

STYCZEŃ – 1/2013 (32)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Temat numeru:

Logistyka branży farmaceutycznej

Czy warto jeździć „na magnesie”?



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Co przyniesie rok 2013 w transporcie i logistyce?

PARTNER WYDANIA:

arvato
BERTELSMANN

**SilesiaTSL EXPO****16 – 17 kwietnia 2013**Targi Transportu,
Spedycji i Logistyki**Tylko podczas SilesiaTSL EXPO:**

- debata nad problemami transportu w Polsce i Europie
- salon infrastruktury kolejowej
- salon logistyki, magazynowania i transportu

Wydarzenia towarzyszące:

- specjalistyczne konferencje i seminaria
- pokazy i prelekcje wystawców
- zawody i warsztaty
- konkursy

Odwiedź EXPO SILESIA!**SilesiaTSL EXPO
to jedyne takie
wydarzenie
w Polsce!**

tereny targowe: Expo Silesia Sp. z o.o.
Centrum Targowo-Konferencyjne
ul. Braci Mieroszewskich 124, Sosnowiec

kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. 32 788 75 06, el. kom. 510 031 732
e-mail: silesiatslexpo@exposilesia.pl



W tym samym terminie w Expo Silesia odbędą się
Targi Branży Pocztovej i Kurierskiej SILPOSTEX.





Napędzaj swój zysk, pozwalając nam chronić Cię przed oszustwami.

Jeśli chcesz zwiększyć swój zysk, IDS jest idealnym rozwiązaniem. Dzięki naszemu systemowi bezpieczeństwa możesz ograniczyć zakupy paliwa w zależności od lokalizacji i ilości, jak również natychmiast zablokować karty w trybie online, by mieć pewność, że płacisz za swoje - i tylko swoje - paliwo. Więcej informacji można uzyskać na stronie www.fuellingyourprofits.com lub pod numerem 0048 (0) 22 621 89 83.

Jesteśmy świadomi potencjalnych zagrożeń związanych z międzynarodową konsumpcją paliw i dlatego staramy się ograniczyć wszelkie ryzyko, na które możesz być narażony. Nasz oddany zespół ds. przeciwdziałania oszustwom analizuje, kontroluje i śledzi wszelkie niepokojące działania związane z aktywnością na Twoim koncie. Za pomocą naszego unikalnego systemu bezpieczeństwa, możesz ograniczyć zakupy paliwa w zależności od lokalizacji i ilości, jak również natychmiast zablokować karty w trybie online, by mieć pewność, że płacisz za swoje - i tylko swoje - paliwo.

W IDS jesteśmy świadomi tego, że nie ma dwóch firm, które miałyby takie same potrzeby. Dlatego też dajemy Ci większą kontrolę nad konsumpcją paliw poprzez elastyczne opcje płatności, indywidualne ustawienia zabezpieczeń i dostępne całodobowo usługi dostosowane do Twoich indywidualnych wymagań. Udostępniamy także rozbudowaną sieć stacji paliw umiejscowionych strategicznie na terenie całej Europy, ponieważ wierzymy, że możemy napędzić Twój zysk, oferując Ci system spersonalizowanego zarządzania paliwem.

Więcej informacji można uzyskać na stronie www.fuellingyourprofits.com lub pod numerem 0048 (0) 22 621 89 83



W numerze

> Wydarzenia

Szansa dla młodych logistyków.....	6
Rok 2013 czasem niepewności.....	8
Na globalną skalę.....	8
Być bardziej skutecznym.....	9
Kluczowa rola innowacji.....	10
Wykorzystać możliwości.....	11
Nadrobić dzielące nas różnice.....	12
Relokacje i konsolidacje.....	13
E-commerce pobudzi branżę.....	14
Dominujące trendy.....	15
LOT Cargo wykorzysta Dreamlinery.....	15
Dalszy wzrost dla Poczty Polskiej.....	16
Zwiększyć efektywność.....	17

> Logistyka

W oczekiwaniu na zmiany.....	18
Logistykę oddać w dobre ręce.....	22
Branża farmaceutyczna wyzwaniem dla operatora.....	24
Przede wszystkim bezpiecznie.....	26
Pełna odpowiedzialność za dystrybucję.....	28
Barier jest sporo.....	30
W określonych przedziałach temperatur.....	31

Branża wysokiego ryzyka.....	32
Z zachowaniem najwyższych standardów.....	34
Okiełznać proces kompletacji.....	36
Nowe możliwości dla operatorów.....	37
Na drugim miejscu w obsłudze produktów świeżych.....	38
Setny Certyfikat AEO na Mazowszu.....	40

> Systemy IT

Automatyczna identyfikacja zwiększa bezpieczeństwo.....	42
--	----

> Kurier Ekspres Poczta

Rok szans i zagrożeń.....	44
DPD stawia na Stryków.....	46

> Powierzchnie magazynowe

Rośnie popyt na Śląsku.....	48
-----------------------------	----

> Logistyka – technologia

Jak zarządzać paletami w firmie?.....	50
---------------------------------------	----

> Transport specjalny

Nowe zasady wykonywania przewozów nienormalnych.....	53
---	----

TEMAT NUMERU

Logistyka branży farmaceutycznej

Choć procesy logistyczne realizowane w branży farmaceutycznej często różnią się tylko nieznacznie od tych przypisanych innym sektorom, to specyfika produktu i związane z nią wysokie wymagania łańcucha dostaw sprawiają, że jest ona uznawana za niezwykle trudny sektor dla firm świadczących usługi logistyczne.

Lotnicze przewozy materiałów radioaktywnych.....	56
---	----

> Transport drogowy

Sukces, który słono kosztuje.....	58
-----------------------------------	----

> Prawo

Przewoźnik umowy – ryzyka i zagrożenia.....	62
Kiedy magnes się opłaca?.....	65

> Auto w firmie

Kto by pomyślał.....	68
----------------------	----

**Prenumerata
– strona 70**

Czytaj również:



www.truck-van.pl

Miesięcznik TSL Biznes

ul. Skrzetuskiego 16 B
02-726 Warszawa
tel. 22 213 88 28
fax 22 205 07 57
redakcja@tsl-biznes.pl
www.tsl-biznes.pl
ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca

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

Redakcja

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

*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. Skrzetuskiego 16 B, 02-726 Warszawa
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Dział reklamy i marketingu

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

Współpraca

Tomasz Dobczyński, Aleksander Domaradzki, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Franciszek Nietz, Dorota Raben, Remigiusz Romaniuk, Marek Różycki, Jerzy Różyk, Radosław Sitek, Beata Trochymiak, Karol Wójtowicz, Damian Żabicki.

Prenumerata

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

Nakład: 11 000 egzemplarzy
Druk: Drukarnia Edit, tel. 22 872 95 08

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

UDZIAŁ BEZPŁATNY
(liczba miejsc ograniczona)

Nie zostawaj w tyle weź udział w bezpłatnych Spotkaniach Transportowych

Dowiedz się:

- jak przetrwać na trudnym i niestabilnym rynku?
- jak unikać problemów w transporcie?
- jak zwiększać efektywność i zyski firmy transportowej?

- Bądź na bieżąco ze zmianami w prawie transportowym, rozliczaniem i rozwojem sieci e-myta, czasem pracy kierowców
- zobacz, jakie problemy i pułapki czyhają na przewoźników oraz jak ich unikać
- poznaj rozwiązania, które zwiększą wydajność i zyski Twojej firmy transportowej

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

Szczegółowe informacje na www.tsl-biznes.pl/spotkania

Chcesz zaprezentować swoje produkty i usługi podczas Spotkań Transportowych, skontaktuj się z nami: promocja@tsl-biznes.pl

Wybierz dogodny termin i lokalizację:

Seria I

- 26 lutego** – WARSZAWA
- 5 marca** – WROCŁAW
- 12 marca** – BIAŁYSTOK
- 19 marca** – KRAKÓW

Seria II

- 9 kwietnia** – POZNAŃ
- 16 kwietnia** – SOSNOWIEC
(podczas Targów SilesiaTSL Expo)
- 23 kwietnia** – GDYNIA
- 7 maja** – ŁÓDŹ

W ramach całodniowych spotkań (9-17) zapewniamy bezpłatny lunch i przerwy kawowe, podczas których do Twojej dyspozycji pozostaną nasi partnerzy i prelegenci.



Udział bezpłatny – zarejestruj się na: WWW.TSL-BIZNES.PL/SPOTKANIA
Pytania i dodatkowe informacje: spotkania@tsl-biznes.pl, tel. 22 213 88 28

Szansa dla młodych logistyków

Rozwijane od 12 lat Forum Młodej Logistyki urosło do rangi największej i najbardziej prestiżowej imprezy branży TSL organizowanej w Polsce przez studentów. Również w tym roku w branżowym kalendarium nie zabraknie tego wydarzenia. 7 i 8 marca, w Gmachu Głównym Politechniki Warszawskiej, specjaliści zajmujący się logistyką podzielą się swoją wiedzą oraz doświadczeniem z młodszymi kolegami.



Na Forum Młodej Logistyki i Logistyczne Targi Pracy, specjalistów, entuzjastów i zainteresowanych sektorem transportu, spedycji i logistyki, zarówno z Polski, jak i z zagranicy, zaprasza Studenckie Koło Logistyki Stosowanej działające na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej.

Przyjazna atmosfera, która do tej pory towarzyszyła wszystkim spotkaniom i tym razem powinna sprzyjać wymianie doświadczeń świata biznesu z wiedzą dopiero co wyniesioną z murów akademickich. Dotychczasowa formuła konferencji ulegnie jednak zmianie. W tym roku studenci będą przedstawiali swoje pomysły na rozwiązanie sytuacji przedstawionych im przez zaproszone firmy. Organizatorzy mają nadzieję, że taka formuła będzie



jeszcze bardziej stymulowała powstawanie nowych idei. Świeże i kreatywne podejście studentów do wyzwań, przed którymi stoi branża TSL, skonfrontowane z realiami biznesowymi, zwykle jest pomocne w rozwijaniu i wprowadzaniu innowacyjnych rozwiązań.

Pierwszemu dniu Forum będą towarzyszyły Logistyczne Targi Pracy.

To niezwykła okazja zarówno dla studentów i absolwentów, jak również osób aktywnych zawodowo, aby bliżej poznać ofertę potencjalnych pracodawców oraz profil i strukturę firm. Studenci będą mogli zdobyć bezcenne informacje na temat praktyk i staży oferowanych przez operatorów logistycznych, zapytać o szczegóły i możliwości rozwoju przyszłej kariery, poznać wymagania stawiane przed kandydatami do pracy i sposoby sprostania im.

Serdecznie zapraszamy do odwiedzenia Targów oraz stoiska TSL Biznes. ◀



Więcej informacji

www.skispw.pl

**traffic
BAN
.com**

**Zakazy ruchu dla
ciężarówek w Europie**

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

21-24.05.2013, Kielce



AUTOSTRADA-POLSKA

XIX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego



II SALON KRUSZYW

organizowany przy współpracy
INSTYTUTU MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO



MASZBUD

XV Międzynarodowe Targi Maszyn
Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych



TRAFFIC-EXPO-TIL

IX Międzynarodowe Targi
Infrastruktury, Salon Technologia
i Infrastruktura Lotnisk



ROTRA

V Międzynarodowe Targi Transportu
Drogowego - Pojazdy Użytkowe

**Termin zgłoszeń do
28 lutego 2013**

www.autostrada-polska.pl
ZAPRASZAMY

WSPÓLPRACA

Instytut Badawczy
Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl



TARGI KIELCE SA
ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce,
tel. 41 365 12 22, e-mail: biuro@targikielce.pl

Informacje o targach:
Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: autostrada@targikielce.pl

Patronat
medialny:

Polskie
drogi

forum
budowlane



maszyny
budowlane

AUTOSTRADY

INFRASTRUKTURA

Budownictwo
inżynierskie.pl

Nowoczesne
Budownictwo
Inżynierskie

Mobility

EURAILmag

PARKING

Builder

Instytut Bezwykopowa

inżynieria

Budownictwo
drogi i mosty landis



fot. SXC

Rok 2013 czasem niepewności

W mediach już od paru miesięcy straszą nas recesją i namawiają do zaciskania pasa. Również w ocenie Pracodawców RP rok 2013 będzie okresem postępującego zastoję gospodarczego. W konsekwencji zewnętrznych szoków popytowych nastąpi wyraźne spowolnienie, widoczne zarówno po stronie popytu inwestycyjnego, jak i spożycia indywidualnego. I choć z prognozy resortu finansów wynika, że wzrost gospodarczy wyniesie 2,2%, to jednak Pracodawcy RP twierdzą, że dynamika PKB osiągnie co najwyżej 1,8%, a pol-

skich przedsiębiorców czekają trudne czasy, do których należy się dobrze przygotować.

Cóż, wyniki z drugiej połowy 2012 r. potwierdzają te obawy – w przemyśle motoryzacyjnym maleje eksport, coraz mniej jest pieniędzy na budowę dróg i rośnie bezrobocie. Jednak w branży TSL jest jeszcze zupełnie znośnie, polskie firmy przewozowe starają się znaleźć pracę poza polskim rynkiem, a rozwój branży kurierskiej i częściowo logistycznej nakręca e-commerce. A co o tym sądzą nasi rozmówcy, których wypowiedzi umieszczamy poniżej? ◀

Na globalną skalę

UPS dostrzega wiele trendów, które obecnie korzystnie wpływają na naszą działalność i nasze silne strony. Firmy, bez względu na ich wielkość, nadal widzą potrzebę prowadzenia handlu i konkutowania na skalę globalną (pomimo niepewnych warunków gospodarczych w niektórych częściach świata).

Ponadto, zarządzanie zapasami „just-in-time”, coraz szersze wykorzystywanie internetu do zamawiania towarów oraz modele biznesowe „direct-to-consumer” oraz „made-to-order” wymagają i będą w dalszym ciągu wymagały niezawodnej i efektywnej usługi transportowej. Wreszcie, firmy nadal zlecają na zewnątrz usługi zarządzania łańcuchem dostaw, coraz częściej postrzegając ich efektywne prowadzenie jako przewagę strategiczną, niż jako źródło tworzenia kosztów.

UPS zawsze widzi nowe możliwości w wypadku każdego nowego klienta, dla którego pracuje i dostrzega duży poten-

pracowników, aby lepiej służyć swoim klientom w całej Europie, opierając się przy tym na swoich mocnych stronach i w pełni wykorzystując nowe trendy rynkowe.

A jeśli chodzi o liberalizację na rynkach związanych z nadawaniem listów, zwyczaj prowadzi ona do poprawy jakości usług i możliwości większego wyboru dla konsumentów. Nie dotyczy to UPS, gdyż firma prowadzi działalność w segmencie ekspresowych przesyłek dokumentów oraz paczek, który zawsze był otwarty na konkurencję. UPS nie ma też aktualnie żadnych planów dotyczących wejścia na lokalny rynek pocztowy czy też konkutowania z kra-



Pawel Racis,
dyrektor handlowy UPS Polska

UPS będzie nadal inwestować w rozwój sieci transportowej, produkty i technologie jak również w swoich pracownikach.

cjał wzrostu w różnych branżach, takich jak medyczna, high-tech, motoryzacyjna czy handel detaliczny. Skupiamy się także na wspieraniu małych i średnich przedsiębiorstw tworzących trzon większości gospodarek, w tym Polski, by mogły lepiej konkutować na rynku globalnym.

W zakresie nowych usług UPS będzie nadal inwestować w rozwój sieci transportowej, produkty i technologie, jak i w swoich

jowymi operatorami pocztowymi w tym obszarze, choć prowadzi działalność od ponad wieku.

Jeśli mielibyśmy wymienić jedną z rzeczy, na których się znamy – byłoby to zamienianie wyzwań w szansę. Jak już zostało wcześniej wspomniane, trendy, które dostrzegamy obejmują rozwijający się globalny handel, potrzebę zapewniania niezawodnych usług przewozowych

oraz outsourcingu zarządzania łańcuchem dostaw. W szczególności handel jest i pozostanie ważną częścią gospodarki światowej. Sektor kurierski/logistyczny świadczy usługi, które pozwalają, aby handel był prowadzony szybko, sprawnie i efektywnie. Wierzymy, że firmy takie jak UPS, dzięki swojej pozycji, mogą skorzystać z kontynuacji trendu globalnego i wspierać klientów, dostarczając im towary w odpowiednim czasie, miejscu oraz we właściwym stanie. ◀

Pawel Racis,
dyrektor handlowy UPS Polska

Być bardziej skutecznym

Sytuacja gospodarczo-ekonomiczna, zarówno w Polsce jak i w Europie, wciąż nie jest stabilna. Nie oznacza to oczywiście, że czeka nas dalsze załamanie sytuacji rynkowej.

Przewiduje się, że rok, który się rozpoczął będzie lustrzanym odbiciem poprzedniego, tzn. w jego pierwszej połowie stan gospodarki będzie się pogarszał, natomiast w drugiej nastąpi poprawa i zaczniemy powoli łapać głębszy oddech. Spowolnienie procesów produkcyjnych każdorazowo wpływa na transport, który jest swojego rodzaju papierkiem lakmusowym, pochłaniającym rynkowe zmiany i ewoluującym razem z nimi. Mniejsza liczba ładunków wpływa również na zainteresowanie giełdami transportowymi on-line. Przewoźnicy szukają dla siebie nowych możliwości, co sprawia, że częściej decydują się na współpracę z dostawcami oprogramowania.

TimoCom to firma z ponad 15-letnim doświadczeniem w branży TSL, która nie tylko przedsiębiorcom z tego sektora udostępnia

narzędzia do optymalizacji transportu. Dokładnie analizujemy sytuację na europejskim rynku przewozowym, co umożliwia nam barometr transportowy. Jest to narzędzie planowania, pozwalające na łatwą obserwację stosunku popytu do podaży oraz na szybkie rozpoznanie panujących trendów. Będziemy nadal pilnie przyglądać się tendencjom, a już wkrótce podsumujemy rok 2012.

Najbliższe miesiące to dla nas ważny czas. Pracujemy nad nowymi rozwiązaniami i mamy nadzieję wprowadzić je w życie właśnie w tym roku. Dzięki nim praca z programami TimoCom stanie się jeszcze prostsza i bardziej skuteczna. Na dobry początek chcemy pomóc naszym klientom w położeniu jeszcze większego nacisku na konieczność terminowego regulowania płatności. W tym celu pojawi się już wkrótce



Dariusz Korbut, dyrektor przedstawicielstwa TimoCom na Polskę, kraje WNP i kraje Bałtyckie

pieczęć TimoCom CashCare. Klienci będą mogli umieszczać ją na swoich rachunkach i korespondencji firmowej w celu zwrócenia uwagi partnerom, że współpracują z działem inkasa firmy TimoCom. Mamy nadzieję, że przyspieszy to spływ należności za wykonane usługi transportowe. ◀

Dariusz Korbut, dyr. Przedstawicielstwa TimoCom na Polskę, kraje WNP i kraje Bałtyckie

Rozwiń swoją firmę w sieci Pall-Ex Polska

Pall-Ex Polska to partner międzynarodowej grupy Pall-Ex świadczącej usługi ekspresowej dystrybucji ładunków paletowych. Obecnie budujemy sieć w Polsce w oparciu o współpracę z niezależnymi firmami transportowymi.

Korzyści z uczestnictwa w sieci Pall-Ex Polska

- ▶ Nowi klienci, nowe zlecenia
- ▶ Niższe koszty operacyjne
- ▶ Redukcja pustych przebiegów
- ▶ Rozszerzenie działalności na rynek ogólnopolski i europejski
- ▶ System zarządzania flotą



Jesteś przewoźnikiem?
Dołącz do nas!

www.pallex.pl

Pall-Ex Polska » ul. Balicka 56 » 30-149 Kraków
E-mail: info@pallex.pl » tel: +48 (12) 357 78 45

Kluczowa rola innowacji

Pomimo spowolnienia gospodarczego, rynek usług logistycznych rozwija się, ale jest coraz bardziej wymagający dla jego uczestników. Obserwujemy stale rosnącą przewagę konkurencyjną silnych operatorów logistycznych.

W obecnej sytuacji ekonomicznej głównym kryterium decydującym o doborze partnera biznesowego jest cena, nie jakość. Powinniśmy jednak pamiętać, że niska cena często oznacza małą elastyczność, a więc także często mało optymalne rozwiązania. Dlatego uważamy, że przy podejmowaniu decyzji o wyborze operatora warto, a nawet należy, zwrócić uwagę na coś więcej niż jedynie koszt. Powodzenie misji logistycznych zależy bowiem od wielu różnych czynników. Naszym zdaniem

które w ostatnich 2-3 latach kusiły najemców tanimi ofertami. Pozostają natomiast znacznie droższe BTS'y.

Optymistyczne zaś są symptomy pojawiające się w sferze transportu. Wygląda na to, że rynek paliw stabilizuje się coraz bardziej. Stale też poprawia się i zwiększa infrastruktura drogowa, co ma oczywiście przełożenie na poprawę średniej prędkości pokonywania dystansów drogowych w łańcuchu dostaw. Nie trzeba chyba tłumaczyć jak to jest istotne dla wszystkich uczestników rynku transportowego.



Piotr Sukiennik,
dyrektor generalny
FM Logistic w Polsce

Logistyka postrzegana przez producentów w kontekście bilansu P&L zawsze stanowić będzie koszt. Jest jednak jeden warunek – musi działać prawidłowo. Kiedy przestaje, koszty ponoszone na ratowanie sytuacji i na utrzymanie udziałów rynkowych przestają mieć znaczenie.

rynek jest obecnie na takim etapie, że wciąż kluczową rolę odgrywają innowacje, które mogą zwiększyć efektywność i skuteczność oferowanych usług, a tym samym przekładać się na zyski klientów. Tak więc, nieustanne podejmowanie wyzwań dotyczących poszukiwania i wdrażania innowacji jest w obecnych czasach wymogiem determinującym przyszłość firm.

Kończy się też era niskich cen dla składowania. W wielu rejonach zmniejsza się dostępność powierzchni magazynowych,

Na początku każdego roku mamy skłonność do podsumowań i stawiania prognoz. Wpisując się w ten trend, pokuszę się o sformułowanie mojej wizji co do roli operatora logistycznego i oczekiwań klientów w najbliższej przyszłości.

Logistyka postrzegana przez producentów w kontekście bilansu P&L (rachunku zysków i strat) zawsze stanowić będzie koszt. Jest jednak jeden warunek – musi działać prawidłowo. Kiedy przestaje, koszty – często ogromne – ponoszone

na ratowanie sytuacji i na utrzymanie udziałów rynkowych przestają mieć znaczenie. Prosty fakt, a jakże często ignorowany. Czy może wciąż wiele osób po prostu nie zdaje sobie z tego sprawy?

Idąc tym tokiem rozumowania operator logistyczny coraz częściej z wykonawcy usług będzie stawał się także, a może przede wszystkim, doradcą w procesach optymalizujących koszty. Co do samego rynku usług logistycznych, będzie on natomiast nadal rozwijał się, odzwierciedlając jednocześnie sytuację gospodarczą kraju. Ryzyko, jakie pojawia się na horyzoncie to „strategia przetrwania”, którą przyjęło wiele firm, a która w praktyce może stanowić dużą barierę w ich rozwoju, a nawet koniec płynności finansowej. Strategia przetrwania oznacza także uczestnictwo w procesie bezpowrotnych redukcji stawek. Obniżanie kosztów będzie dotyczyć nie tylko optymalizacji zasobów infrastruktury – wydaje się, że nieunikniona jest też utrata części zasobów ludzkich.

Na zakończenie pragnę życzyć wszystkim, w tym także i sobie, szybkiego i sprawnego procesu budowy infrastruktury drogowej, stabilności i rozwoju gospodarczego, jak najbardziej korzystnych inwestycji w naszej części Europy oraz odwagi w podejmowaniu wizjonerskich decyzji. ◀

Piotr Sukiennik,
dyrektor generalny
FM Logistic w Polsce



Wykorzystać możliwości

Rok 2013 będzie wymagający dla całej naszej gospodarki. Prognozuje się wyraźny spadek tempa wzrostu PKB, choć należy pamiętać, że wciąż będziemy mieli do czynienia z rozwojem, tyle tylko, że wolniejszym niż w poprzednich latach. Możemy spodziewać się także okresowego spadku produkcji przemysłowej, tak jak to było w listopadzie 2012 r. Wszystko wskazuje jednak na to, że druga połowa roku będzie już lepsza i wszyscy powinniśmy odczuć poprawę.

Podobna sytuacja będzie występować w branży TSL. Wciąż mówimy o rozwoju tego segmentu gospodarki, jednak możemy oczekiwać jego spowolnienia – ze względu na wspomniane czynniki lokalne, ale także na słabszą

podwykonawców może zniknąć z rynku. Będzie to także dobry moment dla dużych, stabilnych podmiotów, aby wykorzystać sytuację i skokowo zwiększyć zakres świadczonych usług, pozyskać nowe kompetencje i klientów. Rynek klienta, z którym będziemy mieli do czynienia w 2013 r., będzie wymagał głębszej specjalizacji firm transportowych i logistycznych – działania w niszach, mniejszych sektorach przemysłu i handlu, z równoczesnym pełnym dostosowaniem do potrzeb klienta.

Z punktu widzenia samych przedsiębiorstw TSL, kluczem do sukcesu będzie kontrola kosztów przy równoczesnym zwiększeniu nacisku na kontakt z kontrahentami i oferowaniu im pełnej elastyczności usług. Firmy, które będą potrafiły połączyć te czynniki, a dodatkowo zaoferują bezpieczeństwo i przejrzystość działania, będą nie tylko w stanie obronić się przed spowolnieniem, ale także zwiększyć udział w rynku i pozyskać nowych klientów.



Maciej Bachman,
prezes zarządu Pekaes

Kluczem do sukcesu dla firm z branży TSL będzie wykorzystanie dotychczas zbudowanego zaufania wobec klientów oraz dalsze podwyższanie jakości świadczonych usług

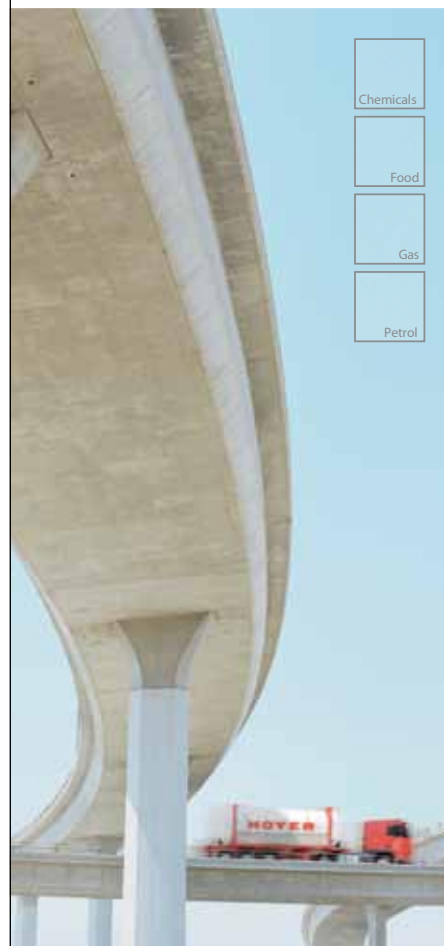
sytuację w krajach Europy rozwiniętej. Kluczem do sukcesu dla firm z branży TSL będzie wykorzystanie dotychczas zbudowanego zaufania wobec klientów oraz dalsze podwyższanie jakości świadczonych usług. Poprzez jakość rozumiem nie tylko terminowość, ale także większą rolę informacji i komunikacji wobec klientów.

Możemy spodziewać się także postępu procesu konsolidacji rynku – niektóre firmy będą chciały wykorzystać efekty synergii, jednak część drobnych

Tą drogą zamierza iść w nowym roku Pekaes. Przygotowaliśmy naszą organizację na wyzwania, które przyniesie nam najbliższe dwanaście miesięcy. Zaoferujemy najwyższą jakość oraz indywidualne podejście do każdego klienta. 2013 r. postrzegamy nie jako zagrożenie, a wręcz przeciwnie – jako szansę, z której, w moim przekonaniu, że w pełni skorzystamy. ◀

Maciej Bachman,
prezes zarządu Pekaes

HOYER
WHEN IT MATTERS



Chemicals

Food

Gas

Petrol

BULK LOGISTICS

Twój kompetentny partner!

Elastyczność, bezpieczeństwo, nowoczesny sprzęt oraz obecność we wszystkich zakątkach świata. Wykonujemy nie tylko transporty z punktu A do punktu B, ale również opracowujemy rozwiązania logistyczne dla produktów chemicznych, petrochemicznych, spożywczych i gazów technicznych.

Zaufanie, bezpieczeństwo, komfort, pora i miejsce, smak sukcesu?

Każdy najlepiej wie, co dla niego liczy się najbardziej.

Dla nas wszystko.

HOYER Polska Sp. z o.o.
ul. Rożdżeńska 41
40-382 Katowice

tel.: 32 786 18 00
255 24 52
fax: 32 786 18 09
255 45 22

hoyer.polska@hoyer-group.com
www.hoyer-group.com

Nadrobić dzielące nas różnice

Udział transportu morskiego w światowym obrocie handlowym sięga obecnie już ponad 84% i nadal rośnie, osiągając ponad 8,2 mld ton masy towarowej transportowanej drogą morską. Wyniki te stymulują dynamiczny rozwój floty oraz portów morskich w skali globalnej.

Podobna sytuacja utrzymuje się w Polsce. Dla przykładu, łączne przeładunki wszystkich polskich terminali kontenerowych w pierwszym półroczu 2012 r. były o 21% lepsze od zeszłorocznych. Na kierunku rozwoju logistyki w 2013 r. wpływać będą różne tendencje i czynniki.

Dalsza modernizacja portów morskich

Dynamiczny rozwój transportu morskiego powoduje wzrost znaczenia samych portów, które od dawna nie obsługują już tylko rynków lokalnych, lecz mają znaczenie dla gospodarki całego kraju. Te prężniej działające i bardziej dynamiczne zyskują znaczenie regionalne. Przeładowywane w nich towary trafiają nie tylko na rodzimy rynek, lecz również na rynki sąsiednie. Polska jest państwem o dużym potencjale gospodarczym, ale też i geograficznym,

Zmiany regulacyjne

Istotne w tym aspekcie jest równomierne inwestowanie i rozwijanie wszystkich gałęzi transportu, tak by w pełni wykorzystać ich potencjał. Na konkurencyjność i efektywność transportu morskiego w Polsce duży wpływ mają procedury administracyjne, przepisy celne oraz zwyczajnie – efektywność wykonywania różnego rodzaju czynności w polskich portach. Mniej korzystne przepisy celne oraz procedury administracyjne powodują, że niejednokrotnie klienci decydują się na korzystanie z portów zachodnioeuropejskich, z oczywistą stratą dla rodzimych jednostek oraz fiskusa. Widzimy jednak starania polskich władz by zmienić tę sytuację, opartą często na niesłusznym obawach przedsiębiorców, i działania te wspieramy. Dodatkowym aspektem jest wysokość stawek portowych. Według ostatnich deklaracji Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Mor-



Thomasa Bagge, prezes zarządu w Maersk Polska Sp. z o.o., szef regionu Europy Środkowo-Wschodniej

Tylko wtedy będziemy mogli osiągnąć ambitne cele ekologiczne, które przyświecały uchwalaniu takich regulacji, zapewniając przy tym uczciwą konkurencję, gdyż wyższe koszty z nimi związane staną się udziałem wszystkich. Wprowadzenie nowych przepisów budziło – i nadal budzi – liczne protesty zarówno branży, jak i władz. Liczymy jednak na wzrost świadomości w aspekcie ochrony środowiska naturalnego w naszym regionie oraz restrykcyjne przestrzeganie uregulowań.

Dynamiczny rozwój transportu morskiego powoduje wzrost znaczenia samych portów, które od dawna nie obsługują już tylko rynków lokalnych, lecz mają znaczenie dla gospodarki całego kraju.

wynikającym z położenia w samym sercu Europy. W tym kontekście ogromne znaczenie ma zaangażowanie władz centralnych i samorządowych w rozwój sektora portowego jako ważnej gałęzi polskiej gospodarki. Dalsze zaangażowanie w tym obszarze sektora publicznego, w ścisłej współpracy z sektorem prywatnym, będzie kluczowe dla rozwoju infrastruktury portowej w Polsce, która w pewnych aspektach wciąż musi nadrobić różnice dzielące ją od największych portów europejskich, np. w zakresie wydajności operacyjnej. Tego typu inwestycje podnoszą atrakcyjność Polski i budują konkurencyjność, jednocześnie stwarzając nowe możliwości dla całej branży, np. stymulując rozwój transportu intermodalnego.

skiej stawki podatków portowych będą obniżone. Z uwagą czekamy na kolejne kroki w tym zakresie.

Zrównoważony rozwój

Regulacje wprowadzone ostatnio w regionie Morza Bałtyckiego, według których od stycznia 2015 r. zawartość siarki w ciężkim paliwie okrętowym zostanie ograniczona do 0,1%, były jedną z pierwszych tak drastycznych zmian w dziedzinie ekologii transportu morskiego na tym obszarze. Jak już podkreślaliśmy, kluczowe znaczenie będzie miało objęcie nowymi przepisami wszystkich armatorów w jednakowym stopniu oraz stały monitoring ich rygorystycznego przestrzegania.

Rozwój transportu intermodalnego

Zainteresowanie klientów uruchomionymi przez nas w ostatnim roku dwoma serwisami kolejowymi w Polsce, potwierdza, że w branży istnieje obszar dla rozwoju transportu intermodalnego, a związana z nim oferta jest atrakcyjna dla naszych klientów. Pociągi Maersk Amber Express i Maersk Baltic Express są niejako „przedłużeniem” naszego serwisu oceanicznego. W przyszłym roku nie wykluczamy prac nad uruchomieniem kolejnych serwisów. Do dynamicznego rozwoju tej gałęzi transportu niezbędne są ciągle inwestycje w infrastrukturę lądową oraz w skomunikowanie portów i terminali z resztą kraju. Dlatego jesteśmy orędownikami rozwoju sieci kolejowej i drogowej w Polsce, zapewniającej efektywny transport lądowy. Pozwala on bowiem klientom w pełni docenić terminowy i skuteczny serwis morski. ◀

**Thomasa Bagge,
prezes zarządu
w Maersk Polska Sp. z o.o.,
szef regionu
Europy Środkowo-Wschodniej**

Relokacje i konsolidacje

Jakie są perspektywy przed rynkiem logistycznym oraz związanym z nim rynkiem powierzchni magazynowych i przemysłowych? Jakich trendów można się spodziewać? Jakie są szanse, a jakie zagrożenia i co może nas zaskoczyć?

Polska jest bardzo atrakcyjnym krajem pod względem budowy centrów logistycznych i obiektów produkcyjnych. Po pierwsze, mamy bardzo silny rynek wewnętrzny, a popyt na powierzchnie magazynowe tworzą przede wszystkim firmy mniej wrażliwe na koniunkturę gospodarczą, a więc z sektora dóbr szybko zbywalnych (FMCG), branży spożywczej i farmaceutycznej, a także logistycy i sieci handlowe. Po drugie, Polska ma bardzo dobre położenie geograficzne w granicach Unii Europejskiej – stanowimy okno na Wschód i tym samym na Zachód. Siła robocza jest u nas relatywnie tańsza, a rynki mniej nasycone powierzchnią niż na Zachodzie. Jesteśmy również krajem, który może pochwalić się stabilnością politycz-

dotychczas rozdrobnionej w wielu lokalizacjach w jednym centrum dystrybucyjnym. Warto przy tym wspomnieć, że poprawiająca się infrastruktura „zmniejsza odległości” pomiędzy miastami i punktami dystrybucyjnymi. Taka sytuacja pozwala myśleć o większych i bardziej efektywnych nieruchomościach w obrębie rodzimego rynku, ale i daje mocne perspektywy dla rozwoju logistyki w kontekście całej Europy. Co prawda, nie ma wątpliwości, że „europejsko” położone najlepiej są Niemcy, ale w przyszłości środek ciężkości powinien przesunąć na Wschód, na czym Polska powinna zyskać – Wschód jest uznawany jako mniej stabilna część Europy, więc skłonność do dużych inwestycji będzie w dalszym ciągu



Robert Dobrzycki,
partner zarządzający na Europie
Środkowo-Wschodnią w Panattoni,

Rosnąca obecność rynku e-commerce branża zauważy w 2013 r. Może on osłabić rynek powierzchni handlowej na rzecz magazynowej, i to ona stanie się beneficjentem rozwijającego się handlu elektronicznego. Jednocześnie profity będzie czerpać z tego branża logistyczna.

no-gospodarczą z ograniczonymi możliwościami zaciągania długu publicznego, normowanego przez Konstytucję.

To wszystko przekłada się na trend relokacji obiektów produkcyjnych z Zachodniej Europy do Polski, zwłaszcza branży motoryzacyjnej. Innym trendem jest konsolidacja powierzchni

w Polsce, z której dodatkowo będzie można obsługiwać wschodnie regiony. Nasz kraj jest również traktowany jako tańsza część Europy, która może być alternatywą dla rynku chińskiego, który jest coraz droższy i logistycznie daleki. Dodatkowo, warto wspomnieć o rozwijającym się w Polsce rynku e-commerce, którego rosnącą obecność branża zauważy w 2013 r., a który w przyszłości może osłabić rynek powierzchni handlowej na rzecz magazynowej, i to ona stanie się beneficjentem

rozwijającego się handlu elektronicznego. Jednocześnie profity będzie czerpać z tego branża logistyczna.

W ciągu następnych miesięcy, całej branży życzyć przede wszystkim stabilizacji, co pozwoli najemcom na uruchomienie dotychczas wstrzymywanych decyzji i na realizację nowych inwestycji, chociaż intuicja podpowiada, że pierwsza połowa 2013r. będzie spokojniejsza. Poprawę i zwiększenie popytu zaobserwujemy dopiero w drugiej połowie roku, a to z prostej przyczyny – najemcy potrzebują magazynów, a my jako deweloper w dalszym ciągu skupimy się na dostarczaniu obiektów typu BTS. I to zarówno o charakterze magazynowym, jak i produkcyjnym, a realizowanych również w Specjalnych Strefach Ekonomicznych. Jednocześnie planujemy rozwój naszych lokalizacji, zwłaszcza w Łodzi, Mysłowicach i w Poznaniu. ◀

Robert Dobrzycki,
partner zarządzający
na Europie Środkowo-Wschodnią
Panattoni Europe



E-commerce pobudzi branżę

W ostatnich dwóch latach obserwujemy istotny wzrost znaczenia segmentu przesyłek B2C kierowanych do odbiorców indywidualnych, co jest głównie skutkiem rozwoju handlu na platformach aukcyjnych. Aby sprostać tym oczekiwaniom, firmy kurierskie dostosowują swoją ofertę do ich potrzeb. Wraz z rozwojem polskiego rynku e-commerce i upowszechnianiem zakupów on-line tworzone są kolejne rozwiązania dla tego segmentu rynku.

Jesteśmy przekonani, że w 2013 r. branża KEP w dalszym ciągu będzie się rozwijała, a jedną z głównych przyczyn wzrostu będzie rozwój właśnie e-commerce. Usługi firm kurierskich będą dalej nieodłącznym elementem oferty sklepów internetowych. Warto tu zaznaczyć, że firmy kurierskie, jako naturalny partner sklepów internetowych, powinny zapewnić kompleksowe środowisko rozwiązań i usług, które wpłyną na sprawność, bezpieczeństwo i terminowość dostaw. Ważny jest więc rozwój technologii – zarówno mobilnych, jak i internetowych. Innowacje w zakresie logistyki dostaw, rozwiązań narzędziowych oraz usług dodatkowych są w jakiejś mierze determinowane stopniem upowszechnienia nowych kanałów komunikacji.

Nie wszystko wyzwaniem

Wyzwaniem dla branży kurierskiej na pewno jest wzrost kosztów transportu, związany przede wszystkim z cenami paliw. Jednak wyniki 2012 r. pozwalają prognozować, że 2013 będzie kolejnym okresem dynamicznego rozwoju sektora

KEP, który utrzyma się na poziomie dwucyfrowym.

Natomiast liberalizacja rynku pocztowego nie będzie bezpośrednio oddziaływać na rynek firm kurierskich, gdyż jest to odrębny segment przesyłek. Można natomiast spodziewać się, że Poczta Polska zyska konkurentów, co będzie korzystne dla klientów. Należy jednak podkreślić, że główną przewagą usług kurierskich nad usługami pocztowymi jest szybkość i wygoda realizacji doręczenia przesyłki, elastyczność oferty oraz wyższy stopień bezpieczeństwa przesyłanych przedmiotów. Ponadto usługom kurierskim towarzyszy wiele opcji dodatkowych, wspierających proces obsługi i kontroli przesyłki.

Potencjał w mikroprzedsiębiorstwach

Siódemka swoją działalność opiera na systematycznym poszerzaniu oferty dla przedsiębiorstw i instytucji posiadających duży potencjał wysyłkowy. Jednak ostatnie miesiące 2012 r. stały pod znakiem oferty skierowanej do mikro nadawców. Bez wąt-



Marcin Kruszyński,
PR Manager, Siódemka SA.

pienia, w 2013 r. będziemy poszerzali ofertę skierowaną do nadawców o małym potencjale wysyłkowym, w tym mikroprzedsiębiorstw i klientów indywidualnych. Widzimy duży potencjał w tym segmencie, który do tej pory zdominowany był przez brokerów usług kurierskich. Jesteśmy przekonani, że możliwość współpracy bezpośrednio z firmą kurierską będzie dla klientów znaczący udogodnieniem.

Siódemka w segmencie średnich i dużych nadawców biznesowych swoje wysiłki koncentruje na automatyzacji procesów logistycznych klientów, oferując nie tylko obsługę kurierską, ale również narzędzia wspierające pod nazwą 7 Business Ship Control. Są to moduły wysyłkowe działające jako dodatki do najpopularniejszych systemów magazynowo-sprzedazowych oraz aplikacji sklepowych wykorzystywanych w co drugim polskim przedsiębiorstwie. Moduły zapewniają możliwość łatwego zarządzania procesami wysyłkowymi z poziomu tych programów. Z myślą o mniejszych nadawcach biznesowych Siódemka wyszła w październiku zeszłego roku z przełomową na rynku ofertą, polegającą na połączeniu oferty handlowej z on-lineową platformą obsługi przesyłek 7 Internet Shipping. ◀

Marcin Kruszyński,
PR Manager, Siódemka SA.



Branża KEP w dalszym ciągu będzie się rozwijała, a jedną z głównych przyczyn wzrostu będzie rozwój właśnie e-commerce. Usługi firm kurierskich będą dalej nieodłącznym elementem oferty sklepów internetowych.

Dominujące trendy

Obecnie obserwujemy trzy dominujące trendy w branży transportowej i logistycznej: bezpieczeństwo, zrównoważony rozwój i oszczędność.

Najlepszym sposobem na poprawę bezpieczeństwa jest eliminacja przyczyn wypadków drogowych. Często są one wynikiem złych nawyków w kierowaniu pojazdami. Spowodowane też są awariami urządzeń, które można m.in. przypisać nieprawidłowej konserwacji lub jej brakowi. Większość przyczyn sprowadza się zatem do błędu ludzkiego, a to oznacza, że można im zapobiec.

Ulepszenia rozpoczynają się od monitorowania stylów jazdy, czasów prowadzenia pojazdu i czasów świadczenia usług. Firmy transportowe zazwyczaj gromadzą takie informacje, ale ich nie wykorzystują. Kluczem jest stworzenie inteligentnych i praktycznych informacji.

Utrzymanie pełnej ładowności

Transport może stać się bardziej zrównoważony już na etapie planowania, poprzez powiązanie obciążenia produkcyjnego ze zdolnościami transportowymi i dążenie do jazdy z pełnym załadunkiem po zoptymalizowanych trasach. Następnie należy zabiegać o to, aby prowadzenie pojazdów odbywało

się w sposób ekonomiczny, w tym przyspieszanie i hamowanie – w sposób kontrolowany. Wszystko to ma kluczowe znaczenie ze względu na rosnące ceny paliwa i coraz ostrzejsze przepisy dotyczące emisji CO₂.

Naszym zdaniem zrównoważony rozwój dotyczy także ludzi i zysków. Oznacza to konieczność zwiększania wydajności pracy kierowców, planistów, menedżerów floty i menedżerów operacyjnych. Przekłada się to na poprawę obsługi klienta i sprzyja nawiązywaniu oraz podtrzymywaniu długoterminowych relacji.

Eliminowanie strat

Poprawa bezpieczeństwa i zrównoważony rozwój zmniejsza koszt przejazdu jednego kilometra, a tym samym wpływa na zwiększenie opłacalności prowadzenia działalności przewozowej. Mimo to, w firmach pozostaje jeszcze dużo do zrobienia. Ostatnio przyglądaliśmy się pracy kierowców porównując godziny pracy kierowców z liczbą godzin ich rzeczywistej pracy. Udział procentowy godzin nieproduktywnych był tak wysoki, że zaskoczył nawet nas samych. To



Mark Warner,
dyrektor zarządzający Qualcomm
Enterprise Services Europe

wyrzucanie pieniędzy w błoto. Zbyt łatwo udaje się usprawiedliwić marnotrawstwo, podczas gdy większą jego część można wyeliminować.

Prawdziwe zmiany w firmach transportowych będą polegały na zastosowaniu cennych i „inteligentnych” informacji zamiast suchych danych. Telematyka może pomóc menedżerom floty, menedżerom transportu oraz dyrektorom w jak najlepszym ich wykorzystaniu. Oszczędności na paliwie i konserwacji, wynikające z zastosowania zaawansowanych technik jazdy, mogą wkrótce przewyższyć koszty systemów. ◀

Mark Warner,
dyrektor zarządzający
Qualcomm Enterprise Services Europe

LOT Cargo wykorzystysta Dreamlinery

Według szacunków Boeinga, przewóz frachtu lotniczego w 2013 r. wzrośnie o 5.3% w porównaniu do roku poprzedniego. Największy wzrost przewozów cargo planowany jest na rynkach azjatyckich, a najmniejszy na rynku europejskim (2.4%). Wielkość transportu z Ameryki Północnej do Europy powinna wzrosnąć o 3.5%.

Na polskim rynku, największy przewoźnik LOT zakłada paroprocentowy wzrost w przewozach cargo i poczty. Większe przewozy szacujemy dzięki nowym samolotom na rejsach dalekodystansowych. Boeingi 787 Dreamliner mają pojemność cargo 10 ton, o ponad 3 tony więcej niż Boeingi 767. Nowe samoloty zaczną latać przez Atlantyk już w połowie stycznia, a do Chin w marcu.

Istotnym rozwiązaniem i ułatwieniem dla kontrahentów będzie wdrożenie przez LOT Cargo e-cargo, czyli przewóz towarów

bez towarzyszących dokumentów. Projekt ten jest obecnie na etapie testów, ale planujemy, że w pierwszym kwartale tego roku zaczniemy wozić towary zgodnie z zasadami e-cargo. Pierwsze przesyłki wysłamy na trasach do/z Londynu, Amsterdamu i Chicago.

W ramach ewentualnych nowych połączeń na Daleki Wschód na uwagę rynku cargo w Polsce powinno zasługiwać połączenie do Japonii. Na rynku japońskim mamy obecnie agenta GSA i dzięki współpracy z liniami lotniczymi z tego regionu wozimy towary z Japonii do Polski i innych miast

w Europie. Dzięki otwarciu bezpośredniego połączenia transportu towarów z Tokio będzie szybszy i tańszy.

Jednocześnie na rynku lotniczych przewozów towarowych w Polsce pojawiły się dwie największe linie lotnicze świata, Qatar Airways i Emirates. Pojawienie się dwóch tak dużych linii, oferujących rejsy do wielu portów lotniczych na świecie, może znacznie wpłynąć na rynek w Polsce. Branża lotnicza powinna się liczyć ze wzrostem konkurencji w przewozach lotniczych, szczególnie do portów dalekowschodnich oraz z możliwym spadkiem stawek lotniczych za przewóz cargo. ◀

Anna Pulowska
specjalista ds. marketingu PLL LOT S.A.



Dalszy wzrost dla Poczty Polskiej

W ostatnich dwóch latach obserwujemy istotny wzrost znaczenia segmentu przesyłek B2C kierowanych do odbiorców indywidualnych, co jest głównie skutkiem rozwoju handlu na platformach aukcyjnych. Aby sprostać tym oczekiwaniom, firmy kurierskie dostosowują swoją ofertę do ich potrzeb. Wraz z rozwojem polskiego rynku e-commerce i upowszechnianiem zakupów on-line tworzone są kolejne rozwiązania dla tego segmentu rynku.

Druga połowa 2012 r. wskazuje jednak, jak wynika z wypowiedzi przedstawicieli branży, na pewne wyhamowanie tempa wzrostu sektora. Rok 2013 będzie zatem stanowić duże wyzwanie dla firm działających w tej branży.

świadczenia usług powszechnych (w innych krajach Unii Europejskiej okresy te są wydłużone nawet do 15 lat). A operator wyznaczony jest zobowiązany do tego, by w całym kraju przez pięć dni w tygodniu świadczył usługi powszechne, czyli np. by



Jarosław Toczek,
dyrektor Centrum Logistyki
w Poczcie Polskiej S.A.

Poczta Polska uwolnienie rynku traktuje jednak jako szansę, bo konkurencja stymuluje do bardziej efektywnego działania.

Sytuacja Poczty Polskiej S.A., jako największego polskiego operatora logistycznego, jest jednak istotnie odmienna. Rok 2013 postrzegamy przede wszystkim jako okres związany z uwolnieniem rynku pocztowego, co oznaczać będzie otwartą drogę dla operatorów do oferowania bez ograniczeń usług listowych w obszarze, który do tej pory był zastrzeżony dla Poczty Polskiej. Od stycznia wchodzi również w życie nowe Prawo pocztowe. Poczta Polska przez najbliższe trzy lata będzie pełniła funkcję operatora wyznaczonego do

zapewnić możliwość nadania i odebrania listu do 2 kg oraz paczki do 10 kg.

Poczta Polska uwolnienie rynku traktuje jednak jako szansę, bo konkurencja stymuluje do bardziej efektywnego działania. Spółka, zgodnie ze swoją strategią, do 2015 r. rozwija intensywnie najbardziej perspektywiczne obszary biznesu – usługi paczkowo-kurierskie, usługi finansowe i logistykę. Paleta produktów obecnie dostępna w ofercie spółki jest jedną z najbogatszych na rynku i obejmuje usługi kurierskie (Pocztex), paczkowe (Przesyłka

Biznesowa i Przesyłka Gabarytowa) oraz drobnicowe (Przesyłka Paletowa).

Posiadany potencjał logistyczny związany z infrastrukturą w postaci platform logistycznych i węzłów pocztowych oraz bazą transportową (własna oraz dzierżawiona flota pojazdów we wszystkich kategoriach ładowności) powoduje, że rok 2013 powinien być dla nas okresem dalszego wzrostu. Wyniki handlowe i operacyjne 2012 r. wskazują na wyraźny wzrost wolumenów przesyłek drobnicowych, które objęte są szczególnym priorytetem w strategii rozwoju logistyki Poczty Polskiej. Aktualnie odnotowujemy kilkudziesięcioprocentowe wzrosty liczby nadawanych palet, a plany na rok bieżący zakładają również bardzo ambitne cele. ◀

Jarosław Toczek,
dyrektor Centrum Logistyki
w Poczcie Polskiej S.A.



**Trans
Poland**

**26 - 28
LISTOPADA
2013**

**Warszawa
Expo XXI**

**Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki w Warszawie**
Więcej informacji na stronie: transport.lentewenc.com

Zwiększyć efektywność

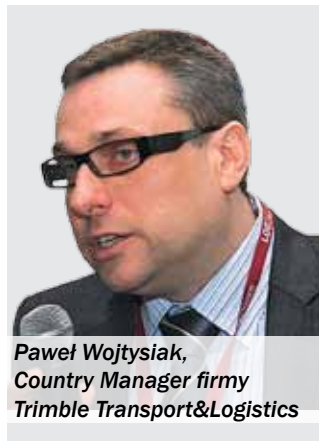
W 2012 r., po kryzysowym okresie niepewności, firmy transportowe nieśmiało powróciły do inwestycji w nowe technologie. W czasach, gdy ważna jest optymalizacja kosztów operacyjnych oraz zwiększenie elastyczności łańcucha dostaw, istotną rolę odgrywają systemy informatyczne usprawniające działania procesu logistycznego.

Choć stabilizacja na rynku transportowym nie jest jeszcze ugruntowana, to wzrost sprzedaży systemów telematycznych Trimble dobitnie świadczy o perspektywnym planowaniu rozwoju biznesu transportowego w Polsce.

W 2013 r. zamierzamy położyć nacisk na spopularyzowanie kilku istotnych funkcjonalności, które zwiększają efektywność działania przedsiębiorstwa przewozowego oraz bezpieczeństwo transportu. Zastosowanie funkcji Remote Tachodownload po-

zwala znacznie szybciej zdalnie pobierać zawartość karty kierowcy, jak i pamięci masowej tachografu bezpośrednio za pośrednictwem CarCube, przez co można zaoszczędzić czas i uprościć kopiowanie danych. Natomiast oprogramowanie FleetCockpit udostępnia dyspozytorowi wszelkie niezbędne informacje na jednym ekranie. W przejrzysty sposób przedstawia wszystkie dane zebrane w czasie rzeczywistym przez komputer pokładowy CarCube, takie jak czas jazdy i odpoczynku kierowców, lokalizacja pojazdu, zgłoszenia usterek i raporty kierowców.

Obecnie firma Trimble Transport & Logistics oferuje przewoźnikom, którzy często korzystają z usług czarterowych i pragną je skutecznie zintegrować z systemem zarządzania flotą, elastyczne rozwiązanie dla smartfonów z systemem operacyjnym Android (w skrócie FleetXps), o nazwie Fleet Express. Pozwoli ono zapewnić klientom usługi bez żadnych zakłóceń. Ze względu na szeroki zakres funkcji mobilne rozwiązanie FleetXps stanowi idealne uzupełnienie komputera pokładowego CarCube. Działa ono na wszystkich urządzeniach wykorzystujących system Android i może być szybko zainstalowane na smartfonie. Jest to wysokiej jakości rozwiązanie, które pod względem sposobu funkcjonowania będzie bardzo podobne do popularnego komputera pokładowego CarCube. Oprócz interfejsów dla użytkowników smartfonów z systemem operacyjnym Android, funkcje logistyczne są identyczne: wysyłanie oraz obsługa zadań i wiadomości, wypełnianie karty drogowej przy zastosowaniu ścieżki pytań. Dzięki temu FleetXps jest tak samo łatwe w obsłudze jak CarCube. W obu wypadkach zastosowano taką samą metodę, dlatego też dyspozytor nie zauważy żadnej różnicy pomiędzy zainstalowanym na stałe komputerem pokładowym CarCube a przenośnym FleetXps. ◀



Paweł Wojtysiak,
Country Manager firmy
Trimble Transport&Logistics

Paweł Wojtysiak,
Country Manager firmy Trimble Transport&Logistics

Kompletne rozwiązanie dla zarządzania Twoją flotą

- ✓ FleetXps na Androida - Mobilna flota klienta, start & go
- ✓ Tak samo łatwa obsługa jak komputera pokładowego CarCube
- ✓ Zintegrowanie podwykonawców poprzez:
 - Wprowadzenie takiego samego systemu zarządzania zleceniami
 - Szybsze zgłaszanie czasu oczekiwania/dostępności
 - Przesyłanie wiadomości tekstowych
 - Funkcje track & trace
- ✓ Zadowolenie klienta zawsze na pierwszym miejscu (wysoka jakość usług)
 - Skanowanie kodów kreskowych, raporty kierowców (historia tras)
 - Cyfrowy podpis (potwierdzenie dostawy)
 - Informacje zwrotne w czasie rzeczywistym
 - Integralność danych



Zatrudniasz podwykonawców? Regularnie czy od czasu do czasu? Wynajmujesz również pojazdy? Czy w każdej chwili potrzebujesz aktualnych informacji? Jeśli tak, wówczas aplikacja Fleetxps na Androida jest rozwiązaniem, którego szukasz. Dzięki niej możesz uwzględnić w procesie planowania zarówno własne pojazdy i kierowców, jak i podwykonawców.

Napisz do nas na adres sales_trimblet_l_pl@trimble.com i zamów bezpłatną prezentację CarCube i FleetXps.

W oczekiwaniu na zmiany

Choć procesy logistyczne realizowane w branży farmaceutycznej często różnią się tylko nieznacznie od tych przypisanych innym sektorom, to jednak specyfika produktu i związane z nią wysokie wymagania łańcucha dostaw sprawiają, że zazwyczaj jest ona uznawana za niezwykle trudny sektor dla firm świadczących usługi logistyczne.

Nie od dziś wiadomo, że sytuacja w polskiej służbie zdrowia nie jest, delikatnie mówiąc, idealna. Zmiany o charakterze prawnym doprowadziły do

okresie roku wcześniejszego – tak wynika z danych PharmExpert. Eksperti tej firmy prognozują, że rok 2012 zamknie się łączną sprzedażą leków na poziomie o 5-7%

Choć koszty transportu stale rosną, stosunkowo nieduże wolumeny (w branży farmaceutycznej) obsługiwane przez operatorów sprzyjają konsolidacji – zmniejszaniu liczby obiektów logistycznych (np. poprzez tworzenie jednego na kilka krajów), nawet kosztem większych odległości do odbiorców.

zamieszania z listą leków refundowanych, a w konsekwencji do mniejszych lub większych strat także dla firm farmaceutycznych. Statystyczna polska apteka zanotowała w listopadzie 2012 r. obrót w wysokości 171 tys. zł, o 6% mniejszy niż w analogicznym

mniejszym od poziomu z 2011 r. Duży udział w spadku ma mniejsza liczba leków sprzedawanych z refundacją – prognoza ich sprzedaży zakłada spadek na poziomie ok. 19-21%. Ten duży spadek przełożył się m.in. na niepewną sytuację na rynku.



W poszukiwaniu optymalizacji

Tobias Jerschke,
prezes zarządu Kuehne + Nagel w Polsce

Istotnym elementem w logistyce dla branży farmaceutycznej jest nieustanne monitorowanie przesyłki oraz dynamiczne działanie interwencyjne w przypadku zaistnienia jakichkolwiek błędów w łańcuchu dostaw. W branży tej mamy do czynienia z towarem, który bezpośrednio wpły-

wa na życie ludzkie i jeżeli warunki przechowywania leków wymagają określonych temperatur i wilgotności, to należy ich przestrzegać na każdym etapie transportu.

W 2012 r. kilku operatorów logistycznych zainwestowało w obsługę branży farmaceutycznej. Nie zapominajmy, że by współpracować w firmami z tej branży należy spełnić wymogi prawa farmaceutycznego, które ściśle określają warunki przechowywania i transportu produktów farmaceutycznych. Działalność prowadzi się z uwzględnieniem przepisów tego prawa i rozporządzeń wykonawczych, a zwłaszcza rozporządzenia w sprawie procedur Dobrych Praktyk Dystrybucyjnych.

Uruchomienie magazynu produktów leczniczych wymaga uzyskania zezwolenia głównego inspektora farmaceutycznego. Dodatkowy obrót środkami odurzającymi wymaga osobnej procedury i zezwolenia. Dlatego tak ważne jest poczynienie odpowiednich inwestycji i dostosowanie magazynów czy środków transportu do przechowywania i przewozu tych towarów. A jako że branża farmaceutyczna szuka optymalizacji, coraz więcej firm zleca logistykę zewnętrznemu operatorowi, co pozwala skupić się na głównej działalności i zredukować koszty logistyczne.

W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy wiele działo się w branży logistycznej i nic nie wskazuje by także kolejny rok upłynął spokojnie. W 2013 r. można się spodziewać kolejnych zmian o charakterze legislacyjnym, a niepewność na rynku na pewno nie sprzyja organizującym procesy logistyczne, utrudniając planowanie inwestycji czy zarządzanie zapasami.

W rytmie globalizacji

Specyfika działań realizowanych dla odbiorców sektora farmaceutycznego wynika zarówno z cech charakterystycznych samej branży, jak i oferowanych przez nią produktów. Podobnie jak inne branże, sektor farmaceutyczny coraz chętniej stawia na outsourcing usług logistycznych – przede wszystkim jako na metodę wydzielenia na zewnątrz procesów nie stanowiących core businessu. Argument kosztowy jest tu mało istotny – konieczność zachowania wysokich standardów obsługi ładunków sprawia, iż o wyborze firm zewnętrznych decydują doświadczenie i kompetencje, a nie stawki za realizację usług logistycznych.

Wśród zauważanych tendencji jest m.in. powstawanie centrów logistycznych obsługujących jednocześnie kilka krajów Europy. Takie zjawisko prowadzi do racjonalizacji nakładów związanych z utrzymaniem sieci logistycznej. Choć koszty transportu (m.in. ze względu na ceny paliw) stale rosną, stosunkowo nieduże wolumeny obsługiwane przez operatorów sprzyjają konsolidacji – zmniejszaniu liczby obiektów logistycznych (właśnie poprzez tworzenie na przykład jednego na kilka krajów), nawet kosztem większych odległości do odbiorców.

Cena błędu

Specyfika branży farmaceutycznej związana jest m.in. z wysoką wartością ładunków zleczanych do obsługi. Wysokiej wartości przesyłek towarzyszy ich stosunkowo nieduży wolumen – ta sama ilość, która w innych branżach uznana byłaby za niewielką, tutaj staje się dużym zadaniem logistycznym.

Z jednej strony liczba ładunków jest stosunkowo nieduża, z drugiej – ich wartość bardzo wysoka. Naczepa ciągnika siodłowego załadowana 33 paletami z towarem ma często wartość od kilkuset tysięcy do kilku milionów złotych. Przy dużej wartości ładunków należy szczególną uwagę poświęcić ich bezpieczeństwu, zwracając uwagę na zagrożenia związane zarówno z bezpieczeństwem przewozu ładunku, jak i z kradzieżą.

Logistyka branży farmaceutycznej ma bardzo wiele wspólnego z bezpieczeństwem. Przede wszystkim dotyczy to bezpieczeństwa użytkowników. To taka branża, w której nie ma miejsca na pomyłki. Dotyczy to zarówno zadań z zakresu kompletacji czy realizacji wysyłek. Każdy błąd oznaczać może zagrożenie zdrowia i życia ludzkiego – w przypadku dostarczenia przesyłki niewłaściwej lub niedostarczenia jej na czas. I między innymi właśnie dlatego sektor ten tak chętnie korzysta z rozwiązań zautomatyzowanych – nie ma dziś lepszego sposobu na eliminację błędów ludzkich przy prostych, powtarzalnych czynnościach niż automatyzacja zadań i procesów.



To był ciekawy rok

Paweł Janicki,
dyrektor ds. kluczowych klientów
w FM Logistic Polska

Rok 2012 był niezwykle ciekawym i pełnym wyzwań okresem w działalności firm farmaceutycznych. Głównym czynnikiem mającym na to wpływ było wprowadzenie nowej ustawy refundacyjnej w styczniu 2012, która wywołała niepewność i wyczekiwanie, co się wydarzy.

Dla branży farmaceutycznej nowe prawo to przede wszystkim ustalanie nowych cen dla leków refundowanych oraz wejście na listy refundacyjne, ale również obostrzenia w zakresie reklamy produktów leczniczych i samych aptek. Całe zamieszanie z wprowadzeniem ustawy było, i nadal jest, bodźcem do poszukiwania oszczędności w samych firmach farmaceutycznych. Jak mówi wielu ekonomistów, na niepewne czasy recesji czy kryzysu najlepszą formą oszczędności jest outsourcing tych obszarów, które nie są „core businessem” firmy, a więc logistyki i dystrybucji.

Z punktu widzenia operatora logistycznego zauważyliśmy, że liczba projektów, jakie wykonaliśmy dla sektora farmaceutycznego była zdecydowanie największa wśród wszystkich sektorów w jakich działamy. Zaobserwowaliśmy również, że same firmy farmaceutyczne są zdecydowanie bardziej skłonne do powierzenia logistyki i dystrybucji operatorom, aniżeli prowadzenia jej we własnym zakresie, czy też przekazywania tego obszaru w zarządzanie dużym hurtowniom farmaceutycznym.

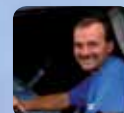
TOTAL
COMMITMENT.
AGILE
SOLUTIONS.



FM LOGISTIC
The art of winning solutions

Każdego dnia 14.000 naszych pracowników z całkowitym zaangażowaniem i w duchu wyjątkowej kultury korporacyjnej realizuje projekty logistyczne w międzynarodowym środowisku.

Jako twórcy skutecznych rozwiązań dla naszych Klientów, jesteśmy dla nich partnerem w takich obszarach jak: solidność, innowacyjność i efektywność cenowa.



www.fmlogistic.com

KONTAKT : DZIAŁ HANDLOWY +48 22 205 11 35
fmlogistic@fmlogistic.com

Logistyczna obsługa branży farmaceutycznej to miejsce, w którym operatorzy logistyczni chętnie testują nowe rozwiązania techniczne i organizacyjne. Wysoki potencjał finansowy branży sprzyja inwestowaniu w innowacje – nie tylko na etapie badań i rozwoju czy produkcji, ale także w logistyce czy dystrybucji. Powszechny dostęp do systemów IT znacznie ułatwił zarządzanie zapasami w magazynach i centrach dystrybucyjnych, a firmom obsługującym branżę

Dlaczego tak dużą wagę przywiązuje się do jakości organizacji procesów? Dlatego, że logistyka branży farmaceutycznej pozostawać musi w zgodzie z ogólnie przyjętymi standardami obsługi ładunków, ale i z przepisami branżowymi: z Ustawą Prawo Farmaceutyczne oraz z innymi, bardziej szczegółowymi przepisami czy normami i standardami wdrażanymi przez producentów. Dotyczy to wszystkich kolejnych etapów łańcucha dostaw – w tej branży

W szczególności dotyczy to prowadzenia nadzoru nad produktem wstrzymanym lub wycofanym z obrotu z różnych powodów. W określonych przypadkach może dochodzić do sytuacji, w której partia towaru zostaje wstrzymana i musi zostać odebrana z rynku, a czasem, po otrzymaniu odpowiedniej decyzji administracyjnej, może być do obrotu wprowadzona ponownie. Ważnym zadaniem dystrybutora jest nadzór nad terminami przydatności produktów – oczywiście dotyczy to wszystkich kolejnych etapów dystrybucji. Trudno wyobrazić sobie by przeterminowane farmaceutyki trafiały na rynek.

Branża farmaceutyczna uznawana jest za jeden z najbardziej innowacyjnych sektorów gospodarki. Z analiz prowadzonych przez PwC wynika, że na polskim rynku działa ok. 450 firm farmaceutycznych, z czego ponad 60 to przedsiębiorstwa innowacyjne. W 2010 r. firmy farmaceutyczne uznawane za innowacyjne dostarczyły na polski rynek produkty o wartości 9,4 mld zł – ponad połowę wartości całego rynku leków na receptę i leków szpitalnych. Firmy innowacyjne produkują 70% leków stosowanych w szpitalach i 55% leków dostarczanych do aptek, choć należy pamiętać, że wartościowo wciąż ponad dwie trzecie leków pochodzi z importu – tak wynika z danych zebranych przez PwC. Nic dziwnego, że tak innowacyjna branża również w obszarze współpracy z dostawcami, odbiorcami czy usługodawcami logistycznymi chętnie stawia na nowe rozwiązania techniczne i organizacyjne.

W oczekiwaniu na zmiany

Według Małgorzaty Wiśniewskiej, pełniącej w Damco funkcję Administration Supervisor, rok 2012 dla logistyki branży farmaceutycznej był rokiem przygotowań do zmiany dyrektywy PE i rady 2011/62/EC z dnia 8.06.2011. Operatorzy logistyczni, chcąc sprostać nowym, ostrzejszym wymaganiom branży, musieli przeprowadzić szereg zmian systemowych i operacyjnych, a także przygotować wachlarz nowych procedur, które pozwolą zachować wymagane standardy. W ubiegłym roku miało miejsce kilka poważnych przetargów na obsługę logistyczną dużych firm farmaceutycznych. Branża ta otworzyła się na innowacyjne rozwiązania w obsłudze logistycznej, stąd z inicjatywy Damco Poland Sp. z o.o. powstał nowy produkt – hurtownie modułowe obsługujące małe i średnie podmioty. Mogliśmy także zaobserwować nasiloną walkę konkurencyjną między dwoma największymi siatkami dystrybucyjnymi dostarczającymi usługi transportu w kontrolowanej temperaturze.



W logistyce branży farmaceutycznej nie ma miejsca na pomyłki. Dotyczy to zarówno zadań z zakresu kompletacji czy realizacji wysyłek. Każdy błąd oznaczać może zagrożenie zdrowia i życia ludzkiego.

farmaceutyczną pozwolił na szybkie i efektywne zarządzanie stockiem – na poziomie partii ładunku, konkretnych asortymentów czy pojedynczych jednostek towaru. Magazyny dedykowane branży farmaceutycznej spełniać muszą więcej wymagań niż klasyczne obiekty magazynowe, a szereg procedur dotyczy warunków przechowywania, zapewnienia odpowiedniego poziomu czystości i zabezpieczenia przed czynnikami zewnętrznymi, czy też podziału magazynu na strefy.

Najważniejsza jest jakość

Branża farmaceutyczna to jeden z tych klientów operatorów logistycznych, którzy nie tolerują kompromisów. Tu wszystko musi być najwyższej jakości, stawka jest bowiem niezwykle wysoka. Łańcuchy dostaw w tej branży ulegają ciągłym przekształceniom, dopasowując się do zmieniających warunków otoczenia, zmian w prawie czy korzystając z nowych możliwości technicznych. Nieustanny rozwój oznacza m.in. zainteresowanie innowacjami na szeroką skalę – od systemów automatycznego gromadzenia podstawowych danych (np. rejestracji temperatur), aż po systemy pełnej automatyzacji zadań z zakresu magazynowania.

doskonale bowiem sprawdza się hasło, że o jakości całego procesu logistycznego decyduje jakość jego najsłabszego ogniwa. Nadzór nad prawidłowym przebiegiem procesów realizowany jest na bieżąco przez zatrudnionych w tym celu specjalistów. Firmy logistyczne także własnymi siłami prowadzą bieżący nadzór nad realizacją zadań i procesów. Dotyczy to chociażby bieżącej kontroli nad realizowanymi transportami (w szczególności w zakresie utrzymywania stałej temperatury przewozu), ale i w magazynie. Dodatkowe wymagania, związane z koniecznością utrzymania temperatury bez względu na zaistniałe okoliczności, dotyczą konieczności wyposażenia środków transportu i magazynów w systemy kontroli temperatury, systemy alarmowe czy awaryjne źródła zasilania, pozwalające utrzymać wymaganą temperaturę ładunku także wówczas, gdy zawiedzie podstawowe źródło zasilania instalacji chłodzących.

Zwroty i innowacje

Branża farmaceutyczna poświęca wiele uwagi logistyce zwrotów. W wielu sektorach gospodarki ta strona przepływów realizowana jest „przy okazji”, w wypadku branży farmaceutycznej zwroty traktowane są tak samo poważnie jak realizacja dostaw.

W 2012 r. branża farmaceutyczna także wykazała znaczny wzrost rozwoju współpracy z sieciami handlowymi.

Obecny okres jest czasem niepewności wynikającej z nadchodzących zmian legislacyjnych. Zmiany dyrektywy zmuszą operatorów logistycznych do zaostrożenia wymogów bezpieczeństwa, pojawi się obowiązek wdrożenia systemu zapewnienia jakości. Nie wiem jaki będzie okres dostosowawczy, jak wiele zmian trzeba będzie wprowadzić w systemach w ramach nowych wymogów, a także jakie koszty poniesie za sobą chociażby obowiązkowa walidacja systemów komputerowych czy mapowanie pomieszczeń magazynowych. Podmioty odpowiedzialne, hurtownie produkcyjne, w pierwszej kolejności będą wymagały od operatorów logistycznych certyfikatów GDP, których posiadanie będzie obowiązkowe – mówi Małgorzata Wiśniewska. Także producenci odczuwają obecnie bojaźń związaną ze zmianą sposobu sprzedaży, a wynikającą z list refundacyjnych pojawiających się z większą częstotliwością, a wpływających na zmiany w portfolio sprzedaży naszych klientów. Ta niepewność wpływa z kolei na niestabil-

ność stoku. W 2013 r. ma również powstać nowy podmiot posiadający zezwolenie na prowadzenie działalności związanej z obrotem produktami leczniczymi i będzie to pośrednik w obrocie produktami leczniczymi – dodaje.

Z optymizmem spojrzeć w przyszłość?

Co czeka nas w rozpoczynającym się właśnie roku? Na to pytanie odpowiada Paweł Janicki, dyrektor ds. kluczowych klientów w FM Logistic Polska. „Jako operator logistyczny i jeden z liderów obsługujących sektor farmaceutyczny FM Logistic przewiduje, że w roku 2013 możemy spodziewać się kontynuacji trendu outsourcingu usług dla branży farmaceutycznej. Sama Polska, jako jeden z największych rynków w Europie Centralnej, będzie postrzegana jako doskonałe miejsce tworzenia magazynów i regionalnych centrów dystrybucyjnych. Kolejnym trendem jaki będzie można zaobserwować, to rozwój dystrybucji bezpośredniej oraz dywersyfikacja kanałów sprzedaży i skoncentrowanie się działów handlowych koncernów farmaceutycznych

na bezpośrednim kontakcie z odbiorcą ich towarów, a więc z apteką czy szpitalem”. Według Pawła Janickiego dla operatora logistycznego model DTP (ang. Direct to Pharmacy) będzie również wyzwaniem, gdyż tylko najlepsze i najbardziej dynamiczne firmy będą mogły zaproponować taki produkt, z uwagi na to, że jego wdrożenie jest bardzo kosztowne i wymagające z punktu widzenia jakościowego i operacyjnego. Rok 2013 powinien przynieść aktualizację Ustawy Prawo Farmaceutyczne oraz wprowadzić nowe wytyczne, co do Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (GDP). Nowe prawo niewątpliwie będzie miało wpływ na cały sektor: producentów, hurtownie, apteki i operatorów logistycznych. Z całą pewnością podwyższy ono standardy obsługi całej branży z punktu widzenia jakościowego i operacyjnego. Nowością, jaką będzie można zaobserwować, będzie konieczność dostosowania się producentów API (Active Pharmaceutical Ingredients) do wymogów dobrej praktyki dystrybucyjnej i wprowadzenie tzw. „pośrednika” w obrocie produktami leczniczymi. ◀

Marcin Jurczak



Niezawodne. Łatwe w użyciu. Przystępne cenowo.



Skontaktuj się z nami:
tel.: +48 22 528 69 19
poland@qualcomm.com
Dowiedz się więcej:
qualcommtelematics.eu/pl

QUALCOMM

Wydajniejsze
zarządzanie
flotą

Logistykę oddać w dobre ręce

Operatorem logistycznym specjalizującym się w obsłudze branży farmaceutycznej jest FM Logistic. Jedną z firm współpracujących od kilku lat z FM Logistic jest Genexo sp. z o.o., polski wytwórca leków, suplementów diety oraz wyrobów medycznych. Zgodnie z umową FM Logistic zapewnia Genexo kompleksowe usługi magazynowania w dostosowanym do tego typu magazynie w Błoniu koło Warszawy.

Współpracę podjęto w październiku 2010 r., wcześniej obsługą logistyczną swoich odbiorców Genexo zajmowało się samodzielnie, korzystając z pomocy hurtowni farmaceutycznej pełniącej rolę zewnętrznego operatora logistycznego.

O historii tej współpracy obu firm, o spojrzeniu na logistykę oraz o samym outsourcingu usług logistycznych, na konferencji poświęconej logistyce i dystrybucji produktów leczniczych, a zorganizowanej przez w październiku 2012 r. przez firmę „Moivda Conferences”, mówili: dyrektor ds. rozwoju FM Logistic Paweł Janicki i dyrektor generalny Genexo Marcin Domzalski.

- Kiedy 15 lat temu rozpoczynałem karierę zawodową w branży farmaceutycznej, logistyka była postrzegana jako dział serwisowy, wspomagający inne struktury firmy. Dopiero po latach zaczęto traktować ją jako dział interdyscyplinarny, będący ważną strukturą powiązaną ze sprzedażą, marketingiem oraz rejestracją produktów. Dziś wiemy, że logistyka jest kluczowym elementem organizacji, silnie związanym z strukturami sprzedaży, zapewniającym,

że produkty są dostępne w odpowiednim miejscu, w odpowiednim czasie. Nie wyobrażam sobie planowania działań sprzedażowych czy marketingowych bez dogłębnej analizy sytuacji logistycznej dla promowanych produktów – tłumaczył na konferencji Marcin Domzalski.

Kiedy podjąć decyzję

- W pewnym momencie dostrześliśmy pierwsze oznaki, które z perspektywy czasu można nazwać „niewydolnością logistyczną” firmy – wzrastającą ilość reklamacji w zakresie kompletacji zamówień, opóźnienia w realizacji zleceń, czy wydłużający się czas oczekiwania firm transportowych na odbiór towaru. Problemy wynikały z ograniczeń w ilości miejsc paletowych, które były do naszej dyspozycji, jak również wydolności organizacyjnej ówczesnego operatora. Zdaliśmy sobie sprawę, że powyższe problemy mogą wpływać na dostępność naszych produktów na rynku, co w przypadku firm farmaceutycznych jest sprawą najwyższej wagi, bo przecież dostarczamy pacjentom leki i wyroby medyczne, od których zależy ich życie i zdrowie. Taka sytuacja wymagała

szybkiej analizy i poprawy, co było inspiracją do rozpoczęcia projektu mającego na celu zmianę modelu dystrybucji. Celem projektu było m.in. pozyskanie nowego operatora logistycznego, który kompleksowo przejmie na siebie całość zagadnień związanych z obsługą logistyczną naszej firmy – kontynuował Marcin Domzalski. Przed rozpoczęciem rozmów z operatorami logistycznymi, mającymi doświadczenie w dystrybucji produktów leczniczych, Genexo określiło strategię rozwoju logistyki firmy na najbliższe lata oraz ustaliło jasne i precyzyjne oczekiwania wobec nowego dostawcy usług. - Przyjęliśmy założenie, że na tym etapie rozwoju nie budujemy magazynu, tylko szukamy firmy, która zapewni pełną obsługę logistyczną. Spotkaliśmy się z kilkoma operatorami logistycznymi, w tym z FM Logistic, który od początku wzbudził nasze zaufanie i zainteresowanie – mówił dyrektor Genexo.

Decyzja o podjęciu outsourcingu usług logistycznych jest kluczowa jeśli chodzi o strategię działania firmy, gdyż zlecając je operatorowi producent leków może się skupić na swojej działalności podstawowej, czyli produkcji, sprzedaży,

marketingu oraz koncentrować się na doskonaleniu jakości oferowanych produktów i poszukiwaniu innowacyjnych rozwiązań umożliwiających rozwój firmy. – *A sprostać konkurencji mogą tylko produkty doskonałe (...) dostępne tam, gdzie klient tego oczekuje, w dogodnym dlań czasie i cenie* – za Martinem Christopherem powtarzał Paweł Janicki. – *Warto wtedy skorzystać z zasobów zewnętrznych, czyli outsourcingu, bo to umożliwi koncentrację na zasadniczych celach firmy, a tym samym ułatwia zdobycie przewagi konkurencyjnej na rynku* – dodał.

Nim jednak podejmie się decyzję o outsourcingu obsługi logistycznej, trzeba sobie odpowiedzieć na kilka pytań. Jako podstawowe Marcin Domzalski wymienił:

- ▶ Czy mogę powierzyć obsługę logistyczną zewnętrznemu operatorowi?
- ▶ Czy jakość usług świadczonych przez firmę zewnętrzną będzie taka jakiej oczekuję lub wyższa?
- ▶ Czy koszty logistyczne na początku będą przynajmniej porównywalne, a w krótkim czasie niższe od ponoszonych obecnie?
- ▶ Czy wiem jak wykorzystać potencjał pracowników logistyki, którzy nie będą związani z nowymi procesami logistycznymi?
- ▶ Czy jestem w stanie kontrolować procesy po przejściu obsługi logistycznej przez firmę zewnętrzną?
- ▶ Co zrobię z infrastrukturą logistyczną, sprzętem i programami informatycznymi, które pozostaną po powierzeniu obsługi firmie zewnętrznej?

Kluczowymi jednak są pytania:

- ▶ Czy jestem mentalnie przygotowany do tych zmian? Czy jestem gotowy na powierzenie towaru, kontaktu z naszym klientem, naszego doświadczenia i produktów zewnętrznemu podmiotowi?

Dopiero po otrzymaniu pozytywnych odpowiedzi można podjąć decyzję o spotkaniu z firmą świadczącą outsourcing.

Dlaczego FM Logistic

Na rynku polskim jest niewielu operatorów zajmujących się obsługą branży farmaceutycznej. Powodem jest to, że jest to branża wyjątkowo wymagająca – należy zapewnić odpowiednie procedury i infrastrukturę, wykazać się doświadczeniem i znajomością przepisów Prawa Farmaceutycznego, Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej oraz Dobrej Praktyki Wytwarzania. A FM Logistic to operator logistyczny o międzynarodowym zasięgu, który nie tylko posiada

wykwalifikowaną, doświadczoną kadrę, która współpracuje z wieloma firmami farmaceutycznymi, ma odpowiednie pozwolenia i certyfikaty wymagane przy obsłudze firm farmaceutycznych, ale także buduje własne, kosztowne magazyny, które spełniają wymogi bezpieczeństwa.

kosztów administracyjnych i technicznych, kosztów utrzymania i prowadzenia magazynu, zakupu licencji i systemów IT, jak również stałych kosztów zasobów ludzkich i tzw. „back-office”. Podstawową korzyścią była jednak możliwość skupienia się na podstawowej działalności Genexo, jaką



Na rynku polskim jest niewielu operatorów zajmujących się obsługą branży farmaceutycznej. Powodem jest to, że jest to branża wyjątkowo wymagająca – należy zapewnić odpowiednie procedury i infrastrukturę, wykazać się doświadczeniem i znajomością przepisów.

– *Doświadczenie czerpiemy też z innych, obsługiwanych przez nas branż, posiadamy autorski program informatyczny stworzony pod potrzeby firm farmaceutycznych oraz własny system zarządzania, co czyni nas na tyle elastycznym operatorem, że w okresie szczytów aktywności w branży potrafimy sprostać obsłudze logistycznej spełniając przy tym wymagania klienta i wymagania w odniesieniu do terminowości. Dzięki tym atutom Genexo wybierając operatora zdecydowało się na podpisanie kontraktu z nami* – tłumaczył Paweł Janicki.

Powierzenie przez Genexo obsługi logistycznej FM Logistic sprawiło, że bardzo szybko nastąpiła optymalizacja kosztów działań logistycznych. Outsourcing usług logistycznych to natychmiastowa redukcja

jest produkcja i sprzedaż leków, suplementów diety i wyrobów medycznych oraz na szukaniu innowacyjnych rozwiązań rynkowych czy nowych produktów. Kolejne lata współpracy pomiędzy Genexo i FM Logistic potwierdzają, że starannie przygotowany proces zmiany modelu logistycznego producenta może być początkiem długoterminowych relacji handlowych pomiędzy firmami, jak również inspiracją do poszukiwania kolejnych rozwiązań w zakresie szeroko rozumianej logistyki czy wyspecjalizowanych procesów związanych m.in. z usługami pakowania zestawów produktowych czy dystrybucji materiałów promocyjnych i reklamowych. ◀

Elżbieta Haber

KNAUF * MERGEFORMAT

KNAUF Trans Polska Sp. z o.o.

- operator logistyczny przedsiębiorstw Grupy KNAUF w Polsce

ZAPRASZA

wszystkie podmioty zainteresowane nawiązaniem współpracy w zakresie świadczenia usług transportowych. Wszelkie niezbędne informacje pomocne w przygotowaniu oferty znajdziecie Państwo na www.e.knauf.pl/logistyka/oferty/

Oferty należy składać w terminie od dnia 07/01/2013 do dnia 21/01/2013

Branża farmaceutyczna wyzwaniem dla operatora

Coraz więcej operatorów logistycznych decyduje się na obsługę branży farmaceutycznej, rozbudowując port folio usług o składy konsygnacyjne, hurtownie oraz wytwórnie farmaceutyczne. Inaczej jest w wypadku szpitali – tu tego typu obsługa prawie wcale nie istnieje. Wynika to głównie z braku zainteresowania nią ze strony usługobiorców.

Szpital, jako jednostki państwowe (zarówno w przeszłości jak i obecnie po licznych przeobrażeniach), dysponują własnym zapleczem administracyjnym i zakupowym, przez co outsourcing logistyczny nie stanowi dla nich obszaru zainteresowania.

W wypadku obsługi logistycznej firm farmaceutycznych sytuacja wygląda całkiem inaczej, choć dla operatora logistycznego jest to branża bardzo wymagająca. Już same przepisy Prawa Farmaceutycznego nakładają na wszystkie ogniwa łańcucha dostaw wiele obowiązków, którym należy sprostać, tak aby produkt finalny, przeznaczony dla ludzi, a często ratujący ich życie, był w 100% zgodny z założeniami producenta i spełniał wszystkie wymogi prawne. Dostosowując się do zmian legislacyjnych należy jednak pamiętać o zachowaniu akceptowalnego poziomu kosztów, co stanowi nie lada wyzwanie dla operatora logistycznego. Mówiąc o kosztach warto wspomnieć, że logistyka branży farmaceutycznej z roku na rok wkracza w nowe obszary technologiczne, które jeszcze niedawno nie były powszechnie eksplorowane. A specyfika obsługi tej branży wymusza od operatora uzyskanie znacznie większych norm jakościowych, przy jednoczesnym przyspieszeniu i usprawnieniu procesów logistycznych. Aby móc skompletować towar do tego samego odbiorcy tego samego dnia, wymagana jest jak największa automatyzacja.

Spełnić szereg specyficznych wymogów

Bezsprzecznie usługi oferowane przez operatora logistycznego muszą być zgodne z Ustawą Prawo Farmaceutyczne oraz Dobrą Praktyką Dystrybucyjną, a wymogi są uzależnione od tego, na jakie port folio usług decyduje się operator logistyczny. Ważnym elementem jest posiadanie przez

niego systemu zarządzania jakością, który obejmuje strukturę organizacyjną, procedury i procesy, a także zasoby. System ten powinien być w pełni udokumentowany, a jego skuteczność monitorowana. W wypadku usług magazynowych wymagane jest posiadanie zezwolenia na prowadzenie hurtowni farmaceutycznej bądź składu konsygnacyjnego. Operator logistyczny musi spełniać odpowiednie wymagania sanitarne, BHP i P.poż, konieczne jest aby zabezpieczył składowany towar przed szkodnikami instalując system deratyzacyjny. Powinien też posiadać system zabezpieczający przed wahaniami temperatury i przed kradzieżą, monitoring temperatury i wilgotności, monitoring i zabezpieczenia ograniczające dostęp osobom nieupoważnionym oraz wiele innych wymogów, które zapewnią jakość i bezpieczeństwo towaru.

W wypadku transportu także pojawiają się wymagania sanitarne i wymogi bezpieczeństwa. W związku z tym, że transport musi odbywać się w kontrolowanej temperaturze, należy zapewnić monitoring temperatury i udokumentować zachowanie wymaganych warunków w jakich towar był przewożony. Wszystkie działania operatora logistycznego, w wypadku każdej usługi, sprowadzają się do spełnienia wymaganych norm, a tym samym utrzymania odpowiedniej jakości produktu końcowego poprzez system zachowania jakości, a także liczne procedury dla każdego ogniwa łańcucha dostaw.

Współpraca z branżą farmaceutyczną jest także nacechowana wysokim poziomem indywidualnych oczekiwań w stosunku do procesów, które muszą spełniać nie tylko specyficzne wymogi Prawa Farmaceutycznego i Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Codzienna współpraca z klientami z tej branży pokazuje, że większość z dużych podmiotów ma własne regulacje, których poziom jest znacznie wyższy



Małgorzata Wiśniewska
Administration Supervisor Damco

niż wymaga tego polskie prawodawstwo. Same produkty powodują, że przy ich obsłudze należy wykonać dodatkowe operacje. Są to na tyle specyficzne wymogi, że trudno zarządzać nimi w sposób zautomatyzowany w systemie WMS.

Procedury więcej, niż szczegółowe

Procedury obowiązujące operatora logistycznego muszą gwarantować spełnienie wszelkich wymogów prawa farmaceutycznego, norm jakościowych, BHP i sanitarnych. Każdy obszar działalności musi być objęty odpowiednimi procedurami, a ich głównymi zasadami powinny być: kontrola każdego etapu procesu, monitorowanie, nadzór i kontrola, a także zabezpieczenie dokumentacji dla wszelkich organów dokonujących kontroli. Dokumentacja musi być łatwo dostępna, napisana w sposób przejrzysty i zrozumiały dla pracowników, a procedury cyklicznie weryfikowane i dostosowywane do zmian w organizacji czy zmian operacyjnych. Poza standardowymi operacjami muszą one określać zasady postępowania w przypadku nagłych zdarzeń, mogących spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa towaru klienta.

Zakres usług świadczonych przez operatora logistycznego jest uzależniony od potrzeb klienta, specyfiki towaru oraz możliwości operacyjnych i infrastruktury firmy logistycznej. Operatorzy logistyczni są w stanie zapewnić pełną obsługę łańcucha dostaw, począwszy od wytwarzania,

poprzez przepakowanie, magazynowanie, kończąc na dystrybucji do ostatecznych odbiorców. Elastyczny operator, posiadający odpowiednie zaplecze, jest w stanie świadczyć dla farmacji szeroki zakres usług, nierzadko obejmujący specyficzne potrzeby klienta, pamiętając oczywiście o zachowaniu wszelkich wymogów Prawa Farmaceutycznego, Dobrej Praktyki Wytwarzania oraz Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej.

Korzyść dla małych i średnich

Outsourcing jest idealny dla małych i średnich firm. Największą redukcję kosztów odnotowują firmy dysponujące wolumenem od 1000 do 3000 palet na stoku. Przy tej wielkości projektów niezbędne są własne zasoby ludzkie i sprzętowe, które często nie są wykorzystywane w 100%. Z drugiej strony, projekty o takiej wielkości są atrakcyjne dla operatorów, co powoduje, że są oni w stanie zaoferować atrakcyjne stawki za usługi oraz dość dużą elastyczność w realizacji potrzeb klienta. Bezspornymi korzyściami płynącymi z outsourcingu jest optymalizacja niewykorzystanych zasobów ludzkich i sprzętowych.

W wypadku operatora logistycznego istnieje możliwość zagospodarowania przestrzeni, wózków oraz zasobów ludzkich do kilku projektów, a tym samym uzyskania maksymalnej użycia. Inną, rzadziej dostrzeganą zaletą outsourcingu, jest minimalizacja kosztów back-office. Przy budowaniu własnego pionu logistyki w znaczący sposób wzrasta zapotrzebowanie na usługi takich działów jak IT, HR, księgowość. Wszystkie, w miarę rozrastania się działu logistyki, potrzebują dodatkowego wsparcia, które najczęściej powoduje wzrost zatrudnienia.

Wybrać odpowiedniego partnera

Niezależnie od tego czy logistykę realizujemy swoimi zasobami, korzystamy z dystrybutora, czy też powierzamy ją operatorowi logistycznemu, musimy pamiętać, że spełnienie norm i zaleceń musi kosztować. Ale pieniądze to nie wszystko. Błąd procesowy może mieć znaczący wpływ na wizerunek firmy i jej sprzedaż, dlatego też ważny jest wybór sprawdzonego partnera, który gwarantuje niezawodność i powtarzalność swoich procesów.

Wszyscy wiemy jak bolesna jest nauka na własnych błędach i jak wiele czasu pochłania. Przy obecnej rynkowej konkurencji, która stara się wykorzystać każde, choćby najmniejsze potknięcie przeciwnika, nie ma czasu na eksperymentowanie i naukę. O wyborze odpowiedniego operatora logistycznego może zdecydować doświadczenie mierzone chociażby liczbą pozytywnie zakończonych audytów przeprowadzonych przez odpowiednie organy. Ważne jest też zapewnienie przez operatora pełnego charakteru usług, począwszy od samego transportu, poprzez transport w kontrolowanej temperaturze i magazynowanie, kończąc na przykład na wytwórni farmaceutycznej. Firmy farmaceutyczne nierzadko posiadają branż weterynaryjny, więc warto korzystać z usług operatorów logistycznych posiadających doświadczenie w tej dziedzinie. Istotne jest także innowacyjne podejście operatora i umiejętność dostosowania się do potrzeb rynku, elastyczność i możliwość dostarczenia rozwiązań nie tylko dla dużych podmiotów, ale także dla średnich i małych klientów. ◀

Małgorzata Wiśniewska
Administration Supervisor Damco

MOVIDA CONFERENCES

MAGAZYN OPTYMALNY 2013

strategia, zarządzanie, optymalizacja procesów, minimalizacja kosztów, wykorzystanie zasobów

14-15 lutego 2013 r.

Forum MASTERCLASS
– praktycy dla praktyków | liczne case studies i dyskusje

natura Zwiedzanie Centrum Dystrybucyjnego POLBITA (Drogerie Natura), mieszczącego się w Błoniach pod Warszawą, stanowiącego bardzo interesujący przykład rozwiązań, ze względu zarówno na zastosowane różnorodne systemy magazynowania, wysoką rotację towaru i bardzo krótki, przy zachowaniu wysokiej jakości, czas gwarantowanych dostaw, jak i na bardzo wysoko oceniany (odznaczony II nagrodą „Złoty Bit” za najlepszy w zakresie zastosowania informatyki w logistyce) system informatyczny.

Konferencja Magazyn Optymalny to Masterclass – spotkanie praktyków – format obejmujący konferencje, gdzie wykładcami i odbiorcami są praktycy, a jednym z ważnych elementów meritum jest stworzenie dogodnego forum do dyskusji i wymiany doświadczeń. Dla nas najważniejsze są dwa ich aspekty – pierwszy, że uczestnicy do nas wracają na kolejne spotkania z cyklu doceniając ich formułę i jakość, drugi zaś – że nawet wiodące pod względem jakości i doświadczeń Firmy potwierdziły, że po udziale w spotkaniu wprowadziły pewne prezentowane rozwiązania do swojej praktyki.

CASE STUDIES **NOWE ROZWIĄZANIA PODNOSZĄCE SPRAWNOŚĆ FUNKCJONOWANIA MAGAZYNU** **PRAKTYKI DLA PRAKTYKÓW** **SPRAWDZONE ROZWIĄZANIA** **ELIMINACJA WĄSKICH GARDEŁ**

ANALIZA DOŚWIADCZEŃ **PRZYKŁADY OPTYMALIZACJI**

Patroni medialni: **logisys** **BLOKISTYKA**

MOVIDA Conferences Izabella Kiriczok i Wspólnicy sp. z o.o.
ul. Niemcewicza 7/9 lok. 16, 02-012 Warszawa
+48 22 626 02 62, +48 22 626 81 38
sekretariat@movida.com.pl www.movida.com.pl

TSLbiznes **Top Logistyk**

Przede wszystkim bezpiecznie

Farmacja to jedna z bardziej wymagających branż w stosunku do operatorów logistycznych. Jej obsługa wymaga przestrzegania restrykcyjnych wymogów, przede wszystkim ze względu na specyfikę produktów. Wymaga też odpowiednich umiejętności, wiedzy i zaplecza technicznego. Z jakimi problemami musi zmierzyć się operator obsługujący tę branżę, mówi Jarosław Mazur, dyrektor ds. rozwoju, Poltraf Sp.z o.o.

Dlaczego tak mało operatorów logistycznych decyduje się na obsługę branży farmaceutycznej i szpitali?

W wypadku obsługi branży farmaceutycznej przez operatorów logistycznych, należy analizować pełne spektrum działań związanych z logistyką farmaceutyczną (farmalogistyką). W pytaniu został wyodrębniony rynek szpitalny, jednak sądzę, że ze względu na specyfikę, z całego obszaru działań operatorów logistycznych w zakresie obsługi rynku farmaceutycznego, należy wyodrębnić przede wszystkim magazynowanie i dystrybucję. Pytanie powinno zatem brzmieć: dlaczego tak mało operatorów decyduje się na obsługę dystrybucji dla branży farmaceutycznej? A dlaczego dystrybucji? Bo w wypadku magazynowania praktycznie każdy większy operator logistyczny współpracuje z firmami farmaceutycznymi

szpitalnego, jak i aptecznego (apteki otwarte). Hurtownie farmaceutyczne posiadają odpowiednie zaplecze techniczne i organizacyjne, aby wszystkie działania związane z dystrybucją wykonywać zgodnie z przepisami Prawa Farmaceutycznego i zapisami DPD (Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej).

Drugim powodem, który wpływa na poziom zainteresowania ze strony operatorów logistycznych świadczeniem usług dystrybucji dla firm farmaceutycznych, są restrykcyjne uregulowania prawne i niełatwa kwestia zagwarantowania bezpieczeństwa produktu leczniczego podczas transportu i przeładunku. Jeśli operator logistyczny ma dystrybuować środki lecznicze zgodnie z prawem i zadbać o zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, musi stosować podobne rozwiązania organizacyjno-techniczne jak producent. Używane podczas dystrybucji obiekty ma-



Jarosław Mazur,
dyrektor ds. rozwoju i administracji
majątkiem, Poltraf Wrocław

dystrybucyjnego dla branży farmaceutycznej i skutecznie, jak dotąd, zniechęcają „dużych graczy” działających na rynku logistycznym do spróbowania swych sił w tym segmencie rynku.

W wypadku magazynowania praktycznie każdy większy operator logistyczny współpracuje z firmami farmaceutycznymi (Damco, Fiege, FM Logistic, Kuhne+Nagel) i posiada odpowiednie rozwiązania i wiedzę, aby realizować właściwie zlecone usługi. Zupełnie inna jest sytuacja w przypadku dystrybucji.

(Damco, Fiege, FM Logistic, Kuhne+Nagel) i posiada odpowiednie rozwiązania i wiedzę, aby realizować właściwie zlecone usługi. Zupełnie inna jest sytuacja w przypadku dystrybucji.

Dlaczego?

Powodów jest kilka. Pierwszym, uwarunkowanym historycznie, jest obowiązujący od wielu lat na polskim rynku farmaceutycznym model dystrybucji określany jako tradycyjny. W modelu tym za magazynowanie odpowiada producent lub operator logistyczny, natomiast organizowaniem dystrybucji zajmują się hurtownie farmaceutyczne, zarówno w wypadku obsługi rynku

gazynowe (składy konsygnacyjne, komory przeładunkowe) i środki transportu muszą spełnić wymogi DPD i realizować zalecenia WIF (Wojewódzkich Inspektoratów Farmaceutycznych). Wszelkie urządzenia techniczne, systemy IT i procesy muszą być zwalidowane. Wszystkie działania w obszarze dystrybucji leków muszą być regulowane poprzez stosowanie SOP (Standardowych Procedur Operacyjnych), opracowanych przez wewnętrzny Dział Zapewnienia Jakości w oparciu o przepisy Prawa Farmaceutycznego i DPD. Stosowane rozwiązania muszą gwarantować pełną identyfikację produktów i ich pełne bezpieczeństwo.

Wymagania te wpływają znacząco na koszty związane z uruchomieniem systemu

Jakie największe wyzwania operatorom logistycznym stawia branża farmaceutyczna?

Aby spełnić wymagania w zakresie bezpiecznej dystrybucji produktów leczniczych, operator logistyczny musi zmienić swój sposób widzenia, musi zorientować się na cele, które niekoniecznie są zbieżne z dotychczasowymi. Głównym celem, jaki musi sobie wyznaczyć, jest zorientowanie na jakość procesów. Żeby było trudniej, realizując politykę jakości nie może zapomnieć o realiach ekonomicznych. Realizowana przez operatora logistycznego usługa musi opłacać się producentowi. Problem ten jest bardzo widoczny w wypadku dystrybucji w „zimnym łańcuchu”, czyli w zakresie 2-8 °C. Z jednej strony dystrybucja w takich warunkach wymaga zaawansowanych środków technicznych (kontenery chłodnicze, zabudowy specjalistyczne, systemy rejestracji oraz śledzenia warunków transportu i magazynowania, trace and tracking.). Z drugiej strony, żaden producent nie będzie skłonny zapłacić za taką usługę

kilkakrotnie więcej niż za usługę dystrybucji w temperaturze pokojowej. Konieczne jest więc stosowanie innowacyjnych (sprytnych) rozwiązań, nie zaś powielanie tych funkcjonujących na rynku.

Jakie wymogi musi spełniać operator, aby obsługiwać farmację?

Wydaje się, że pierwszoplanowym wymogiem jest orientacja na branżę farmaceutyczną. Potrzebna do obsługi tego segmentu rynku wiedza i konieczność stosowania unikatowych rozwiązań czynią go bardzo trudnym dla dużych firm logistycznych współpracujących z wieloma branżami. Drugim wymogiem jest orientacja na nowe rozwiązania – na innowacje – połączona z determinacją, aby je wprowadzać. Nie do przecenienia jest też elastyczność działania, która z jednej strony pozwala na dopasowanie oferty do specyficznych oczekiwań wielu bardzo różniących się od siebie kontrahentów, a z drugiej stanowi przewagę w stosunku do oferty dużych operatorów logistycznych. Operator taki powinien być w środowisku producentów farmaceutycznych uważany za pewnego rodzaju eksperta. Jego działania powinny wychodzić naprzeciw oczekiwaniom i potrzebom rynku. Powinien oferować rozwiązania w pewnym stopniu wyprzedzające wymagania kontrahentów.

Ale musi przestrzegać procedur...

Specjalistyczny operator logistyczny dla branży farmaceutycznej to firma realizująca swoje działania w oparciu o opracowane, wdrożone i realizowane Standardowe Procedury Operacyjne (SOP). Dodatkowo, na wypadek sytuacji awaryjnych, powinny być stosowane Procedury Awaryjne. Procedury winny być opracowane przez Dział Zapewnienia Jakości w oparciu o przepisy Prawa Farmaceutycznego I DPD. Pracownicy operatora logistycznego powinni być szkoleni i egzaminowani w zakresie znajomości procedur, które regulują działania na ich stanowiskach pracy. Procedury mają „żyć”, czyli nie wystarczy, że są opracowane i znane pracownikom, ale bezwzględnie muszą być przez nich stosowane. Każdy przypadek działania niezgodnego z procedurą musi być zarejestrowany, a Dział Zapewnienia Jakości zobowiązany jest wdrożyć rozwiązanie eliminujące zaistnienie podobnego przypadku w przyszłości.

Na ile mogą być kompleksowe usługi świadczone branży farmaceutycznej?

Firma logistyczna świadcząca usługi dla branży farmaceutycznej musi mieć

możliwość zaoferowania maksymalnie kompleksowej usługi zawierającej: zaopatrzenie magazynu, składowanie towaru, obsługę w zakresie przepakowania i etykietowania, zarządzanie numerem serii i terminem ważności, kompletację zleceń, przygotowanie towarów do wysyłki, realizację dostaw do dowolnego typu odbiorców (hurtownie, apteki otwarte, apteki szpitalne), dystrybucję bezpośrednią, dystrybucję w „zimnym łańcuchu”, wsparcie sprzedaży, obsługę wycofań i zwrotów,

poprawy elastyczności działania. Zawsze operatorowi logistycznemu płaci się za faktycznie wykonane usługi, bez konieczności ponoszenia kosztów stałych związanych z utrzymywaniem własnych magazynów czy środków transportu. A koszt dostawy towaru to koszt dystrybucji paczki lub palety, a nie koszt związany z przejechanymi przez auto dystrybucyjne kilometrami. Dla działów sprzedaży producentów farmaceutycznych nie mniej istotne będą korzyści wynikające z elastyczności systemu, w tym

Głównym celem, jaki musi sobie wyznaczyć operator, jest zorientowanie na jakość procesów. Realizując politykę jakości nie może zapomnieć o realiach ekonomicznych.

przygotowanie raportów magazynowych i dystrybucyjnych.

Pierwszorzędnym zadaniem operatora logistycznego jest dostarczenie właściwego leku do odpowiedniego odbiorcy, w oczekiwanym czasie, w warunkach gwarantujących pełne bezpieczeństwo dla pacjenta. Jedynym działaniem pozwalającym na wykonanie tego zadania jest realizowanie przyjętej w organizacji polityki jakości.

Jakie korzyści płyną z outsourcingu dla firm farmaceutycznych?

Zawsze powinniśmy robić to na czym najlepiej się znamy. Firmy farmaceutyczne wiedzą wszystko o wytwarzaniu leków i wokół tego powinny ogniskować swoje działania. Rezygnacja z własnych działów logistyki, magazynowania i transportu pozwala na przeniesienie ciężaru działań na badania

wypadku dystrybucyjnego operatora logistycznego. Dla wielu producentów, również bardzo atrakcyjna może być oferta dystrybucji bezpośredniej do odbiorcy finalnego.

Czym powinny kierować się firmy farmaceutyczne i szpitale przy wyborze operatora?

Dla firm farmaceutycznych wyznacznikiem dla wyboru konkretnego operatora logistycznego powinno być doświadczenie w zakresie obsługi branży farmaceutycznej (bezpieczeństwo procesów), kompleksowość oferty (magazynowanie, dystrybucja, wsparcie sprzedaży itp.) oraz specjalizacja operatora w zakresie obsługi branży farmaceutycznej. Bardzo często producenci popełniają błąd wiążąc się ze znanym potentatem rynku logistycznego, który dysponuje sprawdzonymi rozwiązaniami w zakresie

W modelu tradycyjnym za magazynowanie odpowiada producent lub operator logistyczny, natomiast organizowaniem dystrybucji zajmują się hurtownie farmaceutyczne, zarówno w wypadku obsługi rynku szpitalnego, jak i aptecznego (apteki otwarte).

i produkcję. Korzystanie z usług zewnętrznego operatora logistycznego pozwala na wykorzystanie efektu synergii. Należy też pamiętać, że zaawansowane systemy techniczne i IT, wykorzystywane w logistyce farmaceutycznej nie są tanie i często nawet duże firmy nie decydują się z przyczyn ekonomicznych na ich wprowadzenie, rezygnując z korzyści związanych z ich stosowaniem. Niewątpliwą zaletą płynącą ze stosowania outsourcingu jest również możliwość

magazynowania i transportu całopojazdowego, ale nie posiada systemu dystrybucji gwarantującego terminową i bezpieczną realizację dostaw (brak odpowiedniej liczby środków transportu, systemu komór przeładunkowych, możliwości śledzenia i dokumentowania warunków transportu itp.). ◀

Jarosław Mazur,
dyrektor ds. rozwoju i administracji majątkiem, Poltraf Wrocław

Pełna odpowiedzialność za dystrybucję

Jedną z firm, która specjalizuje się w obsłudze logistycznej branży farmaceutycznej jest Fiege. O specyfice, wyzwaniach, wymaganiach i zaletach outsourcingu logistycznego tej branży opowiadają Damian Dziok, menedżer ds. klientów farmaceutycznych i Wojciech Wieczorek, menedżer ds. rozwoju biznesu w Fiege Sp. z o.o.



Damian Dziok



Wojciech Wieczorek

Na obsługę branży farmaceutycznej decyduje się niewielu operatorów logistycznych. Dlaczego?

Damian Dziok: Myślę, że to pytanie mogło być aktualne kilka lat temu. Dziś, wobec szybkiego rozwoju usług logistycznych w Polsce, wybór operatorów świadczących usługi dla branży farmaceutycznej jest stosunkowo duży. W zasadzie można zaryzykować tezę, że w portfolio większości renomowanych międzynarodowych operatorów znaj-

Jaka jest specyfika tej branży i gdzie są największe wyzwania?

D.D: Cechą wyróżniającą logistykę branży farmaceutycznej jest fakt, że to rynek w początkowej fazie rozwoju. Zauważalną w Polsce tendencją jest relatywnie wolniejsze nawiązywanie przez firmy farmaceutyczne współpracy logistycznej z operatorami w porównaniu do przedstawicieli innych branż. W zachodniej Europie ten trend nie jest tak widoczny, sektor farmaceutyczny pod względem outsourcingu zachowuje się analogicz-

logistycznych i korzyściach z niego wynikających. Prawdę mówiąc, dziś operatorzy w Polsce posiadają kompetencje wdrożenia dowolnego modelu dystrybucji, oczywiście w ramach aktualnego systemu prawa, zapewniając pełne bezpieczeństwo operacji i produktów.

Co się tyczy wyzwań stojących przed branżą logistyczną, to liczę że w najbliższych latach pojawią się projekty wymagające już nie tylko standardowych funkcji magazynowych lub transportowych, ale zarządzania łańcuchem dostaw również w skali regionalnej. Aktualnie w Polsce, pomimo dobrych warunków do świadczenia usług – świetna geolokalizacja, niskie koszty pracy, coraz większe kompetencje operatorów – wciąż zauważalny jest brak regionalnych centrów dystrybucyjnych obejmujących swym zasięgiem obsługę logistyczną kilku krajów. Spotykamy je stosunkowo często w wypadku logistyki innych branż.

Innym wyzwaniem będzie rozwój kompetencji w zakresie organizacji dystrybucji bezpośredniej do aptek. Jest to proces, który już się rozpoczął i zapewne czeka nas dalszy jego rozwój, co będzie warunkowane stosownymi decyzjami samego sektora farmaceutycznego. Od operatorów będzie wymagana automatyzacja rozwiązań magazynowych oraz rozwój usług dystrybucyjnych.

Operatorzy nie mogą zapominać o rozwoju operacji VAS (usług o wartości dodanej), ponieważ klienci będą również wymagali coraz większej kompleksowości usług.

Wszystkie procedury operacyjne dokładnie definiują czynności oraz zasady postępowania w określonych sytuacjach, zgodnie z wymaganiami Prawa Farmaceutycznego. Procedury muszą być udokumentowane i wdrożone na każdym etapie działalności magazynu.

dziemy takie usługi. Ponadto, aktywność logistyczną wykazują również hurtownie farmaceutyczne, które po zeszłorocznych zmianach przepisów szukają dodatkowych źródeł dochodów poza standardowym biznesem jakim jest obrót farmaceutykami.

Co się tyczy obsługi logistycznej szpitali, ten obiecujący rynek, w Polsce dotychczas nie istnieje, wciąż pozostaje niszą do zagospodarowania.

nie jak inne branże. Różnica ta spowodowana jest kilkoma przyczynami. Przede wszystkim faktem, że w branży farmaceutycznej wielkość kosztów logistyki w relacji do obrotów jest nieco niższa niż w innych branżach, więc nie istnieje silna presja na ich redukcję, co właśnie mogą zapewnić operatorzy.

Dodatkową barierą w „przekazywaniu logistyki” jest brak świadomości kadry kierowniczej firm farmaceutycznych o możliwości outsourcingu zaawansowanych usług

Jakie wymogi musi spełniać operator, aby obsługiwać farmację?

Wojciech Wieczorek: W momencie powierzenia obsługi logistycznej farmaceutyków operatorowi logistycznemu, przekazywana jest pełna odpowiedzialność za dystrybucję na dalszym etapie łańcucha dostaw do finalnych odbiorców. Bardzo istotne jest więc zapewnienie odpowiednich warunków transportu i składowania zgodnie z wymogami prawa farmaceutycznego. Szczegółowe wytyczne opisane w Dobrej Praktyce Dystrybucyjnej określają konkretne wymagania techniczne i sanitarno-higieniczne. Daje to wysoką gwarancję jakości realizowanych usług i odpowiedni poziom zabezpieczenia produktów w magazynie. Stały nadzór i pomiar temperatury oraz wilgotności powietrza utrzymywanych w strefach składowania oraz rejestrowanie numerów serii produktów, to podstawowe zadania, które musi kontrolować system WMS operatora logistycznego.

Jak wyglądają procedury?

W.W: Wszystkie procedury operacyjne dokładnie definiują czynności oraz zasady

postępowania w określonych sytuacjach, zgodnie z wymaganiami Prawa Farmaceutycznego. Procedury muszą być udokumentowane i wdrożone na każdym etapie działalności magazynu. Dla przykładu, bardzo istotna jest kwestia kontroli numerów serii, co ma bardzo istotne znaczenie w wypadku wstrzymania lub wycofania produktów z obrotu. Ma to bezpośredni wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo odbiorców, dlatego tak ważne jest dokładne kontrolowanie przepływu towarowego w systemie magazynowym operatora. Standardowo procedura jest dokumentem opisującym osoby odpowiedzialne oraz zakres czynności przypisanych do odpowiednich stanowisk. Wszyscy pracownicy, którzy nadzorują procesy magazynowe, a także zarząd firmy, są zobligowani do zapoznania się procedurami. Dodatkowo, w ciągu roku przeprowadzane są audyty wewnętrzne i zewnętrzne, podczas których sprawdzane są poszczególne działania opisane w procedurach. Klienci Fiege również przeprowadzają własne audyty Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej w celu weryfikacji zgodności. Oprócz tego Fiege podlega stałemu nadzorowi inspekcji farmaceutycznej.

Jaki jest zakres usług, który świadczy firma dla branży farmaceutycznej? Czym się wyróżnia?

W.W: Jest to magazynowanie, kompleta-cja, dystrybucja bezpośrednia, VAS. Fiege oferuje klientom branży farmaceutycznej bardzo szeroki i kompleksowy zakres usług. Zaczynając od organizacji transportu (w tym również spedycji międzynarodowej leków), przewozu wyrobów z zakładów produkcyjnych, po magazynowanie i dystrybucję do finalnych odbiorców.

To co wyróżnia produkt magazynowy Fiege, oferowany firmom z sektora farmaceutycznego, to możliwość stworzenia odpowiedniego wariantu składowania, dopasowanego do preferowanego modelu dystrybucji danego przedsiębiorstwa. Dla przykładu, możliwe jest wydzielenie dedykowane hurtowni farmaceutycznej oraz wykorzystanie elastyczne dodatkowej powierzchni w składzie konsygnacyjnym w ramach jednego obszaru magazynowego. Oprócz tego Fiege oferuje odseparowane strefy składowania w kontrolowanych warunkach dla różnych zakresów temperatur. Dla mniejszych partii towaru dedykowane są osobne lodówki i szafy chłodnicze.

WYPRÓBUJ NAJNOWSZE MODELE AUT DOSTAWCZYCH.



od
122
PLN*

Nissan NV200

od
205
PLN*

Renault Master L4H3



od
181
PLN*

Ford Transit



AVIS

**We try
harder.**

Zapytaj o szczegóły oferty:

Tel. (22) 572 65 35 lub 601 34 34 30.

*cena netto za dzień, min. 7 dni wynajmu, limit 400km/dziennie.

Wydzielona chłodnia stworzona jest dla większych wolumenów paletowych. Wyroby podlegające ścisłej kontroli, tj. leki psychotropowe i odurzające, posiadają osobne magazyny z dodatkową kontrolą i rejestrem dostępu. Naszym klientom umożliwiamy dopasowanie warunków składowania do potrzeb i specyfiki danego wyrobu. Cały obiekt, zarówno infrastruktura zewnętrzna, jak



i strefy składowania, podlega stałemu nadzorowi ochrony i monitoringu cyfrowemu.

Jakie korzyści płyną z outsourcingu dla firm farmaceutycznych?

W.W: Firma Fiege oferuje w Polsce kompleksowe usługi logistyczne dla firm

wytwarzających bądź dystrybuujących produkty lecznicze OTC, Rx, suplementy diety i środki kontrolowane, a także inne wyroby medyczne. Jako doświadczony operator logistyczny Fiege jest neutralnym partnerem wspierającym działalność firm farmaceutycznych, nie wpływa bezpośrednio na warunki handlowe i sprzedaż leków, nie nakłada marży i nie zajmuje się poszukiwaniem nowych kanałów dystrybucji. Współpraca z Fiege pozwala wytwórcy lub podmiotowi dystrybuującemu leki w Polsce skupić się na własnej podstawowej działalności operacyjnej. Outsourcing usług logistycznych z Fiege niesie wiele korzyści, przede wszystkim pozwala na znaczne obniżenie ponoszonych stałych kosztów związanych z magazynowaniem, handlingiem i dystrybucją leków. Uzależnienie poziomu generowanych kosztów z tytułu outsourcingu usług logistycznych od faktycznie realizowanej sprzedaży (wolumenu), to podstawowa zaleta wynikająca z bezpośredniej współpracy z Fiege. Dodatkowo, wyspecjalizowany operator, posiadający wykwalifikowany personel i odpowiednie zasoby techniczne, gwarantuje wysoką jakość, wydajność i terminowość usług z zachowaniem odpowiedniej elastyczności operacyjnej, co ma szczególne znaczenie w wypadku okresów wzrostu sprzedaży

(sezonowości). Operatorowi mogą być również zlecane usługi dodatkowe, tj. przepakowanie, etykietowanie, przygotowywanie zestawów promocyjnych itp. akcje tzw. VAS (Value Added Services). A ponieważ Fiege posiada zezwolenia na prowadzenie składu konsygnacyjnego, możliwe są do wdrożenia dwa modele współpracy pomiędzy operatorem a klientem farmaceutycznym, polegające na prowadzeniu dystrybucji bezpośrednio z hurtowni farmaceutycznej lub z wykorzystaniem składu konsygnacyjnego jako miejsca magazynowania. Zintegrowanie wszystkich usług świadczonych przez jednego operatora upraszcza procesy kontroli, audytu i nadzoru poziomu świadczonych usług, przenosząc odpowiedzialność za wykonane działania na dostawcę usług. W ramach pakietu klienci Fiege otrzymują więc kompletny produkt logistyczny, charakteryzujący się gwarancją wysokiej jakości świadczonych usług.

Czym powinny kierować się firmy farmaceutyczne i szpitale przy wyborze operatora?

D.D: Jakością świadczonych usług, referencjami klientów, możliwościami rozwoju, zasobami personalnymi i infrastrukturalnymi, a na końcu ceną. ◀

Barier jest sporo

Podstawową działalnością firmy NEUCA LOGISTYKA jest świadczenie kompletu usług logistycznych dla sektora farmaceutycznego. Działalność ta obejmuje: magazynowanie, kompletację zamówień, wynajem powierzchni magazynowej, prowadzenie składu konsygnacyjnego, transport paletowy i drobnicowy w kontrolowanych warunkach, dostarczanie towaru, i to każdego dnia, nawet do 10 tys. adresów w Polsce.

Wielu operatorów logistycznych nie podejmuje się obsługi branży farmaceutycznej i szpitali z powodu uwarunkowań prawnych i konieczności spełnienia określonych warunków w całym łańcuchu dostaw. Magazyny, w których znajdują się leki, muszą posiadać stosowne zezwolenia wydawane przez Główny Inspektorat Farmaceutyczny, a warunki przechowywania i transportu podlegają monitorowaniu. Na dodatek, z dostawą do klienta aptecznego zazwyczaj należy dotrzeć do

12 godzin, czyli znacznie szybciej niż w innych branżach, a wszystkie ogniwa łańcucha dostaw muszą spełniać wymogi Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Jest też stosunkowo wiele procedur, są szczegółowe, a ich celem jest zabezpieczenie interesów współpracujących stron przy zgodności z przepisami.

Firmom farmaceutycznym polecam korzystanie z oferowanego przez NEUCA outsourcingu logistycznego, bo zawsze lepiej jest jeśli specjalistyczne usługi wykonają za nas fachowcy. Przy wyborze ope-



Rafał Szydłowski, dyrektor Departamentu Infrastruktury Magazynowej NEUCA LOGISTYKA Spółka z o.o.

ratora (dystrybutora) powinny kierować się renomą firmy, ofertą asortymentową, szerokim wachlarzem usług, oferowanymi warunkami handlowymi i jakością świadczonych usług. ◀

**Rafał Szydłowski,
dyrektor Departamentu
Infrastruktury Magazynowej
NEUCA LOGISTYKA Spółka z o.o.**

W określonych przedziałach temperatur

Odpowiednia temperatura przechowywania oraz przewozu leków to kluczowe wyzwanie dla operatora logistycznego, obsługującego klientów z sektora farmaceutycznego.

Każdy transport produktów leczniczych powinien przede wszystkim przebiegać zgodnie z wymogami przewidzianymi w przepisach Prawa Farmaceutycznego. Szczególnie istotnym zapisem tej ustawy jest fragment traktujący o transporcie produktów leczniczych i informujący, że nie mogą być transportowane jak każdy inny towar masowy.

– *Idealną sytuacją jest taka, w której przewóz leków może odbyć się bezpośrednio pomiędzy miejscem nadania a miejscem odbioru. Jeżeli wystąpi jednak konieczność przeladunku, jedynym dopuszczalnym miejscem jego dokonania, są komory hurtowni farmaceutycznej* – twierdzi Jakub Bojakowski, kierownik Farmaceutycznego Składu Konsygnacyjnego DSV Solutions. – *Wprowadzenie takiego ograniczenia ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie leków. Załadunek i transport produktów leczniczych musi się odbywać w sposób gwarantujący identyfikację zarówno każdego produktu leczniczego, jak i nadawcy oraz odbiorcy. Dodatkowo transport musi posiadać zabezpieczenia przed wzajemnym skażeniem produktów, zanieczyszczeniem, uszkodzeniem, szkodliwym działaniem wysokiej i niskiej temperatury oraz światła, wilgoci i innych niekorzystnych czynników.*

W transporcie i w magazynie

Niewłaściwe warunki przechowywania w skrajnych przypadkach mogą spowodować zmianę właściwości produktów leczniczych, czyli mogą one stać się bezwartościowe, a czasem nawet zaszkodzić pacjentom. Większość leków przechowywanych w temperaturze powyżej 25°C szybciej traci swoje właściwości. Przy takiej temperaturze wzrasta także prawdopodobieństwo rozłożenia leku do substancji działającej w zupełnie inny sposób.

– *Temperatura jest jednym z istotniejszych parametrów, na które trzeba zwracać uwagę podczas składowania i transportu produktów leczniczych. Jej kontrola jest konieczna na każdym etapie przewozu leku z taśmy produkcyjnej do*

pacjenta. Dodatkowo, w wypadku prowadzenia składu konsygnacyjnego, brak odpowiednich warunków magazynowania produktów leczniczych może doprowadzić do utraty zezwolenia na prowadzenie obrotu hurtowego lekami – tłumaczy Jakub Bojakowski.

Uwaga na substancje aktywne

Wysokie wymagania dotyczące składowania i transportu leków są spowodowane tym, że leki zawierają silne substancje aktywne i ich zawartość jest ściśle kontrolowana w celu zapewnienia stałej dawki leku podczas podania.

– *Każda substancja, już od momentu wyprodukowania, zaczyna się rozkładać, a czas w którym następuje ten proces może ulec skróceniu w momencie, kiedy warunki składowania są niekorzystne. Musimy pamiętać, że w 1 tabletkę może się znajdować np. 0,25 mg substancji aktywnej, a reszta to tylko i wyłącznie substancje pomocnicze. Przy tak małej ilości nawet niewielkie zmiany zawartości mogą być bardzo niebezpieczne w skutkach. Właśnie z tego powodu wydzielone zostały grupy leków, których składowanie musi odbywać się w określonych przedziałach temperatur* – wyjaśnia Jakub Bojakowski.

Groźne przekroczenia

Najbardziej popularne grupy leków składowane są w temperaturze 15-25 °C oraz 2-8 °C. Rola operatora logistycznego w procesie ich przechowywania oraz transportu nabiera kluczowego znaczenia, biorąc pod uwagę fakt, że przekroczenie tych zakresów może powodować poważne zagrożenie dla zdrowia.

– *Dla leków przechowywanych w temperaturze 15-25 °C przekroczenia temperatury mogą powodować nieprzewidywalność skutków ich działania. Przykładowo, nieodpowiednia temperatura może spowodować wytrącenie się substancji czynnej nawet ze „zwykłego” syropu na kaszel. W takiej sytuacji nie będziemy w stanie oszacować odpowiedniej dawki leku, ponieważ każda łyżka będzie zawierała zupełnie inną dawkę substancji czynnej.*



Jakub Bojakowski,
kierownik Farmaceutycznego Składu
Konsygnacyjnego DSV Solutions

O ile w wypadku osoby dorosłej skutki mogą być dość łagodne, to już w przypadku dziecka sytuacja staje się bardzo niebezpieczna – przestrzega Jakub Bojakowski. – *Zagrożenia rosną także wraz ze „specjalizacją” danego leku. W przypadku przewozu leków składowanych w temperaturze 2-8 °C przekroczenie temperatury nawet na pół godziny może doprowadzić do uszkodzenia produktu, a co za tym idzie poważnego zagrożenia zdrowia. Za przykład możemy podać tutaj insulinę stosowaną przez cukrzyków – w sytuacji przekroczenia temperatury nie tylko nie będzie ona spełniać swojego efektu terapeutycznego, ale także może doprowadzić do bardzo groźnych powikłań lub śmierci. Temperatura może także wpływać na wygląd leku np. rozpuścić tabletki do ssania, co w konsekwencji rodzi konieczność utylizacji całego uszkodzonego towaru* – wyjaśnia.

Przestrzeganie przez operatora logistycznego ścisłych procedur związanych z restrykcyjnymi warunkami składowania oraz przewozu leków jest podstawowym wymaganiem w przypadku obsługi firm farmaceutycznych. Świadomość konsekwencji potencjalnych zagrożeń w tym zakresie jest kluczem do profesjonalnej obsługi i owocnej współpracy pomiędzy operatorem a jego klientami. ◀

KK

Branża wysokiego ryzyka

Na rynku farmaceutycznym działa sporo firm, jednak tylko nieliczni operatorzy logistyczni decyduje się na ich obsługę. Przyczyn jest kilka, a podstawowa to taka, że wymagania branżowe są tak ogromne, że nie każdy może im sprostać. Podjęcie współpracy bez odpowiedniego przygotowania wiąże się natomiast ze zbyt dużym ryzykiem.

Firma logistyczna, która podejmuje się tak ważnego zadania jak obsługa branży farmaceutycznej, odpowiada za transport wrażliwych, często bezcennych substancji, takich jak próbki biologiczne przeznaczone do badań laboratoryjnych i klinicznych, w tym. krwi, osocza i organów. Są to także szczepionki, aparatura medyczna, odczynniki chemiczne potrzebne do badań czy wyniki badań z akademickich ośrodków naukowych. W tego typu transporcie niezwykle ważne jest bezpieczeństwo, czas i warunki przewozu, ze wskazaniem na temperaturę oraz znajomość przepisów prawnych regulujących funkcjonowanie tej branży.

Specjalne wymagania

W wypadku farmacji, z logistycznego punktu widzenia szczególnie istotne jest szybkie doręczenie przesyłki, co często uwarunkowane jest koniecznością późnego jej podjęcia i dostarczenia w najkrótszym możliwym czasie. Na dodatek, towary wrażliwe wymagają przewozu w określonej temperaturze,

którą – zwłaszcza w wypadku transportu międzynarodowego – bardzo trudno jest utrzymać, a jej wahania prowadzą do uszkodzenia przesyłki. Potrzebna jest więc pełna kontrola i przejrzystość procesu transportowego – istotna jest pro-aktywna informacja i natychmiastowa reakcja w wypadku spodziewanych opóźnień. Stały monitoring w czasie przewozu i pełną kontrolę procesu transportowego 24/7 – do czego ogromną wagę przykładają firmy farmaceutyczne – operator logistyczny może zapewnić dzięki specjalistycznym urządzeniom pomiarowym.

Obsługa branży farmaceutycznej i szpitali wymaga również rozbudowanego zaplecza logistycznego i technologicznego, w tym pro-aktywnego monitoringu procesu z możliwością natychmiastowej reakcji w wypadku opóźnień, a często dostępności do specjalistycznych opakowań, pozwalających na transport w temperaturze kontrolowanej.

W DHL Express, w wypadku stałych zleceń, konkretne procedury transportu przesyłek wrażliwych często są ustalane w czasie spotkania z klientem i dostosowane



Edwin Osiecki,
dyrektor ds. sprzedaży i marketingu
(produkty międzynarodowe)

wywane do jego potrzeb i oczekiwań. W międzynarodowej sieci, procedury transportu są wyznaczone w ramach rozwiązań branżowego DHL MEDICAL EXPRESS. Przesyłki wrażliwe nie są przez nas składowane. Ich transport odbywa się na bieżąco, a dodatkowo doręczane są w pierwszej kolejności, co oznacza, że jeśli pod dany adres jesteśmy w stanie dostarczyć przesyłkę przed godz. 9:00, to doręczamy ją w tym czasie.

Zespół profesjonalistów

Podstawową rolę przy obsłudze przesyłek wrażliwych odgrywa wyspecjalizowany zespół, który wie jak zarządzać procesem logistycznym, zna odpowiednie przepisy prawne i regulacje, dzięki czemu może służyć klientowi profesjonalnym doradztwem. Tak też jest w DHL Express. Obecnie nasi klienci mogą skorzystać z usług dwóch działów specjalnych. Pierwszy z nich, to dedykowany obsłudze branży medycznej i chemicznej Medical Desk, który składa się z dwóch sekcji – międzynarodowej i krajowej. Ten podział jest istotny ze względu na inne wymagania transportowe, istotne zwłaszcza w przypadku transportu międzynarodowego, który obejmuje 220 krajów i terytoriów zależnych na całym



Podstawową rolę przy obsłudze przesyłek wrażliwych odgrywa wyspecjalizowany zespół, który wie jak zarządzać procesem logistycznym, zna odpowiednie przepisy prawne i regulacje, dzięki czemu może służyć klientowi profesjonalnym doradztwem.

świecie. Przeszkolony zespół specjalistów zapewnia klientom pełne doradztwo w zakresie specyfikacji przesyłek i opakowań, które powinny być użyte. A klienci z tej branży oczekują wsparcia w organizacji i zarządzaniu oraz, ze względu na bezpieczeństwo, kontroli całego procesu. Dlatego do zadań Medical Desk należy ustalenie szczegółów realizacji zlecenia, sposobu i terminu odbioru oraz doręczenia przesyłki. Na każdym etapie cały proces transportowy jest ściśle monitorowany – od momentu otrzymania zlecenia, przez dostawę odpowiedniego opakowania, spakowania i doręczenia przesyłki do odbiorcy.

Drugi dział, dedykowany zadaniom specjalnym, to Dział Usług Niestandardowych, który jest niezastąpiony w wypadku pilnej aranżacji transportu. Pracuje 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Tu transport organizowany jest w najszybszym możliwym czasie i z wykorzystaniem wszystkich możliwych środków, dedykowanego kuriera i charakteru samolotu cargo. Mamy specjalną ofertę dla branży medycznej – globalne rozwiązanie branżowe DHL MEDICAL EXPRESS. Klientom zapewniamy priorytet w transporcie od nadania do

W skali globalnej monitoring przesyłek oraz działania naprawcze podejmowane są przez globalne centra kontroli Quality Control Center w Cincinnati, Lipsku, Berlinie i Singapurze. Ciekawym rozwiązaniem jest przyrząd do pomiaru temperatury w czasie transportu przesyłek wrażliwych o nazwie DHL Smart-Sensor. To stosunkowo niewielkie urządzenie pozwala na kontrolę temperatury w czasie transportu bez konieczności in-

Wyobraźmy sobie koncern farmaceutyczny, który cyklicznie wysyła próbki badawcze do laboratoriów położonych w różnych zakątkach świata. Zorganizowanie własnego systemu transportowego, z siecią połączeń lotniczych i drogowych, wiązałoby się z ogromnymi kosztami finansowymi. Co więcej, aby był efektywny wymaga aktualizacji i optymalizacji, stałego wdrażania nowych rozwiązań. Outsourcing zwalnia z konieczności budowa-

Stały monitoring w czasie przewozu i pełną kontrolę procesu transportowego 24/7 – do czego ogromną wagę przykładają firmy farmaceutyczne – operator logistyczny może zapewnić dzięki specjalistycznym urządzeniom pomiarowym.

stalacji dodatkowego oprogramowania. Zostało ono zatwierdzone przez firmy z branży farmaceutycznej i jest zgodne z EU GDP, Dobrą Praktyką Wytwarzania i Dystrybucji. Dodatkowo umożliwia tworzenie raportów dostępnych 24/7 na Global Web Portal. Co więcej, dane są archiwizowane i dostępne do 10 lat.

nia własnej sieci i zaplecza logistycznego, zatrudnienia wysoko wykwalifikowanych specjalistów, którzy będą cały proces organizować i monitorować oraz z wdrażania rozwiązań technologicznych.

Przy wyborze operatora firmy farmaceutyczne i szpitale powinny zawsze pytać o doświadczenie, procedury transportu tego typu przesyłek, o dostępność i wybór specjalistycznych opakowań do transportu w temperaturze kontrolowanej. Trzeba sprawdzić jak jest zorganizowana sieć logistyczna, czy daje możliwości monitorowania przebiegu transportu i czy operator ma opracowane procedury postępowania w sytuacjach kryzysowych, które przecież zawsze mogą się zdarzyć. Mam na myśli nie tylko klęski żywiołowe, ale na przykład pozornie drobne wydarzenie, jakim jest awaria samochodu czy brak możliwości lądowania samolotu z powodu mgły na lotnisku. Istotna jest także, zwłaszcza w wypadku pilnych czasowo czy niestandardowych zleceń, możliwość zorganizowania dedykowanego transportu drogowego czy lotniczego. Z pewnością warto zapytać, kto będzie odpowiadał za obsługę zleceń. Jeśli zlecenia będą obsługiwane przez dedykowany zespół specjalistów, a nie przypadkowych pracowników, firma będzie mieć gwarancję bezpieczeństwa i pewności transportu. Ten zespół będzie też służyć radą jeśli chodzi np. o formalności, jakie musi spełnić przesyłka w czasie transportu lotniczego czy odprawy celnej w kraju docelowym. ◀

Edwin Osiecki,
Dyrektor ds. sprzedaży i marketingu
(produkty międzynarodowe)



Powierzenie transportu doświadczonemu operatorowi logistycznemu jest dla firm farmaceutycznych wygodne, gwarantuje pewność i bezpieczeństwo. Pozwala firmie skupić się na podstawowej działalności, a to operator ma się dopasować do jej potrzeb transportowych.

doręczenia wraz z akcjami podejmowanymi w wypadku opóźnień. Dedykowany dział obsługi klienta wspiera proces zgłaszania zleceń, monitoringu i raportowania. W ramach DHL MEDICAL EXPRESS klientom oferujemy również szeroki wybór opakowań utrzymujących określoną temperaturę (w tym dostawę suchego lodu), a wszystkie spełniają wymagania IATA niezbędne przy dopuszczeniu do transportu lotniczego.

Korzyść dla firm farmaceutycznych

Powierzenie transportu doświadczonemu operatorowi logistycznemu jest dla firm farmaceutycznych wygodne, gwarantuje pewność i bezpieczeństwo. Pozwala firmie skupić się na podstawowej działalności, bo operator ma się dopasować do jej potrzeb transportowych. To także oszczędność finansowa.

Z zachowaniem najwyższych standardów

Obsługa segmentu farmaceutyczno-medycznego wymaga długoletniego doświadczenia na tym rynku i zaawansowanej, ogromnej infrastruktury. Na inwestycje w najlepszych ekspertów, szkolenia pracowników i kurierów, a także najnowocześniejsze systemy teleinformatyczne i technologiczne, czy gęstą sieć połączeń lotniczych i drogowych, mogą sobie pozwolić tylko najwięksi globalni gracze.

Transportujemy rocznie blisko milion przesyłek dla sektora farmaceutycznego, biotechnologicznego i medycznego. Wartość nadrzędną dla tych instytucji stanowi jakość usługi – często przewożony materiał biologiczny ma charakter unikatowy i w związku z tym trudną do oszacowania wartość. Z naszych usług Clinical Express korzystają laboratoria badawcze, firmy farmaceutyczne i biomedyczne, szpitale i kliniki. Clinical Express umożliwia ekspresowy transport tak różnorodnych substancji – próbek laboratoryjnych, preparatów, płynów ustrojowych, nasienia, surowicy, tkanek, gałek ocznych, kodów DNA, płynów mózgowo-rdzeniowych, krwi pępowinowej, szpiku kostnego – przy zachowaniu najwyższego priorytetu oraz wysokich standardów bezpieczeństwa.

Co roku większy rynek

Wartość globalnego rynku przesyłek zawierających materiał biologiczny szacujemy na 500 mln dol., a jej roczny wzrost na ok. 10-15%. Coraz szybciej opracowywane są nowe leki, rośnie konkurencyjność w branży. Szczególny potencjał charakteryzuje rynek

rodzimy – po integracji z UE atrakcyjność Polski dla firm zlecających badania kliniczne znacznie wzrosła. Zjawisko to dotyczy zresztą całego regionu Europy Wschodniej.

Szybki i bezpieczny przewóz próbek klinicznych, organów do transplantacji czy płynów ustrojowych możliwy jest wyłącznie w kontrolowanych temperaturach. Dla firm farmaceutycznych i prowadzących badania medyczne, to kluczowy warunek ich sukcesu. Tym specyficznym oczekiwaniom mogą sprostać nieliczne firmy transportowe. TNT Express od lat uznawane jest za specjalistę na tym rynku. Doskonale wiemy, że przesyłka organiczna jest bezcenna: niewłaściwe warunki transportu mogą zniweczyć wieloletnie wysiłki całych zespołów badawczych. Dlatego z jakości i bezpieczeństwa transportów biomedycznych uczyniliśmy naczelną wartość naszego serwisu.

Korzystny outsourcing

Firma farmaceutyczna, współpracująca z operatorem logistycznym, w większym zakresie może skoncentrować się na rozwoju własnej działalności, zyskując pewność wysokiej jakości obsługi. Korzysta bowiem



Monika Uchnast,
Medical Coordination Centre,
TNT Express

z wiedzy i doświadczenia podmiotu, dla którego transport, logistyka i magazynowanie stanowią istotę działalności. Zatrudnienie firmy transportowej zdejmując ze zleceniodawcy wiele obciążeń związanych z zarządzaniem i oznacza wyeliminowanie części środków trwałych, m.in. konieczności inwestowania w kapitałochłonną flotę i jej użytkowanie (co jest istotne zwłaszcza wobec niestabilnej sytuacji na rynku paliw).

Decyzja o outsourcingu nie może być motywowana jedynie dążeniem do minimalizacji kosztów – w przeciwnym razie wprowadzenie firmy zewnętrznej może negatywnie wpłynąć na jakość oferty zlecającego. Każde tego typu rozwiązanie powinno zatem wychodzić poza czysto kosztowy aspekt działalności. Dobrą ilustracją są właśnie przewozy specjalistyczne, gdy towary wymagają niestandardowych warunków i środków transportu, nietypowych aranżacji lub wyjątkowej szybkości przy dostarczeniu.

Dodatkowo, świadczeniodawca uwalnia klienta od uciążliwej konieczności kontaktowania się z wieloma dostawcami w celu zdobycia specjalnego wkładu umożliwiającego utrzymanie stałej temperatury, zapakowania przesyłki i jej transportu.

Aby tego typu usługi były efektywnie realizowane, należy wziąć pod uwagę kilka czynników. Do warunków koniecznych należą: doświadczenie firmy w obsłudze



Niezwykle ważne są rygorystyczne procedury bezpieczeństwa i możliwość monitorowania przesyłki na każdym etapie podróży: tak, aby klient w każdym momencie mógł sprawdzić aktualny status i lokalizację swego towaru za pomocą internetu, SMS lub WAP.

transportu dla segmentu farmaceutyczno-medycznego – w tym rygorystyczne procedury bezpieczeństwa i monitoringu, wyszkolony w tego rodzaju transportach zespół, dostępność odpowiednich opakowań i rozległa sieć połączeń.

Doświadczenie firmy przewozowej i wyszkolenie jej personelu to element kluczowy: tak wrażliwe w transporcie substancje organiczne muszą być przewożone w sposób zaplanowany i w oparciu o specyficzne dla segmentu farmaceutyczno-medycznego wymogi. W dobrych firmach kurierskich istnieją wydzielone struktury, koordynujące tego typu przewozy. Uwalniają one klientów od uciążliwej konieczności kontaktowania się z wieloma dostawcami w celu zdobycia specjalnego wkładu umożliwiającego utrzymanie stałej temperatury, zapakowania przesyłki i jej transportu. Przeszkolony personel koordynuje transport przesyłek i przez całą dobę doradza w zakresie wyboru właściwego opakowania: Rozległa sieć połączeń drogowych i lotniczych pozwala dostarczyć przesyłkę do dowolnego miejsca na świecie. Dobra firma kurierska będzie w stanie zapewnić realizację usługi przez dedykowanego kuriera, a nawet zaaranżować czarter – gdy będzie taka konieczność. Niezwykle ważne są rygorystyczne procedury bezpieczeństwa i możliwość monitorowania

personel koordynuje transport przesyłek – od przyjęcia zlecenia do doręczenia – i doradza w zakresie wyboru właściwego opakowania czy opcji serwisowej: standardowej lub specjalistycznej. Pierwsza z nich – Clinical Express Network – gwarantuje realizację usługi za pośrednictwem zintegrowanej sieci lotniczej i drogowej TNT Express. Dzięki rozwiniętej strukturze połączeń realizowanych przez firmową flotę, przesyłka dotrze do odbiorcy na terenie Europy przed upływem 24 godzin. Kolejna opcja – Clinical Express Exclusive – oferuje każdorazowe dostosowanie usługi do indywidualnych potrzeb klienta, przez całą dobę i w każdym miejscu na świecie. Jest to usługa przeznaczona dla niezwykle ważnych i pilnych przesyłek, które muszą dotrzeć do odbiorcy we wcześniejszym terminie niż 24 godziny. Opcja ta umożliwia m.in. realizację usługi przez dedykowanego kuriera.

Nim przesyłka zostanie wysłana, TNT musi się upewnić o jaki materiał chodzi i jakiego wymaga opakowania – czy ma być zapewnione głębokie zamrożenie, czy niska temperatura. Musi też ustalić, o której godzinie i w którym miejscu materiał będzie gotowy do odbioru.

Wszystkich kurierów w TNT przeszkolono w zakresie przewozu i postępowania z tego typu przesyłkami, m.in. obchodzenia

może towarzyszyć Data Logger, którego zadaniem jest mierzenie i rejestracja na bieżąco temperatury w pojemniku.

Atestowane opakowania spełniają wymogi IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych). Ich konstrukcja uzależniona jest od zawartości – np. w wypadku substancji wymagających transportu w kontrolowanej temperaturze wykorzystuje się opakowanie Medpak. Jego zewnętrzna warstwa wykonana jest ze styropianu, zaś wewnątrz znajduje się wkład chłodzący (stosowany w przewozie materiałów wymagających utrzymywania niskich temperatur) lub „suchy lód”. Medpak gwarantuje utrzymanie stałej temperatury



Zatrudnienie firmy transportowej zdejmuje ze zleceniodawcy wiele obciążeń związanych z zarządzaniem i oznacza wyeliminowanie części środków trwałych, m.in. konieczności inwestowania w kapitałochłonną flotę i jej użytkowanie.

Dobra firma kurierska będzie w stanie zapewnić realizację usługi przez dedykowanego kuriera, a nawet zaaranżować czarter – gdy będzie taka konieczność.

przesyłki na każdym etapie podróży: tak, aby klient w każdym momencie mógł sprawdzić aktualny status i lokalizację swego towaru za pomocą internetu, SMS lub WAP.

Specjalnie przeszkolony personel

TNT odbiera przesyłki bezpośrednio od nadawców w dniu i miejscu wskazanym przez klienta. Usługa realizowana jest przy zachowaniu rygorystycznych procedur bezpieczeństwa. Obok specjalistycznego przeszkolenia personelu, koordynującego przewozy, a także atestowanych opakowań, na system ten składa się monitorowanie przesyłki na każdym etapie podróży. Podobnie, jak w wypadku pozostałych usług TNT Express, klient w każdym momencie może sprawdzić aktualny status i lokalizację swego towaru (internet, SMS lub WAP).

Za obsługę przesyłek zawierających materiał biologiczny odpowiedzialna jest wydzielona struktura TNT, Medical Coordination Centre. Specjalnie przeszkolony

się z suchym lodem (dwutlenek węgla w postaci stałej). Kurierzy służą też pomocą przy wypełnianiu dokumentów przewozowych oraz sprawdzeniu kompletności dokumentacji towarzyszącej przesyłce. Dane towaru zostają natychmiast wprowadzone do systemu komputerowego, dzięki czemu przesyłka jest monitorowana już od momentu odbioru przez kuriera, aż do doręczenia.

Atestowane opakowania

Ekspresowy przewóz m.in. próbek klinicznych, organów do transplantacji, płynów ustrojowych, substancji chemicznych, zapewniają takie usługi jak Cold Chain Transport. Dzięki wykorzystaniu szerokiej sieci połączeń lotniczych i drogowych TNT Express, obejmującej 200 państw, dzięki zastosowaniu specjalnych opakowań Medpak Frozen i Medpak Thermo oraz urządzeń do pomiaru temperatury, przewożone substancje nie zmieniają składu chemicznego pod wpływem wahań temperatury. Opakowaniu

przez 72 do 140 godz. (w zależności od rodzaju wybranego opakowania).

Najczęściej używane opakowanie do przewozu próbek biologicznych to Medpak Frozen. Zawiera 8 kg suchego lodu i pozwala utrzymać temperaturę -70°C do 96 godzin. W opakowaniu znajduje się także plastikowa bezpieczna koperta oraz materiał wchłaniający wilgoć. Całość umieszczona jest w tekturowym opakowaniu w barwach TNT, na którym umieszczone są specjalne oznakowania.

Medpak Thermo zawiera odpowiednio przygotowane wkłady żelowe i służy do przewozu produktów w temperaturze dodatniej – od $+2$ do $+8$ stopni Celsjusza lub od $+10$ do $+25$ stopni Celsjusza.

Jak widać, TNT Express jest przykładem firmy, która nie tylko ma doświadczenie w obsłudze sektora farmaceutyczno-medycznego, ale oferującej wiele rozwiązań. ◀

Monika Uchnast,
Medical Coordination Centre,
TNT Express

Okiełznać proces kompletacji

Operatorzy logistyczni działający w branży farmaceutycznej często stają przed trudnym wyzwaniem, jakim jest wyróżnianie się na rynku dzięki lepszej i szybszej obsłudze klienta oraz jednoczesnemu, wysokiemu poziomowi jakości obsługi.

Na utrzymanie (lub polepszenie) tych parametrów wpływ ma wiele czynników, a jednym z ważniejszych jest właściwa kompletacja towaru do wydania. Jest to proces magazynowy bezpośrednio związany z obsługą klienta, a przez swoją złożoność będący źródłem wielu problemów. Czy można go jakoś okiełznać? Odpowiedzią na to pytanie jest niniejszy artykuł prezentujący korzyści biznesowe płynące z zastosowania systemów głosowych, będących panaceum na wiele dolegliwości procesu kompletacji.

Za pomocą głosu

Systemy kompletacji głosowej Vocollect oferowane przez BCS Polska, to rozwiązania, w których system komunikuje się z pracownikiem za pomocą głosu. Operator jest wyposażony w przenośny terminal zamocowany na pasku i zestaw słuchawkowy, przez który wysłuchuje komend wydawanych przez system i za pomocą którego potwierdza realizację operacji. Kompleksowe rozwiązania Vocollect Voice obejmują oprogramowanie i niezbędne urządzenia, bazując na ponad 20-letnim doświadczeniu firmy Vocollect. Wysokiej klasy system rozpoznawania głosu, oparty na technologii adaptacyjnej, zapisanym profilu głosowym użytkownika, a także zaawansowana technologia budowy mikrofonu w zestawie słuchawkowym, pozwalają na poprawne rozpoznawanie komunikatów nawet w głośnym otoczeniu. To czyni systemy Vocollect jednymi z najlepszych na świecie, jeśli chodzi o wykorzystanie głosu w procesach logistycznych.

Przed wszystkim jakość

W branży farmaceutycznej niezwykle ważny jest znikomy odsetek błędów. Obsługa błędnych wydań jest kosztowna i obniża wiarygodność operatora logistycznego w oczach odbiorcy, co w efekcie, na konkurencyjnym rynku, może oznaczać stratę klienta. Dzięki zastosowaniu systemu głosowego pracownik ma cały czas kontakt wzrokowy z produktem i realizowanym zadaniem, a to znacząco obniża prawdopodobieństwo popełnienia błędu. Pracownik

odsłuchuje komunikat o lokalizacji, potwierdza przybycie na wyznaczone miejsce odczytując cyfrę kontrolną lokalizacji i pobiera wskazaną liczbę towarów. Jego uwaga nie jest w żaden sposób zakłócana potrzebą odczytania informacji z kartki papieru lub ekranu terminala. W poprawnie zaimplementowanych systemach kompletacji głosowej współczynnik jakości może sięgać nawet 99,995%.

Wydajny i łatwy w obsłudze

Pracując z systemem głosowym, obsługująca go osoba, kompletując zamówienie lub poruszając się po magazynie, może skupiać się tylko i wyłącznie na wykonywanej pracy. Nie ma potrzeby przerywania bieżącej pracy, aby wykonać kolejny element wyznaczonego zadania. Dzięki temu może ona zrealizować zadania w krótszym czasie nie pogarszając zarazem parametrów jakościowych. Przeciętny wzrost produktywności przy zamianie systemu papierowego lub terminalowego na głosowy wynosi 15-25%. W porównaniu do innych wysokowydajnych systemów, jak np. systemy pick-by-light, system głosowy oferuje te same współczynniki produktywności i znacznie lepszą przepustowość. Ponieważ jego architektura nie jest zależna od asortymentu lub lokalizacji kompletacyjnych, system ten daje możliwość pracy wielu osobom na ograniczonej przestrzeni. To pozwala szefostwu magazynu – chwilowo lub na dłuższy okres – wysłać większą liczbę pracowników do miejsc tego wymagających. Dodatkowo, dzięki temu, że system jest tak łatwy w obsłudze, czas szkoleń ulega znacznemu skróceniu (nawet o połowę), a to powoduje, że nowi pracownicy szybko uzyskują pełną wydajność.

Po wdrożeniu systemu głosowego w obszarze kompletacji może on być również rozszerzony na inne procesy, jak uzupełnienia, transfery, załadunek pojemników na palety lub pojazdy (line-loading), wydania bezpośrednie (cross-docking), itp.

Na kilka sposobów

W branży farmaceutycznej, oprócz wysokiej jakości i wydajności pracy, bardzo



Jacek Liber,
Dyrektor Działu Badań i Rozwoju,
BCS Polska

istotna jest kwestia związana ze śledzeniem partii produktu. W systemie głosowym może być ona rozwiązana na kilka sposobów:

- ▶ podawanie słownie numeru partii przez operatora (rekomendowane przy krótkich numerach);
- ▶ wyposażenie operatora w dodatkowy czytnik ręczny lub bezprzewodowy czytnik Bluetooth mocowany na dłoni, za pomocą którego pracownik odczytuje pobrane partie towaru;
- ▶ zastosowanie kodu cyfrowego VoiceCode opatentowanego przez firmę YottaMark i rekomendowanego przez Produce Traceability Initiative (www.producetraceability.org). W rozwiązaniu tym pracownik, zamiast podawać ciąg cyfr numeru partii, podaje 4- lub 2-cyfrowy kod voice pick, utworzony jako klucz na podstawie numeru produktu, numeru partii i opcjonalnie daty (przydatności lub innej).

Dzięki zastosowaniu jednego z powyższych rozwiązań, możemy dodatkowo śledzić partie produkcyjne bez potrzeby rezygnowania z korzyści, jakie niesie ze sobą zastosowanie systemów głosowych w procesach magazynowych. ◀

Jacek Liber,
Dyrektor Działu Badań i Rozwoju,
BCS Polska

Nowe możliwości dla operatorów

W roku 2012 nowelizacja Prawa Farmaceutycznego ograniczyła jeszcze bardziej rynek sprzedaży leków, wprowadzając między innymi zakaz reklamy produktów na receptę i zakaz sprzedaży tych produktów przez Internet. Zmniejszyła także możliwości kontaktu przedstawiciela medycznego z lekarzem.

Mimo tych obostrzeń, sieci apteczne rozwijają się niezwykle dynamicznie i wzrasta rynek spożycia leków OTC i suplementów diety. Niestety, nowelizacja spowodowała falę

wanie firm farmaceutycznych w promocję tych leków kierowane jest w stronę aptek. Dla operatorów logistycznych, takich jak arvato, nowelizacja Prawa Farmaceutycznego daje nowe możliwości, gdyż firmy



Waldemar Kaczmarek,
dyrektor Obszaru Telco



Dla operatorów logistycznych, takich jak arvato, nowelizacja Prawa Farmaceutycznego daje nowe możliwości, gdyż firmy farmaceutyczne coraz częściej przenoszą dystrybucję do zewnętrznych operatorów. To zapewnia lepszą kontrolę nad sprzedażą produktów oraz ich ceną, przy zachowaniu dobrego kontaktu z klientem i jednoczesnym obniżeniem kosztów marketingowych.

zwolnień przedstawicieli medycznych, a ich obecna praca skupia się na kluczowych klientach, sieciach aptecznych o dużym potencjale sprzedażowym oraz hurtowniach. Zakaz reklamy produktów na receptę powoduje, że całe zaangażo-

farmaceutyczne coraz częściej przenoszą dystrybucję do zewnętrznych operatorów. To zapewnia lepszą kontrolę nad sprzedażą produktów oraz ich ceną, przy zachowaniu dobrego kontaktu z klientem i jednoczesnym obniżeniem kosztów

marketingowych. Tym samym spada znaczenie hurtowni farmaceutycznej jako dostawcy leków do kluczowych grup aptek.

Z dniem 1 stycznia 2013 r. weszła w życie kolejna nowelizacja ustawy Prawo Farmaceutyczne, która między innymi reguluje zasady dystrybucji leków na polskim rynku, odzwierciedlając przepisy Unii Europejskiej. Nowe rozporządzenia wprowadzą między innymi przewodnik Dobrych Praktyk Dystrybucyjnych, wzorowany na Commission Guidelines on Good Distribution Practice of Medical Products for Human Use Komisji Europejskiej z 2010 r. Nowe wymagania



arvato
BERTELSMANN

W Polsce świadczy kompleksowe usługi outsourcingowe w zakresie zaawansowanych rozwiązań IT, korespondencji masowej, logistyki, call i contact center, prowadzenia programów lojalnościowych, specjalistycznych usług finansowych (m.in. faktoring, monitoring i windykacja należności, BPO finansowe), archiwizacji, e-commerce oraz healthcare. arvato wchodzi w skład grupy arvato AG i jest częścią międzynarodowego koncernu medialnego Bertelsmann SE & Co. KGaA.

Firma zatrudnia 2000 pracowników w 8 lokalizacjach w Polsce.

istotnie wpłyną na zasady Dobrych Praktyk Dystrybucyjnych, a ich wprowadzenie zajmie sporo czasu. Firma arvato, uprzedzając przyjęcie nowelizacji Prawa farmaceutycznego, jest już gotowa do ich wprowadzenia. ◀

Waldemar Kaczmarek,
dyrektor Obszaru Telco
i Nowe Technologie,
odpowiedzialny za Skład Konsygnacyjny
w arvato Polska

Na drugim miejscu w obsłudze produktów świeżych

Specjalizująca się w logistyce produktów spożywczych firma Nagel-Group postawiła na własne oddziały – najpierw w Polsce, potem Czechach, na Słowacji i na Węgrzech, a od 2011 r., poprzez udziały w firmie Whiteland, weszła również do Rumuni. Spośród wymienionych rynków największy jest nasz rodzimy, tu też w 2002 r. powstała Nagel Polska.

Spółka ta będąca córką Nagel-Group w ciągu 10 lat dorobiła się sześciu oddziałów, dzięki czemu jest w stanie oferować usługi w zakresie całego łańcucha dostaw produktów spożywczych wymagającego zachowania odpowiedniej temperatury.

- Od momentu utworzenia Nagel Polska mogliśmy zwiększać wolumen obsługiwanych produktów o 25-30% rocznie – mówił w Komornikach koło Poznania, podczas świętowania 10. rocznicy powstania firmy, Robert Katafiasz, dyrektor zarządzający Nagel Polska. W ciągu tych lat spółce udało się wskoczyć na drugie miejsce w Polsce wśród firm logistycznych zajmujących się obsługą świeżych produktów. – Obecnie, opierając się na wyraźnie ponadprzeciętnych wskaźnikach rozwoju, oczekujemy w 2012 r. wzrostu obrotów o ponad 20% – komentował wyniki spółki Peter Haak, dyrektor zarządzający w dziale sprzedaży i marketingu spółki Nagel-Group.



Kamieniem milowym w rozwoju Nagel Polska było uruchomienie nowego centrum logistycznego w Gliwicach na początku 2012 r. Dzięki nowej siedzibie wyraźnie poprawiła się strategiczna pozycja firmy.

Ciągle do przodu

Kamieniem milowym w rozwoju Nagel Polska było uruchomienie nowego centrum logistycznego w Gliwicach na początku 2012 r. – Dzięki nowej siedzibie wy-

A Gliwice mają szczególne znaczenie jako centralny punkt eksportu produktów przede wszystkim do Niemiec oraz importu z Europy Zachodniej.

W 2012 r. swoje siedziby zmieniły również oddziały w Warszawie i Gdań-



W ciągu 10 lat spółce udało się wskoczyć na drugie miejsce w Polsce wśród firm logistycznych zajmujących się obsługą świeżych produktów.

raźnie poprawiła się nasza strategiczna pozycja. W porównaniu do dotychczasowego oddziału w Tychach, powiększyła się nie tylko powierzchnia magazynowa i przeladunkowa, lecz również zyskaliśmy na bliskości do ważnego węzła komunikacyjnego, jakim jest skrzyżowanie autostrad A1 i A4 – tak korzyści płynące ze zmiany siedziby opisuje kierownik oddziału Mateusz Sikorski.

sku, co zaowocowało zwiększonymi powierzchniami, które będą miały strategiczne znaczenie dla dalszego wzrostu udziałów na rynku oraz dla wzrostu wielkości obrotów.

– Oprócz zagęszczenia sieci partnerów i klientów dążymy również do usprawniania już istniejących oddziałów. Poszczególne oddziały powinny mieć możliwość

zaoferowania jednakowych usług we wszystkich miejscach – wyjaśnia Peter Haak. Do takich usług należy logistyka bardzo świeżych produktów spożywczych i ich magazynowanie wraz z towarzyszącymi temu usługami.

Szanse rozwoju na polskim rynku zwiększają dodatkowe działania, które Nagel Polska ostatnio intensyfikuje. Jest to wspólny zakup oleju napędowego, wyposażenia telefonicznego i wyposażenia służącego do komunikacji, a także leasing pojazdów dla podwykonawców lub wprowadzanie nowych technik, jak np. systemy telematyczne w taborze samochodowym lub odzyskiwanie ciepła w przypadku nieruchomości.

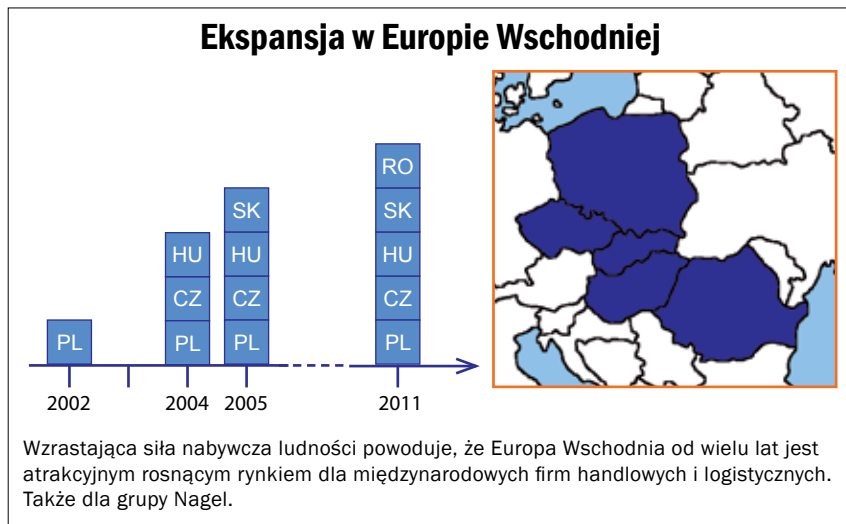
Duży potencjał Polski

38 milionów mieszkańców i wyraźnie zwiększona siła nabywcza po wstąpieniu do Unii Europejskiej, wzbudziły duże zainteresowanie Polską ze strony inwestorów z branży zajmującej się handlem produktami spożywczymi. Około 30% polskiego tego handlu jest realizowane za pośrednictwem około 1000 punktów typu outlet (sprzedaż fabryczna). Pozostałe 70% podzielonych jest na ponad 90 tys. średniej wielkości firm, co stwarza dobre warunki dla silnych inwestorów.

Peter Haak potwierdza, że wielu producentów produktów spożywczych z Europy Zachodniej przeniosło swoje fabryki do Polski. – *W Polsce można odnaleźć bardzo dobre warunki do inwestycji, a rynek znajduje się niemal na*

Nagel-Group w liczbach

- ▶ Firma rodzinna z 75-letnim doświadczeniem na rynku europejskim, specjalizująca się w kompleksowych usługach logistycznych dla sektora produktów spożywczych.
- ▶ Posiada 6 tys. własnych pojazdów poruszających się na terenie całej Europy.
- ▶ W 90 oddziałach, w 16 europejskich krajach, pracuje 10 tys. pracowników.
- ▶ Codziennie, na zlecenie firm przemysłowych i handlowych, wysyłanych jest 95 tys. wysyłek.
- ▶ Firmowymi systemami odpowiedzialnymi za transport i magazynowanie zarządza 200 specjalistów IT.
- ▶ Funkcjonuje ponad 300 indywidualnych projektów magazynowych związanych magazynowaniem i konfekcjonowaniem produktów spożywczych.
- ▶ Firma otrzymała certyfikaty ISO 9001, IFS, BIO i HACCP.



wyciągnięcie ręki – twierdzi. A wraz ze wzrostem produkcji rośnie zapotrzebo-

wanie na profesjonalne usługi logistyczne w sektorze produktów spożywczych.

Polska posiada również duży potencjał jako centrum dla dalszej ekspansji w kierunku wschodnim, na przykład do Rosji lub Czech. Bliskość Rosji była dla Nagel-Group impulsem do stworzenia własnych krajowych spółek w Czechach, Polsce, na Węgrzech oraz na Słowacji. Dziś rejestrują one dwucyfrowy wzrost, mimo tego, że Europa Wschodnia również odczuła skutki kryzysu finansowego i gospodarczego. W jego efekcie na rynkach, na których działają różne firmy logistyczne, doszło częściowo do znacznej zmiany. Wiele firm zrezygnowało ze świadczenia usług logistycznych i przeorganizowało już istniejące struktury. – *Jednak nam, pomimo kryzysu, udało się zachować dwucyfrowy wzrost w Europie Wschodniej. Jestem przekonany, że dzięki naszym rozwiązaniom logistycznym, zorientowanym na klientów, dalej będziemy odnosić sukcesy i rozbudowywać silną pozycję na rynku usług logistycznych – zapewnia Peter Haak.*

EH



Wielu producentów produktów spożywczych z Europy Zachodniej przeniosło swoje fabryki do Polski. Można tu odnaleźć bardzo dobre warunki do inwestycji, a rynek znajduje się niemal na wyciągnięcie ręki.

Setny Certyfikat AEO na Mazowszu

Izba Celna w Warszawie przyznała firmie GEFCO Polska, jako setnej firmie w województwie mazowieckim, Certyfikat Upoważnionego Przedsiębiorcy (ang. AEO – Authorized Economic Operator). Na ręce dyrektor generalny GEFCO Polska Oliviera Large wyróżnienie przekazał 20 listopada dyrektor Izby Celnej w Warszawie Andrzej Chodubski.

Wręczenie certyfikatu było kulminacyjnym punktem konferencji na temat „Ułatwień celnych jako efektywnego czynnika rozwoju przedsiębiorczości na Mazowszu”, zorganizowanej przez Izbę Celną w Warszawie i Krajową Izbę Gospodarczą w siedzibie KIG w Warszawie. Była ona pierwszą z cyklu spotkań, podczas których administracja rządowa, samorządowa oraz organizacje zrzeszające podmioty gospodarcze wspólnie podejmują tematy gospodarcze niezwykle istotne dla regionu Mazowsza. Ich uczestnicy poszukują wspólnych rozwiązań ułatwiających prowadzenie działalności gospodarczej.

Patronat nad konferencją objął marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, którego reprezentował Tomasz Waźbiński, zastępca dyrektora Kancelarii Marszałka Województwa Mazowieckiego. W spotkaniu udział również wzięli: dyrektor Departamentu Polityki Celnej Ministerstwa Finansów Tomasz Michalak, przewodniczący Rady Konsultacyjnej Służby Celnej prof. dr hab. Wie-

Ułatwienia dla biznesu

Nim doszło do wręczenia certyfikatu wypowiedziano się na temat modyfikacji przepisów celnych, które skutkują powrotem odpraw z Hamburga do Polski i wsparciem przedsiębiorczości na Mazowszu. Wiesław Czyżowicz mówił o roli Służby Celnej, a Wojciech Januszko poruszył temat do-

nionego Przedsiębiorcy (AEO), podejmując liczne działania zmierzające do ciągłego podnoszenia jakości i usprawnienia pracy na rzecz podmiotów korzystających z szerokiego spektrum ułatwień, które mają wyeliminować uciążliwości związane z obsługą celną. Działania tego rodzaju służą usuwaniu barier biurokratycznych oraz doskonaleniu współpracy z przedsiębiorcami, co jest

Izba Celna w Warszawie podejmuje liczne działania zmierzające do ciągłego podnoszenia jakości i usprawnienia pracy na rzecz podmiotów korzystających z szerokiego spektrum ułatwień, które mają wyeliminować uciążliwości związane z obsługą celną.

tyczyjący ułatwień dla biznesu – karnetów ATA, legalizacji, certyfikacji. O kierunkach zmian i propozycji ułatwień dla biznesu w roku 2013 opowiadał Tomasz Michalak. Przedsięwzięcia Izby Celnej w Warszawie wspierające przedsiębiorców, mające

jednym z priorytetów strategii działania polskiej Służby Celnej w latach 2010-2015.

Ponadto dodano, że polska administracja celna, wychodząc na przeciw zmianom uwarunkowań technologicznych, w aktywny sposób realizuje inicjatywę „bez-papierowego” środowiska dla handlu i tym samym umożliwia przedsiębiorcom składanie zgłoszeń celnych w formie elektronicznej. Przekłada się to na efektywne zarządzanie czasem i wymierne korzyści dla podmiotów gospodarczych.

W konferencji uczestniczyli przedstawiciele GEFCO Francja i GEFCO Słowacja, którzy również posiadają świadectwo upoważnionego przedsiębiorcy AEO. Prelegenci z tych krajów przedstawili praktykę stosowania ułatwień dedykowanych AEO przez administrację celną we Francji i Słowacji, co może dla polskiej administracji celnej stanowić odniesienie dla porównania procesów i działań, a wynik tej analizy służy jako podstawa do dalszego doskonalenia pracy – zgodnie z filozofią „benchmarkingu”.

Bezpieczny łańcuch dostaw

Status Upoważnionego Przedsiębiorcy to swoisty znak jakości, który miał zwiększyć bezpieczeństwo w wymianie towarowej po



śław Czyżowicz, przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński, Milena Kubicka z Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera Agencji Rozwoju Mazowsza, dyrektor KIG Biura Legalizacji Certyfikacji i Karnetów ATA dr Wojciech Januszko, przedstawiciele firmy GEFCO, oraz przedsiębiorcy prowadzący wymianę towarową, którzy uczestniczą w międzynarodowych łańcuchach dostaw.

wspomóc ich w prowadzonej działalności, przedstawił Andrzej Chodubski. Podkreślił on, iż powołanie instytucji Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO zainicjowało efektywność przepływu towarów oraz przełożyło się na ułatwienia związane z korzystaniem z procedur celnych.

Podkreślono, że Izba Celna w Warszawie, ze względu na ogromną wagę jaką Służba Celna przywiązuje do instytucji Upoważ-

11 września 2001 r. Kluczowym zadaniem programu AEO było stworzenie bezpiecznego i szczelnego łańcucha dostaw. Przepisy umożliwiające funkcjonowanie instytucji Upoważnionego Przedsiębiorcy w Unii Europejskiej weszły w życie w 2008 r. Ich celem jest podwyższenie bezpieczeństwa handlu międzynarodowego i uproszczenie procedur celnych. Certyfikat wydawany jest przez właściwy organ celny kraju Wspólnoty Europejskiej.

Do tej pory funkcjonują trzy rodzaje świadectw AEO:

- ▶ certyfikat AEOC – uproszczenia celne – dla przedsiębiorców wnioskujących o korzystanie z uproszczeń przewidzianych w przepisach celnych,
- ▶ certyfikat AEOS – bezpieczeństwo i ochrona dla przedsiębiorców wnioskujących o korzystanie z ułatwień w zakresie kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony z chwilą wprowadzenia towarów na obszar celny (UE) lub opuszczenie tego obszaru,
- ▶ certyfikat AEOF – uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona – dla przedsiębiorców wnioskujących o korzystanie z obydwu powyższych rodzajów ułatwień.

Certyfikat AEO przyznany w jednym państwie członkowskim Unii Europejskiej jest uznawany w całej Wspólnocie. Nadaje uprawnienia do korzystania z ułatwień odnoszących się do kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa oraz pozwala na uproszczenia przewidziane w ramach przepisów celnych. Przedsiębiorca AEO w zakresie kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony może korzystać z następujących ułatwień:

- ▶ podlega mniejszej niż inni przedsiębiorcy liczbie kontroli fizycznych i kontroli dokumentów,
- ▶ w przypadku wytypowania jego przesyłki do kontroli przeprowadzana jest ona w sposób priorytetowy,
- ▶ może zostać wcześniej powiadomiony o wytypowaniu przesyłki do kontroli,
- ▶ jest uprawniony do składania przwozowej deklaracji skróconej z ograniczonym zakresem danych bezpieczeństwa.

Posiadanie statusu stanowi przywilej znalezienia się w gronie podmiotów gospodarczych uznanych za rzetelnych i wypłacalnych partnerów, których organizacja, infrastruktura i stosowane za-

GEFCO Polska

- ▶ Firma jest częścią Grupy GEFCO. W Polsce działa od kwietnia 1999 r.
- ▶ Siedziba główna mieści się w centrum Warszawy.
- ▶ Oddziały GEFCO są zlokalizowane w rejonie Poznania, Katowic, Wrocławia, 3 w rejonie Warszawy (Grodzisk Mazowiecki, Natolin, Zegrze) oraz w samej Gdyni.
- ▶ Rynek docelowy to głównie branże: motoryzacyjna, elektroniczna, materiałów budowlanych, kosmetyczna, FMCG oraz inne przemysłowe.
- ▶ GEFCO Polska działa na dwóch płaszczyznach: TLA – transport i logistyka samochodów oraz TLI – transport i logistyka przemysłowa. Obecnie zatrudnia ponad 300 pracowników.

bezpieczenia systemów informatycznych oraz miejsc składowania towarów czy środków transportu, zapewniają bezpieczeństwo miejsc i towarów oraz chronią przed nieuprawnionym dostępem.

O certyfikat mogą ubiegać się wszyscy przedsiębiorcy związani z obrotem towarowym pomiędzy krajami Unii Europejskiej i poza nią, tacy jak spedytorzy, firmy logistyczne, agencje celne, operatorzy portów lotniczych i morskich oraz importerzy, eksporterzy czy ich dostawcy.

W Polsce wydano do tej pory 604 Certyfikaty Upoważnionego Przedsiębiorcy.

Korzyści dla GEFCO

Wręczenie świadectwa upoważnionego przedsiębiorcy AEOF (uproszczenia celne/bezpieczeństwo i ochrona) o numerze „100” firmie GEFCO, było jednym z ostatnich punktów konferencji. Dzięki niemu firma jest uprawniona do ko-



rzystania na terenie całej Unii Europejskiej z ułatwień w procedurach celnych oraz z uproszczeń w zakresie kontroli celnej dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony łańcucha dostaw. Przeprowadzony audyt przez organy celne usprawnił procesy zachodzące w organizacji oraz poprawił bezpieczeństwo i komunikację pomiędzy partnerami w łańcuchu dostaw. Dodatkowo, w ocenie firmy, świadectwo AEO

przyczyniło się do poszerzenia wachlarza usług dedykowanych klientom w zakresie przedstawicielstwa celnego.

– *Uzyskanie certyfikatu AEO pozwoli nam na zwiększenie wydajności łańcucha dostaw naszych klientów, przez co wzrośnie wartość dodana realizowanych przez nas usług. Bardzo cieszy mnie, że to właśnie GEFCO jako setnej firmie w województwie mazowieckim udało się uzyskać nowe uprawnienia. Dzięki temu to ważne wydarzenie będzie miało odpowiednią oprawę.* – stwierdził Olivier Large,

Dzięki certyfikatowi AEO, GEFCO Polska będzie korzystać z następujących ułatwień:

- ▶ statusu wiarygodnej i rzetelnej firmy,
- ▶ priorytetowej obsługi zgłoszeń celnych,
- ▶ skrócenia czasu odprawy celnej w procedurze uproszczonej do 30 minut,
- ▶ będzie miało możliwość odpraw celnych poza godzinami pracy Urzędu Celnego,
- ▶ będzie priorytetowo traktowane w przypadku wytypowania do kontroli,
- ▶ będzie miało wybór miejsca przeprowadzania kontroli,
- ▶ będzie korzystać z priorytetowej obsługi wszelkich wniosków.

GEFCO obecnie, na rzecz swoich klientów, realizuje odprawy celne w transporcie drogowym, lotniczym, morskim i kolejowym w zakresie importu, eksportu, tranzytu i gospodarczych procedur celnych. Dzięki sieci agencji celnych Grupy GEFCO,

klienci operatora mają możliwość odpraw celnych na terenie całej Unii Europejskiej. GEFCO umożliwia także zabezpieczenie należności celno-podatkowych w imporcie, wystawianie karnetów TIR oraz rejestrację w systemie NCTS, opracowanie i składanie deklaracji statystycznej INTRASTAT. Także oferuje doradztwo w sprawach celnych. ◀

Elżbieta Haber

Automatyczna identyfikacja zwiększa bezpieczeństwo

Proces dystrybucji produktów leczniczych jest bardzo złożony. Od firm oferujących outsourcing usług w tym zakresie wymaga się znacznie większego zaangażowania na rzecz bezpieczeństwa transportowanych towarów niż w innych branżach. Operatorzy logistyczni, stawiając sobie za cel usprawnienie procesu dystrybucji przy jednoczesnej minimalizacji ryzyka uszkodzenia przewożonych produktów leczniczych, coraz częściej sięgają po rozwiązania z zakresu automatycznej identyfikacji danych. Decyzja o ich wdrożeniu jest traktowana jako element obliczonej na długofalowe korzyści strategii firmy.

Techniki automatycznej identyfikacji umożliwiają szybkie i bezbłędne wprowadzanie danych do systemów informatycznych, a co za tym idzie wpływają na optymalizację procesów logistycznych. Najczęściej wykorzystywane, ze względu na wysoką skuteczność i niewielkie, w porównaniu do innych opcji, koszty wprowadzenia, są jednowymiarowe kody paskowe. Coraz częściej używa się jednak kodów dwuwymiarowych z uwagi na większą pojemność zawartych w nich danych. Ponadto, aby odczytać kod dwuwymiarowy nie jest konieczne specjalne urządzenie – wystarczy telefon komórkowy. Jednocześnie rośnie popularność systemów RDIF (Radio Frequency Identification) wykorzystujących fale

radiowe do bezstykowego odczytu (identyfikacja towaru odbywa się na odległość, w momencie gdy produkt znajdzie się w zasięgu działania dekodera).

Więcej, niż terminal

Firma Poltraf, wyspecjalizowany operator logistyczny działający w branży farmaceutycznej, posługuje się systemem automatycznej identyfikacji opartym na kodach kreskowych. Wykorzystuje w tym celu specjalistyczne urządzenia, tzw. terminale mobilne, które są zintegrowane z systemem informatycznym. Terminale łączą w sobie funkcje: telefonu (sieć GSM umożliwia prowadzenie rozmów), czytnika kodów kreskowych

(wykorzystywanego do skanowania kodów kreskowych, którymi opatrzone są przesyłki), modułu GPS (pozwala określić dokładną lokalizację transportowanych przesyłek) oraz aparatu cyfrowego (wykorzystywanego najczęściej w celu udokumentowania stanu towaru w przypadku złożenia reklamacji).

Standardowo terminale mobilne działają w trybie on-line. Urządzenia łączą się z siecią GSM (podczas jazdy) lub z siecią Wi-Fi (gdy samochody znajdują się w oddziałach). W przypadku utraty zasięgu, automatycznie przełączają się na tryb off-line. Nie przerywają rejestracji danych, ale zapisują je w wewnętrznej pamięci, a po odzyskaniu połączenia wysyłają brakujące informacje do systemu. Dzięki wykorzystaniu technologii Bluetooth, terminale mobilne mogą łączyć się z innymi urządzeniami elektronicznymi, np.: ręcznymi czytnikami kodów kreskowych, drukarkami mobilnymi oraz zestawami słuchawkowymi wykorzystywanymi przez kierowców do prowadzenia rozmów podczas jazdy. Całość pracuje pod kontrolą systemu Windows Mobile. Na terminalach mobilnych zainstalowana jest autorska aplikacja firmy Poltraf – Poltraf Mobile – dedykowana pracy kierowców i ekspedytorów.

Monitoring non-stop

Podczas wystawiania listu przewozowego każdą przesyłkę należy oznaczyć wygenerowanym kodem kreskowym. Staje się on źródłem informacji o transportowanym towarze: jego nadawcy, odbiorcy, opakowaniu



oraz warunkach, w jakich powinien być przewożony. To swojego rodzaju „wizytówka” pozwalająca odróżnić od siebie przesyłki. Kierowcy i ekspedytorzy odczytują kody kreskowe na wszystkich etapach dystrybucji. Tym samym rejestrują każdą przeprowadzoną operację. Jak to przebiega w praktyce?

Przy odbiorze towaru od nadawcy zlecenia, informacje o tym są wysyłane kierowcy na terminal mobilny. Zlecenie zawiera szczegółowe informacje o towarze: miejscu odbioru, rodzaju i kategorii przesyłki oraz temperaturze przewozu. Każda odbierana przesyłka musi być zeskanowana w celu weryfikacji. Następnie, przy odbiorze towaru ekspedytor skanuje numer rejestracyjny samochodu. Na ekranie terminala mobilnego wyświetlają się informacje o liczbie i rodzaju przesyłek, które powinien dostarczyć kierowca. Następnie ekspedytor skanuje kod każdej przesyłki, a terminal mobilny weryfikuje, czy kurier przywiózł właściwy towar.

Kolejny etap to sortowanie przesyłek na odpowiednie kierunki. Jeśli podczas segregowania ekspedytor odłoży przesyłkę na niewłaściwe miejsce, system wysła informację o pomyłce na terminal mobilny. Dzięki temu znacząco spada liczba błędów popełnianych przy sortowaniu towaru. Podczas segregacji przesyłek ekspedytorzy kontrolują, czy wszystkie paczki są prawidłowo oznaczone. Jeśli wykryją błąd w oznakowaniu, wprowadzają poprawki na terminalu mobilnym, a dane automatycznie aktualizują się w systemie.

Kierowca, załadowując towar do swojego samochodu, również skanuje kod każdej przesyłki. Na tej podstawie generowana jest dla niego lista załadunkowa, uwzględniająca wszystkie punkty odbioru i dostawy. Kierowca pobiera ją na terminal mobilny.

Dzięki pełnej integracji z systemem informatycznym, osoby zarządzające transportem mogą w każdej chwili wprowadzić zmiany na liście załadunkowej kierowcy, a wszystkie dane automatycznie pojawią się na jego terminalu mobilnym.

Przy dostarczeniu towaru do odbiorcy kierowca ponownie skanuje kody wszystkich przesyłek, a system weryfikuje, czy dostarczono cały towar. Jednocześnie sprawdza, jakie usługi dodatkowe powinny zostać wykonane (zwrot dokumentów, opakowań czy rejestratorów temperatury).

Wielokrotna weryfikacja

Weryfikacja poprawności przeprowadzanych operacji przebiega już na etapie skanowania, co znacznie zwiększa bezpieczeństwo transportowanego towaru. Wszystkie dane zarejestrowane za pomocą terminali mobilnych na bieżąco wpływają do systemu informatycznego, który analizuje zebrane informacje. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek nieprawidłowości (opóźnienia, niewłaściwego posortowania przesyłek czy przekroczenia wymaganego zakresu temperatury), wysła informację o błędzie bezpośrednio na terminal mobilny kierowcy lub osobom wskazanym w odpowiednich procedurach.

Dane na temat dystrybuowanego towaru są gromadzone w systemie, a następnie udostępniane pracownikom firmy i jej klientom (za pośrednictwem strony internetowej lub w formie raportów). W przypadku przesyłek transportowanych z wykorzystaniem systemu Poltraf Iso-Therm Active (system monitorowanej dystrybucji w zimnym łańcuchu, czyli w przedziale temperatury od + 2 °C do + 8 °C). Klient ma możliwość monitorowania

drogi i temperatury w jakiej transportowane są produkty lecznicze w czasie rzeczywistym. Ponadto, po dostarczeniu towaru, odbiorca ma możliwość wglądu w odczyt temperatury zarejestrowanej podczas procesu dystrybucji. Kierowca, na prośbę odbiorcy, skanuje kod listu przewozowego, a na ekranie jego terminala mobilnego wyświetlają się wszystkie dane. W przypadku pozostałych przesyłek, klient może w każdej chwili sprawdzić status przesyłki za pośrednictwem strony internetowej. Zyskuje w ten sposób pewność co do bezpieczeństwa swojego towaru.

Pod kontrolą

Rozwiązania z zakresu automatycznej identyfikacji znacznie usprawniają pracę kierowców i ekspedytorów, skracając czas wykonywania czynności i przyczyniając się do zmniejszenia ilości błędów. Zamiast z kilku urządzeń pracownicy korzystają z jednego, wielofunkcyjnego terminala mobilnego. Takie rozwiązanie pozwala ujednolicić działania pracowników, ułatwiając codzienną pracę przy organizacji dostaw, a także wpływa na zmniejszenie kosztów związanych z eksploatacją sprzętu. Urządzenia wykorzystywane przez firmę Poltraf odznaczają się unikalną konstrukcją (odporna na wstrząsy obudowa) oraz długim czasem eksploatacji. Niewątpliwą korzyścią związaną ze stosowaniem systemów automatycznej identyfikacji jest też zmniejszenie ryzyka uszkodzenia transportowanego towaru oraz możliwość kontrolowania procesu dystrybucji na wszystkich jego etapach, dając tym samym gwarancję bezpieczeństwa towaru, co jest szczególnie ważne w branży farmaceutycznej. ◀

Anna Kunysz
Poltraf

www.forumtransportu.pl

Forum
transportu.pl

W dobrym
kierunku

Rok szans i zagrożeń

Miniony rok, jeśli chodzi o usługi kurierskie, obfitował w ciekawe zdarzenia. Przeprowadzona megafuzja spowodowała realizację procesów konsolidacyjnych na rynku europejskim. W Polsce duże wzrosty notował handel elektroniczny (e-commerce), który nazywany jest przez ekspertów dźwignią dla przewozów kurierskich i pocztowych.

Z drugiej strony problemy makroekonomiczne, również w strefie euro zmuszały firmy do układania planów awaryjnych. W Polsce rozpoczęto nowelizację Prawa Poczтового, która umożliwiła od nowego roku uwolnienie rynku usług pocztowych zgodnie z dyrektywami unijnymi. W artykule została podjęta próba podsumowania ostatnich dwunastu miesięcy.

Dopłata paliwowa

Na koniec listopada 2012 ceny paliwa zanotowały niewielki wzrost w stosunku do cen z końca listopada 2011. Jako bazę do

aktualizowana co miesiąc. Bazą do porównania dopłaty paliwowej w usługach krajowych była wysokość tego dodatku w dziesięciu firmach kurierskich działających na polskim rynku, a w usługach międzynarodowych – w pięciu firmach. I tak, w doręczeniach krajowych średnia rynkowa dopłata ustalona na grudzień 2012 r. wyniosła 11,5% (wzrost o 1,33% w odniesieniu do listopada 2011 r.). W usługach międzynarodowych lotniczych średnia wysokość dopłaty wyniosła 16,5%, a pozostała – jest na średnim poziomie sprzed roku.

Przeprowadzona analiza pokazała, że problem cen paliw dla firm z omawianego segmentu był mniej dokuczliwy niż rok

na niezmiennym poziomie i waha się w przedziale 2-3,5%. Regulaminy wykonywania usług w firmach kurierskich, które zdecydowały się na wprowadzenie dopłaty drogowej, wskazują, że jest to dopłata stała, niezmienna w czasie. A warto dokładnie przyglądać się wysokości tego dodatku w kolejnym roku.

Konsolidacje w różnej skali

W połowie roku doszło do megafuzji dwóch potentatów na światowym rynku usług kurierskich. Za cenę ponad 5 mld euro firma United Parcel Service przejęła TNT Express. Fuzja miała na celu zwiększenie udziału na rynku europejskim i zapewnienie skuteczniejszej konkurencji z Deutsche Post – właścicielem DHL. Na rynku polskim również doszło do konsolidacji. Amerykański FedEx przejął polską firmę Opek. Po przejściu Opek będzie kontynuował działalność jako odrębny podmiot należący do FedEx, ale docelowo dojdzie do pełnej integracji, zarówno funkcjonalnej, jak i wizerunkowej obu firm.

E-sklepy coraz ważniejsze

Usługi kurierskie są bardzo mocno związane są z usługami e-commerce, gdzie głównymi odbiorcami paczek są klienci indywidualni. Niektórzy eksperci wręcz nazywają ten segment handlu przyszłością usług kurierskich. Szacowana dynamika wzrostu w relacjach B2C (*business to customer*) jest około 2 do 3 razy większa niż w obszarze B2B (*business to business*). Wzrost przewozów w tym obszarze zwiększają akcje specjalne, charakterystyczne dla handlu w sieci, takie jak organizowany na początku grudnia Dzień Darmowej Dostawy, który generuje około 300% wzrost sprzedaży w e-sklepach. W tym roku zanotowano około 40-50% większe zainteresowanie tą akcją niż rok temu. Wzrost sprzedaży w tym obszarze przekłada się liniowo na wzrost doręczanych przesyłek.

Do informowania o doręczeniach towarów kupionych w e-sklepach coraz częściej wykorzystywane są urządzenia



Regulaminy wykonywania usług w firmach kurierskich, które zdecydowały się na wprowadzenie dopłaty drogowej, wskazują, że jest to dopłata stała, niezmienna w czasie.

obliczeń przyjęto średnią arytmetyczną z obowiązującej w PKN Orlen ceny netto paliwa Ekodiesel, liczoną w początkowym, środkowym oraz końcowym punkcie miesiąca. Na koniec listopada 2011 r. wyniosła ona 4343 zł/m³. Według stanu na koniec listopada 2012 r. tą samą wartość obliczono na 4419 zł/m³, co oznacza wzrost jedynie o 1,75%. Jest to wzrost nieznaczający, biorąc pod uwagę 27,01% skok w listopadzie 2011 w odniesieniu do listopada 2010 r.

Ceny paliwa mają istotny udział w wysokości dopłaty paliwowej ustalonej przez firmy kurierskie. Jej wysokość jest

wcześniej. Wzrosty nie były aż tak gwałtowne (wzrost dopłaty paliwowej w listopadzie 2011 w odniesieniu do listopada 2010 r. wyniósł średnio około 4%, zarówno w przesyłkach krajowych, jak i międzynarodowych lotniczych).

Firmy kurierskie utrzymały w cennikach wprowadzoną rok wcześniej dodatkową opłatę związaną z opłatami drogowymi (dodatek nazywany jest dopłatą drogową). Jest on doliczany do ceny podstawowej za usługę kurierską lub powiększa dopłatę paliwową. W większości przypadków wysokość dodatku drogowego pozostała

mobilne – smartfony, tablety, telefony komórkowe umożliwiające korzystanie z lekkich aplikacji służących do obsługi przesyłek, przesyłania informacji sms-em, e-mailem, dzięki którym można m.in. sprawdzić status przesyłki lub zamówić kuriera. Ten trend z pewnością utrzyma się w przyszłym roku. Będzie też przybywać

Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, 23 listopada Sejm uchwalił nowelizację Prawa Poczтового, a jego projekt trafił do Senatu. Poczta Polska nie będzie już miała wyłączności na przesyłki do 50 g. Jej konkurenci nie będą musieli się uciekać do obciążania własnych przesyłek blaszkami lub zeszytami. Wszystkie firmy świadczące

ich klienci. Sektory: motoryzacyjny, finansowo-bankowy, handlowy, ubezpieczeniowy, farmaceutyczny charakteryzują się ściśle określonymi regułami i procedurami, w które bardzo mocno wnikają firmy kurierskie, aby świadczyć usługi dorównujące stawianym wymaganiom. Dotyczy to zarówno fizycznego przepływu towarów, integracji systemów informatycznych, jak i wymiany informacji.

Z pewnością rok 2012 był rokiem szans i zagrożeń w branży KEP. Postawiono też mnóstwo zadań w 2013 roku – funkcjonowanie na otwartym rynku pocztowym, działalność w warunkach spowolnienia gospodarczego, dotrzymanie kroku wzrostom rynku e-commerce, utrzymanie reży-

Przez pierwsze trzy lata od wejścia w życie ustawy do świadczenia usług powszechnych będzie zobowiązana Poczta Polska SA. Potem operator wybierany będzie w drodze konkursu na kolejnych 10 lat.

punktów usługowych lub urzędzeń, gdzie będzie można nadać lub odebrać zamówioną paczkę w cyklu całodobowym.

Kolorem dominującym, bez względu na flagowe barwy firmy kurierskiej, był kolor zielony. Ma to przełożenie m.in. na wykorzystanie ekologicznych środków transportu do przewozu zarówno przesyłek drogowych, jak i lotniczych. Klienci biznesowi coraz częściej zwracają szczególną uwagę na ekologiczny aspekt swoich usług, także w odniesieniu do partnerów biznesowych. Świadomość ekologiczna będzie z pewnością zajmowała ważne miejsce w sposobie prezentacji usług kurierskich również w przyszłym roku.

Przed liberalizacją

Miniony rok jest ostatnim, kiedy operatorzy pocztowi (do których zaliczają się również wpisane do rejestru operatorów pocztowych firmy kurierskie) funkcjonować będą w warunkach obszaru zastrzeżonego i regulacji rynkowej na rynku pocztowym. Zgodnie z informacją publikowaną przez

usługi pocztowe (w tym firmy kurierskie) będą miały równy dostęp do tego rynku. Wystarczy wpis do rejestru operatorów pocztowych w UKE (to Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej będzie nadzorował funkcjonowanie rynku pocztowego) – nie trzeba już będzie występować o zezwolenie.

Projekt zakłada również, że usługą pocztową nie będzie już cały proces od nadania do jej doręczenia. Stworzy to ogromne pole do specjalizacji dla firm, które będą mogły zajmować się jedynie wycinkiem procesu, np. problemem ostatniej mili i doręczeniami do finalnego odbiorcy. Przez pierwsze trzy lata od wejścia w życie ustawy do świadczenia usług powszechnych będzie zobowiązana Poczta Polska SA. Potem operator wybierany będzie w drodze konkursu na kolejnych 10 lat.

Coraz większa specjalizacja

W mijającym roku utrzymany został trend wysokiej specjalizacji firm kurierskich w odniesieniu do branż, w których działają



23 listopada Sejm uchwalił nowelizację Prawa Poczтового, a jego projekt trafił do Senatu. Poczta Polska nie będzie już miała wyłączności na przesyłki do 50 g.

mu cenowego, czy też wyższa specjalizacja w odniesieniu do sektorów, w których działają klienci. Zadań na pewno będzie więcej, co sprawia, że sektor usług kurierskich nie przestanie być warty uwagi. <

Tomasz Dobczyński

www.tralo.pl / www.aircargo.pl

Tralo
TRANSPORT LOTNICZY

- Gielda B2B
- Przepisy państw
- Przepisy linii lotniczych
- Wyszukiwarka połączeń
- Kalkulator kosztowy
- Samoloty, lotniska
- Analizy, raporty
- Wiele przydatnych narzędzi i informacji

Portal Towarowego Transportu Lotniczego
Dla Spedytorów, Klientów Spedycji Lotniczych, Studentów i Pasjonatów

DPD stawia na Stryków

Trzy lata pracy i 32 mln euro kosztowała DPD nowa sortownia w Strykowie, którą otwarto 11 października. Docelowo będzie tu można sortować 35 tys. paczek na godzinę.

DPD konsekwentnie realizuje inwestycje w centra sortujące. Po Poznaniu (2007), Gdańsku (2007), Katowicach (2009) i Warszawie (2010), przyszedł czas na budowę nowego centrum sortującego o charakterze lokalizacji centralnej. Wybór Strykowa jest po-

– *Gratuluję wyboru miejsca, gratuluję realizacji tego projektu. Mam nadzieję, że funkcjonowanie DPD w Strykowie osiągnie swój sukces* – komentował Andrzej Jankowski, burmistrz Miasta-Gminy Stryków.

W uroczystości otwarcia udział wzięli przedstawiciele mediów, pracownicy,

bezpośrednio przy poziomie podłogi. Na najniższym poziomie hali zaplanowano miejsce na obsługę ładunków paletowych i innych przesyłek niestandardowych, wszystkich tych ładunków, które nie są dostosowane do obsługi w sposób zautomatyzowany. Wydzielona część budynku



Sortownia dysponuje powierzchnią przeładunkową 13,5 tys. m² i 2,5 tys. m² powierzchni biurowej. Obiekt ma 340 m długości, 40 m szerokości i 14 m wysokości. Większą część hali zajmują sortery, umieszczone one zostały jednak nie bezpośrednio przy poziomie podłogi.

twierdzeniem tego, że nie ma dziś lepszej lokalizacji dla inwestycji logistycznych niż okolice skrzyżowania autostrad A1 i A2. Obiekt pełnić będzie funkcję sortowni centralnej i obiektu strategicznego. Jego

przedstawiciele władz samorządowych i firm współpracujących. Nie zabrakło reprezentacji właściciela marki DPD – grupy GeoPost, z prezesem Grupy Paulem-Marie Chavannem na czele.

przeznaczona będzie także do obsługi rynku lokalnego – na terenie inwestycji znajdzie się oddział firmy. DPD już dziś obecne jest w regionie łódzkim, po całkowitym uruchomieniu sortowni istniejące wcześniej obiekty wykorzystane zostaną do innych celów.

Całość inwestycji zlokalizowano na dziewięciohektarowej działce, której ponad 60% zajmują place manewrowe i parkingowe oraz drogi komunikacyjne.

35 tys. paczek na godzinę

budowa to odpowiedź na wzrost liczby obsługiwanych przesyłek – w 2011 r. dostarczono ich do klientów 39 mln, o 15% więcej niż rok wcześniej.

Na mapie DPD obiekt w Strykowie stanowić będzie punkt centralny i ostatni element budowanej od kilku lat struktury w kształcie diamentu.

Serce firmy

– *Znajdujemy się nie tylko w sercu Polski, ale i w sercu naszej firmy. To miejsce to punkt zbiorczy dla paczek z Polski i z całego świata. Dosłownie, już za chwilę ten system stanie się częścią całego naszego systemu operacyjnego* – mówił podczas otwarcia sortowni Rafał Nawłoka, prezes DPD Polska.

Całość inwestycji zlokalizowano na dziewięciohektarowej działce, na której ponad 60% zajmują place manewrowe i parkingowe oraz drogi komunikacyjne. Zaplecze parkingowo-manewrowe jest niezbędne – docelowo na terenie obsługiwanych ma być jednocześnie ok. 220 samochodów, korzystających ze 158 różnych bram służących do za- i wyładunku. Będą tu podjeżdżać zarówno samochody transportu liniowego, jak i obsługujący lokalny rynek kurierzy.

Sama sortownia dysponuje powierzchnią przeładunkową 13,5 tys. m² i 2,5 tys. m² powierzchni biurowej. Obiekt ma 340 m długości, 40 m szerokości i 14 m wysokości. Większą część hali zajmują sortery, umieszczone one zostały jednak nie



Prezes Grupy GeoPost Paul-Marie Chavanne

dzielią przesyłki na duże (sortowane pojedynczo) i małe – pakowanie do pojemników. Do obsługi przesyłek mniejszego rozmiaru przeznaczony jest w Strykowie tzw. mały sorter, do którego trafiać będą koperty czy foliopaki. Sercem całej inwestycji jest tzw. duży sorter, składający się z dwóch linii, zawierających po 850 wózków każda. Wszystkie poruszają się z prędkością maksymalną 2,5 m/s, co zapewnia wydajność linii na poziomie 17,5 tys. paczek na godzinę (w sumie 35 tys. paczek). Tacki o wymiarach 1500 x 500 mm i udźwignię 50 kg



Sercem całej inwestycji jest tzw. duży sorter, składający się z dwóch linii, zawierających po 850 wózków każda. Wszystkie poruszają się z prędkością maksymalną 2,5 m/s, co zapewnia wydajność linii na poziomie 17,5 tys. paczek na godzinę.



Otwarcia dokonali Paul-Marie Chavanne i Rafał Nawłoka, prezes DPD Polska

zasilane są z szesnastu źródeł (każda linia zasilająca może dostarczyć na sorter ok. 2,8 tys. paczek na godzinę).

Budowa nowej sortowni (od powstania koncepcji do uruchomienia sortera) trwała trzy lata i kosztowała 32 mln euro. Połowę tej kwoty pochłonął zautomatyzowany system sortujący, dostarczony przez

holenderską firmę Vanderlande. To właśnie dzięki niemu możliwe jest znaczne przyspieszenie szybkości realizacji operacji i skrócenie całkowitego czasu obiegu przesyłki. Od wyładunku do załadunku konkretnej paczki czas ten będzie mógł być skrócony do 3,5 minuty. <

Marcin Jurczak

SITL 30th EDITION
TRADE SHOW **Logistics Solutions**

26-28 MARCH 2013
PARIS NORD VILLEPINTE HALL 4 - FRANCE

500 exhibitors
27,000 professionals
54 conferences

Transport & Logistics services

Logistics platforms

Technologies & Information Systems

ECO
TRANSPORT & LOGISTICS

Working together to capture the markets of today

In order to create value, the relationship between manufacturers and retailers and their suppliers and transport and logistics providers is essential. In an uncertain and global economic context, these synergies create a real competitive advantage enabling a faster-cheaper-more reliable service to clients, with optimal service levels and the lowest environmental impact.

Featuring 500 exhibitors, with 27,000 professional participants and 54 conferences, SITL Logistics Solutions allows you to discover the complete range of innovative products and services which are dedicated to the physical distribution of goods and the supply chain and where you will also meet the experts who will help you move your projects forward.

Get your free badge by using the following code APG2 at www.sitl.eu



Rośnie popyt na Śląsku

Według danych CBRE (firmy doradczej w sektorze nieruchomości), po trzech kwartałach 2012 r. zasoby powierzchni magazynowej w Polsce wynoszą ponad 7 mln m². W III kwartale do użytku oddano 390 tys. m², w budowie znajdowało się dalszych 290 tys. m², a umowy najmu podpisano na 1,73 mln m².

Wyniki przekazane przez CBRE nie do końca pokrywają się z przewidywaniami z początku 2012 r. Tak jak rokowano (m.in. Tom Listowski Cushman & Wakefield), popyt na magazyny utrzymywał się na podobnym poziomie co w 2011 r. (1,8 mln m²). Jednak współczynnik niewynajętej powierzchni wcale nie spadał i pomimo rosnącego wolumenu powierzchni oddawanej do użytku, jej odsetek był taki sam jak pod koniec 2011 r. – na poziomie

dobrej dynamiki polskiego PKB, który w pierwszym kwartale wzrósł o 3,5%.

Zróznicowane stawki

Kiedy spojrzymy na rynek magazynowy z poziomu regionów, to widać jak różna jest w nich podaż i popyt. Agata Czarnecka, starszy konsultant Działu Doradztwa i Badań Rynku CBRE twierdzi: – *Największą aktywność najemców powierzchni magazynowych widać na Górnym i Dol-*

dóbr szybkozbywalnych, sektor samochodowy oraz firmy z branży materiałów budowlanych.

Na przykładzie Śląska widać jak rozwój sieci drogowej i położenie geograficzne kształtuje popyt na magazyny – odsetek powierzchni wolnych jest tu niewielki, a czynsze efektywne poszły w górę wraz z rozbudową dróg. Również w Polsce Centralnej największy popyt na powierzchnie magazynowe jest w okolicach Strykowa, gdzie krzyżują się dwie autostrady, A1 i A2. Z kolei w oddalonym od głównych tras Piotrkowie jest dużo pustostanów. W okolicach Warszawy najemcy wybierają skomunikowany z autostradą A2 Pruszków i porzucają oddalone od niej Błonie.

Prognozowany spadek niewynajętej powierzchni miał się przełożyć na dalszy wzrost stawek czynszu i tak się stało w regionach, gdzie wolumen wolnej powierzchni jest niewielki, czego przykładem jest Śląsk. Natomiast tam, gdzie odsetek tej powierzchni jest spory, czynsze były niższe. Bardzo dużo jest krótkoterminowych umów najmu na 12, a nawet 6 miesięcy, gdzie stawki czynszu są wyjątkowo okazyjne. Wynika to m.in. z problemów związanych z pozyskiwaniem finansowania.

Stawki czynszu za wysokiej jakości powierzchnie magazynowe kształtują się obecnie na poziomie: 2,80-3,50 euro za m² miesięcznie w Sektorze II (15 – 80 km od Warszawy), 3,00 – 3,50 euro za m² miesięcznie w Sektorze III (inne regiony kraju), do 4,50 – 5,00 euro za m² miesięcznie w Sektorze I (do 15 km od centrum Warszawy).

Na stałym poziomie

Na zasadach spekulacyjnych powstają jedynie nieduże powierzchnie, zazwyczaj jako część budynku, który budowany jest na zamówienie konkretnego najemcy. Większość umów najmu dotyczy projektów budowanych na zamówienie i jest na podobnym poziomie co przed rokiem. Nowe inwestycje z reguły poprzedzone są umowami przednajmu (tzw. pre-let), a pomimo spowolnienia gospodarczego, zainteresowanie obiektami BTS jest na stałym poziomie – stanowiły one, tak jak przed rokiem,



Nowoczesne magazyny w Polsce

3 kwartał 2012	Sektor 1	Sektor 2	Sektor 3	Łącznie
Powierzchnia łącznie (m ²)	630 tys.	2100 tys.	4600,6 tys.	7330 tys.
Oddane do użytku (m ²)	20 tys.	50 tys.	320 tys.	390 tys.
W budowie (m ²)	9 tys.	30 tys.	200 tys.	239 tys.
Popyt (m ²)	80 tys.	400 tys.	1250 tys.	1730 tys.
Powierzchnia niewynajęta	98 tys.	350 tys.	410 tys.	858 tys.
Wskaźnik powierzchni niewynajętej (%)	15%	17%	9%	12%
Czynsz euro/m ² /miesiąc	4,50-5,00	2,80-3,50	3,00-3,50	

12%. Najwyższy był w regionie wschodnim (30%), w regionie Szczecina (19%) i w okolicach Warszawy (17%), a najniższy w regionach Krakowa (6%), Poznania (6%) i na Śląsku (5%).

Patrick Kurowski, dyrektor działu powierzchni magazynowych w CBRE Polska, uważa, że stabilna kondycja polskiego rynku magazynowego jest odbiciem

nym Śląsku. Ma na to wpływ rozwinięta sieć drogowa w tej części Polski, a także bliskość rynku niemieckiego, czeskiego i słowackiego. Można zaobserwować, że najemcy wciąż korzystają przede wszystkim z transportu drogowego i są gotowi zapłacić wyższe stawki czynszu za magazyny w pobliżu głównych tras. Wśród najemców najaktywniejsze są firmy z branży

6% w strukturze najmu. 71% to nowe umowy najmu (w zeszłym roku 60%), a 23% – renegotjacje (rok temu 34%).

W ciągu trzech kwartałów 2012 r. największą transakcją najmu na rynku magazynowym było przedłużenie umowy przez Leroy Merlin w Panattoni Park Stryków (56 tys. m²). Największą nową transakcją była umowa najmu 44,5 m² powierzchni w projekcie zrealizowanym przez Prologis w Park Dąbrowa na zamówieni DHL Supply Chain. Inne większe umowy to: umowa renegotjacyjna z DSV na 36 tys. m² powierzchni w Panattoni Park Teresin; umowa na 33 tys. m² w projekcie zrealizowanym przez Panattoni (BTS) w Legnickich Polach w rejonie Wrocławia na zamówienie dostawcy motoryzacyjnego Lear; umowa

CBRE

CBRE z siedzibą główną w Los Angeles, to – pod względem przychodów za 2011 r. – największa na świecie firma doradczą działającą w sektorze nieruchomości komercyjnych

Zatrudnia około 34 tys. pracowników i obsługuje inwestorów, właścicieli oraz najemców nieruchomości w ponad 300 biurach na całym świecie.

Zakres usług obejmuje: doradztwo strategiczne w zakresie inwestycji i wynajmu, usługi korporacyjne, usługi zarządzania nieruchomościami oraz projektami, administrację firm, bankowość hipoteczną, wyceny, usługi deweloperskie, usługi zarządzania inwestycjami oraz usługi konsultingowe i analityczne.

wierzchni magazynowej wynoszą ponad 2,7 mln m². Obecnie w Warszawie buduje się 50 tys. m² nowych magazynów, co stanowi 19% powierzchni w budowie w całym kraju. Zazwyczaj są to obiekty małopo-

wywoławczymi a efektywnymi stawkami płaconego czynszu. Wynajmując np. magazyn w Błoniu można wynegocjować stawkę 2 euro/m²/miesiąc, podobnie jak w Piotrkowie Trybunalskim.

Największą aktywność najemców powierzchni magazynowych widać na Górnym i Dolnym Śląsku. Ma na to wpływ rozwinięta sieć drogowa w tej części Polski, a także bliskość rynku niemieckiego, czeskiego i słowackiego.

Trzeba czekać

Choć eksperci CBRE przewidują, że rok 2013 będzie podobny do 2012, to jednak oczekują, że przy ustabilizowanym popycie na nową powierzchnię nastąpi spadek wskaźnika pustostanów. Decyzje rewizyjne będą podejmowane w pierwszych miesiącach nowego roku. Rynek powinien się koncentrować na istniejących już najważniejszych lokalizacjach, a obserwowana stabilna nadwyżka popytu nad podażą może skutkować nawet wzrostem cen wynajmu w niektórych regionach i ograniczeniem zachęt ze strony deweloperów. Budowa na zamówienie kon-

wa renegotjacyjna z FM Logistic na 32 tys. m² w Europolis Park Piotrków; wynajęcie 26 tys. m² przez Rohlig SUUS w Prologis Park Janki oraz przedłużenie umowy przez Sonoco w Tulipan Park Stryków na 27 tys. m².

wierzchniowe, łączące w jednym magazynie z biurem.

W pierwszych trzech kwartałach 2012 r. w Warszawie podpisano umowy najmu na 380 tys. m² powierzchni magazynowej, co stanowiło 30% nowo wynajętej



Warszawa i okolice w odwrocie

W tym roku mniej intensywny niż w latach poprzednich i w innych ważnych regionach Polski, był rozwój rynku warszawskiego. W III kwartale nie oddano do użytku żadnych nowych powierzchni magazynowych w Sektorze I, ani w Sektorze II. W sektorach tych łączne zasoby nowoczesnej po-

powierzchni w Polsce w tym okresie. Najnowsze umowy podpisał Rohlig SUUS w Prologis Park Janki i Tradis w Prologis Park Błonie II.

Odsetek wolnych powierzchni spadł do 17%, ale na najemców ciągle jeszcze czeka ok. 450 tys. m² powierzchni do wynajęcia. Jeśli chodzi o stawki czynszu, to istnieją spore różnice pomiędzy stawkami

kretnych dostawców nadal będzie stanowiła znaczący odsetek projektów.

Obecne restrykcyjne warunki udzielania kredytów dają szansę przede wszystkim silnym deweloperom, którzy mogą finansować inwestycje z własnych środków lub mają ułatwiony dostęp do finansowania zewnętrznego. <

Elzbieta Haber

Jak zarządzać paletami w firmie?

Temat palet wciąż w wielu firmach pozostaje na marginesie innych problemów logistycznych – często ze względu na złożoność oraz małą przejrzystość procesów związanych z nimi. O tym, jak rozwiązać problem palet w logistyce i dystrybucji rozmawiamy z Anną Marczyńską, kierownikiem działu transportu w firmie TIM S.A.

Spółka TIM jest jednym z największych dystrybutorów artykułów elektrotechnicznych w Polsce. Czy jesteście Państwo zadowoleni z pozycji, którą zajmujecie na rynku?

Wysoka pozycja na rynku jest odzwierciedleniem naszego profesjonalizmu. Firma posiada blisko 25-letnie doświadczenie w branży. Zatrudniamy blisko 400 osób, dysponujemy siecią sprzedaży składającą się z 30 oddziałów w całej Polsce.



Centrum Logistycznego TIM dysponuje 30 tys. m² powierzchni i 110 tys. m³ kubatury. W tym jest 10 tys. m² krytej powierzchni magazynowej i 20 tys. m² magazynu kabli. 18 hektarów terenu, na którym powstało Centrum Logistyczne, pozwoli w razie potrzeby na powiększenie każdej jego części nawet do 40 tys. m².

Nasze obroty wynoszą ponad 389 mln zł, a w 2011 r. zanotowaliśmy 13,5 mln zł zysku netto. Dostawy do wszystkich oddziałów, a także bezpośrednio do klienta lub na miejsce inwestycji, realizuje Centrum Logistyczne w podwrocławskich Siechnicach. W stałej ofercie hurtowni elektrycznych TIM SA znajduje się pełen asortyment artykułów elektrotechnicznych: kable, przewody, systemy prowadzenia kabli, aparatura, rozdzielnie elektryczne, osprzęt elektroinstalacyjny, oprawy, źródła światła i osprzęt pomocniczy. Towar dostarczają renomowani producenci z Polski i zagranicy, m.in. Eaton Electric, Philips, OBO Bettermann, Osram, Schneider Electric, ETI Polam, Bosch, Hager, F&F, Kromiss Bis oraz Tele-Fonika Kable.

Centrum Logistyczne w Siechnicach rozpoczęło swoją działalność w 2009 r. Jaką odgrywa ono rolę w działalności firmy?

Powstanie Centrum Logistycznego TIM w Siechnicach znacznie poprawiło i usprawniło naszą działalność. Zastąpiło dotychczasowe centra w Toruniu i Wrocławiu.

To dzięki niemu szybko i sprawnie dostarczamy towar do sieci hurtowni elektrycznych w całej Polsce, czy też bezpośrednio do klientów.

W Centrum dysponujemy 30 tys. m² powierzchni i 110 tys. m³ kubatury. W tym jest 10 tys. m² krytej powierzchni magazynowej i 20 tys. m² magazynu kabli. 18 hektarów terenu, na którym powstało Centrum Logistyczne, pozwoli, w razie potrzeby, na powiększenie każdej jego części nawet do 40 tys. m². Z uwagi na duży udział

sprzedaży w skali roku i koniunktura gospodarcza, to dwa czynniki, które wpływają na wyniki sprzedaży firmy. Przykładem inwestycji było wykupienie pakietu większościowego w firmie Rotopino, będącej właścicielem portalu internetowego narzedzia.pl. Był to pierwszy krok w budowaniu grupy kapitałowej TIM, łączącej firmy z pokrewnych branż, co pozwoli z pewnością na uzyskanie efektu synergii klientów – rozszerzając ją o klientów indywidualnych.

Głównym celem firmy, w związku z dywersyfikacją działalności, jest uproszczenie, standaryzacja i uporządkowanie procesów w taki sposób, aby zmniejszając koszty zachować jednocześnie wysoką jakość serwisu. Wprowadzana standaryzacja, poza oczywistymi oszczędnościami kosztów, pozwala także na oszczędność czasu, który można przeznaczyć na rozwój firmy. Ten cel osiągnięty jest także poprzez wydzielenie wybranych procesów poza strukturę przedsiębiorstwa i oddanie ich w ręce podmiotów wyspecjalizowanych w ich realizacji. Doskonałym przykładem może być nasza współpraca z firmą CHEP.

Czy to znaczy, że przekazaliście CHEP zarządzanie procesami związanymi z obsługą palet?

kabli i przewodów wśród sprzedawanego przez nas asortymentu, na uwagę zasługuje magazyn na bębny o średnicy do 1,2 m, o pojemności 1200 miejsc paletowych. Jego najważniejszym elementem jest automatyczna układnica, która bez dodatkowego zaangażowania jakichkolwiek pracowników dostarcza bęben z kablem lub przewodem bezpośrednio do maksymalnie zautomatyzowanego punktu cięcia i przewijania. W Centrum Logistycznym znajduje się osiem doków rozładunkowo-załadunkowych, umożliwiających szybkie rozładowanie towaru od dostawców, jak i sprawne wyekspediowanie produktów do oddziałów handlowych czy bezpośrednio do klienta.

W jaki sposób staracie się rozwijać własne kanały dystrybucji?

Nie boimy się inwestować w nowe przedsięwzięcia i działania, pozwalające na rozwijanie nowych kanałów sprzedaży oraz na dywersyfikację działalności, co z kolei przełoży się na uniezależnienie od branży budowlanej, która podlega dużym wahanom koniunkturalnym. Sezonowość



Temat palet zawsze pozostawał na marginesie innych problemów logistycznych ze względu na złożoność tego zagadnienia, przez długi czas, nie udało się skutecznie rozwiązać i uporządkować tej kwestii. Obrót paletami EPAL w naszej firmie wiązał się z wieloma problemami, takimi jak: zarządzanie jakością palet – uszkodzeniami, a następnie utylizacją „szrotu” paletowego przy jednoczesnym rozmyciu odpowiedzialności za jakość nośników. Kwestia jakości palet w wewnętrznym obrocie była kością niezgody pomiędzy oddziałami a magazynem. Posiadaliśmy własne, wewnętrzne systemy oceny jakości palet, ale nawet ich wprowadzenie nie ułatwiło zarządzania nośnikami, wręcz przeciwnie, spowodowało dodatkowe trudności i spiętrzenie procesów operacyjnych, które do tego nie miały jednego właściciela.

Problemem była także kontrola przepływu palet, co z kolei wpływało na kontakty z klientami. Większość firm, z którymi współpracujemy nie jest zainteresowana płaceniem za nośnik pod towarem. Wolą one zwrócić paletę po zwolnieniu jej spod ładunku. Poza tym wewnętrzna kontrola obiegu palet – prowadzenie inwentaryzacji i weryfikacji stanów – powodowała generowanie dodatkowej pracy. Również dostępność palet i wynikające z tego braki wymagały dodatkowych zamówień w celu uzupełnienia niedoborów, a co za tym idzie, nakładów finansowych, których planowanie stawało się trudne. Doszliśmy więc do wniosku, że najlepszym rozwiązaniem byłoby wyodrębnienie tych procesów i przeniesienie ich poza struktury firmy.

O ofercie firmy CHEP dowiedzieliśmy w trakcie jednej z konferencji logistycznych. Po zapoznaniu się z ogólnymi informacjami na jej temat zaczęliśmy dyskusję o obrocie paletami w naszej firmie, posilając się w międzyczasie rekomendacjami i rozmowami z innymi użytkownikami palet CHEP. Okazało się, że nie zdawaliśmy sobie sprawy z tego, ile czasu zajmuje nam zarządzanie tymi procesami i ile kosztuje obsługa palet. CHEP, zadając kilka prostych pytań, zmotywował nas do tego, aby przeanalizować nasze procesy i połączyć je z odpowiednimi pozycjami kosztowymi w naszym rachunku kosztów. Wtedy okazało się, że nie dysponujemy takimi danymi jak np. koszt zaangażowania naszych pracowników w obsługę palet lub powierzchnia magazynu przeznaczona do składowania i magazynowania palet. W końcu ostateczna analiza kosztowa oraz prostota systemu CHEP zdecydowały o podpisaniu umowy z tym dostawcą palet.



Obecnie 70% obrotu paletowego firmy jest realizowana na niebieskich nośnikach CHEP. Pozostała część – dostawy dla branży budowlanej – nadal realizowana jest na nośnikach „białych”, czyli najbardziej popularnych paletach EUR. Do tego obrotu wykorzystywane są nośniki, które TIM dostaje od swoich dostawców, a przekazując je dalej odbiorcom traktuje je jako palety jednorazowe. Współpraca z CHEP całkowicie wyeliminowała konieczność zakupu palet.

Nie bez znaczenia był chyba także fakt długoletniego doświadczenia CHEP w tym zakresie?

To prawda. Długoletnie doświadczenie firmy CHEP na rynku, nie tylko polskim, ale też światowym, daje nam gwarancję, że procesy, których stajemy się uczestnikami, są sprawdzone i pozytywnie zweryfikowane przez ogromną liczbę obecnych klientów tej firmy. CHEP to duża światowa korporacja, gwarantująca dodatkowo stabilność działania, czego niestety nie można powiedzieć o małych, lokalnych firmach działających w Polsce. We współpracy z CHEP ważną okazała się również lokalizacja ich magazynów palet oraz fakt, że magazyn, z którego systematycznie zaopatrujemy się w niebieskie palety, jest obsługiwany przez firmę Delta Trans – naszego przewoźnika. Korzystamy z zasobów magazynu w Świętochłowicach, który dzisiaj jest największym centrum serwisowym CHEP w Polsce. Niebagatelne znaczenie miała też rekomendacja Delty, która współpracuje z CHEP niemal od początku istnienia firmy w Polsce.

Jaki procent obrotu paletowego TIM jest obecnie realizowany na niebieskich paletach?

Obecnie 70% obrotu paletowego naszej firmy jest realizowana na niebieskich nośnikach. Pozostała część, jak dostawy dla branży budowlanej, nadal realizowana jest na nośnikach „białych”, czyli najbardziej popularnych paletach EUR. Obecnie wszystkie białe palety są traktowane

w TIM jako jednorazowe i nie prowadzimy ich wymiany z naszymi odbiorcami. Do tego obrotu wykorzystywane są nośniki, które TIM dostaje od swoich dostawców. Współpraca z CHEP całkowicie wyeliminowała konieczność zakupu palet.

Poza tym, wykorzystanie niebieskich palet wyeliminowało wszystkie problemy jakich doświadczaliśmy przed wprowadzeniem wynajmu palet do naszego łańcucha dostaw. Palety CHEP są używane w obrocie pomiędzy głównym magazynem TIM a 30 innymi lokalizacjami firmy. Dotychczas proces ten realizowany był na paletach wymiennych, jednak prowadzenie takiej wymiany było bardzo kosztowne. Po przejściu na system CHEP koszt odbioru opakowań spadł o 50% i dzisiaj z innych lokalizacji odbieramy wyłącznie bębny na kable.

Kiedy udało się osiągnąć płynność procesu zarządzania paletami CHEP?

Pełną płynność procesu zarządzania paletami CHEP osiągnęliśmy po roku współpracy. Kluczowe były pierwsze 3 miesiące, kiedy ustaliliśmy wspólny harmonogram działań obejmujących wdrożenie systemu. Postępowanie, zgodnie z tymi wytycznymi, dało nam pełną przewidywalność operacyjną i kosztową. Rok zakończył się wspólnym podsumowaniem i zdefiniowaniem kwestii, które wymagały usprawnienia. Dzięki temu każdy pracownik zaangażowany w proces zna go dokładnie i jest w stanie płynnie wprowadzić w jego tajniki nową osobę. CHEP gwarantuje możliwość

korzystania z systemu w dowolnym czasie, tzn. palety zamawiane są tylko wtedy, gdy są niezbędne do realizacji zamówienia. Palety CHEP można też wykorzystywać w całym łańcuchu dostaw – zaczynając od naszych dostawców, a kończąc na naszych klientach finalnych. Pozwala to nam na skoncentrowanie się na tym co dla nas najważniejsze, czyli na ofercie kierowanej do naszych klientów i ich jak najlepszej obsłudze, a są to elementy, które decydują o sukcesie w naszej branży.



Palety CHEP są używane również w obrocie pomiędzy głównym magazynem TIM a 30 innymi lokalizacjami firmy. Dotychczas proces ten realizowany był na paletach wymiennych, jednak prowadzenie wymiany palet było bardzo kosztowne. Po przejściu na system CHEP koszt odbioru opakowań spadł o 50%.

w dobre ręce. Proces ten przebiegł szybko i całkowicie bezproblemowo, mimo iż wymagał od firmy CHEP znacznie większego niż oczekiwane zaangażowanie ich pracowników. W ciągu 2 tygodni z nowym systemem zostały zaznajomione wszystkie oddziały TIM (30 lokalizacji). CHEP przeprowadził szkolenie z zakresu obsługi systemu oraz oceny jakości i standardu palet. W pełni ufamy standardom CHEP, a mielibyśmy okazję sprawdzić je przed faktycznym rozpoczęciem współpracy, organi-

Można więc mówić o obopólnych korzyściach płynących z tej współpracy.

Współpraca z CHEP opiera się na standardowych procedurach, wspieranych przez rozwiązania informatyczne, co nie wyklucza oczywiście elastycznego podejścia do naszych potrzeb. Zamawiamy wymaganą liczbę palet na kilka dni przed ich faktycznym wykorzystaniem do wysyłki. Oznacza to, że nie musimy magazynować zbyt dużej ich liczby na terenie naszego magazynu. Palety dostarczane są do TIM z jednego z pięciu magazynów CHEP (najbliżej naszej lokalizacji znajduje się centrum serwisowe w Świętochłowicach), który na dodatek jest obsługiwany przez naszego przewoźnika, firmę Delta Trans. Zamawianie palet i raportowanie wysyłki nośników odbywa się za pomocą internetowej aplikacji, w której CHEP umożliwił nam unifikację kodów i nazw naszych odbiorców. Dzięki temu systemowi możemy na bieżąco śledzić zmiany na naszym koncie – otrzymaliśmy pełny dostęp do danych dotyczących naszego obrotu paletami.

Operacyjnie współpraca przebiega więc bez zarzutu. Kontrolą tego procesu zajmuje się dział transportu. Dzięki wprowadzeniu CHEP zmniejszył się także nakład pracy na obsługę palet w naszej firmie. Przez cały proces zarządzania nośnikami to CHEP pozostaje ich właścicielem, co znacząco ogranicza liczbę operacji, jakie musielibyśmy wykonać obracając własnymi paletami.

A czy jakość samych palet CHEP spełnia Wasze wymagania?

Mamy bardzo duże wymagania co do jakości palet. 95% z dostarczonych nośników musi bezwzględnie spełniać te wymogi – nierzadko muszą wytrzymać obciążenie przekraczające standardową nośność gwarantowaną przez specyfikacje techniczne. Nie będzie tajemnicą jeśli dodam, że nigdy nie zdarzyło nam się, aby paleta CHEP nie przeszła testu obciążenia – nawet na poziomie 4 ton, czego nie można powiedzieć o standardowej paletce EUR.

Nie bez znaczenia pozostaje dla nas również sam kolor palet – pozwala on na szybką identyfikację nośników, ułatwia proces selekcji i, idąc dalej, pozwala wizualnie szybko ocenić stan palet na magazynie.

Dla naszej firmy ważna jest jakość współpracy z naszymi dostawcami – staramy się budować długofalowe relacje oparte na zaufaniu i partnerstwie. Pierwszym sygnałem, że nasza współpraca będzie długoterminowa, był sam proces wdrożenia systemu, przeprowadzony profesjonalnie przez pracowników CHEP. Pokazał on, że podpisując umowę na wynajem palet oddajemy pewien wycinek naszych działań

zując test z wykorzystania palet w naszym systemie. Ważnym elementem współpracy z CHEP jest także ograniczenie odpowiedzialności TIM za uszkodzenia palet i zwolnienie z dbałości o ich jakość. W przeciwieństwie do swojej konkurencji, CHEP nie żąda dodatkowych opłat za zniszczenie palety, które może powstać w momencie dostawy. W trakcie całego okresu współpracy nigdy nie pojawiły się „niespodzianki” w postaci dodatkowych obciążeń finansowych. Współpraca z tym partnerem jest przejrzysta i opiera się na jasnych zasadach finansowych.

Wygląda więc na to, że rozpoczęcie współpracy z CHEP było korzystnym rozwiązaniem dla TIM?

Myślę, że rozpoczęcie współpracy pomiędzy naszymi firmami było nowym doświadczeniem dla obu stron tego procesu. Dla TIM, ponieważ wystandaryzowaliśmy i wydzieliśmy na zewnątrz skomplikowany proces, co pozwoliło na uzyskanie wymiernych efektów finansowych oraz na oszczędność czasu potrzebnego do zarządzania nim. Dla firmy CHEP, bo dzięki współpracy z TIM weszła w nowy sektor, budowlany.

Może warto więc pomyśleć o wprowadzeniu systemu CHEP na 100% obrotu paletowego firmy?

To byłoby idealne rozwiązanie. Ale jesteśmy w stanie zrozumieć ograniczenia jakie się wiążą z tą inwestycją – głównie dla firmy CHEP. Wykorzystanie ich palet w sektorze budowlanym mogłoby się wiązać ze stratami palet, które często trafiają na budowy, do lokalizacji tymczasowych, skąd odbiór nośników mógłby być dość skomplikowany. Nie jest to jednak na tyle duża część naszego biznesu, aby brak możliwości współpracy w tym zakresie wpływał na nasze obecne relacje.

Dla mnie współpraca z CHEP jest przykładem doskonałego partnerstwa. Ze spokojnym sumieniem polecam to rozwiązanie wszystkim tym, którzy zwracają się do nas z prośbą o opinie na temat naszego kontrahenta. O ile dobrze wiem, dzięki naszemu doświadczeniu, na współpracę z tą firmą zdecydowały się inne podmioty z branży budowlanej, które dostarczają swoje produkty do sieci handlowych w Polsce.

Dziękujemy za rozmowę.

Nowe zasady wykonywania przewozów nienormatywnych

Po upływie rocznego *vacatio legis*, z dniem 19 października 2012 r. weszły w życie zmiany przepisów Prawa o ruchu drogowym, wprowadzające prawdziwą rewolucję w przewozach nienormatywnych. Zmiany te były od dawna oczekiwane, gdyż dotychczasowe regulacje odstawały w znaczący sposób od potrzeb współczesnego rynku oraz od zasad obowiązujących w innych państwach europejskich.

Według dotychczasowych przepisów praktycznie każdy przejazd pojazdu nienormatywnego wymagał uzyskania zezwolenia wydanego na konkretną trasę. Oznaczało to poważne utrudnienia w codziennej pracy przewozowej oraz znaczne koszty dla firm specjalizujących się w przewozach ładunków „ponadgabarytowych”. Przewóz nie mógł być podjęty z dnia na dzień, a czas uzyskania zezwolenia nie zawsze był zgodny z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego, nakazującego niezwłoczne załatwianie spraw. Na dodatek niejednokrotnie zdarzało się, że ostateczna trasa przejazdu była wyznaczana nie koniecznie po najkrótszej, możliwej ze względów technicznych trasie.

Dlatego jednym z ważniejszych nowych rozwiązań dla firm wykonujących przewozy nienormatywne jest możliwość uzyskania zezwolenia okresowego. Jest ono wydawane na określony czas, bez określenia trasy przejazdu pojazdu nienormatywnego, a także liczby przejazdów oraz bez wskazywania konkretnego pojazdu, którym przewóz ma być wykonywany. Okres ważności takiego zezwolenia wynika z wniosku zainteresowanego przedsiębiorcy. Może on wnioskować o wydanie zezwolenia na miesiąc, pół roku, rok lub na 2 lata. Zezwolenie ma być wydawane w terminie 3 dni od złożenia wniosku. To rozwiązanie pozwoli na elastyczne i niezwłoczne realizowanie przewozów ładunków nienormatywnych, których wymiary i masa będą się mieścić w parametrach określonych dla zezwoleń kategorii od III do VI. Trzeba przy tym pamiętać, iż brak wymaganego zezwolenia okresowego zagrożony jest administracyjną karą pieniężną w wysokości 5000 zł.

Na drogi publiczne lub krajowe

Odnosząc się do poszczególnych kategorii zezwoleń okresowych należy wskazać, iż zezwolenie kategorii III jest ważne na wszystkie drogi publiczne i umożliwia ruch

pojazdów, których naciski osi i rzeczywista masa całkowita nie są większe od dopuszczalnych, a przekroczenia dotyczą jedynie wymiarów: szerokość do 3,2 m, wysokość do 4,3 m oraz długość do 15 i 23 m (odpowiednio dla pojazdu lub zespołu pojazdów). Zezwolenie kategorii III wydaje starosta lub naczelnik urzędu celnego. Opłata za wydanie jest zależna od okresu ważności zezwolenia i wynosi od 200 do 2000 zł.

generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad lub naczelnik urzędu celnego. Opłata za wydanie tej kategorii zezwoleń wynosi od 500 do 3000 zł, w zależności od okresu ich ważności.

Zezwolenie kategorii V jest ważne na wszystkie drogi publiczne i umożliwia ruch pojazdów, których naciski osi są normatywne, rzeczywista masa całkowita nie przekracza 60 t, a przekroczenia



Zabroniony jest przewóz pojazdem nienormatywnym ładunków niepodzielnych, czyli takich których nie można podzielić bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody

Zezwolenie kategorii IV jest ograniczone wyłącznie do dróg krajowych. Z takim zezwoleniem mogą poruszać się pojazdy o rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej, których naciski osi nie przekraczają wartości ustalonych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t, a wymiary nie są większe niż: 3,4 m dla szerokości, 4,3 m dla wysokości oraz 15, 23 i 30 m dla długości (odpowiednio dla pojedynczego pojazdu, zespołu pojazdów lub zespołu pojazdów o osiach skrętnych). Zezwolenie kategorii IV daje też jego posiadaczowi uprawnienia wynikające z zezwolenia kategorii III. Dokument ten wydaje

wymiarów nie są większe niż: 3,4 m dla szerokości, 4,3 m dla wysokości oraz 15, 23 i 30 m dla długości (odpowiednio dla pojedynczego pojazdu, zespołu pojazdów lub zespołu pojazdów o osiach skrętnych). Zezwolenie kategorii V wydaje generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Opłata za jego wydanie wynosi od 600 do 3600 zł w zależności od okresu ważności zezwolenia.

Zezwolenie kategorii VI pozwoli na przejazd po wskazanych w wykazie GDDKiA drogach krajowych (lub ich odcinkach) pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej nie przekraczającej 60 t, naciskach osi nie przekraczających wartości ustalonych

Wysokość opłat za wydanie zezwoleń okresowych w zależności od okresu ich ważności

Zezwolenie kategorii III	1 miesiąc	200 zł
	6 miesięcy	400 zł
	12 miesięcy	1200 zł
	24 miesiące	2000 zł
Zezwolenie kategorii IV	1 miesiąc	500 zł
	6 miesięcy	1000 zł
	12 miesięcy	2000 zł
	24 miesiące	3000 zł
Zezwolenie kategorii V	1 miesiąc	600 zł
	6 miesięcy	1200 zł
	12 miesięcy	2400 zł
	24 miesiące	3600 zł
Zezwolenie kategorii VI	1 miesiąc	800 zł
	6 miesięcy	1600 zł
	12 miesięcy	3200 zł
	24 miesiące	4800 zł

dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5 t i wymiarach nie większych niż: 3,4 i 4 m dla szerokości (odpowiednio dla drogi jednojezdniowej lub drogi dwujezdniowej klasy A, S i GP), 4,3 m dla wysokości, oraz 15, 23 i 30 m dla długości (odpowiednio dla pojedynczego pojazdu, zespołu pojazdów lub zespołu pojazdów o osiach skrętnych). Zezwolenie kategorii VI daje też jego posiadaczowi uprawnienia wynikające z zezwolenia kategorii V. Zezwolenia kategorii VI wydaje generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Opłata za jego wydanie wynosi od 800 do 4800 zł w zależności od okresu ważności zezwolenia.

Ograniczenia dla kategorii V

Wykorzystanie zezwolenia kategorii V ma pewne ograniczenia. Przejazd przez most lub wiadukt pojazdu o rzeczywistej masie całkowitej przekraczającej masę normatywną, wykonywany na podstawie zezwolenia kategorii V, jest możliwy dopiero po spełnieniu dodatkowego warunku. Tym warunkiem jest złożenie zawiadomienia do zarządcy drogi samorządowej o planowanym przejeździe przez położony na jego drodze obiekt budowlany. Zawiadomienie należy złożyć na co najmniej 7 dni przed planowanym przejazdem. W razie, gdy stan techniczny mostu lub wiaduktu uniemożliwia realizację planowanego przejazdu, zarządca drogi może zgłosić uzasadniony sprzeciw. W razie otrzymania sprzeciwu należy zmienić trasę przejazdu w celu ominięcia obiektu.

Zarządca drogi może także określić dodatkowe warunki przejazdu przez most lub wiadukt. Są one wiążące dla przewoźnika i jego pracowników. Potwierdzenie

przyjęcia zawiadomienia przez zarządcę, określenie warunków lub wydanie sprzeciwu powinno być przez niego dokonane najpóźniej na 3 dni przed planowanym przejazdem. Przejazd przez most lub wiadukt niezgodnie z wydanymi warunkami, bez dokonania zawiadomienia zarządcy lub przy jego sprzeciwie jest zagrożony administracyjną karą pieniężną od 3000 do 6000 złotych.

Gdy parametry są większe od opisanych

Dla pojazdów nienormatywnych, których wymiary, waga lub naciski osi są większe od maksymalnych parametrów określonych dla zezwoleń okresowych, nowe przepisy przewidują konieczność uzyskania zezwolenia kategorii VII. To zezwolenie jest wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po wyznaczonej trasie w określonym czasie. Termin jego wydania to 14 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, chyba że przejazd wymaga przystosowania infrastruktury drogowej. W tym ostatnim wypadku organ wydający zezwolenie ma 30 dni na określenie zakresu przystosowania infrastruktury drogowej. Dla przykładu można wskazać, że takie przystosowanie może obejmować demontaż

znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa uniemożliwiających przejazd ponadgabarytowego pojazdu, konieczność czasowej zmiany organizacji ruchu drogowego lub wzmocnienie konstrukcji niektórych obiektów budowlanych. Zezwolenia są ważne przez 14 lub 30 dni od dnia przejazdu wskazanego we wniosku. Dłuższy z tych terminów ma zastosowanie dla zezwoleń na przejazd wielokrotny.

Zezwolenie kategorii VII wydaje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z wyjątkiem sytuacji, gdy trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego nie przebiega po autostradzie lub drodze ekspresowej oraz nie wykracza poza obszar miasta na prawach powiatu. Dla tych ostatnich przejazdów zezwolenie wydaje prezydent miasta.

Kompetentny organ może odmówić wydania zezwolenia jedynie, gdy:

- ▶ przewożony ładunek można podzielić bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody,
- ▶ na przejazd nie wyrażą zgody zarządcy dróg innych niż drogi krajowe zarządzane przez organ wydający zezwolenia,
- ▶ nie ma realnych możliwości wyznaczenia trasy zapewniającej bezpieczeństwo i efektywność ruchu.

Kategorie zezwoleń okresowych, parametry pojazdu określone dla tych kategorii oraz drogi na których można posługiwać się poszczególnymi zezwoleniami

Kategoria zezwolenia	Parametry pojazdu nienormatywnego	Zastosowanie
Zezwolenie kategorii III	Przeznaczone dla pojazdu (zespołu pojazdów): - o normatywnych naciskach osi i masie, - o szerokości do 3,2 m, - o długości do 15 m dla pojedynczego pojazdu i do 23 m dla zespołu pojazdów; - o wysokości do 4,3 m;	Umożliwia przejazd po wszystkich drogach publicznych
Zezwolenie kategorii IV	Przeznaczone dla pojazdu (zespołu pojazdów): - o normatywnej masie; - o szerokości do 3,4 m; - o długości do 15 m dla pojedynczego pojazdu, do 23 m dla zespołu pojazdów i do 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; - o wysokości do 4,3 m; - o naciskach osi przewidzianych dla dróg o nośności 11,5 t.	Umożliwia przejazd po wszystkich drogach krajowych
Zezwolenie kategorii V	Przeznaczone dla pojazdu (zespołu pojazdów): - o normatywnych naciskach osi; - o szerokości do 3,4 m; - o długości do 15 m dla pojedynczego pojazdu, do 23 m dla zespołu pojazdów oraz do 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; - o wysokości do 4,3 m; - o rzeczywistej masie całkowitej do 60 t.	Umożliwia przejazd po wszystkich drogach publicznych
Zezwolenie kategorii VI	Przeznaczone dla pojazdu (zespołu pojazdów): - o szerokości do 3,4 m dla drogi jednojezdniowej oraz do 4 m dla drogi dwujezdniowej klasy A, S i GP; - o długości do 15 m dla pojedynczego pojazdu, do 23 m dla zespołu pojazdów oraz do 30 m dla zespołu pojazdów o skrętnych osiach; - o wysokości do 4,3 m; - o rzeczywistej masie całkowitej do 60 t; - o naciskach osi przewidzianych dla dróg o nośności 11,5 t.	Umożliwia przejazd po drogach krajowych (lub ich odcinkach) umieszczonych w wykazie dróg przygotowanym przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

Wskazane wyżej negatywne przesłanki odmowy zezwolenia nie są do końca precyzyjne, niemniej zapewniają możliwość podważenia odmowy wydania zezwolenia w postępowaniu odwoławczym lub skargowym przed sądem administracyjnym. Obawy budzi natomiast brak ustawowych przesłanek dla odmowy zgody zarządców innych dróg, po których przebiegać ma trasa przejazdu. Można w tym wypadku domniemywać, że ewentualna zgoda lub jej brak jest związana z trzecim warunkiem dla wydania zezwolenia kategorii VII, którym są realne możliwości wyznaczenia takiej trasy przy równoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa oraz efektywności ruchu. Jednak o zastosowaniu takiej wykładni prawa rozstrzygnie dopiero orzecznictwo.

Podstawowa stawka opłaty za wydanie zezwolenia kategorii VII uzależniona jest od parametrów pojazdu nienormalnego i jest niezależna od długości wyznaczonej trasy. Jeżeli pojazd przekracza normalne parametry

- 2 000 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, masa pojazdu lub jego wymiary przekraczają dopuszczalne wartości o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%,
- 15 000 zł - w pozostałych przypadkach.

Z kolei, za przejazd pojazdu nienormalnego niezgodnie z jego warunkami określonymi w zezwoleniu, może zostać nałożona kara w wysokości 2000 zł.

Obowiązki i zakazy

Nowe przepisy precyzyjnie określają obowiązki kierowcy pojazdu nienormalnego. W trakcie przejazdu kierowca jest obowiązany:

- zachować szczególną ostrożność,
- posiadać przy sobie odpowiednie zezwolenie i okazywać je na żądanie osób uprawnionych do kontroli na drodze,
- przestrzegać warunków przejazdu określonych w zezwoleniu.

Ponadto, pomimo posiadania zezwoleń okresowych kategorii III - VI, kierowca

Jednym z nowych rozwiązań dla firm wykonujących przewozy nienormalne jest możliwość uzyskania zezwolenia okresowego. Jest ono wydawane bez określenia trasy przejazdu pojazdu nienormalnego i liczby przejazdów oraz bez wskazywania konkretnego pojazdu, którym przewóz ma być wykonywany.

try wyłącznie w zakresie wymiarów, to podstawowa stawka opłaty wynosi 500 zł. W przypadku przekroczenia parametrów w zakresie masy lub nacisków podstawowa opłata wynosi 1600 zł. W wypadku zezwolenia przeznaczonego do wielokrotnego przejazdu po tej samej trasie, do podstawowej stawki należy doliczyć kwotę wynoszącą 0,7 tej stawki za każdy dodatkowy przejazd. Dodatkowo, w razie konieczności przystosowania infrastruktury drogowej do przejazdu pojazdu nienormalnego, trzeba będzie ponieść koszty niezbędnych prac. Zgodnie z ustawą koszty te ma ponosić podmiot wykonujący przejazd.

Wykonanie przejazdu bez wymaganego zezwolenia kategorii VII jest zagrożone administracyjną karą pieniężną w wysokości:

- 500 zł - gdy nacisk jednej lub wielu osi, masa pojazdu lub jego wymiary przekraczają dopuszczalne wartości nie więcej niż o 10%,

ca jest obowiązany stosować się do znaków zakazu B-15 do B-19.

Zabroniony jest przewóz pojazdem nienormalnym ładunków niepodzielnych, czyli takich których nie można podzielić bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody. Ten zakaz dotyczy przejazdów z wykorzystaniem zezwoleń kategorii od III do VIII. Ustawa zabrania także wykonywania przejazdu pojazdem nienormalnym bez pilota, jeżeli pojazd przekracza jedną z następujących wielkości:

- długość powyżej 23 m,
- szerokość powyżej 3,2 m,
- wysokość powyżej 4,5 m,
- rzeczywistą masę całkowitą ponad 60 t.

Korzystne dla przewoźnika

Jak widać, pewna część ze wskazanych wyżej zasad wprowadzonych nowymi przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi powtórzenie obowiązujących

Posiadanie zezwolenia kategorii I-VI nie zwalnia od stosowania się do następujących znaków drogowych:	
	znak B-15 „zakaz wjazdu pojazdów o szerokości ponad ...m”
	znak B-16 „zakaz wjazdu pojazdów o wysokości ponad ...m”
	znak B-17 „zakaz wjazdu pojazdów o długości ponad ...m”
	znak B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ...t”
	znak B-19 „zakaz wjazdu pojazdów o nacisku osi większym niż ...t”

dotychczas norm. Z kolei całkiem nowe rozwiązania wprowadzają korzystne zmiany dla przedsiębiorców wykonujących lub zlecających przewozy nienormalne. Dotyczy to w szczególności wprowadzenia zezwoleń okresowych i zasad ich wykorzystania, skrócenia terminów załatwiania spraw związanych z wydaniem zezwoleń, wprowadzenia ustawowych przesłanek podejmowanych przez urzędników rozstrzygnięć oraz zmniejszenia wysokości obciążeń administracyjnych w postaci opłat za wydanie zezwolenia i nakładanych kar pieniężnych. Takich korzystnych rozwiązań jest we wchodzących przepisach znacznie więcej, a zainteresowane osoby zachęcić należy do samodzielnej lektury odpowiednich jednostek redakcyjnych ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie. ◀

Maciej Wroński,
dyrektor biura prawnego OZPTD

Lotnicze przewozy materiałów radioaktywnych

Przewóz ładunków, w tym materiałów niebezpiecznych, stanowi istotną część działalności firm lotniczych. Jest to atrakcyjny, ale trudny segment rynku, gdyż zapewnienie bezpieczeństwa transportu tych materiałów, w tym materiałów radioaktywnych, wymaga znacznego wysiłku, dobrej organizacji, wysokiego poziomu wiedzy specjalistycznej i regularnych szkoleń prowadzonych na najwyższym poziomie.

Przestrzeganie rygorystycznych przepisów jest bez wątpienia podstawowym warunkiem umożliwiającym przewóz materiałów niebezpiecznych, co wymaga nie tylko wiedzy, ale i zrozumienia logiki obowiązujących regulacji, aby uniknąć sytuacji, gdy intuicja i zdrowy rozsądek podpowiadają co innego, niż nakazują przepisy.

Dla celów medycznych

Większość przewożonych drogą lotniczą materiałów radioaktywnych służy celom medycznym. Współczesna medycyna wykorzystuje radioizotopy, które często są wytwarzane w specjalistycznych laboratoriach jądrowych, w dużych odległo-

ścią, z tak zwanym zdrowym rozsądkiem. Sytuacje takie mogą stwarzać dodatkowe ryzyka, gdyż odrzucenie własnych intuicji jest wówczas niezbędne, ale może być trudne.

Wiele czynników zagrożenia

Wydaje się, że istotą tego problemu jest fakt, że w powszechnym, społecznym odbiorze zagrożenia wynikającego z korzystania i transportu źródeł promieniotwórczych, zależy ono jedynie od ich radioaktywności, która mierzona jest w Becquerelach (1 Bq = 1 rozpad na sekundę). Jest to zdecydowanie zbyt uproszczone pojmowanie zagadnienia, a w szczególności dla potrzeb

Przewóz materiałów radioaktywnych drogą lotniczą regulują przepisy IATA, jak również regulacje krajowe. Ich stosowanie zapewnia, że transport lotniczy materiałów radioaktywnych jest bezpieczny.

ściach od szpitali. Względy medyczne decydują, że przydatne izotopy mają dość krótki czas życia, co powoduje konieczność stworzenia sprawnego i szybkiego transportu na odległości dochodzące do tysiąca kilometrów. Bez transportu lotniczego trudno wyobrazić sobie możliwość przewiezienia w ciągu kilkunastu godzin radioizotopu z Warszawy do którejkolwiek ze stolic europejskich.

Przewóz materiałów radioaktywnych drogą lotniczą regulują przepisy IATA, jak również regulacje krajowe. Ich stosowanie zapewnia, że transport lotniczy materiałów radioaktywnych jest bezpieczny. Stosowanie niektórych z regulacji może jednak sprawiać pewną trudność. Przy braku ugruntowanej wiedzy z zakresu ochrony radiologicznej niektóre z regulacji mogą sprawiać wrażenie, iż są sprzeczne z intu-

transportu materiałów radioaktywnych niezbędne jest uwzględnienie innych czynników, takich jak: rodzaj promieniotwórczości, mobilność związków chemicznych, w skład których wchodzi radioizotopy, forma fizyczna radioizotopu, typ opakowania.

Na każdej przesyłce z materiałem radioaktywnym jest podana informacja o jego aktywności, ale nie tylko. W szczególności podana jest również wartość parametru TI-Transport Index. Parametr ten służy do oceny narażenia na promieniowanie, jakie stwarza dana przesyłka. Jego wartość zależy nie tylko od aktywności, ale również od rodzaju i energii emitowanego promieniowania oraz od rodzaju pojemnika, w którym materiał jest transportowany i który spełnia funkcję ochrony przed promieniowaniem.



Alicja Pieńkowska,
PLL LOT S.A.,
Biuro Cargo i Poczty

Informacja o wartości parametru TI daje możliwość oceny narażenia w warunkach normalnych, przy założeniu, że nie dojdzie do żadnego uszkodzenia przesyłki. Jednakże, przewożąc materiały radioaktywne należy zaopatrzyć je również w niezbędne informacje na wypadek, gdyby do uszkodzenia przesyłki jednak doszło, co może doprowadzić do skażenia środowiska i ludzi. Dlatego też wprowadza się kategorię materiałów słabo rozpraszalnych lub zamkniętych w kapsule niemożliwej do otwarcia bez jej zniszczenia (*special-form radioactive material*). Dla takich materiałów ryzyko skażeń w razie uszkodzenia przesyłki jest mniejsze i dlatego w tej kategorii dopuszczony jest transport większych aktywności.

W wypadku skażeń wewnętrznych

W wypadku skażeń – dostania się do wnętrza naszego ciała radioaktywnych materiałów – konieczna jest zmiana powszechnego intuicyjnego założenia, że szkodliwość promieniowania wynika z jego znacznej przenikliwości i najgroźniejsze jest promieniowanie gamma. W wypadku skażeń wewnętrznych sytuacja jest odwrócona

i największe ryzyka są związane z promieniowaniem alfa i beta. Gdy źródła promieniowania alfa lub beta są poza naszym ciałem, to wystarczy osłona z tektury czy warstwy powietrza o grubości kilkunastu centymetrów, aby zatrzymać te cząstki. Jednak, gdyby źródła promieniowania alfa lub beta znalazły się wewnątrz naszego ciała, to cała energia tych cząstek zostanie zaabsorbowana przez nasz organizm, a cząstki alfa wyrządzą największe szkody. Dlatego też ryzyko skażeń materiałami, które emitują cząstki alfa, jest również uwzględniane przy formowaniu odpowiednich regulacji.

Na przykład w przepisach Federal Agency for Nuclear Control w Belgii (FANC) to skomplikowane zagadnienie rozwiązano w uproszczony sposób poprzez wprowadzenie odpowiednich czynników mnożących, celem ograniczenia przewozu materiałów radioaktywnych o tej samej aktywności, ale stwarzających większe zagrożenia w wypadku uszkodzenia przesyłki i skażenia.

Czynniki mnożące

Uznano, że najbezpieczniejsze są zaplombowane materiały radioaktywne i dla nich nie wprowadzono żadnego czynnika mnożącego, co odzwierciedla sytuację, gdy ryzyko napromieniowania jest jedynym ryzykiem w trakcie transportu. Wprowadzono czynnik mnożący 10 dla niezaplombowanych materiałów o liczbie atomowej mniejszej niż 88, celem wypuklenia dodatkowych zagrożeń wynikających z możliwości skażenia, wprowadzenia radioizotopów do środowiska w przypadku uszkodzenia przesyłki. W końcu wprowadzono też czynnik mnożący 100 dla niezaplombowanych izotopów o liczbie atomowej większej niż 88. Wiadomo, że izotopy te rozpadają się przez emisję cząstek alfa i stwarzają szczególnie duże zagrożenie w przypadku skażenia nimi środowiska. Izotop Polon-210 należy do tej kategorii i właśnie nim został otruty Litwinienko.

Obliczając dopuszczalną aktywność FANC wymaga uwzględnienia odpowiednich czynników mnożących, które wynoszą 10, albo 100. Wprowadza się niejako pojęcie „przeliczeniowej aktywności”, tak aby dość skomplikowane zależności można ująć w prostej formule, której praktyczne stosowanie nie wymaga specjalistycznej wiedzy, a jednocześnie zapewni zwiększenie bezpieczeństwa przewozów materiałów radioaktywnych. Z drugiej jednak strony stosowana przez FANC formuła kłóci się ze zdrowym rozsądkiem, bo przecież nie ma żadnego intuicyjnego powodu, aby wprowadzać nowe

pojęcie „przeliczeniowej aktywności”. Można mieć jednak nadzieję, że wiedząc o dodatkowych zagrożeniach w wypadku skażeń, zdrowy rozsądek i intuicja będą w większej zgodzie z twardymi przepisami i regulacjami, co zwiększy bezpieczeństwo przewozu materiałów radioaktywnych.

Materiał radioaktywny a jądrowy

Jedynie intuicja i zdrowy rozsądek nie pozwalają również na rozróżnienie dwóch różnych pojęć: (1) materiał radioaktywny i (2) materiał jądrowy. Opisane do tej pory

regulowane specjalnymi przepisami, ale innymi niż przepisy dotyczące materiałów radioaktywnych. Ograniczenia w przewozie drogą lotniczą materiałów jądrowych wynikają przede wszystkim z wymaganej prawem ich ochrony fizycznej, gdyż istnieje ryzyko wykorzystania ich w innych celach, niż do produkcji energii elektrycznej. Należy też dodać, że materiały jądrowe często mają znaczną wartość. Oczywiście może też zachodzić sytuacja, że dany materiał jest jednocześnie materiałem jądrowym i radioaktywnym, co w szczególności dotyczy zużytego (wypalonego) paliwa reaktorowego.



Współczesna medycyna wykorzystuje radioizotopy, które często są wytwarzane w specjalistycznych laboratoriach jądrowych, w dużych odległościach od szpitali. Względnie medyczne decydują, że mają dość krótki czas życia, co powoduje konieczność stworzenia sprawnego i szybkiego transportu na odległości dochodzące do tysiąca kilometrów.

zagadnienia odnoszą się do materiałów radioaktywnych. Kategoria „materiał jądrowy” odnosi się do materiałów wykorzystywanych w energetyce jądrowej, w tym do paliwa reaktorowego. Okazuje się, że znaczna część materiałów jądrowych wykazuje niewielką radioaktywność. Cechę tę posiada w szczególności typowe paliwo jądrowe wykorzystywane w reaktorach jądrowych. Paliwo to zanim zostanie włożone do reaktora jest bardzo mało aktywne i z racji swoich własności nie stwarza zagrożenia. W szczególności, bez żadnego ryzyka, można wziąć w palce pastylkę takiego paliwa ważącą kilka gramów.

Mimo małej aktywności przewozy materiałów jądrowych drogą powietrzną są

Wiedząc czym różnią się materiały jądrowe od materiałów radioaktywnych można mieć nadzieję, że stosowanie odpowiednich regulacji nie będzie w sprzeczności z mylnymi intuicjami, a tym samym zwiększy się bezpieczeństwo transportu lotniczego. ◀

Alicja Pieńkowska,
PLL LOT S.A.,
Biuro Cargo i Poczty

ADR-Dinudis

PHU SZKOŁENIOWE

Bezpieczeństwo towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym

Doradztwo ADR

Kursy: dla Doradców DGSA, ADR podstawowe i specjalistyczne, Napętnianie i opróżnianie cystern
Szkolenia: stanowiskowe i okresowe

POGOTOWIE ADR:

600 947 531

Dowiedz się więcej:
50-266 Wrocław, ul. św. Jadwigi 12,
tel. 71 346 99 25, www.adr-dinudis.pl



Sukces, który słono kosztuje

Tak, jak i w poprzednich latach, na konferencji podsumowującej 2012 r., przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad koncentrowali się na sukcesach. Jednak, ze względu na spowolnienie w budowie dróg w 2013 r. i obecne kłopoty firm budowlanych, optymizmu było już znacznie mniej.

6 56,72 km dróg oddanych kierowcom do 10 grudnia zeszłego roku, w tym 294,01 km autostrad i 329,72 km dróg ekspresowych oraz następnym blisko 30 km dróg przekazanych pod koniec roku, to spore osiągnięcie. Co więcej, w budowie i przebudowie obecnie jest około 600 km dróg krajowych. Wynik byłby jeszcze lepszy, gdyby nie kłopoty firm budowlanych tracących płynność finansową. Aż 6% z wykonawców (8 podmiotów), z którymi GDDKiA miało podpisane umowy wykonawcze, zbankrutowało w 2012 r. Aż 27 spośród 133 generalnych wykonawców miało problem z uregulowaniem płatności za

pracę wykonaną przez kilkuset podwykonawców, usługodawców i dostawców. Długi w wysokości około 500 mln zł uregulowała GDDKiA.

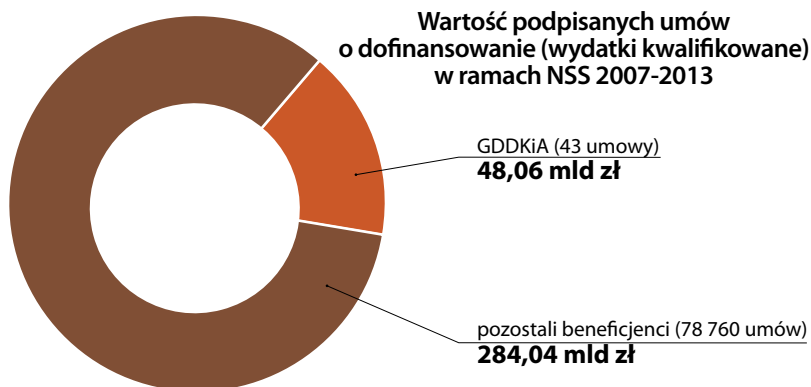
wokół 80 % cen kosztorysowych. Były one często na granicy opłacalności, a przy wzroście cen asfaltu i kilku źle przygotowanych przez GDDKiA specyfikacjach przetargo-

Średnia cena budowy 1 km drogi szybkiego ruchu w Polsce kształtuje się na poziomie 10 mln euro, który jest już bliski poziomowi europejskiemu.

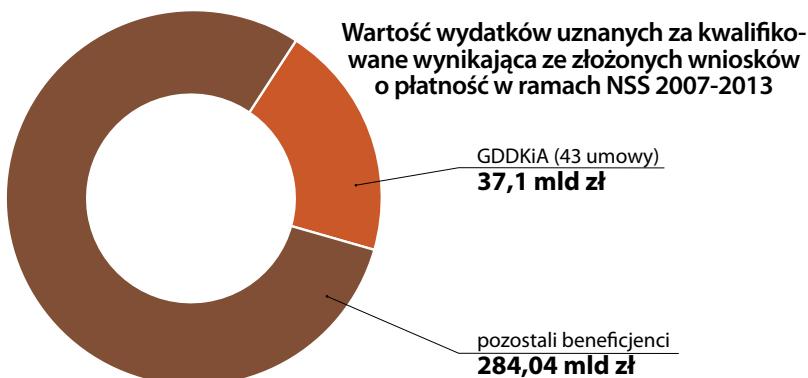
Wiele z dróg budowano za kwoty niższe niż planowane w kosztorysach inwestorskich – ceny oferowane w przetargach oscylowały

wych, skutkujących zejściem z budów części wykonawców, musiało się to skończyć kłopotami firm budowlanych.

Udział GDDKiA w realizacji narodowej Strategii Spójności 2007-2013



stan na dzień 09.12.2012 r.



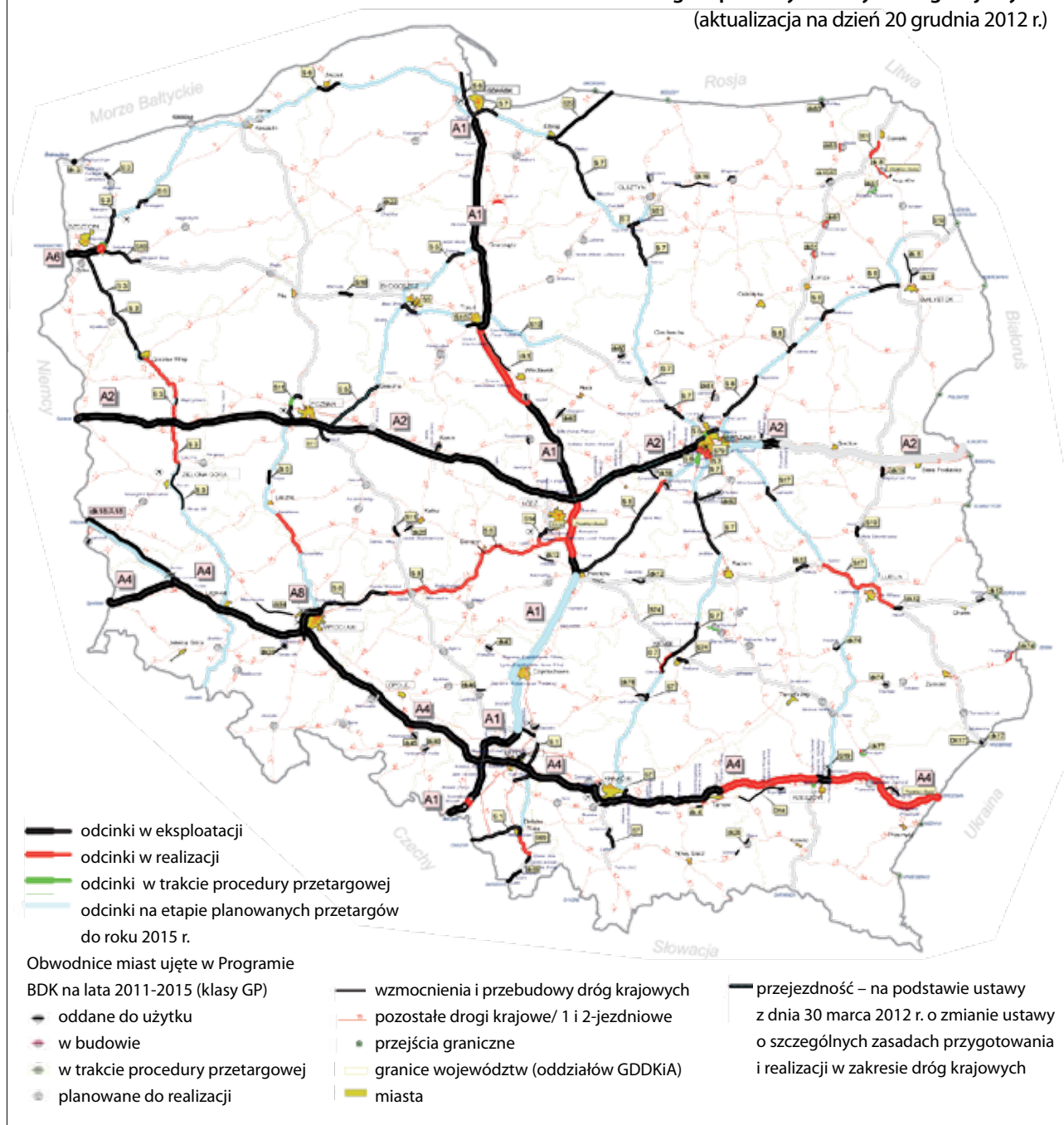
stan na dzień 09.12.2012 r.

Mimo wszystko

Na chwilę obecną w Polsce mamy 1366,3 km autostrad i 1097 km dróg ekspresowych, a Program Budowy Dróg Krajowych (PBDK) obowiązujący do 2015 r. został zrealizowany w ponad 60%. Dzięki tegorocznym inwestycjom skrócił się czas przejazdu z Warszawy do Łodzi i do Gdańska o 1,5 godz., a do Wrocławia o 2 godz. Do ważniejszych oddanych inwestycji należą: na autostradzie A1 odcinek Kowal – Stryków (ok. 80 km), Pyrzowice (z węzłem) – Piekary Śląskie (16 km), Świerklany (bez węzła) – Gorzyczki bez wiaduktu w Mszanie (10 km); na A2 odcinek Stryków – Konotopa (92 km), Autostradowa Obwodnica Mińska Mazowieckiego (21 km); na A4 odcinek Szarów – węzeł Krzyż (57 km) i Rzeszów Centralny – Rzeszów Wschód (6,95 km). Jeśli chodzi o pozostałe drogi to warto wymienić budowę S19 na odcinku Stobierna - węzeł Rzeszów Wschód (S19 - 6,9 km, DK19 - 1,4 km, GP - 1,24 km), obwodnicy Zambrowa wraz z odcinkiem drogi S8 prowadzącym do Wiśniewa, zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu drogi S11, rozbudowę węzła OT (S6) z ul. Kartuską (DK7) w Gdańsku, na S7 budowę odcinka Gdańsk – Koszwały – Obwodnica Południowa Gdańska (18 km), Kalsk – Miłomłyn (37 km) oraz Olsztynek - Nidzica (3 km), na S8 Jeżewo – Białystok (22 km), przebudowę odcinka Piotrków Tryb - Rawa Mazowiecka (61 km), budowę odcinka

PROGRAM BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH na lata 2011 - 2015

Stan realizacji i przygotowania autostrad,
drog ekspresowych i innych dróg krajowych
(aktualizacja na dzień 20 grudnia 2012 r.)



Modlińska – w. Piłsudskiego w Markach (7 km), odcinka Wrocław - Syców (47 km), czy też północnej obwodnicy Jędrzejowa i obwodnicy Jarosławia.

W postępowaniach wszczętych w 2012 r. w ramach PBDK średnio złożono ponad 10 ofert, a średnia liczba wniosków o dopuszczenie do udziału w przetargu ograniczonym wyniosła 21. Z kolei średnia cena budowy 1 km drogi szybkiego ruchu w Polsce kształtuje się

na poziomie 10 mln euro, który jest już bliski poziomowi europejskiemu.

Przy pomocy Unii

GDDKiA na budowę dróg wydała w 2012 r. ponad 22,6 mld zł, z czego około 10 mld zł zwróciła nam Unia Europejska. W sumie ze złożonych przez nas wniosków o płatność na kwotę ponad 39,43 mld zł kosztów kwalifikowa-

nych (ok. 33,5 mld wkładu UE) Komisja Europejska zrefundowała do połowy grudnia 27,5 mld zł, co oznacza wykorzystanie niemal w 67% dostępnej dla GDDKiA alokacji w ramach POiŚ (ok. 40,8 mld zł), przy upływie czasu 66%. Z kolei wydatki kwalifikowane, zadeklarowane przez GDDKiA (ponad 37 mld zł) stanowią ok. 25% wszystkich wydatków zadeklarowanych przez beneficjentów POiŚ.

W ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej w 2012 r. podpisaliśmy trzy ostatnie umowy o dofinansowanie. Poziom wykorzystania dostępnej dla GDDKiA alokacji środków UE (ok. 850 mln zł) wynosi 75% (ok. 636 mln zł – kwota poświadczona przez PARP jako wkład UE).

W 2012 r. podpisaliśmy z Centrum Unijnych Projektów Transportowych pięć dodatkowych umów o dofinansowanie, co w sumie daje 43 podpisane umowy i oznacza zakontraktowanie 100% dostępnej alokacji Programu Operacyjnego Infrastruk-

PORPW- 200 mln zł.). Reszta pieniędzy ma wpłynąć m.in. z Krajowego Systemu Poboru Opłat.

Od 2 lipca 2011 r. do 7 grudnia 2012 r. na konto Krajowego Funduszu Drogowego z opłat drogowych wpłynęło 1,26 mld zł, a wpływy te były wyższe od prognozowanych. 12 stycznia do systemu viaTOLL, który do tej pory obejmował 1890 km dróg, zostanie włączonych kolejne 140 kilometrów tras, a w marcu następne 160 km (patrz poprzedni numer TSL Biznes). Zaplanowane wpływy z Krajowego

A jeśli autostrada nie jest wyposażona w towarzyszącą infrastrukturę w postaci MOP-ów, to zgodnie z przepisami, od kierowców nie można pobierać opłat za przejazd. W sumie jest to 430 km na autostradzie A1, A2 i A4, na których państwo straci w tym roku 16 z planowanych 100 mln.

Utrzymaj standard

Wydatki związane z remontami na istniejącej sieci drogowej w 2012 r. wyniosły do końca 2012 r. około 0,5 mld zł. W ramach Projektu Utrzymaj Standard doprowadzono do wypracowania nowego modelu zarządzania procesem utrzymania dróg krajowych w oparciu o outsourcing tego typu usług. Z przeprowadzonych analiz wynikało, że dzięki temu modelowi oszczędności sięgną 10%. Rzeczywistość przerosła oczekiwania, gdyż zaoszczędzono aż 30%.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych, ujednolicone zostały umowy, standardy, a także specyfikacje istotnych warunków zamówienia. Dzięki temu powstał jednolity dla całej sieci dróg krajowych system utrzymania. Modelem „Utrzymaj standard” w 2012 r. objętych zostało 831 km autostrad i dróg ekspresowych. Docelowo w tym modelu utrzymywane będą wszystkie drogi, którymi zarządza GDDKiA.

W utrzymaniu standardów pomaga prawidłowa jakość budowanych dróg. Dlatego też GDDKiA systematycznie monitoruje jakość robót za pomocą własnych laboratoriów drogowych wyposażonych w nowoczesny sprzęt pomiarowy i diagnostyczny. Dzięki temu, już na wczesnym etapie realizacji inwestycji może wychwycić wszystkie nieprawidłowości zagrażających jakości realizowanych inwestycji, a wykonawca może je usunąć niezwłocznie, w ramach podpisanego kontraktu.

W ciągu 11 miesięcy 2012 r. laboratoria drogowe przebadaly 63 392 próbki z 61 kontraktów inwestycyjnych, z czego 15% nie spełniało wymagań. Jest więc coraz lepiej – w 2010 r. na 700 pobranych próbek 40% nie spełniało wymagań, a w 2011 na 49 065 próbek – 18%.

Bezpieczniejsze drogi

W 2012 r. poprawiło się bezpieczeństwo na drogach zarządzanych przez GDDKiA. Liczba ofiar śmiertelnych zmniejszyła się o 212 osób, (-15%) w stosunku do roku 2011 (styczeń–listopad). GDDKiA zaproponowała utworzenie krajowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w oparciu o metodologię synergii następujących obszarów: inżynieria, nadzór,

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych, ujednolicone zostały umowy, standardy, a także specyfikacje istotnych warunków zamówienia. Dzięki temu powstał jednolity dla całej sieci dróg krajowych system utrzymania.

tura i Środowisko (przy obecnym kursie zł/euro).

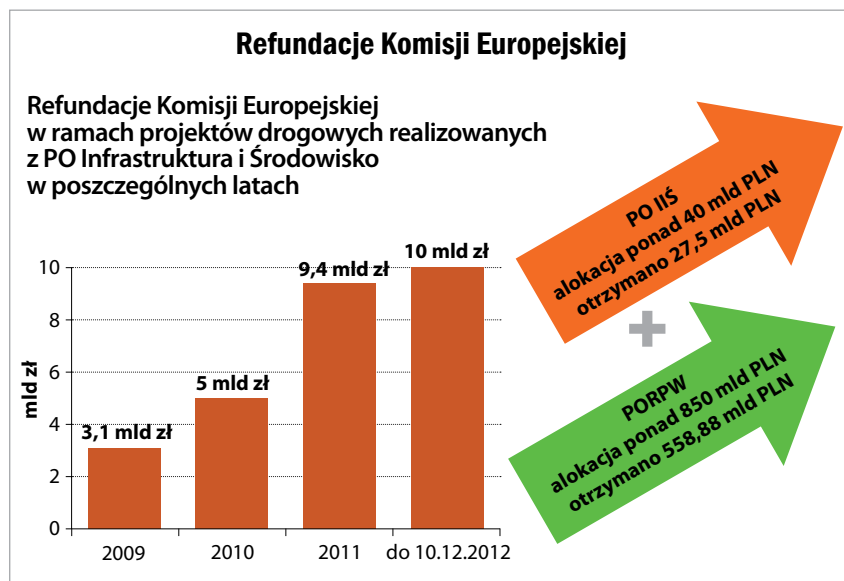
Warto nadmienić, że przy udziale środków unijnych do tej pory powstało 209 km autostrad (w tym na odcinku 24,46 km udostępniona jest jedna jezdnia), 472 km dróg ekspresowych, 154 km dróg krajowych i 14 obwodnic.

Budować, ale za co

W programie budowy dróg na lata 2011-2015, na realizację zadań budowlanych

Systemu Poboru Opłat (elektronicznego i manualnego) w 2013 r. szacowane są na 1,48 mld zł.

Wpływy z działających obecnie przy autostradach 17 MOP-ów w 2012 r. wyniosły 66 mln zł (stan do końca października 2012). W 2012 r., w wyniku przetargów, wyłoniono dzierżawców kolejnych 25 MOP (przy A1, A2, A4, A18), a dodatkowo, w wyniku przetargów zrealizowanych w latach 2011-2012, dzierżawców znalazło 10 MOP-ów przy drogach ekspresowych S3, S7, S17. Przetargi na



zarezerwowanych jest 18 mld zł, z czego 15 mld zł ma pochodzić z Krajowego Funduszu Drogowego. Prognozowane wpływy do KFD z tytułu refundacji środków UE to 6,8 mld zł (w tym POIŚ – 6, 6 mld zł oraz

kolejnych 15 obiektów trzeba będzie powtórzyć, gdyż sieci paliwowe zbojkotowały je ze względu na wymóg budowania moteli i wysoki poziom opłaty zmiennej, zależnej od wielkości sprzedaży na stacji.



ratownictwo, edukacja. Na jej podstawie opracowywany jest Narodowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Drogowego.

GDDKiA została liderem grupy „inżynierów” i opracowała w 2012 r. samodzielnie nowelizację rozporządzenia ministra infrastruktury o znakach i sygnałach drogowych oraz instrukcje wprowadzenia przekroju 2+1 jako uzupełnienie pomiędzy przekrojem 1+1, a dwujezdniowym. Oba przedsięwzięcia są obecnie procedowane przez MTBiGM. Z początkiem 2013 r. zostanie opracowany wieloletni plan prac w zakresie bezpieczeństwa drogowego, obejmujący nie tylko przedsięwzięcia inwestycyjne, ale także plan zmian w przepisach dotyczących zasad projektowania, budowy i eksploatacji dróg, a także plan prac badawczych.

Samo wprowadzenie zmian do rozporządzenia o znakach i sygnałach drogowych oznacza ok. 30% oszczędności roczne w utrzymaniu oznakowania dla wszystkich zarządców dróg, co w przypadku GDDKiA oznacza oszczędność roczną na poziomie 80 mln zł.

Mniej, czasem i o połowę

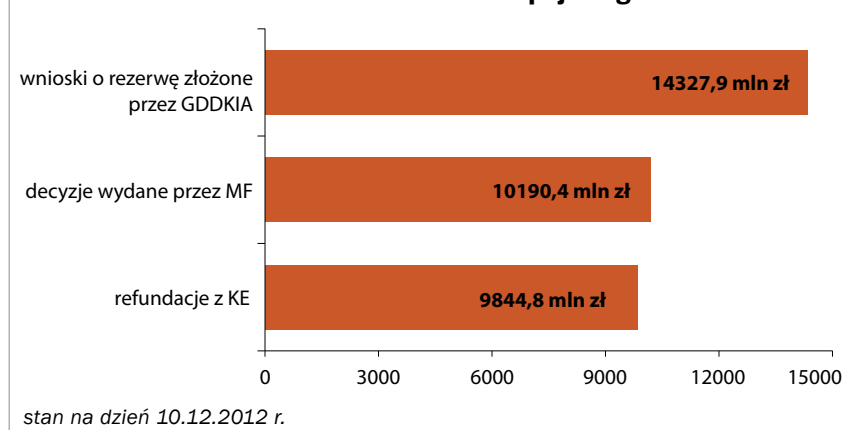
Choć w tym roku budowanych będzie 706,3 km dróg, a do ruchu zostanie oddanych 401 km dróg, w tym 126,3 km autostrad i 235 km dróg ekspresowych, to głównie są to obiekty będące już w budowie. Najnowszy raport firmy PMR, zajmującej się doradztwem gospodarczym, zatytułowany „Sektor budowlany w Polsce 2013 – Analiza regionalna. Prognozy rozwoju na lata 2013-2015” pokazuje, że łączny wolumen planowanych inwestycji w polskich regionach

na 2013 rok wyraźnie zahamował. W skali kraju spadek liczby planowanych obiektów drogowych wynosi 37%, a w niektórych regionach przekroczył 50%. Wzrost planowanych obiektów drogowych zaobserwowano jedynie w województwie mazowieckim, śląski, pomorskim i opolskim. Najgorsza sytuacja występuje w województwie łódzkim, zachodniopomorskim i warmińsko-mazurskim.

Pewnego wzmocnienia sektora budownictwa drogowego można się spodziewać w związku z inwestycjami, które wstępnie były planowane na mistrzostwa

wpłynęły już po dwie oferty. Swoje propozycje złożyły dwa konsorcja. Włosi i Polacy ze spółek Salini, Impregilo oraz Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów Kobylarnia chcą dokończyć drogę z Czerniewic do Brzezia za nieco ponad 450 mln zł. Natomiast Strabag, Budimex i Mota-Engil Central Europe za budowę tego odcinka żądają przeszło 500 mln zł. I tak jak w wielu poprzednich przetargach najniższa oferta była o ponad 263 mln zł niższa niż wycena GDDKiA (713 mln zł). Z kolei prace przy budowie autostrady A1 między Strykowem a Tuszyńem (40 km),

Wpływy do KFD w tytułu refundacji w 2012 r. - ze środków budżetu europejskiego



Euro 2012, jednak ich realizacja się opóźniła lub czeka na wybór nowego wykonawcy. Dotyczy to zwłaszcza autostrad A1 i A4. Dokończenie budowy autostrady A1 na odcinkach: Czerniewice – Brzezie i Brzezie – Kowal należy zaliczyć do większych inwestycji. Na każdy z odcinków

która kosztować będzie 1,159 mld zł, chce już zimą rozpocząć zadłużony na 1,3 mld zł Polimex-Mostostal. W 2013 r. powinna też w końcu ruszyć budowa obwodnicy Augustowa. Droga ma być oddana do użytku do końca 2014 r. ◀

Elżbieta Haber

Przewoźnik umowy – ryzyka i zagrożenia

Gdy mówimy o przewoźniku umownym, zwykle mamy na myśli spedytora, który zawiera ze zleceniodawcą umowę przewozu. Poprzez jej zawarcie wstępuje on w stosunek umowy przewozu, a ponieważ sam nie dokonuje przewozu, występuje w tejże umowie jako tzw. przewoźnik umowy. Również przewoźnik drogowy, który wykonanie przewozu zleca podwykonawcy, może występować jako przewoźnik umowy. Wiąże się to jednak z pewnymi zagrożeniami i ryzykiem.

Nie jest tajemnicą, że wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozów wiąże się z wieloma pułapkami, które czyhają na mniej zaradnych i mniej zorientowanych przewoźników. Zostało to dość szeroko opisane w licznych publikacjach, które od kilku lat ukazują się prasie transportowej i na portalach transportowych. W tym artykule chcę zwrócić uwagę na zagrożenia jakie towarzyszą przewoźnikom w sytuacji, gdy zlecają oni przewóz towaru podwykonawcom, stając się przez to tzw. przewoźnikami umownymi.

Oczywistym jest, że przewoźnik drogowy prowadzący działalność w zakresie przewozu towarów, wykonuje je posia-

tylko wykonanie przewozu zleca swoim podwykonawcom. Zdarza się, że przewozy zlecane podwykonawcom stanowią ponad połowę zleceń przyjętych przez przewoźnika do wykonania. Część przewoźników nawet całkowicie przechodzi na pośrednictwo przy przewozie rzeczy, czyli na tzw. spedycję. Jest to niewątpliwie podyktowane trudną sytuacją gospodarczą, która objawia się dość znacznymi kosztami faktycznego wykonywania przewozów w stosunku do osiągniętych przychodów oraz istnieniem wygodniejszej i bardziej intratnej formy wykonywania transportu, jaką w obecnym modelu jest spedycja. I choć prowadzenie przez doświadczonych



Jerzy Różyk

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 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 ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni. Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

Wykonywanie przewozów z wykorzystaniem podwykonawców (przewoźników dalszych) w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym, jest traktowane jako pośrednictwo przy przewozie rzeczy i podlega zatem przepisom ustawy o transporcie drogowym.

danymi przez siebie pojazdami lub tymi, którymi dysponuje (np. leasingowanymi). Nie jest też nowością, że posiada on stosowne uprawnienia, którymi są:

- ▶ licencja na krajowy transport drogowy, jeśli wykonuje przewozy wyłącznie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (art. 12. ust. 1. u.t.d.),
- ▶ licencja na międzynarodowy transport drogowy, jeśli wykonuje przewozy międzynarodowe i ewentualnie krajowe (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.).

Z przewoźnika w spedytora?

Obecnie pewna liczba przewoźników nie zawsze samodzielnie realizuje transport,

przewoźników działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji) stanowi dla nich dość „łatwy kawałek chleba”, to wprowadzenie do działalności transportowej dodatkowych usług jest obciążone dodatkowym ryzykiem, którego przewoźnicy zazwyczaj nie biorą pod uwagę.

A stan prawny jest taki, że przewoźnik wykonujący transport drogowy w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy musi posiadać odpowiednie uprawnienie do wykonywania tego rodzaju działalności (art. 5 ust. 1. u.t.d.). Takie uprawnienie daje licencja na krajowy transport drogowy, która umożliwia wykonywanie transportu drogowego

również w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (art. 12. ust. 1a. u.t.d.). Ustawa o transporcie drogowym obliguje również przewoźnika do posiadania zabezpieczenia finansowego w wysokości 50 tys. euro (art. 5 ust. 3. pkt. 3 lit. c. u.t.d.). Fakt prowadzenia działalności

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

**Czytaj też
inne artykuły naszego
działu prawnego
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

w takim zakresie wymaga również zgłoszenia tego odpowiedniemu organowi.

Inaczej w kraju, inaczej za granicą

Sprawa jest prosta, gdy dotyczy przewoźników krajowych, którzy zazwyczaj posiadają jedynie licencję na krajowy transport drogowy. Taka licencja, w myśl art. 12. ust. 1a. u.t.d., uprawnia ich do prowadzenia działalności również w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, niemniej jednak taka działalność może być wykonywana pod warunkiem spełnienia obowiązków określonych powyżej. Wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy bez stosownych uprawnień stanowi naruszenie i może być dla organu kontrolującego podstawą do nałożenia grzywny w wysokości 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

Sprawa nie jest już taka prosta, gdy dotyczy przewoźników międzynarodowych, posiadających jedynie licencję na międzynarodowy transport drogowy. Licencja ta uprawnia ich zarówno do wykonywania przewozów międzynarodowych,

jak również krajowych (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.). Nie wszyscy jednak wiedzą o tym, że licencja międzynarodowa nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Taka wiedza nie jest im potrzebna, gdy wykonują przewozy pojazdami własnymi lub np. leasingowanymi, którymi dysponują, ale jest niezbędna, gdy zlecają wykonywanie przewozów podwykonawcom. Jeżeli więc przewoźnik posiada jedynie licencję na międzynarodowy transport drogowy, a wykonuje również działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy,

wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

Lekki nie ma lekko

Dużo gorzej wygląda to u przewoźników wykonujących przewozy zarówno międzynarodowe, jak i krajowe pojazdami o dmc do 3,5 t. Wykonywanie transportu drogowego takimi pojazdami, zgodnie z art. 3 pkt 1 ust. 2. u.t.d., nie wymaga od przewoźników posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego, o której mówi art. 5 pkt 1. u.t.d. Nie mając żadnej licencji, taki przewoźnik nie



Tzw. odsprzedawanie zleceń innym przewoźnikom nie zmienia automatycznie przewoźnika w spedytora. Jeśli więc przewoźnik zawarł ze swoim zleceniodawcą umowę przewozu, to ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik i zgodnie z art. 3 konwencji CMR i art. 5 Prawa przewozowego ponosi odpowiedzialność za swoich podwykonawców, pomimo że faktycznie nie bierze udziału w samym przewozie.

narusza art. 5 ust. 1. ustawy o transporcie drogowym, co również może stanowić dla organu kontrolującego podstawę do nałożenia grzywny w wys. 8 tys. zł za

może wykonywać przewozów pojazdami z przyczepą, jeśli łączna dmc zespołu pojazdów przekracza 3,5 t. Nie może on również wykonywać działalności

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



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

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

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl

w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, gdyż zarówno jedno, jak i drugie wymaga posiadania stosownej licencji. Brak uprawnień może stanowić dla organu kontrolującego podstawę do nałożenia grzywny w wysokości 8 tys. zł za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji.

W każdym z tych przypadków organ kontrolujący może stwierdzić naruszenie jedynie w czasie kontroli w siedzibie przewoźnika, gdyż stwierdzenie takiego naruszenia „na drodze” nie będzie raczej możliwe, albowiem przewoźnik faktycznie wykonujący przewóz zapewne będzie miał stosowne uprawnienia do wykonywania przewozu.

Transport czy spedycja?

Jeżeli przewoźnik wykonuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców (przewoźników dalszych), zgodnie art. 3 konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo Przewozowe, ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie szkody powstałe w czasie wykonywania przewozu przez swoich podwykonawców. Jedynym odstępstwem od powyższej zasady jest zawarcie przez przewoźnika ze swoim zleceniodawcą (kontrahentem) umowy spedycji, która nie będzie podlegała prawu przewozowemu, tylko kodeksowi cywilnemu. Doświadczenie wskazuje jednak, że skoro większość firm spedycyjnych zawiera ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu, to umowa przewozowa jest poniekąd standardem przy prowadzeniu działalności *stricte* transportowej.

Tzw. odsprzedawanie zleceń innym przewoźnikom nie zmienia zatem przewoźnika w spedytora. Jeśli więc przewoźnik zawarł ze swoim zleceniodawcą umowę przewozu, to ponosi taką samą odpowiedzialność jak przewoźnik i zgodnie art. 3 konwencji CMR i art. 5 prawa przewozowego również ponosi odpowiedzialność za swoich podwykonawców, pomimo że faktycznie nie bierze udziału w samym przewozie.



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

www.cds-odszkodowania.pl

Co z polisą?

Zlecenie przewozów podwykonawcom wiąże się, niestety, z dość dużym zagrożeniem nie pokrywania szkód z polis OCP przewoźników. Większość zakładów ubezpieczeń, pomimo że udziela ochrony za przewozy wykonywane przez podwykonawców, to w swoich warunkach stosuje zapisy narzucające obowiązek wystawiania listów przewozowych właśnie na tych przewoźników (ubezpieczających). Taki obowiązek powoduje, że przewoźnikiem wpisanym do listu przewozowego może być wyłącznie przewoźnik zlecający przewóz (ubezpieczający), a nie podwykonawca. To rodzi dość duże ryzyko, albowiem powszechnym zwyczajem i utartą praktyką jest wpisywanie do listów przewozowych przewoźników faktycznych, czyli

tych, którzy przyjmują od nadawcy towar do przewozu. W takiej sytuacji dane przewoźnika zlecającego przewóz (ubezpieczającego) nie znajdują się w liście przewozowym i w przypadku powstania szkody w czasie przewozu przez podwykonawcę zakład ubezpieczeń dość łatwo i zza biurka odmówi jej pokrycia z polisy OCP. Jeżeli dodatkowo polisa podwykonawcy nie pokryje szkody ze względu na inne wyłączenia, to przewoźnik będzie musiał pokryć szkodę z własnych środków. Dlatego ważne jest, aby w sytuacji, gdy przewoźnik zleca przewozy podwykonawcom, jego polisa OCP zawierała zapisy, które zwalniają ubezpieczającego z obowiązku wpisywania go w listy przewozowe, a jednocześnie umożliwiają wpisywanie w niego podwykonawców.

Zagrożenia przewoźnika umownego

Głównymi zagrożeniami dla przewoźników zlecających podwykonawcom przewóz towarów są:

- ryzyko ponoszenia kar za wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji,
- ryzyko ponoszenia w pierwszej kolejności odpowiedzialności za nienależyte wykonanie przez podwykonawcę umowy przewozu,
- ryzyko pokrywania szkód z własnych środków, jeżeli polisa OCP będzie zawierała zapisy pozwalające ubezpieczycielowi na odmówienie odszkodowania.

Jak widać, instytucja tzw. przewoźnika umownego nie jest zarezerwowana wyłącznie dla spedycji. Należy zatem mieć na uwadze, że przewoźnikiem umownym jest również każdy przewoźnik, który realizuje przewozy za pośrednictwem podwykonawców. Każdy przewoźnik decydując się na prowadzenie działalności w takiej formie powinien więc liczyć się z konsekwencjami, jakie mogą towarzyszyć takiej działalności. Przede wszystkim ryzykuje nałożenie kary za brak licencji na pośrednictwo przy przewozie rzeczy w wysokości 8 tys. zł, w pozostałych przypadkach kwota, jaką będzie musiał zapłacić, może być znacznie wyższa.

Decydując się na prowadzenie działalności transportowej w określonym modelu zadbajmy więc o posiadanie odpowiednich licencji lub zezwoleń oraz o taką polisę OCP, która będzie chronić od ryzyk jakie na siebie przyjmujemy. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.pl



Kompleksowy katalog firm branży transportowej i logistycznej

Katalogis.net

Dołącz już dziś

Cały świat logistyki i transportu scalony w jednym miejscu

Kiedy magnes się opłaca?

Problem z odpowiedzią na pytanie „kiedy używanie magnesu w celu zakłócenia pracy tachografu się opłaca?” nie jest trudne. Jest ona prosta i logiczna, ale jej udzielenie wymaga uprzedniej analizy zarówno sytuacji w jakiej znajduje się menedżer transportu, jak i sytuacji zawodowej kierowcy.

Zaznaczyć należy, że używanie jakichkolwiek dodatkowych urządzeń zakłócających pracę tachografu, w szczególności w celu rejestracji odpoczynku w czasie prowadzenia pojazdu, jest bezwzględnie niedozwolone.



Nie tylko przepisy krajowe, ale również unijne bardzo rygorystycznie sankcjonują to naruszenie. Cała ironia prób stosowania magnesów lub wyłączników tachografu polega na tym, że użycie niedozwolonego urządzenia ma zaoszczędzić jedną, maksymalnie dwie godziny jazdy albo ma służyć dokręceniu paazy do pełnej 11 lub 9 godzinnej, jeśli kierowca rusza przed odebraniem wymaganego

odpoczynku. Często użycie magnesu lub wyłącznika jest wynikiem braku wiedzy o dopuszczalnych odstępstwach od norm czasu pracy kierowcy. Na wstępie należy postawić sobie pytanie: Czy użycie magnesu rzeczywiście pozwoli osiągnąć zamierzony cel? Celem może być np.:

- szybszy zjazd do domu lub bazy, przez co kierowca wydłuża czas prowadzenia pojazdu rezygnując z przerwy lub odpoczynku,
- konieczność dotarcia do odpowiednio wyposażonego w monitoring lub ochronę bezpiecznego miejsca postoju (parkingu, motelu),
- nadrobienie opóźnień w dostawie ładunku wynikających z przyczyn niezależnych od kierowcy (korki, wypadki na drodze, warunki atmosferyczne, i inne).

Tymczasem, bezpośrednio art. 12 Rozporządzenia 561/2006, jak również



Iwona Szwed

Prawnik, ekonomista, współwłaściciel Biura Prawnego Arena 561 specjalizującego się w obsłudze prawnej firm transportowych. Pełnomocnik reprezentujący przedsiębiorców z branży transportu drogowego przed Inspekcją Transportu Drogowego oraz Państwową Inspekcją Pracy. Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu „TRANSORA”.

<p>Stoneridge Electronics LTD</p> <p>Tachograf cyfrowy SE 5000</p>	<p>BorgWarner</p> <p>Przyrząd do pobierania danych z tachografów cyfrowych OPTAC</p>	<p>BorgWarner</p> <p>Wentylatory i sprzęgła wiskotyczne Renault, Scania, Mercedes, Man DAF i inne</p>	<p>TranScan</p> <p>Termograf CCI</p>
--	--	---	--------------------------------------

NERIS
IMPORT, EXPORT, CONSULTING

- ❑ Tachografy Stoneridge Electronics SE 5000
- ❑ Przyrządy do pobierania danych z tachografów cyfrowych
- ❑ Wentylatory i sprzęgła wiskotyczne
- ❑ Termografy TranScan do samochodów chłodni i naczep chłodniczych

ul. Michała Spisaka 90 a,
02-495 Warszawa

tel.: (0 22) 66 222 99,
fax: (0 22) 82 497 77,

tel. kom.: 0 601 293 573

www.neris.pl

Prawo socjalne w transporcie drogowym

Poniższe wytyczne zostały opracowane przez Komisję przy współpracy ekspertów instytucji kontrolnych, organizacji pracowniczych oraz przedsiębiorstw. Zawierają komentarz ze wskazówkami do regulacji niektórych przepisów, umożliwiającymi zwiększenie skuteczności oraz efektywności w przestrzeganiu wskazanych przepisów.

Wytyczna

Wyjątkowe odstępstwo od przepisów w zakresie minimalnego okresu odpoczynku i maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w celu znalezienia odpowiedniego miejsca postojowego.

Artykuł: 12

Rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, które należy zastosować

Artykuł 12 zawiera przepisy pozwalające kierowcy na odstępstwo od wymogów w zakresie minimalnego okresu odpoczynku i maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu, określonych w art. 6 – 9, w celu znalezienia odpowiedniego miejsca postoju. Artykuł ten nie upoważnia kierowcy do odstępstw od rozporządzenia z powodów, które były znane przed rozpoczęciem podróży. Został on wprowadzony, aby umożliwić kierowcom prawidłową reakcję w sytuacjach niespodziewanego braku możliwości spełnienia wymogów rozporządzenia w trakcie podróży, tj. w sytuacjach nadzwyczajnych trudności, niezależnych od woli kierowcy oraz ewidentnie nieuniknionych i niedających się przewidzieć, nawet przy zachowaniu najwyższej staranności. Odstępstwo ma również na celu zapewnienie bezpieczeństwa osób, pojazdu i ładunku oraz uwzględnienie w każdej sytuacji wymogu bezpieczeństwa drogowego.

Takie sytuacje powodują powstanie wymienionych niżej obowiązków dla trzech kategorii podmiotów.

- 1) Przedsiębiorstwo transportowe musi uważnie planować przejazd kierowcy, tak by był on bezpieczny i uwzględnił np. występujące na drogach korki, warunki atmosferyczne i dostęp od odpowiednich parkingów, czyli musi tak organizować pracę, aby kierowcy mogli przestrzegać rozporządzenia i spełnić wymagania załadowców oraz firm ubezpieczeniowych w zakresie bezpieczeństwa w czasie postojów.
- 2) Kierowca musi bezwzględnie przestrzegać przepisów i nie przekraczać dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu, za wyjątkiem wystąpienia nieprzewidzianych i wyjątkowych okoliczności, gdy nie jest w stanie przestrzegać rozporządzenia bez powodzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa drogowego, osób, pojazdu i ładunku. Jeśli kierowca zdecyduje, że konieczne

jest odstępstwo od rozporządzenia i że nie będzie ono zagrażało bezpieczeństwu drogowemu, musi wskazać odrębnie charakter odstępstwa i jego przyczyny (w języku wspólnotowym, na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego albo w planie pracy), natychmiast po zatrzymaniu się.

- 3) Organ egzekwujący prawo powinien kierować się zawodową rozważą kontrolując i oceniając kierowcę pod kątem zasadności naruszenia ograniczeń w zakresie czasu prowadzenia pojazdu.

Oceniając zasadność odstępstwa od przepisów na podstawie art. 12 organ egzekwujący prawo musi poddać danalizie wszystkie okoliczności, w tym:

- a) historię zapisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdu przez kierowcę w celu sprawdzenia jego/jej zwyczajowych zachowań oraz tego, czy zazwyczaj przestrzega on/ona przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku i czy odstępstwo ma charakter wyjątkowy;
- b) odstępstwo od ograniczeń w zakresie czasu prowadzenia pojazdu nie może występować regularnie i musi być spowodowane wyjątkowymi okolicznościami, takimi jak: poważny wypadek drogowy, ekstremalne warunki pogodowe, objazdy, brak miejsca na parking, itp. (Powyższy wykaz wyjątkowych okoliczności ma charakter orientacyjny. Zasada przy ocenie jest taka, że przyczyna ewentualnego odstępstwa od przepisowego czasu prowadzenia pojazdu nie mogła być wcześniej znana i nie można jej było przewidzieć);
- c)ienne i tygodniowe ograniczenia czasu prowadzenia pojazdu powinny być przestrzegane – kierowca nie powinien mieć żadnych „oszczędności czasowych” z powodu przekroczenia ograniczenia czasu prowadzenia pojazdu w poszukiwaniu parkingu;
- d) odstępstwo od przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdu nie może prowadzić do ograniczenia wymaganych przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku.

Komentarz: Europejski Trybunał Sprawiedliwości, sprawa C-235/94

Wytyczna

Nakaz przerwania dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy w celu przestawienia pojazdu na terenie terminalu, na parkingu lub w strefie przygranicznej.

Artykuł: 4 lit. d) i f)

Rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Podejście, jakie należy zastosować:

Zasadniczo, w trakcie dziennego lub tygodniowego odpoczynku, kierowca powinien mieć możliwość swobodnego dysponowania swoim czasem i nie powinien mieć obowiązku pozostawiania w zasięgu swojego pojazdu. W zasadzie przerwanie dziennego lub tygodniowego odpoczynku bądź przerwy stanowi naruszenie przepisów (chyba, że ma zastosowanie „przypadek promu lub pociągu” (art. 9 ust. 1). Jednak na terenie terminalu lub na parkingu może zdarzyć się nagła nieprzewidziana sytuacja lub nagła potrzeba wymagające przestawienia pojazdu.

Na terenie terminalu zazwyczaj jest kierowca (pracownik terminalu), który w razie konieczności może przestawić pojazd. Jeśli nie ma takiego pracownika, a przestawienie pojazdu jest nieuniknione ze względu na nadzwyczajne okoliczności, kierowca może przerwać swój odpoczynek jedynie na polecenie właściwego organu lub pracownika terminalu, upoważnionych do wydawania poleceń dotyczących przestawienia pojazdu.

W pozostałych miejscach (np. na parking, na przejściach granicznych i w razie nagłej potrzeby), jeśli występują obiektywne nagłe przyczyny, w związku z którymi pojazd musi zostać przestawiony lub jeśli policja lub inna władza (np.: strażak, organy administracji drogowej, celnik, itp.) wydadzą polecenie przestawienia pojazdu, kierowca musi przerwać swój odpoczynek lub przerwę na kilka minut i w takim przypadku nie powinien być ścigany za złamanie przepisów.

Jeśli pojawi się taka konieczność, organy kontrolne państw członkowskich muszą zastosować pewną tolerancję oceniając indywidualne przypadki.

Każdy przypadek przerwania odpoczynku lub przerwy musi zostać ręcznie zarejestrowany przez kierowcę oraz, w razie możliwości, potwierdzony przez właściwy organ, który wydał kierowcy polecenie przestawienia pojazdu.

wytyczne unijne w zakresie stosowania norm czasu pracy kierowców uwzględniają sytuacje niemożliwe do przewidzenia lub zaplanowania. W określonych przypadkach dopuszczone jest przekroczenie norm dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw czy odpoczynków, pod warunkiem udokumentowania tej sytuacji na rewersie wykresówki lub wydruku z tachografu cyfrowego. Pomijając już fakt, że kary za przekroczenia są wielokrotnie niższe od kary za stosowanie magnesu lub wyłącznika, to w wyniku kontroli mogą pojawić się dodatkowe utrudnienia i koszty. Mianowicie skierowanie pojazdu na autoryzowany serwis celem wymontowania magnesu/wyłącznika lub wykonania raportu błędów tachografu cyfrowego wygeneruje dodatkowe koszty, które przewoźnik będzie zmuszony pokryć.

Konsekwencje finansowe

Używając magnesu nie zwraca się uwagi na niewspółmierność kar za przekroczenie czasu jazdy w stosunku do kar z tytułu użycia niedozwolonego magnesu. I tak np.:

- ▶ kara grzywny dla kierowcy za skrócenie odpoczynku dziennego np. o 2 godziny wynosi 200 zł, natomiast za użycie niedozwolonego urządzenia 2000 zł;
- ▶ kara grzywny dla kierowcy za wydłużenie maksymalnego dziennego czasu prowadzenia pojazdu o 1 godzinę wynosi 100 zł i za każdą kolejną również 100 zł, natomiast za użycie magnesu/wyłącznika 2000 zł.

Jeśli w wyniku kontroli drogowej inspektor stwierdzi użycie niedozwolonego urządzenia i zabezpieczy dowody, karę grzywny w wysokości 2000 zł może otrzymać kierownik transportu, zarządzający lub inna osoba, która wydała polecenie stosowania niedozwolonych urządzeń. Kolejną konsekwencją za naruszenie zasad użytkowania tachografów jest kara administracyjna w wysokości 5000 zł nałożona na przedsiębiorstwo, w którym kierowca pracuje. Kary te są znacznie wyższe w wypadku kontroli zagranicznych.

Konsekwencje karne

Znacznie dotkliwszym dla menedżera transportu lub kierowcy wiążącego swoją karierę zawodową z transportem jest utrata dobrej reputacji i waloru niekaralności. Zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym kierowca zawodowy nie może być skazany za przestępstwa umyślne przeciwko mieniu, bezpieczeństwu drogowemu, wiarygodności dokumentów i środowisku. Wymóg niekaralności dla osoby

Przepisy ułatwiające wykonywanie transportu

Art 12 Rozporządzenia (WE) 561/2006:

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwi osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstąpienia odrębnie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy, najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

zarządzającej transportem lub przedsiębiorcy obejmuje znacznie szerszy katalog przestępstw, za które takie osoby nie mogą być skazane. Na mocy Rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 art 6 ust 1 lit b dotyczy to również sankcji za naruszenia m.in.:

- ▶ czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców, czasu pracy oraz instalacji i używania urządzeń kontrolnych. Unijne rozporządzenie, jako jedno z najpoważniejszych naruszeń, kwalifikuje „brak tachografu lub ogranicznika prędkości lub korzystanie z nielegalnego urządzenia, które może zmieniać zapisy w urządzeniach rejestrujących lub ograniczniku prędkości, albo fałszowanie wykresów lub danych pobranych z tachografu lub karty kierowcy” (zał. IV Rozporządzenie nr 1071/2009).

Skazanie zarządzającego transportem spowoduje utratę certyfikatu kompetencji zawodowych, a w dalszej perspektywie może spowodować utratę przez przedsiębiorstwo licencji. Jeśli w odpowiednim czasie zastąpimy skazanego zarządzającego menedżerem posiadającym certyfikat kompetencji zawodowych i walor niekaralności, to licencję ochronimy. Pytanie tylko, czy warto narażać firmę i własną reputację, jeśli wykonanie zadania przewozowego można zaplanować bez użycia magnesu, a sytuacje nieprzewidziane wyjaśnić za pomocą wytycznych unijnych lub przepisów.

Samowola kierowcy a pobór myta

Użycie magnesów lub wyłączników tachografu często jest inicjatywą samych kierowców. Jeżeli pracodawca lub menedżer transportu odpowiednio wcześniej zabezpieczy się przed takim incydentem, wówczas uniknie odpowiedzialności finansowej i karnej. Kierowca już takiej możliwości nie będzie miał. Od momentu wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat każdy przejazd pod bramką jest rejestrowany przez system, a na bramkach wjazdowych/zjazdowych wykonywane są zdjęcia pojazdu, na których widoczny jest obraz kierowcy oraz zamontowane urządzenie viaBox lub jego brak. Kierowcy używając magnesów, wpadają w pułapkę w postaci zdjęć z bramownic kontrolnych systemu viaTOLL. Usunięcie urządzenia viaBox z szyby pojazdu nie zablokuje trybu rejestrowania przejazdu po drogach płatnych. Zdjęcia będą nadal wykonywane, a dodatkowo rejestrowane będzie naruszenie w postaci braku opłaty za przejazd po drodze płatnej. Kara za brak takiej opłaty w Polsce wynosi 3000 zł i jest nakładana bezpośrednio na kierowcę.

Przewrotnie można zatem stwierdzić, że magnes się opłaca, jeśli mamy duże zapasy środków finansowych, wyuczony inny zawód, w którym znajdziemy bez problemu zatrudnienie oraz nie będzie potrzebne nam zaświadczenie z rejestru karnego o niekaralności. ◀

Iwona Szwed, www.arena561.pl

NET POLSKA

- **Czytniki tachografów cyfrowych i kart kierowców**
- **Programy do rozliczania czasu pracy kierowców**
- **Zestawy promocyjne czytnik + program**

Najniższe ceny - dostawa w 24 godziny!

ZAPRASZAMY!!!

www.netpolska.com tel. 91 483 70 70
www.TachografCyfrowy.com 91 482 32 32

Kto by pomyślał

Pierwsze spotkanie i podwójny szok: raz, że Megane Grandtour jest tak ładne, a dwa, że tak praktyczne.

Patrząc na sylwetkę w kształcie klina trudno domyślić się, jak obszerny jest bagażnik. Tymczasem ma on regularny kształt z płaską podłogą i niskim progiem załadunku, a do wnętrza prowadzi duży otwór tylnej kłapy. W środku nie ma denerwujących zakamarków, a pod szyćną, składaną matą pokrywającą podłogę są wygodne skrytki, między innymi na trójkąt ostrzegawczy. Po złożeniu tylnej kanapy i oparcia fotela pasażera, z przodu można przewozić długie, nawet 2,5-metrowe przedmioty. Niestety, kanapa nie składa się na płasko, lecz tworzy delikatny skos. Za to oparcie jest podzielone niesymetrycznie. Można więc regulować stosunek liczby pasażerów do wielkości lub ilości ładunku.

Na podłodze, przed przednimi siedzeniami umieszczono nieduże, ale dyskretne schowki. Wnętrze jest wygodnie urządzone. Stylizacja wzmacnia wrażenia przestronności. Zwłaszcza w bogatej odmianie Dynamique, w której zastosowano jasne, lśniące wstawki.

Tylko ten wariant wyposażenia, poza najbogatszą Bose Edition, pozwala zamówić 130-konny silnik diesla. Takie Megane kosztuje 87 250 zł. Podstawowy Authentique z 90-konnym dieslem to wydatek 68 750 zł, a najtańszy, 100-konny model benzynowy to 61 550 zł. Jednak benzyna spala średnio 6,8 l/100 km, a 130-konny dCi tylko 4 l. Przy przebiegu 25 tys. km możemy zaoszczędzić rocznie ponad 3800 zł (przy cenie benzyny 95 wynoszącej 5,50 zł i oleju napędowego 5,54 zł).

Niski próg załadunku i płaska podłoga to zalety Megane. Pod matą znajdują się schowki. Dodatkowo skrytki są w płaskich bokach bagażnika.



Tak efektowny wystrój wnętrza zastrzeżony jest dla najbogatszych wariantów samochodu. Analogowy obrotomierz i cyfrowy prędkościomierz to ciekawa mieszanka, choć niektórzy mówią, że zbędna.



Nad podziw zgrabne, a przy tym całkiem pojemne. Kombi Megane Grandtour jest wszechstronne, choć bagażnik nie bije rekordów wielkości.



Diesel o tak wysokiej mocy daje również dużą przyjemność z jazdy. Skraca czas wyprzedzania i pozwala szybko pokonywać duże odległości. Renault prowadzi się miękko, ale zawieszenie nie ma skłonności do bujania samochodem. Megane trzyma się drogi pewnie i nie przyprawia o chorobę lokomocijną.

Francuzi zaprojektowali jedno z najbardziej efektownych kombi w klasie aut kompaktowych. Nie jest może najbardziej przestronne, ale za to oszczędne i „ustawne”. Niewiele jest tak mało męczących samochodów. ◀

Tekst i zdjęcia: Michał Kij

Renault Megane Grandtour Dynamique 130 dCi

- ▶ Nadwozie/liczba drzwi kombi/5
- ▶ Masa własna (kg) 1462
- ▶ Rozstaw osi (mm) 2701
- ▶ Długość x szerokość x wysokość (mm) ... 4559 x 1804 x 1469
- ▶ Pojemność bagażnika (dm³) 524/1600
- ▶ Liczba i układ cylindrów R4
- ▶ Pojemność (cm³) 1598
- ▶ Moc maksymalna (KM/kW/obr/min) 130/96/4000
- ▶ Maksymalny moment obrotowy (Nm/obr/min) 320/1750
- ▶ Typ skrzyni/liczba biegów ręczna/6
- ▶ Prędkość maksymalna (km/h) 200
- ▶ Czas rozpędzania 0-100 km/h (s) 10,1
- ▶ Średnie zużycie paliwa (l/100 km) 4



Windykacja dla branży transportowej



Infolinia: (+48) 71 734 17 00; E-mail: windykacja@transinkasso.eu

Inkaso Logintrans Sp. z o.o. Sp. k.

Wysoka, ul. Chabrowa 4, 52-200 Wrocław 65, Polska

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck& Van
Skretuskiego 16 B
02-726 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

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

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2013
Truck&Van od numeru /2013
oba tytuły od numeru /2013

Coroczne, automatyczne
przedłużanie prenumeraty

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



Patronat Honorowy: Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

2013 Międzynarodowe Targi Kolejowe

TRAKO



NOWE Centrum Wystawienniczo - Kongresowe

amberexp

MTG
MIEDZYNARODOWE
TARGI GDAŃSKIE SA

PKP
GRUPA PKP

Gdańsk, 24-27.09.2013

trakotargi.pl

współorganizacja

współpraca

patronat medialny

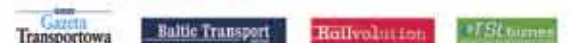
BOMBARDIER

SIEMENS



MEDCOM

OLPONT
The miracles of science



pesa
Bydgoszcz SA

LINES





Emirates
SkyCargo

Hello Tomorrow

Jutro stwarza nowe możliwości

**Codziennie loty z Warszawy do Dubaju
i nie tylko od 6 lutego 2013 r**

Dzięki siatce połączeń oplatającej sześć kontynentów
oraz Terminalu Mega Cargo w Dubaju, otwieramy Tobie
wrota do całego świata.

z Warszawy do Dubaju

Dzień	Nr lotu	Wylot	Przylot	Rodzaj samolotu
Codziennie	EK 180	1350	2215	A330-200

z Dubaju do Warszawy

Dzień	Nr lotu	Wylot	Przylot	Rodzaj samolotu
Codziennie	EK 179	0730	1045	A330-200

skycargo.com