup, realizowanej pod hasłem Driving Change. Dzięki wprowadzeniu nowych możliwości nadania i odbioru poprzez punkty Pickup, działalność kurierska w centrach miast staje się bardziej racjonalna, a mieszkańcy są w mniejszym stopniu obciążeni skutkami ruchu kołowego.

Przychody grupy kapitałowej DPD Polska za cały 2016 r. wyniosły 1,38 mld zł, co stanowi 9,1% wzrostu w porównaniu do 2015 r. Wynik operacyjny wzrósł o 26%, a zysk netto o 15%.

międzynarodowego systemu należącego do DPDgroup, który w całej Europie liczy ponad 28 tys. punktów i funkcjonuje już od kilku lat. Sieć Pickup obejmuje dziś w Polsce prawie 1200 placówek i jest stale rozwijana. W ciągu roku ich liczba ma wzrosnąć do 2 tys. Punkty powstają w dogodnych dla nadawców i odbiorców lokalizacjach.

– Sieć Pickup prezentuje zupełnie nowe podejście do obsługi klienta. Można w niej z łatwością nadać lub odebrać przesyłkę. Oferta Pickup zawiera także wiele usług dodatkowych, w tym ubezpieczenie przesyłki, wysyłkę za granicę, czy usługę za pobraniem – wyjaśnia Rafał Nawłoka.

Warto też dodać, że w Krajach Bałtyckich DPD zaczęło instalować maszyny do odbioru paczek.

DPD Polska wprowadziła także na rynek informatyczny rozwiązania optymalizujące proces wysyłki i odbioru paczek. Dzięki DPD Online, która przeznaczona jest dla sklepów internetowych, użytkownik może zoptymalizować firmowe wysyłki i poprawić rentowność swojego przedsiębiorstwa.

Dalszy rozwój

W 2017 r. DPD Polska spodziewa się przynajmniej 10-procentowego wzrostu. Według raportu Barometr E-commerce 2016, zrealizowanego przez Sociomatic Labs, polski e-handel będzie rósł dalej w tempie dwucyfrowym i do 2020 r. może przekroczyć wartość 60 mld zł. Tym samym należy spodziewać się, że o tym, jak



Dzięki wprowadzeniu nowych możliwości nadania i odbioru poprzez punkty Pickup, działalność kurierska w centrach miast staje się bardziej racjonalna, a mieszkańcy są w mniejszym stopniu obciążeni skutkami ruchu kołowego

będzie zmieniał się rynek, w dalszym ciągu będą decydować konsumenci, a w ślad za ich preferencjami – uczestnicy rynku e-commerce.

Dla wygody klientów w tym roku DPD zakończy wdrożenie płatności kartą we wszystkich oddziałach kraju oraz będzie dalej rozwijać sieć punktów nadań i odbiorów. Planowane jest wprowadzenie kolejnych rozwiązań prokonsumenckich. Wkrótce do dyspozycji odbiorców zostanie oddany portal do samodzielnego zarządzania przesyłką, a także wygodna aplikacja on-line ułatwiająca konsumentom dokonywanie zwrotów. ◀

EH

**COLIAN Logistic**

Partnerstwo i zaufanie

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



Colian Logistic Sp. z o.o.

ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: logistyka@colian.pl, www.colianlogistic.pl

Platforma transportowa nieodzownym narzędziem

Mało jest przewoźników, którzy nie korzystaliby z giełd transportowych. Wśród nich znaczącym graczem na rynku europejskim, a jednocześnie pionierem jest TimoCom. Jak wygląda obecna sytuacja firmy i jej przyszłość – mówi Dariusz Korbut, Director Representative Office Poland.

Co było impulsem do założenia firmy? Jak wyglądały początki i jak firma się rozwijała?

Impulsem do powstania TimoCom i platformy transportowej był brak efektywnych rozwiązań dla dysponentów firm z branży TSL. Większość rewolucyjnych pomysłów bierze się właśnie z konieczności wypełnienia niszy. Założyciele TimoCom Jens Thiermann i Jürgen Moorbrink mieli długoletnie doświadczenia jako właściciele przedsiębiorstwa spedycyjnego. Znając ówczesne realia postanowili stworzyć własne oprogramowanie, które łączyłoby frachty z wolnymi przestrzeniami ładunkowymi. Okazało się, że był to strzał w dziesiątkę. Przedsiębiorstwo szybko się rozwijało. Był rok 1997 r., giełda transportowa była oprogramowaniem offline. Żeby zainstalować system potrzebnych było 10 dyskietek... Rozwój technologii stopniowo umożliwiał jednak coraz bardziej efektywne wykorzystanie potencjału sieci i coraz lepsze dopasowanie oprogramowania do potrzeb klientów TimoCom. Ten proces nie ustaje, a TimoCom jest nadal liderem w dziedzinie innowacji z zakresu rozwiązań IT dla sektora TSL.



Dariusz Korbut
Director Representative Office Poland

Jak w momencie założenia firmy wyglądała sytuacja na rynku, a jak teraz, zwłaszcza jeśli chodzi o konkurencję?

Firma D.A. Korbut, przedstawicielstwo TimoCom na Polskę, kraje bałtyckie i kraje WNP, powstało w 1999 r. Kiedy zaczy-

nasz faks rozgrzewał się do czerwoności. Brzmi to jak fantastyka, ale tak wyglądały ówczesne realia. Dziś oprogramowanie działa online, firma posiada szereg działów dbających o weryfikację, sprzedaż, obsługę klienta, rozwój itp., a na rynku mamy konkurencję.

Impulsem do powstania TimoCom i platformy transportowej był brak efektywnych rozwiązań dla dysponentów firm z branży TSL.

naliśmy naszą aktywność mieliśmy zaledwie 150 klientów, ale rozwiązanie było tak nowatorskie, że szybko poszerzaliśmy ich grono. Na naszą korzyść działało też to, że jako pionierzy nie mieliśmy w tamtych czasach praktycznie żadnej konkurencji. Paradoksalnie, również ograniczony dostęp do internetu pomógł w zdobywaniu nowych klientów. Pamiętam czas, kiedy formularze zgłoszeniowe były dostępne jedynie w tygodniku „Polska Gazeta Transportowa” i w czasie, gdy ten się ukazywał,

Kto jest klientem firmy? Czy to się zmienia?

Platforma transportowa TimoCom jest oprogramowaniem przeznaczonym dla sektora TSL. Początkowo była dostępna dla przewoźników i spedytatorów, ale z czasem zaczęła się otwierać. Obecnie klientami TimoCom są nie tylko przewoźnicy i spedytory, ale także sektor produkcji i handlu jako oferenci ładunków oraz w użytecznym dla tej grupy zakresie, branża logistyczna.



Rozwój technologii stopniowo umożliwiał coraz bardziej efektywne wykorzystanie potencjału sieci i coraz lepsze dopasowanie oprogramowania do potrzeb klientów TimoCom

Gdzie widoczna jest przewaga TimoCom nad konkurentami?

Platforma TimoCom to przede wszystkim rozwiązanie o międzynarodowym charakterze. Jej zasięg obejmuje 44 kraje Europy. 95% ofert frachtów pochodzi od zagranicznych, z punktu widzenia polskiego przedsiębiorcy, firm. W rezultacie umożliwia ona nawiązanie kontaktów z kontrahentami w dużej mierze spoza terytorium Polski. Łącząc międzynarodowy charakter platformy ze współpracą z firmami z branży telematycznej w całej Europie, TimoCom daje swoim użytkownikom możliwość uzyskania przewagi konkurencyjnej. Dzięki korzyściom jakie zyskuje klient TimoCom, w dobie postępującej w ramach przemysłu 4.0 cyfryzacji, możemy nadal pracować nad utrzymaniem pozycji lidera wśród giełd transportowych w Europie.

Jaka jest specyfika polskiego oddziału TimoCom? Gdzie ją widać? Czy firma matka korzysta z jego doświadczeń?

TimoCom zawiera w swojej strukturze przedstawicielstwo na Polskę, kraje bałtyckie i kraje WNP. Efektem takiego modelu organizacyjnego jest umiejętność dopasowania działań firmy do specyfiki tego rynku. Polski oddział „wysłuchuje się” w życzenia klientów z podlegających mu regionów Europy i Azji. W tym sensie czynnie uczestniczymy w tworzeniu produktów, ale także strategii marketingowej. Widać to szczególnie w odniesieniu do nomenklatury z zakresu platform transakcyjnych w Polsce, gdzie konieczne jest uwzględnienie specyfiki językowej i kulturowej danego kraju.



Platforma transportowa jest narzędziem. Musi się zatem rozwijać, dostosowywać do wymagań użytkownika. TimoCom słucha klientów i „szyje na miarę” oprogramowanie



Platforma TimoCom to przede wszystkim rozwiązanie o międzynarodowym charakterze. Jej zasięg obejmuje 44 kraje Europy. 95% ofert frachtów pochodzi od zagranicznych, z punktu widzenia polskiego przedsiębiorcy, firm

TimoCom zawiera w swojej strukturze przedstawicielstwo na Polskę, kraje bałtyckie i kraje WNP. Efektem takiego modelu organizacyjnego jest umiejętność dopasowania działań firmy do specyfiki tego rynku.

Jaki jest kierunek rozwoju firmy?

Rozwój przedstawicielstwa TimoCom w Polsce jest koordynowany przez centralę w Erkrath. Wraz z pojawieniem się nowych programów czy nowych wyzwań, jakie stawia przed TimoCom rynek, zatrudniani są i odpowiednio szkoleni specjaliści z Polski, krajów bałtyckich i WNP. Chcemy wzmacniać pozycję lidera w dziedzinie innowacyjnych rozwiązań IT dla TSL, dlatego cenimy potencjał ludzki jaki udało nam się zgromadzić na drodze ku cyfrowej przyszłości.

Jak klienci wpływają na rozwój TimoCom?

Potrzeby i opinie klientów TimoCom są dla firmy bardzo istotne. To oni są naszą inspiracją. Platforma transportowa jest narzędziem. Musi się zatem rozwijać, dostosowywać do wymagań użytkownika. W TimoCom słuchamy klientów i „szyjemy na miarę” oprogramowanie. Zdajemy sobie również sprawę, że efektywna obsługa platformy wymaga odpowiedniej edukacji. TimoCom wspiera klientów poprzez

dział obsługi klienta. Kontakt z klientem jest także dla nas możliwością pozyskania istotnych informacji o potrzebach naszych użytkowników, co wpływa na kierunek rozwoju platformy.

Co jest największym zagrożeniem dla firmy, a zwłaszcza jej klientów? Co można zrobić, żeby się przed tym ustrzec?

Zagrożeń dla firm sektora TSL jest bardzo wiele. Giełdy transportowe stały się obecnie nieodzownym narzędziem pozwalającym nie tylko pozyskiwać zlecenia i nawiązywać kontakty biznesowe. Są także swoistym buforem chroniącym swoich użytkowników. Bezpieczeństwo dla TimoCom to priorytet. Klienci przed uzyskaniem dostępu do platformy są weryfikowani, a jeśli w trakcie trwania współpracy łamią reguły, mogą ten dostęp utracić. Takie działanie odstrasza nieuczciwe firmy, zwiększając tym samym pewność transakcji. Nadal jednak najważniejszy jest czynnik ludzki. To od użytkownika zależy, czy platforma stanie się źródłem sukcesu. ◀

Rok z nowościami

Fot. MAN Truck & Bus

MAN Truck & Bus od kilkunastu lat utrzymuje się w ścisłej czołówce dostawców pojazdów ciężarowych na polski rynek, zajmując zawsze pierwsze lub drugie miejsce w statystykach sprzedażowych. Nie inaczej było w ostatnim roku, kiedy to MAN uplasował się na drugiej pozycji. Obecny rok przyniesie kilka nowości, które mają pozwolić na dalsze podtrzymanie tej passy.

Ostatni rok okazał się rekordowym dla całego rynku pojazdów ciężarowych w Polsce, osiągając poziom 26305 sztuk (pojazdów o dmc ponad 6 ton). Duży w tym wkład firmy MAN, która z udziałem uplasowała się na drugim miejscu, dostarczając na krajowy rynek 4 691 ciężarówek w praktycznie wszystkich segmentach.

600 podwozi, dający udział 17,66% całego segmentu można uznać za sukces.

Tradycyjnie MAN zdominował rynek średnich pojazdów o dmc 10-16 ton, osiągając ponad 46% poziomu udziału i dostarczając 444 pojazdy, głównie lekkie podwozia długodystansowe i dystrybucyjne, ale też pojazdy specjalistyczne, np. holowniki pomocy drogowej. Uzupełnieniem sprze-

zmiennej wielkości całego rynku. Oczywiście większość importu używanych ciężarówek pozostaje wciąż w rękach setek komisów, firm handlowych oraz bezpośrednio przewoźników. MAN, kontynuując zmiany organizacyjne w pionie MAN TopUsed (odpowiedzialnym właśnie za profesjonalną sprzedaż aut używanych) zamierza dalej dynamicznie zwiększać sprze-

Najczęściej wybieranym modelem pozostawał ciągnik siodłowy MAN TGX 4x2 BLS o mocy 440 KM, w specyfikacji EfficientLine 2, obejmującej m.in. zautomatyzowaną skrzynię biegów TipMatic ze zwalniczem czy aktywny tempomat EfficientCruise, znający topografię drogi. Taka specyfikacja pozwala przewoźnikom na osiągnięcie największych korzyści ekonomicznych. W tym roku do klientów zaczną trafiać trzecia generacja wersji EfficientLine ze zmodyfikowanymi silnikami Euro6c oraz całkowicie nową generacją skrzyń biegów (przygotowaną we współpracy ze Scanią). Drobnym zmianom ulegnie też wygląd kabin, zarówno na zewnątrz, jak i w środku.



Przym wiodły oczywiście ciągniki siodłowe, które w całym rynku stanowią blisko 80% sprzedaży. Nie inaczej jest w MAN, który w zeszłym roku dostarczył na polski rynek ponad 3600 ciągników siodłowych. Niemiecki koncern utrzymuje też swoją silną pozycję w obszarze podwozi, zarówno tych wykorzystywanych w transporcie długodystansowym, jak i w segmentach budowlanych oraz komunalnych. Choć te dwa ostatnie sektory nie realizują ostatnimi czasy dużych zamówień, to i tak cały rynek sukcesywnie urósł. Wynik MAN z liczbą

daży cięższych pojazdów były 33 auta segmentu TGL o dmc pomiędzy 6 a 10 ton.

MAN odniósł też sukces na polu sprzedaży pojazdów używanych, a jest to w Polsce bardzo obszerny, a przy tym niezwykle rozdrobniony rynek. Rokrocznie liczba pierwszych rejestracji pojazdów używanych sięga 30 tys. sztuk. I choć wynik 1040 sztuk „używek” dostarczonych na polski rynek przez MAN może nie wydawać się liczbą wysoką, to jednak warto odnotować blisko 20% wzrost sprzedaży w tym segmencie, przy praktycznie nie-

daż pojazdów z rynku wtórnego, zarówno krajowego, jak i zagranicznego.

Nowy segment, sprawdzona filozofia

Bieżący rok przyniesie rynkowe wdrożenie kilku nowości prezentowanych jesienią na hanowerskim salonie IAA. Najciekawszą będzie oczywiście model TGE, którym MAN wchodzi (a w zasadzie wraca po wielu latach) w sektor pojazdów dostawczych, o dmc od 3 do 5,5 tony. Nie jest tajemnicą,

że ów model to w zasadzie inaczej obradowany VW Crafter, którego produkcją zajmie się fabryka Volkswagena we Wrześni.

W ofercie TGE znajdują się zarówno klasyczne furgony, jak i przeszklone wersje kombi oraz podwozia pod zabudowę z kabiną pojedynczą i podwójną. Dwa rozstawy osi, trzy wysokości dachu i trzy długości pojazdu przekładają się na dużą liczbę dostępnych opcji. Objętość przestrzeni ładunkowej w furgonie może sięgać nawet 18,4 m³. W większości opcji nadwoziowych dostępne będą wersje z napędem na oś przednią, na 4 koła, oraz na oś tylną - z kołami pojedynczymi lub bliźniaczymi. Użytkownicy mogą też wybrać pomiędzy sześciostopniową skrzynią manualną a nową, ośmio-stopniową automatyczną skrzynią biegów. Źródłem napędu będą dwulitrowe jednostki wysokoprężne o mocy od 102 KM do 177 KM.

Jednak tym, co ma wyróżnić go na rynku jest nie sam branding i szczegóły techniczne, a podejście do procesów rozpoznania potrzeb klienta, procesu sprzedaży i późniejszego serwisowania pojazdu. Na tym polu MAN chce przenieść standardy znane właśnie ze sprzedaży i obsługi pojazdów ciężarowych do segmentu aut dostawczych, które u większości konkurencji sprzedawane i obsługiwane są w sposób bardziej zbliżony do samochodów osobowych.

MAN, podobnie jak w sektorze ciężarówek, chce postawić na bezpośredni kontakt z klientem. Będzie jedyną marką dostarczającą auta dostawcze bezpośrednio, bez żadnej sieci dealerskiej. Pojazdy dostawcze TGE obsługiwane będą w dotychczasowych stacjach serwisowych MAN przy zachowaniu standardów typowych dla pojazdów ciężarowych. W ofercie znajdują się także podobne rozwiązania wspierające, jak np. kontrakty serwisowe.

Jeszcze większa efektywność

W tym roku do klientów trafi trzecia generacja wersji EfficientLine. Modyfikacje obejmują m.in. układ napędowy, oparty o zmodyfikowane silniki Euro 6 C ze zwiększoną mocą oraz całkowicie nową



MAN, jako pierwszy z całego koncernu Volkswagena, rozpoczyna przygodę z RIO – platformą informatyczną, która swoim działaniem i zasięgiem ma wykraczać dużo dalej, niż obecne systemy telematyczne. Głównym założeniem RIO jest faktyczna integracja wszystkich uczestników procesów logistycznych, począwszy od nadawcy, poprzez spedycję czy operatora logistycznego, firmę transportową i kierowcę, na odbiorcy kończąc. Takie całościowe podejście do zbierania, przetwarzania i prezentowania danych ma wpłynąć przede wszystkim na zwiększenie transparentności i efektywności operacji transportowych.

generacją skrzyń biegów, przygotowaną we współpracy ze Scanią. Zmiany mają przynieść nawet kolejne 6% oszczędności w zużyciu paliwa wobec aktualnej wersji. Wraz z rozwojem produktu rozwijany będzie również wachlarz usług dodatkowych, jak kontrakty serwisowe, teraz dostępne także w opcji obejmującej ogumienie. Już dziś praktycznie co trzecia sprzedawana ciężarówka MAN korzysta z jednej z wielu opcji kontraktu serwisowego, a na ten rok przewidywany jest dalszy wzrost

W drodze do Rio

W transporcie drogowym coraz większe znaczenie nabiera stosowanie rozwiązań telematycznych, zarówno do monitorowania parametrów technicznych samego pojazdu, jak i koordynacji operacji logistycznych. Producenci pojazdów dostawczych w swoich firmowych rozwiązaniach telematycznych zwykle skupiali się właśnie na monitorowaniu samego pojazdu. Aktualnie taki poziom informatyzacji okazuje się niewystarczającym, stąd wielu klientów i tak decydowało się na produkty oferowane przez niezależnych dostawców, obejmujące zarówno sam pojazd, ale przede

wszystkim powiązane z systemami logistycznymi i zarządzającymi transportem.

Tę drogę wybiera również MAN, a w zasadzie cała grupa Volkswagena, która w tym roku planuje rozpocząć wprowadzanie na rynek zintegrowanego rozwiązania pod marką RIO. Będąc otwartą, internetową platformą, ma ona w jednym miejscu ma ona gromadzić i przetwarzać wszelkie dane, zarówno dotyczące samego pojazdu, jak i operacji transportowych i logistycznych, realizowanych przez pojazdy ciężarowe. Docelowo w założeniach platforma ma powiązać wszystkich uczestników łańcucha dostaw: nadawcę, spedytora lub operatora logistycznego, przewoźnika, firmę załadowniczą, dysponenta, kierowcę i odbiorcę. Poza możliwością prezentacji bieżących informacji o statusie pracy kierowcy, samym pojeździe, i jego otoczeniu (np. natężeniu ruchu, danych nawigacyjnych), system RIO ma dostarczać użytkownikom także konkretne rekomendacje w czasie rzeczywistym. Rozwiązanie to ma wpłynąć na wyraźną poprawę realizacji procesów transportowych oraz przyczynić się do zwiększenia przejrzystości i efektywności całego systemu transportowego. ◀

Mirosław Ganiec

Modelem TGE marka MAN wchodzi w segment pojazdów dostawczych. Tym, co ma wyróżniać nowy model spośród konkurencji to przede wszystkim podejście do klienta właściwe dla segmentu ciężarowego, a nie osobowego – z którego wywodzi się większość konkurencyjnych dostawczaków.





Jak oprogramowanie 4Trans policzy za Ciebie płacę minimalną w innych krajach?

Oprogramowanie 4Trans dla firm transportowych potrafi rozliczyć w pełni nie tylko ewidencje czasu pracy kierowców oraz delegacje zgodnie z przepisami w Polsce, ale również płacę minimalną w takich państwach jak Austria, Niemcy, Norwegia, czy Francja.

Jak to zrobić? Wystarczy wprowadzić do programu podstawowe dane, czyli:

- ▶ odczyty kart kierowców lub skany wykresówek,
- ▶ daty wyjazdu/powrotu kierowcy z bazy oraz przekroczenia granic.

Obowiązek odczytu kart kierowców, czy też gromadzenia wykresówek dotyczy wszystkich firm transportowych, których kierowcy podlegają pod Rozporządzenie WE 561/2006. W związku z narzuconymi przez inne kraje nowymi obowiązkami związanymi z wypłatą wynagrodzenia minimalnego, dużym zagrożeniem kontroli i co za tym idzie karami, firmy zaczęły również gromadzić dane dotyczące dat i godzin wjazdów i wyjazdów z terytorium powyższych krajów.

Właściwie skonfigurowane oprogramowanie 4Trans na powyższych danych

policzy, zgodnie z przepisami, należne pracownikowi wynagrodzenie za godziny nadliczbowe i nocne oraz dyżury. Ważnym elementem, który wskaże program,

a już od końca lutego również w Holandii i we Włoszech. Pod poleceniem „drukuj” znajdziemy niezbędną do okazania podczas kontroli dokumentację: dla PIP bę-

W związku z narzuconymi przez inne kraje nowymi obowiązkami związanymi z wypłatą wynagrodzenia minimalnego, dużym zagrożeniem kontroli i co za tym idzie karami, firmy zaczęły również gromadzić dane dotyczące dat i godzin wjazdów i wyjazdów z terytorium powyższych krajów.

będzie wyrównanie do wynagrodzenia minimalnego w innych krajach, obecnie w Austrii, Niemczech, Norwegii i Francji,

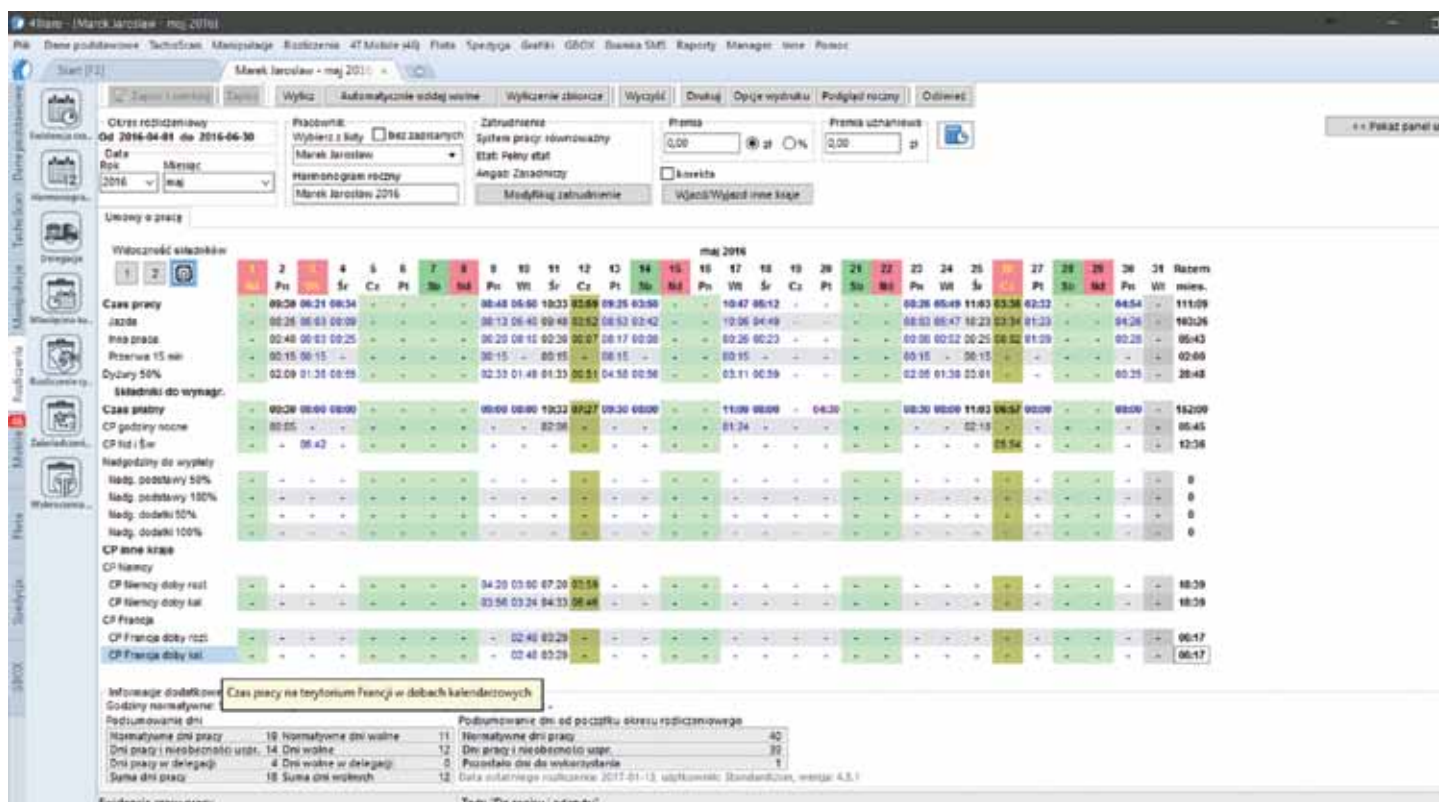
dzie to pełna ewidencja czasu pracy, a dla niemieckich służb kontrolnych będzie to rejestr czasu pracy na terytorium Niemiec – przetłumaczony od razu na język niemiecki. Zgodność tych dokumentów z przepisami została już wielokrotnie potwierdzona podczas kontroli.

Od samego początku

Od momentu wprowadzenia pierwszej płacy minimalnej w Niemczech, która obejmowała również kierowców z polskich firm, wspomagamy proces rozliczenia. Ze wsparcia oprogramowania korzystają tysiące firm transportowych, jak również najlepsze i największe firmy świadczące usługi rozliczania czasu pracy kierowców. W przypadku korzystania z usług firm zewnętrznych rozliczających czas pracy niezbędne jest dostarczenie tych samych danych jak w przypadku samodzielnego rozliczania za pomocą 4Trans. Z naszego doświadczenia wynika, że najwięcej czasu zajmuje właśnie przygotowanie tych danych, konieczność ich przesyłania i kon-



Ustawienie programu zgodnie z zapisami w regulaminie, obwieszczeniu czy w umowie o pracę w poszczególnych firmach nie stanowi żadnej bariery, dba o to podczas wdrożeń oraz szkoleń indywidualnych aż dziewięciu trenerów w całej Polsce



Właściwie skonfigurowane oprogramowanie 4Trans na powyższych danych policzy, zgodnie z przepisami, należne pracownikowi wynagrodzenie za godziny nadliczbowe i nocne oraz dyżury

taktu z firmą zewnętrzną. W podobnym czasie można rozliczyć kierowców we własnym zakresie – posiadając oprogramowanie 4Trans Rozliczenia.

Pomimo skomplikowanych przepisów w innych krajach sam proces rozliczenia ewidencji jest bardzo prosty i sprowadza się do kliknięcia w dwa przyciski „Wylicz” oraz „Drukuj”. Nie trzeba posiadać zaawansowanej wiedzy, np. jakie czynności (jazda, inna praca, dyspozycyjność, postój) traktować w danym kraju jako czas pracy, czy jak liczyć i do czego służy amplituda w przypadku pracy we Francji. To właśnie zaleta oprogramowania, które samo wykonuje skomplikowane obliczenia, a użytkownik otrzymuje gotowe wyniki. Takim wynikiem jest wysokość wynagrodzenia za czas pracy kierowcy lub np. informacja z potwierdzeniem, że dla danego pracownika nie ma dopłaty za czas pracy w Niemczech, ponieważ wypłacone polskie wynagrodzenie wraz z dietami i ryczałtami za nocleg było wyższe.

Ustawienia 4Trans są elastyczne i pozwalają na dostosowanie do przepisów wewnątrzzakładowych. Samo ustawienie programu zgodnie z zapisami w regulaminie, obwieszczeniu czy w umowie o pracę w poszczególnych firmach nie stanowi żadnej bariery, dba o to podczas wdrożeń oraz szkoleń indywidualnych aż do dziewięciu trenerów w całej Polsce.

Szkolenia otwarte

Przewóz ładunków i osób w innych krajach wiąże się często nie tylko z rozliczeniem płacy minimalnej dla kierowców, ale również z koniecznością wypełniania zgłoszeń i posiadania odpowiednich dokumentów

w pojeździe. Wiedzę w tym zakresie uzupełnią o odpowiednie przepisy i praktyki kontrolne przekazujemy Państwu na regularnie organizowanych w całej Polsce szkoleniach otwartych. Rocznie z naszych szkoleń korzysta ponad 5 tysięcy osób, które są odpowiedzialne w swoich firmach za zarządzanie i rozliczanie czasu pracy kierowców. Aktualne terminy szkoleń dostępne są na stronie www.szkoleniadlatransportu.pl.

Pomagamy się też zmierzyć z koniecznością powołania przedstawiciela na terytorium innych krajów. Dla firm posiadających 4Trans zostały wynegocjowane

specjalne warunki u przedstawicieli we Francji czy Włoszech.

Zespół pracujący nad rozwojem oprogramowania dba o dostosowanie go do stale zmieniających się przepisów i wytycznych. Dużym atutem jest fakt, iż z oprogramowania i szkoleń firmy Inelo korzysta obecnie

Najwięcej czasu zajmuje właśnie przygotowanie danych, konieczność ich przesyłania i kontaktu z firmą zewnętrzną. W podobnym czasie można rozliczyć kierowców we własnym zakresie – posiadając oprogramowanie 4Trans Rozliczenia.

29 instytucji kontrolnych w całej Europie, w tym m.in. ITD, PIP, BAG czy DVSA.

O możliwościach oprogramowania i funkcjach związanych nie tylko z przepisami dotyczącymi stosowania płac minimalnych w innych krajach najlepiej porozmawiać bezpośrednio z naszymi przedstawicielami regionalnymi. <

Mateusz Wloch,
ekspert ds. rozwoju i szkoleń

➤ Więcej informacji na stronie:
www.inelo.pl/kontakt/

Towarowa kolej w kryzysie?

Po „skoku” w 2011 r., spowodowanym inwestycyjną hossą związaną z przygotowaniem do organizacji w Polsce turnieju Euro 2012, kolejowe przewozy towarowe nie mogą wyjść z zapaści. Ubiegły rok był czwartym z rzędu, kiedy to spadała masa przewiezionych ładunków (222,2 mln ton). W porównaniu z rokiem 2015 wskaźnik ten spadł o 1,1%, natomiast praca przewozowa wyniosła 50,6 mld tonokilometrów i kształtowała się na identycznym poziomie jak w 2015 r.

Nie sprawdziły się więc optymistyczne prognozy ekspertów, m.in. byłego prezesa CTL Logistics Jacka Bieczka, że po dość stabilnym roku 2015, w 2016 powinien nastąpić boom na przewozy towarowe. – *Zbliżające się lata prosperity w branży budowlanej mogą bardzo poprawić wyniki wszystkich przewoźników i rynek kolejowy będzie powoli wychodził z impasu* – przekonywał Jacek Bieczek. Zdaniem Michała Litwina ze Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPk) bardziej niż silne

odbiicie prawdopodobne są dalsze systematyczne spadki przewozów lub w najlepszym wypadku ich stagnacja.

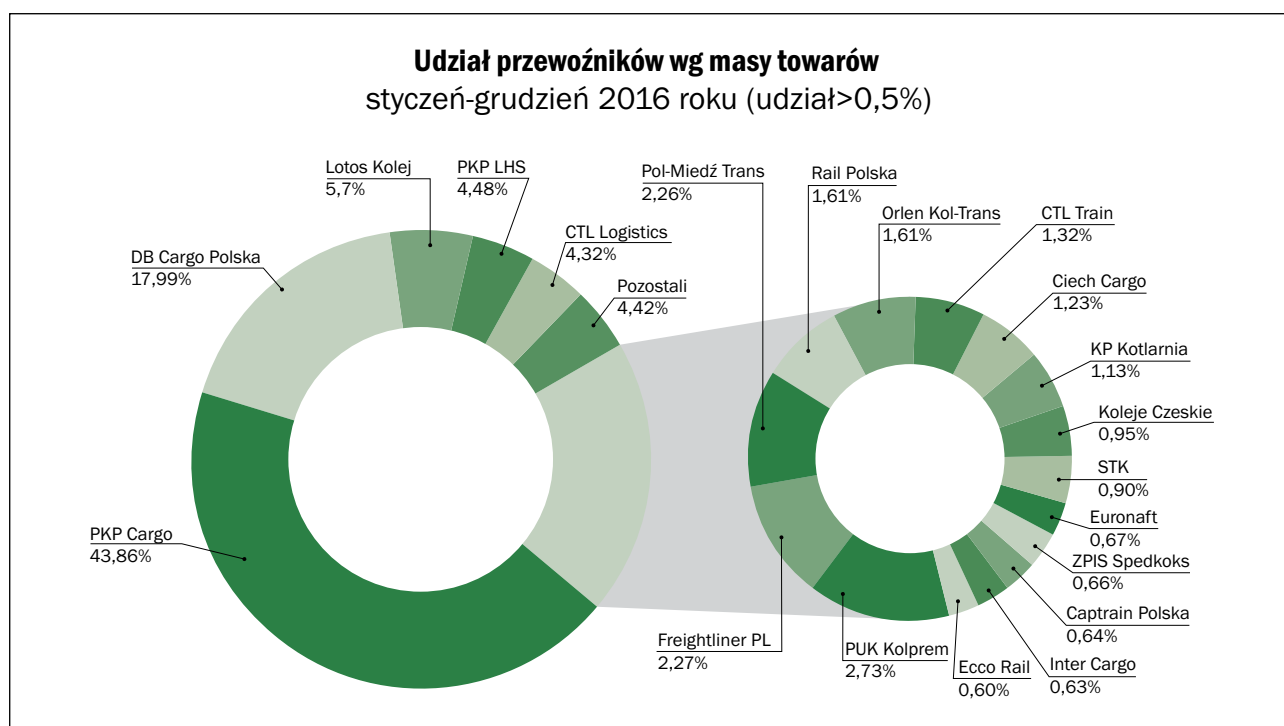
Niepokojąca sytuacja

W komentarzu dla „Rynku Kolejowego” przedstawiciel ZNPk wymienił kilka najważniejszych przyczyn takiego stanu. A więc przede wszystkim wysokie wciąż stawki dostępu do infrastruktury, należące do jednych z najwyższych w Europie – *niewłaściwie kalkulowane i w konsekwencji*

istotnie zawyżane. Zabrakło też oczekiwanych zmian w zaktualizowanym Krajowym Programie Kolejowym. Inna kwestia to pogorszenie się warunków operacyjnych prowadzenia działalności przewozowej spowodowane koniecznością korzystania z tras objazdowych wyznaczanych przez PKP PLK na modernizowanych fragmentach sieci, podczas gdy konkurencyjne szlaki drogowe w znikomej części objęte są systemem opłat.

Podobne tony pobrzmiwają w ocenie Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), towarzyszącej publikacji wyników przewozów towarowych w minionym roku. – *Z perspektywy ostatnich lat widać, że sytuacja na rynku jest trudna i niepokojąca. Konieczne są działania, które mogłyby odmienić trend spadkowy. Wskazane są działania dostosowujące infrastrukturę do zwiększonego wolumenu przewozowego. Niezbędna jest również likwidacja tzw. „wąskich gardeł” oraz działania zmierzające do podniesienia średnich prędkości handlowych.*

Michał Litwin z ZNPk jako najważniejsze przyczyny spadku przewozów wymienił wysokie stawki dostępu do infrastruktury, brak oczekiwanych zmian w zaktualizowanym Krajowym Programie Kolejowym, pogorszenie się warunków operacyjnych prowadzenia działalności przewozowej.



Trudny rynek

Odnotujemy jednak, że mimo tak nie-sprzyjających warunków, w 2016 r. przewozy realizowała, rekordowa bodaj, liczba 69 przewoźników, posiadających licencje wydane przez prezesa UTK. Rynekowy układ sił zarówno pod względem masy jak i wykonanej pracy przewozowej wyglądał w 2016 r. podobnie. Według kryterium masy towarów, czołówkę tworzą: PKP Cargo, DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics i PUK Kolprem. Przewoźnicy ci odnotowali w ubiegłym roku nieznaczny wzrost udziału, liczony w dziesiątych częściach procenta. Wyjątkiem było PKP Cargo. Lider zmniejszył swój udział z 47,48% do 43,88%. Podobnie wygląda sytuacja biorąc pod uwagę pracę przewozową. Na rynku nadal dominuje PKP Cargo z udziałem 51,37% wobec 55,66% rok wcześniej. Kolejne miejsca przypadły Lotosowi Kolej (10,20%), PKP LHS (6,58%), CTL Logistics (5,94%), DB Cargo Polska (5,21%), Freightliner PL (2,83%), i Orlen Kol-Trans(2,27%). Odnotujemy jeszcze, że w przewozach towaro-



Według kryterium masy towarów, czołówkę tworzą: PKP Cargo, DB Cargo Polska, Lotos Kolej, PKP LHS, CTL Logistics i PUK Kolprem. Przewoźnicy ci odnotowali w ubiegłym roku nieznaczny wzrost udziału, liczony w dziesiątych częściach procenta. Wyjątkiem było PKP Cargo. Lider zmniejszył swój udział z 47,48% do 43,88%

wych, podobnie jak w latach poprzednich, nastąpił spadek w transporcie ładunków masowych.

Grupa PKP Cargo w grudniu 2016 r. przewiozła 8,8 mln ton towarów, o 3,6% więcej niż w grudniu 2015 r. W ca-



ColdChain
Poland

Synergia z targami:



Targi Chłodniczych Łańcuchów Dostaw i Temperatury Kontrolowanej

11 – 13 kwietnia 2017

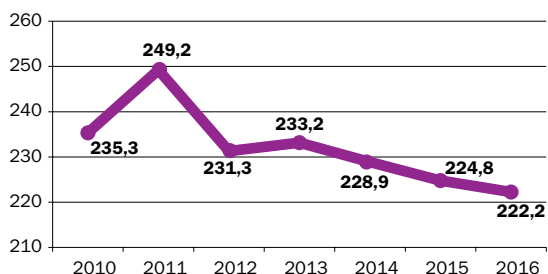
EXPO XXI WARSZAWA

www.coldchainpoland.pl

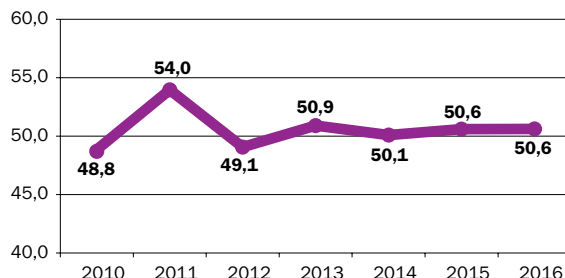
Kontakt: 22 395 66 94

Pierwsze w Polsce targi dedykowane logistyce w temperaturze kontrolowanej

Masa ładunków w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010-2016 (przewozy normalnotorowe)



Praca przewozowa w kolejowych przewozach towarowych w latach 2010-2016 (przewozy normalnotorowe)



łym 2016 r. Grupa przetransportowała 98,2 mln ton (-8,4% r./r.). Wykonana praca przewozowa w grudniu wyniosła 2,2 mld tkm, a w całym 2016 r. była równa 26,1 mld tkm (-7,5% r./r.). – *W porównaniu do wyników z 2015 r., w grudniu ub.r. Grupa PKP Cargo zwiększyła przewozy m.in. kamienia, metali, kontenerów, innych artykułów chemicznych i nawozów. Większe przewozy kamienia to efekt sprzyjających warunków atmosferycznych, które umożliwiły kontynuowanie przewozów m.in. na budowę kilku obwodnic w kraju oraz na potrzeby modernizacji kilku linii kolejowych. Na wzrost przewozów metali wpłynęły też zleczone PKP CARGO do przewozu przez innego przewoźnika nadwyżki masy wyrobów metalowych produkowanych w jednej z hut w kraju oraz zwiększone zapotrzebowanie na przewozy realizowane dla kilku hut w kraju i zagranicą – napisano w komunikacie spółki.*

Lepiej za kilka lat

Pozytywnie miniony rok oceniła spółka Lotos Kolej. W okresie tym przewiozła 12,7 mln ton produktów. Zdaniem prezesa firmy Henryka Grucy, bardziej znacząca poprawa na rynku przewozów kolejowych

zbliżonym do ubiegłorocznego. W wywiadzie udzielonym PAP Henryk Gruca zwrócił uwagę, że na spadek ogólnej masy przewozów kolejowych miała sytuacja w sektorze górniczym i spadki cen węgla na rynku światowym oraz sytuacja na międzynarodowym rynku stali. – *Ale wydaje*

Wskazane są działania dostosowujące infrastrukturę do zwiększonego wolumenu przewozowego. Niezbędna jest również likwidacja tzw. „wąskich gardeł” oraz działania zmierzające do podniesienia średnich prędkości handlowych.

możliwa będzie dopiero za kilka lat, po zakończeniu większości prac na liniach kolejowych. W przyszłym roku Lotos Kolej planuje zrealizować przewozy na poziomie

się, że największy wpływ na wolumen przewozów w kilku ostatnich latach ma proces modernizacji infrastruktury kolejowej w Polsce. Liczne zamknięcia, wydłużone czasy przewozów powodują, że spora część masy ładunkowej jest kierowana na drogi – stwierdził. Zarząd spółki poinformował też 16 lutego bieżącego roku, że nie planuje debiutu giełdowego. Możliwości takiej nie wykluczał jeszcze jesienią 2016 r. ówczesny wiceprezes spółki Przemysław Marchlewicz.

Z ubiegłorocznych wyników przewozowych zadowolona jest PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, która przewiozła blisko 10 mln ton ładunków, o 3% więcej niż w 2015 r. Zwiększyła również pracę przewozową z 3,16 mln tkm do 3,33 mln tkm. Największy udział w przewozach spółki miała ruda żelaza. W roku bieżącym LHS planuje wzrost przewozów eksportowych, czemu służyć ma przystąpienie do Międzynarodowego Transkaspjskiego Korytarza Transportowego TMTM – *Prowadzimy rozmowy z kolejnymi kontrahentami, którzy chcą wysłać swoje towary za pośrednictwem TMTM np. do Kazachstanu czy do Chin – podkreśla prezes zarządu PKP LHS, Zbigniew Tracichleb.* ◀

Franciszek Nietz



Grupa PKP Cargo w grudniu 2016 r. przewiozła 8,8 mln ton towarów, o 3,6% więcej niż w grudniu 2015 r. W całym 2016 r. Grupa przetransportowała 98,2 mln ton (-8,4% r./r.). Wykonana praca przewozowa w grudniu wyniosła 2,2 mld tkm, a w całym 2016 r. była równa 26,1 mld tkm (-7,5% r./r.)

12. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

TRAKO

GDAŃSK
26-29.09.2017

PATRONAT HONOROWY
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GRUPA 

 MTG
MIĘDZYNARODOWE
TARGI GDAŃSKIE SA

WSPÓŁORGANIZACJA

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

Railvolution

TSLbiznes

Eurail
press

NOWY PRZEMYSŁ

wn p.pl

Świat kolei

infotransport.pl
Czasopismo transportowe

Rynek Infrastruktury

Transport Publiczny

napedy i sterowanie

przebieg

budownictwo inżynierskie.pl

Nowoczesne Budownictwo Inżynierskie

Koleją przez Bałtyk

Kolejowe przewozy promowe funkcjonowały w Polsce – z mniejszym lub większym powodzeniem – od lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia, ale znaczącego wymiaru nabrały dopiero po roku 2000, kiedy to stały się częścią systemu transportu intermodalnego spółki i Grupy PKP Cargo Logistics.

W maju 2002 r. uruchomiła ona pociąg promowy w relacji Poznań Franowo – Malmoe, łączącej poprzez Bałtyk kraje Skandynawii z Polską i Europą Południową. PKP Cargo było wówczas (i pozostaje do dziś) jedynym polskim przewoźnikiem czarterującym pokłady kolejowe promów morskich.

Pociągi PKP Cargo

Pierwszą linię promową Świnoujście – Ystad obsługiwał przez kilka lat prom „Jan Śniadecki”, który posiadał 5 torów o łącznej długości 615 m, jednak w marcu 2007 r. – z powodu wzrostu przewozów i braku odpowiedniej wielkości powierzchni ładunkowej – spółka zdecydowała się na wyczarterowanie drugiego promu. 7 maja 2007 r. podpisała ona trzyletnią umowę z Euroafrica Linie Żeglugowe na eksploatację pokładu kolejowego promu „Mikołaj Kopernik”. W ten sposób PKP Cargo dysponowała już dwoma pokładami kolejowymi o łącznej długości torów około tysiąca metrów.



W 2015 r. do towarów przewożonych tradycyjnie od lat promami z Polski do Skandynawii (meble, papier, celuloza, tarcica) dołączyły nawozy z Grupy Azoty. Ich transport realizowany był w ramach tzw. pociągów dedykowanych, oferowanych już od jakiegoś czasu przez PKP Cargo



W ostatnich latach dynamiczny rozwój przewozów samochodowych oraz niemal całkowita rezygnacja wszystkich bez wyjątku przewoźników kolejowych z organizacji tzw. przewozów rozproszonych, spowodowało odejście klientów od nadawania pojedynczych wagonów

W kolejnych latach kolejowe przewozy promowe Grupy systematycznie rosły. W ofercie spółki znalazła się kompleksowa propozycja pod nazwą Logistyczne Międzynarodowe Przewozy Kolejowe – Promowe składająca się z pociągów:

- ▶ Ferry Train relacji Poznań Franowo – Malmoe służący głównie do przewozu mebli ze wschodniej części Polski oraz z fabryk w Wielkopolsce;
- ▶ Baltic Train relacji Wrocław Brochów – Świnoujście przeznaczony do przewozu ładunków z Dolnego i Górnego Śląska oraz przesyłek tranzytowych z południa Europy;
- ▶ Skandiviking relacji Malmoe – Wiedeń przez Świnoujście, Chałupki, Breclav. Był to bezpośredni pociąg ekspresowy ze Szwecji do Austrii służący do transportu papieru, celulozy i tarcicy ze Skandynawii na południe Europy.

Według danych z 2010 r., potencjał przewozowy linii Świnoujście – Ystad wynosił około 35 tysięcy wagonów i milion ton ładunków rocznie.

Jedyny taki terminal

Przez cały ten okres aż do dzisiaj promy kolejowe obsługiwane były przez terminal w Świnoujściu. Jest to bowiem jedyny port

w Polsce dysponujący specjalistycznymi urządzeniami portowymi oraz infrastrukturą do obsługi ładunków w wagonach umieszczonych na promach kolejowo-samochodowych. W bieżącym roku ma ruszyć tam budowa nowego stanowiska do obsługi dużych promów i przebudowa okołoportowego układu kolejowego i drogowego. – *Ponieważ połączenie Świnoujście – Trelleborg ma od 2014 r. status tzw. autostrady morskiej, to udało się nam pozyskać unijne środki finansowe na rozwój terminali w tych dwu portach* – informowała PAP, w grudniu 2015 r., Monika Woźniak Lewandowska z Zarządu Morskich Portów w Szczecinie i Świnoujściu.

W ramach tej inwestycji świnoujski terminal otrzyma nowe nabrzeże o długości 290 m i trzy place postojowe. Wybudowane zostaną nowe tory kolejowe, przebudowane istniejące, powstanie też nowa rampa i pojawi się nowoczesny sprzęt specjalistyczny. Po zakończeniu tego projektu terminal będzie mógł przyjmować jednostki o długości 265 m. Inwestycja ta stanowi

W 2002 r. PKP Cargo Logistics uruchomiło pociąg promowy w relacji Poznań Franowo – Malmoe, łączącej poprzez Bałtyk kraje Skandynawii z Polską i Europą Południową. PKP Cargo było wówczas (i pozostaje do dziś) jedynym polskim przewoźnikiem czarterującym pokłady kolejowe promów morskich.

fragment szerszego projektu obejmującego łańcuchy transportowo-magazynowe między Skandynawią i Europą Południową, w tym m. in. korytarz transportowy Bałtyk – Adriatyk.

W 2015 r. do towarów przewożonych tradycyjnie od lat promami z Polski do Skandynawii (meble, papier, celuloza, tarcica) dołączyły nawozy z Grupy Azoty. Ich transport realizowany był w ramach tzw. pociągów dedykowanych, oferowanych już od jakiegoś czasu przez PKP Cargo. Zlecenie na taki przewóz obejmuje cały proces logistyczny, „szyty na miarę”, czyli dostosowany do konkretnych potrzeb klienta. Realizowany przejazd jest znacznie skrócony, nie wymaga bowiem przeładunków towaru i dociera bezpośrednio do odbiorcy. – *Taki rodzaj usługi pozwala na realizację najbardziej skomplikowanych zleceń przewozowych. Przeznaczamy konkretne zasoby; pracowników, wagony, lokomotywy pod określone przewozy w określonym czasie* – wyjaśniał Grzegorz Fingas, członek zarządu PKP Cargo ds. handlowych, cytowany przez „Rynek Infrastruktury”. W 2015 r. firma przewiozła w ten sposób 900 ton nawozów. Z współpracy tej zadowolone są obie strony, bowiem również dla Grupy Azoty rynek szwedzki jest bardzo perspektywiczny.

Hermetyczny rynek?

PKP Cargo ma utrwaloną od wielu lat silną pozycję na rynku kolejowych przewozów promowych do Skandynawii. W grudniu 2015 r. na rynek ten postanowił wejść kolejny gracz – Kolejowe Przedsiębiorstwo Spedycyjne (KPS) ze Szczecina, wysyłając na pokładzie promu „Polonia”, należącym do Unity Line, 26 wagonów i 78 kontenerów do Norwegii. – *Wierzmy, że to początek owocnej współpracy między naszym skandynawskim partnerem i od przyszłego*



Według danych z 2010 r., potencjał przewozowy linii Świnoujście – Ystad wynosił około 35 tysięcy wagonów i milion ton ładunków rocznie

roku rozpoczniemy regularne przewozy wagonów między Polską i Skandynawią – mówił wówczas prezes KPS Andrzej Górnikiwicz. Na razie jednak regularne przewozy nie ruszyły. Dlaczego? – *Mimo podpisanej umowy, w 2016 r. nie zrealizowaliśmy przewozów kolejowych. Nie oznacza to, że uznaliśmy ten rok za stracony. Dla nowych firm takich jak nasza, pomimo wcześniejszych kontaktów zawodowych, wejście na tak hermetyczny rynek jak kolejowe przewozy promowe nie było prostą sprawą. Przyczyn jest kilka, ale skupię się na podstawowych. W ostatnich latach dynamiczny rozwój przewozów samochodowych oraz niemal całkowita rezygnacja wszystkich bez wyjątku przewoźników kolejowych z organizacji tzw. przewozów rozproszonych, spowodowało odejście klientów od nadawania pojedynczych wagonów. Cenowe dysproporcje oraz terminowość dostaw zaczęły dobijać przewozy kolejowe. Oczywiście nie dotyczy to tylko kolejowych przewozów do i ze Skandynawii* – tłumaczy.

Podczas gdy w ubiegłym roku odnotowano nieustający wzrost ilości prze-

wożonych zestawów drogowych i nacze (przekroczono już 400 tys.), to, przewozy kolejowe miały w tym okresie kolejny spadek ilości przewiezionych wagonów. – *Szkoda, bo ciągle uważam, że ta forma ma w sobie potencjał i może się rozwijać* – wyjaśniał prezes KPS. W tej sytuacji firma skupiła się na innej formie przewozów. We współpracy z jedną z firm skandynawskich uczestniczyła w transporcie nacze, które są po drugiej stronie Bałtyku przewożone koleją, do i ze Świnoujścia oczywiście promami, a następnie transportem drogowym, który organizuje w Polsce. – *Nie rezygnujemy jednak z kolei* – podkreśla Andrzej Górnikiwicz.

Kolejowe przewozy promowe posiadają kilka liczących się atutów. Dlaczego nie są rozwijane? Zdaniem naszego rozmówcy, klienci, którzy dotychczas korzystają z przewozów kolejowych, godzą się na słabą jakość przewozów w zamian za bardzo niską cenę. Pojawiają się też narastające ograniczenia po stronie szwedzkiej. Zmniejszanie ilości punktów ładunkowych oraz ilości miejsc w pociągach też nie zachęca potencjalnych klientów do współpracy. Ponadto partnerzy skandynawscy dużą wagę przywiązują do bezpieczeństwa ich przesyłek. Długi czas przewozu koleją niestety temu nie sprzyja. – *Odbudowa przewozów rozproszonych jest możliwa, ale wymaga dużego nakładu pracy. Przede wszystkim koordynacji i budowy od podstaw sieci połączeń dla przesyłek rozproszonych. W ten sposób budowaliśmy, z powodzeniem, w latach 2000 kolejowe przewozy promowe. Dzisiaj to trudne zadanie ułatwiłaby współpraca dużych przewoźników kolejowych, jak również spedytorów. Niestety, nie zawsze ostra konkurencja sprzyja rozwojowi danego segmentu* – podsumowuje prezes Górnikiwicz. ◀

Franciszek Nietz



Cały czas promy kolejowe obsługiwane są przez terminal w Świnoujściu. Jest to bowiem jedyny port w Polsce dysponujący specjalistycznymi urządzeniami portowymi oraz infrastrukturą do obsługi ładunków w wagonach umieszczonych na promach kolejowo-samochodowych



Wysoka absorpcja powierzchni i duża liczba inwestycji BTS i pre-let nie zwiększyła znacząco poziomu pustostanów, który na koniec roku, według raportu, wyniósł 6,0%, 2016 r.

Rynek magazynowy bije rekordy

w 2016 r. w Polsce podpisano umowy najmu na ponad 3 mln m², z czego 70% stanowią nowe umowy. Wolumen transakcji był o ponad 600 tys. m² większy niż w 2015 r. Zdaniem developerów i firm doradczych działających na tym rynku to najlepszy wynik w jego historii.

Wzrost PKB, jak również wzrost znaczenia Polski jako ośrodka obsługi firm z branży e-commerce na potrzeby krajów Europy Zachodniej stanowią istotnym czynnikiem stymulującym popyt. Dodatkowo, jedne z najniższych na kontynencie stawek czynszowych oraz niskie stopy procentowe sprzyjają umacnianiu się

dużych inwestycji z sektora e-commerce, ale także z rozwoju sektora produkcji, przede wszystkim związanego z branżą motoryzacyjną (7,5%), operatorów logistycznych i sieci handlowych. – Tradycyjnie już sieci handlowe i operatorzy logistyczni byli najbardziej aktywni na rynku, a przypadło na nich 59% popytu netto zarejestrowanego

Struktura własnościowa nadal jest skoncentrowana w rękach pięciu głównych graczy (Prologis & JV Partnerzy, SEGRO & JV Partnerzy, Panattoni & JV Partnerzy, Blackstone/Logicor, Goodman) kontrolujących na koniec 2016 r. łącznie ponad 56% powierzchni magazynowej w Polsce.

Wysoki wolumen transakcji wynikał z silnej ekspansji firm obecnych w Polsce oraz dużych inwestycji z sektora e-commerce, ale także z rozwoju sektora produkcji, przede wszystkim związanego z branżą motoryzacyjną (7,5%), operatorów logistycznych i sieci handlowych.

W ślad za potrzebami najemców

Popyt na magazyny spowodował, że jak grzyby po deszczu posypały się inwestycje deweloperskie. Efektem – jak wynika z raportu podsumowującego AXI IMMO – jest ponad 1,25 mln m² nowej powierzchni magazynowej oddanej do użytku (w porównaniu do około 941 tys. m² w 2015 r.), z tego 1,08 mln m² w głównych regionach i blisko 170 tys. m² na rynkach wschodzących. Jest to wynik lepszy o 35% w porównaniu z rokiem 2015. AXI IMMO podaje, że w budowie aktualnie jest 1,3 mln m² (według innych firm doradczych jest to wielkość rzędu od 1,45 mln m² do 1,51 mln m²), z czego 75% jest już wynajęte. Ta wysoka absorpcja powierzchni i duża liczba inwestycji BTS i pre-let nie zwiększyła znacząco poziomu pustostanów, który na koniec roku, według raportu, wyniósł 6,0%, 2016 r. Colliers International podaje, że tym samym zasoby powierzchni magazynowej na koniec 2016 r. osiągnęły 11,2 mln m².

wizerunku Polski jako jednej z najbardziej atrakcyjnych lokalizacji w Europie – podsumowuje ubiegły rok Tomasz Olszewski, dyrektor Działu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych JLL w Europie Środkowo-Wschodniej, JLL.

Przedstawiciele innych firmy są zgodni, że wysoki wolumen transakcji wynikał z silnej ekspansji firm obecnych w Polsce oraz

w ubiegłym roku. Warto zauważyć, że wzrósł wolumen powierzchni wynajmowanej przez firmy z sektora lekkiej produkcji i motoryzacyjnego – dodaje Tomasz Olszewski.

Jak podaje AXI IMMO, w strukturze popytu, podobnie jak w latach poprzednich, największy udział w rynku mieli operatorzy logistyczni (30%), następnie sieci handlowe (22%) i lekka produkcja.

Wybrane największe transakcje najmu w 2016 r.

Najemca	Region	Park	Powierzchnia (mkw.)
Amazon	Szczecin	Panattoni BTS Amazon Szczecin	161 000
Zalando	Szczecin	Goodman BTS Zalando	130 000
Kaufland	Kujawy	Panattoni Park Bydgoszcz	45 000
Agata Meble	Polska Centralna	Prologis Park Piotrków I	42 900
Raben	Okolice Warszawy	Panattoni Park Grodzisk III	42 500
Carrefour	Kujawy	Panattoni BTS Bydgoszcz II	38 200
H&M	Okolice Warszawy	Panattoni Park Grodzisk III	35 000
IFA Powertrain	Opole	Panattoni BTS IFA	34 000
Trio Line	Poznań	Panattoni Park Poznań V	32 300

Z tymi wynikami Polska pozostaje liderem na rynku nieruchomości inwestycyjnych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej, który staje się coraz głębszy i zróżnicowany. Świadczy o tym napływ nowych inwestorów z Afryki, Azji czy USA. Według danych AXI IMMO wolumen transakcji inwestycyjnych na koniec 2016 r. przekroczył 4,56 mld euro, z czego 770 mln euro przypadło na sektor magazynu-

nowy. Wynik ten jest o 67% wyższy w porównaniu z 2015 r.

75% realizowanej obecnie powierzchni magazynowej jest już zabezpieczona umowami najmu. Prawie 300 tys. m² powstaje w ramach dwóch projektów BTS w Gryfinie pod Szczecinem – na potrzeby Amazona i Zalando.

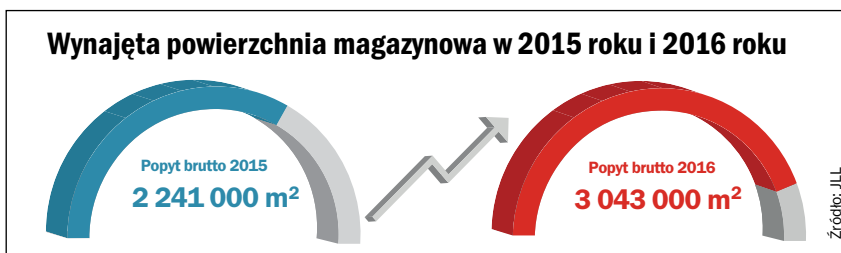
Wśród najważniejszych ubiegłorocznych transakcji na rynku inwestycyjnym należy wymienić zakup portfolio logistycznego P3 przez GIC Real Estate i portfolio Hillwood przez CBRE GI. Kluczowym czynnikiem wzrostu na rynku inwestycyjnym są konkurencyjne stopy zwrotu z inwestycji w porównaniu z Europą Zachodnią, przy bardzo dobrych wynikach na rynku najmu.

– W 2016 r. właściciele zmienili obiekty magazynowe o łącznej wartości ok. 770 mln euro – to historycznie najlepszy rezultat w tym segmencie rynku nieruchomości. Największe transakcje to zakup portfolio logistycznego P3 przez GIC, portfolio Hillwood przez CBRE GI, przejęcie portfela NBI przez Hines REIT i kupno przez GLL centrum obsługi zamówień Amazon w Poznaniu. Z uwagi na toczące się transakcje portfelowe 2017 rok może zakończyć się kolejnym rekordowym wynikiem – komentuje Tomasz Puch, dyrektor Działu Rynków Kapitałowych Nieruchomości Biurowych i Magazynowych JLL.

– W trakcie negocjacji jest kilka dużych projektów, co pozwala stawiać optymistyczne prognozy na 2017 r. Należy jednocześnie podkreślić, iż stałym trendem jest koncertowanie się inwestorów wyłącznie na głównych hubach logistycznych. Nowe lokalizacje to nadal zbyt ryzykowane z punktu widzenia funduszy projekty, zwłaszcza w obliczu niepewnej sytuacji podatkowej. Aktualnie największym czynnikiem ryzyka, który wstrzymuje niektóre transakcje są nieścisłości związane z interpretacjami podatku VAT przy zakupie i sprzedaży inwestycyjnej – dodaje Renata Osiecka, partner zarządzająca AXI IMMO.

Najbardziej aktywny rejon Warszawy

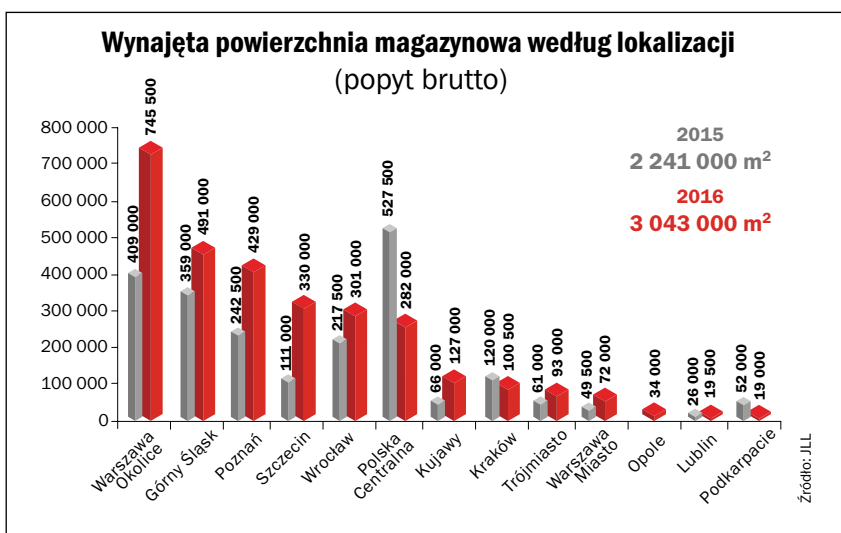
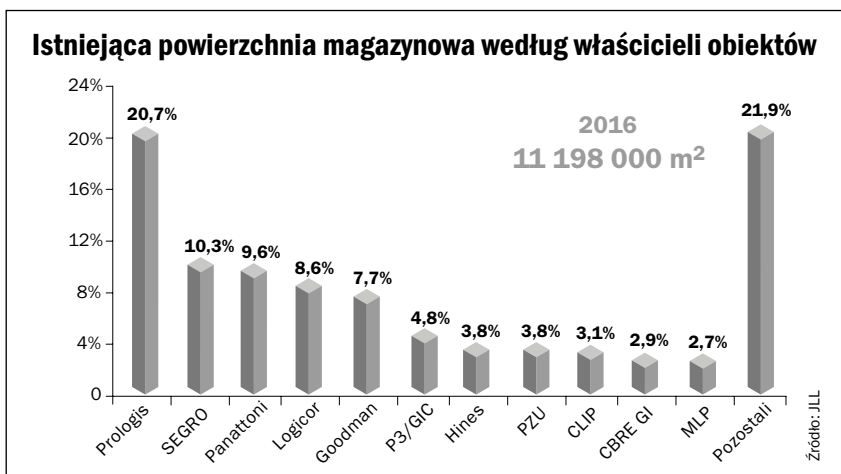
W 2016 r. najbardziej aktywnym rejonem pod kątem popytu były okolice Warszawy (745 tys. m² wg JLL; 818 tys. m² wg AXI IMMO). Jak podaje Colliers International, w ciągu ubiegłego roku deweloperzy dostarczyli na warszawski rynek ponad 240 tys. m² nowej powierzchni magazynowej (JLL mówi o 217,5 tys. m², a AXI IMMO o 239 tys. m²). Wolumen transakcji dla wszystkich stref na koniec roku wyniósł prawie 900 tys. m² w ramach

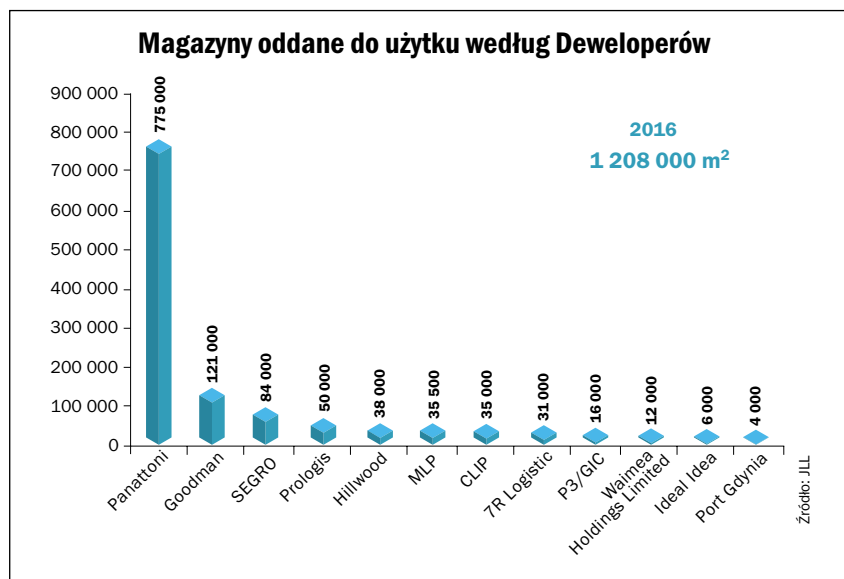


Do użytku oddano ponad 1,25 mln m² nowej powierzchni magazynowej (w porównaniu do około 941 tys. m² w 2015 r.), z tego 1,08 mln m² w głównych regionach i blisko 170 tys. m² na rynkach wschodzących.

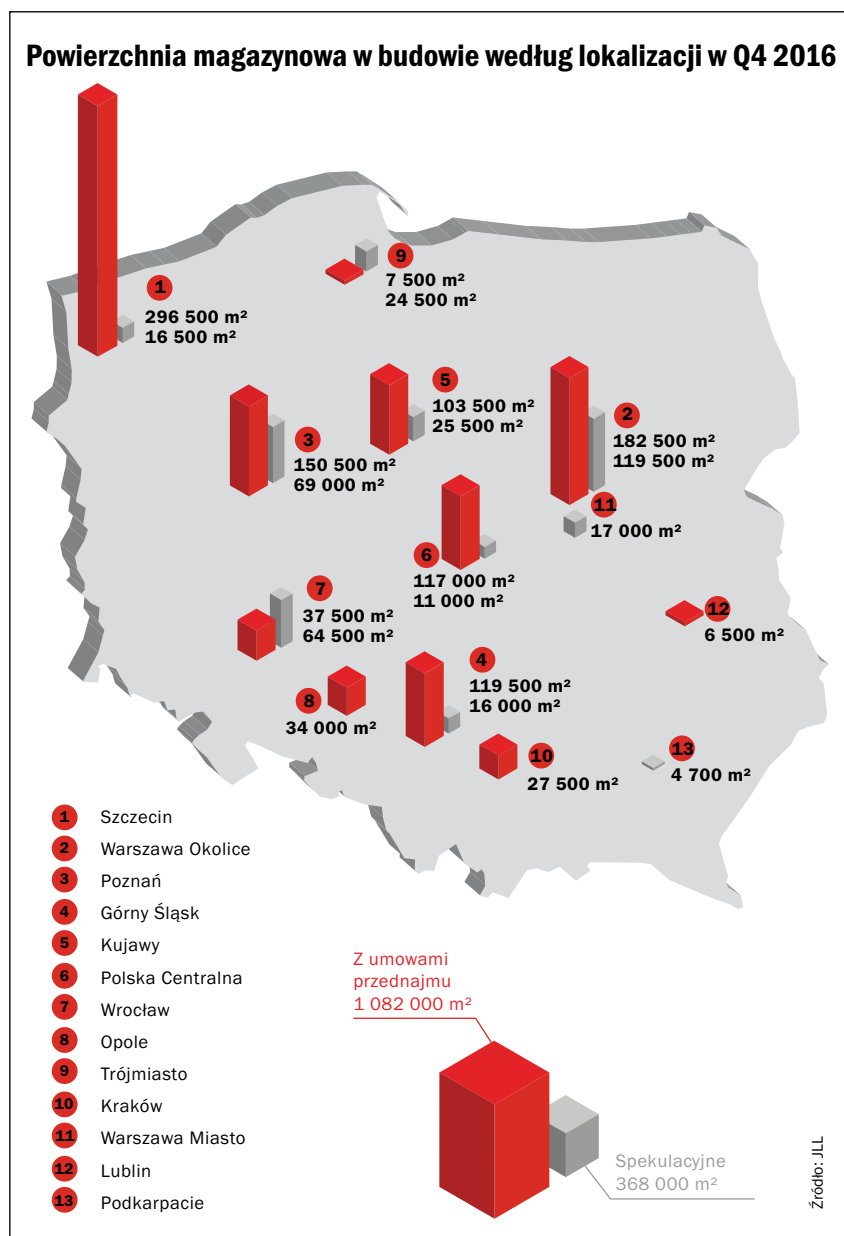
206 transakcji. Zdecydowana większość powierzchni została wynajęta w strefie II (662,8 tys. m²), co stanowi najwyższy wynik w skali kraju. Rynek warszawski jest również największy pod względem wolumenu powierzchni pozostającej w budowie – 349,4 tys. m² w ramach 15 projektów.

Na rynku śląskim, w ciągu ostatnich 12 miesięcy, popyt na powierzchnię magazynową osiągnął poziom 538 tys. m². (521 tys. m² wg AXI IMMO), a całkowita podaż na koniec roku wyniosła ponad 2 mln m². Do użytku oddano 228,1 tys. m² nowej powierzchni w ramach 14 projektów. W budowie znajduje się obecnie





Oddanie do użytkowania 1,2 mln m² nowej powierzchni nie miało większego wpływu na ogólny wskaźnik pustostanów, co świadczy o wysokiej chłonności rynku. W dużej mierze spowodowane było to faktem, że znaczący udział projektów był realizowany w formule BTS (Prologis Park Stryków)



siedem obiektów o łącznej powierzchni ok. 50,5 tys. m².

Z kolei w Polsce Centralnej całkowite zasoby powierzchni magazynowej na koniec 2016 r. wyniosły ponad 1,37 mln m². W ubiegłym roku do użytku oddano 172,4 tys. m² (wg AXI IMMO 230 tys. m²) nowej powierzchni magazynowej (rok wcześniej – 47 tys. m²) i podpisano 40 umów na 348 tys. m². W trakcie budowy pozostaje ok 77,8 tys. m² w ramach trzech projektów.

W Poznaniu dostarczono 206,4 tys. m² (według AXI IMMO 195 tys. m²) nowej powierzchni. Tym samym zasoby powierzchni magazynowej klasy A sięgnęły blisko 1,6 mln m². W 2016 r. podpisano umowy najmu na powierzchnie 285,5 tys. m². W budowie jest 219 tys. m². Jest to region, w którym powstaje najwięcej obiektów spekulacyjnych.

Zasoby powierzchni magazynowej we Wrocławiu wynoszą ponad 1,4 mln m². W 2016 r. do użytku oddano 129 tys. m² w ramach sześciu projektów, a około 100 tys. m² pozostaje w budowie. Pod względem wolumenu transakcji rok 2016 okazał się najlepszym na tym rynku od 2013 r. (460 tys. m²). Zawarto 64 umowy na łączną powierzchnie 388,5 tys. m².

W Trójmieście na koniec 2016 r. całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej zbliżyła się do około 380 tys. m². W ramach 41 umów wynajęto prawie 110 tys. m², co jest liczbą rekordową.

Mniej magazynów oddano na rynku krakowskim – 48,2 tys. m² w ramach trzech projektów, dzięki czemu zasoby powierzchni magazynowych wyniosły 247 tys. m². Podpisano 17 umów najmu na łączną powierzchnie 83,2 tys. m²

Toruń/Bydgoszcz to nowy rynek, w 2016 r. podpisano tu 14 umów na łączną



powierzchnię aż 130,8 tys. m², w tym z sieciami handlowymi Kaufland i Carrefour. 67% popytu stanowiły umowy BTS. Na koniec 2016 r. całkowite zasoby wynosiły 174,5 tys. m². W budowie znajduje się ponad 110 tys. m².

Znaczący wzrost zapotrzebowania na magazyny zanotował Szczecin dzięki dwóm transakcjom podpisanym przez Amazon i Zalando, które łącznie wynajęły 291 tys. m² w projektach realizowanych pod swoje zamówienie (BTS). W Szczecinie zostały zawarte kontrakty na 343 tys. m², z czego 95% stanowiły



Najwięcej spośród wszystkich developerów

Robert Dobrzycki, Chief Executive Officer Europe, Panattoni Europe

Dla Panattoni Europe 2016 r. był bardzo dobry, a trzeci kwartał przyniósł imponujące wyniki dla całej branży. Całkowite zasoby magazynowe Polski wynoszą blisko 11 mln m², a historycznie niski współczynnik pustostanów na poziomie 6% sprawia, że deweloperzy – dzięki aktywności najemców i inwestorów – nie zwalniali tempa.

Panattoni Europe w Polsce w 2016 r. dostarczył najwięcej spośród wszystkich developerów powierzchni przemysłowo-magazynowej – aż 775 tys. m², a na przełomie roku miał w budowie 779 tys. m² na 1,08 mln m² realizowanych na rynku. Zawarte przez nas transakcje to blisko 968 tys. m², z czego 86% to wyłącznie nowe umowy najmu. Pozostałe 9% stanowiły ekspansje, a 5% odnowienia. Jak pokazuje raport Rynku Magazynowego w Polsce 2017, stworzony przez JLL, Panattoni Europe plasuje się również na pierwszej pozycji pod względem oddanego do użytku metrażu magazynowego po 1995 r. Dostarczyliśmy najwięcej, bo aż 29,2% całkowitej podaży w Polsce – prawie 3,27 mln m² z blisko 11,2 mln m² zasobów powierzchni magazynowej.

Toruń/Bydgoszcz to nowy rynek, w 2016 r. podpisano tu 14 umów na łączną powierzchnię aż 130,8 tys. m², w tym z sieciami handlowymi Kaufland i Carrefour. 67% popytu stanowiły umowy BTS. Na koniec 2016 r. całkowite zasoby wynosiły 174,5 tys. m².



Polska jednym z głównych rynków

Paweł Sapek, senior vice president & country manager Prologis na Polskę.

Polska jest jednym z głównych rynków rozwoju nieruchomości logistycznych w Europie, zarówno w inwestycjach realizowanych jako build-to-suit, jak i spekulacyjnie. W 2016 r. inwestowaliśmy na kluczowych dla nas rynkach tj. w Polsce Centralnej, Wrocławiu, Szczecinie oraz

Chorzowie. Rozpoczęliśmy w Polsce pięć nowych inwestycji o łącznej powierzchni 96,5 tys. m² (z czego dwa budynki zostały oddane do użytku w 2016 r.).

W Europie Środkowo-Wschodniej, gdzie Prologis aktywnie działa w czterech krajach, w minionym roku wynajął 1,8 mln m² powierzchni magazynowej. Wielkość portfela Prologis w tym regionie na koniec roku wyniosła 4,5 mln m². Firma rozpoczęła budowę 18 budynków o łącznej powierzchni 331 tys. m². Z tym portfolio operacyjnym Prologis jest największym właścicielem i zarządcą obiektów dystrybucyjnych w Europie Środkowo-Wschodniej (stan na 31 grudnia 2016 r.).

Nowe umowy najmu objęły 700 tys. m², a przedłużone kontrakty wyniosły łącznie 900 tys. m². Pozostała część stanowiły umowy krótkoterminowe. Wskaźnik zajętości portfela w regionie był na rekordowym poziomie 96,4%.

Z uwagą obserwujemy jak z roku na rok zmienia się rynek powierzchni magazynowych. Cieszy nas fakt, że branża coraz bardziej docenia przejrzystość transakcji, wysoką jakość realizowanych inwestycji oraz nasze profesjonalne usługi związane z zarządzaniem nieruchomościami

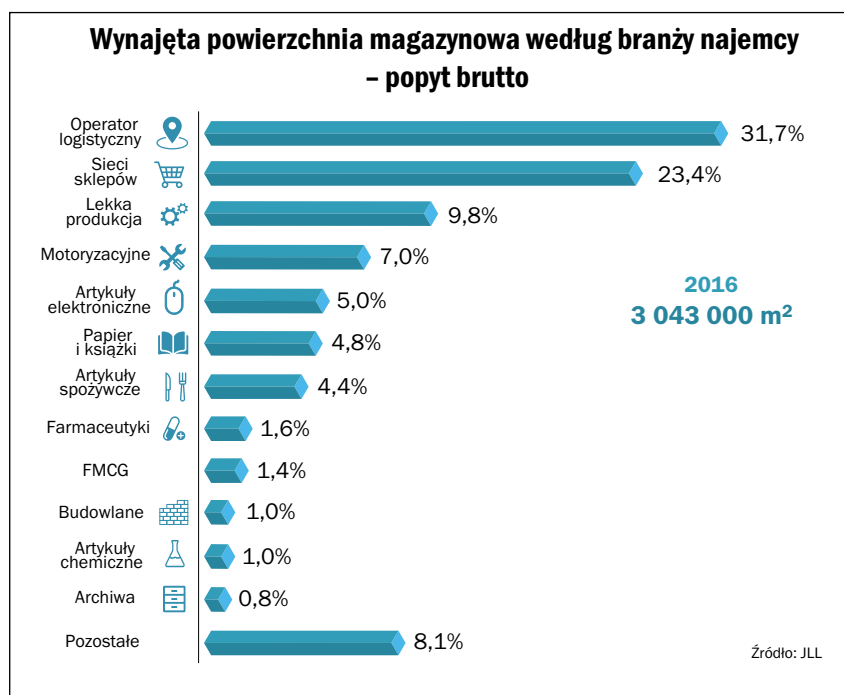
nowe umowy najmu (dane AXI IMMO). Do użytku oddano 43,4 tys. m² nowej powierzchni w ramach czterech projektów, dzięki czemu zasoby powierzchni magazynowej na tym rynku osiągnęły poziom 186,9 tys. m². W budowie znajduje się aż 313 tys. m² (Colliers International).

W 2016 r. deweloperzy inwestycje realizowali głównie na Górnym Śląsku (oddali do użytku 0,24 mln m²), w Okolicach Warszawy (0,21 mln m²) i w Polsce Centralnej (0,19 mln m²) i Poznaniu (0,18 mln m²). Najwięcej, bo 775 tys. m² nowej powierzchni, oddał do użytku Panattoni.

W strukturze podaży dominowały projekty BTS i pre-let, a poziom inwestycji spekulacyjnych utrzymywał się na poziomie ok. 30%.

Kluczowa infrastruktura

Rozkład popytu na powierzchnię na poszczególnych rynkach świadczy o tym, że inwestorzy, głównie firmy produkcyjne i logistyczne, coraz częściej przy wyborze lokalizacji zwracają uwagę na dostęp do wykwalifikowanej siły roboczej i bliskość



Bardzo udany rok

Andrzej Wroński, Country Head
Poland Head of Asset and Property
Management CEE

Rok 2016 był bardzo udany dla deweloperów budujących i wynajmujących obiekty magazynowe w Polsce. Zarówno podaż, jak i popyt w minionych miesiącach były rekordowo wysokie. W ciągu całego roku firmy wynajęły ponad 3 mln m², a deweloperzy zakończyli budowy obiektów o łącznej powierzchni ponad 1,2 mln m². Mimo dużej liczby nowoczesnych magazynów oddanych do użytku jedynie 5% powierzchni pozostaje niewynajęte.

Najważniejsze projekty jakie zrealizowaliśmy w minionym roku, to przede wszystkim dostarczenie magazynu BTS o powierzchni 15 tys. m² dla firmy InPost. Obiekt zlokalizowany w parku logistycznym P3 Piotrków pełni funkcję głównej sortowni klienta, będącego pierwszym niezależnym operatorem pocztowym w Polsce. Rozpoczęliśmy także budowy magazynów o łącznej powierzchni 50 tys. m² w dwóch parkach logistycznych: P3 Błonie i P3 Poznań.

Ubiegły rok był dla P3 również bardzo udany pod względem wielkości wynajętej powierzchni – łącznie podpisaliśmy umowy na około 280 tys. m² w parkach logistycznych w Błoni, Piotrkowie, Poznaniu i Mszczonowie. To prawie o 82 tys. m² więcej niż w 2015 r. Największym zainteresowaniem cieszył się nasz park w podwarszawskim Błoni, gdzie w ramach 26 umów wynajęliśmy łącznie ponad 179 tys. m². Niestabnącą popularnością cieszył się także park P3 Poznań, gdzie w 2016 r. wynajęliśmy ponad 47 600 m². To dla nas potwierdzenie, że Poznań wciąż jest atrakcyjną lokalizacją logistyczną.

Na dobre wyniki deweloperów w 2016 r. wpływ miało zainteresowanie wynajmem nowoczesnych powierzchni magazynowych wśród przedstawicieli wielu branż. Nie słabnie popyt ze strony operatorów logistycznych, firm produkcyjnych czy branży motoryzacyjnej. Ponadto, nadal rośnie znaczenie branży e-commerce, która systematycznie zwiększa swój udział w ogóle wynajmowanej powierzchni.

Czynnym w minionych miesiącach utrzymywały się na stabilnym poziomie i tak też pewnie pozostanie w najbliższym czasie. Wiele wskazuje na to, że wysoki poziom popytu na powierzchnie magazynowe utrzyma się również w 2017 r., a być może będzie nawet rósł w nadchodzących miesiącach.

ośrodków akademickich, lokalną infrastrukturę, a także bliskość szlaków komunikacyjnych, a potwierdza to Agata Zając, dyrektor w Dziale Powierzchni Magazynowo – Przemysłowych, JLL. – *Otwarcie centralnego odcinka autostrady A1 (Stryków – Tuszyń) wzmocniło zainteresowanie gruntami przemysłowymi zlokalizowanymi po wschodniej stronie Łodzi. Stopniowa rozbudowa drogi ekspresowej S8 na południowo-zachodnich przedmieściach aglomeracji warszawskiej wpłynęła na aktywność deweloperów w tym rejonie. Pojawiają się również coraz to nowsze, interesujące lokalizacje położone wzdłuż stopniowo przedłużanej drogi ekspresowej S3 w zachodniej Polsce. Korytarz transportowy biegnący od Szczecina do granicy z Czechami stworzy tym samym szereg możliwości inwestycyjnych na nowych podstrefach, takich jak Zielona Góra, Nowa Sól czy Świebodzin. Warto jednak zwrócić uwagę na wyzwania związane z rynkiem pracy. Tak kluczowe rynki magazynowe jak Poznań czy Wrocław notują obecnie bardzo niski poziom bezrobocia, co może ograniczyć dalsze inwestycje w tym miastach. Dlatego też inwestorzy zaczynają coraz odważniej spoglądać na kilka mniejszych lokalizacji.*

W nowych regionach, zdaniem Renaty Osieckiej z AXI IMMO, kluczowymi czynnikami sukcesu są niższe koszty pracy, dostępność kadr, stale poprawiająca się infrastruktura drogowa otwierająca nowe możliwości oraz potencjał lokalnych rynków. Jednak, zdaniem JLL, pomimo poprawy infrastruktury nowe lokalizacje nie rozwijają się już tak szybko jak miało to miejsce jeszcze w ostatnich 2-3 latach. Większość z nich odnotowuje spowolnienie po okresie krótkiej, ale gwałtownej dynamiki początkowego okresu wzrostu, np. Lublin, Podkarpackie, Trójmiasto i Kraków.

Pustostany

Na koniec roku 2016 poziom pustostanów był na poziomie około 6,0% (Colliers podaje, że 5,4%) i wzrósł o 1,1 p.p. r./r. (o 0,8 p.p. według Colliers). Biorąc pod uwagę wysoką aktywność deweloperską, wzrost wolnej powierzchni w ciągu roku był niewielki, a jego powodem były przede wszystkim ukończone realizacje projektów spekulacyjnych.

– *Oddanie do użytkowania 1,2 mln m² nowej powierzchni nie miało większego wpływu na ogólny wskaźnik pustostanów, co świadczy o wysokiej chłonności rynku. W dużej mierze spowodowane było to faktem, że znaczący udział projektów był realizowany w formule BTS. Całkowita dostępna powierzchnia magazynowa w Polsce to*

aktualnie blisko 700 tys. m² – wyjaśnia Jan Jakub Zombirt, dyrektor w Dziale Badań Rynku i Doradztwa, JLL.

Zarówno AXI IMMO jak i JLL podają, że największy spadek wolnej powierzchni odnotowano w okolicach Warszawy – według AXI IMMO dostępność spadła z 8,8% do 6%, a według JLL aktualny współczynnik wolnej powierzchni wynosi 5,5% (spadek rzędu 63,4 tys. m²). Najniższa dostępność na poziomie 0,1% wśród głównych rynków miała miejsce w Łodzi (AXI IMMO), gdzie w ciągu całego roku odczuwalny był brak wolnej powierzchni od zaraz. Aktualnie najwyższy poziom wakatów występuje w Trójmieście (11,2%), Lublinie (9,6%) oraz Krakowie (9%). W perspektywie najbliższych kilku miesięcy poziom dostępności powierzchni powinien utrzymać się na dotychczasowym poziomie, niewielkich wzrostów możemy spodziewać się w Poznaniu i Wrocławiu.

JLL dodaje, że znaczny wzrost pustostanów odnotowano na rynku poznańskim (z 1,9% do 7,2%). Z danych dostępnych na portalu www.magazyny.pl wynika, że najwyższy poziom wakatów rejestrowany jest w Trójmieście (14,1%), Lublinie (9,6%), Warszawie Miasto (9,4%) oraz Krakowie (9%). W Polsce Centralnej jedynie 3,0% powierzchni pozostaje bez najemcy.

Stawki czynszów

Na głównych rynkach w ciągu minionego roku utrzymywał się stabilny poziom czynszów. Co więcej, według JLL dotyczy to nawet pięciu ostatnich lat – w tym czasie zmiany stawek czynszów bazowych i efektywnych co najwyżej były nieznaczne. W 2016 r. czynsze bazowe pozostawały stabilne w Okolicach Warszawy (2,7-3,6 euro/m²/miesiąc), na Górnym Śląsku (2,7-3,5 euro/m²/miesiąc), Poznaniu (2,8-3,5 euro/m²/miesiąc), Polsce Centralnej (2,6-3,2 euro/m²/miesiąc) oraz w Trójmieście (3,0-3,3 euro/m²/miesiąc). Nieznaczny spadek rzędu 0,1-0,2 euro/m²/miesiąc odnotowano w strefie miejskiej Warszawy oraz we Wrocławiu. Pod względem czynszów efektywnych najbardziej konkurencyjnymi regionami były Górny Śląsk (1,9-3,1 euro/m²/miesiąc), Okolice Warszawy (2,0-2,8 euro/m²/miesiąc), Polska Centralna (2,0-2,8 euro/m²/miesiąc) oraz Poznań (2,1-3,0 euro/m²/miesiąc).

AXI IMMO dodaje, że możliwość negocjacji stawek bazowych w głównych regionach była ograniczona, natomiast w przypadku stawek efektywnych, w zależności od lokalizacji i etapu realizacji inwestycji, można było zaobserwować większy margines zmian. Wydaje się, że okres naj-



Najintensywniejszy czas w historii spółki

Jerzy Czajkowski, pełnomocnik zarządu ds. Inwestycji 7R Logistic

Miniony rok był dla deweloperów inwestujących w magazyny bardzo udany. Wydaje się, że nadchodzących miesiącach trudno będzie pobić tegoroczne rekordy popytu (w całym kraju wynajęto ponad 3 mln m²) i podaży (deweloperzy oddali do użytku aż 1,2 mln m²), choć ilość zapowiadanych inwestycji jest równie imponująca. W ciągu ostatnich miesięcy dały o sobie znać jeszcze mocniej zauważalne od jakiegoś czasu trendy, które z całą pewnością będą kontynuowane i jeszcze bardziej widoczne w tym roku. Z naszego punktu widzenia, jednym z najważniejszych zjawisk są inwestycje na rynkach regionalnych – to doskonały obszar do rozwoju dla średniej wielkości deweloperów, takich jak my. Wpływ na pojawienie się nowych lokalizacji na magazynowej mapie kraju ma przede wszystkim poprawiająca się infrastruktura i rozbudowa sieci dróg. Ponadto, jeszcze większego znaczenia nabiera szybkość dostawy, dlatego operatorzy logistyczni coraz chętniej wynajmują także mniejsze powierzchnie i tworzą huby w okolicach średniej wielkości miast, aby w jak najkrótszym czasie dostarczyć przesyłki odbiorcom. W 2016 r. 7R Logistic z sukcesem rozbudowywało dwa parki logistyczne Gdańsk – Kowale (o docelowej powierzchni około 140 tys. m²) i Kraków Kokotów – Brzegi, gdzie łącznie powstanie ponad 170 tys. m² magazynów. Jednak to w tym roku czeka nas najintensywniejszy czas w historii spółki. W ciągu roku zwiększymy nasze portfolio o ponad połowę. Intensywnie rozbudowujemy park logistyczny pod Krakowem. Na jego terenie już w najbliższych miesiącach oddamy do użytku zarówno obiekty budowane spekulacyjnie dla wielu najemców pod jednym dachem, jak i obiekt build to suit dla jednego z największych producentów herbaty w Europie – firmy Teekanne. Drugi z magazynów szyty na miarę, który właśnie przekazujemy najemcy to obiekt dla Velvet CARE w Kluczach, zlokalizowany tuż obok zakładu produkcyjnego klienta. Na najbliższe miesiące planujemy także inwestycje w nowych lokalizacjach, jedną z nich będzie Beskid Park w Bielsku – Białej. Szczególnie perspektywiczne są dla nas także województwa zachodnie, rynek trójmiejski, a także Łódź, Kielce czy Śląsk.



W strukturze podaży dominowały projekty BTS i pre-let, a poziom inwestycji spekulacyjnych utrzymywał się na poziomie ok. 30%. Najwięcej, bo 775 tys. m² nowej powierzchni, oddał do użytku Panattoni (Panattoni Park Bydgoszcz)



Na koniec 2016 r. poziom pustostanów był na poziomie około 6,0% i wzrósł o 1,1 p.p. r./r. Biorąc pod uwagę wysoką aktywność deweloperską, wzrost wolnej powierzchni w ciągu roku był niewielki, a powodem wszystkim ukończone realizacje projektów spekulacyjnych (SEGRO Logistics Park Warsaw Pruszków)

większych spadków czynszów efektywnych mamy już za sobą, jednak w przypadku dużych kontraktów powyżej 10 -15 tys. m² stawki transakcyjne nadal powinny pozostać na bardzo niskim poziomie.

– W większości lokalizacji, w przypadku istniejących obiektów zarządzanych w ramach funduszy inwestycyjnych negocjacje stawek poniżej średnich rynkowych są ograniczone. Inaczej jest w przypadku nowych obiektów, gdzie deweloper chce mieć umowę pre-let na rozpoczęcie nowego budynku lub zamyka projekt i pozostaje mu ostatni wolny moduł - wtedy zakres wakacji czynszowych i zachęt finansowych dla najemcy jest z reguły większy – komentuje Renata Osiecka, partner zarządzająca AXI IMMO.

Prognozy na ten rok

Aktywność rynkowa po stronie najemców i deweloperów sprawia, że JLL z ostrożnym optymizmem spogląda na rynek w 2017 r. Pomimo, że planowana nowa podaż w I poł. 2017 r. będzie znacząca, nie powinno to w większym stopniu wpływać na wskaźnik pustostanów, ponieważ już pod koniec ubiegłego roku realizowana powierzchnia była zabezpieczona w 75% umowami najmu – deweloperzy coraz częściej decydują się na inwestycje częściowo spekulacyjne. Aktywność największych graczy także w 2017 r. będzie skupiona na głównych regionach. – Warto zauważyć, że w najbliższych latach zakończy się

budowa kolejnych ważnych odcinków tras ekspresowych. Wśród nich jest S3, która stanie się ważnym korytarzem transportowym w Polsce. Większość odcinków tej trasy będzie oddawana do użytkowania na

W 2017 r. możemy spodziewać się pierwszych projektów w nowych regionach takich jak Kielce, Białystok czy Kalisz, gdzie deweloperzy będą chcieli wykorzystać lokalny potencjał kadry pracowniczej oraz nowo oddaną do użytku infrastrukturę drogową.

przełomie 2017/18 r. stwarzając tym samym doskonale okazje inwestycyjne wzdłuż zachodniej granicy kraju – podkreśla Tomasz Olszewski.

Zdaniem Tomasza Kasperowicza, partnera, dyrektora Działu Powierzchni Magazynowych w Colliers International w 2017 r., przewidywany jest dalszy rozwój mniejszych rynków magazynowych takich, jak: Toruń/Bydgoszcz, Lublin, Rzeszów, Szczecin. Rozwijać się będą również mniejsze firmy z sektora e-commerce, co przełożyć się może na zwiększone zainteresowanie obiektami Small Business Units (SBU). Pomimo stosunkowo niskiej stopy pustostanów, efektywne stawki czynszów pozostaną stabilne. A obok dużych umów typu BTS na rynku będziemy obserwowali kolejne transakcje typu BTO, w których

klient zleca deweloperowi budowę magazynu na własność.

W oparciu o to co się dzieje w pierwszych tygodniach tego roku, specjaliści w AXI IMMO uważają, że 2017 r. może być równie udany jak rok poprzedni. Wysoki popyt na rynku będzie zależał od czynników makroekonomicznych: utrzymania się dynamiki PKB na poziomie powyżej 3%, wysokości eksportu oraz inwestycji bezpośrednich, zwłaszcza pochodzących z Niemiec i Wielkiej Brytanii.

A polski sektor magazynowo-produkcyjny silnie przyciąga najemców ze względu na wysokiej jakości produkty magazynowe, atrakcyjne stawki czynszów, które od kilku lat nie rosną oraz niskie koszty pracy. Oferta magazynowa jest coraz szersza i dostępna nie tylko na tradycyjnych rynkach, ale też w nowych lokalizacjach. W 2017 r. możemy spodziewać się pierwszych projektów w nowych regionach takich jak Kielce, Białystok czy Kalisz, gdzie deweloperzy będą chcieli wykorzystać lokalny potencjał kadry pracowniczej oraz nowo oddaną do użytku infrastrukturę drogową. – Ze względu na inwestycje Mercedesa w Jaworze, ale też innych firm produkcyjnych związanych z obsługą rynku niemieckiego będziemy obserwować rozwój projektów w woj. lubuskim, gdzie powstają projekty BTS dla branży produkcyjnej i motoryzacyjnej, m.in. w Zielonej Górze – komentuje

Renata Osiecka z AXI IMMO. Jej zdaniem, w 2017 r. będziemy obserwować rozwój kolejnych lokalizacji takich jak Kielce, Białystok czy Zielona Góra. – Ze względu na duże inwestycje produkcyjne oraz bliskość granicy z Niemcami województwo lubuskie może być nową, gorącą lokalizacją na mapie magazynowej Polski – dodaje.

Mimo tego, że dynamiczne zmiany na scenie politycznej oraz ryzyko osłabienia koniunktury gospodarczej mogą wpływać na decyzje deweloperów, analitycy rynku są zdania, że w 2017 r. liczba projektów spekulacyjnych utrzyma się na dotychczasowym poziomie 25-30%, a nawet przy pierwszych oznakach spowolnienia nie spadnie poniżej 20%. ◀

Elżbieta Haber, źródło: AXI IMMO, Colliers International, JLL

PANATTONI EUROPE

**Zobacz nasze
nowe lokalizacje magazynowe**

www.panattoni.pl

Kielce

Zielona Góra

Opole

Panattoni nie zwalnia tempa

2016 rok był bardzo dobry dla Panattoni Europe i to na całym kontynencie. Również początek obecnego roku, z rozpoczętymi inwestycjami o powierzchni 1 233 990 m², wskazuje, że w ciągu następnych miesięcy będzie równie dobrze. Zwłaszcza, że plany są ambitne – deweloper przymierza się do uruchomienia pięciu nowych rynków na przełomie 2017 i 2018 r., nowego produktu city logistics oraz rozbudowy istniejących lokalizacji.

Rozpoczęte w zeszłym roku inwestycje o łącznej powierzchni 1 233 990 m² miały miejsce w trzech krajach – Czechach, Niemczech i Polsce, przy czym powierzchnia inwestycji typu *build-to-suit* wyniosła 677 tys. m². Początek roku 2017 dla Panattoni Europe to realizacja blisko 1,3 mln m² w całej Europie na 39 budowach, w tym ponad 800 tys. m² w Polsce. Aktualnie deweloper buduje m.in. dwa centra dystrybucyjne dla firmy Amazon – jedno pod Szczecinem o powierzchni 161,5 tys. m² (największa transakcja), a drugie o powierzchni 135 tys. m² w Sosnowcu. Finału dobiega budowa centrum logistycznego dla Jago w pobliżu Hüchelhoven w Niemczech o powierzchni 120 tys. m², a w Czechach deweloper rozbudowuje o kolejne 30 tys. m²

Rozpoczęte w zeszłym roku inwestycje o łącznej powierzchni 1 233 990 m² miały miejsce w trzech krajach – Czechach, Niemczech i Polsce, przy czym powierzchnia inwestycji typu build-to-suit wyniosła 677 tys. m².

centrum dystrybucyjne dla firmy Tchibo, zlokalizowane w Panattoni Park Cheb. Ponadto realizuje inwestycje m.in. dla takich firm, H&M, Raben, Thule czy DSV. Często są to obiekty produkcyjne oraz rozbudowa parków na zamówienie dotychczasowych najemców lub właścicieli. Obecna, wzmożona aktywność Panattoni Europe to efekt działalności dewelopera w 2016 roku.

W Polsce pierwszy wśród deweloperów

W 2016 r. w Polsce Panattoni Europe dostarczył najwięcej spośród wszystkich deweloperów powierzchni przemysłowo-magazynowej – aż 775 tys. m², a w budowie miał na przełomie roku – 779 tys. m² na 1,08 mln m² realizowanych na rynku, czyli aż ponad 72%. Zawarte transakcje przez dewelopera to blisko 968 tys. m², z czego 86% to wyłącznie nowe umowy najmu. 9% stanowi ekspansję, a 5% odnowienia. Jak pokazuje raport Rynku Magazynowego w Polsce 2017, stworzony przez JLL, Panattoni Europe plasuje się również na pierwszej pozycji pod względem oddanego do użytku metrażu magazynowego po 1995 r. Deweloper dostarczył aż 29,2% całkowitej podaży w Polsce – prawie 3,27 mln m² z blisko 11,2 mln zasobów powierzchni magazynowej.

– Panattoni Europe od powstania w 2005 r. dostarczyło na rynek już ponad 4,3 mln m² powierzchni przemysłowej, a w samej Polsce aż 29,2% istniejących zasobów magazynowych, co plasuje nas na pierwszym miejscu. To portfolio oraz obecne realizacje pokazują, że jako deweloper jesteśmy w stanie operować szerokim spektrum możliwości: od niewielkich powierzchni do rekordowych, liczących ponad 120 tys. m² w ramach jednego obiektu – komentuje wyniki Robert Dobrzycki, Chief Executive Officer Europe, Panattoni Europe. – Bardzo dobry rok 2016 i początek 2017, a także dynamicznie rozwijający się rynek, zwłaszcza w Niemczech, Polsce i Czechach, stymulowany transformacją procesów logistycznych i przemysłowych, rozwojem e-commerce i ogólną poprawą kondycji

Największe projekty oddane w Polsce do użytku w 2016 r.

Park	Powierzchnia (mkw.)	Lokalizacja	Deweloper
Panattoni Park Stryków II	85 200	Polska Centralna	Panattoni
Panattoni Park Warszawa-Konotopa	46 700	Okolice Warszawy	Panattoni
Panattoni Park Sosnowiec III	41 400	Górny Śląsk	Panattoni
Panattoni Park Sosnowiec II	41 400	Górny Śląsk	Panattoni
Panattoni Park Grodzisk	41 000	Okolice Warszawy	Panattoni

Zródło: JLL, magazyny.pl, IV kw. 2016 r.



Początek roku 2017 dla Panattoni Europe to realizacja blisko 1,3 mln m² w całej Europie na 39 budowach, w tym ponad 800 tys. m² w Polsce (Panattoni Park Poznań III)

Na przełomie 2017 i 2018 r. Panattoni Europe planuje uruchomić pięć nowych pionierskich rynków – zarówno pod względem lokalizacyjnym, jak i oferowanych rozwiązań, a także rozbudować dotychczas istniejące lokalizacje.

ekonomicznej w Europie, stwarzając bardzo dobre perspektywy rozwoju Panattoni Europe w 2017 i 2018 r., również w Rumunii – dodaje.

Ambitne plany

Na przełomie 2017 i 2018 r. Panattoni Europe planuje uruchomić pięć nowych pionierskich rynków – zarówno pod względem lokalizacyjnym, jak i oferowanych rozwiązań, a także rozbudować dotychczas istniejące lokalizacje. Do rynków pionierskich pod względem lokalizacyjnym zaliczyć można dotychczas nieeksplorowane przez branżę punkty. Miedzy innymi, zgodnie z inwestycyjnymi planami, deweloper wybuduje swoje pierwsze centrum logistyczne w Rumunii – Panattoni Park Bucharest West o całkowitej planowanej powierzchni ok. 73 tys. m². Zapowiada również uruchomienie nowoczesnych obiektów o powierzchni produkcyjno-magazynowej z elastycznie kształtowanymi modułami w Toruniu, Zielonej Górze, Opolu, Białymstoku i w Kielcach.

Nowością będzie także rodzaj produktu. Dotychczas Panattoni Europe znane było z wielkopowierzchniowych obiektów tzw. *big boksów*, parków magazynowych *multi-tenant*, inwestycji dedykowanych branży logistycznej, tzw. *cross-docków* oraz inwestycji BTS o charakterze produkcyjnym. Tym razem deweloper planuje

wpisany będzie w etap tzw. ostatniej mili (*last-mile delivery*) i jest dedykowany małym i średnim przedsiębiorstwom, najczęściej działającym w branży e-commerce. Przeznaczenie takich obiektów wymusza na deweloperze budowę wyższych bu-



W 2016 r. w Polsce Panattoni Europe dostarczył najwięcej spośród wszystkich deweloperów powierzchni przemysłowo-magazynowej – aż 775 tys. m², a w budowie miał na przełomie roku – 779 tys. m² na 1,08 mln m² realizowanych na rynku (ROHLIG SUUS Panattoni Lublin)

dynków, z większymi możliwościami jeśli chodzi o dostarczenie energii, z większymi parkingami i przystosowanych do pracy większej liczby ludzi.

silnie rozwijających się rynkach Polski. Ich realizację Panattoni Europe zapoczątkowało już w zeszłym roku, a należą do nich m.in.: Szczecin, Lublin, Rzeszów czy Bydgoszcz.

Obecny w 26 oddziałach

Panattoni Europe jest częścią Panattoni Development Company, jednego z największych deweloperów powierzchni przemysłowych na świecie, prowadzącego działalność w 26 oddziałach w Ameryce Północnej i Europie. Deweloper obecny jest w Europie Środkowej od 2005 r. W Polsce, Czechach i Niemczech wy-

budował dotychczas ponad 4,3 mln m² nowoczesnej powierzchni przemysłowej, a obecnie realizuje w nich blisko 1,3 mln m². Firma wspiera lokalny biznes poprzez dostarczanie, dopasowanych do różnicowanych potrzeb, wielofunkcyjnych budynków magazynowych, w tym projektów typu *build-to-suit*, które są dostosowane do indywidualnych wymagań najemców. Na potrzeby rozwoju własnej działalności zajmuje się również zakupem gruntów, zabezpieczając najbardziej strategiczne lokalizacje w kraju. Wśród kluczowych klientów są takie firmy jak Amazon, Arvato Services Polska, Coty Cosmetics, DSV, H&M, Intermarché, Leroy Merlin, ND Logistics, Still, Schenker, Selgros czy Tesco. Oprócz Polski Panattoni Europe ma swoje przedstawicielstwa w Wielkiej Brytanii, Czechach, Luksemburgu, Niemczech i w Rumunii. ◀

EH

Deweloper planuje wprowadzić na rynek produkt typu city logistics, czyli mniejsze obiekty magazynowe, zlokalizowane na terenach miast z dostępem do komunikacji publicznej. W pierwszej kolejności obiekty powstaną w Warszawie.

wprowadzić na rynek produkt typu *city logistics*, czyli mniejsze obiekty magazynowe, zlokalizowane na terenach miast z dostępem do komunikacji publicznej. W pierwszej kolejności obiekty powstaną w Warszawie, a następnie w Poznaniu, w Łodzi i we Wrocławiu. Nowy produkt

Deweloper zapowiada również inwestycje w rozwój własnych centrów logistycznych w najważniejszych regionach Polski – w Polsce Centralnej, okolicach Warszawy, na Górnym i Dolnym Śląsku czy w Wielkopolsce, a także kontynuację budowy parków na wschodzących, ale

Kary za przekroczenie prędkości na podstawie zapisów z wykresówek i tachografów cyfrowych a przepisy prawa

Bardzo częstym pytaniem pojawiającym się podczas spotkań z zawodowymi kierowcami jest możliwość karania ich przez służby kontrolne za przekroczenie dopuszczalnej prędkości na podstawie zapisów odczytanych z wykresówki lub tachografu cyfrowego. Czy takie postępowanie jest zgodne z prawem?



Karol Lekowski

Odpowiedź nie jest jednoznaczna i oczywista, ponieważ pojawia się wiele uzasadnionych wątpliwości. Najpierw należy przeanalizować nie tylko przepisy prawa, ale również praktykę i obowiązujące procedury. Poniższe wyjaśnienie problemu opiera się na porządku prawnym obowiązującym w Rzeczypospolitej Polskiej.

Do 60 kilometrów na godzinę

Zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym, o ile znaki nie stanowią inaczej, dla pojazdów ciężarowych lub zespołów pojazdów powyżej 3,5 t DMC maksymalna dopuszczalna prędkość wynosi:

Znak B-33 „ograniczenie prędkości” oznacza zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Znak ten, określający dopuszczalną prędkość większą niż 60 km/godz., umieszczony na obszarze zabudowanym, dotyczy samochodu osobowego, motocykla i samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem:

- ▶ pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne;
- ▶ pojazdu z urządzeniem wystającym do przodu więcej niż 1,5 m od siedzenia kierującego;
- ▶ pojazdu holującego pojazd silnikowy;
- ▶ motocykla, którym przewozi się dziecko w wieku do lat 7;
- ▶ samochodu ciężarowego przewożącego osoby poza kabiną kierowcy.

Tym samym wszystkie pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t nie mogą w terenie zabudowanym poruszać się szybciej niż 60 km/godz.

Ustaliliśmy maksymalne dopuszczalne prędkości pojazdów i zespołów pojazdów powyżej 3,5 t należy wskazać, iż zgodnie z art. 92 a Ustawy z dnia 20 maja 1971 r.

ny do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego może ją nałożyć jedynie, gdy:

1. schwytano sprawcę wykroczenia na gorącym uczynku lub bezpośrednio po popełnieniu wykroczenia;
2. stwierdzi popełnienie wykroczenia naocznie pod nieobecność sprawcy, a nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu;
3. stwierdzi popełnienie wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego, a sprawca nie został schwytany na gorącym uczynku lub bezpośrednio potem i nie zachodzi wątpliwość co do sprawcy czynu.

W tym także, w razie potrzeby, po przeprowadzeniu w niezbędnym zakresie czynności wyjaśniających, podjętych niezwłocznie po ujawnieniu wykroczenia. Nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego nie może nastąpić po upływie 14 dni od daty ujawnienia czynu w wypadku, o którym mowa w pkt 1, 90 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 2, oraz 180 dni w wypadku, o którym mowa w pkt 3.

Zgodnie z taryfikatorem

Stosownie do Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia



Wpisu ostatecznego do ewidencji dokonuje się, jeżeli naruszenie zostało stwierdzone prawomocnym: wyrokiem sądu, postanowieniem sądu o warunkowym umorzeniu postępowania, mandatem karnym albo orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym

Wszystkie pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t nie mogą w terenie zabudowanym poruszać się szybciej niż 60 km/godz.

- ▶ na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 – 50 km/godz., a pomiędzy 23.00 a 5.00 – 60 km/godz.;
- ▶ w strefie zamieszkania – 20 km/godz.;
- ▶ na autostradzie, drodze ekspresowej lub dwujezdniowej o co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu – 80 km/godz.;
- ▶ na pozostałych drogach – 70 km/godz.

Kodeks wykroczeń: – *Kto, prowadząc pojazd, nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, podlega karze grzywny.*

Kolejno, stosownie do art. 97. § 1. Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia w postępowaniu mandatowym, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej, funkcjonariusz uprawnio-

2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego, do ewidencji wpisuje się kierowcę, który kierując pojazdem silnikowym lub motorowerem, dopuścił się naruszenia przepisów ruchu drogowego, zwanego dalej „naruszeniem”. Do ewidencji wpisuje się naruszenia wraz z odpowiadającą im liczbą punktów, zgodnie z wykazem określonym

w załączniku nr 1 do rozporządzenia (czyli tzw. taryfikatorem). Wpisu ostatecznego do ewidencji dokonuje się, jeżeli naruszenie zostało stwierdzone prawomocnym: wyrokiem sądu, postanowieniem sądu o warunkowym umorzeniu postępowania, mandatem karnym albo orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym. Policjant, który zastosował postępowanie mandatowe lub prowadzi postępowanie w sprawie o naruszenie, niezwłocznie rejestruje nałożenie mandatu lub prowadzenie tych czynności na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia (Karta rejestracyjna MRD-5).

Natomiast zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, „tachograf” lub „urządzenie rejestrujące” oznacza urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach w celu automatycznego lub półautomatycznego wyświetlania, rejestrowania, drukowania, przechowywania i wysyłania szczegółowych danych dotyczących ruchu, w tym prędkości takich pojazdów, zgodnie z art. 4 ust. 3 i o pewnych okresach aktywności osób kierujących tymi pojazdami. Natomiast „wykresówka” oznacza kartę wkładaną do tachografu analogowego, przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na której urządzenia znakujące tachografu analogowego zapisują w sposób ciągły informacje, które mają być rejestrowane.

Kolejno, zgodnie z załącznikiem do ww. Rozporządzenia błędy graniczne do-

puszczalne (przyrządów wskazujących i rejestrujących) w użytkowaniu mogą wynosić, przy wskazaniu prędkości 6 km/godz., więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości.

Kiedy zgodne z przepisami

Zespół pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 40 t zostaje zatrzymany do kontroli i funkcjonariusz na podstawie zapisów z tachografu cyfrowego lub wykresówki (w zależności od rodzaju zamontowanego tachografu) stwierdza, iż kierowca 2 godz. przed zatrzymaniem poruszał się z prędkością 100 km/godz. Czy próba ukarania kierowcy za przekroczenie prędkości, które miało miejsce 2 godz. przed zatrzymaniem jest zgodna z w/w przepisami?

Na pewno taka sytuacja nie spełnia warunku opisanego art. 97. § 1. pkt. 1 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, gdyż funkcjonariusz nie schwytał sprawcy na gorącym uczynku ani bezpośrednio po nim. Tym samym, chcąc ukarać kierowcę można to zrobić na podstawie



Wskazanie miejsca wykrycia naruszenia, a nie jego faktycznego popełnienia może mieć skutek nieprawidłowego określenia odpowiedniej właściwości miejscowej sądu i rozpoznanie sprawy przez nieuprawniony do tego organ

„ZDARZENIE DATA” karty rejestracyjnej MRD-5 funkcjonariusz zobowiązany jest wpisać dokładną godzinę, datę i miejsce (powiat, gminę, miejscowość, ulicę lub drogę) zaistniałego zdarzenia. Oznacza to, iż funkcjonariusz musi znać te informacje.

Kto, prowadząc pojazd nie stosuje się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, podlega karze grzywny.

Art. 97. § 1. Pkt. 3 Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Kolejno należy zastanowić się czy powyższy przykład spełnia warunki stwierdzenia popełnienia wykroczenia za pomocą przyrządu kontrolno-pomiarowego lub urządzenia rejestrującego? Jak wyżej wskazano, tachograf jest urządzeniem rejestrującym, a co za tym idzie, na podstawie zapisów w nim zawartych można ukarać kierowcę mandatem karnym nawet po upływie 180 dni od daty ujawnienia czynu. Jeżeli natomiast wziąć pod uwagę zapisy zawarte na wykresówce, która nie jest urządzeniem rejestrującym tylko kartą, na której zapisywane są wskazania urządzenia rejestrującego, takiej możliwości nie ma.

Za każde popełnione przez daną osobę „punktowane” naruszenie przepisów, funkcjonariusz wystawiający mandat karny zobowiązany jest sporządzić dodatkowo karę MRD-5, na podstawie której do „konta” sprawcy zostaną przypisane punkty karne.

Zgodnie z materiałem dydaktycznym dotyczącym „Wzorów Wypełniania Dokumentów z Ruchu Drogowego” (materiał opracowany w Zakładzie Komunikacji Społecznej Szkoły Policji w Słupsku przez zespół redakcyjny: Ewa Pączek, Grażyna Szot, Zenon Trzciniński) w punkcie 5

Wpisanie w ww. punkcie karty MRD-5 danych z miejsca wykrycia naruszenia, a nie miejsca popełnienia wykroczenia powinno zostać uznane jako nieprawidłowe wypełnienie tego druku. W momencie odmowy przyjęcia mandatu karnego przez kierowcę, na podstawie miejsca popełnienia wykroczenia, określa się odpowiedni sąd, który później zajmuje się sprawą. Tym samym wskazanie miejsca wykrycia naruszenia, a nie jego faktycznego popełnienia może mieć skutek nieprawidłowego określenia odpowiedniej właściwości miejscowej sądu i rozpoznanie sprawy przez nieuprawniony do tego organ.

Reasumując, aby funkcjonariusz mógł ukarać kierowcę za przekroczenie dopuszczalnej prędkości, musi znać godzinę, datę i miejsce popełnienia wykroczenia, a osobie obwinionej musi wskazać o ile km/godz. prędkość została przekroczona (musi znać ograniczenia prędkości dla danego typu pojazdu w miejscu popełnienia wykroczenia). Ponadto, chcąc ukarać za powyższe na podstawie zapisów z tachografu cyfrowego od wskazanej na urządzeniu rejestrującym prędkości należy odjąć 6 km/godz. ◀

Karol Lekowski,
Ekspert OCRK
www.ocrk.pl



Tachograf to urządzenie rejestrujące, a więc na podstawie zapisów w nim zawartych można ukarać kierowcę mandatem karnym nawet po upływie 180 dni od daty ujawnienia czynu. Natomiast zapisy na wykresówce, która nie jest urządzeniem rejestrującym tylko kartą, takiej możliwości nie ma

Analiza i rozliczanie kierowców w pigułce... cz. 3

To już trzeci, kolejny artykuł o rozliczaniu czasu pracy kierowców, w którym przybliżę najważniejsze elementy rozliczania pracy w dni wolne oraz identyfikowania zdarzeń zaliczanych do czasu dyżuru.

Nawiązując do poprzednich artykułów i wymogu posiadania ewidencji czasu pracy dla kierowców, należy wspomnieć, że ewidencja jest również rejestrem nieobecności oraz źródłem informacji o pracy w dni, które powinny być wolne. Z punktu widzenia przepisów drogowych nie ma wskazań jakie dni tygodnia mają być wolne. Przepisy dotyczące wymaganych odpoczynków tygodniowych mówią, że są one konieczne co sześć dob (sześć okresów 24-godzinnych, nie mylić z sześcioma okresami jazdy dziennej). Dlatego kierowcy realizując swoje trasy muszą odliczać maksymalnie sześć dni pracy po każdym odpoczynku tygodniowym (trwającym minimum 24 godziny) i wtedy konieczny jest nowy odpoczynek (może być znowu 24-godzinny).

O możliwości realizowania dwóch odpoczynków skróconych po sobie pisałem w grudniowym numerze TSL Biznes.

Przeciętnie 5 dni pracy w tygodniu

Dla kierowców zatrudnionych na umowie o pracę dodatkowo, przez Kodeks Pracy i Ustawę o czasie pracy kierowców, są uregulowane zasady dotyczące wymiaru pracy, czyli przeciętnie 40 godz. pracy w przeciętnie 5-dniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy. Nie wynika z tych definicji w żaden sposób wymóg pracy od poniedziałku do piątku. Chodzi o uśrednioną liczbę dni pracy w tygodniu. Czasem będzie to sześć dni od poniedziałku do soboty, a w innym tygodniu mogą to być cztery – od czwartku do niedzieli. O dniach pracy i wolnych decyduje pracodawca odpowiednio planując trasy i dni pracy na ich wykonanie.

Z dodatkowych ograniczeń mamy tylko jeszcze zapis o obowiązku zaplanowania jako dzień wolny co czwartej niedzieli. Dlatego właśnie tworząc optymalne zapisy do regulaminów pracy i wynagradzania nie zalecamy wskazywania odgórnie stałych dni



Prawidłowe będzie ustalenie trasy na okres od 1 do 3 maja, a potem ustalenie 4 i 5 maja jako dni wolne od pracy – wymiar pracy wymagany przepisami jest prawidłowy i tak zaplanowana praca w dniach 1.05 i 3.05 nie wymaga dodatkowej rekompensaty, bo w zamian już zaplanowano inne dni wolne

Z definicji nie wynika wymóg pracy od poniedziałku do piątku. Czasem będzie to sześć dni od poniedziałku do soboty, w innym tygodniu mogą być cztery od czwartku do niedzieli. O dniach pracy i wolnych decyduje pracodawca planując trasy i dni pracy na ich wykonanie.

pracy (od poniedziałku do piątku), bo w branży transportowej najczęściej nie są to stałe dni i należy pozostawić sobie możliwość ich dopasowania do bieżących potrzeb.

Maksymalna liczba dni pracy

Wymiar pracy wynika z liczby dni pracy w tygodniu w danym okresie rozliczeniowym (przeciętnie pięć dni pracy w tygodniu) oraz z obowiązku obniżenia wymiaru w przypadku wystąpienia świąt ustawowo wolnych w dniach innych niż niedziela. W praktyce wszyscy doskonale się orientujemy, że np. 6 stycznia, 1 maja czy 11 listopada są dniami ustawowo wolnymi, ale one w rzeczywistości obniżają liczbę dni pracy dostępnych w danych okresie, a niekoniecznie muszą być same w sobie dniami wolnymi. Dlatego jak najbardziej prawidłowe będzie ustalenie trasy (i dni pracy) na okres od 1 do 3 maja, a potem ustalenie 4 i 5 maja jako dni wolne od pracy – wymiar pracy wymagany przepisami jest prawidłowy i tak zaplanowana praca w dniach 1.05 i 3.05 nie wymaga dodatkowej rekompensaty, bo w zamian już zaplanowano inne dni wolne (4.05 i 5.05). Takie też mechanizmy planowania zastosowaliśmy w naszym oprogramowaniu do rozliczania SuperTacho.pl. Opcja optymalizacji dni pracy znacząco wpływa na prawidłowe planowanie i unikanie naruszenia braku rekompensaty pracy w dzień planowo wolny.

↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
20 Pt	21 Sb	22 Nd	23 Pn	24 Wt	25 Śr	26 Cz	27 Pt	28 Sb	29 Nd	30 Pn	31 Wt
P	Xb	W	P	Xb	Xb	P	P	W	P	W	Xt
8:00	8:00	-	8:00	8:00	8:00	8:00	8:00	-	8:00	-	8:00
07:08	07:08	-	03:49	03:49	07:11	07:12	07:12	-	17:44	-	07:20
12:57	5:36	-	11:48	6:15	7:36	13:55	12:36	-	20:13	-	5:38

Opcja ta jest domyślnie włączona – bo wynika wprost z przepisów Kodeksu Pracy – warto z niej korzystać. Dniami roboczymi są te dni, w których występuje potrzeba pracy, a wtedy gdy nie ma zleceń, planujemy wymagane odpoczynki tygodniowe i dni wolne



Mariusz Hendzel

Wraz z grupą ambitnych specjalistów z całej Polski (Kancelaria ITD-PIP.pl) od kilkunastu lat angażuje się w działania przybliżające tematykę rozliczania kierowców.

Na co dzień kancelaria świadczy usługi rozliczania ewidencji czasu pracy kierowców, szkolenia indywidualne i tworzy algorytmy do produkcji programów rozliczających kierowców, płace UE i delegacje. Najciekawsze zagadnienia opisuje.

w odpowiedniej liczbie wymaganej zasadą przeciętnie 5-dniowego tygodnia pracy.

Przekroczenie liczby dni pracy

Dopuszczać należy jednak, że pomimo wszelkich mechanizmów dobrego planowania dni roboczych, nadmiar zleceń i pracy spowoduje, że przekroczymy dopuszczalną liczbę dni pracy w danym miesiącu. Jeśli jest możliwość udzielenia w zamian innego dnia wolnego w kolejnym miesiącu okresu rozliczeniowego – to oczywiście jest taka możliwość, ale wówczas należy to już ustalić w po-

rozumieniu z pracownikiem. W najgorszym wypadku, kiedy nie mamy już możliwości udzielenia innego dnia wolnego, dochodzi do sytuacji, gdy wystąpiła praca w dniu planowo wolnym, który nie zostanie zrekompensowany. W takiej sytuacji wymiar tej pracy spowoduje naliczenie dodatków z tytułu przekroczenia normy średniotygodniowej w wysokości 100%. W przypadku braku rekompensaty za pracę w niedzielę lub święto dojdzie jeszcze jeden

Dniami roboczymi są te dni, w których występuje potrzeba pracy, a wtedy gdy nie ma zleceń planujemy wymagane odpoczynki tygodniowe i dni wolne w odpowiedniej liczbie wymaganej zasadą przeciętnie 5-dniowego tygodnia pracy.

dodatek za pracę w dni niezrekompensowane. W takim wypadku lepiej ustalić jako dzień wolny np. środę, gdzie wystąpiło pięć godzin pracy, a jako dzień roboczy niedzielę, gdzie pracy było np. 10 godzin. Przekroczenie i dopłaty 100% będą wówczas naliczone za pięć godzin w środę (dzień planowo wolny), a nie za pracującą w godzinach planu niedzielę.

stworzone i polecane przez praktyków



NOWY ROK. NOWE PRZEPISY. NOWY PROGRAM SUPERTACHO!



SuperTacho®



ŁATWE I SZYBKIE ROZLICZANIE EWIDENCJI CZASU PRACY KIEROWCÓW!

- ewidencja zgodna z wymogami PIP
- wyliczanie końcowych kwot brutto
- mechanizmy wyliczania wielu kierowców równocześnie



BŁYSKAWICZNE WCZYTYWANIE DANYCH Z TACHOGRAFÓW (CYFROWE, ANALOGOWE)

- w ofercie dodatkowo czytniki tacho do telefonów kom.
- współpraca z dowolnymi czytnikami na rynku



DELEGACJE, MiLOG, LOI MACRON, KONTROLA NARUSZEŃ

- rozliczanie składników płacy minimalnej i delegacji z GPS
- pouczenia dla kierowców wymagane przy kontrolach ITD/PIP

NOWOROCZNY
RABAT
15%





Lepiej jest wypłacić przeszacowane (zawyżone) składniki za dyżury, nadgodziny, pracę w porze nocnej w formie ryczałtu, niż pominąć je w rozliczeniu na rzecz nie do końca zdefiniowanych premii lub nagród

Dyżur – „tajny” składnik wynagrodzenia kierowcy

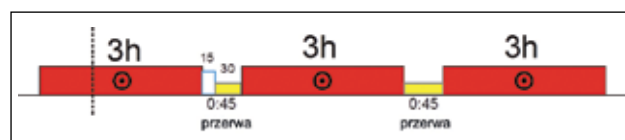
Oprócz opisywanych do tej pory składników płacowych za czas pracy (podstawa, dodatki nadgodzinowe, dodatki za pracę w dni wolne) specyfika pracy kierowcy wymusza na nim obowiązkowe przerwy w pracy (prowadzeniu pojazdu). Przerwy te są obowiązkowe i wynikają ze świadczenia pracy zawodowej, zatem są składnikami, które należy naliczyć i wypłacić. Niestety, często obserwujemy brak tego składnika w wynagrodzeniach. Wydaje się on być „ukryty”, a powinien być jasno wykazany, gdyż jest obowiązkowy. Czas dyżuru nie jest czasem pracy, zatem dyżur nie będzie nam podwyższał sumy pracy i nie będzie powodował nadgodzin. Źródłem dyżuru są następujące sytuacje:

- oczekiwanie na wznowienie pracy, na informacje – kierowca pozostaje na stanowisku, ale nie wykonuje żadnych czynności – wówczas jest to zaliczane do czasu dyżuru płatnego tak jak za pracę, czyli 100% stawki. Czyli w praktyce, takie oczekiwanie na załadunek, na zlecenie od dyspozytora itp. jest i tak płatne jak pełna stawka, ale nie powoduje naruszeń związanych z nadmiarem pracy (np. pracą w nocy lub wymaganiami przerwy po

sześciu godzinach faktycznej pracy). Taki dyżur (wynikający z oczekiwania, na tachografie rejestrowana aktywność tzw. „kopertry” [N]) można zrekompensować czasem wolnym (godzina za godzinę) lub wypłacić wynagrodzenie 100%;

- czasem dyżuru są również przerwy w pracy i przerwy czasie prowadzenia pojazdu (45 min, 15+30 min). Ten dyżur jest płatny jako 50% zwykłej stawki za pracę;
- do czasu dyżuru zaliczamy również czas, gdy kierowca podróżuje jako pasażer w ramach załogi kilkuosobowej (tzw. zespołu). Ten czas również jest płatny wg stawki 50%.

Powyższe składniki dyżuru nie zaliczają się do czasu pracy, ale są płatne i nie da się z nich zrezygnować. Dla przykładu, jeśli kierowca wykonuje dziennie 8-9 godzin jazdy, to musi wykonać zgodnie z przepisami minimum jedną przerwę 45-minutową, a zatem obowiązkowo pojawia się element dyżuru 50%. A jeśli przerwy będą dwie lub nawet trzy w ciągu dnia? Uwzględniając taką symulację, w miesiącu tych dyżurów może być nawet do kilkudziesięciu godzin i takie wynagrodzenie należy wykazać.



Wynagrodzenie za dyżur może być wliczone do minimalnego wynagrodzenia, które aktualnie wynosi 2000 zł i dlatego upraszczając system płacowy w firmach transportowych, zalecamy odpowiednią konstrukcję umowy o pracę, aby te kilkadziesiąt godzin dyżuru wypłacać stale w ramach stałej kwoty i nie tracić czasu na zliczanie każdej najmniejszej nawet przerwy w pracy.

Lepiej jest wypłacić przeszacowane (zawyżone) składniki za dyżury, nadgodziny, pracę w porze nocnej w formie ryczałtu, niż pominąć je w rozliczeniu na rzecz nie do końca zdefiniowanych premii lub nagród.

W przypadku jakichkolwiek pytań o zasady rozliczenia zapraszamy Państwa do kontaktu z redakcją TSL Biznes – postaramy się przeprowadzić analizę problemów i przedstawić rozwiązania na łamach kolejnych numerów miesięcznika. ◀

Mariusz Hendzel



W przypadku braku rekompensaty za pracę w niedzielę lub święto dojdzie dodatek za pracę w dni niezrekompensowane. Wtedy lepiej ustalić jako dzień wolny np. środę, gdzie wystąpiło pięć godzin pracy, a jako dzień roboczy niedzielę, gdzie pracy było np. 10 godzin. Przekroczenie i dopłaty 100% będą wówczas naliczone za środę pięć godzin (dzień planowo wolny), a nie za pracującą wg. planu niedzielę

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl



Jeden z najdłużej funkcjonujących zespołów specjalistów świadczących usługi rozliczania ewidencji czasu pracy kierowców (główni eksperci są z nami nieprzerwanie od 2004 r.). Dzięki sieci oddziałów w całej Polsce każdy klient ma dostęp do swojego specjalisty w swojej okolicy. Innowacje wprowadzane na rynek przez grupę ITD-PIP.pl to m.in. czytnik kart kierowcy i tachografów w telefonie komórkowym TachoDroid, oprogramowanie SuperTacho (błyskawiczna analiza i rozliczanie składników wynagrodzeń i delegacji). Najnowszą pozycją w ofercie ITD-PIP.pl jest moduł importu granic z dowolnego systemu GPS oraz rozliczanie czasu pracy kierowców małych pojazdów (DMC<3,5t) na podstawie zdarzeń z systemów GPS (www.itd-pip.pl).



26 - 27 kwietnia 2017

expo **Silesia**

TRANSPORTEX



LOGISTEX



Targi Transportu i Spedycji

Salon Logistyki i Magazynowania

skorzystaj
z oferty
partnerskiej
i dołącz
do grona
wystawców



www.logistex.pl

www.tslexpo.pl



konferencje • seminaria • warsztaty • konkursy • pokazy

Zarejestruj się on-line i zdobądź BEZPŁATNY BILET WSTĘPU!

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

Kontrola kierowcy przez Inspektora Transportu Drogowego

Obowiązujące przepisy prawa zawierają szeroki katalog zadań, jakie przysługują Inspekcji Transportu Drogowego (ITD). Jednym z czołowych zadań tego organu jest kontrola kierowców jeżdżących polskimi drogami.

Głównie zajmuje się kontrolą kierowców samochodów ciężarowych. Jej zakres jest bardzo szeroki, inspektor może sprawdzić stan techniczny pojazdu, czy prawidłowo jest ewidencjonowany czas pracy kierowcy, a także czy urządzenie do rejestrowania czasu pracy jest prawidłowo użytkowane.

Zasady kontroli kierowcy przez Inspekcję Transportu Drogowego do 2011 r.

Do 2011 roku inspektor transportu drogowego uprawniony był do skontrolowania pojazdów, którymi wykonywany był transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne, a dokładnie pojazdów:

- a) których dopuszczalna masa całkowita – z naczeпами włącznie przekraczała 3,5 tony – przy przewozie rzeczy;
- b) przeznaczonych konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób (włącznie z kierowcą) w niezarobkowym przewozie

drogowym osób (przewozy na potrzeby własne) oraz wszystkich pojazdów w zarobkowym transporcie drogowym osób.

kontrola w przedsiębiorstwie lub gdy jest to kontrola przewozów regularnych, o ile nie wymaga to zatrzymywania pojazdów

Ustawa o transporcie drogowym zawiera katalog czynności, które powinien wykonywać podmiot kontrolowany, aby umożliwić kontrolującemu go inspektorowi dokonanie czynności kontrolnych w sposób jak najbardziej sprawny i efektywny.

Zasady kontroli kierowcy przez Inspekcję Transportu Drogowego po 2011 r.

Obecnie inspektor ma również uprawnienia do skontrolowania samochodów osobowych. Co więcej, może również nałożyć mandat na kierowcę, przykładowo w sytuacji, gdy spowodował on zagrożenie w ruchu drogowym.

ITD może przeprowadzać kontrolę:

- ▶ statycznie – na wskazanych punktach kontrolnych,
- ▶ dynamicznie – na wyznaczonych odcinkach kontrolnych lub
- ▶ mobilnie – w odniesieniu do elektronicznego poboru opłat, na wskazanych punktach lub odcinkach kontrolnych.

Inspektor transportu drogowego, wykonując czynności kontrolne, jest umundurowany. Zdarzają się sytuacje, gdy inspektor podczas kontroli jest nieumundurowany, mianowicie gdy następuje

na drodze poza przystankami, bądź gdy kontrola dotyczy transportu drogowego taksówką, o ile nie wymaga to zatrzymywania pojazdów na drodze poza postojem.

Uprawnienia inspektora transportu drogowego

Inspektor w trakcie kontroli uprawniony jest do wydawania poleceń oraz sygnałów. Zobowiązany jest do posługiwania się legitymacją służbową i znakiem identyfikacyjnym, a także używa oznakowanego pojazdu służbowego. Ponadto, inspektor ma prawo wydawać polecenia, które mogą być skierowane zarówno do pieszego, jak również do osoby bądź osób znajdujących się w pojeździe.

Inspekcja Transportu Drogowego zatrzymuje pojazd w pobliżu oznakowanego pojazdu służbowego lub w miejscu oznakowanym znakiem drogowym uprzedzającym o kontroli. Po zatrzymaniu pojazdu inspektor podaje kierowcy stopień,

PISZCZ WSPÓLNICY
KANCELARIA PRAWNA



Monika Bożek



Monika Wasielewska



Fot. GITD

Inspektor ma prawo skontrolować dokumenty kierującego, w tym kartę kierowcy, a także przeprowadzić kontrolę zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo – kontrolnych lub tachografu cyfrowego

Jednym z podstawowych obowiązków po stronie kierującego jest udzielenie wszelkich wyjaśnień oraz okazanie dokumentów na żądanie inspektora.

imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania. Rozpoczęcie kontroli poprzedzone jest okazaniem kontrolowanemu przez inspektora legitymacji, która upoważnia go do dokonania czynności kontrolnych.

Po zatrzymaniu pojazdu inspektor ma prawo wstępu do pojazdu, który jest przedmiotem działań kontrolnych. Prawo to obejmuje wejście do wnętrza kontrolowanego pojazdu, czyli do kabiny kierującego pojazdem, prawo wejścia do przyczepy bądź naczepy. Prawo to obejmuje także dostęp do podwozia pojazdu, komory silnika oraz innych zamkniętych części pojazdu np. agregatu chłodniczego.

Ponadto, inspektor ma prawo skontrolować dokumenty kierującego, w tym kartę kierowcy, a także przeprowadzić kontrolę zainstalowanych lub znajdujących się w pojeździe urządzeń pomiarowo – kontrolnych lub tachografu cyfrowego. Kontrola ma na celu stwierdzenie, czy podmiot kontrolowany posiada przy sobie wymagane dokumenty, jak również czy są one autentyczne oraz czy nie straciły swojej ważności. Inspektor transportu drogowego jest uprawniony również do kontroli zainstalowanego lub znajdującego się w pojeździe samochodowym urządzenia wykorzystywanego na potrzeby systemu elektronicznego poboru opłat.

Przedmiotem kontroli może być również stan techniczny pojazdu oraz masa pojazdu, nacisk osi i wymiary pojazdu. Dokonywanie tych czynności kontrolnych odbywa się z użyciem specjalnych wag, które znajdują się na stanie Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Inspektor transportu drogowego w ramach wykonywania czynności kontrolnych ma prawo również skontrolować rodzaj używanego paliwa – przez pobranie jego



Inspektor w trakcie kontroli uprawniony jest do wydawania poleceń oraz sygnałów. Zobowiązany jest do posługiwania się legitymacją służbową i znakiem identyfikacyjnym, a także używa oznakowanego pojazdu służbowego

W trakcie kontroli inspektor może stwierdzić, że niezbędna jest kontrola w siedzibie przedsiębiorcy, do którego należy pojazd. Wtedy przedsiębiorca jest zobowiązany do udostępnienia inspektorowi pomieszczeń związanych z przeprowadzoną kontrolą.

próbek ze zbiornika pojazdu mechanicznego. Ponadto, może on żądać od kontrolowanego ustnych bądź pisemnych wyjaśnień.

Obowiązki kontrolowanego kierowcy

Uprawnienia kontrolne inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego wiążą się w sposób bezpośredni z licznymi

obowiązkami po stronie podmiotów kontrolowanych, w tym kierowców. Ustawa o transporcie drogowym zawiera katalog czynności, które powinien wykonywać podmiot kontrolowany, aby umożliwić kontrolującemu go inspektorowi dokonanie czynności kontrolnych w sposób jak najbardziej sprawny i efektywny. Katalog ten nie ma charakteru zamkniętego, a przedstawione czynności, które powinien dokonać kontrolowany podmiot, mają jedynie charakter przykładowy. Ich wykonywanie służyć ma przede wszystkim nieutrudnianiu inspektorowi przeprowadzenia kontroli.

Jednym z podstawowych obowiązków po stronie kierującego jest udzielenie wszelkich wyjaśnień oraz okazanie dokumentów na żądanie inspektora. Kontrolowany ma również obowiązek udostępnić nośniki informacji oraz wszelkie dane dotyczące zakresu kontroli. Składanie ustnych lub pisemnych wyjaśnień dokonuje kontrolowany podczas trwania czynności kontrolnych, jednak na wyraźne żądanie kontrolującego inspektora transportu drogowego. Składane wyjaśnienia muszą mieć związek z przeprowadzanymi czynnościami kontrolnymi, zatem podmiot kontrolowany ma prawo odmówić odpowiedzi na pytania, które nie mają bezpośredniego



Fot. GITD

Przedmiotem kontroli może być stan techniczny pojazdu oraz masa pojazdu, nacisk osi i wymiary pojazdu. Dokonywanie tych czynności kontrolnych odbywa się z użyciem specjalnych wag, które znajdują się na stanie GITD



Fot. WTD Białystok

Podmiot kontrolowany powinien umożliwić organowi kontrolującemu sporządzenie kopii dokumentów, jak również dokumentacji filmowej lub fotograficznej, jeżeli może ona stanowić dowód lub przyczynić się do utrwalenia dowodu w sprawie będącej przedmiotem kontroli

Z każdej kontroli inspektor sporządza protokół, w który wnikliwie wypisuje wszelkie odstępstwa bądź naruszenia. Katalog naruszeń oraz wysokość grzywny w złotych zawiera ustawa o transporcie drogowym.

związku z przedmiotową kontrolą. Kontrolowany zobowiązany jest okazać do kontroli inspektorowi posiadane przez siebie dokumenty lub inne nośniki informacji oraz udostępnić dane mające związek z przedmiotem kontroli.

Kierowca, który wykonuje transport drogowy jest zobowiązany posiadać przy sobie:

- ▶ wszelkie dokumenty związane z przewożonym ładunkiem,
- ▶ kartę kierowcy,
- ▶ zapisy tachografu,
- ▶ zaświadczenie o nieprowadzeniu pojazdu,
- ▶ wypis z licencji,
- ▶ zezwolenie wymagane w międzynarodowym transporcie drogowym,
- ▶ świadectwo kierowcy,
- ▶ system radiowy do obsługi transportu i ruchu drogowego,
- ▶ obowiązkowe dokumenty wymagane przy przewozie ładunków niebezpiecznych.

Kolejnym obowiązkiem kontrolowanego kierowcy jest udostępnienie pojazdu samochodowego, którym dokonywany jest przewóz drogowy. W trakcie wykonywania

kontroli inspektor może stwierdzić, że niezbędna jest kontrola w siedzibie przedsiębiorcy, do którego należy kontrolowany pojazd. W takiej sytuacji przedsiębiorca również jest zobowiązany do udostępnienia inspektorowi pomieszczeń związanych z przeprowadzoną kontrolą jego pojazdu samochodowego.

Obecnie inspektor ma uprawnienia do skontrolowania samochodów osobowych. Co więcej, może również nałożyć mandat na kierowcę, przykładowo w sytuacji, gdy spowodował on zagrożenie w ruchu drogowym.

Podmiot kontrolowany powinien umożliwić organowi kontrolującemu sporządzenie kopii dokumentów, jak również dokumentacji filmowej lub fotograficznej, jeżeli może ona stanowić dowód lub przyczynić się do utrwalenia dowodu w sprawie będącej przedmiotem kontroli.

Umożliwienie przez kontrolowanego dokonania tych wszystkich czynności należy rozumieć jako nieprzeszkadzanie,

nieutrudnianie, lecz także stworzenie najdogodniejszych warunków do ich przeprowadzenia, a jeśli to niezbędne, nawet udzielić pomocy przy ich dokonywaniu.

Protokół pokontrolny

Z każdej kontroli inspektor sporządza protokół, w który wnikliwie wypisuje wszelkie odstępstwa bądź naruszenia. Katalog naruszeń oraz wysokość grzywny w złotych zawiera ustawa o transporcie drogowym, a dokładniej załączniki do tej ustawy.

Za co najczęściej są karani kierowcy? Mandat najczęściej otrzymują ci, którzy nie posiadają w pojeździe wymaganych

dokumentów. Ponadto, kierowcy otrzymują mandat za nieprzestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy, a także za nieprzestrzeganie zasad dotyczących użytkowania urządzeń rejestrujących, czyli tachografów. ◀

**Monika Bożek, adwokat
i Monika Wasielewska, prawnik,
Kancelaria Prawna
Piszcz i Wspólnicy**



Choć z nazwy ubezpieczenie dotyczy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, obejmuje odpowiedzialność cywilną każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, też tej, która wyrządziła szkodę osobie trzeciej w związku z ruchem pojazdu (art. 35 ustawy)

Gdy dojdzie do zamachu terrorystycznego. Czy ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie?

Zamach w Berlinie, do którego doszło 19 grudnia 2016 r. wykazał, że wyładowana towarem ciężarówka może być narzędziem w rękach terrorystów. Ofiarą zamachowca był polski kierowca ciężarówki, a w wyniku zdarzenia uszkodzony został pojazd i przewożony ładunek.

Użyty w zamachu zestaw był ubezpieczony w zakresie obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych i Auto-Casco. Przewoźnik posiadał również ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP). Czy ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie za szkody rzeczowe i osobowe z polisy OC pojazdu? Jak podejść do szkody z polisy Auto-Casco? Czy pokryje szkodę w przewożonym towarze?

Jednymi z podstawowych zasad ubezpieczeń majątkowych są zasady: realności i pełności. Zasada realności powinna zapewniać otrzymanie należnego odszkodowania, a zasada pełności pełne pokrycie interesu majątkowego ubezpieczonego w razie wystąpienia szkody. Posiadane ubezpieczenie powinno zatem spełniać

funkcję kompensacyjną i stanowić jedną z form finansowania szkód. Berliński zamach wykazuje, że niekoniecznie tak jest w rzeczywistości.

Za zamach „ciężarówką” z polisy OC pojazdu

Pojazdy mechaniczne wprowadzone do ruchu podlegają obowiązkowemu ubez-

pieczeniu. Reguluje to art. 4 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Pomimo, że z nazwy ubezpieczenie dotyczy odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, obejmuje odpowiedzialność cywilną każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwa-

Część ubezpieczycieli wyłącza odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek aktów terroru lub aktów terrorystycznych. Niektóre zakłady ubezpieczeń wyłączają również odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek rozboju.

nia ochrony ubezpieczeniowej, też tej, która wyrządziła szkodę osobie trzeciej w związku z ruchem pojazdu (art. 35 ustawy).

Przy określaniu odpowiedzialności za szkodę z tego ubezpieczenia nie ma zatem znaczenia to, czy kierującym pojazdem był jego posiadacz (właściciel), osoba przez niego upoważniona, czy też inna osoba, która weszła w posiadanie pojazdu w sposób nieprawny, np. wskutek kradzieży lub rozboju. Ubezpieczyciel jest zobowiązany pokryć szkody bez względu na to, kto kierował pojazdem w czasie zdarzenia. Odpowiedzialność ubezpieczyciela mogą jedynie ograniczać limity określone w art. 36 ust. 1 ustawy. Ich wysokość wynosi 5 mln euro w odniesieniu do jednego zdarzenia – w przypadku szkód na osobie i 1 mln euro w odniesieniu do jednego zdarzenia – w przypadku szkód w mieniu. Przy skali berlińskiego zamachu powyższe limity mogą być za niskie, jednakże w przypadku szkody powstałej na terenie Niemiec, ustawa w art. 36 ust. 2 zwiększa odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń do limitów określonych niemieckimi przepisami.



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.

Berliński przypadek a ubezpieczenie Auto Casco

W odróżnieniu od ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, warunki ubezpieczeń Auto-Casco nie są już tak pobłażliwe dla ubezpieczonych. Większość zakładów ubezpieczeń preferuje wariant ubezpieczenia „od wszystkich ryzyk”,

ubezpieczenia zdarzeń objętych ubezpieczeniem. W tym przypadku, dla oceny zakresu ubezpieczenia istotne nie są wyłączenia, ale zdarzenia (ryzyka) objęte ubezpieczeniem, które są wyznacznikiem ochrony. W takim modelu ubezpieczeń zakłady ubezpieczeń obejmują ochroną m.in. szkody powstałe wskutek kradzieży pojazdu (niezależnie od metody kradzie-

Jednymi z podstawowych zasad ubezpieczeń majątkowych są zasady: realności i pełności. Zasada realności powinna zapewniać otrzymanie należnego odszkodowania, a zasada pełności pełne pokrycie interesu majątkowego ubezpieczonego w razie wystąpienia szkody.

co daje pokrycie dla szkód polegających na każdym uszkodzeniu, zniszczeniu albo utracie pojazdu stanowiącego przedmiot ubezpieczenia z przyczyn, które nie zostały wyraźnie wyłączone z ubezpieczenia. Przy takiej konstrukcji umowy, wszelkie ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności są wymienione w warunkach ubezpieczenia. Część ubezpieczycieli, którzy w taki sposób określają zakres ubezpieczenia, wyłącza odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek aktów terroru lub aktów terrorystycznych. Niektóre zakłady ubezpieczeń wyłączają również odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek rozboju. Nie bez znaczenia jest również to, czy warunki przewidują odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa kierującego pojazdem. Przy ocenie zakresu ochrony należy więc koncentrować się głównie na wyłączeniach.

Część zakładów ubezpieczeń w dalszym ciągu ustanawia zakres ubezpieczenia metodą tzw. ryzyk nazwanych, która polega na wymienieniu w warunkach

ży), pożaru, wybuchu, osmalenia i nagłego działania czynnika termicznego pochodzącego z zewnątrz pojazdu. Często jednak wyłączają odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa, aktu terroru i rozboju.

Dla określenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń za szkody w ciągniku siodłowym oraz naczepie powstałe w związku ze zdarzeniami w Berlinie istotne jest zatem to, jaki zakres ubezpieczenia i jakie wyłączenia przewidywały warunki ubezpieczenia, na podstawie których zostały zawarte umowy ubezpieczenia Auto-Casco. Istnienie w warunkach ubezpieczeń powyższych wyłączeń dość znacznie ogranicza odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń.

Analizując okoliczności towarzyszące zamachowi terrorystycznemu w Berlinie w dniu 19 grudnia 2016 r., ustalone na podstawie informacji medialnych oraz warunki ubezpieczeń stosowane przez polskich ubezpieczycieli należy uznać, że nie wszystkie warunki Auto-Casco dają przewoźnikowi szansę na pokrycie szkód



W przypadku szkody powstałej na terenie Niemiec, ustawa w art. 36 ust. 2 zwiększa odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń do limitów określonych niemieckimi przepisami

Nie bez znaczenia jest to, czy warunki przewidują odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa kierującego pojazdem. Przy ocenie zakresu ochrony należy więc koncentrować się głównie na wyłączeniach.

powstałych w jego pojazdach. Moim zdaniem szkody bezwzględnie nie pokryje ten zakład ubezpieczeń, który wyłącza odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek aktów terroru, rozboju i rażącego niedbalstwa. Ocena, czy tego typu szkodę pokryje zakład ubezpieczeń, który z ochrony wyłącza jedynie akt terroru (lub akt terrorystyczny), a nie wyłącza rozboju nie jest jednak łatwa. Pomijając aspekt rażącego niedbalstwa, który należy do grupy przesłanek bardzo często wykorzystywanych do odmów odszkodowań, możemy w przedmiocie oceny nieco popolemizować.

W ocenianym przypadku istotne jest to, co było faktyczną przyczyną szkody – akt terroru, czy rozbój. Znając podejście zakładów ubezpieczeń, bardzo prawdopodobne jest, że za przyczynę szkody zakłady ubezpieczeń chętnie uznają akt terroru. Oceniając to jednak z punktu widzenia prawnej odpowiedzialności ubezpieczycieli za powstałą szkodę, decydującym dla oceny powinien być moment powstania szkody. Na kilka godzin przed wjechaniem w tłum ludzi na berlińskim jarmarku, sprawca przestępstwa dokonał napadu na kierowcę (rozboju) i po obezwładnieniu go przejął kontrolę zarówno nad nim, jak i nad pojazdem. W tym momencie posiadacz pojazdu stracił możliwość swobodnego dysponowania nim i kontroli, a spraw-

przemycają do Rosji, tam przebijają numery i sprzedają go miejscowemu obywatelowi, któremu terrorysta kradnie i wysadza się w nim w powietrze na jakimś targowisku. Albo gdy sprawca nie posiadający uprawnień do prowadzenia pojazdów kradnie pojazd z parkingu i w czasie brawurowej jazdy wjeżdża w tłum ludzi stojących na przystanku. Czy w takich przypadkach zakład ubezpieczeń miałby podstawę odmówić odszkodowania z polisy Auto-Casco powołując się na przesłankę wyłączającą odpowiedzialność w postaci aktu terroru lub braku uprawnień kierującego pojazdem? Moim zdaniem nie. W każdym przypadku przyczyną szkody byłaby kradzież pojazdu, która jest standardowo objęta ochroną ubezpieczeniową w ramach Auto-Casco.

W dwóch opisanych przypadkach sprawcy dokonali zamachów przy użyciu pojazdów, które właściciele utracili wskutek kradzieży. Wskazać przy tym należy, że sama kradzież pojazdu i zamiar jego użycia w zamachach nie może być traktowana na równi z aktem terroru lub zamachem terrorystycznym, gdyż atak na pojazd lub – jak w przypadku berlińskim – na kierowcę nie miał na celu wywarcia wpływu na rząd, wprowadzenia chaosu, zastraszenia ludności, czy dezorganizacji życia publicznego, a jedynie przejęcie kontroli nad pojazdem, czyli jego kradzież. Trudno jest zatem uznać, że opisane szkody powstały

Szkody nie pokryje zakład ubezpieczeń, który wyłącza odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek aktów terroru, rozboju i rażącego niedbalstwa. Ocena, czy tego typu szkodę pokryje zakład ubezpieczeń, który z ochrony wyłącza jedynie akt terroru, a nie rozboju, nie jest łatwa.

ca przy użyciu przemocy wobec kierowcy wszedł w posiadanie pojazdu – dokonał jego kradzieży. Informacje dotyczące zamachu ewidentnie wskazują na taki scenariusz zdarzeń.

Nie trudno sobie wyobrazić sytuację, gdy sprawcy kradną w Polsce samochód,

wskutek jakiegokolwiek aktu terrorystycznego – ewidentnie powstały wskutek aktów przestępczych wymierzonych przeciwko polskiemu kierowcy i właścicielom pojazdów. Gdyby sprawca nie dokonał kradzieży, z całą pewnością nie doszłoby do uszkodzenia pojazdu i naczepy.

Mając na uwadze powyższe, w przypadku berlińskim za przyczynę powstania szkody należy więc uznać kradzież pojazdu wskutek rozboju, a nie akt terroru, czy też zamach terrorystyczny. Bez znaczenia dla oceny jest fakt, iż wszystkie mechaniczne uszkodzenia ciągnika i naczepy powstały w czasie dokonywania zamachu. Jeżeli warunki ubezpieczenia przewidują ochronę za kradzież pojazdu w wyniku rozboju, już samo zrealizowanie się tego ryzyka stano-



Gdy wyznacznikiem ochrony są zdarzenia objęte ubezpieczeniem, to zakłady ubezpieczeń ochroną obejmują m.in. szkody powstałe wskutek kradzieży pojazdu, pożaru, wybuchu, itp. Często jednak wyłącza odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa, aktu terroru i rozboju

wi przesłankę przesądzającą o istnieniu odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń. Kwalifikowanie tej szkody jako powstałej w wyniku aktu terrorystycznego miałyby podstawy w sytuacji, gdyby pojazd uległ uszkodzeniu w czasie i wskutek dokonywanego zamachu, przy czym zamach – jako przyczyna szkody – musiałyby oddziaływać na ubezpieczony pojazd z zewnątrz.



Warunki ubezpieczenia OCP oferowane przez polskich ubezpieczycieli przewidują wyłączenie odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek aktów terroru. Niektóre z towarzystw ubezpieczeniowych również nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek rozboju



W wypadku przewozu międzynarodowego zastosowanie ma konwencja CMR, która w art. 17 ust. 2 mówi, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało spowodowane okolicznościami, których nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec

Z punktu widzenia prawnej odpowiedzialności ubezpieczycieli za powstałą szkodę, decydującym dla oceny powinien być moment powstania szkody.

Nie znamy okoliczności przejścia kontroli nad kierowcą i pojazdem w Berlinie, ale wypada mieć nadzieję, że zakłady ubezpieczeń, które ubezpieczyły pojazdy użyte w zamachu terrorystycznym, nie sięgną po papierową – moim zdaniem – przesłankę wyłączającą ich odpowiedzialność za szkody w pojazdach jaką jest rażące niedbalstwo.

Akt terroru a szkoda w przewożonym towarze. Jak się sprawdzi polisa OCP?

Podobnie jak w Auto-Casco, ubezpieczenie OCP należy do grupy ubezpieczeń dobrowolnych. Odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń jest oceniana jednak zupełnie inaczej. Mamy tutaj bowiem do czynienia z ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, które z założenia

chroni odpowiedzialność ubezpieczającego, ale jest dużo bardziej obwarowane wyłączeniami, niż ubezpieczenie Auto-Casco. Warunki ubezpieczenia OCP oferowane przez polskich ubezpieczycieli przewidują wyłączenie odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek aktów terroru. Niektóre z towarzystw ubezpieczeniowych również nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek rozboju. Dają wprawdzie możliwość rozszerzenia ubezpieczenia o takie ryzyko, ale nie wszyscy przewoźnicy korzystają z takiej możliwości. Wiele z zakładów ubezpieczeń wyłącza również ochronę za szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa. Główną wadą większości ubezpieczeń OCP jest jednak to, że nakładają na przewoźników dość rygorystyczne obowiązki dotyczące odbywania postojów i dozoru mienia. Często nakazują parkowanie wyłącznie na parkingach strzeżo-

nych lub stały dozór przewożonego towaru przez kierowców. Należy również mieć na uwadze to, że z tego ubezpieczenia zakłady ubezpieczeń ponoszą odpowiedzialność w granicach odpowiedzialności cywilnej przewoźnika. Oznacza to, że istnienie jakiegokolwiek prawnej przesłanki zwalniającej przewoźnika z odpowiedzialności (np. art. 17.2 konwencji CMR), zwalnia z odpowiedzialności również ubezpieczyciela.

Wiemy, że doszło do napadu i zamordowania kierowcy, kradzieży pojazdu i dokonania przy jego użyciu zamachu terrorystycznego. Wiemy też, że przewożone elementy stalowe uległy skorodowaniu i odbiorca odmówił przyjęcia, co finalnie wygenerowało szkodę. Czy do uszkodzenia przewożonych elementów stalowych doszło w czasie napadu na kierowcę i kradzieży pojazdu? Z całą pewnością nie. Czy do szkody w przewożonych elementach stalowych doszło w czasie dokonywania zamachu terrorystycznego? Według uzyskanych informacji również nie. Pojazd wraz z naczepą i ładunkiem zostały po zamachu przejęte przez berlińską policję i przez wiele dni stalowe elementy były poddane działaniu czynników atmosferycznych działających na towar przez otwory w uszkodzonym poszyciu naczepy. Czy wobec tego można stwierdzić, że kradzież pojazdu i zamach terrorystyczny nie mają w ogóle związku z powstałą szkodą? Zdecydowanie nie. Co zatem było przyczyną szkody?

Podobnie jak przy ocenie szkody z ubezpieczenia AC, istotnym przy ocenie odpowiedzialności ubezpieczyciela jest moment jej powstania. Podobnie jak w szkodzi AC, przyczyną powstania szkody w przewożonym towarze jest kradzież pojazdu wskutek rozboju. Dla kwalifikacji szkody nie powinno mieć żadnego



Istnienie jakiegokolwiek prawnej przesłanki zwalniającej przewoźnika z odpowiedzialności (np. art. 17.2 konwencji CMR), zwalnia z odpowiedzialności również ubezpieczyciela

W przypadku berlińskim za przyczynę powstania szkody należy uznać kradzież pojazdu wskutek rozboju, a nie akt terroru, czy też zamach terrorystyczny. Bez znaczenia jest to, iż mechaniczne uszkodzenia ciągnika i naczepy powstały w czasie dokonywania zamachu.

znaczenia to, że do uszkodzenia towaru nie doszło ani wskutek kradzieży, ani wskutek zamachu terrorystycznego. Bezpośrednią przyczyną szkody jest bowiem kradzież pojazdu, a skutkiem – późniejsze uszkodzenie towaru. W tej sprawie można zatem wywieść, podobnie jak w szkodzi AC, że gdyby nie doszło do kradzieży pojazdu, nie doszłoby również do uszkodzenia towaru.

Nie oznacza to jednak, że zakład ubezpieczeń bez oporów pokryje szkodę w towarze. Na sprawę należy spojrzeć przez pryzmat całych warunków, które mogą zawierać inne ograniczenia odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń, aniżeli uwzględnione powyżej. Nie znane są szczegóły dotyczące ataku na kierowcę i przejęcia przez sprawcę kontroli nad pojazdem. Może to uniemożliwić ubezpieczycielowi postawienie zarzutu rażącego niedbalstwa w sprawowaniu dozoru. Jak wynika z doniesień medialnych, feralnego dnia 19 grudnia 2016 r. pojazd został zaparkowany przy ulicy Friedrich-Krause-Ufer, w pobliżu zakładu ThyssenKrupp, do którego miał być dostarczony towar. Miejsce postoju pojazdu jest więc znane ubezpieczycielowi. Jest to dwujezdniowa ulica w przemysłowej części Berlina, przy której często parkują ciężarówki. W przypadku, gdy warunki ubezpieczenia OCP narzucają na przewoźnika obowiązek odbywania postojów na określonych parkin-



Wobec braku informacji dotyczących kradzieży pojazdu, trudno będzie ubezpieczycielowi zastosować przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika określoną w art. 17 ust. 2 konwencji CMR

wina osoby trzeciej), które stanowią wyjątek od odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. Podobnie jak w prawie cywilnym, aby można było ją skutecznie zastosować,

umowy ubezpieczenia i jakie były warunki tych umów. Powyższa analiza może jednak pomóc w ocenie i dalszym procedowaniu w tocących się postępowaniach szkodowych. Przewoźnikowi, którego dotknęła ta tragedia życzę wytrwałości i powodzenia w dochodzeniu roszczeń i uzyskania odszkodowań za poniesione straty. <

Jerzy Różyk
ekspert ds.

oceny ryzyka w transporcie,
prawa przewoźowego
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info

Podobnie jak przy ocenie szkody z ubezpieczenia AC, istotnym przy ocenie odpowiedzialności ubezpieczyciela jest moment jej powstania. Tak jak w szkodzi AC, przyczyną powstania szkody w przewożonym towarze jest kradzież pojazdu wskutek rozboju.

gach, fakt zaparkowania pojazdu przy ulicy może stanowić podstawę do odmówienia odszkodowania za powstałą szkodę.

Jak już wspomniałem powyżej, istotne przy ocenie jest również to, czy istnieją prawne przesłanki zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności za szkodę. Ponieważ mamy do czynienia z przewozem międzynarodowym, zastosowanie będzie miała konwencja CMR. Ta zaś w art. 17 ust. 2 mówi, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru zostało spowodowane okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Przesłanka ta jest odpowiednikiem jednej z trzech cywilnych przesłanek egzoneracyjnych (wyłączna

niezbędne jest wykazanie, że szkoda została spowodowana przez osobę trzecią i osoba ta była wyłącznym sprawcą szkody. Istnienie jakiegokolwiek przyczynienia się poszkodowanego (tutaj ubezpieczający) do powstania szkody (tutaj kradzież w wyniku rozboju) podważa skuteczność zastosowania powyższej przesłanki. Moim zdaniem, wobec braku informacji dotyczących kradzieży pojazdu, trudno będzie ubezpieczycielowi zastosować przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika określoną w art. 17 ust. 2 konwencji CMR.

Reasumując powyższe, nie można postawić jednoznacznej tezy, że ubezpieczyciele wypłacą odszkodowanie za obie szkody. Nie wiemy bowiem w jakich zakładach ubezpieczeń zostały zawarte

CDS Biuro doradztwa transportowego

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 pomocowej w związku z wysłaniem towarów (odszkodowanie i spedytorem)

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

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
40-263 Warszawa, ul. Białostocka 11/6A, 53
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 490 70 54
e-mail: skarol@cds-odszkodowania.pl

Stowarzyszenie Liderek w Biznesie Ladies First wkracza na rynek

Powołane do życia w październiku 2016 r. Stowarzyszenie Liderek w Biznesie Ladies First 28 lutego zorganizowało spotkanie prasowe, podczas którego przedstawiło główne cele swoich działań oraz plany na bieżący rok. W trakcie spotkania opowiadano o korzyściach wynikających z zatrudnienia kobiet w przemyśle.

Ladies First to pierwsza platforma networkingowa w Polsce zrzeszająca kobiety zarządzające w przemyśle, logistyce, nieruchomościach i innych kluczowych branżach. Wśród członkiń obecnie jest ponad 90 osób, przedstawicielek kluczowych firm na rynku, a działaniami Stowarzyszenia zarządza ją Katarzyna Pyś-Fabiańczyk (BNP Paribas Real Estate), Dagmara Głowacka (DGAcademy) i Marta Kołodziejska (Goodman).

Specyfika grupy

– *To, co nas wyróżnia, to specyfika naszej stale rosnącej grupy, chęć wzajemnego wsparcia i potrzeba działania kobiet, które w swojej karierze zawodowej osiągnęły wiele i chcą zmieniać zastaną rzeczywistość* – powiedziała Katarzyna Pyś-Fabiańczyk, prezes Stowarzyszenia – *Jestem przekonana,*

że o nowych przedsięwzięciach jak Baza Ekspertek i plan wdrożenia cyklu szkoleń „Women Leadership-Przywództwa kobiet w biznesie”.

Projekt stworzenia Bazy Ekspertek, kobiet specjalizujących się w zarządzaniu

– *To, co szczególnie wyróżnia kobiety, to: skuteczna realizacja projektów pod presją czasu, szybkie przyswajanie wiedzy i nauka obsługi narzędzi wspierających pracę, precyzyjne wykonywanie zadań, sprawna organizacja pracy, umiejętność współpra-*

To, co wyróżnia Stowarzyszenie Ladies First, to chęć wzajemnego wsparcia i potrzeba działania kobiet, które w swojej karierze zawodowej osiągnęły wiele i chcą zmieniać zastaną rzeczywistość.

w różnych dziedzinach biznesowych, powstał z myślą o wzmocnieniu reprezentacji kobiet w wypowiedziach dla mediów branżowych i ogólnopolskich. Do udziału w nim zostały zaproszone kobiety, których

cy, skuteczne zarządzanie zespołem, budowanie zaufania i relacji interpersonalnych, dostrzeganie i analiza złożoności procesów – powiedziała Małgorzata Połec Włoch, dyrektor operacyjny regionu CSE Europe RedBull, ekspertka Stowarzyszenia Ladies First.



nana, że nasze projekty realnie wpłyną zarówno na walkę ze stereotypowym myśleniem, przełamywanie wewnętrznych i zewnętrznych barier, a także na wprowadzenie nowych rozwiązań instytucjonalnych w biznesie.

Oprócz cyklicznych projektów, takich jak otwarte spotkania networkingowe i newsletter Success Stories, mówiono tak-

kompetencje, doświadczenie i wiedza pozwalają na profesjonalne prowadzenie wystąpień publicznych oraz komentowanie rynku. Z kolei szkolenia w zakresie przywództwa w biznesie umożliwią przekazanie wiedzy praktycznej i zapewnią wsparcie dla kobiet w kształtowaniu ich kariery zawodowej oraz zdobywanie i doskonalenie kompetencji.

Szklany sufit

– *Kobiety są tak samo produktywne jak mężczyźni, mają ambicje, ale nadal ciężko im przebić szklany sufit. Od 6 lat wspieram żeńską część polskiego świata logistyki w ramach Forum Kobiet w Logistyce. Badania, które przeprowadziliśmy na temat zatrudnienia kobiet w roku 2015 wskazują wprost – zbyt mało kobiet zajmuje stanowiska menedżerskie w branży logistycznej (poniżej 30%), a charakteryzuje je dążenie do usprawniania komunikacji, współpraca a nie rywalizacja, jakość a nie cena, otwarcie na informatyzację i usprawnienia. Pomimo, że większość menedżerek uczestniczy w tworzeniu strategii firmy (70%), to swój wpływ na nią oceniają bardzo nisko: od 5 do 20%. Wniosek jest jeden: potrzebne jest im wsparcie i promowanie kobiet, w czym doskonale pomóc może taka organizacja jak Ladies First – stwierdziła Beata Trochymiak z Forum Kobiet w Logistyce, redaktor naczelna Pracujwlogistyce.pl i ekspertka Stowarzyszenia.*



MT TSL

22-24

marca 2017

www.mttsl.pl

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI

Konkurs "Profesjonalni Kierowcy"

Partnerzy
konkursu:



WARSAW BUS

22-24

MARCA 2017

www.warsawbusexpo.eu

2

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

GIĘŁDA AUTOBUSÓW UŻYWANYCH



IVECO



ISUZU

Otokar



PTAK
WARSAW
EXPO

22-24
MARCA 2017

Aleja Katowicka 62 Wolica 114 D, 05-830 Nadarzyn, Polska ☎ +48 518 739 124

✉ info@warsawexpo.eu 🌐 www.warsawexpo.eu 📱 / warsawexpo



**BUS
OF THE YEAR
2017**



KIERUNEK >
Urbino electric

www.solarisbus.com