

PAŹDZIERNIK – 10/2014 (51)

# **TSL** biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł  
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Temat numeru:

**Logistyka branży  
AGD i meblarskiej**

**Kolej musi przyspieszyć**

**Rozwiązania IT w modelach  
Cloud Computing**

**„Szyjemy” na potrzeby klientów**  
- rozmowa z Michałem Bałakierem, dyrektorem  
generalnym DKV Euro Service Polska Sp. z o.o.



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

# SPOTKANIA TRANSPORTOWE

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

## EDYCJA JESIEŃ 2014

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

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

Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na jesienną edycję Spotkań Transportowych 2014.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

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

**Pytania i dodatkowe informacje:**  
[spotkania@tsl-biznes.pl](mailto:spotkania@tsl-biznes.pl), tel. 22 213 88 28

Organizatorzy Konferencji:

**Truck&Van**  
www.truck-van.pl

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNOŚĆ LOGISTYKA

**DAF**  
A PACCAR COMPANY

**561 ARENA**

Partnerzy:

**BRIDGESTONE** | **OCRK®**

**Trans Poland**

**DZIAŁYŃSKI & JUDEK**  
Spółka Partnerstwa Radców Prawnych

**CDS**  
DOŚWIDCZENIA

**iuridica**  
kancelaria prawna



Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na jesienną edycję Spotkań Transportowych 2014.

**6 listopada 2014** – Warszawa, Centrum Expo XXI  
(Spotkania Transportowe towarzyszą II Międzynarodowym Targom Trans Poland 2014 - dla uczestników Spotkań wejściówka na Targi gratis)

**13 listopada 2014** – Poznań, Hotel Poznański  
(przy A2 węzeł Luboń)

**20 listopada 2014** – Kraków, Hotel Hilton GardenInn



OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

**LIDER na polskim rynku**  
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

**KOMPLEKSOWA POMOC DLA FIRMY  
PODCZAS KONTROLI ITD/PIP**



**801 006 301\***

Zadzwoń i umów się na bezpłatną prezentację  
usług w Twojej firmie.

Gwarancja odpowiedzialności finansowej za świadczone usługi.

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

\* Numer dostępny również z telefonów komórkowych.



Polska pozostaje europejskim liderem produkcji urządzeń AGD. W naszym kraju zlokalizowanych jest ponad 20 fabryk, które w zeszłym roku opuściło ponad 17,5 mln sztuk dużego sprzętu i 5,5 mln drobnych urządzeń gospodarstwa domowego. Dla polskich firm logistycznych i transportowych to z pewnością ciekawy kąsek, zwłaszcza że znaczna część tego sprzętu znajduje swoich nabywców poza granicami naszego kraju. Sektor ten, jak każdy inny, ma swoją specyfikę i cechuje się m.in. sporą sezonowością oraz występowaniem czasem trudnych do oszacowania szczytów transportowych, co utrudnia sprawne i wydajne zarządzanie całym łańcuchem logistycznym. Zwłaszcza, że logistyczna obsługa branży AGD obejmuje coraz częściej nie tylko dostawę towaru do klienta końcowego, ale również odbiór zużytych sprzętów i przygotowanie ich do recyklingu.

O tym, jak wygląda obsługa logistyczna branży AGD, oraz nieco zbliżonego do niej sektora meblowego, piszemy w aktualnym wydaniu TSL Biznes. Na łamach październikowego numeru prezentujemy również aktualną ofertę głównych emitentów kart flotowych – narzędzia, które dziś jest już praktycznie niezbędnym elementem prowadzenia firmy transportowej. Wrócimy też do tematu ewidencji czasu pracy kierowców i przybliżymy różne formy jej prowadzenia.

Zapraszam do lektury.

**Mirosław Ganiec,**  
redaktor naczelny i wydawca

**Czytaj również:**



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

## W numerze

### > Logistyka

Na rynek krajowy i na eksport.	
Logistyka branży AGD i meblarskiej.....	6
JYSK zostaje z FM Logistic.....	12
Zielony Terminal na wschodzie Polski.....	13
Odpowiedni operator to korzyść klienta .....	14
Nie ma miejsca na złą jakość.....	16
Przestrzeń wirtualna przyszłością procesu odpraw celnych .....	18

### > Logistyka-technologie

Monitoring temperatury online.....	20
Znakomite bramy wyposażone w transparentne lamele zapewniają przejrzystość i bezpieczeństwo .....	22

### > Systemy IT

Rozwiązania IT w modelu Cloud Computing.....	24
Terminal mobilny Falcon X3+ już dostępny. Wyjątkowo odporny komputer przenośny .....	27
Oszczędzić czas i pieniądze .....	28

### > Usługi kurierskie i pocztowe

Nowy rozdział w działalności Fedex-u .....	32
--	----

### > Transport drogowy

„Szyjemy” na potrzeby klientów .....	34
Ułatwienie, które stało się standardem .....	38

Pierwsze we Włoszech .....	47
Ewidencja czasu pracy kierowców jako sposób na optymalizację kosztów pracowniczych.....	48
Iberyjskie autostrady przynoszą straty .....	50
Monitorowanie czasu pracy kierowcy .....	53
Dostawcy kupują paliwo od Biedronki .....	54

### > Transport kolejowy

Trudny czas kolejowego frachtu .....	56
Kolej musi przyspieszyć .....	60

### > Prawo

Certyfikat ATP a kary nakładane przez organy kontrolne .....	64
--	----

**Prenumerata**  
[www.tsl-biznes.pl/prenumerata](http://www.tsl-biznes.pl/prenumerata)

Zarejestruj się na stronie [www.tsl-biznes.pl/gratis](http://www.tsl-biznes.pl/gratis) i czytaj **BEZPŁATNIE** pełne e-wydania miesięczników **TSL Biznes** oraz **Truck & Van**



**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNA LOGISTYKA

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

**Redaktor naczelny i wydawca**  
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575  
m.ganiec@tsl-biznes.pl

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

**Prenumerata**  
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57  
prenumerata@tsl-biznes.pl  
Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

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

**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, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Dorota Raben, Jerzy Różyk, Radosław Sitek, Damian Żabicki.

# „Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia”

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

współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności

Beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Wartość projektu: 85 747 948 PLN

Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej: 48 690 000 PLN

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

Priorytet VII „Transport Przyjazny Środowisku”

Działanie 7.2. „Rozwój Transportu Morskiego”

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



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



Specyfika usług realizowanych dla AGD wynika z cech samego produktu. Choć jest tu miejsce dla ciekawych i nietypowych rozwiązań technicznych, daje się zauważyć wiele analogii do procesów realizowanych w innych branżach.

## Na rynek krajowy i na eksport Logistyka branży AGD i meblarskiej

Polska to ważny producent sprzętu AGD. Z kilkunastu milionów sztuk produktów wytwarzanych w naszym kraju zdecydowana większość wysyłana jest na eksport. W połączeniu z dużym popytem ze strony krajowego rynku, stawia to duże wyzwania przed branżą logistyczną – by obsłużyć kilkadziesiąt zakładów produkujących urządzenia, ale i szeroką rzeszę konsumentów.

Specyficzne produkty i konkretne wymagania w zakresie transportu i dystrybucji to cechy logistyki w tej branży. Do grupy „artykułów gospodarstwa domowego” zaliczyć można całą grupę artykułów. Są wśród nich m.in. wyroby duże gabarytowo – lodówki, pralki, zmy-

warki. Ze względu na charakterystyczny kolor obudowy większości tego typu asortymentów są one często nazywane po prostu „white goods”. AGD to także pozostałe urządzenia kuchenne – piekarniki czy płyty do gotowania – gazowe lub elektryczne. W obszarze AGD znajdziemy także całą

grupę mniejszych produktów – są wśród nich kuchenki mikrofalowe, odkurzacze, żelazka czy czajniki elektryczne.

W przypadku największego gabarytowo sprzętu, takiego jak lodówki czy pralki, składowanie odbywa się często bez palet. Mniejsze produkty zwykle umieszczane są na paletach – w standardzie euro, ale i innych. Na paletach przechowywane są żelazka czy kuchenki mikrofalowe, ale także takie produkty, które ze względu na wrażliwość czy kształt nie mogą lub nie powinny być składowane blokowo – np. płyty grzewcze – tradycyjne lub indukcyjne.

Ekspertki zwracają uwagę, że także i w tej branży dostrzec można wiele problemów związanych z realizacją zadań logistycznych. Wskazują tu przede wszystkim na wyzwania z jakimi związane są przewozy eksportowe poza UE (w szczególności na wschód) czy na małą elastyczność transportu kolejowego. Jednocześnie zwrócić należy uwagę na rozbudowę sieci dróg, która pozytywnie wpłynęła na efektywność realizacji dostaw.

Wyzwaniem dla całej branży stał się handel elektroniczny – konsumenci chcą dziś kupować urządzenia online, co stanowi poważne zadanie dla całej sieci dystry-



W przypadku największych produktów, takich jak lodówki czy pralki, składowanie odbywa się często bez palet. Mniejsze produkty zwykle umieszczane są na paletach – w standardzie euro, ale i innych

bucji. Jest ono związane z koniecznością dopasowania się do nowego systemu dostaw – gdzie odbiorcą jest od razu klient końcowy, eliminuje się pośredników, a towar trafia do klienta dedykowaną siecią

nych w innych branżach. Podobieństwa dotyczą m.in. rozwiązań informatycznych – systemów WMS czy automatycznej identyfikacji, a także zainteresowania outsourcingiem.

## Wyzwaniem dla całej branży stał się handel elektroniczny – konsumenci chcą dziś kupować urządzenia online, co stanowi poważne zadanie dla całej sieci dystrybucji.

dystrybucji lub za pośrednictwem firmy zewnętrznej. Ciężar realizacji tych dostaw biorą na siebie operatorzy logistyczni i firmy kurierskie.

### Nietypowy... ale klasycznie

Jakie wymagania zgłasza dziś branża AGD w zakresie transportu i magazynowania? Specyfika usług realizowanych dla AGD wynika z cech samego produktu. Choć jest tu miejsce dla ciekawych i nietypowych rozwiązań technicznych, daje się zauważyć wiele analogii do procesów realizowa-

Branża AGD zgłasza wymagania m.in. w zakresie konieczności zapewnienia odpowiedniego zabezpieczenia dla wrażliwego towaru. Korzysta z usług logistycznych na wielu płaszczyznach – przy zaopatrzeniu produkcji, do realizacji logistyki wewnętrznej (towarzyszącej produkcji, ale nie tylko), a także przy dystrybucji wyrobów. Sama dystrybucja może być realizowana na wiele sposobów – w skali kraju lub międzynarodowej, do pośredników, odbiorców hurtowych czy indywidualnych, za pomocą transportu własnego lub sieci firmy zewnętrznej. Sposób organizacji dystrybucji

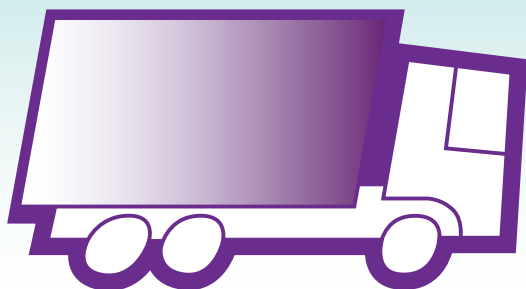


*W zależności od przyjętego modelu w magazynach znajdziemy także mniejsze lub większe strefy kompletacji – pozwalające na formowanie palet typu mix z mniejszym sprzętem lub zbieranie w jednym miejscu produktów o większych gabarytach*

wymusza stosowanie określonych narzędzi informatycznych i kontrolnych – w zależności od tego czy dystrybucja realizowana jest w systemie B2B czy B2C. Z kolei od samej organizacji sieci zależy także zainteresowanie outsourcingiem, który może

# Potencjał

Aplikacja mobilna sprawia, że dystrybucja to coś więcej niż tylko dostawa.



Consafe Logistics

Our business, your advantage



Odkryj potencjał swojego biznesu! Zeskanuj kod QR lub odwiedź stronę: [www.consafelogistics.pl/mobility](http://www.consafelogistics.pl/mobility)



Consafe Logistics prezentuje EM.Distribution – aplikację mobilną uwalniającą prawdziwy potencjał dostaw. Dzięki mobilności zyskujesz stały dostęp do krytycznych informacji – niezależnie gdzie jesteś. Dystrybucja nabiera rozpędu dzięki optymalizacji zleceń i tras. Wykorzystaj w pełni swoją flotę eliminując błędy i bezproduktywny czas. Zwiększ zadowolenie swoich klientów!



## Niezbędna jest elastyczność

Łukasz Popowski,  
Business Development  
Specialist FIEGE

Operacje logistyczne w branży meblarskiej oraz AGD nastawione są – poza oczywistym przemieszczaniem towaru – na: perfekcyjne zabezpieczenie towaru przed uszkodzeniem oraz na dużą efektywność operacji magazynowych przy jak najmniejszym zaangażowaniu zasobów i czasu. Aby cele te zostały zrealizowane, niezbędne jest właściwe zaprojektowanie procesu logistycznego oraz operacji mu towarzyszących, a niestandardowe wymiary jednostek ładunkowych dodatkowo nie ułatwiają tego zadania.

W przypadku branży AGD bardzo dobre okazuje się połączenie składowania blokowego z wykorzystaniem wózków kłapowych. Wózki kłapowe pozwalają na łatwą manipulację towarem bez względu na jego rozmiary oraz zapewniają pra-

widłowe zabezpieczenie towaru przed uszkodzeniem podczas czynności logistycznych. Ponadto, system składowania blokowego zapewnia stosunkowo wysoką efektywność operacji przy minimalnych kosztach inwestycji.

W branży meblarskiej pojawia się dodatkowo problem sporadycznego braku opakowania transportowego – zwłaszcza w przypadku mebli gabarytowych. W takiej sytuacji niezbędne staje się przejście na proces manualny, co powoduje znaczne wydłużenie całej operacji oraz wymaga zaangażowania większych zasobów. W takim wypadku pomocna jest standaryzacja procesów, odpowiednie zaplanowanie powierzchni oraz wykorzystanie automatyki magazynowej (głównie taśmociągów). Połączenie powyższych rozwiązań umożliwi sprawne przeprowadzanie operacji logistycznych zarówno na jednostkach mniejszych (dzięki standaryzacji procesu), jak również na jednostkach niewymiarowych/pozbawionych opakowania transportowego.

Podsumowując – sprawna realizacja operacji magazynowych w branży AGD i meblarskiej wymaga elastyczności, otwartości na nowe rozwiązania i dynamicznego rozpoznawania warunków rynkowych oraz potrzeb klientów.

być wykorzystywany do realizacji samej dystrybucji, dystrybucji i magazynowania, ale i jako źródło kompleksowej oferty usług logistycznych. Gdy zmienia się podział zadań – pomiędzy logistykę własną i outsourcing, zmienia się także model zarządzania. Są firmy, które całkowicie odstępają obsługę firmie zewnętrznej. W innych operator logistyczny gospodaruje zasobami (np. powierzchnią magazynową) wynajmowaną przez producenta. Jeszcze inny model to taki, gdy firma logistyczna odpowiada za całokształt obsługi procesów logistycznych.

W magazynach tzw. dużego AGD zwykle ogranicza się zastosowanie systemów regałowych. Dominującą formą układania produktów jest tu składowanie blokowe.

Produkty układane są bezpośrednio na posadzce magazynu, warstwami w wyznaczonych polach i przenoszone za pomocą dedykowanych wózków. Ilość takich

sprzętu. Ważna jest bowiem wytrzymałość samych opakowań – zwykle producenci dopuszczają sztaplowanie, ale określają maksymalną ilość warstw produktów

## Ważnym obszarem realizacji logistyki w branży AGD pozostaje kontrola jakości. Bywa i tak, że pełni ona dwie funkcje: nadzoru samej dystrybucji, jak i nadzoru operatora logistycznego czy jego podwykonawców.

„warstw” produktu zależna jest od kilku czynników – wysokości hali, dostępności wózków kłapowych (o odpowiedniej wysokości unoszenia) czy zaleceń producenta

ułożonych jeden na drugim. Ważnym obszarem realizacji logistyki w branży AGD pozostaje kontrola jakości. Bywa i tak, że kontrola jakości pełni dwie funkcje: nadzoru samej dystrybucji, jak i nadzoru operatora logistycznego czy jego podwykonawców.

W zależności od przyjętego modelu (dostawy do dużych odbiorców lub klientów indywidualnych) w magazynach znajdziemy także mniejsze lub większe strefy kompletacji – pozwalające na formowanie palet typu mix z mniejszym sprzętem lub zbieranie w jednym miejscu produktów o większych gabarytach. Jeżeli jest taka potrzeba ze strony odbiorcy – towar przekłada się na palety. Branża AGD lubi doświadczony personel, a to efekt m.in. zastosowania właśnie wózków kłapowych. Przenoszenie delikatnego sprzętu wymaga od operatorów precyzji i doświadczenia. Produkty przenoszone są często po kilka sztuk jednocześnie – co dodatkowo podnosi poziom odpowiedzialności obsługujących pojazdy w magazynie.



Branża AGD w dużym stopniu korzysta z efektu synergii, np. wówczas, gdy sprzęt różnych producentów jest dostarczany do wybranych sieci detalicznych na wspólnej powierzchni ładunkowej

## Opakowanie – na pokaz

Produkty tzw. dużego AGD zwykle zabezpieczane są styropianem. Wraz z grubą folią pełni on funkcję ochronną – zabezpieczając produkt na czas transportu i pełniąc funkcję jego opakowania. Stan tego opakowania zwykle stanowi doskonałą informację na temat tego jak traktowany był produkt w drodze do klienta. Zdarza się, że klienci reklamują produkt ze względu na uszkodzenie opakowania transportowego – niezależnie od tego, czy uszkodzeniu uległ sam produkt, skupiają się przede wszystkim na wyglądzie opakowania. Rzadziej uszkodzeniu w magazynie czy transporcie ulega sprzęt AGD, choć oczywiście takie sytuacje także się zdarzają. Zupełnie inaczej wygląda to w przypadku, gdy uszkodzenie jest poważne, a dzieje się tak na przykład wtedy, kiedy dojdzie do wypadku komunikacyjnego. Nawet, gdy część produktów nie ulegnie wówczas zniszczeniu, istnieje ryzyko, że powstały w nich uszkodzenia niewidoczne na pierwszy rzut oka.

Takie uszkodzenia bardzo trudno zwerfikować. Sprzęt jest dziś naszpikowany



*W magazynach tzw. dużego AGD dominującą formą układania produktów jest składowanie blokowe. Produkty układane są bezpośrednio na posadzce magazynu, warstwami w wyznaczonych polach i przenoszone za pomocą dedykowanych wózków*

elektroniką, posiada wiele wymagających dokładnego i precyzyjnego montażu elementów, a niewielkie uszkodzenie (np. wirujących elementów pralki) mogłoby potencjalnie zagrażać późniejszym użytkownikom i bezpieczeństwu użytkownika. W przypadku, gdy istnieje pewność,

że towar nie został uszkodzony i jest bezpieczny dla użytkownika, a także w sytuacji, gdy produkt jest zwracany z rynku ze względu na uszkodzenia opakowania, może być przepakowany w magazynie w nowe opakowania i trafić ponownie do sprzedaży.

# Reklamacje od klienta? Uszkodzony towar? Chcesz przyspieszyć załadunek i zwiększyć bezpieczeństwo transportu?



## PRO-TRANS

PROFESJONALNE ZABEZPIECZENIA ŁADUNKÓW



Jesteśmy wiarygodnym dostawcą najnowocześniejszych rozwiązań służących zabezpieczeniu ładunków w transporcie i magazynowaniu. Już od 14 lat pomagamy firmom na całym świecie w bezpiecznym dostarczeniu ich produktów do klienta.

### Oferujemy sprawdzone i skuteczne metody ochrony ładunków w transporcie:

- poduszki powietrzne wypełniające wolne przestrzenie pomiędzy ładunkami,
- pochłaniacze wilgoci, specjalnie wynalezione dla potrzeb morskiego transportu kontenerowego,
- maty, pianki antypoślizgowe i papier antypoślizgowy,
- pasy transportowe i kątowniki ochronne pod pasy,
- kaptury termoizolacyjne, wskaźniki temperatury i wiele innych rozwiązań.

Pełna oferta: [www.pro-trans.pl](http://www.pro-trans.pl)

**Zapraszamy do bezpośredniego kontaktu:** tel. 22-7210452 lub 7210453. w godz. od 8.00-16.00, email: [info@pro-trans.pl](mailto:info@pro-trans.pl)

*Jesteśmy gotowi Was odwiedzić i zaprezentować nasze rozwiązania.*



## Wyzwaniem – optymalne planowanie zasobów

Konrad Karbarz,  
szef operacyjny  
Oddziału Rzeszów  
DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics obsługuje czotowych producentów mebli użytkowych, biurowych oraz akcesoriów meblowych, zarówno na rynku krajowym, jak i międzynarodowym. Świadczy zintegrowane usługi logistyczne także dla dostawców oraz dystrybutorów branży meblarskiej.

DB Schenker Logistics oferuje kompleksowe systemy usług, obejmujące zarówno dystrybucję przesyłek drobnicowych, jak i całopojazdowych. Największą popularnością cieszą się przesyłki drobnicowe, ponieważ gwarantują terminowe dostawy dla krótkich cykli realizacji. Do budowy zintegrowanych rozwiązań wykorzystujemy również transport intermodalny, kolejowy, oceaniczny oraz usługi magazynowania. Kluczowym czynnikiem jest dostęp do różnego rodzaju usług

i informacji „z jednej ręki”, czyli pełna profesjonalna obsługa przez jednego operatora logistycznego. Profesjonalną obsługę i wysoką jakość na pewno wspierają dialog i zaufanie, które umożliwiają budowanie partnerskich relacji.

Specyfika logistyki mebli jest związana przede wszystkim z dwoma czynnikami – różnorodnymi cechami przesyłek (mix wymiarów i wag) oraz ich podatnością na uszkodzenia. Dla przykładu, dedykowane systemy wyposażenia biur mogą składać się z biurzek, szaf, foteli, krzeseł oraz paneli, a każdy z tych produktów ma inną wielkość i wagę. Wyzwaniem jest więc optymalne planowanie zasobów i zarządzanie powierzchnią ładunkową, co ma wpływ na koszty oraz środowisko naturalne.

Dodatkowo często produkty naszych klientów wykonywane są na specjalne zamówienie z dostawą na konkretny czas, co wymaga od operatora odpowiednich kompetencji do wykonania usługi dobrze za pierwszym razem.

W DB Schenker Logistics mamy duże doświadczenie w transporcie mebli i wypracowane przez lata standardy. Przewagą naszej firmy są także urządzenia mobilne, stosowane przez naszych kurierów, które zapewniają klientom bieżący dostęp do informacji o przesyłce w czasie rzeczywistym.

## AGD – sezonowość i odpowiednie lokalizacje

– Firmy z branży AGD charakteryzują się dużą sezonowością. Co więcej, cykl zamówień i produkcji sprzętu jest bardzo długi, a zamówienia planowane są z wielomiesięcznym wyprzedzeniem. Obie te cechy powodują, iż w ciągu roku występują miesiące

zarządzania procesami magazynowo-transportowymi i wymianę danych, jak i systemy kontroli potwierdzone odpowiednimi certyfikatami – mówi Anna Galas, kierownik ds. rozwoju logistyki kontraktowej w ROHLIG SUUS Logistics.

– Powierzenie obsługi logistycznej wyspecjalizowanej firmie zewnętrznej z założenia służy obniżeniu kosztów działalności

w obsłudze firm z branży AGD. W portfolio klientów posiadamy kontrakty z większością dużych marek z tego segmentu – tłumaczy Anna Galas.

## Meble – także dla kuriera

Zainteresowanie branży logistycznej sektorem meblarskim konsekwentnie rośnie. Dotyczy to zarówno oferty operatorów logistycznych jak i firm kurierskich. Branża meblarska stanowi dla firm logistycznych nie lada wyzwanie. Produkty są tu mocno zróżnicowane gabarytowo, w przypadku części z nich może nie występować opakowanie ochronne. Skąd zainteresowanie firm kurierskich właśnie sektorem meblowym? – *Ponieważ Polska jest czwartym co do wielkości eksporterem mebli na świecie, a firmy z tej branży coraz częściej korzystają z międzynarodowych usług transportowych DHL Express. Szacuje się, że wielkość polskiego eksportu mebli w 2014 r. wyniesie 7,3 mld euro, co oznacza wzrost o 5,8% w stosunku do 2013 r. Nasza firma już rok temu brała*

## Powierzenie obsługi logistycznej wyspecjalizowanej firmie zewnętrznej z założenia służy obniżeniu kosztów działalności producentów i dystrybutorów, jednak jak duże będą to oszczędności, zależy przede wszystkim od operatora logistycznego.

wzmocnionej działalności firm, wymagające zapewnienia logistyki dużej ilości towarów, jak również istnieją miesiące, w których nakład pracy jest znacznie mniejszy. Firmy samodzielnie odpowiadające za swoją logistykę muszą przez cały rok w równym stopniu inwestować w pracowników, magazyny czy sprzęt (w rozwiązaniu IT i samochody). Decydując się na operatora logistycznego, ponoszą koszty wówczas, gdy faktycznie korzystają z jego usług. Podstawowe wymagania jakie operator musi spełniać, żeby jego usługi były konkurencyjne, to magazyny i terminale we wszystkich istotnych regionach gospodarczych w Polsce – a więc blisko lokalnych rynków zbytu producentów – wraz z systemem dystrybucyjnym, a także systemy informatyczne wspierające

producentów i dystrybutorów (zwłaszcza w przypadku produktów gotowych), jednak jak duże będą to oszczędności, zależy przede wszystkim od operatora logistycznego. Branża AGD w dużym stopniu korzysta z efektu synergii, np. wówczas, gdy sprzęt różnych

## Szacuje się, że wielkość polskiego eksportu mebli w 2014 r. wyniesie 7,3 mld euro, co oznacza wzrost o 5,8% w stosunku do 2013 r.

producentów jest dostarczany do wybranych sieci detalicznych na wspólnej powierzchni ładunkowej. To między innymi dzięki temu staliśmy się liderem na rynku polskim

udział w spotkaniach dla firm z rankingu Gazele Biznesu, na których występując jako największa międzynarodowa firma kurierska, zachęcaliśmy polskie firmy do

rozwoju na rynkach zagranicznych, dzieląc się specjalistyczną wiedzą. W tym roku kontynuujemy wspieranie rozwoju eksportu polskiego biznesu poprzez oferty nakierowane pod branże lub dane kierunki eksportowe. Od początku roku przeprowadziliśmy już kilka podobnych projektów – komentuje Łukasz Dębski, kierownik ds. produkcji, cen i analiz rynkowych (INT) DHL Express (Poland).

– Polska gospodarka nadal rozwija się bardzo dynamicznie i ten stan będzie się utrzymywał jeszcze przez wiele lat, podczas, gdy gospodarki zachodniej Europy charakteryzujące się wysokim poziomem rozwoju gospodarczego, osiągają obecnie znacznie mniejsze tempo rozwoju. Przez lata Polska była głównie krajem importującym towary z zagranicy, lecz ostatnio trend ten zaczyna się odwracać i to Polska coraz więcej produkuje i eksportuje. Mamy szansę zdobyć wiodącą pozycję gospodar-

czą w Unii Europejskiej w kolejnych latach, dzięki dynamicznemu rozwojowi, który w głównej mierze będziemy zawdzięczać eksportowi rodzimej produkcji. Chcemy jako najbardziej międzynarodowa firma na świecie odegrać w tym procesie ważną rolę, pomagając polskim producentom wejść na rynki zagraniczne – mówi Łukasz Dębski.

Globalna ekspansja to szansa dla polskich firm, a przedsiębiorstwa branży meblarskiej mają sporo ciekawego do zaoferowania na zagranicznych rynkach. To dobra jakość produktów, efekt m.in. dobrych i długich tradycji w produkcji mebli w naszym kraju. Wartość eksportu polskich mebli systematycznie wzrasta, a szacuje się, że liczba kontrahentów z różnych branż powiązanych z produkcją mebli stanowi obecnie ok. 20 tys. Są wśród nich m.in. producenci akcesoriów do mebli.



Wyzwaniem jest zapewnienie bezpiecznego transportu i przemieszczania sprzętu AGD, w całym łańcuchu dostaw, czyli zarówno w obszarach dostępnych dla klienta jak i wcześniej, na etapie produkcji, czy dostawy do sklepu



## By towar dojechał bez uszkodzeń

Maciek Sobieszek, dyrektor zarządzający, Pro-Trans

Coraz większą świadomość dotyczącą konieczności zabezpieczeń ładunków w transporcie obserwujemy w dwóch podstawowych dla naszego eksportu branżach: meblarskiej i sprzętu AGD. Firmy z tych segmentów doskonale radzą sobie przy sprzedaży produktów w kraju i za granicą. To w Polsce największe koncerny międzynarodowe i znane marki ulokowały zakłady produkcyjne i magazyny. Stąd kontenerami, transportem lądowym i morskim wywożone są produkty do finalnych odbiorców na całym świecie.

By towar dojechał do klienta bez uszkodzeń, wymagana jest cała paleta rozwiązań służących jego bezpieczeństwu. Od solidnego zapakowania samego towaru, np. w kartony, poprzez odpowiednie zabezpieczenie palet w kolejnym etapie, aż po prawidłowe rozmieszczenie towaru na środku transportu: w kontenerze, na samochodzie i w wagonie kolejowym. Chodzi o to, by nie było uszkodzeń wynikłych z przesunięć samego towaru, palet czy też spowodowanych przez wilgoć. Nasza firma od lat specjalizuje się w takich metodach zabezpieczenia ładunków. Dysponujemy całą gamą rozwiązań, które kompleksowo zastosowane nie tylko fizycznie zabezpieczają gotowy produkt, ale też monitorują go w trakcie transportu i magazynowania. Oferujemy: poduszki powietrzne wypełniające wolne przestrzenie między ładunkami, pochłaniacze wilgoci do kontenerów i szczelnie zamkniętych opakowań, maty, taśmy antypoślizgowe, specjalny papier antypoślizgowy do przekładania między warstwami, wskaźniki wstrząsu czy przechyty, które mogą być stosowane szczególnie w branży AGD.

Trzeba pamiętać, że ostateczny wpływ na wyniki sprzedaży ma także zadowolony klient, który chce odebrać towar bez żadnych uszkodzeń czy strat. Producenci mebli i sprzętu AGD są szczególnie wrażliwi na jakość towaru dostarczanego do finalnego odbiorcy. Nikt przecież nie chce kupić porysowanego stołu czy szafy, albo wgniezionej lodówki. Dzięki współpracy naszej firmy z Bates Cargo-Pak z Danii, który jest światowym liderem w produkcji poduszek powietrznych, dysponujemy całą gamą najnowocześniejszych wyrobów, które bardzo szybko i skutecznie umożliwiają zabezpieczenie towaru, szczególnie w kontenerze. Łatwość użycia, niezawodność, wytrzymałość i konkurencyjna cena to najważniejsze cechy charakteryzujące nasze produkty.

## Operator czy logistyka własna?

Powierzyć obsługę ładunków operatorowi logistycznemu czy realizować ją samodzielnie? To trudne pytanie, a odpowiedź na nie zależy od wielu różnych czynników. Z podobnym wyzwaniem mierzyć się muszą także firmy działające w branży AGD czy meblarskiej, bo i tutaj dostępność do usług oferowanych przez firmy zewnętrzne jest bardzo szeroka. Podjęcie decyzji o outsourcingu nie jest zadaniem łatwym, a jednym z jego etapów jest wybór usługodawcy. Jakimi czynnikami należy się kierować przy wyborze operatora logistycznego?

– Wybierając operatora logistycznego, trzeba zwrócić uwagę, czy ma on doświadczenie i wypracowane standardy w obsłudze danej branży. Ważna jest także kompleksowość usług, dostęp do różnych rodzajów transportu, globalny zasięg. Na pewno warto również upewnić się, czy operator jest innowacyjny i stosuje nowoczesne technologie, zapewniając bieżący dostęp do informacji o przesyłkach. Z naszych doświadczeń wynika, że bardzo istotnym elementem jest również zespół ekspertów nastawionych na zrozumienie potrzeb i proponowanie nowych, elastycznych rozwiązań w celu wzmocnienia pozycji rynkowej obsługiwanych klientów – mówi Konrad Karbarz, szef operacyjny Oddziału Rzeszów DB Schenker Logistics. Niezwykle ważna jest tu znajomość przez operatora konkretnej branży. Z kolei dostęp do wiedzy z różnych branż pozwala często na jej transfer – rozwiązania stosowane w poszczególnych branżach mogą być często przenoszone do innych, stając się źródłem ciekawych usprawnień i tworzenia przewagi konkurencyjnej.

## Do samodzielnego montażu

Ciekawy model logistyczny proponuje swoim klientom szwedzka sieć IKEA. W sklepach IKEA znajdziemy szeroki asortyment mebli – od typowych mebli do salonu (kanapy, stoły, krzesła), poprzez meble do sypialni, meble kuchenne czy do biura. Szeroką gamę mebli do różnych zastosowań łączy jedno – wszystkie dostępne są dla klientów w zestawach do samodzielnego montażu, bezpośrednio w hali magazynowej. Stosowany przez IKEĘ model opiera się na sklepie stanowiącym de facto połączenie salonu wystawowego z magazynem. Ekspozycja mebli pozwala obejrzeć, przetestować, dotknąć, by następnie zejść do magazynu i samodzielnie pobierać poszczególne elementy bezpośrednio z regałów. Taki system pozwala bardzo elastycznie budować ofertę – do tych samych szafek kuchennych dopasować można najróżniejsze fronty, uchwyty czy szuflady. Z drugiej strony – spora część mebli sprzedawanych jest w płaskich, kartonowych opakowaniach. To ułatwienie dla klienta – pozwala bowiem wiele produktów samodzielnie przewieźć do domu, ale też i ułatwienie dla sieci handlowej – dzięki ta-

kim opakowaniom dostarczanie produktów na drodze od producenta do sklepu także jest bardziej efektywne.

Oczywiście jest i konsekwencja – meble sprzedawane są w zestawach „do samodzielnego montażu”, trzeba zatem poświęcić nieco czasu na ich późniejsze złożenie. Dla tych, którzy nie chcą „bawić się” w transport czy składanie mebli, przygotowano „wsparcie” pod postacią dedykowanych usług – transportu czy montażu. O ile kilka szafek często można przewieźć nawet niedużym samochodem osobowym, o tyle problem pojawia się przy większych zestawach – kanapach czy meblach kuchennych i AGD – wówczas skorzystać można z oferty dedykowanej firmy logistycznej, której pracownicy odbierają produkty ze sklepu i wiozą pod wskazany adres. Specjalistom powierzyć można także montaż zakupionych mebli czy towarzyszącego im sprzętu.

Ofercie sieci towarzyszą także urządzenia AGD – chociażby te, które montowane są w szafkach kuchennych. Choć stanowią one niewielki (ilościowo) odsetek produktów z palety sieci, wymagają odpowiedniego traktowania. Wyzwaniem jest przede

wszystkim zapewnienie bezpiecznego transportu i przemieszczania tych produktów, w całym łańcuchu dostaw, czyli zarówno w obszarach dostępnych dla klienta jak i wcześniej, na etapie produkcji, czy dostawy do sklepu. Jednym z elementów procesu logistycznego jest bieżący nadzór nad stanem produktu. Choć w sklepie IKEI z magazynu klienci bardzo często korzystają samodzielnie, nie wszystkie produkty są tam dostępne. Te, które ze względu na gabaryt czy ciężar mogą być trudne w obsłudze dla przeciętnego kupującego, umieszczane są w drugim, zamkniętym magazynie, obsługiwanym wyłącznie przez pracowników. To oni przygotowują i wydają zamówiony towar.

Różnorodność asortymentu to wyzwanie dla logistyki – w sieci IKEA znajdziemy dziś zarówno drobiazgi dekoracyjne, delikatne wyroby szklane, jak i meble czy lodówki. W gronie produktów jest także sprzęt RTV (telewizory). To wszystko sprawia, że logistyka musi być nie tylko efektywna kosztowo, ale i elastyczna – dopasowując się do potrzeb poszczególnych grup produktów i ich specyfiki. ◀

**Marcin Jurczak**

## JYSK zostaje z FM Logistic

Duńska sieć supermarketów „JYSK – wszystko dla domu” zdecydowała się przedłużyć i rozszerzyć współpracę z FM Logistic na kolejny rok. Operator uzyskał wyłączność transportu w pięciu regionach i obsługiwać będzie 40 lokalizacji.

„JYSK – wszystko dla domu”, posiada centrum logistyczne w Radomsku, skąd realizowana jest dystrybucja do ponad 170 sklepów w kraju. Prawie 1/4 z nich obsługuje FM Logistic. Usługa transportowa realizowana przez operatora dla tej sieci opiera się na planowaniu i optymalizacji zleceń dla wielu sklepów w ramach jednego kursu. Projekt obsługuje flota pojazdów złożona z mniejszych aut ciężarowych jak i FTL.

– *Cieszy nas decyzja JYSK o przedłużeniu współpracy z nami. To dowód na to, że nasze standardy spełniają oczekiwania klien-*

*ta* – mówi Magdalena Lubańska, dyrektor ds. transportu krajowego w FM Logistic.

FM Logistic, w ramach realizacji strategii „2020” ukierunkowało swoje starania na poszerzenie współpracy z klientami z segmentu Do-It-Yourself (DIY). To perspektywny rynek usług logistycznych, na którym FM Logistic chce odgrywać dominującą rolę. Operator ma wieloletnie doświadczenie w obsłudze projektów tego typu. Od 10 lat realizuje usługi transportu i magazynowania dla sieci IKEA.

FM Logistic to założona w 1967 r. francuska firma posiadająca swoje centra logistyczne w Europie, Azji i Ameryce Południowej (Brazylia). W Polsce jest ich osiem: Mszczonów, Tomaszów Mazowiecki, Wolbórz, Wola Bykowska, Piotrków Trybunalski, Pruszków, Błonie i Olszowa. Łączna powierzchnia magazynowa i produkcyjna oddana do dyspozycji klientów to ponad 500 tys. m<sup>2</sup>. Główna siedziba firmy w Polsce mieści się w Mszczonowie



**Magdalena Lubańska,**  
dyrektor Transportu FM Logistic Polska

pod Warszawą. Firma zatrudnia w naszym kraju ponad 2.500 osób, a w całej organizacji około 19 tys.

KK



# Zielony Terminal na wschodzie Polski

DB Schenker Logistics uruchomił terminal pod Białymstokiem. Obiekt wyposażono w nowoczesne rozwiązania techniczne przyjazne środowisku. Inwestycja w Białymstoku stanowi ważny element w krajowej i europejskiej sieci dystrybucyjnej DB Schenker. Zwiększy bezpieczeństwo przesyłek i efektywność sieci logistycznej oraz jakość usług.

– Zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju dbamy, aby nasze procesy były jak najbardziej efektywne i ekologiczne. Staramy się minimalizować negatywny wpływ na otoczenie – mówi Janusz Górski, Prezes DB Schenker Logistics w Polsce. – Zgodnie ze strategią, nasza misja brzmi: Dostarczamy Przyszłość, co oznacza zarówno przyszłość pracowników, partnerów biznesowych, jak i lokalnych społeczności. Inwestujemy w nowoczesne terminale przyjazne środowisku i promujemy bezpieczną i ekologiczną jazdę wśród naszych przewoźników i kurierów. Naszym klientom oferujemy ekologiczne rozwiązania. Koncentrujemy się na lepszym wykorzystaniu zasobów, co stanowi kluczowy element kultury Lean, którą budujemy w naszej firmie – dodaje.

– Inwestycje, takie jak ta prowadzona przez DB Schenker Logistics, wzmacniają konkurencyjność naszego regionu. Województwo podlaskie jest jednym z czterech regionów Polski położonych wzdłuż zewnętrznej granicy Unii Europejskiej i stanowi dla polskiego biznesu naturalną bramę na wschód. Cieszymy się, że firma DB Schenker Logistics zdecydowała się wykorzystać naszą przewagę konkurencyjną do wzmocnienia swojej sieci połączeń krajowych i międzynarodowych – mówi Maciej Żywno, wojewoda podlaski.

## Wyjątkowo przyjazny środowisku

Obiekt został zaprojektowany z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań przyja-

## Terminal DB Schenker Logistics

Jest zlokalizowany w Złotorii koło Białegostoku, przy trasie E67, łączącej Europę Środkową ze Skandynawią. Łączna powierzchnia działki wynosi ok. 28 tys. m<sup>2</sup>, w tym powierzchnia terminalu to 2 tys. m<sup>2</sup>, a powierzchnia części biurowej i socjalnej dla pracowników i kierowców – blisko 350 m<sup>2</sup>. Na placu przewidziano miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych. Wokół granicy działki znajduje się trzypiętrowy pas zieleni.

**Obiekt został zaprojektowany z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań przyjaznych środowisku, z myślą o oszczędności energii, redukcji emisji CO<sub>2</sub>, efektywnej gospodarce wodnej i cieplnej.**

7000 l deszczówki, dzięki której można zmniejszyć zużycie wody wodociągowej. Konstrukcja budynku zapewnia optymalizację światła dziennego w pomieszczeniach, dobrą akustykę i jakość powietrza – wylicza Anatol Ostapczuk, szef operacyjny Oddziału Białystok w DB Schenker Logistics.

W hali zostały zamontowane urządzenia grzewczo-wentylacyjne pozwalające na odzysk ciepła. Specjalny piec kondensacyjny to najbardziej ekologiczne rozwiązanie tego typu na rynku.

Obecnie terminal jest w trakcie certyfikacji BREEM (British Research Establishment Environmental Assessment Method), stosowanej na całym świecie metody oceny w zakresie ochrony środowiska, efektywności energetycznej, gospodarki wodnej i odpadami oraz komfortu dla użytkowników. ◀

## Do tej pory

Dotychczasowy białostocki terminal zlokalizowany był w mieście. Nowe położenie w odległości ok. 10 km od Białegostoku zmniejszy natężenie ruchu na ulicach, co jest korzystne dla mieszkańców i wpisuje się w strategię odpowiedzialności społecznej DB Schenker Logistics.

znych środowisku, z myślą o oszczędności energii, redukcji emisji CO<sub>2</sub>, efektywnej gospodarce wodnej i cieplnej.

– Terminal jest wyposażony w lampy LED-owe i solarne, co pozwala na ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> o ponad 30 ton rocznie. Kolektory słoneczne na dachu części biurowej umożliwiają podgrzewanie wody użytkowej. Terminal magazynuje także ponad



# Odpowiedni operator to korzyść klienta

LOXX Polska w branży meblarskiej jest obecny od kilku lat. Na początku firma rozwijała się w kierunku transportu towarów gabarytowych w relacjach międzynarodowych oraz w dystrybucji krajowej. Dzięki wsparciu utworzonego przez Zarząd LOXX w 2004 r. Polskiego Systemu Dystrybucji sam proces dystrybucji krajowej znacznie się usprawnił. Obecnie jesteśmy w stanie wykonać dystrybucję towarów o podstawie do 4m<sup>2</sup> w przeciągu 24 godz.

**L**OXX jako operator logistyczny zapewnia klientom z branży meblarskiej oraz AGD kompleksową obsługę transportową z najważniejszych dla tych branż kierunków, takich jak Hiszpania, Włochy, Holandia i Niemcy, a także magazynowanie towarów w przygotowanym do tego magazynie wysokiego składowania oraz magazynie powierzchniowym. Poza tym dystrybucję krajową towarów na standardowych nośnikach oraz towarów gabarytowych w ujęciu *door to door* w przeciągu 24 godz.

doświadczeń jesteśmy w stanie na bieżąco monitorować poziom obsługi oraz w szybkim czasie reagować na zmiany, poprzez wprowadzenie usprawnień, które później wykorzystywane są do obsługi pozostałych klientów. Obecnie wdrażamy moduł IT, za pomocą którego będzie możliwe połączenie online stanów magazynowych ze sklepami internetowymi naszych klientów oraz swobodna wymiana danych pomiędzy sklepem klienta a programem magazynowym WMS.

Jeżeli chodzi o branżę AGD to LOXX wyspecjalizował się w obsłudze tzw. duże-

towarów, również w ujęciu *door to door*. Dzięki wykorzystaniu w transporcie sieci PSD jesteśmy w stanie dostarczyć nawet większe gabarytowo przesyłki.

To jedno z wyzwań, przed którym staje operator logistyczny, ale wcale nie największe.

Innym jest zorganizowanie całego procesu transportu z kilkoma miejscami przeładunku towarów bez jego uszkodzenia. Aby proces przebiegał prawidłowo, należy ciągle monitorować kanał logistyczny, sprawdzać procedury i sukcesywnie je poprawiać, dobierać odpowiednich partnerów oraz stale podnosić kwalifikacje pracowników. Tylko dzięki temu można mieć pewność i gwarancję najwyższej jakości oferowanych usług.

Na końcu towar musi być dostarczony do odbiorcy, co też jest dość sporym wyzwaniem w wypadku branży meblarskiej, gdyż podobnie jak w przypadku dostaw kurierskich, klientami w znaczącej części są osoby indywidualne, pracujące zwykle



Jacek Bukowski

## Wdrażamy moduł IT, za pomocą którego będzie możliwe połączenie online stanów magazynowych ze sklepami internetowymi naszych klientów oraz swobodna wymiana danych pomiędzy sklepem klienta a programem magazynowym WMS.

W branży meblarskiej obsługujemy kilku dużych klientów. Ich udział w biznesie magazynowym szacujemy na około 10%, w transporcie krajowym na około 5%, a w transporcie międzynarodowym na około 2%. Dzięki obustronnej wymianie

go, przemysłowego AGD. Tu obsługujemy importerów przemysłowych maszyn do prania. Towary są duże, o nie standardowych rozmiarach. Współpraca kształtuje się głównie na polu transportów międzynarodowych oraz dystrybucji krajowej.



Dzięki obustronnej wymianie doświadczeń jesteśmy w stanie na bieżąco monitorować poziom obsługi oraz w szybkim czasie reagować na zmiany wprowadzając usprawnienia wykorzystywane później do obsługi pozostałych klientów

## Wyzwaniem dla operatora logistycznego jest zorganizowanie całego procesu transportu z kilkoma przeładunkami towaru bez jego uszkodzenia.

### Wyzwania dla logistyki

LOXX oferuje kompleksową obsługę logistyczną, począwszy od importu towarów liniami drobnicowymi lub drobnicy w doładunku, w zależności od ilości, wartości i sposobu pakowania towarów; magazynowanie ich w magazynie wysokiego składowania oraz w magazynie powierzchniowym w Warszawie, a także dystrybucję krajową

do godziny 17/18. Dobry logistyk musi zorganizować dostawy *door to door*. w godzinach popołudniowych lub wieczornych, kiedy klient jest w domu.

### Korzyści z outsourcingu

Coraz częściej producenci mebli zamiast dostarczać je sami do odbiorcy decydują się na outsourcing logistyczny, widząc

w tym znaczne korzyści. Największą z nich jest zapewnienie sobie i klientom wysokiego poziomu obsługi oraz ograniczenie kosztów. Mam tu na myśli kompleksowe ujęcie kosztów utrzymywania własnego działu transportu, pracowników, sprzętu, kosztów badań i przeglądów. Już od kilku lat widać trend na outsourcingu większości

współpracy wprowadzamy w życie i na bieżąco usprawniamy. Jesteśmy elastyczni w trakcie budowy ofert. Zadowolenie klientów potwierdza fakt, że niejednokrotnie spotykamy się z sytuacją polecenia naszych usług dalej. Nasi klienci są zadowoleni z miłej, profesjonalnej obsługi, wysokiej kultury pracowników oraz wysokiej

## Największą korzyścią z outsourcingu jest zapewnienie sobie i klientom wysokiego poziomu obsługi oraz ograniczenie kosztów.

usług. Wszystko powinno być jednak dobrze przemyślane, zidentyfikowane i przeliczone, a wybór partnera logistycznego nie powinien być oparty wyłącznie na aspekcie cenowym.

Kolejną korzyścią jaką daje outsourcing jest możliwość wpływania na jakość obsługi oferowanej przez zewnętrznego operatora. Klienci zaczynają poszukiwać dodatkowych niewymiernych finansowo korzyści, takich jak jakość obsługi, serwis dodatkowy, dedykowana osoba kontaktowa, szybkość działania i elastyczność współpracy. Są to coraz częściej elementy, które decydują o podpisaniu bądź nie umowy z klientem.



*Dystrybucję powinno się outsoursować. W zależności od wielkości sprzedaży jaką posiadamy, mamy pełen wachlarz zewnętrznych operatorów, którzy chętnie nam w tym pomogą, a co najważniejsze doradzą najlepsze rozwiązanie*

Te powyższe korzyści sprawiają, że część klientów na operatora swoich usług logistycznych wybiera firmę LOXX. Za jej wyborem przemawia to, że spośród średnich operatorów logistycznych wyróżnia się jakością świadczonych usług. Zaczynamy kontakt od poznania oczekiwań klienta dotyczących obsługi. Podczas pierwszych spotkań ustalamy wspólnie procedury działania, które od razu z rozpoczęciem

jakości wykonywanych usług. To jest nasza największa przewaga.

### Operator, ale jaki?

Wybór operatora to bardzo ważne zadanie jakie stoi przed firmami chcącymi skorzystać usług logistycznych. Każda z firm jest inna i inaczej definiuje swoje oczekiwania rynkowe oraz oczekiwania względem obsługi. Główne pytania jakie każda firma, która poszukuje rozwiązań outsourcingowych powinna sobie zadać to:

1. Jak dużą firmą jesteśmy, w ujęciu wielkości stanów magazynowych, miesięcznego obrotu towarów?
2. W jaki sposób chcemy dystrybuować nasze produkty?
3. Dla jakiego segmentu klientów są one przeznaczone?

Jeżeli jesteśmy małą firmą wchodzącą dopiero na rynek lub firmą średniej wielkości posiadającą nieduże doświadczenie i stoimy przed decyzją dotyczącą wyboru zewnętrznego operatora, to w takiej sytuacji doradzałbym wybór średniej wielkości operatora logistycznego, znanego na rynku, o sprawdzonej jakości obsługi klienta. W dzisiejszych czasach możliwości sprawdzenia opinii o każdej firmie są ogromne, bez konieczności korzystania z wywiadowni gospodarczych.

Zastanawiając się nad wyborem operatora warto też wziąć pod uwagę, że dla dużego logistyka żadna mała lub średnia firma importowa czy też produkcyjna nie będzie strategicznym klientem, a co za tym idzie jej najważniejsze potrzeby czyli jakość obsługi, elastyczność i dobry kontakt z dedykowaną osobą w firmie logistycznej będą trudne do osiągnięcia. Największe firmy logistyczne przeznaczone są dla dużych podmiotów. Mają do tego szereg sztywnych procedur i obwarowań. Firmy logistyczne średniej wielkości nie posiadają tak rozbudowanej administracji i działają dużo bardziej elastycznie. Szybciej są



*Niejednokrotnie LOXX spotyka się z sytuacją, że zgłaszają się tu firmy z polecenia, z zastrzeżonych informacji o miłej, profesjonalnej obsłudze, wysokiej kulturze pracowników oraz wysokiej jakości wykonywanych usług. To jest nasza największa przewaga.*

w stanie znaleźć i dopasować rozwiązanie na aktualnie pojawiające się potrzeby. Warto o tym pamiętać.

W wypadku odpowiedzi na ostatnie pytania, dotyczące sposobu dystrybucji, należy zastanowić się oraz wybrać najbardziej efektywną kosztowo formę dystrybucji: paczki, palety ich rodzaj oraz średni wolumen wydań. Na tej podstawie, poszukując logistyka, możemy przekazać konkretne informacje oraz oczekiwania dotyczące obsługi.

Zastanawiając się nad docelową grupą klientów powinniśmy dopasować nasze rozwiązania do oczekiwań tej grupy. Na tej podstawie musimy sprawdzić, która z firm logistycznych posiada odpowiednie możliwości obsługi danych potrzeb lub jest w stanie elastycznie je zmienić. Mam tu na myśli nietypowe potrzeby typu dostawy nocne, dostawy bezpośrednio do centrów handlowych, do wybranych sklepów w godzinach ich zamknięcia, dedykowani kierowcy na poszczególnych kierunkach itp.

Wiele firm bagatelizuje w dużym stopniu dobór odpowiedniego partnera logistycznego, kierując się podstawowym kryterium jakim jest cena. Niestety, w części przypadków cena jest wyznacznikiem jakości obsługi lub małych możliwości danej firmy. Dobrze wybrany operator logistyczny może pomóc rozwinąć i usprawnić przekazany jej proces. Wybór złego logistyka w znaczącym stopniu może odbić się na rozwoju firmy. Zachęcam wszystkie osoby zajmujące się logistyką do poszukiwania nowych obszarów do doskonalenia procesów. ◀

**Jacek Bukowski**  
Project Manager w LOXX

# Nie ma miejsca na złą jakość

Sprzęt AGD nie wymaga składowania w specjalnych magazynach, a największym problemem dla logistyka jest jego podatność na uszkodzenia. Jak temu można zapobiec? Jakie jeszcze inne wymagania stawia ta branża? Odpowiada Tomasz Dudek, wiceprezes zarządu ds. zakupów i logistyki w Amica Wronki S.A.

**Pomimo rosnącej konkurencji z zagranicy jesteście Państwo największym polskim producentem sprzętu AGD i liderem na rodzimym rynku. Co oznacza bycie konkurencyjnym w branży AGD w obecnych czasach? Czy w Pana opinii lepiej konkurować ceną czy jakością?**

Dzisiaj na rynku nie ma miejsca dla produktów niskiej jakości, w związku z czym musimy raz na zawsze zerwać z tym, że produkty tańsze takie właśnie są. Konsumenci podejmują decyzję zakupową na podstawie wielu różnych czynników, a cena jest tylko jednym z elementów składowych decyzji o wyborze. Warto tu podkreślić, że badania pokazują, że nie jest to wcale najważniejszy element. Dlatego konkurencyjność dzisiaj nie może oznaczać wyłącznie niskiej ceny. Konkurencyjność będzie dzisiaj związana, niezależnie od branży, ze śledzeniem zmian zachodzących w potrzebach konsumenta. Ci, którzy będą efektywni w tym działaniu z pewnością będą liderami w swoich dziedzinach. To jest właśnie tajemnica sukcesu Amiki, to dlatego Amica jest od wielu lat liderem rynku AGD w Polsce. Warto także zwrócić uwagę, że oznacza to także dynamiczny rozwój, bowiem w ostatnich latach Amica zwiększa swoją efektywność osiągając coraz wyższe poziomy produkcji.



**Produkty AGD, szczególnie te dużych gabarytów, stawiają duże wymagania procesom logistycznym. Co jest najtrudniejsze z perspektywy firmy produkującej AGD w opracowaniu planów logistyki ich dostaw i dystrybucji?**

Produkty AGD zasadniczo składowane są w układzie blokowym z pominięciem regałów, a do ich przemieszczania służą wózki widłowe ze specjalnymi chwytakami. Przed ich przemieszczeniem wszystkie produkty łączone są w partie po cztery lub osiem sztuk. Szczególną uwagę chciałbym zwrócić na wspomniane wcześniej wózki. Tu doświadczenie pracownika magazynowego to podstawa, właśnie dlatego całkowicie zrezygnowaliśmy w magazynie z pracowników z agencji pracy tymczasowej. Rynek AGD jest specyficzny, także dlatego, że widoczne uszkodzenia opakowań często są przyczyną zwrotu towaru.

Poza tym, na organizację logistyki największy wpływ ma nierównowaga sprzedaży pomiędzy I i II połową roku. Dlatego w pierwszej połowie roku musimy budować część zapasu na końcówkę roku. To w sposób oczywisty determinuje zasoby magazynowe.

**Branża AGD ma również specyficzne wymagania względem powierzchni**



**Tomasz Dudek,**

wiceprezes zarządu ds. zakupów i logistyki w Amica Wronki S.A.

**magazynowych. Jakie rozwiązania stosujecie Państwo w tym zakresie? Jakie wymogi musi spełniać magazyn dedykowany do obsługi produktów AGD?**

Specyfika składowania produktów powoduje że nie mamy specjalnych wymagań technicznych jeśli chodzi o magazyn. Praktycznie większość obecnie budowanych magazynów klasy A spełnia nasze wymagania. To daje komfort i elastyczność w wyborze miejsca. Ze względu na dużą wartość składowanych towarów mamy wyższe niż standardowe oczekiwania odnośnie wysokości polis ubezpieczeniowych i to zarówno w stosunku do developera jak i operatora logistycznego. W naszym magazynie znajduje się zwykle kilkanaście podstawowych grup towarowych (łącznie ok. 450 różnych SKU w obrocie krajowym i około 1150 SKU na potrzeby eksportu) od lodówek i pralek, przez kuchnie (wolnostojące, pod zabudowę), piekarniki, płyty elektryczne i gazowe, aż po kuchenki mikrofalowe, odkurzacze czy czajniki elektryczne. Wyroby gotowe w zdecydowanej większości przechowywane są z pominięciem składowania na regałach. Wyjątkiem są płyty grzejne,

opakowania i inne „drobiazgi” – układane także na paletach. Na ich potrzeby wydzielono fragment magazynu z regałami. Jest on stosunkowo skromny, dysponuje ok. 700 miejscami paletowymi. Poszczególne produkty różnią się wielkością, posiadają także odmienne ograniczenia związane

rynki a niezbędnymi zasobami magazynowymi. Centrum Dystrybucyjne we Wronkach obsługuje rynek krajowy oraz rynki krajów WNP i Balkany. Sprzedaż krajowa w większości realizowana jest w postaci FTL (Full Truck Load tj. przewozów całonacpepowych) do magazynów centralnych

**Trendy na rynku stale się zmieniają, ale motyw przewodni pozostaje ten sam: innowacja, rozwój, ulepszenie. Czym w przyszłości mogą Państwo zaskoczyć polski biznes?**

Jak powiedziałem już wcześniej, tylko dzięki oferowaniu produktów, których poszukuje konsument jesteśmy w stanie tak dynamicznie się rozwijać. Dlatego wszelkie zmiany, nowe produkty są podążaniem za zmianami zachodzącymi na rynku. W tym kontekście możemy jedynie wyprzedzać potrzeby konsumenta, sprawić by rozwiązania, których potrzebuje lub będzie potrzebował, zawsze znajdowały się w zasięgu jego ręki, czekały na niego. Dlatego nie zależy nam na tym by zaskakiwać rynek, tylko by uważnie go obserwować. Dzięki takiej strategii będziemy zawsze wyprzedzać działania podejmowane przez konkurencję.

## Tylko dzięki oferowaniu produktów, których poszukuje konsument jesteśmy w stanie tak dynamicznie się rozwijać

z możliwością sztaplowania. Ilość warstw produktu, układanych jedna na drugiej, zależy tu od ich wytrzymałości, ale także maksymalnej wysokości unoszenia wózków i zwykle nie przekracza 5-6 metrów. Sam magazyn dysponuje ponad 1,7 tys. pól odkładczych.

**Amica jest bardzo ważnym graczem nie tylko w Polsce ale również na rynkach zagranicznych. Jak od strony logistycznej wygląda eksport produktów na różne rynki?**

Dla Amiki Wronki cały czas dominującym rynkiem jest rynek krajowy, na którym sprzedajemy około 35% wolumenu. Z rynków eksportowych najsilniejsze to Rosja, Niemcy, Skandynawia i Wielka Brytania. Rynki z mniejszą, ale regularną sprzedażą, to Rumunia, Czechy, Słowacja, Ukraina, kraje Azji Środkowej, kraje Bałtyckie, Francja. Tak więc organizację dystrybucji determinuje relacja pomiędzy wielkością sprzedaży na poszczególne

naszych klientów. Cała dystrybucja krajowa jest realizowana przez jednego operatora logistycznego. Dystrybucja zagraniczna jest również realizowana w postaci FTL. W tym przypadku na każdym kierunku obsługuje nas niewielki przewoźnik, który ma dobre powroty i dlatego jest konkurencyjny.

Dziękujemy za rozmowę. ◀

Rozmowę dla redakcji TSL Biznes przeprowadziły:



Monika Wołowicz



Katarzyna Mączka-Nowak



### Newman & Ox Consulting

Firma doradztwa personalnego, specjalizująca się w rekrutacji i selekcji pracowników z branż technicznych, prowadząca działania mające na celu kreowanie najlepszych rozwiązań z zakresu human resources management.

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

# NISSAN FORKLIFT

by UNICARRIERS

**Polsad**  
Wyłączny importer w Polsce

Centrala:  
ul. Holenderska 14  
99-300 Kutno

email: [dystrybucja@nissanforklift.pl](mailto:dystrybucja@nissanforklift.pl)

Dealerów szukaj na:  
[www.nissanforklift.pl](http://www.nissanforklift.pl)



# Przestrzeń wirtualna przyszłością procesu odpraw celnych

W odpowiedzi na potrzeby klientów DHL Global Forwarding, jako pierwszy w branży, wprowadził do obsługi celnej centralny system zarządzania, usprawniający komunikację wewnątrz firmy oraz optymalizujący czas odpraw celnych. W tym kierunku będzie podążał rynek oraz instytucje obsługi celnej i w niedalekiej przyszłości fizyczne spotkanie z urzędnikiem będzie należało do rzadkości, a cały proces odpraw przeniesie się do przestrzeni wirtualnej.

**M**enedżerowie decydujący o logistycznych kontraktach muszą analizować wiele zmiennych. Ważne są oczywiście koszty, ale też czas tranzytu, bezpieczeństwo przewożonych towarów oraz sprawna obsługa odpraw celnych. Ten skomplikowany proces lo-

gistyki i doświadczenia zespołu liczącego 4100 specjalistów, w ponad 200 krajach na świecie. W zeszłym roku na szeroką skalę zaimplementowaliśmy system centralnego zarządzania zgłoszeniami celnymi, który pozwala nam jeszcze sprawniej definiować priorytety zgłoszeń i czas ich obsługi.

szczenia celnego. We frachtach lotniczym i morskim system ten pozwolił nam znacznie skrócić obsługę deklaracji celnych, z godziny do około 15 minut.



Monika Olesińska

Własny system zarządzania priorytetami celnymi pozwala określać ważność przesyłki i ustala kolejność jej odprawiania. Systemem zarządza jedna osoba, a podpięci są pod niego wszyscy agenci celni DHL GF, pracujący zdalnie na placówkach w Polsce i za granicą. Usprawniony został więc system zarządzania, ułatwiający komunikację wewnątrz firmy oraz działa-

**W zeszłym roku na szeroką skalę DHL GF zaimplementował system centralnego zarządzania zgłoszeniami celnymi, który pozwala nam jeszcze sprawniej definiować priorytety zgłoszeń i czas ich obsługi.**

gistyki bardzo ułatwia współpraca ze sprawdzonym i wiarygodnym partnerem, który podąża z duchem czasów, stawiając na innowacyjne rozwiązania, a także wychodzi naprzeciw zmieniającym się potrzebom klientów.

## System zarządzania

DHL GF realizuje rocznie 7 milionów zgłoszeń celnych, korzystając z wiedzy

Dzięki temu rozwiązaniu wprowadziliśmy ramy czasowe w procedurach importowo-eksportowych na przygotowanie zgło-

**Własny system zarządzania priorytetami celnymi pozwala określać ważność przesyłki i ustala kolejność jej odprawiania.**

*Dzięki systemowi centralnego zarządzania zgłoszeniami celnymi wprowadzono ramy czasowe w procedurach importowo-eksportowych na przygotowanie zgłoszenia celnego. We frachtach lotniczym i morskim system ten pozwolił nam znacznie skrócić obsługę deklaracji celnych, z godziny do około 15 minut*



nia proklienckie. System pozwala firmie również mierzyć wyniki i swoją wydajność, może wyłapać ponadto słabsze elementy, które wymagają poprawy. Co istotne, zminimalizowana została także liczba błędów.

## Odprawa przed przybyciem

Kluczowym jest fakt, że system pozwala także na sprawne przekazywanie klientowi wiadomości o tym, na jakim etapie jest przesyłka. Z miesiąca na miesiąc wzrasta ilość przesyłek odprawianych w drodze, czyli zanim dojadą do miejsca docelowego. Klient zawnazas otrzymuje informacje, czy przesyłka została wytypowana do kontroli i jakie dokumenty należy przygotować. W DHL GF dążymy do tego, aby 100% przesyłek odprawianych było przed przybyciem do celu. Nic nie jest tak cenne, jak



W DHL GF dążymy do tego, aby 100% przesyłek odprawianych było przed przybyciem do celu. Nic nie jest tak cenne, jak informacja – a ten system pozwala bardzo szybko ją przekazywać

### Ograniczenie biurokracji

Rynek usług celnych jest ściśle związany z prognozami frachtu lotniczego i morskigo, zależy od koniunktury, ale i przepisów. Nasza praca jest ściśle powiązana z legislacją kraju i przepisami Unii Europejskiej. Regulacje się zmieniają, przepisy stają się coraz bardziej dogodne i prostsze, urzędy celne również wprowadzają centralne zarządzanie pracą. Finalnie procedury będą przeprowadzane wirtualnie, administracja dąży do tego, żeby kontakt fizyczny z celnikiem został ograniczony do minimum.

W przyszłości wszystkie urzędy będą działały jak nasza firma w chwili obecnej. Pisząc wnioski do urzędu, dajemy przykład jakie ekonomiczne korzyści taki system przynosi. Służba celna dąży do tego, aby przepływ towarowy był płynny, szybki, co pomaga odbiurokratyzować czynności na granicach i postawić na kontrole postimportowe, tak jak jest już w Niemczech. ◀

**Monika Olesińska,**  
kierownik Agencji Celnej,  
DHL Global Forwarding

informacja – a ten system pozwala bardzo szybko ją przekazywać.

Wartością jest również wiedza ekspercka agentów celnych DHL GF, która pozwala na profesjonalne doradztwo, także przy

nietypowych sprawach. Usługa DHL GF wyróżnia się tym, że specjaliści, oferując klientom konsultacje, podsuwają im wiele rozwiązań wynikających z obserwacji i analizy rynku europejskiego oraz światowego.

aspekt

MOBILNE rozwiązania dla biznesu



# Monitoring temperatury online

Logiści działający w branży farmaceutycznej codziennie stają przed ogromnym wyzwaniem: nie wystarczy, że dostarczą produkty lecznicze na czas i w nienaruszonym stanie, ale muszą również zadbać o utrzymanie odpowiedniej temperatury w trakcie całego procesu dystrybucji.

**P**rodukty lecznicze należą do grupy towarów termolabilnych, tzn. wrażliwych na zmiany warunków zewnętrznych. Zbyt niska lub zbyt wysoka temperatura mogą wpływać negatywnie na ich jakość i zmniejszać ich właściwości lecznicze. Leki o jakości obniżonej na skutek niedotrzymania wymaganych warunków mogą stanowić zagrożenie dla przyjmujących je pacjentów. Ponadto, przekroczenie określonego zakresu temperatury może powodować przerwanie ciągłości dostaw danego preparatu do aptek, a tym samym – ograniczenie jego dostępności. Aby nie doszło do takich sytuacji, przepisy prawne regulujące działanie branży farmaceutycznej (Prawo farmaceutyczne oraz Dobra Praktyka Dystrybucyjna) nakładają na podmioty zajmujące się organizacją dystrybucji produktów leczniczych obowiązek utrzymania temperatury w odpowiednim zakresie w trakcie całego procesu dystrybucji, a także wymagają stosowania rozwiązań umożliwiających udowodnienie, że określone warunki nie zostały przekroczone. Warto zauważyć, że przepisy nie precyzują, w jaki sposób należy wywiązać się z tych obowiązków, pozostawiając operatorom logistycznym decyzję jakie rozwiązania zastosować.

## Utrzymanie temperatury

Wybór rozwiązań powinien opierać się na analizie ryzyka przeprowadzonej na etapie planowania procesu dystrybucji i obejmującej identyfikację wszystkich zagrożeń jakie mogą wystąpić w trakcie realizacji zlecenia. W transporcie produktów leczniczych największe niebezpieczeństwo przekroczenia wymaganego zakresu temperatury pojawia się w momencie załadunków, przeładunków i rozładunków towaru

kowo trzeba zabezpieczyć towary na wypadek transportu na dłuższych trasach (nie wszystkie rozwiązania pozwalają na izolację towarów od wpływu warunków zewnętrznych przez dłuższy czas). Hurtownie farmaceutyczne i operatorzy logistyczni działający w branży farmaceutycznej korzystają z różnych rozwiązań. Wysoki poziom bezpieczeństwa to wynik zastosowania odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych. Z jednej strony są to rozwiązania pozwalające na

## Obieg informacji dotyczących warunków dystrybucji opiera się na sprawnym, dostosowanym do potrzeb operatora logistycznego systemie informatycznym.

(ze względu na ryzyko wystawienia leków na niekorzystne działanie warunków zewnętrznych oraz pomylenia przesyłek). Należy więc zastosować rozwiązania pozwalające na zwiększenie zabezpieczenia farmaceutyków na tych etapach oraz zadbać o identyfikację przesyłek. Dodat-

utrzymanie temperatury (specjalistyczne pojazdy z zabudową izotermiczną przystosowane do zachowania określonych warunków w skrzyni ładownej, opakowania izotermiczne z wkładami chłodzącymi czy kontenery chłodnicze), a z drugiej procedury szczegółowo określające zasady postępowania na wszystkich etapach dystrybucji (szczególnie podczas załadunków, przeładunków i rozładunków).



*Utrzymanie stałej temperatury jest możliwe dzięki wykorzystaniu specjalistycznych pojazdów z zabudową izotermiczną, przystosowanych do zachowania określonych warunków w skrzyni ładownej, opakowań izotermicznych z wkładami chłodzącymi i kontenerów chłodniczych*

## Kontrola warunków

Wdrożenie rozwiązania zapewniającego utrzymanie temperatury w danym zakresie to nie wszystko. Należy zastosować metody pozwalające na kontrolowanie, czy proces przebiega prawidłowo. Pojazdy wykorzystywane do transportu produktów leczniczych wyposażone są w urządzenia do pomiaru i rejestracji temperatury oraz w urządzenia GPS pozwalające określić ich dokładną pozycję. W najczęściej stosowanym modelu zbierają one informacje, które są udostępniane zleceniodawcy po zrealizowaniu dostawy, w postaci raportu podsumowującego przebieg całego procesu dystrybucji. Takie rozwiązanie nie daje gwarancji utrzymania odpowiednich warunków – informacje o ewentualnym przekroczeniu docierają do zleceniodawcy już po fakcie. Aby skutecznie kontrolować warunki dystrybucji, należy wdrożyć efektywny system zarządzania zdobytą informacją,



*Aby skutecznie kontrolować warunki dystrybucji, należy wdrożyć efektywny system zarządzania zdobytą informacją, tak aby osoby odpowiedzialne za poprawny przebieg całego procesu miały ciągły dostęp do danych i reagowały w razie wystąpienia ryzyka przekroczenia wymaganego zakresu temperatury*

przekroczenia temperatury, pozostawiając czas na reakcję. Dodatkowym zabezpieczeniem jest alarmowanie o tym ryzyku kil-

szczególnioną minimalną i maksymalną temperaturą zanotowaną podczas przewozu). Główną korzyścią jest zwiększenie bezpieczeństwa dystrybuowanych produktów.

## Innowacyjność systemu polega na udostępnianiu danych zleceniodawcom w czasie rzeczywistym.

tak aby osoby odpowiedzialne za poprawny przebieg całego procesu miały ciągły dostęp do danych i reagowały w razie wystąpienia ryzyka przekroczenia wymaganego zakresu temperatury. Obieg informacji opiera się na sprawnym, dostosowanym do potrzeb operatora logistycznego systemie informatycznym. Urządzenia zainstalowane w pojazdach mierzą i rejestrują temperaturę i w trybie ciągłym przesyłają dane do zintegrowanego z nimi systemu, który poddaje je analizie, agreguje i udostępnia pracownikom, których zadaniem jest nadzór nad prawidłowym przebiegiem procesu. Integralnym elementem tego rozwiązania jest system alarmowy, za

koma drogami jednocześnie, np. poprzez wiadomość SMS, e-mail oraz bezpośrednio w systemie.

### Dane w czasie rzeczywistym

Innowacyjność usługi polega na jej równoczesności. Dane są udostępniane zleceniodawcy w czasie rzeczywistym. Wytwórca, który powierzył transport produktów leczniczych operatorowi logistycznemu korzystającemu z tego typu systemu, w każdej chwili może sprawdzić lokalizację swoich towarów, status przesyłki, a także warunki, w jakich jest ona transportowana. Wystarczy, że z dowolnego miejsca zaloguje się na

## Ciągła kontrola nad warunkami transportu daje zleceniodawcy gwarancję, że temperatura zostanie utrzymana w wymaganym zakresie, a tym samym pewność, że nie wystąpi ryzyko podania pacjentom leków o obniżonej jakości.

pośrednictwem którego do pracowników docierają informacje o wszystkich zachodzących nieprawidłowościach. Ważne jest ustalenie tzw. progów bezpieczeństwa, tak aby dane docierały do osób odpowiedzialnych w momencie pojawienia się ryzyka

stronie internetowej i wprowadzi do systemu numer listu przewozowego, a otrzyma wgląd we wszystkie dane. Nie oznacza to rezygnacji z raportowania. Po zrealizowaniu dostawy zleceniodawcy otrzymuje raport podsumowujący jej przebieg (z wy-

## Większe bezpieczeństwo

Ciągła kontrola nad warunkami transportu daje zleceniodawcy gwarancję, że temperatura zostanie utrzymana w wymaganym zakresie, a tym samym pewność, że nie wystąpi ryzyko podania pacjentom leków o obniżonej jakości. – Tego typu rozwiązanie zostały najpierw wdrożone dla zimnego łańcucha dostaw, ponieważ transport w przedziale temperatury od +2° C do +8° C jest związany ze znacznie większym ryzykiem przekroczenia warunków (ze względu na bliskość temperatury granicznej dla większości leków (0° C) oraz stosunkowo niską rozpiętość temperatury – zaledwie 6° C) – tłumaczy specjalistka firmy Poltraf, która biorąc pod uwagę wzrastające wymagania zleceniodawców, zaadaptowała rozwiązanie wykorzystywane w zimnym łańcuchu dystrybucji towarów w przedziale od +15° C do +25° C, zwiększając tym samym kontrolę nad przeprowadzanymi operacjami. Dodatkowo zleceniodawca dysponuje dokumentami potwierdzającymi, że dystrybucja odbywa się zgodnie z wytycznymi Prawa farmaceutycznego i Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej, co znacznie ułatwia współpracę z organami kontrolnymi (Głównym Inspektorem Farmaceutycznym i Wojewódzkim Inspektorem Farmaceutycznym). Ponadto, dokładne raporty podsumowujące przebieg procesu dystrybucji mogą stać się punktem wyjścia do optymalizacji czasu pracy przeznaczanego na kontrolę warunków, w jakich się on odbywa. <

**Anna Kunysz**  
Poltraf



## Znakomite bramy wyposażone w transparentne lamele zapewniają przejrzystość i bezpieczeństwo

Firma Fill GmbH z Gurten wyposażyła swoje nowe hale montażowe w bramy szybkie EFAFLEX. Dewizą firmy Fill jest efektywność, elastyczność, precyzja i dynamika w budowie maszyn i urządzeń oraz w rozwoju własnej działalności.

bezpieczeństwo i zarządzanie obiektami (facility management). – Jesteśmy niszowym specjalistą z wysokim odsetkiem produkcji własnej, który buduje maszyny i urządzenia dokładnie dostosowując je do specjalnych wymagań i życzeń klienta. Pod względem konstrukcji i montażu brama firma

– Stopniowo wymieniliśmy stare bramy innych producentów na produkty EFAFLEX – opowiada Wilfried Fladl. Poza planowymi pracami konserwacyjnymi austriacka spółka córka EFAFLEX Torsysteme Baden prawie nie musi troszczyć się o zamontowane w Gurten bramy.

– Mamy bardzo niewiele problemów z tymi bramami, usterki w zasadzie nie występują – dodaje W. Fladl. Firma EFAFLEX sprawdziła się również jako solidny partner w zakresie serwisu oraz doradca do spraw projektowych. Kryteria wymagań stawianych nowym 13 bramom szybkiego typu STT Turbo przeznaczonych do hal były bardzo różnorodne. W zakresie obróbki skrawaniem dla zachowania parametrów elementów metalowych niezbędne jest utrzymanie stałej temperatury. Przed przystąpieniem do obróbki materiał musi być składowany w jednakowej temperaturze, którą należy również utrzymywać podczas procesów produkcyjnych. – Mamy tu do czynienia z precyzyjną techniką operującą zakresem tysięcznych części milimetra, dlatego też w celu zminimalizowania różnic temperatur w halach potrzebne są nam bramy, które się bardzo szybko otwierają i zamykają – wyjaśnia Wilfried Fladl. Z tego też powodu normalny ruch osób odbywa się przez specjalne drzwi znajdujące się obok każdej bramy, stanowiące jednocześnie wyjście ewakuacyjne. Takie rozwiązanie pozwala uniknąć ciągłego podnoszenia bram, co pozwala na wprowadzenie znacznych oszczędności energii i wpływa korzystnie na długość okresu użytkowania bram.

### Płynność procesów logistycznych i bezpieczeństwo poza godzinami pracy zapewnia w zakładzie w Gurten 30 tego typu bram.

W ciągu minionych trzech lat, w ramach rozbudowy zakładu w austriackim Gurten, wzniesiono nowe hale gwarantujące pilnie potrzebną powierzchnię montażową i logistyczną. W zakresie zamknięć budynków i przejść pomiędzy halami projektanci zdecydowali się na zastosowanie bram szybkiego typu EFAFLEX.

Efaflex także kieruje się oczekiwaniami nabywcy oferując mu specjalne rozwiązania, więc świetnie się rozumiemy – dodaje.

#### Szybkobieżna brama spiralna

Pierwszą w pełni automatyczną szybkobieżną bramę spiralną wyprodukowaną przez



– Ważnych dla nas wartości oczekujemy również od naszych dostawców, usługodawców i partnerów – wyjaśnia Wilfried Fladl, kierownik zespołu odpowiedzialnego za zarządzanie jakością i procesami oraz za

dolnobawarskiego specjalistę zamontowano mniej więcej dziesięć lat temu. Teraz płynność procesów logistycznych i bezpieczeństwo poza godzinami pracy zapewnia w zakładzie w Gurten 30 tego typu bram.

#### Bezpiecznie pod każdym względem

Brama główna i bramy w magazynie są uruchamiane mniej więcej 100 razy dziennie. – Nasze przedsiębiorstwo stawia na ekologię, a bramy firmy EFAFLEX znacznie przyczyniają się do dodatniego bilansu energetycznego naszego zakładu –



Wilfried Fladl

mówi Wilfried Fladl. W różnych działach, takich jak magazyn czy skład, bramy EFAFLEX wyposażono ponadto w system elektronicznej kontroli dostępu osób upoważnionych. Transparentne lamele przepuszczają sporo światła dziennego, dzięki czemu w dzień niemal nie trzeba włączać w halach dodatkowego oświetlenia. Wilfried Fladl dostrzega również ważny aspekt lameli w zakresie bezpieczeństwa, stwierdzając że – operatorzy wózków podnośnikowych widzą przeszkody

znajdujące się za bramami. Poza tym pracownicy mogą zaglądać z jednej hali do drugiej, a w przypadku wystąpienia awarii, odpowiednio szybko zareagować. Dodatkowym atutem bram jest estetyczny wygląd. Funkcjonalność i bezpieczeństwo mają tu co prawda decydujące znaczenie, jednak ciekawe wzornictwo także nie jest bez znaczenia, zważywszy na fakt, że zakład w Gurten regularnie odwiedzany jest przez klientów i kupców z całego świata, pragnących zapoznać się z końcowym etapem kompleksowego montażu w związku z inspekcjami, odbiorami, audytami czy też rozmowami. – *Chcemy zadbać o dobre samopoczucie klientów* –. Uwagę zorientowanego na sprawy społeczne kierownictwa firmy skupiają jednak nie tylko klienci, lecz również pracownicy przedsiębiorstwa.

### Firma rodzinna

Założycielem przedsiębiorstwa powstałego w roku 1966 był Josef Fill. Obecnie zatrudnia ono 570 pracowników. Na rynku międzynarodowym zalicza się do wiodących firm w sektorze budowy maszyn

i urządzeń obsługując klientów z różnych działów przemysłu. Przedsiębiorstwo stanowi firmę rodzinną wyróżniającą się zastosowaniem najnowszych rozwiązań technicznych w zakresie zarządzania, komunikacji i produkcji. Działalność firmy obejmuje takie obszary jak metale, tworzywa sztuczne i drewno wykorzystywane dla potrzeb przemysłu motoryzacyjnego, lotniczego, wiatrowego, sportowego i budowlanego.

Przedsiębiorstwo jest światowym liderem w technologii usuwania rdzeni z odlewów aluminium oraz maszyn do produkcji sprzętu narciarskiego i snowboardowego. Andreas Fill i Wolfgang Rathner należą do zarządu spółki, będącej w 100 procentach firmą rodzinną. Od roku 1987 zakład ma formę prawną spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. W roku 1997 uzyskał certyfikat ISO 9001. ◀



EFAFLEX-Polska Sp. z o.o.  
ul. Krótka 27A  
42-200 Częstochowa  
Tel. 0-34 / 367 15 40  
[www.efaflex.pl](http://www.efaflex.pl)

# 13-15 maja 2015

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!



## AUTOSTRADA-POLSKA

XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego



**IV SALON KRUSZYW**

organizowany przy współpracy IMBiGS

**MASZBUD**

XVII Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych



**EUROPARKING**

Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej



**ROTRA**

VII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego

**TRAFFIC -EXPO-TIL**

XI Międzynarodowe Targi Infrastruktury



Ceny promocyjne obowiązują do 31 stycznia 2015

WSPÓLPRACA



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

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



Trzy główne powody wyboru rozwiązań opartych na chmurze zamiast instalowanych lokalnie to: niższe koszty wdrożenia i utrzymania, brak dedykowanych zasobów IT na potrzeby zarządzania lokalną infrastrukturą i możliwość skalowania rozwiązania w miarę rozwoju organizacji

## Rozwiązania IT w modelu Cloud Computing

Rozwiązania chmurowe coraz odważniej wkraczają do biznesu, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. Zmieniają jego oblicze, wprowadzając elastyczność i oszczędności na bardzo dużą skalę, choć wielu menedżerów boi się, że oddając dane do chmury, narażają się na ich utratę i łatwiejszy dostęp do nich konkurentów. Na ile to jest prawdopodobne?

– Wśród polskich firm wciąż pokutuje obawa o bezpieczeństwo przechowywania danych. Jest to mit, z którym walczą dostawcy oprogramowania, zapewniający ochronę danych na zdecydowanie wyższym poziomie niż wiele firm. Chęć posiadania wszystkiego „u siebie” sprawia, że wiele przedsiębiorstw napotyka na dużą barierę inwestycyjną związaną z zakupem infrastruktury, jej utrzymaniem i ochroną. Oprogramowanie w modelu Cloud eliminuje ryzyko finansowe związane z początkową inwestycją udostępniając oprogramowanie właściwie od zaraz i to w najnowszej wersji. – tłumaczy Piotr Rojek, prezes zarządu DSR. – Menedże-

rowie boją się również większych kosztów w dłuższej perspektywie, co również wydaje się mitem, ponieważ w modelu usługowym oszczędności dotyczą nie tylko braku konieczności zakupu licencji, ale również sprzętu, administracji, pomieszczeń, energii

i innych. W polskich warunkach wciąż występuje jeszcze inny problem, z pozoru błahy, a związany z niską dostępnością szybkiego internetu, zwłaszcza poza dużymi ośrodkami miejskimi, a właśnie w takich miejscach zlokalizowanych jest większość fabryk – dodaje.

---

**Chęć posiadania wszystkiego „u siebie” sprawia, że wiele przedsiębiorstw napotyka na dużą barierę inwestycyjną związaną z zakupem infrastruktury, jej utrzymaniem i ochroną.**

---

## Na czym to polega?

Jak tłumaczy Piotr Rojek, rozwiązania chmurowe charakteryzują się brakiem fizycznej obecności aplikacji, systemów i danych na serwerach użytkownika. Rozwiązanie funkcjonuje jako usługa – bez konieczności zakupu licencji czy wdrażania/installowania systemów. Aplikacje, systemy w modelu Cloud są tanie, wydajne i dostępne niemal natychmiast.

aplikacji QAD Enterprise Applications między innymi dla spółki Nexteer będącej dostawcą podzespołów dla motoryzacji, dla Welsh Paper, producenta opakowań dla przemysłu, czy dla firmy Sauer mann, wytwórcy pomp przemysłowych.

– Spółka QAD, jako pierwsza na rynku międzynarodowym zaoferowała kompleksowy pakiet ERP dla firm produkcyjnych na zasadach Cloud Computing. Odpowiada on funkcjonalnościom systemu instalowa-



Oprócz eliminacji znacznej części kosztów bezpośrednich, które zwykle towarzyszą lokalnej instalacji rozwiązań, oparte na chmurze rozwiązanie zapewnia łatwość poszerzenia skali wdrożenia oraz zmiany liczby użytkowników w miarę rozwoju przedsiębiorstwa

**Dzięki rozwiązaniu w modelu Cloud, klient ma zawsze dostęp do najnowszych wersji systemu, co daje niezaprzeczną przewagę konkurencyjną wynikającą z możliwości korzystania z innowacyjnych i wydajnych rozwiązań.**

Duże zainteresowanie sektora produkcyjnego dostępem do oprogramowania klasy ERP jako usługi potwierdza wiele międzynarodowych przykładów. Firma QAD, którą reprezentuje w Polsce DSR, zrealizowała szereg projektów dzierżawy

tego lokalnie (model „on-premise”). Oprogramowanie, systemy i infrastruktura jest zarządzana i administrowana przez QAD w bezpiecznym i stabilnym centrum danych, co eliminuje szereg ryzyk finansowych i informatycznych związanych z implementacją

i obsługą aplikacji ERP. QAD gwarantuje przy tym dostępność aplikacji na poziomie 99,5% – wyjaśnia Piotr Rojek.

Dzięki rozwiązaniu w modelu Cloud, klient ma zawsze dostęp do najnowszych wersji systemu, co daje niezaprzeczną

## Oprogramowanie logistyczne soloplan.pl



## Zarządzaj tak, jakbyś tam był!

### Oprogramowanie dla transportu, spedycji i logistyki firmy Soloplan!



Zaproszenie na targi

**Soloplan Telematics Day**

30.10.2014 | Godz.: 9.00 - 15.30



Firma Soloplan, wiodący producent oprogramowania do planowania transportu (TMS), oferuje Państwu intuicyjne i kompleksowe rozwiązanie spełniające wszystkie aktualne wymagania nowoczesnej branży transportowo-spedycyjnej. Dzięki elastyczności systemu CarLo®, dopasujemy się do Państwa indywidualnych wymagań mimo ustandaryzowanych funkcjonalności. **Chętnie udzielimy odpowiedzi na Państwa pytania!**



przewagę konkurencyjną, wynikającą z możliwości korzystania z innowacyjnych i wydajnych rozwiązań. „Chmura” zapewnia także elastyczny i klarowny sposób finansowania. Przedsiębiorstwa mają swobodę w określeniu ile chcą przeznaczyć środków na ten cel oraz ilu użytkowników ma mieć dostęp do aplikacji. Z pewnością jest to rozwiązanie dla firm, które stawiają na elastyczność, szybko się rozwijają, a z drugiej strony chcą skoncentrować się na działalności podstawowej. Otwierając nowe zakłady w kraju i za granicą nie muszą ponosić dużych inwestycji w środki trwałe. Dzięki rozwiązaniu, firmy są w stanie znacząco obniżyć całkowite koszty posiadania systemu mierzone wskaźnikiem Total Cost of Ownership (TCO).

Zainteresowanie modelem Cloud wykazują także firmy produkcyjne, dysponujące ograniczonymi zasobami IT. – *System ERP firmy QAD dostępny „w chmurze” wpisuje się w ten trend, ponieważ minimalizuje nakłady pracy i obsługę techniczną związaną z instalacją, oferując jednocześnie globalne wsparcie w trybie 24/7. Wynajem oprogramowania w popularnej „chmurze” jest szczególnie atrakcyjny dla firm, które dysponują starym sprzętem i oprogramowaniem oraz zmagają się z częstymi zmianami kadrowymi w zespole IT. To również korzystne rozwiązanie w sytuacji braku odpowiednich kompetencji w dziale informatycznym* – opowiada prezes zarządu DSC.

### Sporo korzyści za niewielkie pieniądze

Mike Schutz, dyrektor generalny opartej na chmurze platformy Microsoft Azure, twierdzi, że – *chmura obliczeniowa jest*



*Jest to rozwiązanie dla firm, które stawiają na elastyczność, szybko się rozwijają, a z drugiej strony chcą skoncentrować się na działalności podstawowej. Dzięki niemu są w stanie znacząco obniżyć całkowite koszty posiadania systemu.*

*coraz popularniejsza wśród firm, które dążą do zwiększenia szybkości działania oraz efektywności, ale nie chcą wydawać zbyt wiele. Potrzebują one rozwiązania dla przedsiębiorstw o globalnej dostępności.*

System IFS Applications™ na platformie Microsoft Azure udostępniła niedawno firma IFS. Oferta ta redukuje konieczność zaopatrzenia się w sprzęt, dzięki czemu stanowi atrakcyjną kosztowo, szybko i łatwo dostępną oraz bezpieczną metodę korzystania z systemu IFS Applications.

potwierdza raport agencji Aberdeen Group. Bada on szanse i korzyści, które wiążą się z wdrożeniem aplikacji opartych na chmurze w tego typu podmiotach.

W raporcie znalazły się trzy główne powody wyboru rozwiązań opartych na chmurze zamiast instalowanych lokalnie. Są to: niższe koszty wdrożenia i utrzymania, brak dedykowanych zasobów IT na potrzeby zarządzania lokalną infrastrukturą i możliwość skalowania rozwiązania w miarę rozwoju organizacji.

## Rozwiązania oparte na chmurze firmom średniej wielkości dają możliwość zwiększenia wydajności i uelastycznienia środowisk technologicznych, ułatwiając wprowadzenie zmian w architekturze czy dodawanie nowych użytkowników lub procesów.

Oprócz eliminacji znacznej części kosztów bezpośrednich, które zwykle towarzyszą lokalnej instalacji rozwiązań, oparta na chmurze wspólna oferta firm IFS i Microsoft zapewnia łatwość poszerzenia skali wdrożenia oraz zmiany liczby użytkowników w miarę rozwoju przedsiębiorstwa. Infrastruktura Azure to natomiast sprawdzone środowisko oparte na chmurze, zapewniające bezpieczeństwo danych i udostępniające funkcje gwarantujące ciągłość instalacja lokalna nie jest w stanie zaoferować.

Aby potwierdzić funkcjonalność nowej oferty, firma IFS nawiązała współpracę z firmą Ebara – klientem i beta testerem, producentem przyrządów precyzyjnych. Komentując efekt wdrożenia systemu IFS Applications na platformie Azure w firmie Ebara, Frank Lowery, dyrektor ds. usług wewnętrznych, stwierdził: – *kierownictwo firmy Ebara podjęło ogólną decyzję o przeniesieniu najważniejszych systemów informatycznych do chmury, a ponieważ od lat jesteśmy klientem firmy IFS, z radością przyjęliśmy wiadomości o tej nowej inicjatywie z wykorzystaniem platformy Microsoft Azure. Duże wrażenie zrobiła na nas szybkość i łatwość, z jaką udało się stworzyć pierwsze działające środowisko narzędzi z oferty firmy IFS w chmurze, z którym dobrze nam się pracuje.*

### Szanse i korzyści

Popularności wdrożeń systemów ERP opartych na chmurze w sektorze średnich przedsiębiorstw – tych do których przede wszystkim skierowana jest oferta –

– *Organizacje mogą się zdecydować na przeniesienie niektórych lokalnych rozwiązań lub korzystać z chmury w ramach wielowarstwowej strategii ERP, gdy otwierają nowy oddział* – pisze Nick Castellina, dyrektor ds. badań w Aberdeen Group. – *Sektor organizacji średniej wielkości docenia elastyczność, jaką zapewniają środowiska oparte na chmurze. Dzięki niej możliwe jest wdrożenie większej liczby rozwiązań i ogólne usprawnienie działalności. Korzystającym z rozwiązań opartych na chmurze organizacjom średniej wielkości łatwiej jest stawiać czoła typowym dla nich wyzwaniom* – dodaje.

Rozwiązania oparte na chmurze są dostępne dla wszystkich pracowników, niezależnie od ich lokalizacji. Przekłada się to na większą skuteczność i przejrzystość działań poszczególnych zespołów, pełniejszą współpracę globalną, lepszą ogólną efektywność i wyższą sprawność przedsiębiorstwa. Firmy biorące udział w badaniu, które korzystają już z systemów opartych na chmurze, dostrzegły liczne korzyści, w tym niższe koszty operacyjne oraz ułatwienie realizacji harmonogramów i dostaw na czas.

Tak więc rozwiązania oparte na chmurze firmom średniej wielkości dają możliwość zwiększenia wydajności i uelastycznienia środowisk technologicznych, ułatwiając wprowadzenie zmian w architekturze czy dodawanie nowych użytkowników lub procesów. Realnym efektem jest szybkość i niski koszt wdrożenia rozwiązania, które pozwala dynamicznie reagować na zmieniające się potrzeby przedsiębiorstwa. ◀

Opr. Elżbieta Haber

# Terminal mobilny Falcon X3+ już dostępny

## Wyjątkowo odporny komputer przenośny

Datalogic S.p.A., firma działająca na rynkach automatycznego zbierania danych i automatyki przemysłowej, ogłosiła dostępność terminala mobilnego Falcon™X3+, będącego następnym krokiem w ewolucji bardzo udanego modelu Falcon X3.

Zachowując kształt swojego poprzednika, terminal mobilny Falcon X3+ wprowadza szereg nowych funkcji jak możliwość odczytywania kodów kreskowych 2D z dużych odległości przy pomocy nowego skanera XLR 2D i znacząco zwiększoną przepustowość komunikacji bezprzewodowej dzięki dwupasmowemu WiFi 802.11. Wyświetlacz oferujący pełną rozdzielczość VGA, szybszy procesor, więcej pamięci oraz wyższy poziom odporności pozwalają na użytkowanie komputera Falcon X3+ w wielu nowych zastosowaniach.

### Wytrzymałość sporym atutem

– Podążanie za obecnymi i przyszłymi trendami rynkowymi, przy jednoczesnej świadomości potrzeb konkretnych rynków, na których działają nasi klienci, stanowi podstawę innowacyjnego podejścia firmy Datalogic

do projektowania produktów – komentuje Francesco Montanari, wiceprezes i dyrektor generalny Oddziału Terminali Mobilnych. – Nasz najnowszy produkt Falcon X3+ zapewnia więcej możliwości w zastosowaniach w handlu detalicznym, nadając się jednocześnie do sektorów wymagających większej wytrzymałości, takich jak transport i logistyka, zastosowania magazynowe i centra dystrybucji – dodaje.

Urządzenie Falcon X3+ jest bardzo odporne dzięki temu, że ekran wykonano ze szkła Corning® Gorilla® Glass 3, posiada klasę szczelności IP65, a obudowa jest gumowana, poliwęglanowa. To sprawia, że urządzenie odporne jest na upadek na betonowe podłoże z wysokości 1,8 m, a możliwych jest do 1500 upadków z wysokości 1 m w przypadkowych położeniach.

Mimo tego, że terminal mobilny Falcon X3+ zachowuje ten sam kształt co poprzedni model i pozwala na wykorzystanie pełnego zakresu akcesoriów swojego poprzednika, to jednak nowa, gumowa osłona zapewnia większą ochronę ogólną podczas używania produktu w najtrudniejszych warunkach. Na każdym komputerze Falcon X3+ zainstalowano i licencjonowano oprogramowanie Wavelink® Avalanche® służące do zaawansowanego zdalnego zarządzania urządzeniem oraz Wavelink® Terminal Emulation dla obsługi starszych aplikacji.

### Większa skala możliwości

Wraz z nowym skanerem 2D o wyjątkowo dużym zasięgu (2D XLR), pozwalającym na odczytywanie kodów z odległości do 9,5 m w pełnym słońcu, laserem (HPL), laserem dalekiego zasięgu (1D XLR) oraz skanerem typu Area Imager 2D (2D SR), urządzenie uzyskało głębię pola odczytu lepszą o 20% w porównaniu do poprzed-



niego modelu. Opatentowana przez firmę Datalogic technologia „Green Spot” zapewniająca wyraźne potwierdzenie odczytu jest dostępna zarówno w modelach HPL jak i 2D SR.

Bezpieczna i płynna łączność jest możliwa dzięki komunikacji bezprzewodowej w standardzie Laird/Summit 802.11 a/b/g z certyfikatem CCX v4. Wydajna architektura równoległa procesora łączy się z dodatkową pamięcią Flash i pozwala na obsługę lokalnych baz danych i pracę asynchroniczną. Komunikacja przewodowa dostępna jest dzięki pełnemu zestawowi standardów, takich jak USB Hi-Speed 2.0, RS-232, Modem i Ethernet. Wybór systemów operacyjnych Microsoft® Windows® obejmuje Windows Embedded Handheld 6.5 (WEHH) lub Windows CE 6.0 Professional (WinCE).

Terminal mobilny Falcon X3+ jest wyposażony w akumulator zapewniający pracę podczas całej zmiany oraz 3,5 calowy, jasny wyświetlacz dotykowy VGA (WEHH) lub QVGA (WinCE). Modele z systemem WEHH 6.5 posiadają aparat fotograficzny o rozdzielczości 3,1 MPix, pozwalający na robienie zdjęć przy dokumentowaniu rozmieszczenia produktów lub uszkodzeń.

Komfortowi operatora służą: odpowiedni kształt z wygiętym uchwytem, ergonomiczny przycisk skanowania, ciężar niższy o 10% w porównaniu do urządzeń konkurencji, transflektywny ekran zapewniający widzialność podczas dnia oraz przyjazna dla użytkownika podświetlana klawiatura. Uwaga przykładana przez firmę Datalogic do szczegółów sprawia, że terminal mobilny Falcon X3+ naprawdę się wyróżnia, pozwalając na szybsze, łatwiejsze i efektywniejsze zbieranie danych. ◀

MM



Standardy i rozwiązania w zakresie EDI współtworzy i promuje organizacja GS1. W Polsce zajmuje się tym GS1 Polska, która działa przy Instytucie Logistyki i Magazynowania w Poznaniu

## Oszczędzić czas i pieniądze

Kontakty biznesowe firm oparte są na wymianie informacji, dlatego tak ważne jest, aby wytworzone przez nie dokumenty operowały tym samym językiem. Rozwiązaniem, które w sposób znaczący poprawia pozycję firmy względem partnerów biznesowych i obniża koszty wynikające z prowadzenia korespondencji jest Elektroniczna Wymiana Danych (EDI). Staje się ono powoli standardowym rozwiązaniem. I nic dziwnego, gdyż ma wiele zalet.

**K**oncepcja EDI została opracowana z myślą o tych firmach, które codziennie zawierają kilkanaście, kilkadziesiąt lub więcej transakcji ze swoimi, zazwyczaj, stałymi partnerami handlowymi. Z tego względu EDI zamiast pojedynczych komunikatów proponuje wymianę sekwencji komunikatów w celu uniknięcia powtarzania ciągle tych samych danych. Dzięki temu komunikaty EDI są bardzo krótkie i prawie całkowicie pozbawione informacji w postaci tekstowej, co z kolei umożliwia ich automatyczne przetwarzanie.

Podstawowe zalety takiej wymiany danych to: bardzo krótki czas wymiany danych (liczony w godzinach lub minutach), eliminacja błędów w ręcznym ich wprowadzaniu, eliminacja opóźnień w przetwarzaniu danej informacji wewnątrz organizacji docelowej, automatyzacja składania zamówień i fakturowania, obniżenie kosztów działalności biurowej i operacyjnej czy lepsza kontrola wymienianych dokumentów i towarzyszących im procesów.

Standardy i rozwiązania w zakresie EDI współtworzy i promuje organizacja

GS1. W Polsce zajmuje się tym GS1 Polska, która działa przy Instytucie Logistyki i Magazynowania w Poznaniu. W 2001 r. została też powołana grupa robocza ECR

Gruppe Heppner, Unilever i inne) oraz przedstawiciele kilku krajowych organizacji GS1 (m. in. Francja, Niemcy, Holandia). Jej podstawowym zadaniem jest wypracowanie

**Szybkie, sprawne i dokładne przesyłanie danych biznesowych między partnerami handlowymi drogą elektroniczną jest możliwy dzięki zbiorowi standardowych komunikatów elektronicznych GS1 eCom.**

ds. EDI, a inicjatorami tego przedsięwzięcia byli członkowie organizacji ECR Polska (Efficient Consumer Response) – działającej również przy ILiM-ie

### Globalne standardy

Grupa ECR o zasięgu europejskim została utworzona przez GS1 Logistics Forum. Składa się z liczących operatorów logistycznych, producentów i dostawców rozwiązań (np. DHL, Exel Supply Chain, Schenker, FM Logistics, GEODIS, GTF,

wanie wspólnego, opartego na standardach GS1 rozwiązania dla branży TSL. GS1 Logistics Forum skupia się na osiągnięciu korzyści biznesowych i eliminowaniu zbędnych kosztów w globalnych łańcuchach dostaw w zarządzaniu transportem i magazynowaniem poprzez przezwyciężanie barier skali, przejście na współpracujące ze sobą systemy i ustandaryzowaną identyfikację i rozwiązania komunikacyjne, czyli na wspólny język.

W ramach Forum został opracowany model współpracy biznesowej pomiędzy

## Słowniczek pojęć i skrótów

**EANCOM** – Międzynarodowy Standard EDI opracowany przez Stowarzyszenie EAN International, zgodny ze standardem UN/EDIFACT, pełniący funkcję przewodnika do wdrażania UN/EDIFACT.

**ECR** – Strategia Efektywnej Obsługi Konsumenta (Efficient Consumer Response). Strategia zarządzania popularyzowana i wdrażana przez ECR Polska.

**EDI** – Elektroniczna Wymiana Danych (Electronic Data Interchange). Elektroniczna wymiana standardowo sformatowanych danych między systemami informatycznymi przy minimalnej interwencji człowieka.

**EDIFACT** – Międzynarodowy standard EDI opracowany pod auspicjami ONZ.

**GLN** – Globalny Numer Lokalizacyjny (Global Location Number). Numer do unikalnej identyfikacji partnera handlowego.

**GTIN** – Globalny Numer Jednostki Handlowej (Global Trade Item Identification Number). Numer do unikalnej identyfikacji danej jednostki handlowej. Może występować w jednej z czterech struktur: EAN/UCC-8, UCC-12, EAN/UCC-13 i EAN/UCC-14.

**System EAN.UCC** – zbiór międzynarodowych standardów umożliwiających unikalną identyfikację i elektroniczną wymianę danych o produktach, przesyłkach transportowych, zasobach, lokalizacjach i usługach. Ułatwia zarządzanie łańcuchami dostaw.

operatorem logistycznym a jego partnerami, pod nazwą LIM Foundational Report v 1.0, opisujący wszystkie procesy biznesowe i transakcje między operatorem i partnerami. Model obejmuje konkretne scenariusze biznesowe oraz schematy komunikatów elektronicznych. Standardy w zakresie wymiany dokumentów handlowych w postaci elektronicznej tworzy i rozwija GS1. Szybkie, sprawne i dokładne przesyłanie danych biznesowych między partnerami handlowymi drogą elektroniczną jest możliwe dzięki zbiorowi standardowych komunikatów elektronicznych GS1 eCom. Mogą to być klasyczne komunikaty EDI (o których piszemy) lub dokumenty XML.

Standardem globalnym EDI jest UN/EDIFACT, a podstandardem wzo-

gaconym o metodologię wdrażania komunikatów EDIFACT, uwzględniającą międzynarodowe numery identyfikacyjne GS1, jest jego EANCOM. Tymi globalnymi

## Instytut Logistyki i Magazynowania oferuje całościowy, kilkufazowy proces doradczy wdrażania Elektronicznej Wymiany Danych oraz realizację jedynie wybranych aspektów tego procesu.

identyfikatorami są: numery GTIN, identyfikujące jednostki handlowe czyli przedmioty wymiany danych (towary i usługi), numery GLN identyfikujące lokalizacje formalno-prawne i fizyczne podmioty wy-

miany danych (firmy), a także numery SSCC identyfikujące jednostki logistyczne itd.

Przy opracowywaniu szczegółowych projektów komunikatów w ramach standardów GS1 eCom przyjęto trzy podstawowe zasady:

- ▶ prostota czyli przedstawienie standardu UN/EDIFACT w sposób zrozumiały i łatwy do wdrożenia w praktyce;
- ▶ wykorzystanie numerów GS1 do identyfikacji produktów i miejsc lokalizacji, celem ułatwienia automatycznego przetwarzania danych;
- ▶ stałość wydania – każde wydanie EANCOM jest oparte tylko na jednym katalogu UN/EDIFACT (ang. UN/EDIFACT directory).

## Wśród polskich przedsiębiorców

Jak już wspomniano w Polsce uzgadnianiem i ujednoczaniem postaci komunikatów EDI stosowanych w transakcjach handlowych między dostawcami a odbiorcami, którymi są m.in. sieci handlowe, zajmuje

się grupa robocza ds. EDI. Podstawowym celem grupy, jest uzgadnianie i ujednoczenie postaci komunikatów EDI stosowanych w transakcjach handlowych między dostawcami a sieciami handlowymi. Gru-

Zarządzanie każdego dnia milionami paczek na całym świecie, z zamkniętymi oczami

Niezależnie od wielkości magazynu, ilości kontrolowanych produktów, czy też ile przesyłek jesteś w stanie wysłać, Datalogic może pomóc osiągnąć jeszcze więcej.

Prezentujemy Nowy Terminal Falcon X3+ do zastosowania w aplikacjach przemysłowych pozwalający na pracę na danych w czasie rzeczywistym.



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



*EDI proponuje wymianę sekwencji komunikatów w celu uniknięcia powtarzania ciągle tych samych danych. Dzięki temu komunikaty EDI są bardzo krótkie i prawie całkowicie pozbawione informacji w postaci tekstowej, co z kolei umożliwia ich automatyczne przetwarzanie*

pa ma charakter otwarty, a jej członkami mogą zostać przedstawiciele każdej firmy, która aktywnie zaangażowana jest we wdrażanie rozwiązań EDI lub planuje tego typu przedsięwzięcia w niedalekiej przyszłości. Do zadań grupy należy również podniesienie poziomu wiedzy, dostępności oraz przede wszystkim wykorzystania Elektronicznej Wymiany Danych wśród polskich przedsiębiorstw.

Wśród firm uczestniczących w pracach Grupy ds. EDI, znajdują się producenci sprzedający większość swoich towarów w sieciach, jak Henkel S.A. Polska, Hortex Holding S.A., Nestle Polska, Cadbury Wedel Sp.z.o.o., Procter & Gamble, Forte Sweden Sp. z o.o., Hochland Polska Sp. z o.o., Pudliszki S.A., Johnson&Johnson Poland Sp. z o.o., Wella Polska, TPW Vinpol Sp. z o.o., Masterfoods Polska sp. z o.o., Bols Sp. z o.o., Unilever. Spośród sieci handlowych i dystrybutorów należących do Grupy w prace grupy zaangażowane są: Ahold Polska Sp. z o.o., Jeronimo Martins Dystrybucja Sp. z o.o., Makro Cash & Carry Polska S.A., Real Sp. z o.o., Kolporter holding, Carrefour Polska. Zrzeszone z nimi są również firmy dostarczające systemy teleinformatyczne: Comarch S.A., Edison S.A., Edipol Sp. z o.o., Hewlett-Packard Sp. z o.o., INFORM-TECH, Otwarty Rynek Elektroniczny S.A., Xtrade S.A., QAD Polska Sp. z o.o., Business Consulting Center sp. z o.o. (BCC), Market planet, Infinite Sp. z o.o., JSE Sp. z o.o., ICON Consulting Group Sp. z o.o. oraz inni: ILiM-GS1 Polska, Spedpol i Stowarzyszenie Pro-Marka.

Institut Logistyki i Magazynowania oferuje całościowy, kilkufazowy proces do-

radczy wdrażania Elektronicznej Wymiany Danych oraz realizację jedynie wybranych aspektów tego procesu. Dotyczy on zarówno fazy wdrożeniowej, gdzie klient na życzenie może otrzymać kompleksową usługę konsultingową obejmującą cały proces przygotowania do wdrożenia elektronicznej wymiany danych lub tylko jego fragment, a także fazy powdrożeniowej skoncentrowanej na szkoleniu personelu i konsultacjach odnośnie zgodności komunikatów ze standardem GS1.

### Korzyści większe od kosztów

Przedsiębiorstwo, które chce posługiwać się komunikatami EDI najpierw musi ponieść pewne koszty. Obejmują one: określenie strategii przedsiębiorstwa (koszty czasu spędzonego na planowaniu działań w zakresie EDI), rozwój przedsiębiorstwa (koszty przemodelowania procesów i pro-

cedur automatycznej weryfikacji danych jeszcze przed ich wprowadzeniem do systemu, zdecydowanie zwiększa się dokładność danych.

Dodatkowo, dzięki otrzymywaniu odpowiednio wcześniej dokładnych informacji o potrzebach klientów i terminach dostaw istnieje możliwość optymalizacji wymaganego poziomu zapasów u partnerów handlowych, np. poprzez wdrożenie rozwiązania VMI (ang. Vendor Managed Inventory), czy CPFR (ang. Continuous Planning Forecasting and Replenishment). Natomiast poprzez skrócenie czasu realizacji cyklu obsługi zamówienia i weryfikacji faktur, przyspieszony zostaje obieg pieniężny oraz uwalnia się kapitał obrotowy. Sprawniej i bardziej optymalnie przebiegają działania w łańcuchu dostaw. Jedną z najważniejszych korzyści EDI jest zmiana sposobu prowadzenia biznesu – umacniają się relacje rynkowe,

## W Polsce uzgadnianiem i ujednolicaniem postaci komunikatów EDI stosowanych w transakcjach handlowych między dostawcami a odbiorcami, którymi są m.in. sieci handlowe, zajmuje się grupa robocza ds. EDI.

cedur biznesowych), rozwój środowiska informatycznego (koszty zakupu oprogramowania EDI i jego integracji z systemem firmy), edukację pracowników (koszty szkolenia pracowników oraz szkolenia partnerów handlowych), wdrażanie (koszty testowania systemu wykorzystującego EDI do przesyłania dokumentów handlowych) oraz wymianę (koszty związane z wysyłaniem i otrzymywaniem danych, koszty dzierżawienia i korzystania z sieci teleinformatycznej).

Wdrożenie EDI generuje koszty u obu partnerów i każdy z nich powinien je ponieść po swojej stronie. Generalnie jednak bilans jest dodatni, gdyż EDI jest technologią, która w naturalny sposób oszczędza czas i pieniądze dzięki eliminacji wielokrotnego wprowadzania dokumentów. Są one wprowadzane do systemów informatycznych tylko raz przez jednego partnera handlowego zazwyczaj z bazy danych, gdzie zostały już poddane uprzedniemu zatwierdzeniu (sprawdzeniu). Procesy translacji, konwersji i transportu danych wykonywane są automatycznie przez komputer i odpowiednio programowanie. Dzięki wyeliminowaniu wielokrotnego wprowadzania tych samych danych do systemów informatycznych oraz dzięki możliwości implementacji dodatkowych

obsługa klienta jest na wyższym poziomie, wzmocnieniu ulegają związki z partnerami handlowymi, umacnia się pozycja rynkowa firmy, bo staje się ona bardziej konkurencyjna, a pracownicy bardziej produktywni.



*Wdrożenie EDI generuje koszty u obu partnerów i każdy z nich powinien je ponieść po swojej stronie. Generalnie jednak bilans jest dodatni, gdyż EDI jest technologią, która w naturalny sposób oszczędza czas i pieniądze dzięki eliminacji wielokrotnego wprowadzania dokumentów*

Oceniając inwestycje poniesione na EDI, należy porównać zmiany i korzyści jakie wynikają z tego dla całej firmy z kosztami poniesionymi na reorganizację tych działów, które będą bezpośrednio zaangażowane w EDI, np. elektroniczne fakturowanie oraz elektroniczne przekazy pieniężne mogą przynieść największe korzyści w dziale księgowości, ale ich efekty będą również zauważalne w dziale sprzedaży, produkcji i innych.

### Określone procedury

Należy sobie jednak uświadomić, że w wypadku wymiany informacji poprzez EDI, transakcja może dotyczyć wyłącznie produktów, co do których dane zostały wcześniej uzgodnione i zaktualizowane. W transakcjach wykorzystuje się wyłącznie standardowe komunikaty krajowe uzgodnione w ramach Grupy ds. EDI przy ECR Polska oraz segmenty i kwalifikatory danych ujęte w komunikatach standardowych. Wszystkie towary i partnerzy handlowi są identyfikowani numerami GTIN i GLN, a otrzymanie każdego komunikatu należy automatycznie potwierdzać. Każda ze stron w wymianie powinna być identyfikowana Globalnym Numerem Lokalizacyjnym GLN.

Do przekazania danych takich jak: nazwa i adres firmy, itp. dotyczących partnerów handlowych, którzy będą porozumiewać się przy pomocy EDI, służy komunikat PARTIN, inaczej „informacja adresowa”. Każdy z tych komunikatów powinien uwzględniać takie informacje jak data komunikatu, nazwa i adres firmy, numery GLN, numery NIP, REGON part-

nerów handlowych i nazwa i numer konta bankowego. W przypadku, gdy firma nie stosuje tego komunikatu należy uzgodnić inny sposób przekazywania informacji o stosowanym numerze GLN.

Z kolei komunikat PRICAT – inaczej „katalog/cennik” – wysyłany jest przez dostawcę do klientów i zawiera listę oferowanych produktów oraz informacje o nich. Komunikat PRICAT powinien uwzględniać: datę ważności, numery GLN dostawcy i odbiorcy, numery GTIN produktów, pełen oraz skrócony opis produktów.

W czasie uzgodnionym w warunkach umowy handlowej, dostawca powinien odpowiedzieć na zamówienie w uzgodniony sposób, np. stosując komunikat: odpowiedź na zamówienie/ORDRSP, który służy do potwierdzania przyjęcia zamówienia lub zaproponowania zmian. Dostawcę powinien poprzedzać komunikat awizo dostawy/DESADV, który odnosi się do jednego komunikatu ORDERS i jednego miejsca dostawy. Powinien zawierać m.in. takie dane jak data komunikatu, data dostawy, numer zamówienia, którego dotyczy dostawa, numer GLN nabywcy i dostawcy, numery GTIN dostarczanych towarów. Przy jego pomocy dostawca informuje odbiorcę o zawartości i terminie dostawy. Z kolei przez odbiorcę do dostawcy wysyłany jest komunikat potwierdzenie przyjęcia/RECADV jako potwierdzenie przyjęcia fizycznej dostawy. Przepływ informacji powinien zapewnić zgodność dokumentu przyjęcia magazynowego z fakturą i wyeliminować rozbieżności ilościowe. Komunikat ten może służyć jako podstawa do wystawienia faktury. Na tej podstawie



*Dzięki wyeliminowaniu wielokrotnego wprowadzania tych samych danych do systemów informatycznych oraz dzięki możliwości implementacji dodatkowych procedur automatycznej weryfikacji danych jeszcze przed ich wprowadzeniem do systemu, zdecydowanie zwiększa się ich dokładność*

może być też obliczana data płatności, która potwierdza faktyczny moment odebrania dostawy.

W artykule przedstawiono tylko fragment możliwości, jakie daje Elektroniczna Wymiana Danych. Szczegółowe i bardziej obszerne informacje dostępne są na stronach ILiM-u i organizacji GS1, z których zaczerpnięto informacje do artykułu. ◀

**Opr. Elżbieta Haber**



# COLIAN Logistic

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

**Colian Logistic Sp. z o.o.**

ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek

**Dział handlowy**

Tel. 510-164-131

e-mail: logistyka@colian.pl

www.colianlogistic.com.pl



**Oddziały  
w Polsce**



FedEx oferuje klientom w Polsce szeroką gamę usług ekspresowych z wyznaczonym terminem dostarczenia przesyłki, w tym usługę doręczenia paczki następnego dnia na terenie Europy w systemie door-to-door, usługę dostarczenia przesyłki do Stanów Zjednoczonych w 1-2 dni robocze oraz do Azji w 2-3 dni robocze

## Nowy rozdział w działalności Fedex-u

Dwa lata po integracji z polską spółką z o.o. Opek, firma kurierska FedEx Express zorganizowała konferencję prasową. Podczas spotkania mówiono o realizacji programu rozwoju firmy, przede wszystkim w Polsce. Jej ekspansję w tej części Starego Kontynentu zapoczątkowało przejęcie ww. polskiej spółki w październiku 2011 r.

Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w I kwartale 2014 r. eksport z Polski wzrósł o 6,2%, osiągając wartość 39,6 mld euro. W tym samym okresie import zwiększył się o 2,6%, do poziomu 39,2 mld euro. – *Ze względu na tak dużą dynamikę handlu Polska jest dla FedEx-u bardzo istotnym rynkiem. W ciągu ostatnich 12 miesięcy mogliśmy obserwować intensywny rozwój polskiej gospodarki – liczba przesyłek wysyłanych przez FedEx z Polski do innych krajów europejskich zwiększyła się o około jedną trzecią w porównaniu z analogicznym okresem poprzedniego roku – skomentował to co dzieje się na rynku Michael Holt, wiceprezes ds. operacji w Europie. – Warto dodać, że pozytywny wpływ na polski rynek ma także ożywienie gospodarcze w Ameryce Północnej. Liczba przesyłek wysyłanych przez FedEx z Polski do Ameryki Północnej również wzrosła o około jedną trzecią w porównaniu do ubiegłego roku – dodał.*

### Udane przejęcie

Firma FedEx Express weszła na polski rynek w 1989 r., zajmując się przesyłkami

międzynarodowymi. Wtedy spółka Opek jeszcze nie istniała, gdyż powstała w 1994 r. i do 1999 r. zajmowała się usługami magazynowania, dystrybucji, konfekcjonowania i znakowania towarów. Dopiero po pięciu latach, w oparciu o dotychczasowe doświadczenie, kadre profesjonalistów i bazę techniczną działalność

starzeń przesyłek w całej Polsce działało ponad 1300 kurierów.

Parę miesięcy po przejęciu, w 2013 r., spółka Opek zmieniła nazwę na FedEx Express Polska sp. z o.o. Dzięki temu zajmuje się nie tylko przesyłkami międzynarodowymi wysyłanymi z Polski i do Polski, ale też krajowymi.

**Parę miesięcy po przejęciu, w 2013 r., spółka Opek zmieniła nazwę na FedEx Express Polska sp. z o.o. Dzięki temu zajmuje się nie tylko przesyłkami międzynarodowymi wysyłanymi z Polski i do Polski, ale też krajowymi.**

firmy została poszerzona o usługi kurierskie. W 2012 r., w momencie jej przejęcia, dysponowała krajową siecią punktów odbioru i dostawy – miała 41 oddziałów, trzy przedstawicielstwa regionalne i trzy sortownie (w Łomianka, Katowicach i Łodzi). Magazyny połączone były ze sobą siecią nocnych przewozów liniowych, na których jeździło 150 samochodów. Dla zapewnienia terminowych/szybkich do-

– *Dzięki udanemu przejęciu firmy Opek zapewniliśmy polskim klientom lepszy dostęp do pełnej gamy naszych usług krajowych i międzynarodowych. W ten sposób pomagamy im czerpać korzyści z dynamicznego rozwoju handlu zagranicznego – wyjaśnił Mariusz Mik, dyrektor generalny ds. operacji w Polsce.*

Po przejęciu majątku polskiej firmy, Fedex wyposażył sortownię w Łodzi

## O firmie:

FedEx Express to firma kurierska, zapewniająca dostawy w przeszło 220 krajach i terytoriach na całym świecie. Korzysta z 375 lotnisk, skąd odlatuje 649 samolotów. Każdego dnia odprawianych jest 10 mln przesyłek. Ich przewozem zajmuje się 100 tys. pojazdów zmotoryzowanych. Dzięki globalnej sieci spedycji lotniczej i lądowej FedEx Express zapewnia szybką dostawę pilnych przesyłek w wyznaczonym terminie – z gwarancją zwrotu pieniędzy w przypadku niedotrzymania ustalonych warunków.

FedEx Corp. świadczy klientom indywidualnym i przedsiębiorstwom z całego świata szeroką gamę usług transportowych i biznesowych oraz usług związanych z handlem elektronicznym. Spółka osiąga roczne przychody w wysokości 46 mld USD i oferuje zintegrowane usługi biznesowe za pośrednictwem firm, które wspólnie konkurują i są wspólnie zarządzane pod marką FedEx.

Firma FedEx zatrudnia ponad 300 tys. pracowników. Dbą o przestrzeganie najwyższych standardów etycznych i zawodowych oraz zaspokajanie potrzeb swoich klientów i społeczności.

w nowoczesny sorter. Dziś obsługuje bezpośrednie loty z trzech polskich lotnisk – z i do Warszawy, Gdańska i Katowic – do Paryża i z powrotem. W mieście tym znajduje się centrum przeładunkowe firmy na Europę. Ma 44 oddziały, posiada sortownie w Łomiankach i w Łodzi, zatrudnia ponad 1300 pracowników i współpracuje z 1400 kurierami, którzy dostarczają przesyłki na terenie całej Polski. Co więcej, aż 1000 samochodów jeździ po Polsce z logo FedEx-u.

## Dla małych i średnich

Obecnie FedEx oferuje klientom w Polsce szeroką gamę usług ekspresowych z wyznaczonym terminem dostarczenia przesyłki, w tym usługę doręczenia paczki następnego dnia na terenie Europy w systemie *door-to-door*, usługę dostarczenia przesyłki do Stanów Zjednoczonych w 1-2 dni robocze oraz do Azji w 2-3 dni robocze, międzynarodowe usługi ekonomiczne dla mniej pilnych przesyłek oraz szereg krajowych usług kurierskich, m.in. dedykowane usługi doręczania przesyłek



Dziś FedEx obsługuje bezpośrednie loty z trzech polskich lotnisk – z Warszawy, Gdańska i Katowic do Paryża. W mieście tym znajduje się centrum przeładunkowe firmy na Europę. Ma 44 oddziały, posiada sortownie w Łomiankach i w Łodzi, zatrudnia ponad 1300 pracowników i współpracuje z 1400 kurierami

w miastach, usługi podmiejskie oraz usługi z wyznaczonym czasem dostarczenia przesyłki. Warto dodać, że jeśli przesyłka została dostarczona do FedEx-u do godziny 15.00, to na ręce odbiorcy z Nowego Yorku dociera już następnego dnia.

Możliwość szybkiego dostarczenia przesyłek do i z dowolnego miejsca na świecie sprawiła, że ich liczba wysyłana za pośrednictwem FedEx-u w ciągu ostatniego roku finansowego (1 czerwca 2013-31 maja 2014) w porównaniu do 12 poprzednich miesięcy znacznie wzrosła – na terenie Polski o 9%, z Polski do Europy o 32%, z Europy do Polski o 14%, z Polski do Ameryki Północnej o 30%, a z Ameryki Północnej do Polski o 16%.

*rentowność* – skomentował obecną sytuację Mariusz Mik.

Podobnie jest w przypadku innych małych przedsiębiorstw działających w Europie, dlatego też w firmie FedEx aż 1 tys. osób pracuje nad uproszczeniem procedur, a w globalnej sieci zatrudnionych jest około 3 tys. osób, które zajmują się wyłącznie odprawą celną.

Do i na terenie Europy za pomocą firmy FedEx dostarczanych jest 210 mln przesyłek w ciągu roku, które odprawiane są z 46 lotnisk. W sumie na terenie Europy i między kontynentami co tydzień operator korzysta z 200 połączeń lotniczych. W 13 państwach europejskich zatrudnia 16 tys. pracowników.

**Do i na terenie Europy za pomocą firmy FedEx dostarczanych jest 210 mln przesyłek w ciągu roku, które odprawiane są z 46 lotnisk. W sumie na terenie Europy i między kontynentami co tydzień operator korzysta z 200 połączeń lotniczych.**

Warto podkreślić, że w ciągu ostatnich pięciu lat liczba paczek wysyłanych przez FedEx z Polski do Europy wzrosła blisko trzykrotnie. Duży udział mają w tym małe i średnie przedsiębiorstwa, które chcą utrzymać koszty na niskim poziomie, a zwłaszcza firmy zajmujące się handlem elektronicznym, którego znaczenie z roku na rok rośnie.

*– Uważamy, że w szczególności małe przedsiębiorstwa mają obecnie wyjątkową szansę na to, aby zwiększyć eksport i zdobyć nowych klientów na całym świecie. Szybszy i bardziej niezawodny transport towarów w kraju i poza jego granicami może pomóc im obniżyć koszty, usprawnić łańcuchy dostaw oraz przyspieszyć rozwój i zwiększyć*

W związku z tym, że 95% globalnych konsumentów mieszka poza Stanami Zjednoczonymi, FedEx inwestuje ostatnio w krajach, których gospodarka dynamicznie się rozwija. Strategiczne przejęcia, nowe oddziały oraz rozszerzone usługi pomagają przedsiębiorstwom na rynkach wschodzących w dotarciu na światowy rynek.

W planach rozwoju firmy Europa odgrywa kluczową rolę. W 2014 r. FedEx odniósł duży sukces otwierając w ciągu 30 miesięcy średnio prawie jedną nową placówkę tygodniowo. Do struktur firmy na terenie Europy dołączyło ponad 3 700 nowych pracowników. ◀

Elżbieta Haber

# „Szyjemy” na potrzeby klientów

Karta DKV jest jedną z najczęściej używanych kart paliwowych przez przewoźników unijnych. Nic dziwnego, jeśli obecnie, poza Białorusią, można nią regulować płatności we wszystkich krajach Europy posiadających system płatnych dróg. Jakie spełnia ona funkcje? Jakiej za nią stoi know-how? – mówi Michał Bałakier, dyrektor generalny DKV Euro Service Polska.

**Dlaczego w Polsce większość przewoźników wybiera system pre-pay, a nie post-pay, jak to ma miejsce w Europie?**

To bardziej problem psychologiczny, niż ekonomiczny. System pre-pay jest systemem szkodliwym dla przedsiębiorstwa, podobnie jak używki dla człowieka, które jednak wpływają na sferę przyjemności i dlatego ich używamy. Nie widzimy jednak tej analogii w systemie pre-pay. Wiemy, że jest zły, a stosujemy go. To jest ewidentne pójście na łatwiznę, bo system pre-pay najłatwiej jest pozyskać, ale użytkować – już nie. Nie można tu przecież przypisać kosztów do bieżącego funkcjonowania pojazdu, bo nie wiemy np., jaki jest jego numer rejestracyjny. Do tego trzeba pamiętać o doładowaniu konta. W post-pay tego problemu nie ma, o czym wszyscy wiedzą. Gdyby ktoś się pokusił o policzenie, jakie koszty zostały zdeponowane w systemach pre-pay i do tej pory nie są użytkowane, to

wyszłyby ogromne kwoty. No bo jeśli system ładuje się kwotą 500 zł, a wyjeżdżało się 100 zł, to rachunek jest prosty – 400 zł mamy do dyspozycji, ale nie wiadomo kiedy z tego skorzystamy. Z gospodarczego punktu widzenia jest to absurd i jeśli ktoś powie, że na tym się oszczędza lub lepiej kontroluje zarządzanie firmą, to nie jestem w stanie tego zrozumieć. Widzę tutaj pewną niefrasobliwość w funkcjonowaniu biznesu.

**W ciągu ostatniego półtora roku DKV zyskało 30% nowych klientów. Czy jest to pochodną tego, że będąc posiadaczem karty łatwiej jest regulować płatności za drogi, czy też przewoźnicy są bardziej świadomi korzyści płynących z posiadania karty?**

Współczesne funkcjonowanie firm transportowych bez mechanizmu, jakim jest karta serwisowo-paliwowa, jest szalenie



**Michał Bałakier,**

dyrektor generalny  
DKV Euro Service Polska

**System pre-pay najłatwiej jest pozyskać, ale użytkować – już nie. Nie można tu przecież przypisać kosztów do bieżącego funkcjonowania pojazdu, bo nie wiemy np. jaki jest jego numer rejestracyjny. Do tego trzeba pamiętać o doładowaniu konta.**

trudne, a w moim przekonaniu wręcz niemożliwe. Obrót bezgotówkowy jest obecnie bardzo ważną sferą życia gospodarczego, która ma coraz większe znaczenie. Zwiększające się spektrum działalności, które podlega bezgotówkowym opłatom jest tak duże, że ten, kto chciałby zostać przy obrocie gotówkowym, nie jest w stanie przewidzieć, jakie zadania finansowe będzie musiał zrealizować danego dnia. Jeśli pod Szczecinem nastąpi awaria samochodu i tam trzeba zapłacić rachunek,

o tym, że życie w obrocie gotówkowym niesie ze sobą ryzyko utraty gotówki. Nie ma powrotu do obrotu gotówkowego i świadomość tego jest coraz większa, również jeśli chodzi o transport.

**Ale może wystarczy karta płatnicza lub internet, za pomocą którego można uregulować rachunki?**

Jest gigantyczna różnica między kartą kredytową czy płatniczą a paliwowo-ser-



*Teoretycznie przepisy o EETS, obligujące do ujednoczenia usług, powinny wejść w życie po 2018 r. Jednak, dopóki każdy z rządów nie dogada się z koncesjonariuszami, którzy zawiadują wybudowanymi przez siebie autostradami oraz niezależnymi operatorami autostrad, nie będzie możliwe objęcie wszystkich krajów wspólnym system e-myta*

**Zwiększające się spektrum działalności, które podlega bezgotówkowym opłatom jest tak duże, że ten kto chciałby zostać przy obrocie gotówkowym, nie jest w stanie przewidzieć, jakie zadania finansowe będzie musiał zrealizować danego dnia.**

to trudno jechać do tego miasta z banknotami, zwłaszcza gdy firma ma siedzibę w Przemysłu, a okienko jest czynne między godziną 8.00 do 14.00. Nie mówię już

wisową. Karta kredytowa to tylko środek płatniczy, który jest używany w różnych miejscach, płaci się nim za dowolne produkty i w zakresie pewnych limitów.

W wypadku karty paliwowo-serwisowej kształtuje ją nie użytkownik jakim jest kierowca, a właściciel firmy. Funkcje karty możemy zaprogramować przez



**Transics**  
a WABCO company

**TX-SKY, ODKRYJ MOŻLIWOŚCI  
KOMPUTERA POKŁADOWEGO**

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



*W wypadku karty paliwowo-serwisowej kształtuje ją nie użytkownik jakim jest kierowca, a właściciel firmy. Funkcje karty możemy zaprogramować przez internet i zmieniać w zależności od potrzeb*

ustawienia karty, w zależności od potrzeb, za pomocą platformy online. Może wybierać punkty i usługi dostępne przy pomocy karty, np. marki stacji paliw, czy rodzaje opłat drogowych poprzez stosowne urządzenie. Jeśli przedsiębiorca będzie chciał, może też zdefiniować odcinki, którymi może poruszać się kierowca czy też dokładne limity wydatków możliwych za pomocą karty. Konkludując, w takim modelu działania zmiana ustawień nie wymaga zmiany karty, bo wszystko można załatwić online. W tej chwili można kartę „uszyć” na potrzeby i wymagania użytkownika.

była narzędziem elastycznym i dawała poczucie niezależności przewoźnikowi. Jeszcze 7 lat temu klient DKV mógł płacić na stacji za towary i niektóre usługi oraz miał do dyspozycji jedno urządzenie pokładowe Toll Collect. Dziś obsługujemy praktycznie wszystkie systemy opłat drogowych w Europie. Oferujemy też jedno urządzenie pokładowe – DKV Box – które służy do obsługi wielu systemów jednocześnie, m.in. we Francji, Hiszpanii, czy Portugalii.

**No właśnie, ta mnogość urządzeń pokładowych niektórych przeraża,**

**Dziś bardzo szybko rośnie udział opłat drogowych. U nas zbliża się do 50%. Jest rzeczą oczywistą, że rozwijanie całego spektrum usług daje szansę, żeby karta była narzędziem elastycznym i dawała poczucie niezależności przewoźnikowi.**

internet i zmieniać w zależności od potrzeb. Tym samym karta – jako kawałek plastiku – staje się tylko przedłużeniem polityki zarządzania flotą. To przełom w podejściu do rozliczania płatności związanych z działalnością transportową, bo menedżer floty może zmieniać

**Z jakich usług najczęściej korzystają przewoźnicy?**

Dziś bardzo szybko rośnie udział opłat drogowych. U nas zbliża się do 50%. Jest rzeczą oczywistą, że rozwijanie całego spektrum usług daje szansę, żeby karta

**zwłaszcza, że w 2016 r. trzeba będzie jeszcze płacić za autostrady belgijskie. Kiedy obecne systemy zostaną połączone w jeden EETS?**

Rzeczywiście jest tu problem, bo jeśli samochód poruszający się po całej Europie



*Bardzo chcielibyśmy, aby projekt „Rewolucje TSL” złamał barierę schematycznego myślenia o oszczędnościach, która polega na cięciu kosztów. Ważne jest uświadomienie sobie tego, co może się kryć pod hasłem oszczędności*

oblepiony jest różnymi urządzeniami, to kierowca może się pogubić, które urządzenie ma włączyć osobiście, a które samo się włącza. Nie mówiąc o tym, że ma ograniczone pole widzenia. Mam duże wątpliwości co do szybkiego wprowadzenia projektu EETS. Jako DKV Euro Service od 2007 r. oferujemy urządzenie kompatybilne z różnymi systemami poboru e-myta.

Teoretycznie przepisy o EETS, obligujące do ujednoczenia usługi, powinny wejść w życie po 2018 r. Jednak, dopóki każdy z rządów nie dogada się koncesjonariuszami, którzy zawiadują wybudowanymi przez siebie autostradami oraz niezależnymi operatorami autostrad, nie będzie możliwe objęcie wszystkich krajów wspólnym system e-myta.

### Czy kryzys we Wschodniej Europie wpłynął na funkcjonowanie DKV?

Ukraina, Rosja i Białoruś to nie jest nasz główny obszar aktywności. Ale na pewno jest dla nas bardzo ważne, aby firmy, które funkcjonowały na wschodzie przetrwały i żeby nie zrobiła się na rynku luka, w której nie ma polskich przewoźników. Jesteśmy więc gotowi im pomóc w przetrwaniu tego trudnego okresu. Możemy dać im instrumenty, które pozwolą przeorientować się z rynków wschodnich na zachodnie i przetrwać najtrudniejszy czas.

jest DKV Euro Service wraz z grupą ekspertów, firm i wydawnictw branży TSL.

Projekt ten robimy po to, aby pokazać przewoźnikom, że po zmianach które nastąpiły po okresie kryzysu, obcinanie kosztów z każdej strony niekoniecznie jest metodą robienia biznesu. Być może lepszym rozwiązaniem jest zmiana strategii firmy.

W praktyce, jeśli weźmiemy przeciętną firmę, to niewiele się w tej materii zmieniło – oszczędzanie widzi ona w kategorii oszczędności najprostszych, czyli gdzie się da należy urwać jedną złotówkę lub jednego centa. Jeśli się przyjmie ten schemat myślenia o oszczędnościach, to za chwilę wszystkie firmy „dojdą do ściany”, gdyż w którymś momencie nie da się obniżyć kosztów paliwa.

Bardzo chcielibyśmy, aby projekt „Rewolucje TSL” złamał barierę schematycznego myślenia o oszczędnościach, która polega na cięciu kosztów. Ważne jest uświadomienie sobie tego, co może się kryć pod hasłem oszczędności. Przykładem jest możliwość zwrotu podatku VAT prowadzona przez firmę DKV. Są firmy, które wolą to robić we własnym zakresie, gdyż nie chcą za to płacić. Jeśli księgowość prowadzona jest w ramach outsourcingu, to i tak trzeba dodatkowo zapłacić duże pieniądze. Jeśli robi to własna księgowka w ramach dotychczasowej pracy, to znaczy że firma zatrudniając ją na pełnym etacie,



taniej, a dużo mniej w polepszenie pola negocyjnego warunków handlowych. Czyli w naszym przykładzie może warto zaproponować coś innego: nie wynagrodzenie za pokonanie trasy od A do B przez 10 pojazdów, tylko za wykonanie zadania?

W skali roku można wtedy oszczędzić np. 300 tys. euro i wtedy otwiera się pole do manewru biznesowego. Iloma pojazdami to możemy zrobić? W jakim czasie? Jak możemy to zorganizować, żeby te 300 tys. euro przyniosło nam największy zysk?

W „Rewolucjach TSL” będziemy więc próbowali zmienić standardy myślenia i nakłaniali firmy do wyłączenia się z kierunku dnia codziennego i zrobienia trzech kroków do tyłu, co pozwala spojrzeć na sprawy z innej perspektywy. Uprozczone myślenie o oszczędnościach może doprowadzić do ograniczenia swoich działań. Gdyby każdy sobie policzył, ile marnuje czasu na pre-pay w Polsce, to by się załamał.

### Jakie firmy najbardziej podatne są na zmiany?

Najszybciej uczą się firmy, które pracują w sieciach logistycznych. Mamy okienka czasowe na załadunek i rozładunek, inaczej są formułowane zlecenia i kontrakty. Jeśli zyskam 1 eurocent na litr w koszcie paliwa, ale stracę 15 minut, to w skali roku może się okazać, że zysk jest mniejszy, niż strata. I w konsekwencji jest więcej szkód niż korzyści.

Dziękuję za rozmowę. ◀

Elżbieta Haber

## W „Rewolucjach TSL” będziemy próbowali zmienić standardy myślenia i nakłaniali firmy do wyłączenia się z kierunku dnia codziennego i zrobienia trzech kroków do tyłu, co pozwala spojrzeć na sprawy z innej perspektywy.

Te instrumenty to karta serwisowo-paliwowa łącznie ze wszystkimi urządzeniami i usługami dodatkowymi, jak zwrot VAT, zarządzanie online, dobór tras na podstawie cen paliwa, itp.

**Ruszyły przygotowania do I edycji nowatorskiego projektu „Rewolucje TSL”, którego motto brzmi „Koszty a przychody, czyli jak nie podciąć sobie skrzydeł”. Jego inicjatorem jest przede wszystkim DKV Euro Service. Na czym polega ten projekt?**

Inicjatywa zakłada przeprowadzenie nieodpłatnego audytu w średniej wielkości firmach transportowych. Jego celem jest pomoc w usprawnieniu działania przewoźników w wybranych obszarach, a następnie – opisy przypadków. Inicjatorem projektu

przeplącała dwukrotnie. Czy uprawniony jest ten sposób myślenia w stosunku do własnych pracowników?

### Ale to typowe...

Standardowe myślenie też polega na tym, że za przejazd z punktu A do B zleceniobiorca bierze określona kwotę, której wysokość negocjuje. Natomiast jeśli liczbę wykorzystywanych na tej trasie samochodów zredukujemy z 10 do 7, to zleceniodawca będzie rozładowywał o 3 samochody mniej w ramach tej samej puli pieniędzy. To też znaczy, że zleceniodawca z tego tytułu ma korzyści i może się nimi podzielić ze zleceniobiorcą, który ma mniej pracy. To jest ten inny kierunek myślenia o oszczędnościach. Niestety, zwykle sporo wysiłku wkładamy w wymyślanie jak zapłacić



## Ułatwienie, które stało się standardem

W obecnym stuleciu karty flotowe stały się popularnym narzędziem, które umożliwia już nie tylko bezgotówkowe rozliczanie opłat za paliwo, ale także za szereg produktów i dodatkowych usług. Ich rola rośnie w miarę rozszerzania elektronicznego systemu opłat za autostrady, stają się wręcz niezbędne przy prowadzeniu firm transportowych.

Przynoszą one profity nie tylko firmom transportowym, ale i emitentom kart, do których należą nie tylko koncerny paliwowe, ale też emitenci kart, którzy współpracują z różnymi koncernami paliwowymi jak DKV czy UTA. Chcąc przyciągnąć do siebie jak najwięcej klientów firmy rozwijają usługi, m.in. umożliwiając przewoźnikom odzyskiwanie podatku VAT zapłaconego za granicą czy otrzymywanie raportów i faktur przez 24 godziny na dobę.

Ostatnią nowością na rynku kart paliwowych jest wprowadzenie bezdotykowej karty z chipem dla klientów w sektorze transportu. Jako pierwszy dystrybutor paliw zrobiła to firma International Diesel

Services (IDS). Karty te mają zapewnić jeszcze wyższy, niż standardowy poziom bezpieczeństwa i kontrolowanego tankowania dla profesjonalnych przewoźników. Nowa karta paliwowa IDS jest bezdotykową kartą wyposażoną w nowoczesny chip RFID oraz osobisty kod PIN. Nie musi ona być przepuszczana przez terminal płatniczy. Bezdotykowa karta chip zostaje odczytana po zbliżeniu jej do terminala płatniczego, po czym wprowadza się kod PIN, a transakcja jest centralnie autoryzowana. Karty zostały wyprodukowane zgodnie z najnowszymi standardami bezpieczeństwa.

IDS ma w planach kolejne innowacje, jak np. system 2 bezdotykowych kart. Ten

system współpracuje z kartą ciężarówki i kartą kierowcy: pierwsza karta musi znajdować się w pojeździe. Druga stanowić będzie kartę płatniczą, przypisaną do konkretnego kierowcy, który jako jedyny będzie mieć dostęp do kodu PIN. Paliwo zostanie wydane dopiero, gdy obie karty będą zarejestrowane w centrali w tej samej lokalizacji i gdy kierowca wprowadzi poprawny kod PIN.

Nowości na rynku jest oczywiście więcej, wprowadzają je prawie wszyscy emitenci. A o tym co zmieniło się w ciągu ostatniego roku, można przeczytać poniżej.

Oprac. Elżbieta Haber



### Berlio

**Usługi:** System BERLIO CREDIT CARD oferuje polskim i zagranicznym firmom przewozowym bezgotówkowe rozliczanie należności za produkty naftowe, towary i usługi w sieci współpracujących z systemem stacji paliw domów towarowych, stacji technicznej obsługi, parkingów, aptek.

**Usługi dodatkowe:** Kartami można płacić za płatne drogi na terenie Białorusi – Bel-Toll, EPI/EWI, certyfikat C2 – w systemie post-pay (po wykonaniu usługi).

**Zasięg:** Rosja, Białoruś, Ukraina i Polska oraz cała Europa na stacjach Statoil.

**Koszty obsługi:** Warunki finansowe z każdym klientem ustalane są indywidualnie.

**Sposób rozliczania:** Faktury wystawiane są dwa razy w miesiącu, 15-tego i w ostatnim dniu miesiąca w złotych i w euro.

**Limity:** Karta Berlio oraz Statoil programowana jest na życzenie klienta, odcelowana numerem zewnętrznym, posiada swój PIN kod i zaprogramowaną normę dobową.

**Poza tym:** Zapewniamy wydruki z datą, godziną, ceną, ilością, rodzajem produktu, numerem karty, miejscem tankowania, numerem pojazdu (jeżeli otrzymamy dane z firmy) lub w/w informacje są dostępne na stronie internetowej [www.berlio.by](http://www.berlio.by).

## PKN ORLEN – karta OPEN DRIVE

**Usługi:** umożliwia bezgotówkowe zakupy paliw, usług i produktów pozapaliwowych na stacjach paliw należących do Grupy Kapitałowej PKN ORLEN pod marką Orlen i Bliska w Polsce, Benzina i Benzina Plus w Czechach, Star w Niemczech oraz Orlen na Litwie. Do każdej karty może być przypisana konkretna kategoria zakupowa, co umożliwia jej dopasowanie do potrzeb kierowcy.

**Opłaty za przejazdy drogami płatnymi:** na terenie Polski karta OPEN DRIVE umożliwia płatność za system viaTOLL w systemie post-pay i pre-pay oraz za przejazd odcinkami autostrady A2 i A4 zarządzanymi przez GDDKiA. Na Litwie na stacjach Orlen można za pomocą karty kupić winiety zgodnie z obowiązującymi przepisami (busy i samochody powyżej 3,5T), a w Czechach na stacjach Benzina i Benzina Plus można kupić winiety dla samochodów osobowych do 3,5T.

**Usługi dodatkowe:** klienci posiadający kartę OPEN DRIVE mogą skorzystać na preferencyjnych warunkach z ubezpieczenia ochrony prawnej dla właścicieli i kierowców pojazdów mechanicznych, oferowanego przez D.A.S. Towarzystwo Ubezpieczeń Ochrony Prawnej S.A.

W ramach usług dodatkowych istnieje też możliwość bezgotówkowego rozliczania usług serwisowych w 500 punktach sieci serwisowej Motointegrator FLO-TA. Oferta serwisowa obejmuje naprawy mechaniczne, przeglądy okresowe, pomoc 24h assistance w wypadku awarii drogowych, usługi oponiarskie oraz zakup ogumienia dla pojazdów osobowych i dostawczych, a także obsługę serwisową i drogową dla aut ciężarowych.

**Usługi online:** na portalu flota.ornen.pl dostępne są pełne raporty na temat tankowań, które można dowolnie konfigurować pod kątem poszczególnych samochodów, użytkowników i rodzaju wydatków. Przez spersonalizowaną witrynę internetową jest także możliwość m.in. zamawiania nowych kart, blokowania posiadanych kart oraz modyfikacji wysokości dziennego limitu wartościowego. Na dedykowanym portalu udostępniane są bezpłatnie e-faktury.

**Zasięg:** karta OPEN DRIVE akceptowana jest na ponad 2500 stacji paliw w czterech krajach: w Polsce (Orlen i Bliska), Czechach (Benzina i Benzina Plus), Niemczech (Star) i na Litwie (Orlen).

**Koszty obsługi:** koszt ustalany jest indywidualnie.

**Rozliczanie płatności:** fakturowanie następuje raz lub dwa razy w miesiącu. Wszystkie transakcje realizowane kartą OPEN



DRIVE zawarte są na jednej fakturze VAT z danego kraju. Istnieje również możliwość wyboru waluty zapłaty za transakcje zagraniczne, tj. złotych lub euro. Szczegółowe informacje o dokonanych transakcjach zamieszczane są w załączniku przekazywanym z każdą fakturą zbiorczą. Faktury wysyłane są pocztą i udostępniane bezpłatnie w wersji elektronicznej na dedykowanym

portalu. Istnieje możliwość odzyskania podatku VAT od zrealizowanych transakcji zagranicznych na atrakcyjnych warunkach. **Limity:** warunkiem przystąpienia do programu jest zakup min. 1000 litrów paliwa miesięcznie, natomiast limity jednorazowych wydatków ustalane są indywidualnie. **Poza tym:** klienci sami decydują o tym, czy wszystkie karty OPEN DRIVE w firmie będą posiadały tę samą kategorię zakupową, czy też skorzystają z opcji pozwalającej na posiadanie wielu kart z różnymi kategoriami zakupowymi w ramach jednej floty. Wartość kategorii zakupowej można w prosty sposób kontrolować przez ustalenie na karcie dziennego limitu wartościowego dla zakupionych produktów i usług. Limit ten może być modyfikowany przez klienta bez konieczności wymiany karty OPEN DRIVE.



## MASZ FIRME?

# TANKUJ TANIEJ!

- ✓ **Rabat na paliwa**
- ✓ **Zbiorcze fakturowanie**
- ✓ **Stać kontrola kosztów**
- ✓ **Oszczędność czasu**
- ✓ **Proste rozliczenia**

**Infolinia** z tel. stacjonarnych: **801 345 678**  
z tel. komórkowych: **58 326 43 00**  
e-mail: **biuro@lotosbiznes.pl**

www.lotos.pl



**BZA-ESSO Card**

(powstała we współpracy z koncernem ExxonMobil)

**Usługi:** umożliwia użytkownikom samochodów ciężarowych i autokarów bezpieczne, bezgotówkowe płatności za paliwo w 18 krajach Europy. Przy pomocy BZA-ESSO Card można również regulować płatności z tytułu opłat drogowych oraz nabywać towary i usługi dostępne na stacjach paliw, a w razie konieczności również opłacać naprawy serwisowe.

**Usługi dodatkowe:** całodobowy serwis internetowy, usługi zwrotu podatku VAT, preferencyjne rozliczanie opłat drogowych w Polsce i zagranicą.

**Usługi online:** portal transportowy, w którym klienci mogą weryfikować transakcje oraz zarządzać kierowaną przez siebie flotą.

**Zasięg:** 15 tys. stacji w 18 krajach Europy. Użytkownicy BZA –ESSO Card mają możliwość tankowania na stacjach koncernów: ESSO, SHELL oraz GALP. Dodatkowo w Polsce na stacjach należących do sieci Moya i Arge.

**Rozliczanie płatności:** zależy od jednego z dwóch wariantów wybranego przez klienta: karty przedpłaconej lub karty z odroczonym terminem płatności. W trybie z odroczonym terminem płatności tryb i forma rozliczenia dopasowywana jest zawsze indywidualnie do każdego klienta.



**Limity:** karty posiadają limity zarówno ilości, jak i wartości wykonanych transakcji w skali dnia, tygodnia oraz danego miesiąca.

**MOYA**

**Usługi:** sprzedaż paliw – ON, ON MOYA Power, benzyna 95 i 98, LPG – oraz Ad Blue i płynów do spryskiwaczy. Właściciel firmy transportowej sam wybiera produk-

ty, które chce udostępnić swoim kierowcom na karty flotowe.

**Usługi dodatkowe:** na dzień dzisiejszy brak. Firma jest w trakcie wdrażania modułu sklepowego i prawdopodobnie w przyszłym roku będzie można dopisywać już usługi np. za myjnie, serwisy, usługi diagnostyczne itp. Zwiększy się też asortyment i będzie można nabywać oleje silnikowe i akcesoria samochodowe.

**Usługi online:** wszystkie karty flotowe akceptowane na stacjach MOYA działają w trybie online, co wpływa na bezpieczeństwo przeprowadzanych transakcji.

**Zasięg:** 100 stacji sieci MOYA w całej Polsce.

**Koszty obsługi:** przez pierwsze dwa lata brak kosztów związanych z obsługą kart, potem 20 zł od karty za ponowne jej wyrobienie przy przedłużeniu umowy.

**Rozliczanie płatności:**

- ▶ karty gotówkowe – płatność gotówką przy kasie, faktura wysyłana jest co 7 dni pocztą z centrali do siedziby firmy transportowej;
- ▶ karty bezgotówkowe – faktury wystawiane są co 7 dni, z uzgadnianym terminem płatności liczonym od daty wystawienia faktury. Terminy płatności dostosowane są indywidualnie do potrzeb klienta.

**Limity:** przyznawane są na podstawie analizy potrzeb, po wcześniejszej ocenie aktualnych dokumentów finansowych klienta ubiegającego się o karty bezgotówkowe.

**Poza tym:** W tym roku uruchomiona zostanie druga po Słubiach, automatyczna stacja paliw dedykowana flocie, również przy zachodniej granicy, tym razem w okolicach Zgorzelca i Olszyny.

**euroShell**

**Usługi:** płatność za paliwo, akcesoria samochodowe, myjnie, opłaty drogowie w Polsce – viaTOLL, opłata za autostradę A2 i A1, opłaty w Europie, opłaty za promy, mosty i tunele, pomoc drogową, przewóz samochodów ciężarowych koleją, mandaty drogowie.

**Usługi dodatkowe:** wszystkie w/w usługi dostępne są w standardzie karty, jednak ich rodzaj zależy od wybranej kategorii karty.

**Usługi online:** Shell Card Online – aplikacja do zarządzania kartami 24/7: blokowanie, zamawianie i wymiana kart, różne wersje raportów, możliwość ustawienia powiadomień alarmowych. Lokalizator stacji Shell pozwala zaplanować trasę, wyszukać najbliższą stację zgodnie z podanymi kryteriami wyboru oraz umożliwia drukowanie map. APP Motorist – aplikacja zawiera dostęp do informacji Shell, spersonalizowane oferty oraz specjalne promocje.

**Zasięg:** dostęp do blisko 400 stacji Shell w Polsce (do końca 2014 r. sieć obejmie niemal 450 placówek w całym kraju) oraz do jednej z największych sieci stacji paliw w Europie. Opłaty drogowie w Polsce można regulować w systemie viaToll, przy użyciu urządzeń viaBOX i viaAuto. W Europie karty euroShell akceptowane są na 12 tys. stacji Shell i 8 tys. stacji partnerskich (wśród nich: Lukoil, Avia, Esso, Benzina, MOL, Api, Tamoil).

**Opłaty drogowie:** karta euroShell umożliwia regulację podatków i opłat drogowych we wszystkich krajach europejskich, w których są one pobierane. Wybierając kartę euroShell jako głównego partnera do regulowania płatności za korzystanie z dróg można skorzystać z wielu udogodnień. Wszystkie koszty związane z podatkami i opłatami drogowymi są wyszczególnione na fakturze euroShell, najczęściej obok kosztów paliwa. Ponadto, istnieje możliwość odzyskania podatku VAT z wielu



opłat drogowych, wraz z podatkiem od zakupu paliwa za granicą.

**Koszty obsługi:** koszty te są zmienne, w zależności od liczby zamawianych kart i rodzaju wybranych usług.

**Rozliczanie płatności:** standardowe rozliczanie płatności następuje w cyklach dwutygodniowych, inne cykle ustalane są indywidualnie z przedstawicielem handlowym.

**Limity:** każdy klient otrzymuje limit kredytowy na firmę, a dodatkowo ma możliwość ustawiania indywidualnych limitów na karty.

## DKV

**Usługi:** bezgotówkowe tankowanie oraz zakup wybranych akcesoriów na ponad 54 tys. różnych stacji paliw w całej Europie (3400 stacji paliw w Polsce). Karta daje również dostęp do usług dodatkowych, są to m.in.: rozliczanie opłat drogowych w Europie, serwisy naprawcze, 24h pomoc drogowa, internetowe serwisy do zarządzania transakcjami, planowania podróży i zwrotu zagranicznego podatku VAT (w tym fakturowanie netto), usługi promowe, doradztwo.

**Dodatkowe usługi:** System DKV Bottom Up – sieć tanich stacji, która obejmuje wybrane placówki prywatne na terenie Polski, Austrii i Węgier. W kraju są to 34 stacje, przede wszystkim Lotos, położone na głównych szlakach komunikacyjnych. Ze stacji Bottom Up klienci DKV mogą korzystać bez dodatkowych formalności, a za paliwo płacą o 5-7% mniej niż wynosi stawka.

Wygodne rozliczenia viaToll – DKV nie wymaga od klientów żadnego zabezpieczenia finansowego przy rozliczaniu opłat viaTOLL w trybie post-pay. Jedynym kosztem obsługi jest prowizja, która średnio wynosi 2 zł na pojazd miesięcznie.

Myto – na terenie Europy, za pośrednictwem DKV, można rozliczać opłaty drogowe we wszystkich działających systemach. Dotyczy to opłat za przejazd autostradami, mostami i tunelami oraz promami. Emitent kart DKV, jako certyfikowany operator opłat drogowych we Francji, od 2015 r. rozliczy nową opłatę transferową w formie podatku drogowego.



**Usługi online:** internetowa platforma DKV eReporting, która umożliwi planowanie i analizę płatności całej floty: tankowań, opłat drogowych oraz zakupów i płatności za usługi, śledzi status zwrotu podatku VAT i generuje raporty ostrzeżeń o dokonaniu nieplanowanych transakcji. Można też ustawić alerty – jeśli kierowca nie postępuje według zaleceń, spedytor otrzymuje specjalne zawiadomienia na e-mail. Ponadto dostęp do narzędzia DKV Station Finder – serwisu internetowego, który służy m.in. do kalkulacji opłat drogowych na poszczególnych odcinkach w Europie, planowania podróży z uwzględnieniem parametrów pojazdu, porównywania cen paliw na 54 tys. stacji w Europie. Wkrótce uruchomiony zostanie moduł geolokalizacji, który pozwoli na śledzenie pozycji wszystkich pojazdów wyposażonych w nowe urządzenia pokładowe DKV Box. DKV prowadzi specjalny portal internetowy dedykowany opłatom drogowym: [www.info-myto.pl](http://www.info-myto.pl), na którym zamiesz-

czony są najświeższe informacje dotyczące systemów opłat drogowych w Europie oraz mapy płatnych dróg.

**Zasięg:** karta akceptowana jest na ponad 54 tys. stacjach paliw w całej Europie, a liczba ta sukcesywnie rośnie. W Polsce DKV współpracuje z siecią ponad 3400 stacji i 150 warsztatów, w tym Orlen, BP, Statoil czy Lotos.

**Koszty obsługi:** wydanie i obsługa są bezpłatne, natomiast płacona jest prowizja od transakcji kartą – w zależności od regionu Europy, wynosi od 0,5 do 5%.

**Rozliczanie płatności:** elektroniczne fakturowanie połączone z odroczonym, 21-dniowym terminem płatności. Klienci DKV otrzymują średnio raz na dwa tygodnie zbiorczą fakturę, w której wyszczególnione są transakcje dokonane kartą. Dokładne informacje dotyczące całości rozliczeń dostępne są dla klientów za pośrednictwem dedykowanej platformy internetowej eReporting.

**Limity:** nie obowiązują sztywne ramy dotyczące ilości tankowanego paliwa czy wysokości miesięcznych rachunków. Oferta DKV przygotowana została z myślą o dużych i małych firmach transportowych.

**Poza tym:** jednym z głównych kierunków działań DKV Euro Service jest rozwój usług online. Operator stawia nacisk na aplikacje, które ułatwią klientowi samodzielną obróbkę każdego typu danych, pozwolą oszczędnie zaplanować podróż i umożliwią śledzenie pojazdów w czasie rzeczywistym. Bazą do tego typu rozwiązań jest program eReporting DKV.

## Niezawodność przede wszystkim!



System transakcji On-line (tankowania rejestrowane w czasie rzeczywistym)

- Podgląd transakcji na stronie [www.Bezpieczenstwo](http://www.Bezpieczenstwo) używania kart – PIN, natychmiastowa blokada przez SMS, nagrania monitoringu, limity na kartach.
- Służba pomocy przez 24h na dobę
- Zwrot VAT i fakturowanie netto
- Brak dodatkowych opłat za korzystanie z systemu i obsługi kart

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

## Diesel Card Redtortuga

**Usługi:** zakup oleju napędowego, Adblue oraz oleju napędowego typu B, przeznaczonego do agregatów chłodniczych – cieszy się szczególnym zainteresowaniem transportu chłodniczego.

**Usługi dodatkowe:** opłata za przejazd autostradami, tunelami i mostami na terenie Europy, zwrot podatku VAT i podatku akcyzowego, rezerwacja promów i pociągów, pomoc w wypadku kar i sankcji, serwis ogumienia.

**Usługi online:** rejestracja w strefie klienta pozwala na korzystanie z następujących usług:

- ▶ dostęp do aktualnych cen z całej sieci Redtortuga, z wszystkich krajów europejskich;
- ▶ szczegółowy opis dojazdu do stacji, współrzędne do nawigacji, godziny otwarcia, numer telefonu, faksu oraz oferowane na niej usługi;
- ▶ kalkulator tras;
- ▶ Tortuga Navigation: aplikacja do nawigacji z oznaczeniem stacji Redtortuga;
- ▶ raporty dotyczące tankowań;
- ▶ możliwość pobrania faktur w PDF;
- ▶ przesłanie wniosku o zablokowanie lub wydanie nowej karty.

**Zasięg:** z kart można korzystać na ponad 480 stacjach, na terenie Hiszpanii, Francji, Luksemburga, Belgii, Holandii, Słowenii, Niemiec oraz Austrii.

**Opłaty drogowe:** w zależności od kraju są to aparaty lub karty. Oferta dotyczy Europy – są to wszystkie kraje Unii oraz Szwajcarii i Norwegia. W ofercie jest aparat Viaxies Sat pozwalający opłacić przejazd autostradami w Hiszpanii, Portugalii i Francji (wkrótce także nowe opłaty tranzytowe we Francji), połączony z usługą lokalizacji floty. Wszystkich czytelniki/karty opłat są



w systemie kredytowanym, czyli post-pay:

- ▶ Francja/Hiszpania/Portugalia/Belgia – VIAXXES SAT. Za pomocą jednego aparatu opłacane są autostrady we Francji, Hiszpanii i Portugalii. Od 2015 r. będzie można także zrealizować francuskie opłaty tranzytowe oraz korzystać z usługi geolokalizacji. Pozwala także na wniesienie opłaty za przejazd tunelem Liefkenshoek w Belgii.
- ▶ Francja/Hiszpania/Portugalia – VIAXXES. Jeden aparat pozwala na opłatę autostrad na terenie Francji, Hiszpanii i Portugalii. Pozwala także na wniesienie opłaty za przejazd tunelem Liefkenshoek w Belgii.
- ▶ Niemcy/Austria – system TOLL COLLECT. Instalacja urządzenia Toll Collect odbywa się w autoryzowanym serwisie, trwa ok. 4 godzin. Kartą płatniczą jest EuroToll (karta kredytowa).
- ▶ Włochy – TELEPASS/VIACARD. Telepass – urządzenie OBU, Viacard – karta płatnicza (kredytowa).
- ▶ Wielka Brytania – system DARK-TAG, urządzenie Dart-Tag pozwala na opłatę przejazdu przez Tamizę pomiędzy Dartford i Thurrock. Opłaty można dokonać jedynie płacąc gotówką (w Funtach Brytyjskich) lub za pomocą urządzenia Dart-tag. Karty debetowe, kredytowe

i karty paliwowe nie są akceptowane do dokonania opłaty za przejazd tunelem.

- ▶ Czechy – PREMID/EUROTOLL. Pre-mid-Box – urządzenie OBU, EuroToll – karta płatnicza (kredytowa).
- ▶ Słowacja – SKYTOLL. Urządzenie OBU SkyToll.
- ▶ Irlandia – EASY TRIP. urządzenie OBU EasyTrip.
- ▶ Norwegia – AutoPASS. Urządzenie OBU AutoPASS. Opłata za przejazd tunelami, mostami pomiędzy Danią a Norwegią.
- ▶ Polska – viaTOLL. Urządzenie OBU ViaBox.
- ▶ Portugalia – Via Verde. Aparat OBU służy do opłaty wszystkich autostrad w Portugalii.
- ▶ Winiety elektroniczne pozwalają na opłatę autostrad na terenie Belgii, Holandii, Luksemburga, Danii i Szwecji, bez konieczności posiadania specjalnych kart/urządzeń.

**Połączenia transeuropejskie:** Frejus – Mont-Blanc karta płatnicza (kredytowa).

**Koszty obsługi:** nie jest pobierana prowizja za koszty administracyjne związane z utrzymaniem kart, ich wymianą, bądź wysyłką.

**Rozliczanie płatności:** trzy rodzaje kart pozwalają na indywidualnie ustalanie formy płatności: zakup gotówkowy, przedpłatowy lub odroczenie płatności. Faktury wystawiane są co 15 lub 30 dni.

**Limity:** w ramach bezpieczeństwa dzienny limit karty wynosi 2 tys. euro (do uzgodnienia z klientem), a ilość możliwych transakcji w przeciągu 24 godzin - cztery.

**Poza tym:** karta zabezpieczona jest indywidualnym kodem PIN, a dodatkowo przypisana jest do numeru rejestracyjnego pojazdu. Po trzykrotnym podaniu nieprawidłowego kodu PIN zostaje zablokowana.



## UTA

**Usługi:** klienci otrzymują pełen zakres usług niezbędnych kierowcy w drodze. Za pomocą karty UTA można regulować należności za olej napędowy, benzynę, gaz, AdBlue, opłaty drogowe, opłaty za autostrady, promy, tunele, mosty, parkin-

gi, naprawy serwisowe, pomoc drogową, serwis urządzeń chłodniczych, serwis 24h (pomoc w nagłych wypadkach), odprawy graniczne, pełny zakres mycia i czyszczenia pojazdów (cystern, silosów, chłodni, nadwozia, silnika), zakup akcesoriów niezbędnych do kontynuowania jazdy i za wiele innych, niezbędnych usług i produktów.

**Opłaty drogowe:** Współpraca z UTA to także możliwość regulowania płatności za autostrady, tunele, mosty i inne drogi w całej Europie, m.in. w: Niemczech, Francji, Włoszech, Hiszpanii, Czechach, Austrii, Belgii, Holandii, Luksemburgu, Danii, Szwecji, Słowacji, Słowenii, Rumunii, Szwajcarii, Portugalii, na Węgrzech, Białorusi, Litwie, Łotwie i w Polsce. Opłaty można dokonywać w systemie pre-pay lub post-pay bezpośrednio kartą UTA albo za

pośrednictwem specjalnych kart lub urządzeń. Istnieje także możliwość rejestracji w poszczególnych systemach autostradowych za pośrednictwem UTA.

Korzyści ze współpracy z UTA w zakresie opłat drogowych to m.in: uproszczona procedura rejestracji i uzyskania urządzeń, odroczone terminy płatności (najdłuższy na rynku), brak dodatkowych zabezpieczeń finansowych, możliwość uzyskiwania atrakcyjnych rabatów.

Współpraca z UTA to również rabaty za przejazd autostradami, np. we Francji, Włoszech, Słowenii, Hiszpanii (nawet do 50%) oraz tunelami we Francji, Włoszech czy Belgii (do 26%). Korzystając z interoperacyjnego urządzenia UTA MultiBox® można rozliczyć myto w ramach kilku systemów autostradowych: TIS PL (Francja), Via-T (Hiszpania), tunel Liefken-

shoek (Belgia), Via-Verde (Portugalia), a wkrótce także PTPL (Francja). Oznacza to, że za pomocą jednego urządzenia UTA MultiBox® można regulować myto w 5 systemach w 4 krajach. Poza wygodą i oszczędnością czasu, użytkownicy UTA MultiBox® zyskują również atrakcyjne rabaty: we Francji do 13%, w Hiszpanii do 50%, w Belgii (tunel Liefkenshoek) do 26%. Dla przewoźników, których pojazdy poruszają się tunelami pomiędzy Francją a Włochami, np. Mont-Blanc, czy Frejus UTA oferuje specjalną kartę rabatową, dzięki której klienci zyskują podwójnie, tj. niższe stawki za pojedynczy przejazd, a także dodatkowy rabat 10-13% rocznej sumy poniesionych kosztów. Konkretnie korzyści finansowe odnoszą też ci, którzy za pośrednictwem UTA płacą za autostrady we Włoszech i przystąpili do Konsorcjum UTA 2000. Uzyskane po zakończeniu roku rabaty mogą wynieść do kilkudziesięciu procent.

**Usługi dodatkowe:** zakres dostępnych usług zależy od rodzaju karty, na którą zdecyduje się klient. Ma on do wyboru:

- ▶ UTA Full Service Card zapewnia dostęp do pełnego zakresu towarów i usług oferowanych przez sieć akceptacji UTA. Są to m.in.: paliwo, opłaty drogowe, akcesoria, naprawy serwisowe, pomoc drogowa, odprawy celne, pełen zakres mycia i czyszczenia pojazdów.
- ▶ OMNIplus ServiceCard i MercedesServiceCard to karty wydawane w ramach współpracy z takimi markami jak Mercedes i Setra oraz serwisami EvoBus. Łą-

czą one możliwości jakie daje UTA Full Service Card z preferencyjnymi warunkami w autoryzowanych serwisach Mercedes, Setry i EvoBus.

W ramach obsługi kart każdy klient ma dostęp do pełnego zakresu usług, takich jak np. usługi online, czy obsługa profesjonalnego doradcy UTA. Firma oferuje różne systemy odzyskiwania podatku VAT z zagranicy, a klient decyduje o formie zwrotu: decydując się na otrzymywanie na bieżąco faktur pomniejszonych o podatek VAT (fakturowanie netto) albo na odzyskiwanie go kwartalnie lub jednorazowo po zakończeniu roku. Faktury UTA sporządzane są zgodnie z wymogami poszczególnych urzędów fiskalnych krajów Wspólnoty Europejskiej oraz innych krajów zapewniających zwrot VAT. Klienci uzyskują oszczędności na poziomie 15-27%, w zależności od stawki podatku obowiązującej w danym kraju. W ofercie jest zwrot podatku VAT z 27 państw. Klienci mają możliwość zwrotu podatku także z faktur obcych, nie wystawionych przez UTA. I w tym wypadku klient decyduje, czy ma być to forma tradycyjna – raz w roku – czy „szybki zwrot” dwa razy w miesiącu. Aby oferta w tym zakresie była kompleksowa, UTA pomaga w odzyskaniu akcyzy zapłaconej za granicą.

**Usługi online:** możliwość dostępu do szeregu aplikacji internetowych, znacznie ułatwiających kontrolę wydatków. Są to m.in. Hit-Listy, które zawierają systematycznie aktualizowane ceny najtańszych stacji wraz z ich lokalizacją. Każdego

dnia klienci otrzymują informacje o bieżących transakcjach dokonanych przy użyciu karty, a dzięki danym zawartym w dołączanych do faktur szczegółowych zestawieniach, dostępnych także w formie elektronicznej na [www.uta.pl](http://www.uta.pl), mają możliwość szybkiego przygotowywania różnego rodzaju raportów i analiz. Dane te można w łatwy sposób importować do dowolnego systemu zarządzania wykorzystywanego w firmie.

**Zasięg:** karta UTA akceptowana jest w 50 tys. punktów, w 37 krajach Europy i basenu Morza Śródziemnego, do których dociera transport europejski. W Polsce karty UTA mają największą sieć akceptacji spośród wszystkich emitentów kart paliwowych – blisko 4 tys. stacji. Klienci mają pełną możliwość wyboru stacji, zgodnie ze swoimi preferencjami – dobre wyposażenie, korzystna cena, lokalizacja czy też oferowane usługi dodatkowe.

**Koszty obsługi:** bezpłatne wydanie i wymiana karty oraz bieżąca obsługa i dostęp do serwisu internetowego.

**Rozliczanie płatności:** faktury za wszystkie transakcje wystawiane są co dwa tygodnie z 30-dniowym terminem płatności.

**Limity:** jednorazowych i miesięcznych wydatków paliwowych, które zależą od rodzaju karty. Są to limity mające na celu zwiększenie jej bezpieczeństwa, natomiast nie ma limitów ograniczających klientowi możliwość korzystania z kart UTA.



## ARIS

Usługi: tankowanie paliw, opłaty drogowe, myjnie, parkingi i planowanie tras z uwzględnieniem cen paliw. Jeśli chodzi o opłaty drogowe to ARIS oferuje opłaty drogowe w systemie post-pay w następujących krajach: Austria, Białoruś (Beltoll), Czechy, Francja (w tym ECO-TAXE), Hiszpania, Niemcy, Polska (Via-toll + Autostrada Wielkopolska), Rosja,

Słowacja, Szwecja (Eurowiniety). Dodatkowo, klienci, którzy korzystają z usług opłat drogowych we Francji, otrzymują w pakiecie rabaty do 13% od lokalnych operatorów dróg. Rejestracja we Francji i w Hiszpanii obejmuje również usługę przejazdu przez Liefkenshoek – tunel w Belgii.

Opłaty w systemie post-pay pobierane są na 3 sposoby:

- 1) za pomocą OBU (On Board Unit) - urządzenia do uiszczania opłat w elektronicznych systemach poboru opłat drogowych, tzw. e-myto;
- 2) za pomocą karty Toll-Collect - wyłączenie w Niemczech, co pozwala zaoszczędzić na kosztach montażu/demontażu OBU;
- 3) za pomocą karty ARIS – drogi na terenie Rosji, Autostrada Wielkopolska A2 oraz Eurowiniety w Szwecji.

Warunkiem koniecznym do rejestracji jest posiadanie aktywnych kart paliwowych ARIS na wszystkie zgłoszone pojazdy.

**Usługi dodatkowe:** prawne, spedycyjne, zwrot podatku VAT.

**Usługi online:** rejestry tankowań w czasie rzeczywistym, raporty według potrzeb klienta, pobieranie faktur i załączników, analiza cen, planowanie tras z uwzględnieniem najniższej ceny, własnoręczne limitowanie kart.

**Zasięg:** od granicy Chin po Portugalię.

**Koszty obsługi:** brak.

**Rozliczanie płatności:** możliwe metody to przedpłata lub kredyt. Fakturowanie dwa razy w miesiącu.

**Limity:** dowolne i zgodne z życzeniem klienta – dobowe na kartę, kraj, stację oraz tygodniowe i miesięczne, do wyczerpania ustalonej kwoty itp.

**Poza tym:** rzeczą istotną jest przejrzyste fakturowanie z odzworowaniem rabatów, przeliczniki walut wyłącznie według kursów średnich banków centralnych w krajach tankowania na dzień transakcji (nie ma kursów komercyjnych, średnioważonych miesięcznych itp.)

## BP Plus

**Usługi:** zakup paliwa i innych towarów i usług na stacjach, zapłata za przejazd większością dróg i tuneli w Europie, auto-ryzowane myjnie, transport kolejowy ciężarówek, pomoc drogową.

**Usługi dodatkowe:** pośrednictwo w rozliczeniu elektronicznego poboru opłat (via-TOLL, Toll Collect, Go-box, Tis-PL, via-T, viaVerde Telepass, Premid, SkyToll, Auto-PASS), podatku drogowego, zakup winiet oraz płatność bezpośrednio na bramkach (m.in. na terenie Polski, Niemiec, Austrii, Hiszpanii, Szwajcarii), opłaty za strzeżone parkingi (Francja i Dania). TAI (TRUCK ASSISTANCE INTERNATIONAL) zapewnia ciężarówkom i autobusom pomoc drogową. W wypadku transportu kolejowego ciężarówek – Combitraffic – za pośrednictwem Schenker Fax Service możliwe jest nabycie biletów na 7 głównych połączeniach Combitraffic/Ökombi/Rollende Landstraße. Licencjonowane myjnie dla przewoźników w Niemczech i Austrii. Zwrot podatku VAT.

**Usługi online:** BP Plus online umożliwia lepsze zarządzanie kartami. W jego skład wchodzi:

BP e-Konto – możliwość administrowania kartami przez internet całą dobę

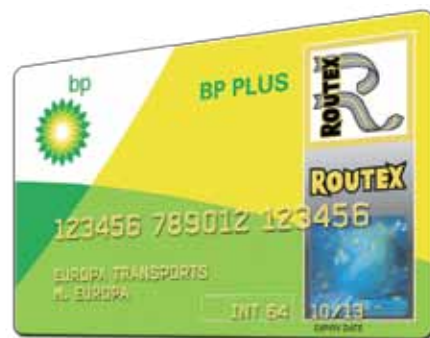
oraz wgląd online do konta kart paliwowych i informacji o dokonanych transakcjach;

BP Raporty – zestaw gotowych raportów dotyczących funkcjonowania floty, w tym wykrywających nieprawidłowości w eksploatacji pojazdów;

BP Kontroler – możliwość wprowadzania limitów kwotowych, produktowych i ograniczeń dotyczących miejsca lub pory tankowania.

**Limity:** poprzez aplikację BP można samodzielnie określić limity wydatków (dla poszczególnych kart lub wszystkich jednocześnie), wprowadzać ograniczenia pory i miejsca tankowania. BP posiada także limity produktowe, które umożliwiają ograniczenie co do ilości lub wartości zakupu poszczególnych produktów. Istnieje możliwość wprowadzenia limitów ilościowych lub wartościowych na 24 godz. lub na transakcję. Zmiana lub zniesienie ograniczeń odbywa się w ciągu 20 minut. Nałożenie limitów umożliwia wykrywanie nieprawidłowości, można ustawić również powiadomienie o naruszeniu ograniczenia poprzez wysłanie wiadomości SMS-em lub e-maila do Fleet Managera.

**Zasięg:** ponad 18 tys. stacji w Europie. Porozumienie Routex obejmuje koncerny: BP, ARAL, Statoil, OMV, ENI (ze znakiem



Routex), Q8 (wybrane stacje w Belgii oznaczone znakiem Routex), Automaty G&V (Belgia). W Polsce usługi dostępne są na ponad 800 stacjach BP i Statoil, dostosowanych do samochodów ciężarowych.

**Koszty obsługi:** brak opłat za wystawienie, korzystanie lub wymianę karty. Do wyboru dwa pakiety do zarządzania kartami:

- ▶ internetowy – klient dokonuje wszystkich operacji związanych z kartami wyłącznie online;
- ▶ pełny – obejmuje pełen zakres usług dostępnych zarówno online, jak i poprzez Dział Obsługi Klienta. Opłaty zależne od liczby kart.

**Rozliczanie płatności:** faktura zbiorcza 2 razy w miesiącu – podlega negocjacji w oparciu o wolumen firmy.



## E100

**Usługi:** bezgotówkowe tankowania na ponad 5000 stacji w całej Europie, hurtowe dostawy paliw, możliwość zakupu AdBlue, opłacenia mostów i tuneli, zamówienia i opłaty promów oraz ROLA w 1300 kierunkach, serwis TIR, parkingi oraz myjnie.

**Opłaty drogowe:** Opłaty drogowe, autostrady i winiety w 25 krajach Europy w trybie pre-pay oraz post-pay (w tym w Polsce i we wszystkich krajach przygranicznych)

**Usługi dodatkowe:** Klub Pomocy na Drogach świadczący kierowcom pomoc operacyjną na terenie europejskiej części

Rosji, Białorusi, Ukrainy, Mołdawii, Litwy, Łotwy, Estonii, Polski i Słowacji. Likwidacja skutków wypadków, odzyskiwanie skradzionych dokumentów, poszukiwanie zaginionych kierowców oraz inne rodzaje pomocy. W Europie Zachodniej oferujemy także pomoc serwisową, zwrot podatku VAT oraz fakturowanie netto.

**Usługi online:** Card Master – zarządzanie kartami przez internet, dostęp do aktualnych cen paliw na stacjach, szybki dostęp do faktur w wybranej postaci, monitoring przejazdu środków transportu od stacji do stacji – dane dotyczące tankowania dostępne na www.e100.eu już po 2-3 minutach od dokonania transakcji, a także monitoring stacji.

**Zasięg:** sieć E100 liczy 5000 stacji w 27 krajach, w tym ponad 550 stacji w samej Polsce. Zasięgiem obejmujemy stacje od Portugalii po najdalsze zakątki Rosji. Otwierane są także stacje w lokalizacjach zgłoszonych przez naszych klientów.

**Koszty obsługi:** klient nie ponosi żadnych kosztów związanych z wydaniem i obsługą karty.

**Rozliczanie płatności:** przedpłata lub odroczone termin płatności, fakturowanie 1-2 razy w miesiącu, okres kredytowania – ustalany indywidualnie z klientem.

Dodatkowo dostępny jest E100 Alarm, czyli elektroniczne narzędzie kontroli mogące prześledzić tysiące transakcji na sekundę, wychwycić podejrzone procesy i niezwłocznie poinformować o nich właściciela auta. Codzienny e-mailowy raport z transakcji z poprzedniego dnia.

**Limity:** dobowe, ustalane zgodnie z życzeniem klienta, od 100 do 2500 l na kartę. Możliwość samodzielnego ustalenia zróżnicowanych limitów na poszczególne karty.

Poza tym:

- ▶ E100 zapewnia bankowy poziom zabezpieczenia karty;
- ▶ hurtowe ceny na 23 stacjach sieci E100 Power Max (Polska, Rosja, Litwa);
- ▶ natychmiastową, sms-ową blokadę karty i kontrolę nad jej dezaktywacją;
- ▶ kontrole pracy stacji i niezależne ekspertyzy jakości paliwa;
- ▶ liczne bonusy oraz bezpłatne posiłki na wybranych stacjach sieci E100;
- ▶ Gorąca Linia 669 300 100 oferuje pomoc 24h/dobę.

Dla naszych klientów redagujemy bezpłatny miesięcznik „E100 News” z rankingami najniższych cen, najświeższymi informacjami z branży oraz aktualnymi promocjami.

## Statoil Fuel & Retail Polska

**Usługi:** obejmują wszystkie towary i usługi dostępne na stacjach. Jest kilka typów kart, które definiują dostępne towary i usługi. O wyborze typu karty decyduje kierownik floty danej firmy.

**Usługi dodatkowe:** użytkownicy kart – firmy, które podpisały umowę ze Statoil Fuel & Retail Polska, mogą regulować należności za przejazdy płatnymi odcinkami dróg w Polsce. Dodatkowo Statoil Fuel & Retail Polska pośredniczy w uzyskaniu urzędzeń viaBox – dzięki sprawnej procedurze klienci mogą otrzymać je bez konieczności udawania się do punktów dystrybucyjnych viaTOLL. Za pośrednictwem kart Statoil można również skorzystać z większości usług elektronicznego poboru opłat w Europie. Dodatkowo możliwe jest regulowa-

nie opłat za przejazdy autostradami, tunelami, mostami, transport drogowo-kolejowy (Combi-Traffic), czy system Europe Net.

**Usługi online:** serwis internetowy do zarządzania flotą [www.kartypaliwowe.pl](http://www.kartypaliwowe.pl). Klient ma możliwość sprawdzenia oraz dokonywania zmian limitów zakupowych na kartach, według zapotrzebowania użytkownika karty co do liczby dziennych wizyt na stacji lub kwoty tankowanych paliw. Wprowadzono również usługę e-faktury, umożliwiającą pobranie faktury w wersji elektronicznej ze strony [www](http://www).

**Zasięg:** krajowy lub zagraniczny, zgodnie z życzeniem klienta.

**Koszty obsługi:** koszty ustalane są indywidualnie.

**Rozliczanie płatności:** klient ma do wyboru polecenie zapłaty, bądź przelew. Otrzymuje faktury zbiorcze – raz w tygo-



dniu lub dwa razy w miesiącu lub raz na miesiąc.

**Limity:** umowa sprzedaży bezgotówkowej zawierana jest z klientem, który kupuje min. 400 litrów paliwa miesięcznie.

**Poza tym:** wszystkie informacje na temat oferty kart znajdują się na stronie internetowej. Do dyspozycji klientów jest też Call Center czynny całodobowo.



## LOTOS

**Usługi:** fakturowanie zbiorcze, kontrola kierowców, rabaty na zakup paliw oraz towarów i usług, mechanizmy raportowe.

**Usługi dodatkowe:** program ESSO Card umożliwiający bezgotówkowe tankowania poza Polską.

**Usługi online:** podgląd listy transakcji i parametrów kart, zamawianie i bloko-

wanie kart, klienckie konto [www](http://www), dostęp do systemu e-faktura, pobieranie faktur ze strony [www](http://www).

**Zasięg:** Polska, a w przypadku ESSO Card – Europa.

**Koszty obsługi:** jedynie koszt wyrobienia dodatkowych kart (w tym duplikatów) – 20 zł brutto za sztukę. Obecnie nie są pobierane żadne inne opłaty.

**Rozliczanie płatności:** przelew z odroczone terminem płatności uzgadnianym indywidualnie. SMS-owy system alertów o wykorzystaniu limitu kredytowego i terminach płatności faktur.

**Limity:** indywidualnie ustalany limit kredytowy wynikający z potrzeb zakupowych klienta, przyznawany na podstawie analiz finansowych. Karty mogą mieć limity ilości kupowanych paliw dziennie i miesięcznie; zakupów pozapaliwowych – dziennie i miesięcznie; całości zakupów na kartę

miesięcznie. Karta może mieć limit 1-9 transakcji na dobę.

**Parametry dodatkowe:** karty mogą żądać przy transakcji podawania dodatkowych danych (stan licznika, nazwisko kierowcy, numer rejestracyjny, numer MPK – miejsca powstawania kosztów). Dane te mogą zostać wykorzystane do generowania szczegółowych raportów wspomagających zarządzającego flotą w analizach zakupów. Dostęp do mechanizmów raportowych jest bezpłatny.

**Poza tym:** oferujemy karty bezgotówkowe i gotówkowe (płatność z rabatem na stacji); co pozwala elastycznie dopasowywać się do potrzeb i możliwości klienta. Mechanizm kart gotówkowych pozwala na skorzystanie z atutów programu LOTOS Biznes bez konieczności przedstawiania dokumentów finansowych; także dla firm rozpoczynających działalność gospodarczą i nie posiadających historii kredytowej.

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

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





## Renault Trucks T ciężarówką roku 2015

**25-osobowe jury International Truck of the Year wybrało 23.09 Renault Trucks T ciężarówką roku 2015.**

Gianenrico Griffini, prezes kapituły jury przekazał tę nagrodę Bruno Blin, prezesowi Renault Trucks, na 65-tej edycji targów IAA w Hanowerze.

Renault Trucks T zdobyło w sumie 129 punktów. Jury, w skład którego wchodzi 25 dziennikarzy z branży motoryzacyjnej uznało, że samochód ten najbardziej przyczynił się w tym roku do rozwoju transportu drogowego. Jury nagrodziło go biorąc pod uwagę takie kryteria jak: nowatorstwo technologiczne, wygoda, bezpieczeństwo, osiągnięci na drodze, oszczędność w spalaniu, wpływ na środowisko naturalne i całkowity koszt posiadania pojazdu. Jury podkreśliło zalety Renault Trucks T w zakresie aerodynamiki i wygody prowadzenia, jak również strefy odpoczynku dla kierowcy.

– Renault Trucks T łączy zalety poprzednich modeli – filarów marki z najnowszymi innowacjami technologicznymi w świecie transportu drogowego. To jedna z najbardziej znaczących premier w ostatnich latach – podkreślił Gianenrico Griffini, prezes kapituły Jury Trucks of the Year (IToy).

– Rok temu Renault Trucks weszło w nową erę odnawiając całkowicie swoją grę. Ta nagroda podkreśla w najlepszy z możliwych sposobów nową tożsamość marki Renault Trucks. Jestem przekonany, że docenienie zalet Renault Trucks T przez niezależnych dziennikarzy prasy specjalistycznej z 25 krajów europejskich, będzie mocnym argumentem do zdobycia nowych klientów – stwierdził Bruno Blin, prezes Renault Trucks. ◀

## Yes Money

**Usługi podstawowe:** Yes Money jest kartą uniwersalną pracującą w systemie Visa. Za pomocą naszej karty można wykonywać zarówno transakcje gotówkowe i bezgotówkowe po uprzednim doładowaniu karty. Karta uprawniona jest do tankowania i miesięcznego fakturowania na stacjach benzynowych w Hiszpanii obsługiwanych przez firmę Cepsa.

**Usługi dodatkowe:** Usługą przydatną w trakcie wykonywania transportu jest pomoc drogowa, będąc użytkownikiem naszej karty można skorzystać z darmowej infolinii Road Assistance.

**Usługi online:** na przystosowanej do obsługi karty platformie można samodzielnie w ciągu całej doby, 7 dni w tygodniu wykonać doładowanie karty, sprawdzić jej saldo, zablokować kartę, sprawdzić lub pobrać wszystkie transakcje. Poza tym można pobrać dokument księgowy zawierający w załącznikach wykonane transakcje.

**Opłaty drogowe:** w większości przypadków można opłacić także wszelkie myta.



**Zasięg karty:** nasza karta pracuje w systemie Visa, zatem jej zasięg jest światowy.

**Koszty obsługi:** Karta rozliczana jest w walucie euro; nie ponosimy więc kosztów różnic kursowych, niskie opłaty stałe.

**Sposób rozliczania (fakturowania):** cotygodniowe noty debetowe.

**Limity:** brak jakichkolwiek limitów dziennych.

**Dodatkowe informacje:** karta Yes Money pracuje w systemie pre-pay, jest to karta chipowa, zatwierdzana pinem. Karta nie posiada imienia i nazwiska użytkownika.



## Plose Sistem Service

**Usługi podstawowe:** opłaty drogowe w Europie. Firma Plose od 1985 r. świadczy usługi dla firm zajmujących się transportem międzynarodowym w zakresie opłat przewozowych (tzw. myto), opłat paliwowych. Do karty mogą być wydane urzędzenia na niektóre kraje europejskie.

**Usługi dodatkowe:** zwrot podatku VAT oraz akcyzy pobieranej za paliwo poza granicami kraju.

**Usługi online:** podgląd transakcji/podgląd i możliwość wydruku faktur oraz transakcji. Samodzielne zarządzanie kontem online, czyli dokonywanie zamówień, blokady karty, itp.

**Opłaty drogowe:** tak.

**Zasięg karty:** Niemcy, Austria, Francja, Hiszpania, Portugalia, Benelux, Włochy, Tunele Alpejskie, Polska.

**Koszty obsługi:** Oferujemy naszym klientom niskie prowizje oraz rabaty.

**Sposób rozliczania (fakturowania):** faktury dwutygodniowe lub miesięczne.

**Limity:** Limity ustalane są indywidualnie.

**Dodatkowe informacje:** obsługa klienta, fakturowanie jak i korespondencja dostępna w języku polskim.



# Pierwsze we Włoszech

Firma IVECO otrzymała pierwsze zamówienie na 50 pojazdów Stralis Hi-Way napędzanych przez skroplony gaz ziemny (LNG). Pojazdy będą eksploatowane przez firmę LC3, która specjalizuje się w transporcie w temperaturze kontrolowanej oraz używa ciężarówek przewożących kontenery.

Firma stara się wyposażyć swoją flotę w alternatywne rozwiązania technologiczne umożliwiające zredukowanie wpływu swoich pojazdów na środowisko naturalne. Po otwarciu pierwszej stacji skroplonego gazu ziemnego ENI w Piacenzie LC3 stała się pierwszą firmą we Włoszech, która nabyła pojazdy Stralis LNG i używa ich na drogach krajowych.

## Na średnich i długich dystansach

Pojazdy Stralis Natural Power LNG zasilają silnik 330 KM Cursor 8 CNG Euro VI. Jest on wyposażony w kriogeniczny zbiornik paliwa LNG o pojemności 510 litrów i 4 zbiorniki 70-litrowe CNG zapewniające zasięg ponad 750 km. Dzięki temu pojazdy mogą być używane na średnich i długich dystansach.

Eksploatacja pojazdów zasilanych przez LNG ma wiele zalet w kontekście ochrony środowiska i rentowności dla klientów. Silniki zasilane gazem ziemnym są dużo bardziej przyjazne dla środowiska pod względem emisji niż ich wysokoprężne odpowiedniki spełniające normę Euro VI. Gaz ziemny to paliwo całkowicie czyste dzięki

radykalnemu obniżeniu emisji cząstek stałych (-95% w porównaniu z silnikiem Diesla) oraz tlenków azotu (-35%). Ponadto pojazdy te umożliwiają ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> od 10% nawet do 100% – jeżeli wykorzystuje się biometan. Napędzane gazem silniki IVECO pracują również ciszej; obniżenie poziomu hałasu o średnio 5 decybeli w porównaniu z silnikami wysokoprężnymi ma szczególne znaczenie w przypadku wywozu śmieci i realizacji dostaw nocnych.

## Mobilne ekologicznie

W odniesieniu do efektywności kosztowej i oszczędności związanych z całkowitym kosztem posiadania i użytkowania pojazdu (TCO): gaz ziemny jest znacznie tańszy w porównaniu z silnikami Diesla. Oznacza to redukcję kosztów paliwa na poziomie 40% (to najważniejszy czynnik przy ocenie całkowitego kosztu posiadania i użytkowania). IVECO jest wiodącym europejskim producentem pojazdów na gaz ziemny: ponad 200 pojazdów LNG jeździ obecnie po Europie, głównie w Hiszpanii i Holandii, gdzie dostępna jest odpowiednia infrastruktura.



IVECO konsoliduje w ten sposób swoje działania na rzecz ekologicznej mobilności nie hamując postępu, ale odpowiedzialnie łącząc go z ochroną środowiska. Wizja ta odzwierciedla wybraną przez IVECO strategię, wdrażaną w celu zapewnienia klientom szerokiego asortymentu zaawansowanych technologicznie pojazdów, spełniających standardy ochrony środowiska, bezpieczeństwa i wydajności przy jednoczesnej redukcji kosztów operacyjnych. ◀

KK

## Kompleksowe usługi transportowe i logistyczne



Usługi celne  
kompleksowa  
obsługa celna



Logistyka  
indywidualne projekty  
logistyczne, składowanie,  
przeładunek i konsolidacja  
przesyłek



Transport paletowy  
krajowy i międzynarodowy  
system transportu palet  
i przesyłek indywidualnych



Transport morski i lotniczy  
transport multimodalny  
morsko-lotniczy, czarterowy,  
kontenerowy, przesyłki  
ponadgabarytowe



Transport całopojazdowy  
transport bezpośredni,  
doładunki, transport  
dedykowany



Gwarantowana jakość usług  
[www.geis.pl](http://www.geis.pl)

Kontakt:

[info@geis.pl](mailto:info@geis.pl)

+48 (32) 789 7700



Global Logistics

# Ewidencja czasu pracy kierowców

## jako sposób na optymalizację kosztów pracowniczych

Obowiązek prowadzenia ewidencji czasu pracy dotyczy wszystkich pracowników, bez względu na podstawę prawną nawiązania stosunku pracy (umowa o pracę, mianowanie, powołanie czy wybór). Powstaje zatem pytanie, co jest ewidencją kierowcy wykonującego przewozy pojazdem powyżej 3,5 tony DMC?

Na to pytanie odpowiada art. 25 ustawy o czasie pracy kierowców:

1. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy kierowców w formie:

- zapisów na wykresówkach,
- wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności lub rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1–4.

2. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w ust. 1, pracodawca:

- udostępnia kierowcy na jego wniosek,
- przechowuje przez okres 3 lat po zakończeniu okresu nią objętego.

### Wybór należy do przewoźnika

Powyższa regulacja pozwala, aby to przewoźnik wybrał dokładną formę w jakiej będzie prowadził ewidencję kierowcy. Najmniej czasochłonnym sposobem wydaje się zatem przechowywanie przez okres 3 lat tzw. danych źródłowych (wykresówek, danych z kart kierowców/pamięci tachografu, zaświadczeń „o dniach wolnych”). Wskazana możliwość, pomimo że prawidłowa, nie jest zalecana przez specjalistów. Należy pamiętać, iż zgodnie z rozporządzeniem MPIPS pracodawca zakłada i prowadzi odrębnie dla każdego pracow-

nika kartę ewidencji czasu pracy obejmującą pracę w poszczególnych dobach roboczych, w tym w niedziele i święta, w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych oraz w dni wolne od pracy wynikające z rozkładu czasu pracy w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, a także:

- dyżury,
- urlopy,
- zwolnienia od pracy,
- inne usprawiedliwione i nieusprawiedliwione nieobecności w pracy.

Pomimo, że przewoźnik zatrudniający kierowców może prowadzić ewidencję przechowując jedynie dane źródłowe, nie sposób pominąć korzyści płynących z pro-

- wykorzystanie korzyści wynikających z dłuższego okresu rozliczeniowego,
- uelastycznienie czasu pracy poprzez zastosowanie korzystnego planu pracy,
- brak obowiązku przechowywania „zaświadczeń o dniach wolnych”,



Łukasz Włoch,  
Główny Ekspert OCRK



wadzenia „pełnej” ewidencji czasu pracy, o której mowa w rozporządzeniu MPIPS, którymi są:

- przechowywanie danych źródłowych przez okres 1 roku,
- oddawanie nadgodzin 1-1,

- wiedza na temat dokładnej ilości dodatkowych składników wynagrodzenia, takich jak godziny nadliczbowe, dyżury, godziny nocne, która zabezpiecza przed roszczeniami pracowników oraz ogranicza kary nakładane przez PIP.

Tabela nr 1

Dzień	Plan	Wymiar	Czas pracy	Nd	Prześtój	Czas płatny
Poniedziałek	8	4	4	-	4	8
Wtorek	8	8	10	2	-	10
Środa	8	8	13	5	-	13
Czwartek	8	8	8	-	-	8
Piątek	8	6	6	-	2	8
Sobota	-	-	-	-	-	-
Niedziela	-	-	9	1	-	9
RAZEM	40	34	50	8	6	56

Tabela nr 2

Dzień	Plan	Wymiar	Czas pracy	Nd	Prześtój	Czas płatny
Poniedziałek	4	4	4	-	-	4
Wtorek	10	10	10	-	-	10
Środa	12	12	13	1	-	13
Czwartek	8	8	8	-	-	8
Piątek	6	6	6	-	-	6
Sobota	-	-	-	-	-	-
Niedziela	-	-	9	1	-	9
RAZEM	40	40	50	2	-	50

## Na dwa sposoby

Poniżej przedstawiamy przykład obrazujący różnice dotyczące rozliczenia pracownika już dla jednego tygodnia pracy, przy zastosowaniu dodatkowej ewidencji w połączeniu z równoważnym systemem czasu pracy.

- a) rozliczenie pracy kierowcy przekraczającej 8 godzin, jako pracy w godzinach nadliczbowych,
- b) uzupełnienie w poszczególnych dniach niewypracowanej normy 8 godzin czasem przestoju.

W podanym przykładzie pracownik, pomimo że przepracował rzeczywiście

**Tabela nr. 2** przedstawia sposób rozliczenia godzin pracy kierowcy, dla którego stworzona została dodatkowa ewidencja czasu pracy zawierająca rozkład czasu pracy, w którym dopuszczalne jest przedłużenie planu dziennego do 12 godzin (system równoważny). W takim przypadku rozliczenie tygodnia wygląda następująco:

- a) 2 dobowe godziny nadliczbowe,
- b) 8 średniotygodniowych godzin nadliczbowych (wynikających z pracy w niedzielę),
- c) 0 godzin przestoju (czyli niewypracowanego planu).

Poprzez zastosowanie elastycznego rozkładu czasu pracy wyeliminowane zostały przestoje oraz o 75% obniżono ilość dobowych godzin nadliczbowych.

Przy tak znacznych różnicach wydaje się uzasadnione poświęcenie czasu na tworzenie pełnej ewidencji czasu pracy, która staje się również narzędziem do optymalizacji kosztów pracowniczych w firmie transportowej. ◀

**Główny Ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców,**  
**Łukasz Włoch,**  
[www.ocrk.pl](http://www.ocrk.pl)

## Najmniej czasochłonnym sposobem wydaje się przechowywanie przez okres 3 lat tzw. danych źródłowych (wykresówek, danych z kart kierowców/pamięci tachografu, zaświadczeń „o dniach wolnych”). Wskazana możliwość, pomimo że prawidłowa, nie jest zalecana przez specjalistów.

**Tabela nr 1** przedstawia sposób rozliczenia godzin pracy kierowcy, dla którego nie została stworzona dodatkowa ewidencja czasu pracy. W takim przypadku norma dobowa obowiązująca pracownika staje się jego dziennym planem pracy i wynosi 8 godzin, czego konsekwencją jest:

50 godzin, otrzyma wynagrodzenie za:

- a) 8 dobowych godzin nadliczbowych,
- b) 8 średniotygodniowych godzin nadliczbowych (wynikających z pracy w niedzielę),
- c) 6 godzin przestoju (czyli niewypracowanego planu).



## Eksportuj i korzystaj z gotówki przed terminem płatności!

Skorzystaj z faktoringu eksportowego w Bibby Financial Services. Ponad 46 lokalizacji na całym świecie, znajomość rynków lokalnych, specjalistyczne rozwiązania finansowe dopasowane do indywidualnych potrzeb Klienta to atuty, dzięki którym skutecznie wspieramy polskich eksporterów.

Bezpłatna infolinia:

**800 224 229**

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



# Iberyjskie autostrady przynoszą straty

Byłe trasy SCUT mają być kiedyś elementem dróg przyszłości łączących Portugalie z Hiszpanią siecią wspólnych bezobsługowych autostrad. Póki co jednak uciekają przed nimi rodzimi kierowcy, cudzoziemcy ignorują, zaś państwo do nich dopłaca.



Wprowadzenie opłat na dawnych autostradach SCUT skierowało kierowców na drogi lokalne

Idea nowoczesnych i bezpłatnych portugalskich autostrad miała być równie szybka jak nazwa: SCUT, czyli skrót słów „bez opłat dla podróżujących”. Nie udało się. W 2011 r. ostatecznie je zlikwidowano, a przemieszczający się nimi kierowcy zaczęli być rejestrowani przez

Porto, Braga oraz Leiria. Dalej było jeszcze gorzej - w grudniu 2011 r. rząd Pedra Passosa Coelho wprowadził opłaty na ostatnich czterech trasach SCUT: głównej autostradzie turystycznego regionu Algarve (A22), usytuowanej wzdłuż południowego wybrzeża, a także na drogach A23,

licznych aktów wandalizmu wobec elektronicznych systemów monitoringu oraz krytyki ze strony kierowców. Gabinetowi Passosa Coelho zarzucano też komplikowanie życia podróżującym po Portugalii obcokrajowcom. W większości przypadków nie uiszczają oni bowiem wymaganych opłat. Życie codzienne osób, które wcześniej korzystały ze SCUT toczy się wolniej, z dala od płatnych autostrad. – *Podróżujemy drogami drugorzędnymi z dala od A22. Jedziemy dłużej do celu, ale nie obciążamy i tak już uszczuplonych przez kryzys naszych portfeli. Rządowe decyzje wypłoszyły większość kierowców z głównej autostrady naszego regionu* – powiedział TSL Biznes Rui Reis, portugalski profesor z Algarve.

Już w kilka tygodni po wprowadzeniu opłat na darmowych autostradach centroprawicowy gabinet zdał sobie sprawę z masowej ucieczki kierowców z byłych tras SCUT. W październiku 2012 r. rząd Pedra Passosa Coelho obniżył ceny za korzystanie z siedmiu autostrad niegdyś bezpłatnych. 15-procentowa obniżka była rezultatem renegocjacji umów z partnerami publiczno-prywatnymi, którzy obsługują

**Wpływy z wprowadzonych opłat na autostradach SCUT pokrywają zaledwie 24% wydatków, jakie z tytułu ich obsługi ponosi portugalski budżet. Łącznie Lizbona do byłych siedmiu bezpłatnych tras dopłaca codziennie ponad 1 mln euro.**

umieszczony nad autostradą system monitoringu elektronicznego i po upływie 48 godzin zobowiązani do uiszczenia należnej kwoty na poczcie lub za pośrednictwem strony internetowej operatora.

Pierwszy z odcinków bezpłatnych autostrad SCUT, obsługiwanych przez partnerstwa publiczno-prywatne, powstał w Portugalii w 1997 r. Do 2004 r. do sieci 40 istniejących już w tym kraju płatnych autostrad dołączone zostało sześć innych tras bezpłatnych. W październiku 2010 r. socjalistyczny gabinet Jose Socratesa odstąpił od idei bezpłatnych autostrad w przypadku kolejnych trzech dróg, zlokalizowanych w rejonie miast

A24 i A25, zlokalizowanych w środkowej części kraju. Umożliwiają one kierowcom przemieszczanie się z południa na północ oraz wschodu na zachód Portugalii.

## NieSCUTeczne decyzje

Postanowienia rządu argumentowane polityką oszczędnościową, doprowadziły do

**Po nałożeniu opłat natężenie ruchu na trasach zmniejszyło się średnio o 25%, co jeszcze bardziej obniżyło opłacalność ich utrzymania.**

autostrady. – W efekcie tego procesu udało nam się już zaoszczędzić 1,2 mld euro – poinformował rząd, wyjaśniając że obniżka jest „formą rekompensaty” za wprowadzenie opłat.

Koszt korzystania z portugalskich autostrad nie należy do najtańszych. Przejazd najbardziej uczęszczaną przez firmy trans-

### Sąsiedzka sieć

Bezobsługowa sieć połączeń na autostradach od lipca ub.r. rozwijana jest również po drugiej stronie granicy. Na trzech autostradach w Hiszpanii portugalscy kierowcy korzystający z elektronicznych chipów rejestrujących ich przejazd są traktowani

mu opłat elektronicznych, znanych w Hiszpanii jako *Via Verde Traveller*, mieszkańcy północnej Portugalii. Wybraliśmy ich kierując się kryterium zamieszkania na terenie przygranicznym – wyjaśniło kierownictwo Audasy.

Popularne w Portugalii i Hiszpanii elektroniczne chipy pozwalające na szybki przejazd autostradą dotychczas nie działały na terenie sąsiedniego kraju. Od 2010 r. zabiegi o ujednoczenie systemu opłat między oboma krajami prowadziło stowarzyszenie Eixo Atlantico, grupujące 34 największe miasta zlokalizowane przy północnej granicy portugalsko-hiszpańskiej.

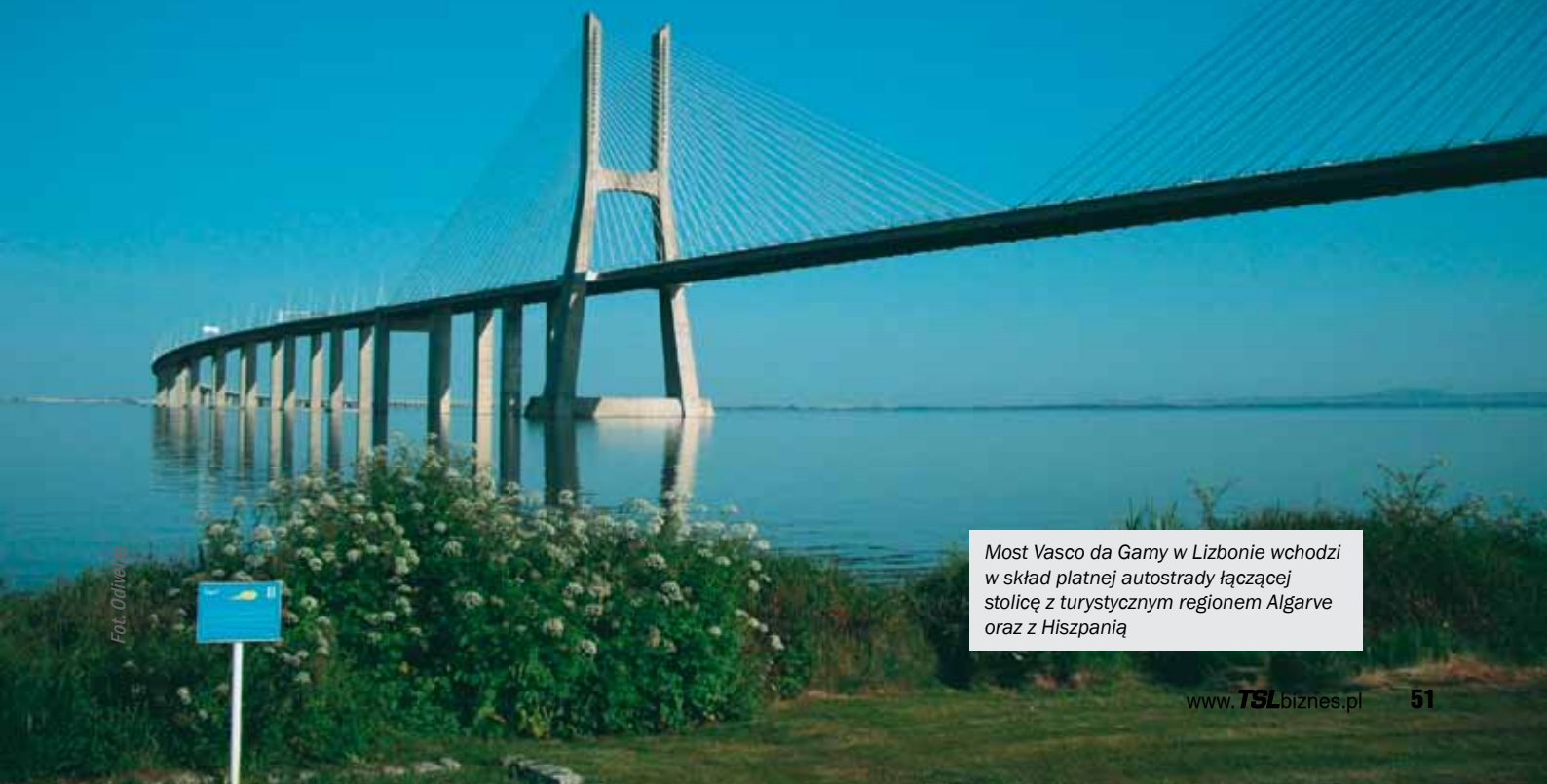
Jako pierwsi do jednolitego systemu opłat zaproszeni zostali hiszpańscy kierowcy, których urzędzenia *Via Verde Traveller* włączono w czerwcu ub.r. do portugalskiego systemu elektronicznej rejestracji przejeżdżających autostradami pojazdów. W początkowej fazie projektu uwzględniono 90 tys. hiszpańskich aut. – *Ujednoczenie systemów jest już koniecznością. Po hiszpańskiej stronie codziennie przybywa bowiem próśb o możliwość przyłączenia do wspólnego systemu opłat elektronicznych na portugalskich autostradach* – wyjaśnił Xoan Mao, sekretarz generalny Eixo Atlantico.

W ramach portugalskiego systemu *Via Verde* i hiszpańskiego *Via Verde Traveller* na bramkach autostrady przejeżdżający pojazd jest rejestrowany na podstawie umieszczonego w aucie chipa, po czym jego dane przesyłane są do operatora drogi wystawiającego rachunek. Po miesiącu dokument wysyłany jest do kierowcy wraz z listą jego przejazdów i nakazem uiszczenia zapłaty przelewem.

## Popularne w Portugalii i Hiszpanii elektroniczne chipy pozwalające na szybki przejazd autostradą dotychczas nie działały na terenie sąsiedniego kraju. Od 2010 r. zabiegi o ujednoczenie systemu opłat między oboma krajami prowadziło stowarzyszenie Eixo Atlantico.

portowe trasą łączącą Lizbonę z Porto sięga blisko 22 euro, a opłata na odcinku pomiędzy stolicą a południowym regionem Algarve ponad 20 euro. Pomimo tego państwo nie zbija kokosów na autostradach SCUT – wpływy z wprowadzonych opłat pokrywają zaledwie 24% wydatków, jakie z tytułu ich obsługi ponosi portugalski budżet. Łącznie Lizbona do byłych siedmiu bezpłatnych tras dopłaca codziennie ponad 1 mln euro. Tymczasem szacunki ministerstwa transportu potwierdzają, że po nałożeniu opłat natężenie ruchu na trasach zmniejszyło się średnio o 25%, co jeszcze bardziej obniżyło opłacalność ich utrzymywania. Najmniej rentowną autostradą wśród byłych SCUT jest A24, łącząca Viseu, w środkowej Portugalii, z położonym w pobliżu północnej granicy z Hiszpanią miastem Chaves.

na zbliżonych zasadach jak w rodzimej Portugalii. Za korzystanie z nich płać dopiero po miesiącu od przejazdu trasą. Jak wyjaśniają władze spółki Audasa, operatora hiszpańskich autostrad, ze wspólnego systemu opłat za autostrady korzystać może już 80 tys. portugalskich użytkowników dróg. Nie muszą oni zatrzymywać się na bramkach, aby zapłacić za przejazd. Ich elektroniczne czytniki w samochodach są rejestrowane na hiszpańskich autostradach AP9, AG55, a także AG57. Kierownictwo firmy zapewnia, że systematycznie poszerzany ma być zarówno dostęp do innych autostrad w Hiszpanii, jak i liczba portugalskich kierowców, którzy będą mogli skorzystać z systemu elektronicznych opłat na podobnych zasadach, jak w Portugalii. – *Póki co, z trzech autostrad w Galicji będą mogli korzystać w ramach jednolitego syste-*



Most Vasco da Gamy w Lizbonie wchodzi w skład płatnej autostrady łączącej stolicę z turystycznym regionem Algarve oraz z Hiszpanią

## Przejazdy, których nie było

Systemy elektronicznych portyków rejestrujących przejazdy kierowców przez autostrady nie są mile widziane nie tylko przez Portugalczyków, ale i przez samych Hiszpanów. Jak oszacowało portugalskie ministerstwo transportu, Lizbona notorycznie traci wpływ do budżetu z tytułu świadomego i masowego ignorowania przez sąsiadów uiszczania opłat za autostrady. Do zobowiązań opiekujących się już na ponad 11 mln euro przyczynili się szczególnie zmotoryzowani Hiszpanie, którzy pracują po drugiej stronie granicy i regularnie korzystają z bezobsługowych systemów autostrad. Szacuje się, że jest ich łącznie 40 tys. i stanowią oni tylko część dłużników. Liczba wszystkich Hiszpanów, którzy dotychczas nie pokryli opłat za przejazdy portugalskimi autostradami wynosi bowiem 300 tys. osób.

Nieuczciwość hiszpańskich kierowców może pokrzyżować szacunki ministerstwa transportu w Lizbonie, które wyliczyło, że

na korzystających z portugalskich autostrad cudzoziemcach można zarabiać rocznie po 10 mln euro. Pomocą w uiszczaniu opłat miało być wprowadzenie w 2012 r. bankomatów, w których zagraniczni turyści mogą płacić za przejazd portugalskimi autostradami nie obsługiwanymi przez personel. Pierwsze cztery maszyny płatnicze dla zagranicznych kierowców powstały przy granicy z Hiszpanią, w pobliżu przygranicznych miast Vila Nova de Cerveira, Chaves, Vilar Formoso oraz Vila Real de Santo Antonio. Płatność jest

**W ramach portugalskiego systemu Via Verde i hiszpańskiego Via Verde Traveller na bramkach autostrady przejeżdżający pojazd jest rejestrowany na podstawie umieszczonego w aucie chipa, po czym jego dane przesyłane są do operatora drogi wystawiającego rachunek.**

uiszczana przed wjazdem na autostradę za pośrednictwem kart kredytowych lub debetowych.

## Inwestycje „w ciemno”

Najbliższe lata nie zapowiadają się optymistycznie dla użytkowników portugalskich autostrad. Władze firmy Estradas de Portugal, największego w tym iberyjskim kraju operatora dróg, zapowiedziały ograniczenie wydatków za sprawą oszczędzania na prądzie. Już w tym roku na niektórych odcinkach autostrad wyłączono zasilanie. W kolejnych latach praktyka ta ma się nasilić, szczególnie na mniej uczęszczanych trasach. – *W ub.r. wydaliśmy na oświetlenie obsługiwanych przez nas odcinków ponad 1 mln euro. W kolejnych latach będziemy kontynuować tę politykę przez racjonalne zużycie energii elektrycznej na wybranych trasach* – poinformowały władze spółki Estradas de Portugal, która zarządza drogami o łącznej długości 14,5 tys. km.

Podstawowym działaniem operatora autostrad służącym ograniczeniu wydatków energetycznych jest skracanie czasu zasilania przydrożnego oświetlenia. Widoczność ma na tym ucierpieć tylko częściowo, gdyż jak zapewniają władze portugalskiej firmy, ulepszana będzie jakość umieszczanych przy drodze świateł odblaskowych, a także tablic informacyjnych. Oszczędności na prądzie na portugalskich drogach mają być wdrażane przez co najmniej sześć lat i bazować na systematycznej redukcji wydatków na oświetlenie. Efekt końcowy ma zagwarantować 20-procentową obniżkę kosztów energetycznych.

Przewidywania władz Estradas de Portugal opierają się na wykonanym w ub.r. studium, z którego wynika, że aż 80% wypadków w tym iberyjskim kraju następuje podczas dnia. – *Skala kolizji po zapadnięciu zmroku jest zdecydowanie niższa, a wypadkom tym rzadko towarzyszą ofiary śmiertelne. Badanie potwierdziło też, iż najwięcej kolizji ma miejsce na oświetlonych odcinkach dróg, a nie tam gdzie brak lamp* – ujawniła spółka Estradas de Portugal. ◀

**Tekst i zdjęcia: Marcin Zatyka**

**W uiszczaniu opłat miały pomóc wprowadzone w 2012 r. bankomaty, w których zagraniczni turyści mogą płacić za przejazd portugalskimi autostradami nie obsługiwanymi przez personel. Pierwsze cztery powstały w pobliżu granicy z Hiszpanią.**



Władze Portugalii będą coraz bardziej oszczędzać na przydrożnym oświetleniu



## Monitorowanie czasu pracy kierowcy

Kwestie prawne związane z czasem pracy kierowców są jednymi z najbardziej ważkich tematów branży TSL. Przedsiębiorcy domagają się uproszczenia przepisów, ponieważ nierzadko niedopatrzenia w tej kwestii kończą się dotkliwymi karami dla przewoźników. A ze względu na ich mnogość i zawoalowanie – o pomyłkę nietrudno.

Nie tylko możliwość złamania prawa skłania do baczniejszego przyglądania się czasowi pracy kierowców. Im większa świadomość w tym aspekcie, tym wydajniejsza organizacja pracy, co z kolei przekłada się na oszczędności dla firmy.

### Monitorowanie czasu pracy

Telematyka to jedno z rozwiązań ułatwiających pracę przedsiębiorców w tym zakresie. Narzędzia takie jak TX-SOCIAL wspomagane przez platformę biurową TX-CONNECT monitorują stale czas pra-

cy kierowców. Ma to znaczący wpływ na archiwizowanie oraz dostępność danych. Narzędzie połączone jest z tachografem, co umożliwia bezbłędną kontrolę czasu pracy. – Dzięki rozwiązaniom jakie niesie ze sobą telematyka, przewoźnik ma dostęp do wszystkich danych pojazdu w czasie rzeczywistym, również tych związanych z czasem pracy kierowcy. Ponadto, oferowane przez Transics narzędzie TX-SOCIAL ostrzega spedytora o zbliżającym się przekroczeniu prawnie obowiązującego terminu odczytu lub zrzutu danych – mówi Mariusz Żyła, Sales Executive Transics Intenational. – Pozwala to na uniknięcie nadużyć związanych z przekraczaniem godzin za kierownicą lub wyciągnięcie konsekwencji za nieprzebranie zasad współpracy – dodaje Mariusz Żyła.

nywać. Zabrzmie to trochę jak truizm, ale czasami pracownicy chcą za wszelką cenę dostarczyć towar na określony czas zapominając, że bezpieczeństwo na drodze jest najważniejsze – stwierdza Mariusz Żyła.



Mariusz Żyła

Jeśli przekraczanie określonego prawem czasu jazdy i postoju wynika z błędów popełnianych przez kierowcę, takich jak niepoprawna obsługa tachografu, konieczne może być przeszkolenie pracownika. Jeśli zaś nieprawidłowy czas

### Transics International BVBA

Spółka będąca częścią WABCO, została założona w 1991 r.

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

**Dzięki rozwiązaniom jakie niesie ze sobą telematyka, przewoźnik ma dostęp do wszystkich danych pojazdu w czasie rzeczywistym, również tych związanych z czasem pracy kierowcy.**

### Najważniejsze bezpieczeństwo

Przejrzyste analizy i raporty dotyczące czasu pracy kierowcy umożliwiają w dowolnej chwili wgląd w dane dotyczące tej kwestii. – Wszelkie naruszenia dotyczące czasu jazdy, takie jak zbyt długie lub zbyt krótkie postoje, są zapisywane w formie tekstowej i graficznej. Dzięki temu spedytor potrafi bardzo szybko zdiagnozować problem. Jak ważne jest przestrzeganie przepisów chyba nie trzeba nikogo przeko-

pracy wynika z ignorowania obowiązującego prawa, musimy pamiętać że w razie kontroli kierowca naraża nas na dotkliwe kary. Przepisy w tej materii są permanentnie zaostrzane – wystarczy wspomnieć o zesłorocznej nowelizacji ustawy. Wprowadzone zmiany nałożyły obowiązek rejestracji czasu pracy także kierowców samozatrudnionych. Oczywiście, aby móc prawidłowo zdiagnozować naruszenia musimy mieć dostęp do danych – a te zapewnią telematyka. ◀

MM



Polskie stacje JM prowadzą wyłącznie sprzedaż paliw dla kierowców współpracujących z portugalską firmą spółek transportowych

## Dostawcy kupują paliwo od Biedronki

W kilku polskich centrach dystrybucyjnych należących do Jeronimo Martins detalista prowadzi sprzedaż paliw. Obecnie ich nabywcą są firmy transportowe dostarczające towar do Biedronki.

Kiedy przed siedmiu laty władze grupy Jeronimo Martins zapowiedziały, że zamierzają przy wszystkich swoich portugalskich hipermarketach uruchomić parafarmację i stację benzynową nie brakowało głosów wieszczących rychłe pojawienie się właściciela Biedronki na polskim rynku paliwowym. Dziś nad Wisłą posiada już ponad 100 drugostorów Hebe, a eksperci wskazują, że JM ma doskonałą *know how*, aby rozwijać w Polsce sieć dystrybutorów. Twierdzą, że przez najbliższe lata rynek paliwowy nad Wisłą będzie otwarty na nowych graczy, także takich, którzy będą chcieli zarobić na bliskości sklepów spożywczych. Poza tym uważają, że potencjalne pojawienie się grupy JM na paliwowym rynku detalicznym w Polsce byłoby szczególnie niekorzystne dla operatorów niezrzeszonych stacji, a także sklepów działających na prowincji, z dala od punktów tankowania pojazdów. Lizbońska ekonomistka Ana Lalanda wyjaśniła nam, że na rodzimym gruncie detalista od 2006 r. bierze udział w rozwoju sieci Prio. Pod szyldem tym działa już w Portugalii ponad 200 stacji paliw. Operuje nimi spółka Prio Energy powstała na bazie mariażu Jeronimo

Martins z Martiferem, który od kilkunastu lat działa na polskim rynku konstrukcji metalowych. Prio na podstawie zwartej z właścicielem Biedronki umowy joint-venture importuje paliwo, oczyszcza je,

stacji paliw w centrum dystrybucyjnym w Wojniczu detalista w 2008 r. przystąpił do stawiania dystrybutorów także w innych swoich bazach logistyczno-magazynowych. W dalszej kolejności powstały one

**W rozwijaniu sieci paliw Jeronimo Martins ma kilkuletnie doświadczenie. Po oddaniu do użytku pierwszej stacji paliw w centrum dystrybucyjnym w Wojniczu detalista w 2008 r. przystąpił do stawiania dystrybutorów także w innych swoich bazach logistyczno-magazynowych.**

a następnie sprzedaje detaliście na stacje działające obok należących do JM supermarketów Pingo Doce.

### Paliwa dla transportu wewnętrznego

W rozwijaniu sieci paliw Jeronimo Martins ma już kilkuletnie doświadczenie nie tylko na portugalskim rynku, ale również w Polsce. Po oddaniu do użytku pierwszej

m.in. w Rudzie Śląskiej, Lubinie, Wyszkowie, Grudziądzu oraz Kostrzynie.

Rita Fragoso z centrali grupy Jeronimo Martins wyjaśniła nam, że polskie stacje JM prowadzą wyłącznie sprzedaż paliw dla kierowców współpracujących z portugalską firmą spółek transportowych. Przypomniała też, że nadal Biedronka nie posiada w Polsce stacji paliw z ofertą detaliczną. Nie przeszkadza to jednak koncernowi w lokalizowaniu swoich dyskontów

w pobliżu stacji paliw różnych operatorów, m.in. BP, Lotosu, Orlenu, czy Shella. Dwa lata temu JM poszła o krok dalej uruchamiając na terenie swojego supermarketu Biedronka w podwarszawskim Płochocinie bezobsługową stację paliw dla klientów detalicznych. Jej operatorem jest mazowiecka spółka Galon Polska, która na terenie aglomeracji stołecznej posiada już kilka podobnych placówek.

### Sprzeczne sygnały detalisty

Trudno przewidzieć kiedy Jeronimo Martins zacznie wchodzić w paliwowy detal. Rita Fragoso z biura prasowego JM wyjaśniła nam, że póki co sieć nie zamierza otwierać w Polsce zewnętrznych stacji paliw. O tym, że plany te mogą się jednak szybko zmienić świadczy aktywność detalisty w obszarze e-commerce, gdzie jeszcze w marcu br. władze grupy JM deklarowały, że nie zamierzają rozwijać konceptu online. Tymczasem po trzech miesiącach Portugalczycy rozpoczęli poszukiwania osoby odpowiedzialnej za sprzedaż przez internet.

**Przez najbliższe lata rynek paliwowy nad Wisłą będzie otwarty na nowych graczy, także takich, którzy będą chcieli zarobić na bliskości sklepów spożywczych.**

O większym zainteresowaniu koncernu inwestycjami nad Wisłą świadczy też przeprowadzka jego prezesa Pedro Soaresa dos Santos do Polski, skąd steruje już całą grupą. On sam jeszcze nie tak dawno deklarował, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby JM zainwestował któregoś dnia na polskim rynku paliwowym wskazując, że nie brakuje tam detalistów podnoszących obroty swoich supermarketów dzięki działającym obok nich stacjom. Szef detalisty sam przyznaje,



że w ojczyźnie JM handel paliwem przy sklepach to intratne przedsięwzięcie. Tymczasem w Polsce przykładów inwestycji konkurencji nie brakuje. Intermarche właśnie uruchomił swoją 50. stację paliw, a Tesco ma już ponad 30 podobnych obiektów. W czołówce sieci posiadających przy swoich sklepach dystrybutorów jest również Carrefour z ponad 45 placówkami. Czy JM pójdzie tym śladem? Nie należy się spodziewać, że nastąpi to przed 2016 r. Do przyszłego roku bowiem właściciel Biedronki koncentruje się głównie na realizacji planu rozszerzenia sieci do 3000 dyskontów. A później, czas pokaże. ◀

Marcin Zatyka



13. Międzynarodowe Targi  
Dystrybucji, Transportu Materiałów  
i Przepływu Informacji

10 – 12 lutego 2015

Neue Messe Stuttgart, Niemcy

zarządzanie  
kompleksowością  
inteligentne kształtowanie  
przyszłości



Zamów informacje  
dla wystawców!



## Trudny czas kolejowego frachtu

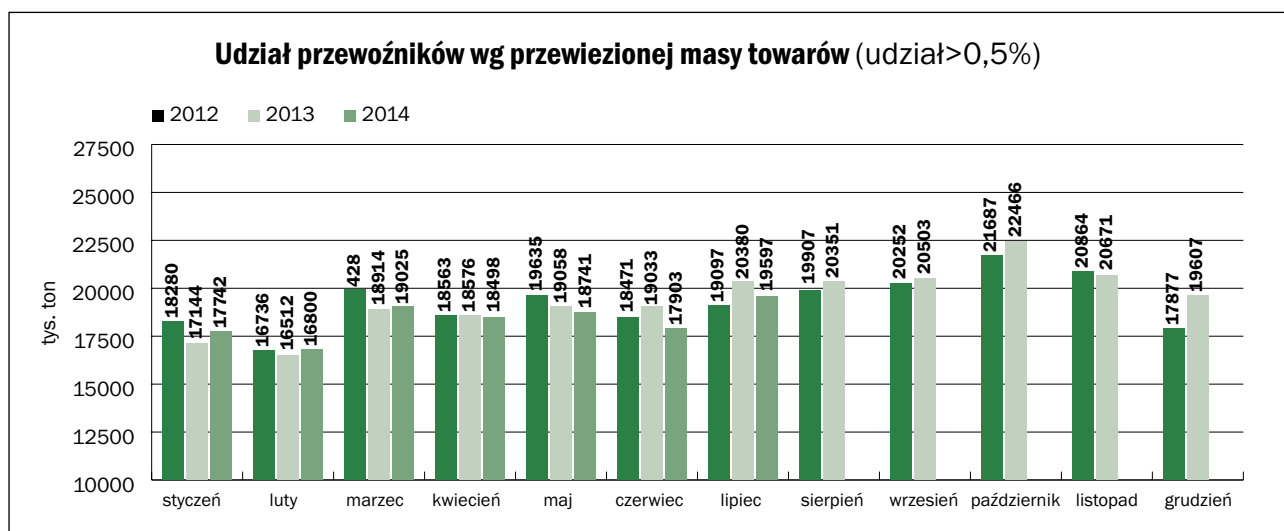
Dane za siedem miesięcy 2014 r. zdają się potwierdzać wcześniejsze, niezbyt optymistyczne prognozy dla polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych. W okresie styczeń-lipiec spadły one o 1,01% uwzględniając masę przewiezionych ładunków, do poziomu 128,30 mld ton i wzrosły zaledwie o niecały 1% według pracy przewozowej, do 28,26 mld tonokilometrów. Wyniki te poprawić może nieco jesienny szczyt przewozowy, ale potem przed przewoźnikami stanie kolejne wyzwanie – rok 2015.

**F**irmy działające na naszym rynku kolejowych przewozów towarowych płacą wciąż koszty niezawinionych przez nie, wieloletnich zaniedbań dotyczących polskiej infrastruktury kolejowej i skomasowanych obecnie remontów prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe. Według planów tej spółki, w tym

roku prace prowadzone miały być w ponad trzech tysiącach miejsc. W przyszłym roku zakres robót może być równie duży, bowiem trzeba będzie pospiesznie finalizować inwestycje na torach współfinansowane z funduszy Unii Europejskiej, zagrożone w wypadku opóźnień utratą tych środków.

### Stawki to nie wszystko

Utrudnienia związane z prowadzeniem szeroko zakrojonego programu modernizacji sieci kolejowej miały rekompensować przewoźnikom, wprowadzone w grudniu ub. roku, ponad 20-procentowe obniżki stawek dostępu do infrastruktury.



Wielu przewoźników narzeka jednak, że dodatkowe koszty spowodowane inwestycjami modernizacyjnymi na torach „pożerają” oszczędności, które zapewnić miały nowe stawki dostępu. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNPK) skupiający prywatnych operatorów uważa, że niezależnie od obowiązujących od grudnia 2013 r. obniżek, PLK powinna oferować specjalne rabaty i upusty na niektórych liniach. Miałyby to dotyczyć tych odcinków, na których szczególnie dotkliwie odczuwane są skutki prac modernizacyjnych.

Większość przewoźników podkreśla, że ich rentowność pogarsza konieczność korzystania z długich objazdów, nieraz



Największym operatorem pozostaje Grupa PKP Cargo, która za pierwsze półrocze 2014 r. wypracowała zysk netto 128 mln zł, o prawie 70% wyższy w porównaniu zeszłym rokiem

### W przyszłym roku trzeba będzie pospiesznie finalizować inwestycje na torach współfinansowane z funduszy Unii Europejskiej, zagrożone w wypadku opóźnień utratą tych środków.

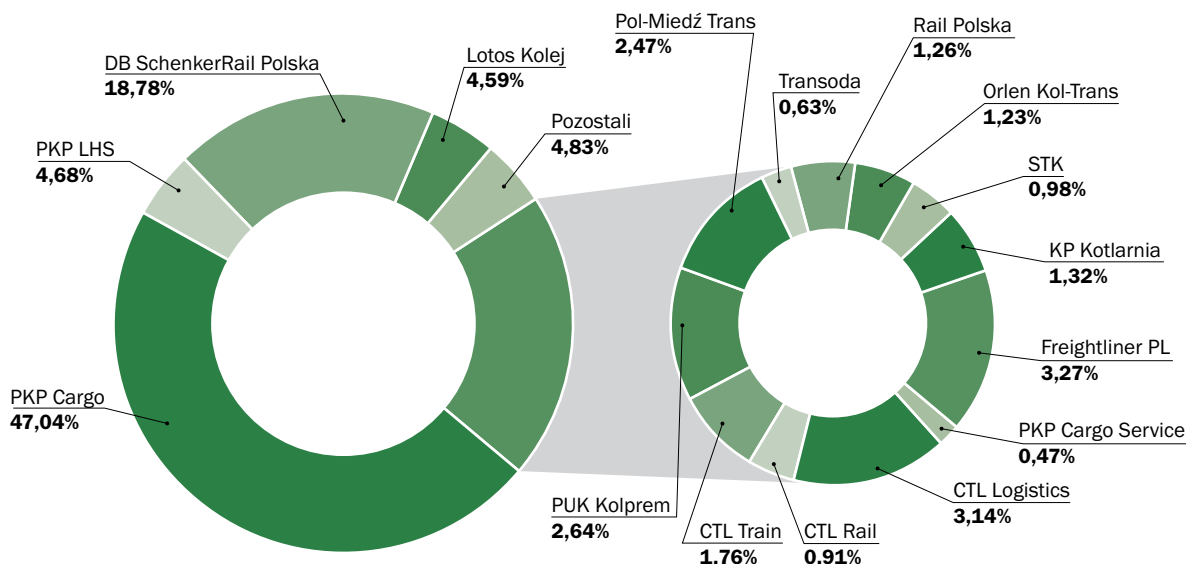
zła organizacja prac przez zarządcę infrastruktury, brak drożności niektórych ważnych węzłów kolejowych. – W tej sytuacji naturalnym powinno być wdrożenie mechanizmów amortyzujących znaczne utrudnienia dla przewoźników – podkreślał Krzysztof Niemiec, wiceprezes zarządu Trac Tec, w wypowiedzi dla portalu wnp.pl. Jego zdaniem, brak takich systemowych rozwiązań może doprowadzić do trwałej utraty przez kolej dużej części przewozów.

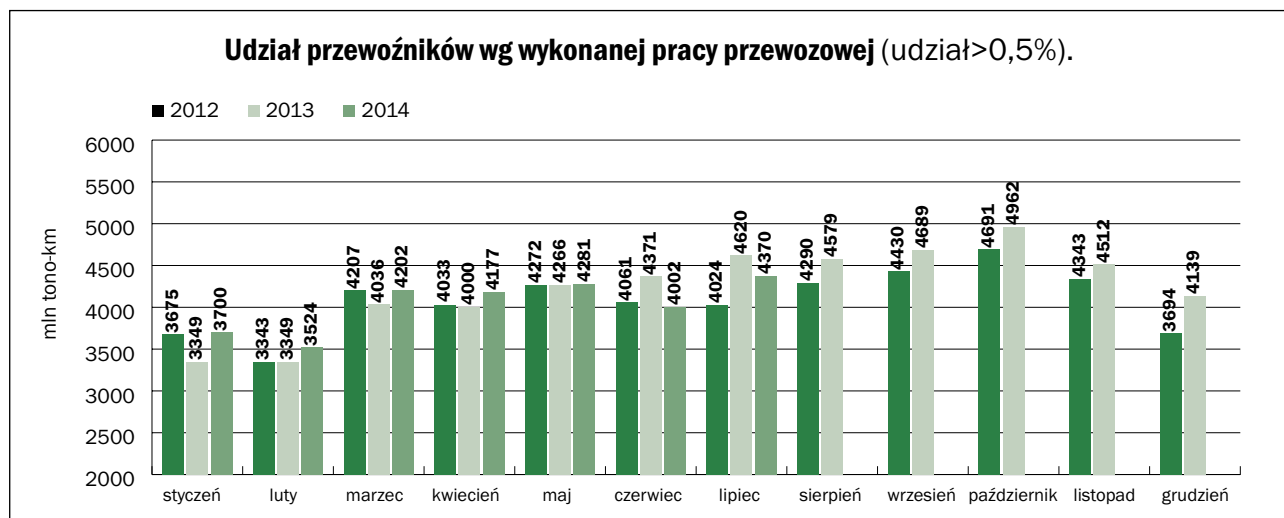
Katarzyna Marciniak, dyrektor biura komunikacji w DB Schenker Rail Polska, zwraca uwagę na dwa inne jeszcze, istotne

dla przewoźników problemy. Pierwszy to, wynikające z regulaminu i obowiązującego wciąż prawa, pierwszeństwo trasowania pociągów pasażerskich przed towarowymi. Drugą niedogodnością jest, wprowadzony od grudnia 2013 r., wraz z nowym rozkładem jazdy, zakaz kursowania pociągów towarowych o szybkości mniejszej niż 120 km/godz. po trasie Centralnej Magistrali Kolejowej. PKP PLK podkreśla, że podwyższenie minimalnej prędkości na tej linii miało odciążyć CMK od ruchu towa-

### Większość przewoźników podkreśla, że ich rentowność pogarsza konieczność korzystania z długich objazdów, nieraz zła organizacja prac przez zarządcę infrastruktury, brak drożności niektórych ważnych węzłów kolejowych.

Udział przewoźników wg przewiezionej masy towarów styczeń-lipiec 2014 roku (udział>0,5%).





rowego. Zdaniem zarządcy infrastruktury ograniczenie to nie powinno w jakimś znaczącym zakresie dotyczyć większości przewoźników.

#### PKP Cargo sobie radzi

– Obecna sytuacja na torach to naprawa kilkudziesięciu lat zaniedbań i branża musi to przecierpieć – mówi prezes zarządu PKP Cargo Adam Purwin. Zwraca uwagę, że po obiecywanym przez PKP PLK zakończeniu najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych do lat 2020-2022, pociągi towarowe będą mogły zwiększyć obecną prędkość handlową, nie przekraczającą często 20 km/godz., do 50 km/godz. Dzięki temu kolej, ograniczając zatrudnienie i angażując do przewozów mniejszą liczbę taboru, zwiększy swą konkurencyjność cenową.

Czy jednak ta, dość odległa perspektywa przekonuje innych, poza PKP Cargo, graczy na przewozowym rynku?

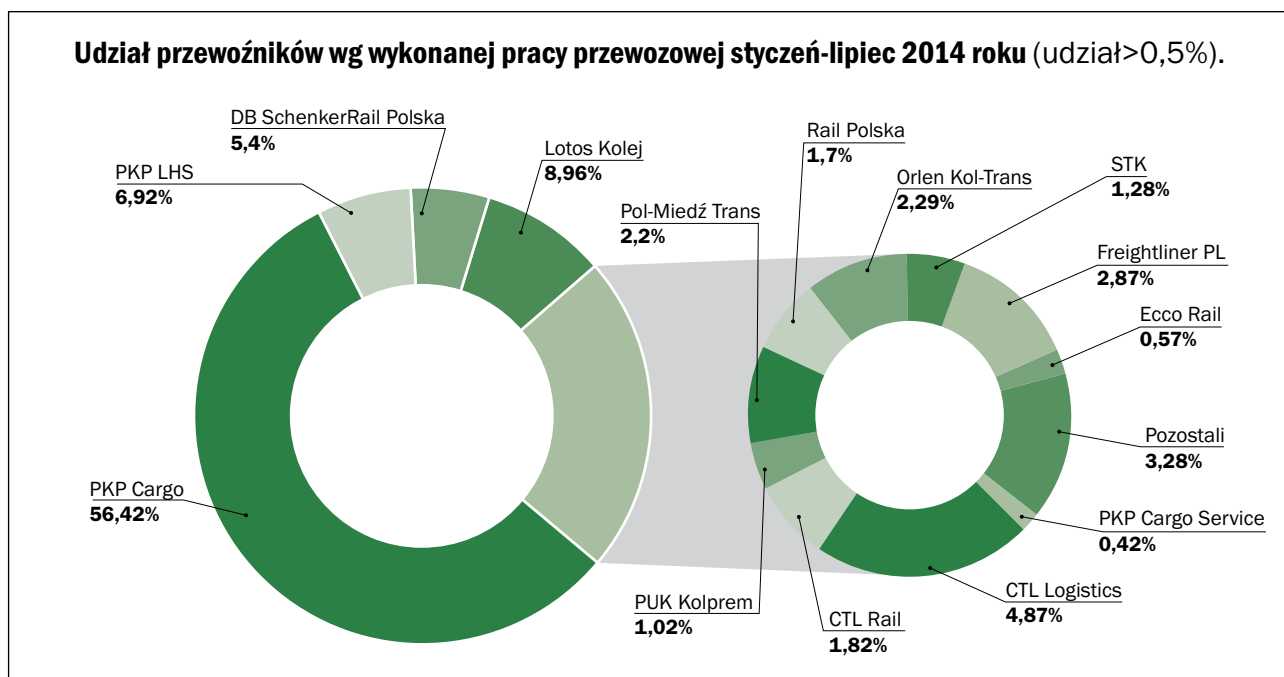
Według ostatnich danych Urzędu Transportu Kolejowego w pierwszych sied-

staje Grupa PKP Cargo, która za pierwsze półrocze 2014 r. wypracowała zysk netto 128 mln zł, o prawie 70% wyższy w porównaniu z zeszłym rokiem. Jej rynkowy udział pod koniec lipca wynosił 47,04%

### Współpraca PKP Cargo i KGHM Polska Miedź to element realizacji strategii przewoźnika zakładającej aktywną rolę w konsolidacji polskiego rynku przewozów towarowych.

miu miesiącach bieżącego roku na rynku tym realizowało przewozy 62 przewoźników, przy czym znaczącą rolę odgrywało na nim 8-9 graczy z udziałem przekraczającym 2%. Największym operatorem pozo-

według masy przewiezionych ładunków i 56,42% według wykonanej pracy przewozowej. Kolejne miejsce zajmowały (wg. masy) Grupa DB Schenker Rail Polska – 18,78%, PKP LHS – 4,68, Lotos Kolej –



4,59%, Grupa CTL Logistics – 3,14%, PUK Kolprem – 2,64 i Pol-Miedź Trans – 2,47%. Natomiast uwzględniając wykonaną pracę przewozową, za PKP Cargo uplasowała się spółka Lotos Kolej – 8,96%, następnie PKP LHS – 6,92%, DB Schenker Rail Polska – 5,40%, CTL Logistics – 4,87%, Freightliner Polska – 2,87%, Orlen Kol-Trans – 2,29%.

W obu tych zestawieniach zwraca uwagę spadek rynkowego udziału Grupy CTL Logistics, do niedawna jeszcze największego prywatnego przewoźnika kolejowego działającego w Polsce. W pierwszym półroczu 2014 przewiozła ona około 8% mniej ładunków, niż w analogicznym okresie 2013 r. i odnotowała 2% spadek wykonanej pracy przewozowej. Pogorszenie kondycji tego przewoźnika zbiegło się z zamiarem jego sprzedaży przez posiadacza 75% akcji, brytyjskiego funduszu inwestycyjnego Bridgepoint. W tej sytuacji nie była specjalnym zaskoczeniem informacja o podpisaniu przez PKP Cargo listu intencyjnego w sprawie potencjalnego nabycia 100% udziałów w spółce CTL Logistics.

### Nadchodzi konsolidacja?

Podpisanie tego listu, jak też wcześniejsza zapowiedź potencjalnego przejęcia przez Cargo czeskiego operatora Advanced World Transport, realizującego przewozy w Czechach, Słowenii, na Słowacji, Węgrzech, w Polsce, Niemczech, Rumu-



Po obiecywanym przez PKP PLK zakończeniu najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych do lat 2020-2022 pociągi towarowe będą mogły zwiększyć obecną prędkość handlową, nie przekraczającą często 20 km/godz., do 50 km/godz.

nii i Bułgarii, traktować można jako faktyczne rozpoczęcie procesu konsolidacji polskiego rynku kolejowego frachtu. Tym bardziej, że na tych dwu zakupach PKP Cargo nie zamierza poprzestać. 9 września lider kolejowych przewozów towarowych w Polsce poinformował o planach objęcia do 50% udziałów w spółce Pol-Miedź Trans, należącej w całości do

KGHM Polska Miedź S.A. – *Współpraca PKP Cargo i KGHM Polska Miedź to element realizacji strategii przewoźnika zakładającej aktywną rolę w konsolidacji polskiego rynku przewozów towarowych* – podkreślono w komunikacie.

To przyspieszenie pomieszało nieco szyki Grupie Lotos, która planowała rozpoczęcie konsolidacji rynku wokół swej spółki Lotos Kolej. Do grupy, która rywalizowała miała z PKP Cargo i następnie, po zbudowaniu silnej pozycji rynkowej zostać sprzedana na warszawskiej giełdzie, należeć miała także, obok spółek przewozowych należących do Grupy Azoty, Ciechu (Transoda) czy do Bogdanki, także Pol-Miedź Trans. Można jednak oczekiwać, że ofensywa wielkiego konkurenta zmobilizuje Lotos do przyspieszenia działań konsolidacyjnych.

Jej zaczątkiem powinno być, zapowiedziane jesienią ub.r. przez prezesa Pawła Olechnowicza częściowe lub całkowite wyłączenie w 2014 r. spółki Lotos Kolej z grupy kapitałowej. – *Na zaplanowaną konsolidację mniejszych przewoźników wokół Lotos Kolej dajemy sobie 4-5 lat. Naszym celem jest, aby spółka ta stała się drugim przewoźnikiem w Polsce, a pod względem jakości świadczonych usług – nawet pierwszym* – powiedział w lutym 2014 r. ISB news prezes Olechnowicz, podczas konferencji gospodarczej w Krakowie. Tak więc, w ciągu najbliższych kilku lat zasadniczo może się zmienić obraz polskiego rynku przewozów towarowych. ◀

Franciszek Nietz

### Przyspieszenie polskiego rynku przewozów towarowych pomieszało nieco szyki Grupie Lotos, która planowała rozpoczęcie konsolidacji rynku wokół swej spółki Lotos Kolej.



Grupa CTL Logistics w pierwszym półroczu 2014 przewiozła około 8% mniej ładunków, niż w analogicznym okresie 2013 r. i odnotowała 2% spadek wykonanej pracy przewozowej

# Kolej musi przyspieszyć

W początkach lipca bieżącego roku, podczas posiedzenia Gospodarczego Gabinetu Cieni Business Centre Club, przestrzegano, że wydawanie unijnych pieniędzy z perspektywy 2007-2013 nie idzie tak szybko jak powinno. O tym czy obecnie, w drugiej połowie września ocena ta jest nadal aktualna, mówi członek tego gabinetu, były wiceminister rozwoju regionalnego i wiceprezes Europejskiego Centrum Przedsiębiorczości dr Jerzy Kwieciński.

**W** dniu, kiedy rozmawiamy, a więc 18 września wykorzystanie środków z Unii Europejskiej wyglądało następująco: mieliśmy podpisane umowy sięgające 100,5% kwot przeznaczone dla Polski z UE na sumę 296 mld zł. Owe 0,5% to tzw. nadkontrakcja, która abyśmy nie stracili żadnych unijnych pieniędzy, powinna wynosić średnio 5-7%. Z wyliczeń tych wynika, że wciąż mamy za mało podpisanych umów w ramach nadkontrakcji, aby wykorzystać wszystkie unijne pieniądze. W wydatkach unijnych mamy 209 mld zł.

Suma ta może robić dobre wrażenie na przeciętnym Czytelniku, lecz jeśli przeliczymy ją na procenty, to nie wygląda ona już tak optymistycznie. Jest to 74%, a więc do wydania mamy jeszcze 26% dostępnych pieniędzy z UE, czyli 73,5 mld zł. To dużo,

jeżeli uwzględnić, że mamy już prawie koniec trzeciego kwartału 2014 r. i do końca terminu rozliczeń z Komisją Europejską (koniec 2015 r.) został nam tylko nieco ponad rok. Zwykle ostatni kwartał w roku jest okresem pewnego przyspieszenia w wykorzystaniu unijnych środków. Nie wiadomo jednak, jak będzie to wyglą-

dało 2014 r. Trzeba bowiem pamiętać, że obecnie trwają intensywne negocjacje Polski z Unią Europejską dotyczące wielkości



**dr Jerzy Kwieciński,**

wiceprezes Europejskiego Centrum Przedsiębiorczości

i podziału środków jakie otrzymamy w ramach budżetu UE 2014-2020. Cała uwaga Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju skupiona jest na tej sprawie.

**Do wydania jest jeszcze 26% dostępnych pieniędzy z UE, czyli 73,5 mld zł. To dużo, jeżeli uwzględnić, że mamy już prawie koniec trzeciego kwartału 2014 r.**

**Negocjacje te, o ile wiadomo, powinny zakończyć się do końca listopada...**

Tak i w tej chwili jest to dla Polski absolutny priorytet. Pomyślnie zakończenie rozmów w tym terminie pozwoliłoby na zamknięcie negocjacji wszystkich programów operacyjnych do końca 2014 r. W tej chwili obserwujemy przyspieszenie w negocjacjach w przypadku programów regionalnych, które weszły na pierwszy plan, jeśli chodzi o konsultacje z Brukselą. I mimo, że w wydawaniu unijnych pieniędzy – w porównaniu z wieloma innymi krajami, np. z Bułgarią, Rumunią czy Węgrami – jesteśmy prymusem, to pewne zagrożenia nadal istnieją. I nie powinniśmy w tym względzie patrzeć na innych, tylko na siebie. Wspomniane przeze mnie 73,5 mld zł do wydania to duża suma. Musimy wydać ją w nieco ponad rok, podczas gdy na wydawanie wszystkich przydzielonych nam środków z UE mieliśmy 9 lat.

**Jednakże tak na dobre, rzeczywista możliwość „konsumowania” przez nas tych pieniędzy pojawiła się, nie tylko z naszej winy, pod koniec roku 2008...**



*Bruksela będzie oczekiwała, że w ramach sumarycznej sumy na transport możemy zbliżyć się do pierwotnie zakładanej proporcji 50-50 na rzecz transportu szynowego. Kwestia ta może być jednym z najważniejszych problemów podczas negocjacji Polski z Komisją Europejską*

...a nawet w początkach 2009 r., czyli de facto było to realnie 7 lat, bowiem przez pierwsze dwa lata trwały negocjacje z Unią Europejską i uruchomienie programów. Nieco podobnie jest w obecnej perspektywie budżetowej, choć rozmowy z UE powinny zakończyć się jeszcze w tym roku i od 2015 r. będziemy mogli rozpocząć wydawanie unijnych środków. Wydatki, które obecnie już ponosimy, jak np. projekty związane z drogami, oczywiście zostaną nam zakwalifikowane na nową per-

### Czy kolei nadal grozi utrata unijnych środków w ramach perspektywy 2007-2013?

Sektor kolejowy ma w ramach tej perspektywy do wydania 20 mld zł. Oficjalnie mamy podpisane umowy na prawie 100% tej kwoty. Ale jeszcze niedawno z kwoty tej wydatkowano zaledwie nieco ponad 30%, a wykorzystanie pieniędzy w całej perspektywie średnio wynosi 74%. Różnica ta jest wymowna. Pokazuje ona, że wydatki w tym

Przypomnijmy, że o ile na froncie robót drogowych nie ma tego typu zagrożeń, to w sektorze kolejowym istnieją one np. przy budowie łódzkiego dworca podziemnego, przy budowie linii kolejowej Katowice – Kraków czy modernizacji linii kolejowej nr 226 do Portu Gdańsk.

W ostatnim czasie przeprowadzony został nabór na tzw. projekty szybkie, związane z rewitalizacją infrastruktury kolejowej czy zakupami bądź naprawą taboru kolejowego. Mogłyby one „wskoczyć” na miejsce projektów zagrożonych, ale ta zamiana też wymaga czasu, którego do zakończenia perspektywy budżetowej 2007-2013 mamy coraz mniej. Pewnym rozwiązaniem może w tej sytuacji być nadkontraktacja, o której wcześniej wspominałem, czyli podpisanie umów i realizacja projektów na większą kwotę. Wówczas, jeśli któryś z dużych projektów nam wypadnie z różnych przyczyn – czasowych, wykonawczych czy proceduralnych – to jesteśmy w sta-

## Jeśli chcielibyśmy środki niewykorzystane przez branżę kolejową przesunąć na drogownictwo, wówczas musimy uzgadniać to z Brukselą.

spektywę. Nie są one bowiem realizowane w trybie pomocy publicznej. Biorąc pod uwagę te wszystkie uwarunkowania, muszę jednak stwierdzić, że wydawanie środków unijnych w ramach „starej” jeszcze perspektywy budżetowej nie idzie tak szybko, jak powinno.

**Największe problemy w tym zakresie sprawiają zapewne, tak jak poprzednio, inwestycje w sektorze transportu, przede wszystkim kolejowego. Jego wydatki na inwestycje współfinansowane przez UE, są nadal zbyt niskie, a projekty realizowane zbyt wolno...**

Rzeczywiście. Drogi sobie nieźle radzą. Nawet, jeśli pojawiają się jakieś problemy na niektórych odcinkach budowanych tras, to w sektorze drogownictwa projektów jest tak dużo, że nie sądzę, żeby było tu jakieś poważne zagrożenie. Wręcz przeciwnie, będziemy mogli wykorzystać niektóre z projektów drogowych, które są jakby „nadwykonaniem” w tym okresie do 2015 r., aby je przesunąć do „starej” perspektywy” na miejsce zagrożonych projektów kolejowych, czyli zrobić tzw. realokację z sektora drogowego na sektor kolejowy.

Jest to swego rodzaju tryb awaryjny, wykorzystywany przez wszystkie kraje Unii Europejskiej. Dodajmy, że jeśli takie realokacje dokonują się w ramach tych samych sektorów i priorytetów nakreślonych w programach operacyjnych, to zależy to tylko od naszej własnej decyzji. Wówczas zgoda Brukseli nie jest konieczna, natomiast, jeśli chcielibyśmy środki niewykorzystane przez branżę kolejową przesunąć na drogownictwo, wówczas musimy uzgadniać to z Brukselą.

sektorze są wciąż zagrożone. Niebezpieczeństwo utraty części choćby środków unijnych nie dotyczy projektów małych, lecz przede wszystkim dużych, których zakończenie wymaga czasu i znacznych nakładów.

## Pewnym rozwiązaniem może być nadkontraktacja, czyli podpisanie umów i realizacja projektów na większą kwotę. Wówczas, jeśli któryś z dużych projektów nam wypadnie z różnych przyczyn to jesteśmy w stanie nadkontraktacją zapłacić tę lukę.



Będziemy mogli wykorzystać niektóre z projektów drogowych, które są jakby „nadwykonaniem” w tym okresie do 2015 r., aby je przesunąć do „starej” perspektywy” na miejsce zagrożonych projektów kolejowych, czyli zrobić tzw. realokację z sektora drogowego na sektor kolejowy



Sektor kolejowy ma w ramach perspektywy 2007-2013 do wydania 20 mld zł. Oficjalnie mamy podpisaną umowę na prawie 100% tej kwoty. Ale jeszcze niedawno z kwoty tej wydatkowano zaledwie nieco ponad 30%, a wykorzystanie pieniędzy w całej perspektywie średnio wynosi 74%

nie nadkontraktacją zapełnić tę lukę. Poza tym, projekty, które są realizowane tym trybem jeszcze w latach 2014-2015, a nie byłyby wykorzystane w tej perspektywie, mają szansę wejść do nowej perspektywy. To wynika z zasad stosowanych przez Unię Europejską.

**Kwalifikowalność wydatków w ramach unijnej perspektywy 2007-2013 kończy się 31 grudnia 2015 r. Polskie Linie Kolejowe liczą w tej sytuacji na specjalne negocjacje na linii polski rząd – Komisja Europejska i na zgodę Brukseli na przedłużenie okresu realizacji niektórych inwestycji. Czy Bruksela chętnie godzi się na takie rozwiązania? Jak to wyglądało w okresie, kiedy był Pan wiceministrem rozwoju regionalnego?**

Przypadki takie miały miejsce, aczkolwiek należałoby je traktować jako wyjątek, a nie regułę. Jednym z dużych projektów, który zgłosiliśmy wówczas do Komisji

Europejskiej była budowa drugiej linii metra. Komisja jest jednak bardzo niechętna tego typu rozwiązaniom i akceptuje je nieraz w ostatniej chwili. Ale zdarzają się one. Jeśli na nie liczymy, to należy już wcześniej rozmawiać z przedstawicielami Brukseli i przygotowywać ich na tego typu rozwiązania. Mogą one dotyczyć tzw. ośi

Proszę jednak pamiętać, że dyskusje na ten temat jeszcze się nie skończyły, mimo, że w mediach pojawiły się już konkretne sumy: 10,2 mld euro na kolej i 15 mld euro na drogi. Kwoty te odnoszą się do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Komisja Europejska liczy jednak, że wydamy dużo

## Komisja Europejska liczy, że wydamy dużo większe pieniądze niż dotychczas na projekty w przyjaznym dla środowiska transporcie szynowym.

priorytetowych bądź konkretnych projektów. Ogólnie rzecz biorąc jest to procedura ryzykowna. Moim zdaniem znacznie bezpieczniejsze jest takie kształtowanie i realizacja projektów, żeby mieć nadkontraktację.

**Zdaniem PKP PLK opóźnienia w realizacji niektórych, dużych projektów liniowych realizowanych przez tę spółkę wynikają nieraz z braku odpowiednich mocy przerobowych na rynku, bądź z winy wykonawców...**

Moim zdaniem bardzo istotną kwestią przy tego typu przedsięwzięciach jest planowanie inwestycji i przedstawianie tych planów sektorowi prywatnemu, który ma je realizować. Jeśli tego nie robimy, to przedsiębiorcy nie są należycie przygotowani na realizację tego typu projektów. Na zależność tę wskazywałem już parę lat temu w naszych raportach. Tą ścieżką poszła Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. To samo powinno się zrobić w sektorze kolejowym, nie tylko w obecnej, ale przede wszystkim w przyszłej perspektywie. Prywatni przedsiębiorcy chcą się w jakieś mierze poczuć rzeczywistymi współuczestnikami gry o unijne środki. Naszą krajową bolączką jest to, że administracja boi się sektora prywatnego. Nie rozmawia z nim po partnersku. A ten proces komunikowania musi zaistnieć, jeśli mamy w terminie i w pełnym zakresie wykorzystywać unijne współfinansowanie projektów.

**Pierwotnie Komisja Europejska zakładała podział unijnych środków na okres 2014-2020 w proporcji 40% na drogi i 60% na kolej. Potem miało być 50:50. Polsce udało się proporcję tę wynegocjować do 60:40 na rzecz transportu drogowego. Czy słusznie, biorąc pod uwagę realne możliwości obu tych sektorów?**

większe pieniądze niż dotychczas na projekty w przyjaznym dla środowiska transporcie szynowym.

Wydamy je także na poziomie regionalnym. I Komisja od tego uzależnia ostateczny podział. Według mnie Bruksela będzie obecnie oczekiwała, że w ramach sumarycznej sumy na transport, we wszystkich programach operacyjnych i krajowych oraz w programach regionalnych możemy zbliżyć się do pierwotnie zakładanej proporcji 50-50 na rzecz transportu szynowego. Kwestia ta może być jednym z najważniejszych problemów podczas negocjacji Polski z Komisją Europejską.

**Regiony miałyby stawiać na projekty kolejowe. Tymczasem, jak wynika z badań ekspertów, opublikowanych pod koniec sierpnia, tylko pięć województw zaplanowało fundusze zgodnie z zawartą Umową Partnerstwa przewidującą 40% środków na kolej. Pozostałe przyznały około 20%, a Mazowsze – zero procent....**

Samorządy same z siebie nie za bardzo podwyższą te środki. Infrastruktura kolejowa nie należy do nich i w mniejszym stopniu czują się one jej gospodarzami. Bliżej im do tych spraw, jeżeli dany region dysponuje koleją podmiejską czy śródmiejską, tak jak WKD i SKM w Warszawie, czy regionalna kolej w Trójmieście. Generalnie jednak regiony wydają bardzo niechętnie środki na kolej i jedyną siłą, która może to zmienić jest Komisja Europejska. Ale to kwestia przyszłej perspektywy unijnej. W obecnej sytuacji na kolei, jeżeli chodzi o wykorzystanie środków unijnych, może jednak napawać wciąż dużym niepokojem.

Dziękuję za rozmowę. ◀

Franciszek Nietz

# Wytyczne dla transportu – październik 2014



MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCYJA-LOGISTYKA

## Wytyczna 19/2014

Płaca minimalna od 2015 roku

Dnia 15 września 2014 r. w Dzienniku Ustaw pod pozycją 1220 zostało opublikowane Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 września 2014 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2015 r. podnoszące kwotę minimalnego wynagrodzenia od 1 stycznia 2015 r. do wysokości 1750 zł brutto:

**Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 września 2014 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2015 r.**

Na podstawie art. 2 ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. Nr 200, poz. 1679, z 2004 r. Nr 240, poz. 2407 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 1314) zarządza się, co następuje:

§ 1. Od dnia 1 stycznia 2015 r. ustala się minimalne wynagrodzenie za pracę w wysokości 1750 zł.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

## Wytyczna 20/2014

Od 2 stycznia 2015 kara za brak opłaty drogowej na przewoźnika

W dniu 1 października 2014 r. opublikowano Ustawę z dnia 29 sierpnia 2014 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (DzU. 2014, poz. 1310). Ww. ustawa uchyła możliwość karania kierujących pojazdami za nieuiszczenie opłaty w ramach systemu viaToll. Kierowca będzie odpowiedzialny za wprowadzenie nieprawidłowych

danych o kategorii pojazdu do urządzenia viaBox. Kary przewidziane dla kierowców, jak też kary za uiszczenie opłaty w niepełnej wysokości wynosić będą:

- ▶ 250 zł – w przypadku zespołu pojazdów o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy,
- ▶ 750 zł – w pozostałych przypadkach.

Natomiast kary za nieuiszczenie opłaty wynosić będzie:

- ▶ 500 zł – w przypadku zespołów pojazdów (samochód osobowy o dmc nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepa) o łącznej DMC powyżej 3,5 t,
- ▶ 1 500 zł – jeżeli chodzi o ciężarówki oraz autobusy.

Ustawa obowiązywać będzie od dnia 2 stycznia 2015 r.

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

Treść dostępna dla  
zarejestrowanych czytelników.  
Rejestracja bezpłatna na

[www.tsl-biznes.pl/Arena561](http://www.tsl-biznes.pl/Arena561)



**Czytaj regularnie TSL Biznes**

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

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

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

# Certyfikat ATP a kary nakładane przez organy kontrolne

Organy kontrolujące przewozy szybko psujących się artykułów żywnościowych często nakładają na przewoźników kary za brak świadectwa ATP w czasie wykonywania przewozu. Powodem jest nieokazanie takiego dokumentu w czasie kontroli, wystawienie go w innym kraju, ale główną przyczyną jest brak świadectwa ATP na dany środek transportu.

Jakie obowiązki w tym zakresie na przewoźników nakłada obowiązujące prawo? Czy nieokazanie świadectwa ATP podczas kontroli faktycznie daje organom kontrolującym podstawę do nakładania kar?

## Umowa ATP, ale jaka?

Międzynarodowe przewozy artykułów żywnościowych, które szybko ulegają zepsuciu, podlegają Umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej

w Genewie dnia 1 września 1970 r. Polska przystąpiła do tej umowy na mocy oświadczenia rządowego z dnia 24 września 1984 r. Przekład z oryginalnej angielskiej

żadna nie została zaimplementowana do polskiego systemu prawnego. Najnowsza i obowiązująca poza Polską Umowa ATP obowiązuje od 23 września 2013 r. W tym

## Najnowsza i obowiązująca poza Polską Umowa ATP obowiązuje od 23 września 2013 r.

wersji umowy został ogłoszony w dzienniku ustaw Nr 49 poz. 254 dnia 26 października 1984 r.

Na przestrzeni ostatnich 8 lat było aż pięć zmian Umowy ATP, z których

miejscu warto wskazać, że obowiązujące w Polsce akty prawne określają tryb ogłoszenia umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę. Art. 88. Konstytucji RP jak i przepisy ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz.U. Nr 39 poz. 443 z późn. zm.) jako właściwy publikator wskazują Dziennik Ustaw. Zatem w polskim obszarze prawnym umowy międzynarodowe obowiązują tylko w takiej wersji, w jakiej zostały ogłoszone zgodnie z powyższymi przepisami, a więc jedyną obowiązującą w Polsce wersją Umowy ATP jest umowa w brzmieniu z dnia 1 września 1970 r.

**W polskim obszarze prawnym umowy międzynarodowe obowiązują tylko w takiej wersji, w jakiej zostały ogłoszone zgodnie z powyższymi przepisami, a więc jedyną obowiązującą w Polsce wersją Umowy ATP jest umowa w brzmieniu z dnia 1 września 1970 r.**



Międzynarodowe przewozy artykułów żywnościowych, które szybko ulegają zepsuciu, podlegają Umowie o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r.



Umowa ATP obowiązująca od 2013 r. wprowadziła zasadę, że w przypadku przeniesienia pojazdu do innego kraju będącego stroną Umowy ATP, świadectwa ATP wydane przez właściwy organ kraju dotychczasowej rejestracji pojazdu w uzasadnionych przypadkach mogą zachować swoją ważność przez okres 3 miesięcy

## Co by było, gdyby było, czyli o najnowszej wersji Umowy ATP

Zobaczmy jednak co w omawianym zakresie było ważne dla Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych (UNECE) a co polski rząd uznał za nieistotne i nie wymagające uregulowania.

W ust. 1. Dodatku nr 1., Załącznika 1. obu wersji Umowy ATP zastrzeżono, że kontrolę zgodności z obowiązującymi normami należy dokonywać na stacjach badań w kraju, w którym środek transportu jest zarejestrowany lub rejestrowany. Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 r., w ust. 3. Dodatku nr 1. do Załącznika 1. wprowadziła jednak zasadę, że w przypadku przeniesienia pojazdu do innego kraju będącego stroną Umowy ATP, świadectwa ATP wydane przez właściwy organ

ko psujących się artykułów żywnościowych bezpośrednio po ich zakupieniu. Z uwagi jednak na fakt, iż ta wersja Umowy ATP nie obowiązuje na terenie Polski, powyższy przepis nie ma zastosowania i polscy przewoźnicy takiej możliwości nie mają. Aby zatem spełnić wymogi prawne, z chwilą zarejestrowania pojazdu na terenie kraju (w zasadzie po przeniesieniu własności) muszą przeprowadzić wymagane badania ATP na stacji badawczej w Polsce, która również odpowiednio cechuje środek transportu oraz wystawia certyfikat ATP.

**Aby spełnić wymogi prawne, z chwilą zarejestrowania pojazdu na terenie kraju należy przeprowadzić wymagane badania ATP na stacji badawczej w Polsce, która również odpowiednio cechuje środek transportu oraz wystawia certyfikat ATP.**

kraju dotychczasowej rejestracji pojazdu w uzasadnionych przypadkach mogą zachować swoją ważność przez okres 3 miesięcy. I choć takie świadectwa ATP są uznawane jako certyfikaty tymczasowe, dają przewoźnikom dokonującym zakup środków transportu za granicą możliwość ich wykorzystywania do przewozów szyb-

Dotadkowym zagrożeniem dla przewoźników jest dość niekorzystny obowiązek dotyczący posiadania w pojeździe w czasie przewozu certyfikatu ATP

i okazywania go na żądanie organów kontrolujących, określony w ust. 4. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do Umowy ATP z 1970 r. Znowelizowana Umowa ATP obowiązująca od dnia 23 września 2013 r. nie nakłada na przewoźników takiego obowiązku, a wręcz rekomenduje wykorzystywanie oznaczeń pojazdów tabliczkami znamionowymi i napisami potwierdzającymi zgodność środka transportu wykorzystywanego do przewozu z obowiązującymi normami (patrz: ATP checklist - ATP Examples of Good Practice). Należy przez to rozumieć, że unijny ustawodawca uznał, że przy sprawdzeniu zgodności środka transportu wykorzystywanego do transportu drogowego szybko psujących się artykułów spożywczych z obowiązującymi normami, oprócz świadectwa ATP, można posłużyć się innymi oznaczeniami zamieszczonymi na środku transportu.

## Zarabianie przez karanie

Obowiązek określony w ust. 4. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do Umowy ATP z 1970 r. zyskał trwałe posadzenie w ustawie o transporcie drogowym

**Raben** your partner in logistics

Raben Polska oddział Gądk  
poszukuje do współpracy

**Przewoźników**

Poszukujemy przewoźników posiadających:

- pojazdy o ładowności 6-8 t (15-20 mp) i busy (8 mp) do współpracy w zakresie dystrybucji drobnicowej na terenie Wielkopolski i woj. lubuskiego
- zestawy (13,6 m) lub ciągniki do współpracy w zakresie transportu krajowego.

**Gwarantujemy stałą umowę oraz możliwość rozwoju.**

Przewoźników zainteresowanych prosimy o kontakt:

**Raben Polska Oddział w Gądkach,**  
mariusz.komorowski@raben-group.com  
tel. 61 89 88 118

[www.raben-group.com](http://www.raben-group.com)

We strive for perfection through diversity!



## Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

(Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) i jest dość powszechnie egzekwowany przez nasze organy kontrolujące. Zgodnie bowiem z art. 87 ust. 1 pkt 3 lit. c), podczas wykonywania przewozu drogowego kierowca pojazdu samochodowego wykonując przewóz drogowy rzeczy jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli –

sami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu. To zaś powoduje nałożenie na przewoźnika kary pieniężnej w kwocie 8 tys. zł, zgodnie z pkt. 3.3 Załącznika nr 3. do ustawy o transporcie drogowym. Wynik większości postępowań prowadzonych przez organy kontroli oraz postępowań toczących się przed sądami administracyjnymi pozwala jednak na stwierdzenie, że nakładanie na przewoźników kar z takiego właśnie tytułu i w takim wymiarze jest uzasadnione i wynika z faktu niespełnienia przez środek transportu wykorzystany do międzynarodowego przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych norm określonych w Umowie ATP, czego wynikiem jest nieposiadanie przez przewoźnika aktualnego świadectwa ATP.

Czy organy kontrolujące za – niezgodnie z przepisami ustawy, umową międzynarodową lub warunkami określonymi w zezwoleniu – mogą również uznać taki przewóz, gdy kierowca nie posiada przy sobie świadectwa ATP, ale środek transportu jest przystosowany do przewozu szybko psujących się artykułów żywnościowych określonych w Załącznikach 2 i 3 do Umowy ATP i spełnia wymogi prawne wynikające z Umowy ATP? Taki przewóz również może być uznany za niezgodny z przepisami i umową międzynarodową, gdyż zarówno z ust. 4. Dodatku nr 1., Załącznika 1. do

Umowy ATP z 1970 r., jak również z art. 87. ust. 1. pkt 3. lit. c) dość jednoznacznie wynika obowiązek posiadania przez kierowcę świadectwa ATP i okazywania go na żądanie uprawnionego organu kontroli.

Próba ominięcia tych przepisów i powołanie się w toczących się postępowaniach administracyjnych na art. 92. ust. 1. (naruszenie obowiązków przez kierowcę) i 92. ust. 3. (naruszenie obowiązków przez zarządzającego transportem) ustawy o transporcie drogowym jest zwykłe skazana na przegraną z uwagi na to, że naruszenia te skutkują nakładaniem kar pieniężnych (grzywn) i podlegają rozpoznaniu w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

Podstawową wadą istniejącego stanu rzeczy jest niewątpliwie to, że Umowa ATP obowiązująca od 23 września 2013 r. nie została opublikowana, przez co formalnie w Polsce nie obowiązuje. Nie może być ona więc źródłem praw i obowiązków polskich przewoźników i mieć mocy wiążącej ani dla organów administracji, ani dla sądów. Niewątpliwie jednak ratyfikacja przez Polskę Umowy ATP obowiązującej od 23 września 2013 r. mogłaby zmienić ten stan rzeczy na korzyść polskich przewoźników. O ile jednak polepszyłyoby to byt naszych przedsiębiorców transportowych, to nie wynikałoby z tego, czy komukolwiek zależy na tym, aby postarać się również o zmianę przepisów krajowych.

Jak widać, nie wystarczy znać prawo funkcjonujące w transporcie towarów. Należy również wiedzieć, jak je stosować. Polscy przewoźnicy znają prawo, ale nie wiedzą jak je stosować i ponoszą koszty stwierdzanych naruszeń, a nasze państwo doskonale wie jak je stosować i na tym umiejętnie korzysta. Nie bez powodu funkcjonuje określenie *know-how* – samo *know* raczej nie wystarczy. <

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

Bardzo często zdarza się, że nie okazanie przez kierowcę świadectwa ATP przy kontroli jest dla organów kontrolujących tożsame z brakiem świadectwa... To powoduje nałożenie na przewoźnika kary pieniężnej w kwocie 8 tys. zł

...świadectwo wymagane zgodnie z Umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 1984 r. Nr 49, poz. 254).

Daje to organom kontrolującym pełną swobodę w nakładaniu kar w przypadku nie okazania przez kierowcę świadectwa ATP organom kontrolującym. Jednakże bardzo często zdarza się, że nie okazanie przez kierowcę świadectwa ATP przy kontroli jest dla organów kontrolujących tożsame z brakiem świadectwa i wykonywanie takiego międzynarodowego przewozu drogowego uznają za – niezgodnie z przepi-



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

CDS działa jako kancelaria doradcza, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

**Kontakt:**  
 ul. Okopowa 56 lok. 152  
 01 042 Warszawa  
 Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,  
 607 487 600  
 E-mail: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)

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

66

www.TSLbiznes.pl



## cała branża TSL w jednym miejscu

W programie m.in. :



Bezpieczeństwo transportu do państw WNP



Bezpieczeństwo transportu towarów  
niebezpiecznych w łańcuchach multimodalnych



Bezpieczeństwo w logistyce i transporcie



Bezpieczny transport = Bezpieczny biznes

# trans-poland.pl

05-07 listopada 2014 | Warszawa | EXPO XXI  
Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

PARTNERZY:





Najchętniej wybierani  
przez załadowców  
w Systemie Trans.eu

Dołącz do najlepszych firm  
transportowych w Europie

