

STYCZEŃ – 1/2014 (43)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

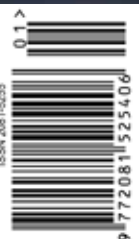
Temat numeru:

Logistyka branży farmaceutycznej

Nowoczesne systemy
telematyczne dla transportu



Plik cyfrowy czy ewidencja czasu pracy
Jaką dokumentację prowadzić w przedsiębiorstwie transportowym”



Nakład: 11.000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

14-16 maja 2014



AUTOSTRADA-POLSKA

XX Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

**III SALON
KRUSZYW**



organizowany
przy współpracy
IMBIGS

**TRAFFIC
-EXPO-TIL**

X Międzynarodowe
Targi Infrastruktury



ROTRA

VI Międzynarodowe
Targi Transportu
Drogowego



MASZBUD

XVI Międzynarodowe
Targi Maszyn
Budowlanych



**SHOW
AFTER FAIR**

17.05.2014

Konkurs

Pokazy dynamiczne na unikalnym terenie pokazowym
o wielkości 1,6 ha umożliwiające wyeksponowanie
wszystkich walorów prezentowanych maszyn
i sprzętu budowlanego

**OPERATORÓW
MASZYN BUDOWLANYCH**

W programie targów:

- Konferencja **Nowa generacja urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego** - projektowanie i badania. Organizator IBDiM
- Seminarium n.t. **Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych i żurawi**. Organizator PIMB



WSPÓŁPRACA



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

www.autostrada-polska.pl

**CENY PROMOCYJNE
DO 31 STYCZNIA 2014**

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

JESTEŚMY NA ZACHODZIE!

Na zachodzie Polski Shell uruchomił trzy najnowocześniejsze stacje benzynowe – **największą w Europie Środkowo-Wschodniej w Świecku** oraz nowe obiekty w Jędrzychowicach i w Iłowej. Obiekty są w pełni dostosowane do potrzeb kierowców pojazdów ciężarowych:

- dystrybutory w systemie szybkiego tankowania (HGV) i dystrybutory AdBlue®
- gigantyczne parkingi dla TIR-ów i monitoring całej stacji
- komfortowe strefy sanitarne 2theloo
- bogata oferta gastronomiczna Deli2go
- całodobowy kantor

Nowe stacje są częścią oferty kart paliwowych euroShell, które umożliwiają płatności bezgotówkowe w 20 000 stacji w 35 krajach w Europie, z czego blisko 400 zlokalizowanych w Polsce. Pojazdom ciężarowym dedykowanych jest niemal 2500 obiektów Shell w Europie. Ponadto kartą można płać za przejazdy autostradami, a także regulować inne opłaty związane z poruszaniem się po drogach całej Europy.

Karta euroShell to sprawdzone narzędzie, które pozwala na efektywne wykorzystanie czasu pracy i redukcję kosztów firmy.



euroShell
Card

TWÓJ PARTNER W TRASIE
www.euroshell.pl





„Z nowym rokiem, nowym krokiem” – przełom roku jak zawsze stawia przed nami pytanie, jaki będzie ten kolejny, nowy rok? Wszystko w dużej mierze zależy od tego, jak sami patrzymy w najbliższe 12 miesięcy. Czy postrzegamy je, jako czas kryzysów, wyrzeczeń i ciągłych zagrożeń, czyhających na nas z każdej strony? Czy może widzimy w nich szansę, perspektywę i okazje do rozwoju. Mam nadzieję, że tak jak i my, należycie do tej drugiej grupy, która nawet trudniejsze chwile potrafi przekuć w wyzwania, podejmować je i z sukcesem realizować.

A co myślą nasi kontrahenci i klienci? Jedna z instytucji finansowych zapytała polskich importerów i eksporterów o ich przewidywania dotyczące najbliższych 12 miesięcy. Ponad 38% menedżerów i przedstawicieli kadry zarządzającej w perspektywie roku widzi przed sobą więcej szans, niż zagrożeń. Najbardziej optymistyczni pozostają przy tym szefowie dużych firm. Również dane makroekonomiczne wydają się wskazywać, że ponownie jesteśmy na ścieżce niewysokiego, ale stabilnego rozwoju.

Wszystkim Państwu życzę przede wszystkim właśnie tej długo wyczekiwanej stabilizacji i spokoju, pomocnego w realizacji planów i postanowień, które stawiamy sobie z początkiem roku.

Mirosław Ganiec,
redaktor naczelny i wydawca

Czytaj
również:



www.truck-van.pl

W numerze

> Wydarzenia

Trans Poland 2013
– po raz pierwszy w Warszawie 6

> Logistyka

Ewolucja z innowacją w tle 9
Stawiamy na farmację 14
Zdrowa logistyka 18
Kompleksowe usługi
dla branży farmaceutycznej 20
Transport, który niesie życie 22
Przyszłość w dystrybucji
bezpośredniej 24

> Logistyka-technologia

Nie tylko z drewna
Palety plastikowe 26
Producenci palet plastikowych 29
Dalekowschodnia nowoczesność 30

> Transport kolejowy

Kolejowe przyspieszenie
Z myślą o nowej
perspektywie budżetowej UE 34

> Prawo

Spedytor i pośrednik przy przewozie
rzeczy – różnice i podobieństwa 36
Wytyczne dla transportu 40
Więcej wymogów dla kierowców 41
Plik cyfrowy
czy ewidencja czasu pracy 42
Zawsze może być gorzej,
czyli egzaminy DGSA po polsku 44

> Transport drogowy

Europejski rynek transportowy
w zasięgu ręki 57
Niezbędny drugi sygnał? 48
Więcej niż wynajem 50
Czas na drogi ekspresowe 52
ECOeffect – inicjatywa unijna 56
Rozwiązania Transics
w elektrycznych ciężarówkach
– pierwszy taki projekt w branży 47
Bezpieczeństwo i przepustowość
przede wszystkim 58
W zjednoczeniu – nowoczesne
systemy telematyczne 60

**Prenumerata
– strona 63**

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



**Już dziś
zarejestruj się na:**

**SPOTKANIA
TRANSPORTOWE**

**Więcej informacji
na stronie obok**

Nowy adres redakcji
TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-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, Karol Wójtowicz, Damian Żabicki.

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

**UDZIAŁ
BEZPŁATNY**

liczba miejsc ograniczona



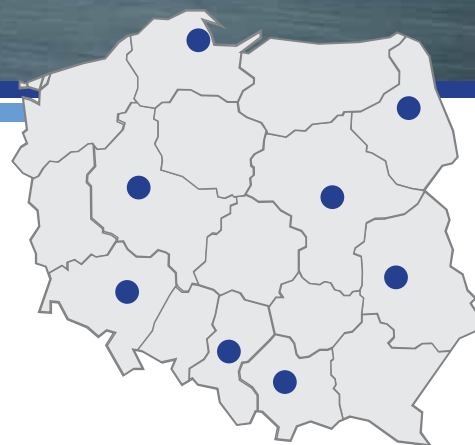
SPOTKANIA TRANSPORTOWE - EDYCJA 2014

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.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest **bezpłatny** po wcześniejszej rejestracji.

Dokonaj wstępnej rejestracji już dziś na www.tsl-biznes.pl/spotkania



Wybierz dogodny termin i lokalizację:

- 25 lutego** - POZNAŃ
- 4 marca** - WARSZAWA
- 11 marca** - WROCŁAW
- 18 marca** - KRAKÓW
- 25 marca** - BIAŁYSTOK
- 1 kwietnia** - GDAŃSK
- 8 kwietnia** - LUBLIN
- 15 kwietnia** - KATOWICE

Spotkania odbywają się w godzinach 9-17. Uczestnikom zapewniamy bezpłatny lunch i przerwy kawowe.

ORGANIZATORZY:  

PARTNERZY:



euroShell
Card


Opony potrzebują Ekspertów


Spółka Partnerska Radca Prawny


ODBIENKOWA.MIA


kancelaria prawna


OWIEŁGA PRAWNA FIRM TRANSPORTOWYCH
WWW.ARENA561.PL

Chcesz zostać partnerem Spotkań Transportowych i zaprezentować swoje produkty i usługi?
Skontaktuj się z nami: promocja@tsl-biznes.pl

Bezpłatna rejestracja - www.tsl-biznes.pl/spotkania

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



Trans Poland 2013 – po raz pierwszy w Warszawie

Ponad 60 wystawców z kilkunastu krajów Europy i ponad 2 tysiące gości, głównie przedstawiciele kadry zarządzającej i właściciele w branży transportowej i logistycznej oraz szefów największych spółek Skarbu Państwa z branży transportu drogowego, kolejowego i morskiego – tak można podsumować pierwszą edycję Trans Poland 2013 pod koniec listopada w Warszawie (26-28).

Na wystawców i zwiedzających czekał bogaty program merytoryczny, który rozpoczęła konferencja zorganizowana przez Ministerstwo Finansów na temat przepisów celnych dla przewoźników oraz rozwoju programu E-CŁO. Drugi dzień imprezy był w całości poświęcony głównemu tematowi targów, czyli transportowi intermodalnemu, a ostatni upłynął na omawianiu perspektyw korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk. Goście i wystawcy mogli też na miejscu uzyskać bezpłatne porady prawne z zakresu transportu i logistyki, których udzielali najlepsi specjaliści w branży.

Pierwsza edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki Trans Poland 2013 została objęta patronatem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. W imprezie wzięli udział przedstawiciele branży m.in. z Rosji, Litwy, Niemiec, Finlandii, Włoch, Holandii, Kazachstanu, Estonii i Słowenii. Na targach nie zabrakło też największych polskich firm i przedstawicieli agend rządowych, w tym PKP Cargo czy Służby Celnej.

Przerosły oczekiwania

– Jesteśmy pod wielkim wrażeniem organizacji targów Trans Poland 2013. Spotkaliśmy tu wszystkich uczestników rynku transportowego, przedstawiciele świata nauki i administracji. Oferta Portu Gdańsk budziła zainteresowanie, które przerosło nawet nasze oczekiwania. Bezcenna była

w dziesiątkę, mamy nadzieję że spotkamy się na kolejnych targach pod szyldem Trans Poland. Tak trzymać! – zadowolona z udziału w imprezie nie kryła prezes Portu Gdańskiego Dorota Raben.

Goście imprezy to głównie kadra zarządzająca, menedżerowie, właściciele firm transportowych, logistycznych oraz szefowie spółek Skarbu Państwa z branży trans-

Stoisko polskiego Ministerstwa Finansów cieszyło się dużym powodzeniem wśród odwiedzających. Byli oni zainteresowani najświeższymi informacjami dotyczącymi akcyzy na paliwo oraz procedur tranzytu z zastosowaniem tranzytu TIR.

wymiana myśli podczas towarzyszących targom konferencji branżowych, prowadzonych na najwyższym merytorycznym poziomie. Zdobyliśmy nowe kontakty, naszych potencjalnych przyszłych klientów, odświeżyliśmy też relacje ze starymi znajomymi. To wydarzenie okazało się strzałem

portu drogowego, kolejowego i morskiego. Nie zabrakło też przedstawicieli agend rządowych, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce oraz kilku placówek dyplomatycznych.

Zdaniem Doroty Kosowicz z PKP Cargo Logistics – *Trans Poland to udany debiut. Z uwagi na zlokalizowanie imprezy w Warszawie zależałoby nam na jej cykliczności i kolejnych udanych edycjach, które z roku na rok będą miały coraz większy zasięg. Jesteśmy otwarci na współpracę w kolejnych latach.*

Bardzo dużym zainteresowaniem cieszyło się stoisko departamentu Służby Celnej Ministerstwa Finansów. Przez trzy dni targów celnicy udzielali praktycznych informacji w kwestiach prawa celnego oraz przeprowadzili ciekawe panele dyskusyjne. – *Jesteśmy bardzo zadowoleni z frekwencji na seminarium i na sali wystawowej – tłumaczy Marcin Woźniczko z departamentu Służby Celnej Ministerstwa Finansów. – Ludzie przychodzą, żeby obejrzeć nasz mobilny skaner, czyli urządzenie do prześwietlania paczek i bagaży. Każdy może przyjść ze swoim bagażem i zobaczyć jak to wygląda w perspektywie RTG – dodaje.*

Intermodal to potencjał

Wystawa umożliwiła wszystkim odwiedzającym zapoznanie się z najnowszymi produktami oraz rozwiązaniami dostępnymi w branży. Tematyka targów w głównej mierze poświęcona była transportowi intermodalnemu, który ma duży potencjał wzrostu i szerokie perspektywy rozwoju w Polsce.

Na główny temat targów zwracała też uwagę Dorota Kosowicz – *Temat przewodni imprezy, czyli transport intermodalny, ma przed sobą przyszłość. Na targach wiele osób było zainteresowanych szczególnie tą gałęzią naszej działalności.*

Wśród wystawców Trans Poland 2013 były firmy działające w oparciu o zagadnienia transportu intermodalnego, firmy transportowe, spedycyjne (kolejowe, drogowe, morskie), producenci taboru transportowego, wytwórcy części i podzespołów w różnych sektorach transportu, producenci systemów transportu wewnętrznego i wyposażenia magazynów, producenci rozwiązań z zakresu ITS oraz systemów zarządzania transportem.

Goście z za wschodniej granicy

Od pierwszego dnia imprezy ruszył bogaty program merytoryczny, przygotowany na Trans Poland 2013. Przedstawiciele Ministerstwa Finansów i Służby Celnej omówili zmiany w procedurach oraz przepisach celnych w obrocie towarowym. Goście dowiedzieli się też na jakim etapie są zmiany w Programie E-CŁO oraz jakie ułatwienia przygotowali celnicy dla biz-



Łukasz Lenkiewicz, Ahola Transport, Finlandia

Bardzo dobrze oceniam, jak na pierwszą edycję. Przyjechało wielu odwiedzających i tym jesteśmy bardzo miło zaskoczeni. W Polsce uczestniczymy po raz pierwszy w targach, choć mamy doświadczenia w innych krajach. Cieszy, że byli ludzie z branży. Zainteresowanie naszym stoiskiem było spore i umówiliśmy się na kontynuowanie rozmów. Na razie otrzymaliśmy wstępne oferty współpracy. Podczas imprezy zebraliśmy kilkadziesiąt nowych kontaktów.

nesmenów w latach 2012-2013. Przez całe targi funkcjonariusze Służby Celnej doradzali gościom i wystawcom w kwestiach prawnych. Również stoisko polskiego Ministerstwa Finansów cieszyło się dużym powodzeniem odwiedzających. – *Byli oni zainteresowani najświeższymi informacjami dotyczącymi transportu, akcyzy na paliwo oraz procedur tranzytu z zastosowaniem tranzytu TIR. Były też pytania gości z za wschodniej granicy. Pytali m.in. procedury, postępowania i procedury celne. Jeśli*

odbędą się takie targi w przyszłym roku, to na pewno weźmiemy w nich udział – informuje Marcin Woźniczko z departamentu Służby Celnej Ministerstwa Finansów.

Dużym zainteresowaniem cieszyły się otwarte „Spotkania Transportowe”, które codziennie odbywały się na głównej sali targów. Ekspertki branży transportowej omawiali m.in. systemy obniżania kosztów w firmach transportowych, działalność na rynkach wschodnich oraz udzielali praktycznych rad dla zawierających umowy



Monika Stelmach, Trans.eu, Polska

Targi były świetnie zorganizowane. Spodziewaliśmy się trochę większej liczby wystawców, ale jesteśmy bardzo zadowoleni jeśli chodzi o gości. Wszyscy bardzo konkretni. Impreza nam pomogła jeśli chodzi o kwestie integracyjne z partnerami. Jestem zadowolona, bo większość ludzi, którzy odwiedzili nasze stoisko było z branży. To byli albo nasi klienci, albo osoby zainteresowane współpracą. Ludzie pytali o nowości, które chcemy wprowadzić na rynek. Cieszy, że na imprezie byli goście z Polski, jak i z krajów byłego ZSRR.



Ana Kacanovska, Transimeksa, Litwa

W skali dziesięciopunktowej dajemy mocną siódemkę. Było lepiej niż oczekiwaliśmy, choć trochę gorzej niż chcielibyśmy. Na imprezie nie było jeszcze dużej liczby wystawców, ale za to dopisali odwiedzający. Zyskaliśmy bardzo wiele nowych kontaktów, które mam nadzieję przełożą się na konkretne biznesy. Trochę szkoda, że nie było tutaj producentów, którzy oczekują nowych partnerów do transportu.



Małgorzata Smakosz, Drabpol, Polska

Jesteśmy zadowoleni z liczby odwiedzin gości i potencjalnych klientów. Zwłaszcza, że to nie byli ludzie z ulicy, a konkretne osoby z branży transportowej. Przychodząc na nasze stoisko wiedzieli, czego chcą. Podobała nam się organizacja imprezy, do której nie można mieć żadnych zarzutów.



Nasze wydawnictwo również miało stoisko wraz ze „strefą ekspertów” gdzie na uczestników targów czekali współpracujący z nami specjaliści z kancelarii prawnych. Wraz z nimi przygotowaliśmy specjalną, targową edycję Spotkań Transportowych.

przewozu. Nie zabrakło też kwestii związanych z ubezpieczeniami w transporcie i oceną ryzyka w branży.

Od Intermodalu do korytarza Bałtyk – Adriatyk

Głównym tematem targów był intermodal, któremu poświęcono drugi dzień imprezy. To o tyle istotny temat dla polskich przewoźników, że rok do roku udział transportu intermodalnego w Polsce rośnie. I tym zagadnieniom została poświęcona konferencja „Intermodal 2014: Szanse i bariery rozwoju transportu intermodalnego w Polsce – od kooperacji do kooperencji”. Sesję na temat intermodalu otworzyli przedstawiciele MTBiGM oraz Urzędu Transportu Kolejowego, którzy mówili o tym jak wygląda transport intermodalny w polityce transportowej Polski i Unii Europejskiej. Goście seminarium poznali też kierunki rozwoju oraz wsparcia transportu intermodalnego w polityce Polski.

Przedstawiciel Instytutu Logistyki i Magazynowania opowiedział o czynnikach wpływających na rozwój transportu intermodalnego, a dr Mirosław Antonowicz z Akademii Leona Koźmińskiego poruszył temat „Wartość dla klienta w przewozach intermodalnych jako produkcie systemowym”. Kolejne sesje dotyczyły roli struktur klastrowych we wspieraniu intermodalności i komodalności transportu oraz transportu intermodalnego w praktyce biznesowej.

Tego dnia „Spotkania Transportowe” były poświęcone zmianom prawnym w transporcie i logistyce. Prawnicy omawiali aspekty prawne związane z normami czasu jazdy i pracy kierowców wykonywania transportu drogowego. Wskazywali na przykładach jak przygotować firmę do kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. Podczas forum nie zabrakło też tematyki dotyczącej efektywnego zarządzania firmą oraz działań wspierających ekologię w transporcie.

Ostatni dzień targów zdominowały zagadnienia związane z korytarzem transportowym Bałtyk – Adriatyk. Eksperti omawiali perspektywy rozwoju tej drogi transportowej. Dyskusję otworzył prezes Stowarzyszenia Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk – Adriatyk, Ryszard Świlski. W konferencji wzięli udział m.in. przedstawiciele ministerstw: TBiGW i Rozwoju Regionalnego, Instytutu Morskiego oraz poszczególnych województw. Eksperti wskazywali na korzyści wynikające ze współpracy firm i samorządów w strukturze korytarza północ-południe. ◀

KK

Ewolucja z innowacją w tle

Branża farmaceutyczna powszechnie uważana jest za trudną i wymagającą. Obsługa leków to wyzwania wynikające m.in. z konieczności respektowania zapisów prawa farmaceutycznego czy standardów wskazywanych w ramach Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej.

Jakie zmiany widać na rynku farmaceutycznym w perspektywie kilku lat? Ważną i zauważalną tendencją jest stale rosnące zainteresowanie outsourcingiem, który uznawany jest za receptę na „trudne czasy” i sposób na wyższą elastyczność działania. To także sposób na zapewnienie wysokiej jakości dostaw za pośrednictwem wyspecjalizowanego podwykonawcy i skupienie się na podstawowej działalności. Swoją ofertę dla branży farmaceutycznej mają dziś operatorzy 3PL, budujący swoją ofertę m.in. w oparciu o dostęp do zasobów czy szerokie możliwości kreowania wartości dodanej. Farmacja to branża uchodząca za trudną i wymagającą – nie każdy operator chce „bawić się” w obsługę klientów z nią związanych, nie każdy ma także odpowiednie zaplecze – związane z kapitałem, infrastrukturą czy doświadczeniem (przydaje się tu know-how także z innych krajów).

Polska pełni na mapie operatorów logistycznych ważne miejsce – także w branży farmaceutycznej widoczna jest tendencja do tworzenia magazynów i centrów dystrybucji o charakterze regionalnym, ponadkrajowym (dla regionu Europy Środkowej czy Środkowo-Wschodniej). Outsourcing i tworzenie centrów to efekty globalizacji, ale także skupiania się na podstawowej

działalności i powierzania mniej istotnych dla firm produkcyjnych i handlowych funkcji firmom zewnętrznym.

Na całą branżę warto spojrzeć nieco szerzej, bo jest to obszar niezwykle szeroki, od leków i szczepionek, przez sprzęt medyczny czy aparaturę diagnostyczną, aż po wysoce specjalistyczne dostawy zindywidualizowanych przesyłek (typu organy do przeszczepu). To wszystko sprawia, że również usługodawcy logistyczni szukają nie tylko dużych klientów, ale i konkretnych nisz rynkowych, chcąc zapewnić wysoce specjalistyczne usługi na mniejszą (ilościowo) skalę.

Konsolidacja w dystrybucji

Jednym z ciekawszych obszarów na rynku farmaceutycznym pozostaje realizacja dystrybucji. Polski rynek farmaceutyczny konsekwentnie i od wielu lat się rozwija. W ostatnim czasie mocno się konsolidował, a ta konsolidacja to między innymi efekt tego wieloletniego rozwoju. Konsolidacja to także wynik walki o rynek i podnoszenia standardów. Ich utrzymanie wymaga dyscypliny i odpowiedniego zaplecza kapitałowego, co z kolei stopniowo doprowadziło do wyeliminowania mniejszych i słabszych podmiotów, mniej wydolnych organizacyjnie czy finansowo.

W branży farmaceutycznej, podobnie jak w wielu innych branżach, daje się coraz wyraźniej zaobserwować zjawisko eliminacji pośredników. Coraz częściej leki trafiają do apteki czy szpitala bezpośrednio od producentów, z pominięciem pośredników. Taka dywersyfikacja kanałów sprzedaży pod postacią dystrybucji bezpośredniej, to duże wyzwanie także dla firm oferujących usługi logistyczne. Model DTP (*direct to pharmacy*) prowadzi do sytuacji, gdy skracają się łańcuchy dostaw i przyspie-



Fot: Photostock

Rynek farmaceutyczny w ostatnim czasie mocno się konsolidował, a ta konsolidacja to między innymi efekt wieloletniego rozwoju oraz walki o rynek i podnoszenia standardów



Ewolucja tradycyjnego podejścia

Zbigniew Gawęda,
Business Development Manager, FIEGE

Na przestrzeni ostatnich lat mamy okazję zaobserwować ewolucję tradycyjnego podejścia do dystrybucji produktów leczniczych, polegającego na wykorzystywaniu do tych celów jednej z wielu hurtowni farmaceutycznych, mających w swojej ofercie usługi 3PL na rzecz renomowanych operatorów logistycznych. Producent, wybierając FIEGE, wy-

biera wysoką jakość świadczonych usług, doświadczenie, systemy i rozwiązania wypracowane na wielu rynkach. Efektywność kosztowa, elastyczność działania i kompleksowość obsługi, obok wspomnianych wcześniej atutów, powodują że klienci są bardzo zadowoleni ze współpracy z nami. Jesteśmy przekonani, że także nasz nowy klient, firma Pfizer, którego dystrybucję produktów rozpoczynamy już w styczniu, szybko do nich dołączy.

Rosnąca konkurencja na rynku farmaceutycznym i przenoszenie perspektywy lokalnej na poziom konkurencyjności globalnych łańcuchów dostaw producentów, spowoduje że to właśnie międzynarodowi operatorzy logistyczni staną się jednym z kluczowych zasobów decydujących o ich przewadze rynkowej. Spełnianie rosnących potrzeb klienta, m.in. poprzez świadczenie nowych Value Added Services (VAS), elastyczność i odwaga w tworzeniu innowacyjnych modeli biznesowych będą czynnikami decydującymi o ich sukcesie.

sza cały proces obiegu leków. To określone korzyści, z drugiej strony jednak dystrybucja bezpośrednia wymaga odpowiedniego zaplecza, choćby w postaci systemów IT, do czego często przydaje się właśnie zaplecze w postaci operatora logistycznego. Specjaliści od leków skupiają się wówczas na lekach, a logistycy – jako specjaliści od przepływów – na przepływach.

Zmienia się także rynek aptek. Zaostrza się walka o klienta, a wzrost poziomu konkurencji wymusza na sprzedawcach leków określone działania. Konsekwentnie rośnie rola tzw. aptek sieciowych – to właśnie zakupy grupowe i tworzenie sieci mają być receptą na walkę z konkurencją. Rośnie poziom informacji, którymi dysponują klienci. Coraz częściej porównują oni oferty kilku aptek, sprawdzają ceny. Dzięki narzędziom komunikacji klient ma dziś większy dostęp do informacji zarówno o samym produkcie, jak i jego dostępności.



Wartość całego rynku farmaceutycznego za rok 2013 powinna wynieść ok. 27,7 mld zł, czyli o 3-5% więcej niż rok wcześniej

Automatyzacja to przyszłość

Automatyzacja rozumiana jest tu dwojako – z jednej strony jako szansa na ułatwienie pracy człowiekowi, a z drugiej – jako sposób na podnoszenie jakości realizacji zadań – zwłaszcza tych o powtarzalnym charakterze. Branża farmaceutyczna wykazuje duże zainteresowanie automatyką i nie bez powodu. To bezpośredni efekt specyfiki realizowanych procesów.

W branży farmaceutycznej ważną i zauważalną tendencją jest stale rosnące zainteresowanie outsourcingiem, który uznawany jest za receptę na „trudne czasy” i sposób na wyższą elastyczność działania.

Prawdopodobieństwo popełnienia błędu przez system zwykle jest minimalnie, w przeciwieństwie do zawodnego czynnika ludzkiego. Wysoka kapitałochłonność całego procesu produkcji i dystrybucji leków sprawia, że nakłady na automatyzację procesów logistycznych są w nim relatywnie niewielką pozycją w budżecie. Innowacyjność branży sprzyja innowacyjności w logistyce.

Automatyzacja logistyki to nie tylko magazyny w pełni zautomatyzowane. To także powszechność na przykład systemów automatycznej identyfikacji, stanowiących dziś standard na wszystkich kolejnych etapach realizacji procesu logistycznego (łącznie z zarządzaniem zapasami na poziomie

pojedynczej apteki). Systemy automatycznej identyfikacji nie tylko usprawniły obieg produktów i towarów, ale sprawiły także iż dużo łatwiej zarządzać stanami magazynowymi. Dodatkową korzyścią informatyzacji jest eliminacja papierowego obiegu dokumentów. Automatyka to także liczne systemy kontroli i monitoringu, chociażby w zakresie kontroli temperatur w transporcie i magazynowaniu, na wszystkich kolejnych etapach realizacji dostawy.

Dla bezpieczeństwa

Operatorzy logistyczni z zainteresowaniem przyglądają się wszelkim nowinkom technicznym podnoszącym jakość realizacji usług, a branża farmaceutyczna jest tym miejscem, gdzie często wdrażane są one w życie. To miejsce dla innowacji technicznych, ale także organizacyjnych. Automatyzacja to także możliwość dostępu do dokumentacji dostaw i przeglądania ich online w dowolnym momencie, a w efekcie sprawnego nadzoru nad realizowanymi zadaniami i procesami. To także urządzenia służące kontroli, a wśród innowacji są m.in. nowe urządzenia do nadzoru nad prawidłowością działań. Przykładem mogą być prowadzone przez firmę Kuehne + Nagel wdrożenia bezprzewodowych czujników mierzących temperaturę w całym łańcuchu dostaw (z założeniami – na wszystkich jego etapach).

Dlaczego tak wiele uwagi poświęca się logistyce branży farmaceutycznej? Przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa.

Jest ono rozumiane wieloaspektowo – jako odpowiednie wymagania w zakresie transportu czy składowania, związane zarówno z ograniczeniami prawnymi jak i wymaganiami producentów. Wymagania te dotyczą temperatury i wilgotności, odpowiedniego poziomu czystości czy zabezpieczenia ładunków przed czynnikami otoczenia i dostępnością osób niepowołanych. To także liczne wymagania o charakterze technicznym – dla urządzeń czy systemów bezpieczeństwa.

Wysokie standardy obsługi ładunków wynikają także z aspektów finansowych – wysokiej wartości ładunków. Dużo uwagi poświęca się logistyce zwrotów – traktując ją jako tak samo ważną jak realizacja do-

staw, a czasem nawet i ważniejszą. Bezpieczeństwo klienta końcowego zależy od wielu czynników, w tym także bezpieczeństwa na etapie realizacji kompletacji czy wysyłki.

Kluczowe zmiany

Jedną z kluczowych zmian dotyczących obsługi branży farmaceutycznej, jakie pojawiły się w ubiegłym roku, była informacja o obowiązujących w Unii Europejskiej nowych wytycznych w sprawie Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej, dotyczącej produktów leczniczych do stosowania u ludzi. Fakt ten będzie miał ogromne znaczenie dla wszystkich podmiotów prowadzących obrót produktami leczniczymi, w tym operatorów logistycznych, ponieważ w ślad za tymi zmianami nastąpi zaostrzenie przepisów w polskim prawie w 2014 r. Zmiany te wymuszają wdrożenia systemu zapewnienia jakości, walidacji zarówno systemów komputerowych, jak i procesów mapowania pomieszczeń, co niewątpliwie wiąże się ze znacznymi nakładami finansowymi jakie operatorzy logistyczni będą musieli zabezpieczyć na ten cel.



Fot. Intermec

Coraz częściej leki trafiają do apteki czy szpitala bezpośrednio od producentów, z pominięciem pośredników. Taka dywersyfikacja kanałów sprzedaży pod postacią dystrybucji bezpośredniej, to duże wyzwanie także dla firm oferujących usługi logistyczne.

– Zapowiedzi nadchodzących zmian było bardzo wiele audytów jakościowych przeprowadzonych przez naszych klientów w ubiegłym roku, a po wprowadzeniu przepisów na polski rynek spodziewamy się licznych kontroli ze strony Głównej Inspekcji Farmaceutycznej. W ubiegłym roku zaobserwowaliśmy również zwiększony nacisk

naszych klientów na ochronę środowiska i BHP. Zweryfikowaliśmy pod tym kątem wiele procedur, by dostosować je do rosnących potrzeb naszych klientów – mówi Katarzyna Dąbrowska, kierownik Składu Konsygnacyjnego Damco Poland Sp. z o.o. – Niewątpliwym sukcesem Damco Poland w 2013 r. było uzyskanie zezwolenia

LOGISTYKA FARMACEUTYCZNA

pharmalink

Pharmalink Sp. zo.o. to wyspecjalizowany operator logistyczny świadczący wysokiej jakości usługi w zakresie zarządzania, obsługi magazynowej oraz dystrybucji leków/wyrobów medycznych dla branży farmaceutycznej.



Oferujemy:

- transport przesyłek drobnicowych w zimnym łańcuchu dostaw od 2°C do 8°C,
- transport przesyłek drobnicowych w temperaturze od 15°C do 25°C,
- transporty całopojazdowe na terenie kraju i za granicą,
- stały monitoring temperatury,
- wydruki temperatur z możliwością wypożyczenia rejestratora temperatury,
- składowanie towarów w składach konsygnacyjnych z pełną obsługą magazynową,
- kontrolę obiegu dokumentów i opakowań,
- ubezpieczenie.

Zapraszamy do współpracy!

Pharmalink Sp. z o.o.
91-342 Łódź ul. Zbąszyńska 3, e-mail: logistyka@pharmalink.pl





Outsourcing kluczem do ograniczenia kosztów

Paweł Janicki, dyrektor rozwoju sektora health-care w FM Logistic

Rok 2013 był kolejnym ciekawym rokiem, kiedy to mogliśmy już z większym spokojem obserwować skutki działania ustawy refundacyjnej, wprowadzonej w życie w styczniu 2012. Z tego też punktu widzenia, firmy farmaceutyczne starały się umocnić przede wszystkim swoją pozycję na rynku, a także utrzymać wartość sprzedaży. Jednym nowe prawo pozwoliło wprowadzić swoje produkty na listy refundacyjne, inne straciły dotychczasową pozycję w strategicznych segmentach rynku. Można powiedzieć, że część firm utrzymała swoją dotychczasową pozycję w odniesieniu do wartości sprzedaży, ale kosztem wzrostu wolumenów, przy czym ceny jednostkowe produktów wraz z marżą były redukowane.

Kolejnym aspektem jest koncentracja na własnej podstawowej działalności, a więc skupienie się na wyprodukowaniu dobrego produktu i jego sprzedaży. Stabilizacja oraz zachowanie równowagi wzrostu było również czynnikiem, na którym koncentrowali się producenci, którzy chcąc zredukować skutki ustawy refundacyjnej bardzo mocno promowali te produkty, co do których nie było ograniczeń reklamowych, a więc głównie leki OTC, suplementy diety, dermo kosmetyki. Te ostatnie dla wielu z nich okazały się dźwignią wzrostu, niejednokrotnie dwucyfrowego.

Liczba projektów jakie FM Logistic wykonało dla sektora farmaceutycznego w 2013 r., była zdecydowanie największa ze wszystkich sektorów w jakich działamy. Zaobserwowaliśmy również, że firmy farmaceutyczne są dużo bardziej skłonne do powierzenia logistyki i dystrybucji operatorowi, aniżeli do prowadzenia jej we własnym zakresie, czy też zlecenia tego obszaru hurtowniom farmaceutycznym. Uważamy, że outsourcing stał się kluczem do ograniczenia kosztów dystrybucji, a co za tym idzie, do uzyskania przewagi konkurencyjnej.

Kolejnym trendem jaki można było obserwować w minionym roku, była dalsza konsolidacja centrów dystrybucyjnych firm farmaceutycznych na poziomie całej Europy, skąd dokonywana jest obsługa obejmująca wiele krajów.

Przewidujemy, że rok 2014 będzie kontynuacją tendencji outsourcingu usług dla branży farmaceutycznej. Polska, jako jeden z największych rynków w Europie Centralnej, jest już i nadal będzie postrzegana, jako doskonałe miejsce do lokowania magazynów i regionalnych centrów dystrybucyjnych.

Z punktu widzenia prawa farmaceutycznego, 2014 r. powinien przynieść aktualizację Ustawy Prawo Farmaceutyczne oraz wprowadzenie nowych wytycznych do Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Nowe prawo będzie miało niewątpliwie wpływ na uczestników całego sektora: producentów, hurtownie, apteki i operatorów logistycznych. Z całą pewnością podwyższy standardy obsługi branży z punktu widzenia jakościowego i operacyjnego. Nowością, jaką będzie można zaobserwować, jest konieczność dostosowania się producentów API (Active Pharmaceutical Ingredients) do wymogów dobrej praktyki dystrybucyjnej i wprowadzenie tzw. „pośrednika” w obrocie produktami leczniczymi.

Głównego Lekarza Weterynarii na prowadzenie składu konsygnacyjnego produktów leczniczych weterynaryjnych. Możemy się pochwalić, że jesteśmy jednym z nielicznych operatorów logistycznych świadczących taką usługę dla naszych klientów. Liczymy na to, że w przyszłości ta działalność może wpłynąć na rozwój wytwórni farmaceutycznej, działającej w centrum logistycznym Damco w Mszczonowie – dodaje.

Konsekwentny rozwój

Polski rynek farmaceutyczny konsekwentnie się rozwija – wynika z danych zebranych przez PharmExpert. Najnowszą prognoza (z połowy grudnia 2013 r.) zakłada, że wartość całego rynku za rok 2013 powinna wynieść ok. 27,7 mld zł, czyli o 3-5% więcej niż rok wcześniej. Wartość refundacji leków wyniesie 7,1 mld zł, o 2-4% więcej niż w 2012 r. Rynek farmaceutyczny się zmienia, zarówno pod względem ilościowym jak i wartościowym. Wynika to także z preferencji klientów i zapotrzebowania rynku na określone

typy wyrobów. Wyraźną tendencją jest na przykład wzrost ilości sprzedawanych tzw. dermokosmetyków (głównie produktów do pielęgnacji ciała i twarzy) – dostępnych

w życie ustawy refundacyjnej, która była główną przyczyną spadku wartości sprzedaży w segmencie leków refundowanych w 2012 r. aż o 23%. W 2013 r. dynamika

Systemy automatycznej identyfikacji nie tylko usprawniły obieg produktów i towarów, ale sprawiły także iż dużo łatwiej zarządzać stanami magazynowymi. Dodatkową korzyścią informatyzacji jest eliminacja papierowego obiegu dokumentów.

dziś w każdej niemal aptece. Jak tłumaczy eksperci PharmExpert, tylko w 2012 r. w aptekach sprzedało się ponad 52 mln opakowań dermokosmetyków za 1,1 mld zł, a na rok 2013 r. przewiduje się wzrost o 3 mln opakowań i wartości do poziomu prawie 1,2 mld zł.

– W 2012 r. rynek apteczny w Polsce po raz pierwszy od wielu lat odnotował ujemną dynamikę zmian i spadł o 6% rok do roku. Miało to głównie związek z wejściem

ryнку będzie dodatnia – wynika z badań firmy doradczej PMR, opublikowanych w ramach opracowania „Rynek farmaceutyczny i ochrony zdrowia w Polsce 2013. Prognozy rozwoju na lata 2013-2015”. Eksperci PMR prognozują dynamikę wzrostu na ok. 4%, szacując także, że w 2015 r. rynek ten ma szansę przekroczyć wartość 30 mld zł i dalej będzie się stabilizował. Wyniki za rok 2012 to efekt „zaburzeń” w poziomach sprzedaży związanych

ze zmianami prawnymi – wzrost poziomu sprzedaży pod koniec 2011 r. spowodował mniejszą sprzedaż na początku 2012 r.

Rynek lubi stabilizację

Zmiany na rynku nie przeszkadzają rozwijać się operatorom logistycznym, a wśród ubiegłorocznych kontraktów jest m.in. ten, pozyskany przez firmę FIEGE. Do grona klientów niemieckiego operatora dołączyła wiodąca firma biofarmaceutyczna Pfizer. – *Powszechnie wiadomym jest, że obsługa logistyczna firm farmaceutycznych to konieczność sprostania niezwykle wysokim wymaganiom i oczekiwaniom. Dołączenie do naszego grona wiodącej firmy farmaceutycznej Pfizer jest potwierdzeniem wysokiej jakości naszych usług oraz zaufania jakim obdarzają nas klienci tej niezwykle wymagającej branży. Warto dodać, że Pfizer jest firmą oczekującą niezwykle wysokich standardów i zawieszającą poprzeczkę bardzo wysoko już na etapie selekcji potencjalnego partnera. Kontrahenci są wszechstronnie audytowani jeszcze przed złożeniem oferty. Fakt wyboru naszej firmy jako operatora, który będzie świadczył usługi logistyczne dla Pfizer, jest zatem dla nas powodem do dumy i bodźcem do dalszego rozwoju naszych rozwiązań dla tego sektora* – komentuje Piotr Kohmann, dyrektor generalny FIEGE Sp. z o.o. Pfizer Inc. jest firmą działającą w obszarze farmacji od wielu lat. To największa na świecie prywatna organizacja zajmująca się badaniami biomedycznymi, odkrywaniem i opracowywaniem nowych leków czy szczepionek. Na badania naukowe przeznaczają rocznie blisko 8 mld dolarów. W Polsce obecna jest od lat 50., działając m.in. w obszarach kardiologii, neurologii, psychiatrii,



Produkt dedykowany

Tobias Jerschke, prezes Kuehne + Nagel w Polsce

Kuehne + Nagel oferuje produkt dedykowany dla środków farmaceutycznych o specyficznych wymogach transportowych. KN Pharma Chain to rozwiązanie, które zapewnia w głównej mierze transport „od drzwi do drzwi” w temperaturze kontrolowanej, z całodobowym monitoringiem temperatury i wilgotności dla przewożonych towarów oraz z zachowaniem zasad Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (GDP).

W przypadku niewłaściwych warunków podczas transportu, skuteczność farmaceutyków może być zagrożona lub zostaną pozbawione całkowicie właściwości, czego konsekwencje byłyby poważne i niezwykle kosztowne, szczególnie w przypadku wysokiej wartości leków i produktów farmaceutycznych. Dlatego też istotnym elementem jest znalezienie partnera logistycznego, który rozumie charakter transportu produktów wrażliwych oraz zna ściśle przepisy prawne dotyczące tego segmentu. Przesyłki w kontrolowanej temperaturze są monitorowane przez dedykowane zespoły specjalistów KN PharmaChain, działające 24 godziny na dobę i 7 dni w tygodniu, z dwóch miejsc w Europie i obu Ameryk. Elektroniczny system ostrzegania zapewnia, że każde zakłócenie w łańcuchu dostaw jest zgłaszane bezpośrednio do pracowników, którzy aktywnie śledzą i informują o ewentualnych zagrożeniach. Dodatkowym udogodnieniem jest rozwiązanie zapewniające widoczność temperatury dzięki zastosowaniu bezprzewodowych czujników, które zapisują i transmitują pomiar temperatury podczas całego łańcucha transportowego.

Kuehne + Nagel jest pierwszym dostawcą usług logistycznych, który oferuje usługi za pomocą aktywnych bezprzewodowych czujników warunków transportowych, których wartości klienci mogą na bieżąco śledzić w systemie KN Login do monitorowania przesyłek oraz posiada usługi o wartości dodanej, m.in. dostępne na całym świecie rozwiązania w zakresie opakowań do transportu farmaceutyków.

diabetologii, reumatologii, okulistyce, endokrynologii, seksuologii, urologii, onkologii czy chorób zakaźnych.

Rynek farmaceutyczny to rynek o charakterze strategicznym – niepewność i zmiany prawne mogą tu prowadzić m.in. do gwałtownego zaburzenia popytu i niepotrzebnego chaosu. Sprawna logistyka wymaga z kolei stabilnego otoczenia. Stabilizacja sprzyja także innowacjom

– pozwalając szybciej i sprawniej je wdrażać. Rosnący poziom konkurencji na rynku leków także nie pozostaje bez wpływu na logistykę. Choć wymagania jakościowe są tu niezwykle wysokie, stopniowo rośnie rola kosztów, a obok jakości realizacji procesów coraz częściej wskazywana jest także optymalizacja nakładów na transport czy magazynowanie. ◀

Marcin Jurczak

Globalny zasięg. Lokalna wiedza i profesjonalizm.

Fracht morski i lotniczy w FedEx Trade Networks dają możliwość obsługi i potencjalne korzyści w ponad 220 destynacjach na całym świecie.

Rozwiń z nami swój handel i biznes.
Wejdź na stronę: ftn.fedex.com/pl

FedEx. Rozwiązania, które mają znaczenie.

FedEx
Trade Networks

FORWARD
FREIGHT

Stawiamy na farmację

We wrześniu nowym prezesem DSV Solutions został Maciej Walenda, który przez ostatnie sześć lat zajmował stanowisko dyrektora logistyki kontraktowej Regionu Centralnego, pełniąc funkcje u innego operatora logistycznego. Jedną z pierwszych decyzji na nowym stanowisku było rozszerzenie składu konsygnacyjnego. Dotychczasową powierzchnię powiększono przeszło trzykrotnie, co pozwala DSV Solutions stać się jednym z czołowych dostawców usług logistycznych dla firm z branży farmaceutycznej. Czy będzie ona głównym obszarem działalności firmy? – o to m.in. pytamy Macieja Walendę.



Maciej Walenda,
prezes DSV Solutions

Prezesem DSV Solutions został Pan we wrześniu, mając dziesięcioletnie doświadczenie u innego operatora logistycznego. Co Pana najbardziej zaskoczyło po zmianie miejsca pracy?

DSV Solutions, poza obsługą szerokiego spektrum produktów, znaczną część swojej działalności koncentruje na branży farmaceutycznej. Sprawna obsługa tego grona wymagających klientów jest możliwa jedynie pod warunkiem, że z jednej strony doskonale orientujemy się w uwarunkowaniach prawnych związanych z tą branżą, a z drugiej jesteśmy w stanie odpowiedzieć na ich potrzeby i wymagania. Obsługa branży farmaceutycznej nakłada również na operatora szereg reguł niezbędnych do realizacji tego procesu.

DSV jest natomiast firmą globalną i posiada doświadczenie w obszarze farmaceutycznym w wielu krajach Europy. Skala operacji również jest globalna, natomiast dywizja, którą mam przyjemność zarządzać, na rynku polskim znajduje się w fazie dynamicznego rozwoju, szczegól-

procedur, jest restrykcyjny system kontroli czystości w magazynie. Sprostanie jego warunkom wymaga np. wprowadzenia dodatkowych ekip sprzątających.

Kluczowa jest również specyfika zatrudnionego personelu, który musi posiadać specjalne kwalifikacje. Dotyczy to

Sprawna obsługa klientów z branży farmaceutycznej jest możliwa pod warunkiem, że z jednej strony doskonale orientujemy się w uwarunkowaniach prawnych związanych z tą branżą, a z drugiej jesteśmy w stanie odpowiedzieć na ich potrzeby i wymagania.

nie w zakresie farmacji. Ogromnie pozytywnym doświadczeniem był dla mnie fakt, że w DSV Solutions pracownicy są bardzo świadomi wymagań dotyczących tego rynku i jednocześnie doskonale przygotowani do spełnienia bardzo wysokich standardów, które są niezbędne przy obsłudze leków. To był pierwszy element, który pozytywnie mnie zaskoczył.

Czym wyróżnia się branża farmaceutyczna?

Branża farmaceutyczna jest wyjątkowa, szczególnie pod względem wymagań, stawianych operatorom logistycznym. Poziom obsługi sukcesywnie rośnie na naszym rynku, co jest odpowiedzią na rosnące wymagania klientów. Musimy jednak pamiętać, że w branży farmaceutycznej dochodzi do tego jeszcze cały szereg dodatkowych procedur, które należy spełnić i elementów związanych ze standardami jakości. Przykładowo, jest to nie tylko konieczność utrzymania stałej temperatury, ale także konieczność montażu systemów alarmowych, które informują o ryzyku zbliżania się do granicznych poziomów temperaturowych, czy montażu ścian o określonej zmywalności. Kolejnym elementem, który wymaga dodatkowych

w szczególności farmaceutów, którzy muszą kontrolować proces obsługi z punktu widzenia wymogów prawnych.

Rozbudowana jest także część formalna, związana z pozwoleniami. Wiąże się one bowiem z dużą liczbą procedur, mają złożoną formę i wymagają doskonałej znajomości przepisów. To z kolei oznacza konieczność skrupulatnego wywiązywania się z wymogów, jakie nakłada na nas prawo farmaceutyczne.

Z tego co wiem, wszystko jest bardzo szczegółowo weryfikowane...

Do tego stopnia, że kiedy otwieraliśmy magazyn wytwórcy, to wymagania dotyczące wysokości siatek wygradzających obszar były wielokrotnie weryfikowane.

Trzeba też pamiętać o tym, że przepisy to tylko jedna strona wymagań. Jako operator bierzemy na siebie odpowiedzialność za każdy produkt, jednak konsekwencje są szczególnie istotne w przypadku produktów leczniczych. Dlatego często podkreślam w rozmowach z pracownikami, że lek, który mamy w magazynie, może również dobrze znaleźć się przy ich łóżku. Niezachowanie wszystkich niezbędnych standardów może wpłynąć nie tylko na zdrowie innych ludzi, ale także bezpośrednio na nasze. Jesteśmy

ekspertami od logistyki, natomiast to klienci, na podstawie badań, nakładają na nas określone wymagania, które musimy spełnić. Jeśli ze strukturą leku coś się stanie ze względu na niedochowanie procedur, to konsekwencje tego faktu mogą być bardzo poważne. Nie zapominajmy też, że tego typu uchybień w większości przypadków nie można wychwycić gołym okiem. Właśnie dlatego zachowanie wszelkich wymogów producentów oraz najwyższego poziomu standardów jest kluczowym elementem obsługi branży farmaceutycznej.

Jak dużym „kawałkiem tortu” dla DSV Solutions jest obsługa branży farmaceutycznej?

Po rozbudowie składu konsygnacyjnego w Kampinosie z końcem 2013 r., połowa naszej działalności obejmuje obecnie obsługę branży farmaceutycznej. Jeszcze w 2011 r. udział ten był dużo mniejszy, przez wiele lat dysponowaliśmy 9 tys. m² hurtowni farmaceutycznej. W 2012 r. powiększyliśmy ten obszar o dodatkowe 2 tys. m², a w 2013 r. podjąłem decyzję, zresztą pierwszą po rozpoczęciu pracy w tej firmie, o poszerzeniu składu o dodatkowe 4,5 tys. m². Jeśli dołożymy do tego dwie hurtownie farmaceutyczne po 200 m² każda, to w efekcie powierzchnia, na której będziemy składować produkty farmaceutyczne, wyniesie ponad 16 tys. m². Tym samym DSV Solutions stanie się jednym z czołowych dostawców usług logistycznych dla firm z branży farmaceutycznej.

Czy klientami hurtowni są producenci czy hurtownicy?

Aktualnie klientami są wyłącznie producenci i to oni uruchamiają hurtownie dla swoich klientów w naszych magazynach. Mamy dwa modele oferty – pierwszym jest hurtownia farmaceutyczna, a drugim – farmaceutyczny skład konsygnacyjny. W zależności od preferencji klientów i modelu, który chcą wprowadzić, mogą wybrać ten model, który im najbardziej odpowiada.

Producenci farmaceutyków coraz chętniej korzystają z usług operatorów logistycznych. Dlaczego?

Przede wszystkim dlatego, że każdy stara się koncentrować na tym, w czym jest najlepszy, a firma logistyczna ma ogromny zakres umiejętności w obsłudze towarów. Pracuje nad poprawnością kompletacji oraz wysokimi standardami, a producent nie musi martwić się o takie kwestie, jak zapewnienie powierzchni magazynowej, czy dystrybucja. W tym czasie może skupić się na swojej kluczowej działalności, czyli sprzedaży produktów. W ostatnich latach zaufanie do operatorów logistycznych znacząco wzrosło, a to ze względu na umiejętność sprostania rozbudowanym wymaganiom, nakładanym na obsługę wszelkiego rodzaju produktów, szczególnie z obszaru farmacji. Ta zmiana idzie w parze z poprawą jakości serwisu oraz utrzymywaniem wysokich standardów.

Dodatkowo, jest to również korzystne rozwiązanie z finansowego punktu widzenia. Producenci w farmaceutycznych składach konsygnacyjnych rozliczani są za określoną jednostkę składowanego towaru i w ramach ustalonych limitów mogą dowolnie poruszać się pomiędzy ustalonym poziomem minimalnym a maksymalnym wynajętej powierzchni. Tym samym nie ponoszą stałego kosztu magazynu, który muszą utrzymywać.

I pewnie tutaj występują peaki, zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym, kiedy rośnie zachorowalność na infekcje górnych dróg oddechowych....

Największy szczyt faktycznie występuje jesienią i zimą. Równocześnie jednak większość obsługiwanych przez nas produktów

LogiMAT 2014

12. Międzynarodowe Targi dystrybucji, transportu materiałów i przepływu informacji

25–27 lutego 2014

Neue Messe Stuttgart, Niemcy

**Inteligentne
łączenie w sieci**

**zarządzanie
kompleksowością**



**Zamów informacje
dla wystawców!**



W DSV Solutions pracownicy są bardzo świadomi wymagań dotyczących tego rynku i jednocześnie doskonale przygotowani do spełnienia bardzo wysokich standardów, które są niezbędne przy obsłudze leków

jest niezwiązana z przeziębieniami, a co za tym idzie, ich sprzedaż w ciągu roku rozkłada się dość równomiernie i nie jest przedmiotem skokowych wzrostów. Gama tych produktów jest na tyle szeroka, że w skali całego składu nie musimy martwić się o sezonowe wzrosty i spadki, chociaż bardzo elastycznie musimy reagować na akcje promocyjne, których w ciągu roku pojawia się bardzo wiele.

DSV Solutions nie tylko jednak zajmuje się obsługą branży farmaceutycznej...

DSV Solutions jest dywizją DSV odpowiedzialną za usługi magazynowania i za wszystko to, co związane jest z operacjami wewnątrz magazynu. Jest to, poza usługami handlingowymi, cały zakres

usług wewnątrzmagazynowych, dotyczących wszystkich produktów znajdujących się na półkach i pochodzących od wielu klientów. Szeroko rozumiany copacking, czyli przepakowywanie i tworzenie zestawów promocyjnych, to również bardzo istotna część naszej działalności.

Globalnie DSV Solutions posiada 2,5 mln m² magazynów, które przeznaczone są pod różne projekty logistyczne. Jednym z kluczowych obszarów działalności poza Polską jest np. branża motoryzacyjna, w której obsługiwane są takie marki jak Volvo czy Audi. Na terenie Polski, poza branżą farmaceutyczną, współpracujemy z branżą spożywczą i przemysłową. Firmy z tych sektorów magazynują u nas towary, a my świadczymy na ich rzecz usługi typowo handlingowe oraz szeroki zakres usług dodatkowych.

Czy dostarczaniem tych produktów zajmuje się inna dywizja DSV, np. DSV Road?

Oczywiście. Jedną z kluczowych zasad w Grupie DSV jest rozwój współpracy pomiędzy dywizjami. W ten sposób cały łańcuch dostaw może przebiegać całkowicie przez DSV – towary do naszych magazynów dostarcza DSV Road, a my zajmujemy się wszystkim tym, co dzieje się wewnątrz magazynu – przepakowujemy, tworzymy zestawy promocyjne i realizujemy całą obsługę. Następnie dywizja Road odbiera towar i np. wiezie do portu, gdzie spółka DSV Air & Sea realizuje dostawę kontenerową, jeżeli są takie potrzeby. Jak sama nazwa wskazuje, dywizja Air & Sea zajmuje się także obsługą frachtu lotniczego.

Czy widać różnice w sposobie działania pomiędzy Pana poprzednim pracodawcą a obecnym?

DSV jest firmą globalną, która aktualnie zatrudnia ponad 22 tys. pracowników, a pomimo tego jej struktura jest bardzo płaska. Jest to niezwykle istotne, szczególnie na etapie kluczowych procesów decyzyjnych, w procesach zmian, czy też przy uruchamianiu nowych rozwiązań. Oznacza to, że bardzo łatwo jest o nowym pomysle rozmawiać i go realizować wspólnie z odpowiednikami w innych krajach, czy też dyskutując z Radą Nadzorczą o własnej wizji biznesu w przyszłości. Do takiego modelu pracy jestem przyzwyczajony, z radością więc przyjmuję fakt, że w DSV nie ma kilkunastu szczebli decyzyjnych, gdzie zanim pomysł zostaje przepracowany, przestaje

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



www.tsl-biznes.pl/gratis



Powierzchnia, na której w 2014 r. będziemy składować produkty farmaceutyczne, wyniesie ponad 16 tys. m². Tym samym DSV Solutions stanie się jednym z czołowych dostawców usług logistycznych dla firm z branży farmaceutycznej.

być istotny. Duńczycy koncentrują się na działaniu bezpośrednim – spotkajmy się, porozmawiajmy i podejmijmy decyzję.

Według tego schematu minęły moje pierwsze tygodnie w firmie. Zaproponowane przez mnie pomysły zostały przyjęte przez centralę w Danii, wspólnie ustaliliśmy plan działania, a w zakresie jego realizacji otrzymałem pełną swobodę.

Taką samą dewizą kieruję się w odniesieniu do moich pracowników. Każdy, nawet najbardziej abstrakcyjny pomysł, który może

W ostatnich latach zaufanie do operatorów logistycznych znacząco wzrosło, a to ze względu na umiejętność sprostania rozbudowanym wymaganiom, nakładanym na obsługę wszelkiego rodzaju produktów, szczególnie z obszaru farmacji.

sprzyjać rozwojowi naszego biznesu, jest mile widziany. Drzwi do mojego pokoju są zawsze otwarte i chętnie dyskutuję o nowych rozwiązaniach, a mój zespół jest zawsze partnerem do rozmowy. Jako różnicę, wskazałbym właśnie fakt, że mam możliwość kierowania całą organizacją według własnego pomysłu. Bardzo cieszę się, że zaplanowane w ten sposób zmiany już są widoczne, pomimo tego, że jestem w DSV dopiero cztery miesiące.

Czyli stawia Pan na farmację?

Strategia dla DSV Solutions w Polsce, którą zaplanowałem na kolejne lata, zawiera wiele elementów, jednym z nich jest oczywiście rozwój farmacji. Właśnie z tego względu poczyniliśmy inwestycję w nową powierzchnię, dedykowaną dla tej branży. Była to inwestycja niezbędna dla naszego rozwoju w tym kierunku. Tym samym wybieramy dalsze umacnianie się w sektorze, w którym nasi klienci darzą nas szczególnym zaufaniem ze względu na jakość naszego serwisu. Dlatego też dodatkowo zwiększamy siły sprzedażowe i aktywnie promujemy w Polsce markę DSV Solutions. Obecnie dywizja Solutions nie jest jeszcze dobrze rozpoznawalna na polskim rynku, choć w Europie osiągnęła już znaczącą pozycję. Mamy zamiar to zmienić w nadchodzących miesiącach.

Dziękuję za rozmowę. ◀

Elżbieta Haber

Zarządzanie flotą pojazdów w Państwa Firmie!

Efektywne zarządzanie flotą samochodową jest kluczem do

- Konkurencyjności,
- Zadowolenia klientów
- Redukcji kosztów operacyjnych

- ✓ CarCube : komputer pokładowy - przetwarzanie zleceń, nawigacja oraz asystent stylu jazdy
- ✓ FleetXps na Androida : zlecenia dla podwykonawców i flot serwisowych z zastosowaniem podpisu cyfrowego
- ✓ FleetCockpit : podgląd przyjazny dla dyspozytora



Napisz do nas na adres

sales_trimblet1_pl@trimble.com

i zamów bezpłatną prezentację CarCube, FleetXps na Androida i FleetCockpit.

www.trimblet1.com

Zdrowa logistyka

Logistyka własna, czy outsourcing? W jakich obszarach można spodziewać się największych problemów i jak ich unikać?

Jakie rozwiązania logistyczne najlepiej sprawdzają się w branży farmaceutycznej i jak wpływają one na konkurencyjność całej firmy? Odpowiada Grzegorz Lizińczyk, dyrektor Departamentu Centralnego Logistyki NEUCA.

Ze względu na wysokie wymagania związane z prawem farmaceutycznym, które nakłada obowiązek prowadzenia szeregu dokumentacji związanej z obrotem produktem leczniczym, część firm farmaceutycznych preferuje logistykę własną, inne zlecają na zewnątrz wyłącznie pojedyncze zadania z tego zakresu (np. transport). Jak to wygląda w Państwa przypadku?

Grupa NEUCA opiera się na własnej logistyce, między innymi właśnie ze

względu na wysokie wymagania. Dotyczą one zresztą całości systemu, czyli poza kwestią dokumentacyjno-prawną również samych warunków przechowywania, pakowania, etykietowania, transportu oraz postępowania z produktami wymagającymi specjalnych warunków. Wszystko musi być zsynchronizowane i spójne, a jeśli dołożymy skalę i różnorodność, powstaje rzeczywiście skomplikowany system. To wyjaśnia, dlaczego tak wiele firm farmaceutycznych działa w oparciu o outsourcing logistyki. Wiemy o tym również z praktyki – świadczymy usługi logistycz-

ne dla wielu graczy na rynku farmaceutycznym. Robimy to w oparciu o nasz know-how i zdobyte doświadczenie, dysponując załogą stale podnoszącą swoje kwalifikacje oraz infrastrukturą i systemami IT spełniającymi wysokie wymagania.

Oczekiwania stawiane branży wciąż rosną. Obszar naszej działalności – zdrowie – jest wrażliwy i wiąże się nie tylko ze szczególnym zaufaniem społecznym, ale i oczekiwaniami. To biznes, w którym etyka jest niezwykle ważna. Sami nie tylko wywiązujemy się z tych wymagań, ale staramy się je przekraczać.

Nieustannie pracujemy nad rozwojem naszych usług, nie tylko pod kątem merytorycznym, lecz również na płaszczyźnie jakościowej. Implementujemy systemy kontroli jakości, począwszy od tych podstawowych (ISO9001) po bardziej wyrafinowane (Lean). W zakresie ograniczania ilości błędów, zbliżamy się do poziomu *six sigma*, który jest światowym wyznacznikiem najwyższej jakości.

Na jakie czynniki trzeba zwrócić szczególną uwagę podczas transportu leków?

Transport, podobnie jak reszta infrastruktury, musi być również na wysokim poziomie. Jest on określony m.in. przez Dobre Praktyki Dystrybucyjne, które dotyczą zwłaszcza zachowania warunków temperaturowych, walidacji i kalibracji stosownych urządzeń pomiarowych, postępowania w przypadku uszkodzeń podczas transportu oraz utrzymania czystości. Stosowne zapisy, dokumenty i dokumentacja są naturalnym uzupełnieniem tych wymagań.

Zdecydowanie pomocne są tu systemy zarządzania transportem (TMS) wyposażone między innymi we wspomagane GPS-em moduły track and trace – monitorujące trasę przesyłek oraz warunki temperaturowe podczas transportu. Proszę pamiętać, że wozimy również leki na ratunek, w przypadku których funkcjonują błyskawiczne procedury i gdzie nie może być żadnej pomyłki.



Grzegorz Lizińczyk,
dyrektor Departamentu Centralnego
Logistyki NEUCA

fot. Kacper Koistańczak

Jakie wymogi musi spełniać magazyn dedykowany do obsługi produktów farmaceutycznych?

Co do głównych zasad – analogicznie jak przypadku transportu, choć szczegóły są inne. Mówimy tu o parametrach temperaturowo-wilgotnościowych dostosowanych do charakteru produktów, kalibracji i walidacji systemu kontroli temperatury i wilgotności, separacji specyficznych produktów, infrastrukturze sprzyjającej śledzeniu produktów oraz innych wymogach formalno-prawnych.

Stąd w magazynach farmaceutycznych znajdują się gigantyczne lodówki i chłodnie. Nie tylko w obszarze magazynowania,

wadzymy ciągłą analizę ryzyk, starając się szacować prawdopodobieństwo ich wystąpienia i skalę potencjalnego oddziaływania (np. analizą FEMA).

W wyniku tych prewencyjnych analiz nasze magazyny są wyposażone w zapasowe generatory prądu, nasze systemy IT są podtrzymywane UPS-ami, a serwery zdublowane i fizycznie separowane. Myślimy o takim rozlokowaniu produktów w magazynie, aby częściowa niedostępność obszaru w magazynie nie była przeszkodą w kompletacji zamówień.

Rozważamy system szybkiego przełączania zamówień między magazynami, tak, aby nawet losowe wyłączenie jednego z nich nie zachwiało naszych dostaw



Fot. Photostock

Obszar naszej działalności – zdrowie – jest wrażliwy i wiąże się nie tylko ze szczególnym zaufaniem społecznym, ale i oczekiwaniami. To biznes, w którym etyka jest niezwykle ważna. Sami nie tylko wywiązujemy się z tych wymagań, ale staramy się je przekraczać.

ale również w obszarach wejścia i wyjścia z magazynu. Warunki kontrolowane są już na etapie pozwoleń na prowadzenie działalności hurtowej – każdy podmiot poddaje się wtedy audytowi ze strony Głównego/ Wojewódzkiego Inspektoratu Farmaceutycznego. Podlegają one także systematycznym kontrolom wspomnianych instytucji, zwłaszcza w momencie wprowadzania zmian.

Logistyka w Grupie NEUCA stara się nie tylko jak najlepiej wypełniać obligatoryjne warunki, ale również przewidywać kolejne wymagania wynikające ze zmian w przepisach prawa. Zainwestowaliśmy w bardziej skuteczną i kontrolowalną klimatyzację, w systemy i urządzenia umożliwiające precyzyjne i bezbłędne śledzenie produktów – to szczególnie ważne w przypadku odwołania produktu z rynku (np. wadliwej partii leku) oraz jako fragment przyszłego systemu zapobiegającego podrabianiu leków (przewidziany do wprowadzenia prawem unijnym). Możemy wskazać miejsce, gdzie przekazaliśmy pojedyncze opakowanie leku – a rocznie wydajemy setki milionów opakowań.

Jakie najczęściej pojawiają się problemy podczas magazynowania produktów farmaceutycznych?

Staramy się zapobiegać jak największej ilości z nich. Nasze magazyny, a właściwie cały system, zawiera wiele rozwiązań redundancyjnych (nadmiarowych). Pro-

i umożliwiło dostarczenie dowolnego leku w dowolne miejsce w Polsce, w czasie krótszym niż 12 godzin. Dużo jeszcze przed nami, ale głęboko wierzę, że to co robimy wyróżnia nas w oczach klientów.

Rynek farmaceutyczny jest trudny i wymagający, podlegający dodatkowo ciągłemu nadzorowi administracyjnemu. Jednocześnie to rynek o wysokim poziomie konkurencyjności, na którym producenci i dystrybutorzy chętnie wspierają się różnymi rozwiązaniami informatycznymi. Jakie rozwiązania Państwo stosujecie?

Codziennie przetwarzamy ogromne ilości informacji. Również z dużą intensy-

fikacją, w kilku dość krótkich momentach czasu. Narzuca to duże wymagania wobec skuteczności i niezawodności naszych systemów. Zgodnie z wymogami formalnymi systemy te muszą być również walidowane.

Biorąc pod uwagę elastyczność, przewidywaną dużą ilość zmian (też wymuszonych z zewnątrz) oraz maksymalnie precyzyjną reprezentację procesów biznesowych w systemach IT (nie odwrotnie) zdecydowaliśmy się na klika, mocno customizowanych i synchronizowanych między sobą systemów. Mówiąc prościej: mamy system do pozyskiwania i wstępnej obróbki zamówień klientów – obsługujący call-center. Do zarządzania magazynem i realizacją zamówień klientów używamy „własnego” systemu klasy WMS, a do zarządzania transportem aktualnie rozszerzanego i pisanego dla nas systemu klasy TMS. Całość, tylko w niezbędnym zakresie, synchronizowana jest przez powszechnie znany system SAP. Na płaszczyźnie sprzętowej (automatyka w magazynach) dochodzą jeszcze systemy bezpośredniego sterowania automatyką, specyficzne dla dostawcy automatyki i oczywiście zarządzane z poziomu WMS.

Praktyka pokazała że w takiej topografii systemów łatwo wprowadza się zmiany. A jest ich dużo i wynikają nie tylko ze zmian w prawie, ale i wewnętrznych usprawnień. Całość jest uzupełniona zaawansowanym systemem i procedurami autoryzacji dostępu. ◀

Rozmowę dla redakcji TSL Biznes przeprowadziły:



Monika Wołowicz



Katarzyna Mączka



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

Kompleksowe usługi dla branży farmaceutycznej

Branżą farmaceutyczną zainteresowanych jest coraz więcej operatorów logistycznych, a jednym z pierwszych, który na nią postawił, było FM Logistic. Obecnie obsługuje ją kilka firm farmaceutycznych, i to w szerokim zakresie. Jak duży jest to zakres? Jakie istnieją perspektywy w tej branży i na czym polega jej specyfika? – na te i podobne pytania odpowiada Paweł Janicki, dyrektor rozwoju sektora health-care w FM Logistic.



Paweł Janicki, dyrektor rozwoju sektora health-care w FM Logistic

Czy w ostatnim roku obsługa branży farmaceutycznej i health-care zyskała na znaczeniu w FM Logistic? Czy zwiększyła się pula firm obsługiwanych przez operatora?

Z satysfakcją możemy powiedzieć, że z każdym rokiem nasze portfolio nowych klientów z sektora *health-care* rośnie. W roku 2013 udało nam się podpisać 5 nowych kontraktów (4 z producentami, 1 z dużą siecią *retail*). W odniesieniu do tych sukcesów zarząd firmy FM Logistic zdecydował się na rozbudowę infrastruktury dedykowanej sektorowi farmaceutycznemu w Błoniu pod Warszawą o kolejne 11 tys. m², co pozwoli nam osiągnąć status największego operatora logistycznego, specjalizującego się w usługach dedykowanych sektorowi farmaceutycznemu nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie Centralnej. Po zakończeniu procesu rozbudowy, planowanym na koniec stycznia 2014 r., będziemy dysponowali powierzchnią 24 tys. m², w pełni dostosowaną do wymogów firm z tej branży.



Celem operatora logistycznego jest zapewnienie swoim klientom kompleksowej obsługi logistycznej i transportowej dla całego portfolio produktów, również tych ze specyficznymi wymaganiami temperaturowymi i bezpieczeństwa.

W jakim zakresie, zazwyczaj, obsługiwane są firmy farmaceutyczne?

Podstawowym założeniem strategii rozwoju usług dedykowanych dla sektora *health-care* w FM Logistic było i jest zapewnienie pełnej palety usług opartych na wytycznych GDP i GMP. Jako jeden z niewielu operatorów w Polsce jesteśmy w stanie wy-

wszystkich pracowników dedykowanych do obsługi klientów z tej branży.

Operator logistyczny, wykonujący swoje zadania, działa nie tylko w oparciu o sztukę logistyczną, ale przede wszystkim w oparciu o prawo farmaceutyczne, które nakłada na niego obowiązki prowadzenia pełnej dokumentacji związanej z obrotem produktami leczniczymi, opracowania

Farmacja to dziedzina, w której operator w początkowej fazie musi ponieść ogromne inwestycje, by przygotować wszystkie niezbędne narzędzia. Można pokusić się o stwierdzenie, że niewielu operatorów jest w stanie udźwignąć taki ciężar.

konać kompleksowe usługi magazynowe, transportowe i usługi z wartością dodaną, jak *co-packing*, oparte o własne zasoby i infrastrukturę, co jest niezmiernie korzystne dla naszych klientów. W trzecim kwartale 2013 r. otrzymaliśmy certyfikat GMP, który jest potwierdzeniem zachowania i przestrzegania najwyższych standardów obsługi w zakresie magazynowania, dystrybucji, przepakowywania i etykietowania.

Jaka jest specyfika obsługi branży farmaceutycznej i gdzie stoją największe wyzwania?

Obsługa produktów leczniczych różni się od obsługi produktów innych branż głównie ze względu na wyższe wymagania jakościowe serwisu oraz większą dbałość o warunki składowania, transportu i bezpieczeństwa produktu w łańcuchu dostaw. Operator logistyczny jest zobowiązany poszerzyć swój zespół o wykwalifikowany personel farmaceutyczny, a także dbać o systematyczne i gruntowne szkolenie

procedur i raportowania do wskazanych urzędów związanych z ochroną zdrowia.

Reasumując, trzeba podkreślić, że pomimo faktu, iż jesteśmy operatorem logistycznym, to nałożone są na nas dokładnie takie same wymogi i przepisy prawa jak w odniesieniu do producentów produktów leczniczych i hurtowni farmaceutycznych w obszarze dystrybucji.

Jakiego typu wdrożenia są wprowadzane specjalnie na życzenie firm farmaceutycznych? Jakie systemy i w jakim zakresie?

Oferta operatora logistycznego odnosi się głównie do produktu końcowego, jednak operator jest również przygotowany, aby zapewnić obsługę półproduktów, próbek i materiałów marketingowych. Jego celem jest zapewnienie swoim klientom kompleksowej obsługi logistycznej i transportowej dla całego portfolio produktów, również tych ze specyficznymi wymaganiami temperaturowymi i bezpieczeństwa.

Z naszego punktu widzenia klienci szukają usług kompleksowych, gdzie na bazie jednej umowy zapewnimy im:

- ▶ magazynowanie (skład konsygnacyjny + hurtownia producencka);
- ▶ transport w temp kontrolowanej: 15-25°C, 2-8°C (FTL, LTL, paczki);
- ▶ usługi oparte o wymagania GMP (składowanie, dystrybucja, *co-packing*).

Jakie korzyści ma operator logistyczny i firma farmaceutyczna z wprowadzanych wdrożeń? Na ile usprawniają i w jakim zakresie łańcuch dostaw?

Jeszcze kilka lat temu producenci produktów farmaceutycznych korzy-

wiązania często odbiegające od panujących standardów rynkowych, rozwiązania „szyte na miarę”. Co więcej, po wdrożeniu usługi, jest ona cały czas analizowana, by móc dokonać ewentualnych korekt i usprawnień optymalizacyjnych.

Jakie korzyści odnoszą firmy farmaceutyczne z outsourcingu?

Zastanawiając się nad tym, czy outsourcing ma sens, musimy zadać sobie dwa podstawowe pytania:

- ▶ Czy obszar logistyki i transportu jest strategiczny dla mojej firmy?
- ▶ Czy te działania są częścią podstawowej działalności mojej firmy?

Podstawowym założeniem strategii rozwoju usług dedykowanych dla sektora health –care w FM Logistic było i jest zapewnienie pełnej palety usług opartych na wytycznych GDP i GMP.

stali głównie z rozwiązań tzw. *in house* lub z usług hurtowni farmaceutycznych. Wynikało to z braku alternatywy, czyli z braku wyspecjalizowanych operatorów logistycznych, którzy świadczyliby usługi dla branży farmaceutycznej, a nieliczni, którzy stawiali pierwsze kroki w tej branży, właściwie działali na rynku pozbawionym konkurencji, co wpływało na wysoki poziom cen i niewygodną jakością. Wraz ze wzrostem tendencji do uniezależniania się firm farmaceutycznych od hurtowni i próbie dotarcia z produktem do finalnego odbiorcy (pacjenta), rosła rola wyspecjalizowanych operatorów logistycznych, oferujących coraz szerszy zakres usług po konkurencyjnych cenach.

FM Logistic od dłuższego czasu widział potencjał w zakresie świadczenia usług dla sektora farmaceutycznego, niemniej jednak, zanim zdecydowaliśmy się na konkretne działania, musieliśmy wykonać dokładny biznes plan wdrożenia nowej usługi, bowiem koszty tzw. *start up-u* są wielkie. Jak mówią sami klienci, to dziedziną, w której operator w początkowej fazie musi ponieść ogromne inwestycje, by przygotować wszystkie niezbędne narzędzia. Można pokusić się o stwierdzenie, że niewielu operatorów jest w stanie udźwignąć taki ciężar.

Niewątpliwym atutem operatorów jest przede wszystkim *know-how* i doświadczenie jakie posiadają w projektowaniu procesów logistycznych. Dedykowane działy procesów magazynowych i transportowych FM Logistic są w stanie zaproponować roz-

Pierwszym zasadniczym argumentem za outsourcingiem usług logistycznych i dystrybucyjnych dla branży farmaceutycznej jest skupienie się na podstawowej działalności, a więc na produkcji, sprzedaży, marketingu produktów leczniczych, przetargach. Szeroko pojęta logistyka jest zaś elementem, który może zostać w pierwszej kolejności oddany w ręce operatora logistycznego.

Drugim argumentem jest fakt, że dzięki operatorowi logistycznemu firma farmaceutyczna może w łatwy sposób dokonać alokacji dotychczasowych kosztów stałych, takich jak: pensje, wyposażenie magazynów, systemy WMS/TMS, w koszty zmienne. A jest to szczególnie atrakcyjna propozycja dla tych firm farmaceutycznych, których sprzedaż cechuje się wysoką sezonowością, gdzie bez względu na opłacalność działalności, koszty pozostają te same. Żyjemy w czasach, w których dostęp do kapitału jest ograniczony, co również wpływa na zainteresowanie outsourcingiem, gdyż to operator musi się martwić czym i w jaki sposób sfinansować zakup środków trwałych, finansować swoje koszty stałe.

Kolejną kwestią jest to, że przedsiębiorstwa rezygnując z prowadzenia własnego magazynu i transportu, rezygnując z inwestycji w środki trwałe. Pozwala to skupić się wyłącznie na inwestycjach rozwojowo-badawczych, czy też marketingowych, intensyfikujących sprzedaż. Synergia zasobów i osiąganie większej elastyczności dzięki korzystaniu z infrastruk-

tury operatora, koncepcja magazynów multi-klienckich, zintegrowane systemy IT – to narzędzia zwiększające skuteczność w reagowaniu na potrzeby rynku i klientów. Można je zatem uznać za kolejne zalety współpracy z operatorem.

Operator logistyczny, dzięki nieustannym analizom wahań aktywności klienta, szybko i skutecznie reaguje na zmiany – np. na wahania popytu związane z sezonowością rynku, co prowadzi do zwiększenia sprzedaży klienta i niezakłóconego procesu dystrybucyjnego.

Na ile FM Logistic chce rozwijać obsługę branży farmaceutycznej? Jakie widzi perspektywy rozwoju tego sektora rynku i jego obsługi logistycznej?

W FM Logistic już od 2003 r. nieprzerwanie świadczymy usługi logistyczne dla branży farmaceutycznej, starając się zapewnić kompleksową obsługę logistyczną. Na chwilę obecną posiadamy certyfikaty na składowanie w temp. 15-25°C, 2-8°C, substancje kontrolowane oraz jeden z najbardziej prestiżowych GMP w zakresie magazynowania i dystrybucji, przepakowywania, labelowania. W zakresie transportu wykonujemy wszystkie typy przewozów



Po zakończeniu procesu rozbudowy, planowanym na koniec stycznia 2014 r., FM Logistic będzie dysponowało powierzchnią 24 tys. m², w pełni dostosowaną do wymogów firm branży farmaceutycznej.

w temperaturze kontrolowanej 15-25°C oraz 2-8°C, w tym FTL, LTL, paczki.

Dalsze plany rozwoju usług dla sektora *health care* w Polsce, to powiększenie powierzchni składu konsygnacyjnego w Błoniu pod Warszawą do 24 tys. m² (styczeń 2014), rozszerzenie zakresu usług w standardzie GMP, usługi dedykowane dla weterynarii, stworzenie działu obsługi klienta wspierającego sprzedaż i kontakt z odbiorcami naszych klientów. ◀

Dziękujemy za rozmowę

Transport, który niesie życie

Współczesna transplantologia praktycznie nie mogłaby się obyć bez specjalizowanych usług transportowych, dzięki którym tkanki ludzkie potrzebne przy przeszczepach trafiają do placówek medycznych na czas i w nienaruszonym stanie. Jedną z nich, zajmującą się przeszczepianiem tkanek, głównie zastawek serca u dzieci, jest Klinika Kardiochirurgii Centrum Zdrowia Dziecka. Operatorem usług transportowych, zapewniającym należyte warunki przewozu, jest TNT Express.

Kriobank Homogennych Zastawek Serca Kliniki Kardiochirurgii Instytutu Pomnik Centrum Zdrowia Dziecka jest jednym z trzech banków w Polsce przygotowujących ludzkie zastawki serca do przeszczepu. W ponad 30-letniej działalności przygotował on blisko 2000 zastawek serca, z czego ponad 1200 wszczepiono pacjentom Centrum Zdrowia Dziecka oraz w 15 krajowych ośrodkach kardiochirurgii dziecięcej i dorosłych. Od przeszło 10 lat zastawki są również wysyłane zagranicę na zasadach non-profit – trafiły one do Niemiec, Grecji i na Ukrainę, za pomocą serwisu medycznego TNT Express.

– Do zadań naszego banku należy pobieranie, przygotowywanie, konserwacja w ultra niskich temperaturach oraz dystrybucja ludzkich zastawek serca – mówi Maciej Fedorowicz, Kierownik Banku Zastawek Serca Centrum Zdrowia Dziecka – Jeżeli zgłasza się do nas placówka potrzebująca zastawki, wówczas trzeba ją przetransportować na miejsce operacji wszczepienia. Dzięki współpracy z TNT Express

dostarczenie tkanki ludzkiej może odbywać się w warunkach bezpiecznych, gwarantujących przechowanie jej we właściwej temperaturze – kontynuuje.

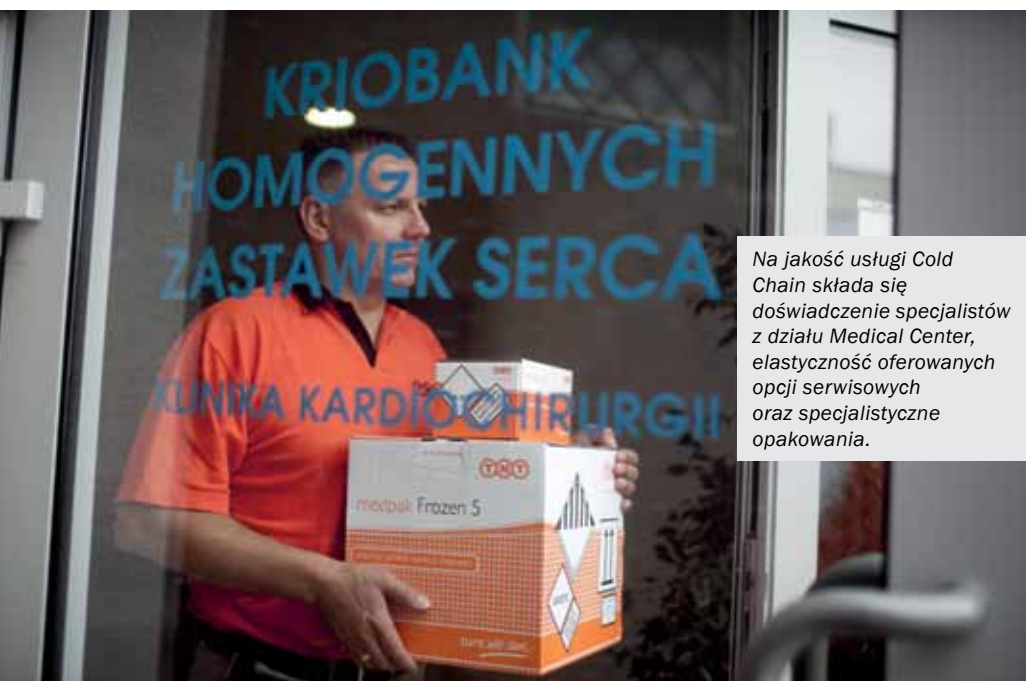
Specjalistyczne opakowania

Centrum Zdrowia Dziecka korzysta z usługi TNT Express o nazwie Cold Chain Transport. Usługa ta realizowana jest przy zachowaniu rygorystycznych procedur bezpieczeństwa. Obok specjalistycznego przeszkolenia personelu koordynującego przewozy, a także atestowanych opakowań, na system ten składa się monitorowanie przesyłki na każdym etapie podróży. Podobnie jak w przypadku pozostałych usług TNT, klient w każdym momencie może sprawdzić aktualny status i lokalizację dostawy poprzez internet lub telefon. Tkanki ludzkie z Centrum Zdrowia Dziecka transportowane są w specjalnych pojemnikach Medpak Thermo. Opakowania te są atestowane i spełniają wymogi IATA (Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych). Posiadają także certyfikaty

przyznane przez niezależne instytucje badawcze zajmujące się oceną opakowań: DGP (UK) LTD oraz Topa Institute.

– Medpak Thermo gwarantuje utrzymanie stałej temperatury przez 72 lub 96 godz., w zależności od rodzaju wybranego opakowania – mówi Jolanta Krupowicz, marketing manager, TNT Express – Na jakość usługi Cold Chain składa się doświadczenie specjalistów z działu Medical Center, elastyczność oferowanych opcji serwisowych oraz specjalistyczne opakowania. Naszymi klientami w Polsce, korzystającymi z usługi Cold Chain Transport, są najbardziej wymagające instytucje, takie jak właśnie Centrum Zdrowia Dziecka, a także firmy farmaceutyczne, dla których transportujemy leki i substancje do produkcji leków, wymagające bardzo ścisłej kontroli temperatury.

– Współpraca między Centrum Zdrowia Dziecka i firmą TNT Express zaczęła się przed 2000 rokiem – wspomina Maciej Fedorowicz – W tym czasie nie było jeszcze dedykowanych usług do transportu tkanek ludzkich potrzebnych do transplantacji. Zanim rozpoczęliśmy współpracę z TNT,



Na jakość usługi Cold Chain składa się doświadczenie specjalistów z działu Medical Center, elastyczność oferowanych opcji serwisowych oraz specjalistyczne opakowania.



byliśmy klientami usług przewozowych świadczonych m.in. przez kolej. Korzystaliśmy też z uprzejmości pilotów, którzy zgadzali się zabierać tkanki do przyszcze-
pów na pokład samolotów. Po 11 września 2001 r. ten model współpracy musiał zostać zaniechany – dodaje.

Ustalanie parametrów transportu

Transport zastawek serca z Centrum Zdrowia Dziecka odbywa się według ściśle określonej procedury. – Przy zamówieniu zastawek przez zewnętrzny ośrodek medyczny ustalamy na początek, czy druga strona potrzebuje tkanki w stanie zamrożonym czy gotowym do transplantacji. – kontynuuje Maciej Fedorowicz. – Jeżeli zastawka ma być użyta zaraz po przetransportowaniu jej do punktu docelowego, wówczas wyjmujemy ją w naszym laboratorium z ciekłego azotu, z temperatury sięgającej -170 °C, i ogrzewamy do 2-8 stopni, w której to temperaturze narząd będzie transportowany. Natomiast jeżeli lekarze, którzy zgłaszają się do nas po zastawkę, nie mają pewności czy stan pacjenta pozwoli na operację zaraz po przywiezieniu jej do nich, wówczas jest ona przenoszona do pojemnika z suchym lodem (czyli dwutlenkiem węgla w postaci stałej) o temperaturze -70 °C i przechowywana w takich warunkach termicznych podczas całego transportu – tłumaczy Maciej Fedorowicz.

Po ustaleniu warunków transportu, Centrum Zdrowia Dziecka kontaktuje się z TNT by umówić transport. – Doradzamy jaki pojemnik wybrać, dostarczamy go i aranżujemy formalności. Wraz Medpak

Thermo przesyłamy także Data Logger, którego zadaniem jest mierzenie na bieżąco temperatury w pojemniku. Kurier przyjeżdża na miejsce po to, by wymienić list przewozowy na dostarczony wcześniej Medpak i rozpoczyna się podróż zastawki serca do miejsca docelowego, gdzie nastąpi operacja jej wszczęcia – wmienia Jolanta Krupowicz.

Specjalnie przeszkolony personel TNT koordynuje transport przesyłek i przez całą dobę doradza w zakresie wyboru właściwego opakowania i opcji serwisowych: standardowej lub specjalistycznej. Pierwsza z nich – Clinical Express Network – gwarantuje realizację usługi za pośrednictwem zintegrowanej sieci lotniczej

– Dzięki Cold Chain Transport warunki przechowywania tkanek ludzkich, narażonych na uszkodzenia termiczne, są po pierwsze stale monitorowane, po drugie – dzięki Medpak Thermo – właściwie zabezpieczone przed działaniem czynników zewnętrznych – mówi Maciej Fedorowicz.

Przesyłka ratująca życie

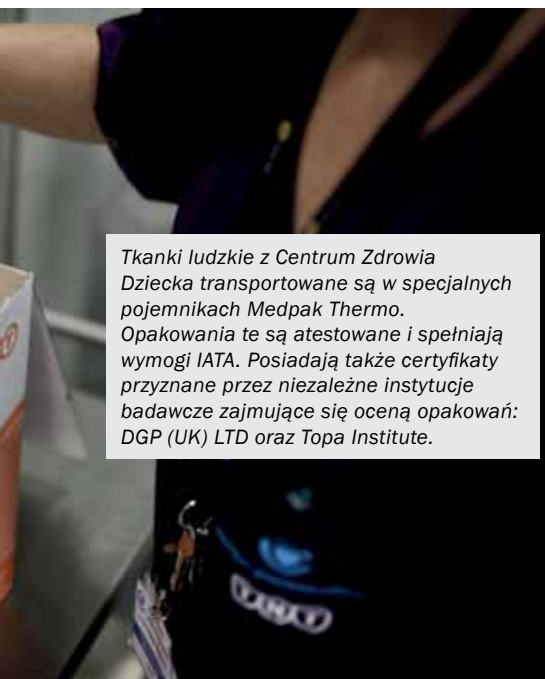
W ten sposób transportowanych jest kilkadziesiąt zastawek serca rocznie. Większość z nich trafia do polskich szpitali, ale około 20 dociera do zagranicznych ośrodków, głównie do Niemiec – do czterech klinik, z którymi ściśle współpracuje Centrum Zdrowia Dziecka.

Dzięki współpracy z TNT Express dostarczenie tkanki ludzkiej może odbywać się w warunkach bezpiecznych, gwarantujących przechowanie jej we właściwej temperaturze.

i drogowej TNT Express. Dzięki silnie rozwiniętej strukturze połączeń, realizowanych przez firmową flotę, przesyłka dotrze do odbiorcy przed upływem 48 godz. Kolejna opcja – Clinical Express Exclusive – oferuje każdorazowe dostosowanie usługi do indywidualnych potrzeb klienta, przez całą dobę i w każdym miejscu na świecie. Jest to usługa przeznaczona dla niezwykle ważnych i pilnych przesyłek, które muszą dotrzeć do odbiorcy przed upływem 24 godz. Opcja ta umożliwi m.in. realizację usługi przez dedykowanego kuriera.

– Czy wyobrażam sobie współczesną transplantologię bez takiej usługi jak Cold Chain Transport? Obecnie już raczej nie. Dostarczanie tkanek do przeszczepów tradycyjną drogą transportu – specjalizowanym samochodem dostawczym – po pierwsze, trwałoby zbyt długo, po drugie, podniosłoby znacznie koszty transplantacji, które i tak są bardzo wysokie – mówi Maciej Fedorowicz – Z kolei standardowe usługi transportu lotniczego nie gwarantują odpowiednich warunków do przewozu tkanki ludzkiej – dodaje. ◀

AS



Tkanki ludzkie z Centrum Zdrowia Dziecka transportowane są w specjalnych pojemnikach Medpak Thermo. Opakowania te są atestowane i spełniają wymogi IATA. Posiadają także certyfikaty przyznane przez niezależne instytucje badawcze zajmujące się oceną opakowań: DGP (UK) LTD oraz Topa Institute.



Medpak Thermo gwarantuje utrzymanie stałej temperatury przez 72 lub 96 godz., w zależności od rodzaju wybranego opakowania.



Przyszłość w dystrybucji bezpośredniej

Rola branży farmaceutycznej w strategii FIEGE jest niezmiennie bardzo istotna od wielu lat. Rok 2013 przyniósł nam pozyskanie jednego z największych koncernów farmaceutycznych świata, firmę Pfizer. Sukces tym większy, że wymagania Pfizera, bardzo jednoznacznie sformułowane w materiałach przetargowych i w trakcie audytów, są naprawdę niezwykle wysoko zawieszane.

Ważne dla nas jest również to, że z innym z klientów przedłużyliśmy kontrakt na kolejne lata. Podstawą do takiej jego decyzji był bardzo wysoki poziom satysfakcji z naszych usług i osiągniętych wskaźników jakościowych.

Na najwyższym poziomie

FIEGE oferuje klientom branży farmaceutycznej szeroki i kompleksowy zakres usług, począwszy od organizacji transportu, po magazynowanie i dystrybucję do finalnych odbiorców, jak i świadczenie usług dodanych (VAS). Wieloletnie doświadczenia FIEGE związane z rynkiem farmaceutycznym pozwalają na opracowanie dla naszych klientów oferty zapewniającej kompleksową obsługę. Oferta, przygotowana w oparciu o szereg zezwoleń obejmujących wymagania proceduralne, techniczne i sanitarno-higieniczne, gwarantuje produktom farmaceutycznym bezpieczeństwo. Posiadanie specjalnych magazynów dedykowanych klientowi farmaceutycznemu umożliwia realizowanie zleceń na najwyższym poziomie, zgodnie z wymogami prawa farmaceutycznego.

Nasz wykwalifikowany zespół wspiera producenta w opracowaniu rozwiązania dopasowanego do jego potrzeb, a sam zakres obsługi jest niemalże niczym nieograniczony, oczywiście w granicach prawa i może obejmować wiele rozwiązań, począwszy od kompleksowej obsługi procesów logistycznych w zgodzie z GDP i wymogami prawa farmaceutycznego, poprzez hurtownię farmaceutyczną producenta i skład konsygnacyjny, po zarządzanie zwrotami, zarządzanie towarem wstrzymanym do sprzedaży lub wycofanym z rynku, możliwość obsługi sprzedaży skierowanej bezpośrednio do aptek (direct distribution). FIEGE oferuje również dystrybucję produktów do badań klinicznych, przechowywanie produktów leczniczych

wymagających specjalnych warunków temperaturowych, dostarczanie dedykowanego systemu WMS, zarządzanie towarem skierowanym do utylizacji, dystrybucję leków kontrolowanych (psychotropy, narkotyki) oraz standardowe pakowanie, obsługę promocji, kontrolę nad serią/datą ważności. Wszystkie działania są raportowane, zgodnie z wymogami klienta, a po stronie FIEGE jest również prowadzenie dokumentacji procesowej oraz archiwizacja dokumentów, nadzór nad transportem oraz ubezpieczenie przesyłek w transzycie.

Restrykcyjne wymagania

Logistyka produktów leczniczych należy do najtrudniejszych i najbardziej wymagających procesów logistycznych. Profesjonalna obsługa pełniona przez operatora logistycznego, to przede wszystkim zapewnienie zgodności procesów i systemów z przepisami prawa farmaceutycznego i Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej, wspierana przez doświadczoną i wykwalifikowaną kadrę i kompetentny personel.

żaloby zaliczyć udział 3PL w tworzeniu, rozwijaniu, optymalizacji globalnych łańcuchów dostaw producentów, na przykład poprzez otwieranie obiektów obsługujących wiele krajów. FIEGE jest gotowe spełnić wszystkie potrzeby klienta, na każdym możliwym etapie, umożliwiając również tworzenie dodatkowych rozwiązań poprawiających jakość obsługi (VAS). Nie bez znaczenia jest również tworzenie zaawansowanych rozwiązań IT wspierających zarządzanie łańcucha dostaw.

Realizacja usług dla tego sektora wiąże się z restrykcyjnymi wymaganiami i obowiązkiem przestrzegania ściśle określonych procedur. Logistyka produktów leczniczych należy do najtrudniejszych i najbardziej wymagających procesów logistycznych. Profesjonalna obsługa operatora logistycznego to przede wszystkim



Zbigniew Gawęda

Do głównych wyzwań stojących przed branżą dystrybucji farmaceutycznej należałoby zaliczyć udział 3PL w tworzeniu, rozwijaniu, optymalizacji globalnych łańcuchów dostaw producentów, na przykład poprzez otwieranie obiektów obsługujących wiele krajów.

FIEGE, poprzez doświadczenie wynikające z wieloletniej obsługi firm z branży farmaceutycznej, posiada odpowiednie kompetencje do wdrożenia dowolnego systemu dystrybucji zgodnego z wymogami producenta.

Do głównych wyzwań stojących przed branżą dystrybucji farmaceutycznej nale-

żałoby dopracowanych procedur, wspieranych pracą wykwalifikowanej, kompetentnej kadry. Wszystkie procesy muszą się odbywać zgodnie z zachowaniem odpowiednich przepisów prawa farmaceutycznego i zaleceń GDP. Na każdym etapie obsługi należy pamiętać, że niedotrzymanie właściwych warunków składowania oraz

transportu może skutkować utratą jakości produktów leczniczych, co może spowodować zagrożenie zdrowia, a w skrajnych przypadkach nawet życia pacjenta.

Wszystkie pomieszczenia magazynowe przygotowywane są zgodnie z wymogami szeroko pojętego prawa farmaceutycznego, zaleceniami inspekcji farmaceutycznej oraz z zasadami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Produkty przechowywane są w specjalnie do tego celu wydzielonych i przystosowanych strefach magazynu, z zachowaniem odpowiedniej temperatury oraz wilgotności. Dodatkowo, najczęściej występuje również konieczność posiadania chłodni z zakresem temperatur 2 - 8 °C.

We wszystkich pomieszczeniach magazynowych zainstalowane są certyfikowane urządzenia termoregulacyjne, umożliwiające całodobową kontrolę oraz rejestrację temperatury i wilgotności powietrza, instalacje wentylacyjno-oddymiające oraz systemy alarmowe, informujące o odstępstwach od założonych warunków składowania.

Zespół obsługi klienta to grupa wykwalifikowanych, doświadczonych farmaceutów, którzy gwarantują bezpieczeństwo produktów farmaceutycznych. Firma FIEGE traktuje każdego klienta indywidualnie, oferując pełne wsparcie we wdrażaniu systemów i rozwiązań dopasowanych do jego potrzeb. Najlepszym przykładem jest nasz własny system WMS, który każdorazowo dopasowywany jest do potrzeb każdego klienta i rozwijany, gdy tylko oczekuje on dodatkowych funkcjonalności.

Korzyści z outsourcingu

Ze współpracy z operatorem logistycznym wynika wiele korzyści. Przede wszystkim nie jest on podmiotem handlowym, czyli nie zajmuje się handlem lekami, nakładaniem marż czy wyszukiwaniem rynków zbytu. Współpraca firm farmaceutycznych z operatorem logistycznym daje więc producentom pełną kontrolę nad realizacją ich własnej polityki handlowej i zarządzaniem efektywną dystrybucją swoich produktów. Profesjonalny, doświadczony



Profesjonalna obsługa operatora logistycznego to przede wszystkim zasługa dopracowanych procedur, wspieranych pracą wykwalifikowanej, kompetentnej kadry. Wszystkie procesy muszą się odbywać zgodnie z zachowaniem odpowiednich przepisów prawa farmaceutycznego i zaleceń GDP.

i neutralny operator logistyczny, jakim jest FIEGE, pozwala natomiast na znaczne obniżenie rzeczywistych kosztów dystrybucji firm farmaceutycznych poprzez efektywne zarządzanie pełnym łańcuchem logistycznym w całym procesie dystrybucji. Wprowadzane wdrożenia dają wymierne korzyści zarówno operatorowi logistycznemu, jak i firmie farmaceutycznej i zmierzają do ułatwienia oraz przyspieszenia dostępu do niezbędnych informacji, ich selekcji, lepszej kontroli nad procesem oraz skrócenia czasu reakcji na zmiany w otoczeniu. Rozwiązania te zapewniają także lepszą koordynację łańcucha dostaw.

Firmy, które przekazują organizację logistyki w ręce operatora, bardzo rzadko powracają do logistyki na własną rękę. Przygotowanie rzetelnej analizy kosztowej, w przypadku założenia długookresowej współpracy, w każdym przypadku potwierdzi korzyści ekonomiczne wynikające ze współpracy z operatorem logistycznym.

Perspektywy rozwoju

W najbliższych latach planujemy dalszy rozwój w tym sektorze rynku. Mając solidny bagaż doświadczeń i rozwiązań, świadcząc usługi o uznanej, wysokiej jakości

i posiadając bardzo pozytywne opinie od licznych firm z nami współpracujących, przygotowani jesteśmy na obsługiwanie kolejnych firm z branży farmaceutycznej.

Rozwój rynku mierza w dobrym kierunku. Producenci bardziej przychylnym okiem zaczynają patrzeć na usługodawców logistycznych, widząc w nich wysoko wykwalifikowanego partnera, mogącego wesprzeć ich w osiąganiu długo- i krótkookresowych celów na poziomie globalnym, regionalnym, jak i lokalnym.

Dzięki współpracy z FIEGE firmy farmaceutyczne mogą się skupić na swojej podstawowej działalności, czyli produkcji leków, pracy nad ich innowacjami oraz na zdobywaniu nowych rynków zbytu.

Oferując firmom tego typu obsługę należy podkreślać, że dystrybucja bezpośrednia, wbrew temu co się potocznie przyjęło, to nie tylko transport produktów leczniczych, ale szereg usług dodatkowych od kompletowania towaru, jego magazynowania, po wystawianie faktur, prowadzenie call-center oraz wiele rozwiązań dodatkowych projektowanych na specjalne zamówienie indywidualnych klientów. ◀

Zbigniew Gawęda
Business Development Manager
FIEGE Sp. z o.o.

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



www.tsl-biznes.pl/gratis



Z uwagi na wysokie wymagania sanitarne palety znajdują zastosowanie najczęściej w branży spożywczej, ale doceniane są coraz częściej przez inne, m.in. przez branżę chemiczną, farmaceutyczną, motoryzacyjną i opakowań

foto STILL

Nie tylko z drewna

Palety plastikowe – dla branży spożywczej i innych

Zainteresowanie rynku paletami plastikowymi stale rośnie. Zwiększa się nie tylko liczba zapytań ze strony klientów, ale i faktycznie realizowanych transakcji zakupu. O palety plastikowe pytają już nie tylko klienci z różnych branż.

Palety plastikowe od lat postrzegane są jako produkt dedykowany przede wszystkim klientom branży spożywczej. I nie bez powodu właśnie tam znalazły zastosowanie. Dzięki wykorzystaniu tworzyw sztucznych, paleta plastikowa pozwala w dobry sposób radzić sobie z wymaganiami nowoczesnego przemysłu

spożywczego, dotyczącymi m.in. odpowiedniego poziomu czystości. Z roku na rok zwiększa się liczba firm rozważających zakup właśnie tego typu palet, a polski rynek pozwala wyraźnie zaobserwować tę właśnie tendencję. – Zainteresowanie paletami plastikowymi zdecydowanie rośnie. W porównaniu z zeszłym rokiem ilość za-

pytań ofertowych jest dwukrotna. Z uwagi na wysokie wymagania sanitarne palety znajdują zastosowanie najczęściej w branży spożywczej, ale doceniane są coraz częściej przez inne, m.in. przez branżę chemiczną, farmaceutyczną, motoryzacyjną i opakowań. Wykorzystywane są głównie w wewnętrznym obiegu. Najczęściej kupowanym modelem jest paleta o wymiarze euro 1200x800.

Rodzaj – w zależności od potrzeb

Jak wskazuje Adam Śniedziewski, największym zainteresowaniem klientów cieszą się modele ażurowe. Jest wśród nich na przykład paleta PPF1 (rozmiar 1200*800*148 mm), o wytrzymałość 1200 kg i masie własnej 10 kg. Do wyboru palet ażurowych skłaniają klientów m.in. niska cena zakupu. Do popularnych należą także palety z gładkim blatem, sprzedawane w różnych kolorach – niebieskim, żółtym, czerwonym czy zielonym. Kolorowe palety mogą pełnić nie tylko funkcje marketingowe, ale pozwalają na szybkie i łatwe oddzielenie palet wykorzystywanych w różnych celach, na przykład do poszczególnych zadań w zakładzie produkcyjnym.



Coraz większa liczba krajów wymaga, by palety drewniane spełniały określone przepisami ISPM normy (obecności szkodników, jakości drewna, suchości). Paleta plastikowa pozwala uniknąć problemów z tym związanych.

foto PAK

Na przykładzie wspomnianych dwóch palet zauważyć można jedną ważną różnicę w samej konstrukcji, decydującą o późniejszej funkcjonalności. Paleta o gładkim blacie jest łatwiejsza w czyszczeniu i dezynfencji, co przydaje się wszędzie tam, gdzie priorytetem jest utrzymanie odpowiednich standardów czystościowych. Z kolei palety ażurowe, takie jak PPF1, pozwalają na wkładanie jednej w drugą przy sztaplowaniu, dzięki czemu przy przechowywaniu zajmują mniej miejsca. Nie bez znaczenia jest także cena – za barierę rozwoju rynku palet plastikowych wskazują na jest często właśnie wyższa cena zakupu.

Wśród palet plastikowych znaleźć można najróżniejsze wzory i rozmiary – od półpalet (600*400 mm), poprzez typowy rozmiar euro (1200*800 mm), a na większych skończywszy (1200*1000 czy 1200*1200 mm). Najszersza oferta obejmuje palety najbardziej typowe i to właśnie wśród palet euro znaleźć można najwięcej propozycji. Wyposażenie w elementy dodatkowe zależy tu przede wszystkim od realizowanych zadań i wymaganej funkcjonalności. W ofercie różnych firm znaleźć można chociażby palety z płozami (lub bez nich), wyposażone w odpływy czy palety z rantem. – *Palety plastikowe używane są przede wszystkim na liniach produkcyjnych w przemyśle spożywczym, nasza sprzedaż rośnie* – mówi Lesław Becker z Becker sp. z o.o. Najpopularniejszym modelem z oferty firmy Becker jest paleta P18 – w rozmiarze euro, z pełnym blatem, o maksymalnym obciążeniu 1500 kg (dynamicznie) lub 1000 kg (na regałach).

Paleta kontra ISPM

Jednym z argumentów za stosowaniem palet plastikowych są wytyczne ISPM. Pod tą nazwą kryje się International Standard for Phytosanitary Measures – rejestr przepisów dotyczących drewna i opakowań drewnianych. Zapisy ISPM mają na celu przede wszystkim ochronę ekosystemów. Wymiana handlowa pomiędzy odległymi częściami świata może prowadzić do niekontrolowanego roznoszenia chorób i szkodników. Coraz większa liczba krajów wymaga, by palety drewniane spełniały określone przepisy ISPM normy. A to oznacza określone standardy dotyczące obecności szkodników, jakości drewna czy jego suchości. Paleta plastikowa pozwala uniknąć problemów związanych z ISPM, co ma znaczenie zwłaszcza, gdy liczba krajów wymagających spełnienia tych standardów stale rośnie.

Co jeszcze przemawia za zastępowaniem palet drewnianych przez pa-

Palety i półpalety w rozmiarach euro cieszą się największą popularnością. Istnieje też duże zapotrzebowanie na palety ażurowe. Na ich zakup, ze względu na przystępną cenę, często decydują się firmy, które eksportują towar za granicę.

lety plastikowe? Powszechnie uznawane są one za produkt w mniejszym stopniu oddziałujący na środowisko, przede wszystkim ze względu na możliwość przetwarzania po zakończeniu eksploatacji (recyklingu), czy wytwor-

zenia nowej palety właśnie z odpadów. – *W ostatnich latach można zauważyć coraz większy wzrost zainteresowania paletami plastikowymi. Jednocześnie ciężko stwierdzić, która branża najczęściej decyduje się na ich zakup, zapytania przychodzą*



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

CZŁOWIEK – NAJLEPSZA INWESTYCJA

Chcesz podnieść swoje kwalifikacje zawodowe?
Zapraszamy na bezpłatne, profesjonalne szkolenia dla przedsiębiorców i pracowników sektora MMŚP branży logistyka
W ramach projektu

„Akademia Kompetencji Proekologicznych dla Logistyki”

oferujemy szkolenia do wyboru:

- Proekologiczne rozwiązania w zakresie korzystania z odnawialnych źródeł energii w logistyce
 - Proekologiczne rozwiązania w zakresie przetwarzania odpadów w logistyce
 - Proekologiczne rozwiązania w zakresie oszczędzania energii w logistyce
- Oraz:
- doradztwo indywidualne - Społeczna Odpowiedzialność Biznesu (CSR)
 - doradztwo grupowe – Inicjatywy Klastrowe

W projekcie mogą wziąć udział pracownicy:

- przedsiębiorstw branży Transport i Gospodarka Magazynowa, posiadających jednostkę organizacyjną na terenie woj. mazowieckiego.
- sektora mikro, małych lub średnich przedsiębiorstw
- osoby, których pracodawca może skorzystać z pomocy de minimis

Szkolenia będą organizowane w 3 trybach do wyboru: dziennym, wieczorowym lub weekendowym, w miejscowości dogodnej dla uczestników na terenie woj. mazowieckiego.

Zapewniamy wyżywienie, materiały szkoleniowe, zaświadczenie o ukończeniu szkolenia

Do udziału w projekcie szczególnie zachęcamy Panie, osoby z wykształceniem średnim i poniżej średniego, członków kadry zarządzającej.

Kontakt

Biurowisko projektu:
TERRA Szkolenia i Doradztwo Przemysław Omiecznyński
Ul. Broni 4, lok. 20, 26-610 Radom
Tel. kom. 511 944 968
e-mail: akademia@terra-szkolenia.pl
www.kompetencje-proekologiczne.pl



TERRA



Prawie standard

Tomasz Budrewicz,
FACH-PAK

Wzrost zainteresowania paletami plastikowymi obserwujemy nieprzerwanie na rynku polskim już od ponad 20 lat. W chwili obecnej paleta z tworzywa sztucznego staje się standardem w Unii Europejskiej jak i w naszym kraju. Z powodzeniem ta konstrukcja wypiera z wielu sektorów gospodarki swojego drewnianego poprzednika, ponieważ

jest pod każdym względem atrakcyjniejsza. Paleta plastikowa jest trwalsza, łatwiejsza w utrzymaniu czystości. Nie nasiąka wilgocią i nie trzeba jej co chwilę naprawiać lub konserwować. Również doskonale zaadoptowała się jako paleta eksportowa, gdyż jej cena zaczyna się już od 29,00 zł, dzięki czemu może spokojnie konkurować z paletami drewnianymi. Wraz z rozwojem zapotrzebowania na palety, ewoluowały także ich konstrukcje i wymiary. Wyróżniamy palety higieniczne, pełne, szczelinowe oraz ażurowe. Również standardowe wymiary euro nie są jedyną opcją, gdyż dzisiaj coraz więcej klientów otrzymuje paletę plastikową wykonaną w specjalnym wymiarze. Dzisiaj palety plastikowe znajdziemy wszędzie – w zakładach mięsnych, centrach logistycznych czy w ciężkim przemyśle – a to dzięki temu, że mamy możliwości wyprodukowania ich w każdym rozmiarze i do każdego przeznaczenia.

od różnych instytucji. Dobitnie świadczy to o rosnącym zainteresowaniu tego typu asortymentem. Palety i półpalety w rozmiarach euro cieszą się największą popularnością. Istnieje też duże zapotrzebowanie na palety ażurowe. Na ich zakup, ze względu na przystępną cenę, często decydują się firmy, które eksportują towar za granicę.

Moim zdaniem popyt na palety plastikowe w najbliższym czasie będzie rósł. Materiały z jakich się je wykonuje sprawiają, iż posiadają one większą wytrzymałość i dłuższą żywotność niż palety drewniane. W związku z powyższym w dłuższej perspektywie ich zakup może okazać się bardziej opłacalny – mówi Jakub Myszak z BM Serwis.

Palety plastikowe znajdują zastosowanie przede wszystkim wszędzie tam, gdzie obieg ma charakter wewnętrzny – w firmach logistycznych czy u pojedynczych przedsiębiorstw. W obiegach zamkniętych znacznie łatwiej wprowadzać mniej typowe rozmiary palet.



doskonała alternatywa

Karolina Tokarz,
dyrektor ds. handlu i marketingu,
członek zarządu PROMAG S.A.

Palety plastikowe coraz częściej spotykane są na rynku, w szczególności w branżach, w których istotne jest utrzymanie czystości i spełnienie określonych warunków higienicznych. Przemysł spożywczy czy farmaceutyczny w pewnych obszarach podlega uregulowaniom sanitarnym, których palety drewniane nie mogą spełnić.

Palety plastikowe stanowią doskonałą alternatywę dla palet drewnianych, gdyż posiadają stabilną i wytrzymałą konstrukcję oraz charakteryzują się długą żywotnością, dochodzącą nawet do 10-15 lat. Porównując je z paletami drewnianymi, wygrywają w kilku obszarach: posiadają niewielką masę, charakteryzują się dużą odpornością na uszkodzenia, działanie temperatury, chemikaliów oraz niekorzystnych warunków atmosferycznych. Podobnie jak palety drewniane mogą być poddane recyklingowi i występują w standardowych wymiarach charakterystycznych dla jednostek ładunkowych. Jednak zakup palet z tworzywa sztucznego to większa inwestycja, gdyż ich cena może nawet kilkunastokrotnie przewyższać cenę palet drewnianych.

Inwestycja w plastik

Palety plastikowe postrzegane są często jako inwestycja. Dzięki wykonaniu z tworzywa żywotność takiej palety jest większa. To z kolei pozwala na dłuższą eksploatację. Jak długą? To już zależy oczywiście od szybkości rotacji i sposobu dbania o palety. Same palety plastikowe znajdują zastosowanie przede wszystkim wszędzie tam, gdzie obieg ma charakter wewnętrzny – w firmach logistycznych czy u pojedynczych przedsiębiorstw. Ich obecność właśnie w takich systemach pozwala maksymalizować efektywność wykorzystania przy jednoczesnym stałym nadzorze nad obiegiem. I to właśnie z zastosowań wewnętrznych wynika relatywnie duże zainteresowanie paletami większymi niż typowy rozmiar „euro” – w obiegach zamkniętych znacznie łatwiej wprowadzać mniej typowe rozmiary palet (w tym w tzw. rozmiarach przemysłowych).

Firmy zajmujące się produkcją czy dystrybucją palet plastikowych coraz częściej oferują także dedykowane paletom usługi, dotarła tu chociażby „moda” na wynajem w miejsce tradycyjnego zakupu. Jako przykład posłużyć może wspomniana już firma Becker, proponująca obok sprzedaży także wynajem palet w ramach SOPP (Systemu Obrotu Paletami Plastikowymi).

SOPP opiera się na wynajmie palet spożywczych typu P19 – przystosowanych do większych obciążeń i regałów wysokiego składowania. Za wydanie palety klient płaci złotówkę, a za używanie – siedem groszy dziennie. Jak to działa? Producent współpracujący z SOPP „zamawia” palety w centrali, otrzymując je pod wskazany adres. Wykorzystuje te palety przy swojej działalności do przemieszczania konkretnego ładunku z punktu nadania do punktu docelowego (hurtowni, magazynu itd). Centrala SOPP zgłasza się następnie do punktu, do którego palety dotarły celem ustalenia ich odbioru. Po realizacji wysyłki palety trafiają zatem ponownie do udostępniającego. Po myciu i sprawdzeniu stają się znów „dostępne” dla kolejnego potencjalnego chętnego. Taki system ma być alternatywą dla tradycyjnego obiegu typowych palet drewnianych.

Stale rosnąca popularność palet plastikowych wynika m.in. z ich zalet względem tradycyjnych palet. Warto też wspomnieć, że palety plastikowe to nie jedyna alternatywa dla palet drewnianych. Wśród dostępnych na rynku produktów są m.in. palety wykonane ze styropianu, palety aluminiowe czy tekturowe. ◀

Marcin Jurczak

Producenci palet plastikowych (wybrane oferty)

Firma	Adres www	Ulica	Kod pocztowy	Miasto	Tel	Fax	Mail firmowy
WOPAL Sp. z o.o.	www.wopal.pl	Studzienne 25 B	82-300	Elbląg			sekretariat@wopal.pl
Rotom Polska Sp. z oo	www.rotom.pl	Polna 19, Komorniki	55-300	Środa Śląska			info@rotom.pl
GRUPA Polska Firma Paletowa - Produkcja Sp. z o.o.	www.grupapfp.pl	Pola 20	40-596	Katowice			
P.P.H.U. „Euro-Ban” Artur Banaszczak	www.euroban.pl	Orbitalna 29/19	67-200	Głogów	68 45 34 001	68 45 34 006	info@euroban.pl
Drozdex Sp. z o.o.	www.drozdex.pl	Izby 28	38-315	Uście Gorlickie	18 35 16 563	18 35 16 563	drozdex@wp.pl
PAS-Group s.c.	nadstawki.pas-group.com.pl	Strażacka 81	43-382	Bielsko-Biała			biuro@pas-group.com.pl
FACH-PAK	www.fach-pak.pl	Artura Grottgera 16 A	76-200	Słupsk			info@fach-pak.pl
Elkner-Service Rafał Elkner	www.skrzyniopalety.com.pl	Pamiętna 15E	96-100	Skierniewice			
BUDECO	www.budeco.com.pl	Ochocza 2	04-942	Warszawa			info@budeco.com.pl
PW MORYS	pwmorys-skrzyniopalety.pl	Kościuszki 67	22-440	Krasnobród			pwmorys@wp.pl
BM serwis	www.bmservis.pl	Powązkowska 13-b	01-797	Warszawa			info@bmservis.pl
ALTRAD-Prymat Spółka z o.o.	www.prymat.net	Kościuszki 1	58-200	Dzierżoniów			dareko@prymat.net
Erg-System S.A	www.erg-system.pl	Chopina 15	43-170	Łaziska Górne			erg@erg-system.pl
bekuplast Polska Sp. z o.o	www.bekuplast.pl	Lutosławskiego 18	76-200	Słupsk			biuro@bekuplast.pl
Georg Utz Sp.z o.o.	www.utzgroup.com	Nowowiejska 34	55-080	Kąty Wrocławskie			info.pl@utzgroup.com
Schoeller Arca Systems Sp.z.o.o.	www.schoellerarcasystems.com	Elektrownia 16	41-908	Bytom			info.bytom@schoellerarcasystems.com
ABC SYSTEM Sp. z o.o.	www.abcsystem.net.pl	M.Curie-Skłodowskiej 71A	87-100	Toruń		56 655 88 84	abcsystem@actinet.pl
Mag-Plast P.H.U.	mag-plast.pl	Hiacyntowa 13	60-175	Poznań			biuro@mag-plast.pl
SUTON	www.suton.pl	Ogrodowa 7	96-200	Rawa Mazowiecka	46 814 38 76	46 815 59 47	suton@suton.pl
F.H.U. KRAKMAR s.c.	www.krakmar.pl	Plk. Dąbka 10	30-732	Kraków		12 653 18 80	krakmar@krakmar.pl
PPUH FAMA HENRYK BŁASZCZYK	www.famapl.com	Zadębie 65	96-100	Skierniewice	46 833 03 10	46 834 85 95	hurtownia@famapl.com
PALETEO	www.paleteo.pl	Jagiellońska 68/4	85-027	Bydgoszcz	52 553 15 15		info@paleteo.pl
HANPLAST Sp. z o.o	www.hanplast.com	Wojska Polskiego 65	85-825	Bydgoszcz			hanplast@hanplast.com
Amber (paletyplastik.pl)	www.paletyplastik.pl	Katowicka 31/39	61-131	Poznań			biuro@paletyplastik.pl
PROMAG S.A.	www.promag.pl	Romana Maya 11	61-371	Poznań			promag@promag.com.pl
WIK-PLAST S.C.	twincept.com.pl	Rzeczna 6	34-325	Łodygowice			biuro@twincept.com.pl
„1 LOGISTICS” ŻURALSKI	www.1logistics.com.pl	Włynkówko 20	76-200	Słupsk			office@1logistics.com.pl
BECKER Sp. z o.o.	www.plastikowepalety.pl		32-400	Myślenice	12 273 6007	12 273 6149	les@becker.com.pl
AUER PACKAGING GMBH	www.auer-packaging.com	Am Kroit 25/27	D-83123	Amerang	+49(0)8075 91333-840	+49(0)8075 91333-849	info@auer-packaging.com
Perfect Plast	www.perfectplast.com.pl	Obywatelska 72	93-562	Łódź	42 688 03 71		biuro@perfectplast.pl
STORTECH	stortech.pl/oferta	Modzelewskiego 40/16	02-679	Warszawa	22 857 43 47		stortech@stortech.com.pl
JMS Group					781 533 230		
Manutan Polska Sp. z o.o.	www.manutan.pl	Postępu 18, budynek Neptun	02-676	Warszawa	22 874 32 65	22 874 32 66	manutan@manutan.pl
PRYMAT	www.pojemniki.net.pl	11 Listopada 7	58-200	Dzierżoniów	74 831 18 82	74 661 41 16	prymat@prymat.com

Dalekowschodnia nowoczesność



Hyundai w języku koreańskim oznacza „nowoczesny”, „stale zmieniający się”. Jakie nowe rozwiązania pojawiają się w kolejnej generacji wózków tej marki? Nowym wózkiem serii 9 oraz miejscu ich powstawania mogliśmy przyjrzeć się bliżej podczas Hyundai VIP Tour 2013. Korzystając z zaproszenia Hyundai Heavy Industries Europe oraz firmy Toolmex Truck – polskiego dealera wózków widłowych tej marki – odwiedziliśmy siedzibę główną koncernu Hyundai Heavy Industries w koreańskim Ulsan. Dziś zabieramy Państwa w daleką podróż, która pozwoli lepiej zapoznać się z tą marką i jej produktami.

W Polsce pierwsze skojarzenia z marką Hyundai to z pewnością samochody osobowe, wszak produkt ten spotykamy powszechnie na ulicach każdego dnia. Jednak obszary biznesowej aktywności Hyundaia są dużo szersze, choć na wstępie warto dodać, że od kilkunastu lat marki tej używa kilka niezależnych firm, działających w różnych sektorach gospodarki. Poznajmy jednak tę historię od początku.

Ta zaczęła się w 1947 roku, gdy 32 letni Choi Ju Yung założył firmę inżyniersko-budowlaną Hyundai Togun (Hyundai Engineering and Construction). Korzystając z fali ożywienia gospodarczego po II Wojnie Światowej, firma rozwijała się dynamicznie w sferze budownictwa, aż do wybuchu w 1950 roku wojny koreańskiej. Po podpisaniu rozejmu w 1953 roku Hyundai szybko umocnił swoją pozycję, angażując się w wiele projektów budowlanych, zarówno na polu przemysłowym, infrastrukturalnym i mieszkaniowym. W 1965 roku firma wyszła poza granice Korei, budując autostradę w Tajlandii i zdobywając intratne kontrakty na Bliskim Wschodzie. Jed-

nym z przełomowych momentów był rok 1967, gdy Hyundai postawił swoje pierwsze kroki w sektorze motoryzacyjnym, tworząc w Korei montownię samochodów osobowych i ciężarowych marki Ford. Jednocześnie grupa Hyundai nie odżegnywała się od ekspansji w innych sektorach gospodarki.

Na początku lat siedemdziesiątych Choi Ju Yung podjął kolejną kluczową decyzję, tworząc w mieście Ulsan na południowo-wschodnim wybrzeżu Korei swoją pierwszą stocznię okrętową. Na potrzeby szybko rozwijającego się segmentu okrętowego i maszynowego, w 1972 roku powstała firma Hyundai Heavy Industries (HHI), która z czasem zajęła się również produkcją sprzętu budowlanego oraz wózków przemysłowych. Sam koncern Hyundai w kolejnych latach rozwijał swoją działalność również na wielu innych polach biznesowych, szybko urastając do miana jednego z najpoważniejszych rodzimych koncernów (tzw. czeboli), obok Daewoo, Samsunga czy Lucky Goldstar (dzisiejsze LG).

W szczytowym momencie produkcja grupy Hyundai stanowiła około 20% PKB

Korei. Dopiero końcówka lat 90-tych oraz południowokoreański kryzys ekonomiczny sprawiły, że i grupy Hyundai nie ominęła poważna reorganizacja i wydzielenie szeregu niezależnych, choć wciąż związanych jedną marką firm. W 2003 roku ze struktur grupy wyodrębniony został również Hyundai Heavy Industries, od tej pory działający w pełni samodzielnie.

Dziś działalność Hyundai Heavy Industries opiera się wokół kilku kluczowych obszarów, jak przemysł stoczniowy i morski, petrochemiczny i paliwowy, a także energetyczny i maszynowy. Zatrudniająca blisko 50 tys. pracowników kompania osiąga sprzedaż na poziomie ponad 60 mld dolarów rocznie. W puli tej ponad 4,6 mld dolarów generowanych jest przez dywizję Construction Equipment, odpowiedzialną za produkcję i sprzedaż maszyn budowlanych (głównie koparek, koparko-ładowarek i ładowarek kołowych) oraz elektrycznych i spalinowych wózków widłowych i magazynowych.

Zapraszamy na krótką foto-podróż do koreańskiego giganta. ◀

Miroslaw Ganiec



Siedziba główna i zakłady Hyundai Heavy Industries w Ulsan, milionowym mieście na południowo-wschodnim wybrzeżu Korei (nieдалeko Pusan). To tu zlokalizowana jest jedna z największych stoczni świata, wokół której ulokowano również kilka innych zakładów HHI, w tym fabrykę wózków widłowych i maszyn budowlanych (widoczna w dolnej części zdjęcia). Łącznie w zakładach w Ulsan pracuje dla Hyundai Heavy Industries około 50 tys. osób.



109 tysięcy koni mechanicznych? Właśnie tyle mocy generuje największy silnik okrętowy, wyprodukowany w tutejszej stoczni. Ten na zdjęciu jest „nieco” słabszy, ale same wymiary takich jednostek napędowych robią wrażenie.

W stoczni w Ulsan produkowanych jest kilkadziesiąt statków oraz morskich platform wydobywczych rocznie. Powstają tu kontenerowce, tankowce, gazowce, masowce, promy a nawet jednostki wojskowe. HHI posiada również dwie stocznie na zachodnim wybrzeżu Korei w Gunsan i Samho. Hyundai dysponuje 10 dokami o łącznej długości prawie 7,5 km, obsługiwany m.in. przez suwnice o udźwigu 1290, a nawet 1650 ton. Przez 40 lat działalności bramy trzech stoczni opuściło ponad 1700 jednostek pływających, dostarczonych 270 odbiorcom z 48 krajów.



Dywersyfikacja obszarów biznesowych to klucz do sukcesu koreańskiego potentata. Trudności na rynku jednostek morskich bilansowane są rosnącą produkcją i sprzedażą w innych obszarach m.in. dywizji Construction Equipment, która w strukturze Hyundai Heavy Industries odpowiada za dostarczanie maszyn budowlanych, ale również i wózków widłowych.



Wózki trafiające na europejski rynek produkowane są tu, w koreańskim Ulsan. Hyundai posiada również fabryki wózków widłowych w Chinach i Indiach, ale tam montowane maszyny sprzedawane są tylko na rynkach azjatyckich.



Na sąsiednich liniach wytwarzane są maszyny budowlane, m.in. ładowarki kołowe oraz koparki gaśnicowe o udźwigu nawet 120 ton.

Kontrola wszystkich funkcji i podzespołów wózka widłowego to ostatni etap produkcji. Stąd wózki widłowe wysyłane są do dealerów na całym świecie.





Oferta wózków widłowych Hyundai obejmuje wszystkie najważniejsze obszary zastosowań. W segmencie czołowych wózków widłowych z napędem Diesla dostępnych jest kilkadziesiąt wersji o udźwignięciach od 1,5 do 25 ton. Źródłem napędu są silniki o mocach od 42 do 264 KM konstrukcji Hyundai Motor Company lub dostarczane przez firmy Kubota, Mitsubishi i Cummins.

Maszyny napędzane gazem dostępne są w opcjach od 1,5 do 7 ton udźwignięcia. Tu źródłem napędu są także silniki Hyundai oraz jednostki MMC i General Motors. Wybrane wersje mogą być oferowane również w wykonaniu dwupaliwowym (LPG + benzyna).



Elektryczne wózki czołowe dostarczane są jako trzy i czterośladowe, z napędem 24, 48 lub 80-voltowym, obejmując zakres udźwignięci od 1 do 5 ton.



Typowo magazynowy sprzęt to reach trucki ze stojącym lub siedzącym stanowiskiem operatora (te pierwsze również w wersji z widłami na karetkę pantografowej) oraz wózki do kompletacji zamówień (z podnoszoną kabiną operatora).



Z obserwacji firmy Hyundai wynika, że w Europie wciąż rośnie zapotrzebowanie na elektryczne wózki widłowe, które wypierają z magazynów maszyny o napędzie spalinowym. Dlatego firma kładzie duży nacisk na rozwój tej linii produktów. Jesienią 2013 r. Hyundai rozszerzył swoją ofertę trzy- i czterośladowych wózków widłowych o modele 10, 13 i 15BTR-9, wyposażone m.in. w boczną wymianę akumulatora oraz 24-voltowy napęd prądu przemiennego. Wysokie osiągi zapewnione są dzięki 9 kW układowi podnoszenia i 4,3 kW silnikowi napędowemu oraz bateriom o pojemności od 625 do 1000 Ah. Taki układ pozwala na osiągnięcie prędkości jazdy do 13 km/h, co sprawdzi się przy pokonywaniu większych odległości i np. przy cross-dockingu.

Najnowszy model Hyundai BTR-9 oferowany jest w wersji 1000, 1300 i 1500 kilogramów. W zależności od udźwignięcia ma on rozstaw osi od 1065 do 1220 mm i tylko 990 mm szerokości (wszystkie wersje). Ze standardowym masztem jego masa waha się pomiędzy 2390 do 2850 kilogramów. Dostępne są również maszty duplex i triplex o wysokości podnoszenia do 6035 mm. Bezobsługowe, mokre hamulce tarczowe na osi przedniej są wyposażeniem seryjnym nowej serii 9. Standardem jest również system kontroli zakrętów, redukujący prędkość w zależności od kąta skrętu kierownicy.



Dywidza Construction Equipment produkuje 155 modeli maszyn budowlanych i wózków widłowych. Segment budowlany obejmuje koparki gąsienicowe i kołowe, koparkoładowarki, ładowarki kołowe i małe ładowarki gąsienicowe. We współpracy z niemiecką firmą Atlas Weyhausen, na niektórych rynkach oferowane będą również walce. Nieodłączną częścią każdego większego spotkania w budowlanej sekcji Hyundai Heavy Industries jest widowiskowy balet maszyn budowlanych, będący doskonałym pokazem ich zdolności. Na specjalnie przygotowanym polu testowym każdy zainteresowany może później osobiście sprawdzić możliwości sprzętu.



Na powierzchni 18,4 tys. m² składowanych jest blisko 80 tys. pozycji części zamiennych. Stąd części trafiają do regionalnych centrów dystrybucyjnych lub wprost do dealerów i klientów na całym świecie. Procesem zamówień i dostaw steruje oczywiście globalny system informatyczny, dzięki czemu możliwe są również szybkie „przerzuty” części pomiędzy magazynami regionalnymi lub dealerskimi, by niezbędny element zamienny trafił do klienta jak najszybciej.

Od 2012 roku Hyundai współpracuje w ramach joint-venture ze znanym producentem silników, firmą Cummins. W maju 2014 roku w nowych zakładach w Daegu rozpocznie się wspólna produkcja silników do maszyn budowlanych i wózków widłowych. Moce produkcyjne określa się aż na 50 tys. jednostek rocznie, a powstawać będą silniki o pojemności od 5,9 do 8,9 litra i mocy od 150 do 300 KM.



Specjalne centrum treningowe dysponuje nie tylko statycznymi stanowiskami do szkolenia mechaników, ale także symulatorem wiernie odwzorowującym pracę koparki.

Model biznesowy Hyundai Heavy Industries, szczególnie w Europie, opiera się na sprzedaży poprzez sieć regionalnych dealerów i partnerów. To oni najlepiej znają specyfikę lokalnego rynku i indywidualne oczekiwania klientów, a często dostarczają im również rozwiązania dodatkowe, spoza oferty Hyundai'a. Dlatego HHI nie zamierza zmieniać tego sposobu sprzedaży, np. na rzecz otwierania własnych przedstawicielstw. Hyundai VIP Tour 2013 był również okazją do wyróżnienia najlepszych spośród partnerów. Marcel Turecki odbiera w imieniu spółki Toolmex Truck nagrodę dla wiodącego w Europie dealera wózków widłowych z rąk B. K. Choe, prezidenta i dyrektora operacyjnego Hyundai Heavy Industries.



Kolejowe przyspieszenie

Z myślą o nowej perspektywie budżetowej UE

Jeszcze pod koniec 2011 r. poziom dofinansowania inwestycji kolejowych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynosił zaledwie 0,8%. W grudniu 2013 r. było to już 77%. Tak wysoki wzrost absorpcji środków unijnych skłania Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju do zapewnienia, iż polska kolej wykorzysta wszystkie pieniądze z funduszy UE na lata 2007-2013.

Czy są to gwarancje w pełni uzasadnione? Na ich potwierdzenie, kierowany obecnie przez wicepremier Elżbietę Bieńkowską resort, odpowiedzialny także za politykę transportową, przedstawił 10 grudnia ubiegłego roku najnowszy raport dotyczący kontraktacji środków unijnych przez kolej. Wynika z niego, że z około 22,7 mld zł środków dostępnych w ramach POIiŚ (ok. 20,2 mld zł) oraz Regionalnych Programów Operacyjnych (ok. 2,5 mld zł) zakontraktowano ok. 17,9 mld zł. W tych ostatnich podpisano 56 umów, których dofinansowanie UE wyniosło 2,7 mld zł, a w POIiŚ 44 umowy z unijnym dofinansowaniem sięgają 15,6 mld zł.

Ponaglenia komisarza

Na tak spektakularne przyspieszenie złożyło się kilka czynników. Najważniejsze z nich to zdecydowana postawa Komisji Europejskiej, która odrzuciła propozycje rządu polskiego przesunięcia 1,2 mld euro z kolei na drogi, wyrażając jednocześnie zgodę na przeznaczenie znacznej części zagrożonych środków na projekty rewitalizacyjne, przywracające na wybranych

odcinkach szlaków kolejowych ich pierwotne parametry oraz na projekty przejazdowe. Istotne było również uzgodnienie przez przedstawicieli Polski i Komisji Europejskiej (w lutym 2013 r.) unijnego dofinansowania do inwestycji kolejowych

– przynajmniej, że sytuacja w tym zakresie jest lepsza niż kilka miesięcy wcześniej. Przedstawiciel Brukseli zasugerował nam dokonanie przeglądu realizowanych inwestycji kolejowych. Jego zdaniem te, które nie mają szans na zakończenie i rozlicze-

Polska infrastruktura otrzyma ze środków unijnych, z programów polityki spójności w budżecie 2014-2020, ponad 300 mld zł, z czego kolei przypaść może 28 mld zł. Znaczna część tej ostatniej kwoty przeznaczona zostanie na projekty torowe.

powyżej dotychczasowej granicy 85%, pod warunkiem zachowania ogólnego poziomu dofinansowania w ramach tzw. działania 7.1 Rozwój transportu kolejowego.

Nie bez znaczenia były też opinie europejskiego komisarza ds. polityki regionalnej, Johanna Hahna, który we wrześniu 2013 r. wizytował nasz kraj. Stwierdził on wówczas, że – *jeżeli chodzi o wydawanie unijnych środków na inwestycje w sektorze kolejowym, to Polska wciąż boryka się z problemami i opóźnieniami,*

nie do 2015 r. powinny zostać przesunięte na kolejny okres budżetowy UE, obejmujący lata 2014-2020.

Słabe tempo wykorzystania przez kolej finansowego wsparcia UE niepokoiło też nowe kierownictwo w niektórych spółkach Grupy PKP. Jednym z pierwszych działań zarządu PKP S.A. było zalecenie przeprowadzenia audytu wszystkich 160 realizowanych projektów kolejowych, wzmocnienie kontroli nad ich wykonaniem i dokonanie niezbędnych zmian personalnych w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Ruszyły dodatkowe inwestycje, obejmujące, oprócz wspomnianych rewitalizacji linii kolejowych i poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, montaż nowych rozjazdów oraz zakup i modernizację taboru.

„Zagubione” 2 mld zł

W 2013 r. PKP PLK wydały blisko 5 mld zł na inwestycje. – *Tylko w grudniu przeznaczaliśmy na realizację inwestycji miliard złotych. Jest to rekordowa kwota. To daje nam pewność, że jesteśmy w stanie wykorzystać wszystkie dostępne środki z funduszy europejskich. Nie tylko w ciągu najbliższych lat, ale również w perspektywie 2014-2020* – zapewniał w początkach stycznia Andrzej Pawłowski, wiceprezes spółki. Zmodernizowano m. in. 650 przejazdów kolejowych, 1350 rozjazdów, 1400 km torów. Zbudowa-



W tym roku liczba robót na torach i wokół nich będzie większa niż w poprzednich latach, co oznacza ponad 3 tys. zamknięć torowych i konieczność uciążliwych objazdów. Szansę na przyspieszenie inwestycji i wykorzystanie w większym niż dotąd zakresie pieniędzy unijnych daje rozpoczęta restrukturyzacja spółki i poprawa organizacji pracy.

no 130 nowych wiaduktów i przebudowa ponad 180 peronów.

Zrozumiały optymizm członka zarządu „Peelki” osłabia jednak fakt, że w lutym 2013 r. kierownictwo firmy obiecywało wydać na inwestycje około 7 mld zł., a poziom wykorzystania środków unijnych miał wzrosnąć do końca roku do 40%. Tymczasem według ocen Patrycji Wołoskiej-Bartkiewicz, byłej wiceminister transportu, kwota wysłanych do końca 2013 r. do Brukseli faktur wyniesie ok. 17%. W 2014 r. PLK powinna wydać na inwestycje blisko 10 mld zł. Czy uda się na czas „środki te skonsumentować”?

Możliwości takiej nie można z góry wykluczać. Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe Remigiusz Paszkiewicz podkreśla, że w 2013 r. zakończono w spółce ogromną część projektów przygotowawczych. Ich realizacja przypadnie na lata 2014-2015. W tym roku liczba robót na torach i wokół nich będzie większa niż w poprzednich latach, co oznacza ponad 3 tys. zamknięć torowych i konieczność uciążliwych objazdów. Szansę na przyspieszenie inwestycji i wykorzystanie w większym niż dotąd zakresie pieniędzy unijnych daje rozpoczęta restrukturyzacja spółki i poprawa organizacji pracy.

Kontrolny monitoring

Zagrożeniem są natomiast pewne opóźnienia na niektórych realizowanych już inwestycjach, które powinny być zakończone i rozliczone do końca 2015 r. Zdaniem dr Jerzego Kwiecińskiego z Gospodarczego Gabinetu Cieni BCC, byłego wiceministra rozwoju regionalnego, w sytuacji, gdy nie mamy pewności, że – mimo realizacji projektów rewitalizacji i projektów taborowych – kolei uda się w całości wydać środki unijne z budżetu 2007-2013, to należałoby przygotować scenariusz „B”, zapewniający ich pełne wykorzystanie jeszcze w obecnej perspektywie. BCC zaapelowało też w październiku 2013 r. o monitorowanie dużych projektów w obszarze transportu kolejowego.

W dość powszechnej opinii ekspertów zagrożeniom tym powinno zapobiec minowanie Elżbiety Bieńkowskiej, ministrem infrastruktury i rozwoju w randze wicepremiera. – *To dobrze, że nadzór nad pozyskaniem, wydaniem i rozliczeniem pieniędzy z unijnego programu Operacyj-*

nego Infrastruktura i Środowisko będzie w jednym ręku. To wzmocni kontrolę i koordynację wydawania pieniędzy. Poza tym, największym problemem z wykorzystaniem pieniędzy z obecnego budżetu UE ma kolej, więc tym lepiej, że będzie podlegać pani wicepremier – podkreślał Jerzy Kwieciński w wypowiedzi dla portalu wnp.pl.

Czekając na przetargi

Polska infrastruktura otrzyma ze środków unijnych, z programów polityki spójności w budżecie 2014-2020, ponad 300 mld zł, z czego kolei przypaść może 28 mld zł. Znaczna część tej ostatniej kwoty przeznaczona zostanie na projekty torowe. PLK zapewnia, że przygotowania do nowej perspektywy finansowej UE ruszają pełną parą. – *PKP Polskie Linie Kolejowe opracowały listę kilkudziesięciu inwestycji, których realizacja przewidziana jest w przyszłej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej. Niektóre z nich są na dość zaawansowanym etapie przygotowania, dla innych w najbliższych tygodniach planujemy ogłosić pierwsze postępowania na studia wykonalności. Wszystko po to, aby ruszać z inwestycjami, gdy tylko będzie dostępne unijne finansowanie i zamkniemy realizację większości inwestycji obecnej perspektywy –* mówi Marcin Mochocki, pełnomocnik zarządu ds. planowania i strategii PKP.

Wśród 16 studiów wykonalności znalazły się odcinki Kutno – Toruń Główny, Elk – Korsze (wraz z elektryfikacją), Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Ostrów Wielkopolski, a także Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane (wraz z budową łącznicy w Suchoj Beskidzkiej) czy Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów.

Osobno, w ramach POIiŚ przygotowana zostanie dokumentacja przedprojektowa dla prac na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk. W przyszłej perspektywie kompleksowo zostanie również rozwiązany problem poprawy szynowego dostępu do portów morskich. Analizy niezbędne do wykonania tych prac obejmują linie kolejowe do portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Sądowa pomoc

Terminowemu i efektywnemu wykorzystaniu unijnego wsparcia w przyszłej perspektywie budżetowej służyć ma Sąd Arbitra-



W 2013 roku ruszyły dodatkowe inwestycje, obejmujące rewitalizację linii kolejowych, poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, montaż nowych rozjazdów oraz zakup i modernizację taboru

żowy przy Centrum Mediacji i Arbitrażu Transportu, powołany 18 grudnia 2013 r., przez Stowarzyszenie na Rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego (SIRTS) oraz Kancelarię Prawną LTA Doradztwo Prawne Dopierała i Wspólnicy Sp. k. Jego celem jest szybkie rozstrzygnięcie sporów prawnych z zakresu transportu, ze szczególnym uwzględnieniem sektora kolejowego. W składzie orzekającym Sądu Arbitrażowego znajdują się zarówno prawnicy jak i specjaliści z branży transportowej.

– *Jedną z bolączek towarzyszących inwestycjom transportowym są spory pomiędzy zlecającymi a wykonawcami oraz pomiędzy wykonawcami a podwykonawcami. Spory te w sądach państwowych trwają na tyle długo, że zlecający mogą mieć poważne problemy z rozliczeniem projektów, w tym projektów realizowanych z wykorzystaniem środków z UE, a wielu wykonawców staje przed widmem bankructwa. W tej sytuacji Sąd Arbitrażowy pozwala na szybkie, tanie i wiążące rozstrzygnięcie sporów –* podkreśla Marek Pawlik, członek prezydium Sądu Arbitrażowego. Przykładem ciągnących się nieraz latami sporów są kontrowersje między zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikami dotyczące sposobu naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, rozstrzygane dotąd w Sądzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów. ◀

Franciszek Nietz

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





Spedytor i pośrednik przy przewozie rzeczy – różnice i podobieństwa

Wykonywaniem transportu drogowego w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym jest prowadzenie działalności gospodarczej zarówno w zakresie przewozu rzeczy pojazdami samochodowymi, jak również pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Ustawa o transporcie drogowym w ogóle nie posługuje się określeniem „spedycja”, a na temat jej „zamiennika” jakim jest pośrednictwo przy przewozie rzeczy w ustawie jest raczej niewiele.

Zgodnie z art. 4. użyte w ustawie określenia oznaczają:

3) *transport drogowy – krajowy transport drogowy lub międzynarodowy transport drogowy. Określenie to obejmuje również działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.*

Oprócz powyższego, w ustawie o transporcie drogowym zawarte są inne

postanowienia, które w pełni regulują uprawnienia podmiotu do wykonywania pośrednictwa przy przewozie rzeczy oraz sankcje za ich brak.

Tego, na czym polega prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy ustawa o działalności transportowej jednak nie precyzuje w żaden sposób.

Zakres przedmiotowy pośrednictwa przy przewozie rzeczy

W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo, zatem należy ona do kategorii umów nienazwanych. Dla umowy o pośrednictwo kodeks cywilny nie przewiduje szczególnej formy zawarcia takiej umowy. Zobaczmy jakie są definicje słownikowe pośrednictwa:

- ▶ działalność polegająca na kojarzeniu kontrahentów w transakcjach handlowych; działalność osoby trzeciej mająca na celu doprowadzenie do porozumienia się lub załatwienia jakichś spraw między stronami (źródło: <http://sjp.pl/pośrednictwo>).
- ▶ działalność osoby trzeciej mająca na celu porozumienie się między stronami lub załatwienie jakichś spraw dotyczących obu stron; kojarzenie kontrahentów w transakcjach handlowych oraz umożliwianie kontaktu uczestnikom rynku pracy (źródło: <http://sjp.pwn.pl/haslo.php?id=2506162>).



Zakres przedmiotowy działalności wykonywanej przez spedytora i pośrednika przy przewozie rzeczy jest podobny, jeśli nie taki sam.

- umowa, często odpłatna, w której jedna strona zobowiązuje się wobec drugiej doprowadzić do sposobności zawarcia umowy lub pośredniczyć przy zawarciu takiej umowy (źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Pośrednictwo>).

Literatura wskazuje, że – podstawowym zadaniem (...) wyspecjalizowanych „pośredników” jest wywieranie wpływu na pozycję prawną angażujących ich zleciodawców poprzez „wprowadzenie” ich w określony stosunek umowny. (...) Pośrednik tworzy zatem zarówno określoną sytuację faktyczną, jak i prawną. Jego zabiegi obejmują m.in. takie czynności jak wyszukanie i wskazanie osoby kontrahenta, komunikowanie stron ze sobą, przekazywanie ofert, informowanie o warunkach umowy, prowadzenie negocjacji, (...), badanie czy przedmiot świadczenia nie jest obciążony



Tego, na czym polega prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, ustawa o działalności transportowej nie precyzuje.

W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo, zatem należy ona do kategorii umów nienazwanych. Dla umowy o pośrednictwo kodeks cywilny nie przewiduje szczególnej formy zawarcia takiej umowy.

wadami fizycznymi lub prawnymi, przygotowywanie wymaganych dokumentów ...” (zobacz: Michał Romanowski, Charakter prawny umowy o pośrednictwo, Monitor Prawniczy Nr 2/1997).

Zakres usług leżących w obszarze działalności pośrednika, w tym również pośrednika przy przewozie rzeczy, może być więc bardzo szeroki. Taki zakres wykonywanych czynności oraz sama forma prowadzenia tego typu działalności bardziej przypomina klasyczną spedycję aniżeli spedycję obecną, opartą na przewoźniku umownym.

Czym właściwie zajmuje się spedytor

Podobnie jak „pośrednictwo”, pojęcie „spedycja” nie zostało zdefiniowane w przepisach prawa transportowego ani cywilnego, zatem można uznać, iż nie posiada ono definicji legalnej. W takim przypadku należy posłużyć się znaczeniami słownikowymi, w myśl których spedycja to:

- wszelkie czynności wykonywane podczas przesyłania i odbierania towarów (źródło: <http://sjp.pl/spedycja>)
- przewóz i dostawa towarów wykonywane przez przedsiębiorstwo przewozowe (źródło: <http://sjp.pwn.pl/slownik/2575962/spedycja>)

Moim zdaniem, znaczenie pierwsze jest właściwie i choć „spedycję” definiuje w uproszczeniu, to można je zaakceptować. Jednak znaczenie zawarte w drugiej definicji jest trudne do zaakceptowania, gdyż czynności jakie wykonuje spedytor to według kodeksu cywilnego – wysyłanie lub odbiór przesyłki albo dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem. Definicja zawarta w Wikipedii już bardziej wyczerpująco definiuje „spedycję”. Zobaczmy, co na to Wikipedia.

- Spedycja to działalność polegająca na organizowaniu przewozu towaru.
- Spedytorem jest osoba prawna lub fizyczna (przedsiębiorca), której celem

działania jest organizowanie przewozu ładunków.

- Spedycją będzie zaś każda działalność gospodarcza polegająca na organizowaniu przewozu ładunków na zlecenie osoby prawnej lub fizycznej i na wykonaniu niezbędnej grupy czynności dodatkowych, wynikających ze specyfiki zlecenia.

Ze względu na zakres wykonywanych czynności, Wikipedia dzieli je na: **czynności wykonywane przez spedytora** (nazywane spedycją właściwą lub czystą) oraz **czynności organizowane przez spedytora**, w skład których wchodzi czynności przemieszczania i czynności dodatkowe.

Za spedycję właściwą Wikipedia uznaje wykonywanie czynności takie jak: przyjmowanie zleceń spedycyjnych i udzielanie porad związanych z procesami spedycyjnymi, wybór środka transportu, zawieranie umów o przewóz, ubezpieczanie przesyłki, sporządzanie dokumentacji transportowej, odbiór przesyłki od nadawcy, przygotowanie przesyłki do przewozu, nadanie przesyłki



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

>>>> www.cds-odszkodowania.info

na środek transportu wraz z dokumentacją transportową, odbiór przesyłki ze środka transportowego oraz właściwej dokumentacji, odprawa celna i przekazanie przesyłki odbiorcy.

Według Wikipedii, spedytor organizując czynności przemieszczania staje się odpowiedzialny za wykonanie: dowozu, odwozu, przewozu, załadunku, wyładunku i przeładunku oraz czynności dodatkowych, takie jak: składowanie przesyłki, podjęcie należności za dostarczoną przesyłkę, przeprowadzenie cesji praw do przesyłki i sprzedaż przesyłki.

W przypadku, gdy firma spedycyjna wykonuje czynności określone mianem spedycji właściwej i jest w stanie własnym potencjałem wykonywać czynności przemieszczania oraz czynności dodatkowe, realizuje tzw. spedycję mieszaną. Źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Spedycja>.

Według Wikipedii, „spedycja” w obecnym wymiarze jest spedycją gałęziową (opiera się na jednym rodzaju środka przewozowego – głównie jest to spedycja samochodowa) oraz mieszaną (oparta na czynnościach wykonywanych i organizowanych przez spedytora) i jest usługą materialną (odpłatną i dostępną dla wszystkich).

Czy kodeksowy „spedytor” to również pośrednik przy przewozie rzeczy?

Podstawową regulacją prawną dla „działalności spedycyjnej” jest ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. kodeks cywilny (Dz.U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93 z późn. zm.). Uregulowania dotyczące spedycji zawarte są w art. art. 794 – 804 kodeksu cywilnego, z których kluczowym dla poruszanych kwestii jest art. 794. ust. 1., stanowi on, że – *przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.*

Kodeks cywilny nie określa jednak o jakie inne usługi związane z przewozem przesyłki chodzi w art. 794. ust. 1., zatem aby trafnie określić zakres przedmiotowy działalności spedycyjnej należy zerknąć do literatury prawniczej.

Z komentarza do art. 794 k.c. autorstwa Marka Sychowicza (Komentarz do kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania. Tom II, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa 2011, wydanie X) wynika, że – *Do usług związanych z przewozem należy wiele czynności faktycznych i prawnych, np. sprawdzenie stanu przesyłki, jej opakowanie, zważenie,*



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.

sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, dostarczenie przesyłki przewoźnikowi, załatwienie formalności celnych, konwojowanie, przechowanie, składowanie, odbiór przesyłki i inne. Zdaniem Marka Sychowicza – usługi spedycyjne obejmują też fachową pomoc w obsłudze przewozu. Pomoc ta z reguły powinna obejmować także udzielenie porad co do sporządzenia dokumentów handlowych związanych z przewozem w taki sposób, jaki jest niezbędny do uniknięcia trudności w odbiorze przesyłki.

Powyższe wskazuje na znaczne podobieństwa pomiędzy spedycją i pośrednictwem, można zatem zaryzykować stwierdzenie, że zakres przedmiotowy działalności wykonywanej przez spedytora i pośrednika przy przewozie rzeczy jest podobny, jeśli nie taki sam.

Czy pośrednik przy przewozie rzeczy to faktycznie spedytor?

Ponieważ wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy i wykonywanie spedycji są nierozdzielnie związane z działalnością gospodarczą (wynika to z art. 4. ust. 3.lit. b. u.t.d. i art. 794. ust. 1. k.c.), zobaczmy jak te działalności traktują organy rejestrowe.

Dla określania przedmiotu działalności gospodarczej organy rejestrowe stosują Polską Klasyfikację Działalności (PKD), wprowadzoną Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 12 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności, znaną pod nazwą PKD 2007. Dla działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (lub jak kto woli spedycji drogowej) organy rejestrowe stosują podklasy 52.21.Z i/lub 52.29.C. Podklasa 52.21.Z określa ogólnie usługi wspomagające transport lądowy, co nie pomaga w rozstrzygnięciu tej kwestii. Podklasa 52.29.C zaś została opisana bardziej szczegółowo i obejmuje:

- ▶ organizację lub przygotowywanie transportu w imieniu nadawcy ładunku,
- ▶ przyjmowanie przesyłek zbiorowych lub indywidualnych, włącznie z odbiorem i dostarczaniem towarów oraz ich pogrupowaniem,
- ▶ wystawianie i realizowanie dokumentów przewozowych,
- ▶ działalność agentów celnych,
- ▶ działalność agentów spedycji towarowej,
- ▶ działalność związana z obsługą towarową, np. załadunek towaru w tymczasowe opakowania w celu jego ochrony podczas transportu, wyładowywanie, sprawdzanie jakości i ważenie towarów.

Nie można się nie zgodzić z oceną, że podklasa 52.29.C właściwie opisuje przedmiot działalności spedytora, o którym mówi art. 794. ust. 1. k.c. (patrz powyższe komentarze). Skoro więc organy rejestrowe stosują tę podklasę w odniesieniu do podmiotów rozpoczynających działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (o którym mówi art. 4. ust. 3.lit. b. u.t.d.), należy uznać, że z punktu widzenia przepisów dotyczących działalności gospodarczej, znaczenia „spedycja” i „pośrednictwo przy przewozie rzeczy” są tożsame.

Podklasa 52.29.C, oprócz organizacji lub przygotowywania transportu w imieniu nadawcy ładunku, przyjmowania przesyłek włącznie z odbiorem i dostarczaniem towarów oraz innej działalności związanej z obsługą towarową, wyodrębnia jednak działalność agentów spedycji towarowej. PKD 2007 nie precyzuje o jakich agentów chodzi, jednakże z uwagi na to, że agenci lotniczy, morscy i śródlądowi zostali przez PKD sklasyfikowani odrębnie (mają swoje PKD), moim zdaniem w podklasie 52.29.C jest mowa o agentach drogowej spedycji towarowej.

Konotacja do „spedycji” znajdujemy również w PKWiU 2008, gdzie symbol 52.29.12.0 dotyczy „pozostałych usług spedycji towarów”. Symbol 52.29.12.0 za-

warty jest grupie 52.29 „pozostałe usługi wspomagające transport” i podgrupie 52.29.1 „usługi towarowych agencji transportowych”. W podgrupie 52.29.1, oprócz symbolu 52.29.12.0 znajdujemy również symbole: 52.29.19.0 – dotyczy „pozostałych usług towarowych agencji transportowych” i 52.29.20.0 – dotyczy „pozostałych usług wspomagających transport, gdzie indziej niesklasyfikowanych”.

noznaczne z prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie spedycji.

Osobiście nie zgadzam się z poglądem niektórych znawców problematyki transportowej, że pośrednictwo przy przewozie rzeczy dotyczy przewoźników wykonujących przewozy poprzez swoich podwykonawców, czyli tzw. przewoźników umownych. Teoria ta jest z założenia błędna, gdyż w relacjach pomiędzy podmiotami

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Więcej informacji na stronie 5

możliwe w sytuacji, gdyby list przewozowy stanowił jedyną możliwą formę zawarcia umowy przewozu, którą zawierałby przewoźnik faktyczny (podwykonawca owego przewoźnika umownego) z nadawcą (zamawiającym a klientem przewoźnika umownego). W takiej sytuacji przewoźnik umowny nie byłby przewoźnikiem umownym, a nawet nie występowałby w roli przewoźnika – byłby pośrednikiem w przewozie, który organizował.

Według mojej oceny, ustawodawca przy zmianie ustawy o transporcie drogowym miał na uwadze przedmiotowy zakres działalności spedycyjnej. A ponieważ – jak wskazuje powyższa analiza – pokrywa się on z zakresem pośrednictwa przy przewozie rzeczy, który nawet pełniej określa specyfikę pracy dzisiejszych spedytorów, termin ten został właściwie użyty w ustawie.

Oczywiście, dzisiejszy pośrednik przy przewozie rzeczy, czy jak kto woli spedytor, bardzo często wstępuje w stosunek umowy przewozu stając się tzw. przewoźnikiem umownym i ponosi odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Według mojej oceny ustawodawca świadomie pominął ten aspekt, gdyż wykracza on poza obszar wprowadzanej regulacji prawnej. ◀

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

W przypadku gdy firma spedycyjna wykonuje czynności określone mianem spedycji właściwej i jest w stanie własnym potencjałem wykonywać czynności przemieszczania oraz czynności dodatkowe, realizuje tzw. spedycję mieszaną.

Można zatem uznać, że „spedycja” jest jedną z usług „wspomagających transport lądowy” i świadczonych przez „towarowe agencje transportowe” lub „pozostałe agencje transportowe”.

Z powyższego wynika, że termin „pośrednictwo przy przewozie rzeczy” ma równorzędne, jeśli nie szersze, znaczenie aniżeli „spedycja”.

Pośrednik przy przewozie rzeczy, czyli jednak spedytor

Zważywszy na znaczne podobieństwa pomiędzy pośrednictwem i spedycją, można postawić wniosek, że zakres przedmiotowy pośrednika przy przewozie rzeczy i spedytora jest podobny, jeśli nie taki sam. Tym samym, wbrew niektórym teoriom można uznać, że prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy w rozumieniu ustawy o transporcie drogowym jest rów-

zewnątrznymi (poza nadawcą i odbiorcą) zachodzi zależność umowna wykonawca-podwykonawca (np. przewoźnik i jego podwykonawca, czyli przewoźnik kolejny, również spedytor i jego podwykonawca, czyli spedytor dalszy, tzw. zastępczy), przy czym odpowiedzialność za działanie lub jego zaniechanie przez swojego podwykonawcę, na zasadzie ryzyka zawsze ponosi wykonawca (zobacz: art. 3 konwencji CMR, art. 5 prawa przewozowego, art. 474 k.c. wz. z art. 738 § 1 k.c.).

Kolejnym argumentem negującym ten pogląd jest to, iż konstrukcja „przewoźnik umowny jako wykonawca umowy” i „przewoźnik faktyczny jako podwykonawca umowy” z założenia wskazuje na umowę (jej przewozowy charakter, co nie ma tutaj większego znaczenia) zawartą przez przewoźnika umownego (wykonawcę) z jego zleceniodawcą (zamawiającym). Przewoźnik umowny nie mógłby w takiej sytuacji pełnić roli pośrednika. To byłoby

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA



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

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

Więcej informacji na stronie: **www.transora.pl**

Wytyczne dla transportu – styczeń 2014



MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Wytyczna 18/2013

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego pismem sygn. L.dz. ZG OZPTD/28/2013 z dnia 23 maja 2013 r. wniósł skargę do Komisji Wspólnot Europejskich na nieprzestrzeganie prawa wspólnotowego. Zarzucone w skardze naruszenia, zdaniem OZPTD, polegają na:

- ▶ uniemożliwieniu korzystania z nieunowocześniejących części drugorzędnej sieci dróg, tam gdzie jest to technicznie możliwe, dla celów załadunku i rozładunku pojazdów spełniających wymagania Dyrektywy Rady 96/53/WE, w szczególności w zakresie pełnych dopuszczonych przez warunki techniczne nacisków osi, odpowiadających obciążeniom przewidzianym dla nacisku 11,5 ton,
- ▶ braku realizacji przyjętego przez Polskę zobowiązania, iż drogi budowane lub unowocześniane z użyciem środków pochodzących z budżetu Wspólnoty uwzględniają zdolność przenoszenia dopuszczalnego nacisku 11,5 tony na oś,
- ▶ pozorowaniu stopniowego otwierania polskiej sieci dróg dla pojazdów spełniających wymagania Dyrektywy Rady 96/53/WE, gdyż jedynie niewiele ponad jeden procent polskich dróg umożliwia ruchu normatywnie załadowanych pojazdów.

Komisja Europejska w swoim stanowisku z dnia 6 grudnia 2013 r. sugeruje, iż argumentacja OZPTD może zostać przyjęta.

Dostępna treść pisma z dnia 6 grudnia 2013 r.

Przedmiot: Skarga zarejestrowana pod numerem CHAP (2013) 01641

Szanowny Panie!

Pragniemy przedstawić Panu wstępne wnioski, do jakich doszliśmy po uważnej analizie przekazanych nam przez Pana w związku z powyższą skargą dokumentów uzupełniających, a także uwag przesłanych przez Ministerstwo Transportu Rzeczypospolitej Polskiej.

Przedstawiciele OZPTD zwrócili uwagę Komisji na fakt, iż na 97% dróg polskiej sieci drogowej władze polskie nie zezwalają na ruch samochodów ciężarowych o nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t. Na wielu nowszych drogach ruch ograniczono do pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 10 t, a na drogach starszych do 8 t. Władze polskie potwierdziły, iż samochody ciężarowe o nacisku pojedynczej osi wynoszącym do 11,5 t mogą poruszać się tylko po 5814 km polskiej sieci drogowej, co odpowiada jedynie 2 do 3% całkowitej długości utwardzonych dróg w Polsce. Władze te podkreśliły również, iż w momencie przystąpienia Polski do Unii wspomniane pojazdy poruszać się mogły tylko po 728 km dróg, w związku z czym osiągnięcie obecnej długości tych dróg związane było

z ogromnym wysiłkiem ze strony państwa polskiego.

Jednakże zdaniem przedstawicieli OZPTD sytuacja ta stanowi naruszenie przepisów dyrektywy 96/53/WE, utrudnienie w swobodnym przepływie towarów oraz oznacza dyskryminację przewoźników mających swą siedzibę w Polsce.

W odniesieniu do wdrożenia dyrektywy 96/53/WE Komisja Europejska pragnie odwołać się do treści załącznika XII do Aktu przystąpienia:

„W drodze odstępstwa od artykułu 3 ustęp 1 dyrektywy 96/53/WE, pojazdy, które spełniają normy wyznaczone dla kategorii 3.4. wymienionej w załączniku I do dyrektywy, mogą korzystać z niezmodyfikowanych części polskiej sieci dróg do 31 grudnia 2010 roku, jedynie pod warunkiem, iż spełniają polskie normy nacisku na oś”.

Zgodnie z tym przepisem do dnia 31 grudnia 2010 r. polskie normy nacisku na oś są nadrzędne względem zasad dotyczących ciężaru pojazdów ustanowionych w odnośnej dyrektywie. Oznacza to tym samym, iż od dnia 1 stycznia 2011 r. należy w pełni stosować art. 3 ust 1 dyrektywy 96/53/WE.

Ponadto art. 7 dyrektywy 96/53/WE nie stanowi podstawy uzasadniającej brak zgodności 97% polskiej sieci drogowej z wymogami określonymi w art. 3 ust. 1 tej samej dyrektywy.

Komisja Europejska zwróciła się do władz polskich o zajęcie stanowiska wobec powyższych uwag. W przypadku braku zadowolającej odpowiedzi Komisja może podjąć decyzję o wszczęciu na mocy art. 258 Traktatu postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego w związku z brakiem zgodności środków krajowych z dyrektywą 96/53/WE.”

Czytaj wcześniejsze „Wytyczne dla transportu” na:

www.TSL-biznes.pl/Arena561

Treść dostępna dla zarejestrowanych czytelników.

Rejestracja bezpłatna na www.tsl-biznes.pl

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

Wytyczna 19/2013

Odłożony odpoczynek od 1 stycznia 2014 w międzynarodowym okazjonalnym przewozie osób.

Możliwość odłożenia odpoczynku tygodniowego nawet do 12 dni od odstąpienia paury weekendowej jest możliwy jedynie w międzynarodowym przewozie osób. Zaostrzone warunki odbioru tego odpoczynku wprowadzono z dniem 01.01.2014. Wszelkie próby zastosowa-

nia możliwości wykonywania przewozów w ciągu 7-11 dni bez odpoczynku tygodniowego w transporcie drogowym rzeczy są niedopuszczalne. Normy unijne dotyczą bowiem wyłącznie międzynarodowych usług okazjonalnych.

Więcej w poniższym artykule.

Więcej wymogów dla kierowców

Turyści korzystający z wycieczek objazdowych nie zawsze mają możliwość w pełni wykorzystać czas na zwiedzanie lub przejazd do kolejnego miejsca rekreacji. Ograniczenia wynikają ze ściśle normowanego czasu pracy i czasu prowadzenia pojazdu przez kierowców zawodowych.

Przepisy rozporządzenia WE nr 561/2006 nakładają obowiązek odbierania odpoczynku tygodniowego w każdym tygodniu trwającego co najmniej 45 godzin lub skróconego do 24 godzin. W tym czasie kierowca autokaru nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać innej pracy. Na liczne postulaty branży turystycznej i przewozowej nie pozostał obojętny Parlament Europejski, który znowelizował wspomniane rozporządzenie. Dopuszczono możliwość odłożenia przez kierowcę odpoczynku tygodniowego do 12 dni, ale pod pewnymi warunkami.

Po pierwsze, z odstępstwa może skorzystać kierowca, który wykonuje pojedynczą usługę okazjonalną w międzynarodowym przewozie osób. Tak więc wycieczki realizowane na terenie kraju nie mogą uwzględniać wspomnianego odstępstwa. Po drugie, kierowca pełny odpoczynek tygodniowy (45 h) odkłada do 12 kolejnych dni liczonych od ostatniej pełnej paury tygodniowej.

Przy tej okazji warto wspomnieć, że wycieczka trwająca 10–12 dni może wiązać się dla kierowcy z koniecznością odebrania nie tylko odłożonego odpoczynku, ale również tego wynikającego z bieżącego tygodnia. Zatem może dojść



Fot. Volvo Buses

do sytuacji, kiedy kierowca będzie zobowiązany do paury np. 45 h plus 24 h lub 45 h plus 45 h. Powyższe unormowania obowiązują – na podstawie art. 8 ust. 6a rozporządzenia nr 561/2006 – od 4 grudnia 2010 r. Jednakże z nowym, 2014 rokiem swoboda korzystania z odłożonych odpoczynków tygodniowych zostaje obustronna dodatkowymi warunkami.

Przede wszystkim po 1 stycznia 2014 r. powyższe udogodnienie możliwe będzie, jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z wymogami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, czyli w tachograf cyfrowy. Kierowcy prowadzący autokary wyposażone w tachografy analogowe będą musieli stosować zasady ogólne odbierania odpoczynków tygodniowych. Ponadto, w przypadku wykonywania przejazdów w godz. 22.00–6.00, pojazd musi obsługiwać kilku kierowców (załoga). Jeśli nie jest to możliwe i tylko jeden kierowca zo-

stał przydzielony do realizacji określonej usługi (wycieczki), to okres prowadzenia pojazdu w godzinach 22.00–6.00 zostaje skrócony do trzech godzin, po czym kierowca musi odebrać przerwę 45-minutową dla regeneracji sił i ponownie może prowadzić autokar kolejne 3 godziny.

Organizator planujący przyszłoroczne imprezy turystyczne, wycieczki objazdowe, pielgrzymki musi uwzględnić nowe zapisy. A liczba kierowców wymaganych do wykonania usługi okazjonalnej oraz liczba dni koniecznych do zrealizowania planowanego programu imprezy będzie bezpośrednio wpływać na cenę takiej usługi. Z nowym rokiem swoboda korzystania z odłożonych odpoczynków będzie mniejsza.

Iwona Szwed

Biuro Prawne Arena 561

Artykuł został opublikowany na łamach Dziennika Gazeta Prawna numer 240 (3630)

z dnia 12 grudnia 2013 r.

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

Plik cyfrowy czy ewidencja czasu pracy

Jaką dokumentację prowadzić w przedsiębiorstwie transportowym

Przedsiębiorcy transportowi stoją przed dylematem: czy wybrać najprostszy sposób i nie prowadzić żadnych kart ewidencji, a jedynie gromadzić pliki cyfrowe, wydruki z tachografu lub wykresówki, czy też w pełni udokumentować każdy dzień pracy kierowcy w formie miesięcznej karty ewidencji czasu pracy?

Kodeks Pracy na podstawie art. 149 nakłada wymóg prowadzenia ewidencji czasu pracy pracowników dla celów ustalenia ich wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą.

Zgodnie z § 1 „Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy pracownika do celów prawidłowego ustalenia jego wynagrodzenia i innych świadczeń związanych z pracą. Pracodawca udostępnia tę ewidencję pracownikowi, na jego żądanie”.

Ustawa o czasie pracy kierowców natomiast w art. 25 przewiduje możliwość prowadzenia ewidencji w kilku formach:

Art. 25. [Ewidencja czasu pracy kierowców]

1. Pracodawca prowadzi ewidencję czasu pracy kierowców w formie:

- 1) zapisów na wykresówkach,
- 2) wydruków danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- 3) plików pobranych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego,
- 4) innych dokumentów potwierdzających czas pracy i rodzaj wykonywanej czynności, lub

5) rejestrów opracowanych na podstawie dokumentów, o których mowa w pkt 1-4.

1a. W stosunku do pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pra-

owników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną, nie ewidencjonuje się godzin pracy.

1b. Pracodawcy, którzy prowadzą ewidencję w formie wskazanej w ust. 1, lub których dotyczy ust. 1a, zobowiązani są do prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.

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

- 1) udostępnia kierowcy na jego wniosek;
- 2) przechowuje przez okres 3 lat po zakończeniu okresu nią objętego.

Powstaje więc dylemat czy wybrać najprostszy sposób i nie prowadzić żadnych kart ewidencji, a jedynie gromadzić pliki cyfrowe, wydruki z tachografu lub wykresówki, czy też w pełni udokumentować każdy dzień pracy kierowcy w formie miesięcznej karty ewidencji czasu pracy?

Problem przy wyliczeniach

Formalnie rzecz ujmując organ kontrolujący nie może zarzucić przewoźnikowi niedopełnienia obowiązku ewidencjonowania czasu pracy, jeśli ten przedstawi jedynie pliki cyfrowe, wydruki i kartę nieobecności. Minimalne warunki w ta-

kiej sytuacji przewoźnik spełnia i nie można mu postawić zarzutu braku ewidencji czasu pracy kierowców.

Problem jednak pojawia się, gdy kontrola lub postępowania sądowe dotyczące się z powództwa pracownika stawia zadanie wyliczenia i przedstawienia odpowiednich danych dotyczących liczby godzin nadliczbowych i przepracowanych w porze nocnej. Takich informacji nie uzyskamy bezpośrednio z pliku cyfrowego czy tarczy tachografu. Niezbędna jest w tym celu analiza danych i przeliczenie godzin pracy.

Zgodnie ze stanowiskiem Ministra Infrastruktury z 28.7.2009 r. (stanowisko w sprawie ewidencji czasu pracy kierowców po 28.6.2009 r., MR-I-JD/944828/2009, Rzeczp. DF 2009, Nr 182, s. 3) ewidencję czasu pracy kierowców prowadzi się dla wszystkich kierowców, niezależnie od systemu, w którym wykonują oni pracę. Ministerstwo podkreśliło bowiem, że ustawa o czasie pracy kierowców nie zawiera w tym względzie żadnych wyłączeń, tak jak ma to miejsce w art. 149 § 2 KP.

Pogląd taki potwierdził także Główny Inspektorat Pracy w stanowisku z 31.12.2009 r. (stanowisko Głównego Inspektoratu Pracy w sprawie ewidencji czasu pracy kierowców, GPP-459-4560-53/09/PE/RP, Rzeczp. DF 2010, Nr 22, s. 3), stwierdzając, że celem prowadzenia ewidencji czasu pracy jest prawidłowe ustalenie wynagrodzenia i innych świadczeń ze stosunku pracy. Główny Inspektorat Pracy podkreślił, że brak wyraźnego odesłania przez przepis art. 25 ustawy o Czasie Pracy Kierowców do Rozporządzenia Ministerstwa Pracy



Iwona Szwed





i Polityki Społecznej, regulującego zakres prowadzenia przez pracodawców dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy nie zmienia tego faktu, gdyż ewidencja ma mieć postać spójnej i rzetelnej dokumentacji.

Pomimo braku obowiązku prowadzenia ewidencji dla pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną jest wskazane, by pracodawca posiadał dokumentację, która potwierdzałaby wypłacanie przez niego wszystkich dodatków w odpowiedniej wysokości.

Ponadto pracodawcy, którzy prowadzą ewidencję w formie przewidzianej w ust. 1 art. 25, lub którzy przyjęli zadaniowy system czasu pracy bądź ustalili ryczałty za pracę w godzinach nadliczbowych i porze nocnej, mają obowiązek prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności pracownika w pracy z podziałem na rodzaj i wymiar.

Ewidencja nie tylko dla etatowych

Nałożenie na przewoźników dodatkowego obowiązku ewidencjonowania godzin pracy także tych kierowców, którzy wy-

konują przewozy drogowe na podstawie umowy cywilnej lub w ramach samozatrudnienia, kolejny raz potwierdza tezę, że prowadzenie ewidencji czasu pracy jest konieczne i chroni przed kłopotami zarówno ze strony pracowników jak i organów kontrolnych. Brak bowiem ewidencji czasu pracy osób niepozostających w stosunku pracy zagrożony jest karą 1000 zł.

Konieczność cyklicznego sprawdzania zarówno tarcz tachografu jak

ruszeń. Manager transportu może zatem w wyniku kontroli drogowej lub kontroli w siedzibie przedsiębiorstwa zostać obciążony karą grzywny 2000 zł za następujące naruszenia:

- ▶ dopuszczenie do naruszenia przepisów o czasie prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerwach i odpoczynku.
- ▶ dopuszczenie do naruszenia przepisów o stosowaniu urządzeń rejestrujących samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i odpoczynku oraz aktywności kierowcy.

Pomimo braku obowiązku prowadzenia ewidencji dla pracowników objętych zadaniowym czasem pracy oraz pracowników otrzymujących ryczałt za godziny nadliczbowe lub ryczałt za porę nocną jest wskazane, by pracodawca posiadał dokumentację, która potwierdzałaby wypłacanie przez niego wszystkich dodatków w odpowiedniej wysokości

i plików cyfrowych wynika również z zakresu odpowiedzialności osoby zarządzającej transportem (posiadającej Certyfikat Kompetencji Zawodowych)

Znowelizowana Ustawa o transporcie drogowym w brzmieniu od 1 stycznia 2012 r. wprowadziła odpowiedzialność na zasadzie winy zarządzającego transportem oraz innych osób fizycznych, które nawet nieumyślnie przyczyniły się do stwierdzonych w trakcie kontroli na-

Tak więc regularne sprawdzanie zawartości plików leży nie tylko w interesie samego pracodawcy, który może poprzez prawidłową ewidencję czasu pracy uniknąć sporu sądowego z kierowcą, ale również w interesie zarządzającego transportem. ◀

Iwona Szwed
biuro prawne Arena 561
www.arena561.pl

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

NERIS
IMPORT, EXPORT, CONSULTING

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

ul. Michała Spisaka 90 a,
02-495 Warszawa

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

tel. kom.: 0 601 293 573

www.neris.pl

Zawsze może być gorzej, czyli egzaminy DGSA po polsku

DGSA (Dangerous Goods Safety Adviser) to osoba fizyczna odpowiedzialna za wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska, związanych z działalnością przedsiębiorstwa, która obejmuje przewóz towarów niebezpiecznych oraz związane z nim pakowanie, załadunek, napełnianie lub rozładunek.



Podstawą działalności DGSA jest akt wyznaczenia, np. umowa, a jednym z warunków koniecznych do uzyskania świadectwa DGSA uprawniającego do wykonywania tego zawodu we wszystkich państwach UE, jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu DGSA. W Polsce system egzaminowania DGSA istnieje od roku 2003, z ostatnią nowelizacją od 01.01.2012 r.

Dawne i obecne przepisy

W prawie międzynarodowym obowiązuje od roku 1968 Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR). W prawie unijnym obowiązują: dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych oraz dyrektywa Rady 95/50/WE w sprawie ujednoczonych

procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych.

W prawie polskim do 31.12.2011 r. obowiązywała ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie uzyskiwania świadectwa przeszkolenia DGSA w zakresie transportu

Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (MTBiGM) w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych; od 25.07.2012 r. zarządzenie Nr 51 MTBiGM w sprawie zatwierdzenia Regulaminu przeprowadzania egzaminu dla DGSA; od

Przez prawie 9 pierwszych miesięcy 2012 r. w Polsce nie działał system egzaminowania DGSA i nie odbył się żaden egzamin. W ten sposób wielu DGSA utraciło swoje uprawnienia.

drogowego towarów niebezpiecznych. Od 01.01.2012 r. obowiązuje nowa ustawa – o przewozie towarów niebezpiecznych (Ustawa) oraz wydane na jej podstawie: od 01.07.2012 r. rozporządzenie

12.09.2012 r. rozporządzenie MTBiGM w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania.

Dawne i obecne egzaminy DGSA – porównanie wybranych elementów systemu

Kryterium porównania	Tak było do 31.12.2011r.	Tak jest od 01.01.2012r.* /
Właściwa władza	Główny Inspektor Transportu Drogowego i Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego	Minister właściwy ds. transportu i Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT)
Forma egzaminu	Pisemna, papierowa: część testowa oraz ćwiczenia praktyczne	Pisemna, wyłącznie przy użyciu komputerów i oprogramowania na nich zainstalowanego: zestawy pytań testowych i opisowe zadanie praktyczne
Części egzaminu	Część testowa: 3 zestawy (moduł podstawowy, klas towarów niebezpiecznych i drogowy), po 15 pytań w każdym module, każde pytanie wielokrotnego wyboru z 5 możliwymi odpowiedziami Ćwiczenie praktyczne z zakresu obowiązków DGSA dla osób nieposiadających ważnego świadectwa DGSA	Część ogólna: 40 pytań testowych wielokrotnego wyboru z 3 możliwymi odpowiedziami. Część specjalistyczna: 30 pytań testowych wielokrotnego wyboru z 3 możliwymi odpowiedziami Opisowe zadanie praktyczne z zakresu obowiązków doradcy dla osób nieposiadających ważnego świadectwa DGSA
Pomoce egzaminacyjne	Teksty przepisów przygotowywane przez zdających w formie papierowej	Wyłącznie teksty przepisów międzynarodowych i krajowych, które udostępnia TDT w formie elektronicznej na komputerze zdającego
Czas trwania egzaminu	Część testowa: 3,5 godziny Ćwiczenie praktyczne: 2 godziny	Część ogólna: 80 minut Część specjalistyczna: Pytania testowe: 60 minut Opisowe zadanie praktyczne: 60 minut
Sposób zaznaczania prawidłowych odpowiedzi	„0” – fałsz albo „1” – prawda, przy każdej możliwej odpowiedzi na arkuszu odpowiedzi	Znak „X” we właściwym polu każdej prawidłowej odpowiedzi na arkuszu odpowiedzi
Kryteria zdawalności	Co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania zawarte w każdym z trzech modułów oraz rozwiązanie w co najmniej 80% ćwiczenia praktycznego	Co najmniej 80% pytań z prawidłowymi odpowiedziami z części ogólnej oraz co najmniej 80 % pytań z prawidłowymi odpowiedziami z części specjalistycznej oraz rozwiązanie zadania praktycznego z części specjalistycznej
Skład komisji	4 osoby: przewodniczący, 2 członków i sekretarz	3 osoby: przewodniczący i 2 członków
Zaskarżenie wyniku	Tryb skargowy lub zasady ogólne z postępowania administracyjnego	Skarga do ministra właściwego ds. transportu
Publikacja przykładowych pytań egzaminacyjnych	Tak	Nie
Dostępność danych procentowych dot. zdawalności DGSA	Raczej tak jako dobra praktyka właściwej władzy	Brak informacji nt. możliwości uzyskania danych

* / Z uwzględnieniem późniejszych dat obowiązywania przepisów wykonawczych do Ustawy.

Wszystkie ww. przepisy i ich publikatory dostępne są na stronach internetowych: Rządowego Centrum Legislacji lub Eur-Lex, dla prawa unijnego.

Głównie względy techniczne

Przepisy wykonawcze do Ustawy weszły w życie i stosowane były z prawie 9-miesięcznym opóźnieniem w stosunku do dnia wejścia w życie i stosowania tej ustawy. Oznacza to, że przez prawie 9 pierwszych miesięcy 2012 r. w Polsce nie działał system egzaminowania DGSA i nie odbył się żaden egzamin. W ten sposób wielu DGSA utraciło swoje uprawnienia, nie mogło wykonywać zawodu z powodu braku przepisów, a nowe przepisy potraktowały ich jak kandydatów zdających egzamin po raz pierwszy.

Zmiana formy egzaminów z pisemnej na elektroniczną spowodowała, że obecny system egzaminowania DGSA w Polsce nie realizuje celu określonego dla tego systemu w ADR. Egzaminy – zamiast sprawdzać, czy kandydaci posiadają zasób wiedzy niezbędny do wykonywania obowiązków DGSA – sprawdzają, czy kandydaci posiadają zasób wiedzy i umiejętności pozwalające na skuteczną, ograniczoną czasem egzaminu i stresem obsługę laptopów i ich oprogramowania, gwarantującą szybkie i sprawne

poszukiwanie w tekście przepisów wyświetlanych na bardzo małym ekranie, słów-kłuczy dla poszczególnych pytań egzaminacyjnych. Skutkiem tej sytuacji w szczególności jest zmniejszona zdawalność przez wieloletnich DGSA, po-





siadających rzetelną wiedzę oraz kilkadziesiątletnie doświadczenie związane z ADR, a także przez osoby z udokumentowanymi chorobami oczu i wada-

czania prawidłowo rozwiązanych pytań egzaminacyjnych, pochodzących z niedostępnego publicznie katalogu, wynikają z najniższego rangą aktu prawnego, któ-

W załatwieniu skargi, niczym sędzia we własnej sprawie, decyduje właściwa władza bezpośrednio zaangażowana w system egzaminowania, którego stanowisko jest podstawą wydawanego rozstrzygnięcia.

mi wzroku, utrudniającymi pisanie na komputerze. O powodzeniu na egzaminie decydują bowiem głównie względy techniczne, a nie merytoryczne.

Kluczowe dla zdającego zasady egzaminowania DGSA, w tym niezgodny z ADR nakaz korzystania podczas egzaminu wyłącznie z udostępnionych elektronicznie przez TDT tekstów przepisów, korupcyjny nakaz wstawiania znaku „X” tylko przy prawidłowych odpowiedziach oraz restrykcyjny sposób obli-

rym jest zarządzenie oraz zawarty w nim regulamin. Jest to niezgodne z konstytucyjną hierarchią źródeł polskiego prawa, obowiązującą przy nakładaniu obowiązków na jego podmioty. Co więcej, stosowana jest niezgodna z gramatyczną wykładnią art. 44 ust. 2 pkt 4 i 42 ust. 2 pkt 4 Ustawy, praktyka polegająca na odstąpieniu przez właściwą władzę polską od dokumentowania faktu ukończenia kursu DGSA przez zdających, którzy przedłużają ważność swego świadectwa.



Zmiana formy egzaminów z pisemnej na elektroniczną spowodowała, że obecny system egzaminowania DGSA w Polsce nie realizuje celu określonego dla tego systemu w ADR.

Zawsze może być gorzej

Funkcja ochronna nowego środka zaskarżenia – skargi zdającego, co do przebiegu lub wyniku egzaminu DGSA, z gwarantującą ponowną, bezstronną i rzetelną analizę procesu egzaminowania i jego efektu, stała się funkcją pozorną. W załatwieniu skargi, niczym sędzia we własnej sprawie, decyduje właściwa władza bezpośrednio zaangażowana w system egzaminowania, której stanowisko jest podstawą wydawanego rozstrzygnięcia.

Utrudnienia techniczne związane z działaniem systemu komputerowego i laptopów podczas pierwszych egzaminów DGSA w 2012 r., udostępnianie na tych egzaminach tekstów nie będących przepisami w rozumieniu konstytucyjnym, kwestionowanie uprawnień do wykonywania zawodu DGSA w Polsce w przypadkach nadawania tych uprawnień przez zagraniczne właściwe władze, pozostawienie wyłączanie uznaniu administracyjnemu Dyrektora TDT możliwości cofania polskich świadectw DGSA (art. 45 Ustawy), po dwóch latach działania nowego systemu egzaminowania publikacja na stronach internetowych ONZ nieaktualnej informacji, zgodnie z którą polską właściwą władzą w sprawach egzaminowania DGSA jest nadal Inspekcja Transportu Drogowego, a przy tym wzrastająca liczba DGSA zdobywających uprawnienia poza granicami Polski, np. w Austrii, to kolejne przykłady, z których wynika, że zamiast lepiej, zawsze może być gorzej.

Warto zatem dokonać przynajmniej analizy przyczyn i skutków opisanych sytuacji dla bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w Polsce oraz ewentualnie znolizować obowiązujące przepisy. ◀

Małgorzata Wieleba-Walicka



Małgorzata Wieleba-Walicka jest legislatorem, aplikantką radcowską II roku w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie

oraz doktorantką III roku studiów doktoranckich na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego w Akademii Obrony Narodowej w Warszawie. Związana z branżą TSL od ponad 10 lat, obecnie pracuje w firmie szkoleniowo-radczej „Buch-Car” w Błoniu.

Europejski rynek transportowy w zasięgu ręki

TimoCom udostępnił najnowszą wersję aplikacji barometru transportowego

Od jakiegoś czasu aplikacja barometru transportowego TimoCom dostępna jest na smartfony. Obecnie na rynek wkracza najnowsza wersja tego programu wraz z wieloma dodatkowymi funkcjami. Ale to jeszcze nie wszystko – aplikacja barometru transportowego TimoCom dostępna jest zupełnie bezpłatnie!



Po jej uruchomieniu można łatwo dostrzec kilka zmian. Przede wszystkim od teraz możliwy jest wybór relacji według krajów, dla których wyświetlony zostanie stosunek ilości frachtów do pustych przestrzeni ładunkowych. Funkcja ta będzie jeszcze rozwidywana. To rozwiązanie pozwala na wyświetlenie wszystkich relacji „z”, a także „do” poszczególnych krajów. W poprzedniej wersji programu istniała wyłącznie możliwość zestawienia relacji z jednego kraju do całej Europy.

Tendencja transportowa z trzech ostatnich lat

W programie pojawiła się zupełnie nowa funkcja, która pozwala na graficzne wyświetlenie procentowych wartości frachtów z ostatnich 36 miesięcy. Dzięki temu użytkownicy aplikacji podczas negocjacji cenowych będą mogli z miejsca nie tylko zapoznać się z aktualnymi trendami na rynku, ale również szukać potwierdzenia swojego stanowiska, kierując się długoterminową tendencją.

Więcej informacji na temat TimoCom oraz wszystkich produktów znajdziecie Państwo na stronie www.timocom.pl.

Program umożliwi również wgląd do przedstawionych procentowo i graficznie statystyk, a także wielu innych informacji. Dodatkowo, dzięki aplikacji zyskuje się dostęp do aktualnych informacji branżowych, niezależnie od czasu i miejsca pobytu.

TimoCom Soft- und Hardware GmbH

- ▶ Firma została założona w 1997 r. i jest dostawcą oprogramowania dla wszystkich przedsiębiorstw zaangażowanych w transport. W przeciągu kilku lat rozwinęła się w średniej wielkości przedsiębiorstwo.
- ▶ Dziś TimoCom oferuje trzy europejskie platformy zleceń:
 - będącą liderem w Europie giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®,
 - platformę online do przetargów na transport TC eBid®,
 - giełdę powierzchni magazynowych.
- ▶ Portfolio produktów firmy zostało uzupełnione o TC eMap® – moduł kalkulacyjny tras wzbogacony o funkcję monitorowania pojazdów.
- ▶ W TC Truck&Cargo® znajdują się oferty frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych w całej Europie. TC eBid® pomaga załadowcom z sektora przemysłowego i handlowego oraz spedytorom przy zarządzaniu przetargami i ułatwia przebieg procesów biznesowych pomiędzy nimi a usługodawcami transportowymi. Europejska giełda powierzchni magazynowych umożliwia przedsiębiorstwom dostęp nawet do 30 tys. ofert powierzchni magazynowych i logistycznych w 40 krajach Europy.
- ▶ Z modułem kalkulacyjnym tras TC eMap® wszystkie powszechnie stosowane systemy GPS będą połączone na jednej platformie. Równocześnie możliwe jest obliczenie kosztów transportu i wyświetlenie trasy na mapie.

Sytuacja na rynku zawsze pod kontrolą

Aplikacja barometru transportowego została stworzona jako baza obszernych danych rynkowych, którą w każdej sekundzie udostępnia TimoCom jako europejski lider wśród giełd transportowych. Każdego dnia dla potrzeb barometru transportowego segregowanych jest aż do 450 tys. ofert frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych, ogłaszanych przez ponad 100 tys. użytkowników. Następnie dane te są niemal w czasie rzeczywistym przesyłane na smartfony. W ten właśnie sposób, z tej niewielkiej aplikacji powstało wydajne narzędzie do ustalania cen rynkowych, a jego użytkownicy są w stanie natychmiast reagować na wahania podaży i popytu na rynku transportowym. ◀

KK



Niezbędny drugi sygnał?

Wymiana tachografu w pojeździe używanym może przynieść niespodziewane konsekwencje w postaci kary nałożonej podczas kontroli drogowej za granicą. Czy mandat jest wystawiany słusznie?

Według normy obowiązującej od 1 października 2012 r., wszystkie nowe pojazdy muszą być wyposażone w tachograf z drugim, niezależnym sygnałem prędkości. Pierwszy pochodzi z nadajnika umieszczonego zwykle przy skrzyni biegów – obecnie produkowana jest nowa wersja tego urządzenia. Drugi sygnał prędkości pochodzi w nowych samochodach z czujnika ABS i jest przesyłany do tachografu siecią CAN, natomiast w samochodach dostawczych lub starszych generacjach pojazdów ciężarowych rejestrowanych do października 2012 r. bez tego typu sygnału w CAN, należy więc zainstalować dodatkowe urządzenie pobierające sygnał prędkości z satelity zwane Geolog lub Tacho Motion, zależnie od wytwórcy. Dwa sygnały, które można porównać mają na celu ograniczenie możliwości manipulacji dokonywanej przez użytkownika i taki też był zamiar Unii Europejskiej.

O ile w przypadku tachografów montowanych w nowych pojazdach sprawa jest oczywista, to przy wymianie urządzenia w używanej ciężarówce rodzą się kontrowersje. Wymiana może być spowodowana różnymi przyczynami, w większości przypadków awarią. Niektórzy użytkownicy wymieniają tachograf na nowszy, aby posiadać urządzenie, które korzystniej oblicza czas pracy i wypoczynku kierowcy,

zgodnie z tzw. „zasadą jednej minuty”. Jednak zamontowany, nowy tachograf nadal wykorzystuje tylko jeden sygnał prędkości, dzięki czemu wymiana jest stosunkowo prosta i niedroga.

W tym tkwi problem. Różne kraje przyjęły odmienną interpretację nowych uregulowań unijnych. W Niemczech, przez które przebiega większość tras polskich przewoźników, sytuacja jest niejedno-



Czekając na rozstrzygnięcia

Lech Poddany, Neris

Rekcja firm produkujących tachografy, na działania służb kontrolnych, była dość szybka. Po pierwsze, złożony został wniosek do Komisji Europejskiej o wydanie wiążącej interpretacji dla jednostek kontrolujących w całej Europie, ponieważ problem pojawił się nie tylko w Niemczech, ale również we Francji i w jednym z krajów Beneluksu. Po dru-

gie, producenci wprowadzili zmodyfikowane wersje tachografów starszej generacji lub ponownie zaczęli produkować tachografy starszej generacji, właśnie z przeznaczeniem na tzw. rynek wtórny, dla pojazdów już będących w ruchu, które podlegają naturalnej wymianie tachografów, w sytuacji gdy następuje jakieś uszkodzenie. Stoneridge Electronics LTD obecnie produkuje 2 odmiany tachografu SE 5000 - w starszej wersji 7.3 i nowszej 7.4, przystosowanej do zasilania jednym lub dwoma sygnałami prędkości.

Panuje atmosfera niepewności, ponieważ oferując nowy tachograf nie jesteśmy w stanie zapewnić właściciela pojazdu, że nie będzie miał jakichkolwiek problemów ze służbami. Z kolei doposażenie tachografu w takie rozwiązania, które są w nowszych samochodach, jeśli pojazd fabrycznie nie był do tego przystosowany, winduje cenę tachografu do trudnego do zaakceptowania poziomu.

Wygląda na to, że intensywność kontroli dokonywanych przez służby niemieckie w ostatnich 2-3 tygodniach nieco spadła, a ich ostrze się nieco przytępiło. Wszyscy czekamy na rozstrzygającą decyzję Komisji Europejskiej.

znaczna. W niektórych landach, głównie przy wschodniej granicy Niemiec, służby BAG (odpowiednik ITD) wymierzają kary użytkownikom pojazdów z nowym tachografem odbierającym tylko jeden sygnał. W innych są bardziej liberalne i postępują wg zasady analogicznej jak nasza ITD.

Dwa sygnały mają na celu ograniczenie możliwości manipulacji dokonywanej przez użytkownika i taki też był zamiar Unii Europejskiej.

Są też inne konsekwencje: niezgodna z prawem staje się instalacja tachografu używanego. Tachograf na jednym ze swoich wydruków wskazuje datę jego instalacji w kolejnym pojeździe.

Obecnie trwają dyskusje na szczeblu Unii Europejskiej. Zarówno producenci, jak i użytkownicy tachografów z niecierpliwością oczekują na jednoznaczną interpretację przepisów. Do tej chwili użyt-



Jedynie bezpiecznie rozwiązanie

Krzysztof Drabczyński, Drabpol

Dla nas, jako dla przedstawiciela Continental VDO w Polsce oraz opiekuna liczącej ponad 140 serwisów sieci, zaistniała sytuacja jest bardzo niewygodna. Doradzenie by instalować za każdym razem najnowszy system tachografu jest wyłącznie sugestią zapewniającą brak negatywnych konsekwencji w przypadku kontroli. Bazując na oficjalnym

komunikacie firmy Continental VDO oraz na stanowisku firmy Drabpol, a także przedstawicieli instytucji rządowych, uważam że do czasu jednoznacznej informacji pochodzącej z Unii Europejskiej, jedynym bezpiecznym rozwiązaniem w przypadku wymiany tachografu cyfrowego jest zainstalowanie jego najnowszej wersji – DTCO 2.1 z IMS w formie Geoloc oraz wymiana nadajnika na wersję KITAS 2+.

Jakie to niesie wymagania względem firm transportowych? Bez wątpienia inwestycję w najnowszy tachograf, który siłą rzeczy jest droższy od wersji wcześniej używanej, wymianę nadajnika a, w starszych pojazdach, często Geoloc jako niezależnego sygnału ruchu. Z tego punktu widzenia sam koszt IMS (czyli ok. 200 euro) mógłby wydawać się duży, ale nowy tachograf DTCO 2.1 jak i Geoloc niosą wiele korzyści dodatkowych dla użytkowników. Wśród nich jest możliwość wykorzystania tachografu jako systemu śledzenia pojazdów, zarządzania załadunkiem czy też komunikacji kierownika floty z kierowcami. Tym samym wydatki poniesione na wymianę tachografu stają się nie tyle kosztem co inwestycją, która unowocześnia flotę.

kownikom ukaranym mandatem można jedynie zalecać żądanie prawnej podstawy ukarania w formie pisemnej i konsul-

tację z prawnikiem dysponującym wiedzą na temat tachografów. ◀

Michał Kij

EFEKTYWNE WSPARCIE ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM

www.transics.com - info@transics.com



Transics



Więcej niż wynajem

Firma Multi-Truck-Center, zajmująca się wynajmem środków transportu, na rynku europejskim istnieje od 1996 r. W Polsce jej filia została zarejestrowana w 2005 r. w Brzegu Dolnym i systematycznie staje się coraz bardziej znaczącym graczem na rynku wynajmu. Poziom zaufania wobec niej stale wzrasta dzięki szerokiej gamie indywidualnych rozwiązań. Obecnie Multi Truck Center sp. z o. o. zajmuje wysoką pozycję w zakresie kompleksowej usługi wynajmu taboru transportowego.

Podstawą działania firmy jest dokładna znajomość klientów i ich preferencji. Już 20 lat temu w Niemczech przeprowadzono badania które wykazały, że wybierają oni usługi kompleksowe, głównie ze względu na bezpieczeństwo oraz korzyści finansowe. Zdobyte i wciąż aktualizowane informa-

cje są swego rodzaju barometrem podczas realizacji kompleksowych usług wynajmu taboru przez Multi Truck Center sp. z o.o. na terenie Polski. Dlatego firma postawiła sobie jako za główny cel bycie aktywnym partnerem dla swoich kontrahentów. Tego typu strategia, odnosząca się zresztą do całego rynku europejskie-

go, spowodowała, że usługi MTC cieszą się dużym zainteresowaniem, i to nie tylko w naszym kraju.

Dla branży TSL

Podstawową działalnością Multi Truck Center sp. z o. o. jest wynajem fabrycznie nowych naczep różnych producentów, z pełnym wyposażeniem, dostosowanych bezpośrednio do potrzeb klienta. Firma oferuje także kontrakty długoterminowe, z możliwością cyklicznych wymian sprzętu po okresie gwarancyjnym na fabrycznie nowe.

Klienci mają do wyboru naczepy wielkogabarytowe, naczepy płaskie, naczepy chłodnie, naczepy z muldą do transportu towarów w zwojach lub w kregach, w tym czołowych europejskich producentów, takich jak Krone, czy Schmitz. Po okresie finansowania klienci mają możliwość zakupu wcześniej używanych pojazdów. Do ich grona należą zarówno małe, jednoosobowe podmioty, jak i duże międzynarodowe przedsiębiorstwa. W ujęciu branżowym są to firmy transportowe, operatorzy logistyczni, sieci handlowe, czy też firmy kurierskie.



Maciej Imbierowicz (handlowiec w Pozkrone S.A.), Tomasz Sobczak (dyrektor zarządzający w MTC Sp. z o.o.), Tomasz Kujawa (członek zarządu Pozkrone S.A.)

MTC oferuje wynajem zarówno krótko-, jak i długoterminowy. Dzięki indywidualnemu podejściu do klientów każdy z nich może otrzymać w ofercie inne warunki – dostosowane bezpośrednio do jego profilu działalności, ale zawsze na najwyższym poziomie. Takie podejście, które tworzy optymalne i kompleksowe rozwiązania, jest stworzone w sam raz na czasy spowolnienia gospodarczego, w których zarówno duże jak i małe przedsiębiorstwa szukają oszczędności.

Indywidualne przygotowywanie ofert dla każdego klienta sprawia, że odnoszą oni realne korzyści, na przykład mogą włączyć pojazd do ubezpieczenia flotowego swojej firmy, co ułatwia



Klienci mają do wyboru naczepy wielkogabarytowe, naczepy płaskie, naczepy chłodnie, naczepy z muldą do transportu towarów w zwojach lub w kręgach.

uzyskanie niższego czynszu. Natomiast w opcji wynajmu każdy klient może otrzymać pełny pakiet serwisowy, w tym przeglądy serwisowe oraz naprawy, które wykonywane są w serwisach rozmieszczonych w centralnych punktach kraju oraz w sieci serwisów Europy Zachodniej. Dzięki takiemu indywidualnemu podejściu, od samego początku

Wiedzą o tym firmy z branży TSL i coraz chętniej korzystają z proponowanej oferty. W odpowiedzi na ten znaczący progres zainteresowania firma MTC na przełomie 2013/2014 roku rozpoczęła powiększanie swojej floty o fabrycznie nowe pojazdy czołowych europejskich producentów, jak np. Krone. Również rok 2014 rozpoczyna się dla MTC bardzo in-

W opcji wynajmu każdy klient może otrzymać pełny pakiet serwisowy, w tym przeglądy serwisowe oraz naprawy, które wykonywane są w serwisach rozmieszczonych w centralnych punktach kraju oraz w sieci serwisów Europy Zachodniej.

MTC wypracowało sobie miejsce w czołówce firm oferujących usługi wynajmu z pakietem full-service, który jest najbardziej zaawansowaną formą najmu krótko- i długoterminowego.

Coraz więcej i lepiej

Korzyści płynące z wynajmu naczep w Multi Truck Center sp. z o. o. jest niewątpliwie kilka, a należą do nich m.in. stałe koszty wynajmu – niezmiennie przez cały okres trwania umowy, łatwe zaplanowanie inwestycji oraz redukcja kosztów związanych z utrzymaniem floty na wysokim poziomie. W konsekwencji firmy korzystające z oferty MTC mają większą zdolność kredytową.



tensywnie – z nowymi inwestycjami i wolumenem powiększonym o fabrycznie nowe pojazdy. Dzięki stworzeniu Całodobowego Centrum Technicznego, klienci MTC mają zapewnioną pełną opiekę flotową i wysokiej jakości serwis techniczny przez 24 godziny na dobę oraz minimalny czas trwania usługi, na terenie Polski i Europy Zachodniej. MTC przez cały rok reaguje na zgłoszenia i potrzeby klientów zarówno w razie awarii, jak i wypadku lub szkody na pojeździe. Naprawy i przeglądy okresowe dostępne są w sieci serwisów na terenie całego kraju.

Kontrahenci mogą też skorzystać z ubezpieczeń OC/AC, wtedy przejmowane są od nich czynności związane z likwidacją szkód. Natomiast w razie poważnej awarii lub uszkodzenia MTC zapewnia pojazdy zastępcze, co umożliwi im zachowanie pełnej mobilności floty. Tak elastyczne rozwiązania pozwalają firmie Multi Truck Center sp. z o. o. utrzymać w Polsce wysoką pozycję w zakresie kompleksowej usługi wynajmu taboru transportowego. ◀

Czas na drogi ekspresowe

GDDKiA zbliża się do zakończenia projektów infrastrukturalnych realizowanych w ramach perspektywy finansowej 2007-2013. Ostatnie 4 lata były intensywnym okresem rozwoju polskich dróg krajowych, a GDDKiA jako jedyny zamawiający wystartowała z nowymi projektami, przeznaczonymi do realizacji w ramach środków z budżetu UE na lata 2014-2020. Za te pieniądze chce budować przede wszystkim drogi ekspresowe.

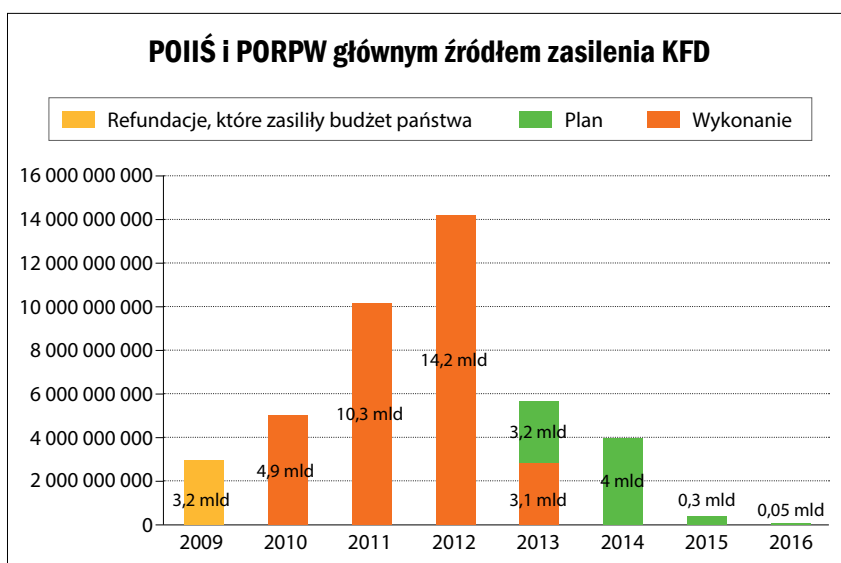
Okonaniach i planach związanych z najbliższą perspektywą finansową przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad mówili na konferencji prasowej zorganizowanej w grudniu 2013 r. W tym też roku o ponad 300 km zwiększyła się długość autostrad i dróg ekspresowych, a 677 km dróg i 68 obiektów mostowych zostało wyremontowanych. W sumie, do dyspozycji kierowców było 2739 km dróg szybkiego ruchu. Od 2007 r. do końca 2013 r. oddano do ruchu 2871 km dróg krajowych, w tym 1695 km autostrad i dróg ekspresowych. Pod względem ich długości zbliżamy się do najbardziej rozwiniętych krajów Europy, szacuje się, że na przełomie 2016 i 2017 roku Polska wyprzedzi pod tym względem Wielką Brytanię. Obecnie sieć naszych dróg jest dłuższa niż w Portugalii (2547 km takich tras) i w Holandii (sieć 2274 km tras).

Wykorzystać do maksimum

W oparciu o fundusze unijne, w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej 2007-2013, GDDKiA realizuje projekty, z których 12 grudnia już 47 miało podpisane umowy o dofinansowanie. Koszt całkowity tych projektów to ponad 74 mld zł, w tym wkład unijny to 46 mld zł. Łączna suma wydatków kwalifikowanych przekroczyła wartość dostępnej alokacji (10,2

mld euro). Działanie to ma na celu zapewnienie maksymalnego wykorzystania przez GDDKiA środków w ramach POIiŚ. Ponad 35 mld zł z tej kwoty zostało do

3,1 mld zł. GDDKiA w sumie otrzymała 8,5 mld zł refundacji z Komisji Europejskiej. W przypadku jakości realizowanych inwestycji, do końca III kwartału 2013 r.



12 grudnia przedstawione Komisji Europejskiej do refundacji (tzw. „certyfikacja” osiągnęła poziom niemal 90,38% dostępnych środków).

W 2013 r. na budowę nowych dróg, remonty istniejących i inne zadania ustawowe przeznaczono 12,7 mld zł. Najwyższy budżet w Polsce na inwestycje w 2013 r. miał łódzki oddział GDDKiA –

GDDKiA pobrała i zbadała 30 900 próbek, w ramach Laboratoryjnego Systemu Jakości, z których ponad 80% pozytywnie przeszło próbę.

W budowie i przebudowie jest obecnie ponad 420 km dróg krajowych. W obecnym roku plany GDDKiA przewidują oddanie kierowcom do użytku około 380 km nowych dróg, m.in.: na autostradzie A1 odcinka Włocławek – Kowal, na A4 odcinka Tarnów – Dębica, obwodnicy Lublina w ciągu S17 i Augustowa w ciągu S61/DK8.

Około 800 km nowych dróg ekspresowych i obwodnic objętych jest ogłoszonymi w 2013 r. przetargami. W sumie ogłoszono 51 postępowań na budowę 62 odcinków dróg z Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Ich realizacja rozpoczyna się w 2014 r.

Program rozbudowy infrastruktury drogowej w latach 2014-2020 GDDKiA będzie kontynuować w oparciu o fundusze w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. W nowej perspektywie ma być wybudowanych ok. 1 800 km no-



W nowej perspektywie unijnej ma być wybudowanych ok. 1 800 km nowoczesnych dróg. Fizyczna realizacja zadań rozpoczęła się 1 stycznia 2014 r.

woczesnych dróg. Fizyczna realizacja zadań rozpoczęła się 1 stycznia 2014 r. – od dnia kwalifikowalności wydatków do nowej perspektywy UE.

Gotowe lub w budowie

W zeszłym roku na Podkarpaciu zbudowano 4 odcinki autostrady A4. 55-km odcinek Dębica Pustynia – w. Rzeszów Centralny i w. Pawłosiów – w. Radymno; 21-km odcinek od w. Przemysł do Korczowej – położony na granica państwa (zrealizowany systemem „Projektuj-buduj”) oraz 25-km odcinek A4/DK4 od Jarosławia Zachód do węzła Przemysł w Radymnie. Zakończono także budowę 4-km odcinka S19 od w. Rzeszów Zachód do w. Świlcza położonego na krajowej „czwórce” (ostatni odcinek obwodnicy Rzeszowa, łączący DK 4 z autostradą A4). oraz I etap obwodnicy Leżajska w ciągu DK77. W sumie na Podkarpaciu do ruchu oddano 91,6 km nowych dróg.

Na A1 powstał 45-km odcinek od węzła Czerniewice (Toruń) do węzła Włocławek Zachód. Na tym odcinku autostrady A1 GDDKiA wprowadziła pilotażowy program dostosowania oznakowania autostradowego do standardów europejskich. Węzły drogowe otrzymały numerację i nowe nazewnictwo (węzeł nr 12 Czerniewice, nr 13 Ciechocinek, nr 14 Włocławek Północ, nr 15 Włocławek Zachód). Dodatkowe tablice drogowskazowe wraz ze strzałkami zostały rozmieszczone nad właściwymi pasami ruchu. Nowe rozwiązania stosowane z powodzeniem na zachodzie Europy, wpłyną niewątpliwie na poprawę bezpieczeństwa i staną się bardziej wygodne dla użytkowników drogi.

Wśród dróg ekspresowych wybudowano: S2 w. Konotopa (bez węzła) do w. Warszawa Południe (bez węzła) – 10,5 km; S2/S79 w. Warszawa Południe – w. Marynarska oraz w. Warszawa Południe – w. Puławska – 9,6 km; S3 w. Międzyrzecz Południe -w. Sulechów 43 km; S7 Kielce (DK 73 Węzeł Wiśniówka) – Chęciny (Węzeł Chęciny) – 22,7 km; S17 w. Kurów Zachód – w. Jastków i Lublin Felin – Piaski Zachód – 38,4 km; S8 Syców-Kępno-Wieruszów-Walichnowy (Wieluń) – 45 km.

Gotowa jest też obwodnica Rawicza w ciągu DK35 – 9 km; Olecka w ciągu DK65 – 7,6 km; Leżajska w ciągu DK77 – 4 km; Stawisk w ciągu planowanej drogi ekspresowej S 61 Łomża – Augustów – Budzisko i most przez Wisłę koło Kwidzyna w ciągu DK90 – 11,9 km oraz DK16 Biskupiec-Borki Wielkie – 8,1 km. Puszczony został ruch na dwupoziomym węźle Salomea połączonym ekspresowym, dwu-

Pod względem długości dróg zbliżamy się do najbardziej rozwiniętych krajów Europy, szacuje się, że na przełomie 2016 i 2017 r. Polska wyprzedzi pod tym względem Wielką Brytanię.

kilometrowym odcinkiem z Południową Obwodnicą Warszawy w węźle Opacz.

Ruszył przetarg ograniczony na zaprojektowanie i wybudowanie obwodnicy Kłodzka w ciągu DK 33 wraz z łącznikiem DK 46, na budowę obwodnicy Nysy w ciągu DK 46 i 41 oraz zachodniej obwodnicy Lublina w ciągu S19, a także na wyłonienie wykonawcy na budowę obwodnicy Brod-

nicy w ciągu DK15; dwuetapowy przetarg na budowę obwodnicy Bełchatowa oraz na budowę kolejnego 7,6-km odcinka S7 od Skarżyska-Kamiennej do granicy województwa świętokrzyskiego z mazowieckim. W 2013 r. kielecki oddział GDDKiA ogłosił w sumie trzy przetargi na realizację trzech odcinków drogi ekspresowej S7 o łącznej długości blisko 50 km. Po ich

DPD Polska należy do międzynarodowej Grupy GeoPost i jest wiodącą firmą na rynku usług kurierskich (miejskich, krajowych i międzynarodowych) w Polsce. Posiadamy ponad 50 oddziałów, które są zlokalizowane na terenie całego kraju. W związku z dynamicznym rozwojem nawiązujemy współpracę w zakresie:

Przewozy krajowe i międzynarodowe

Zapraszamy do współpracy:

- firmy z kilkuletnią tradycją, doświadczeniem i potwierdzonymi referencjami w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego
- firmy poszukujące gwarantowanych ładunków powrotnych krajowych i międzynarodowych

Możliwe zatrudnienie:

- zestawów ciągnik/naczepa oraz zestawów BDF
- samych ciągników (wtedy jazda z naczepą DPD)

Oczekujemy taboru nie starszego niż 5 lat:

- preferowane pojazdy EURO 5
 - zabudowa kontenerowa koloru białego (na pojazdach umieszczone będzie logo DPD)
 - zestawów ciągnik/naczepa koloru białego (preferowana kontenerowa zabudowa)
 - zamknięcia przestrzeni ładunkowej (preferowana roleta)
- ### W ofercie prosimy zamieścić:
- informacje o firmie (w tym baza transportowa)
 - informacje na temat posiadanego taboru
 - komplet dokumentów rejestrowych
 - komplet dokumentów branżowych
 - certyfikat kompetencji zawodowych
 - licencje krajową/wspólnotową
 - OC przewoźnika w transporcie krajowym/międzynarodowym na min. 100.000 USD
 - propozycje oczekiwanego poziomu stawek przy gwarantowanej liczbie kilometrów dla 1 pojazdu w skali miesiąca do: 8 000 km, 10 000 km, 12 000 km

Gwarantujemy:

- umowy ze stałą liczbą kilometrów w ramach cykli rozliczeniowych
- możliwość rozwoju Państwa firmy w ramach współpracy z DPD Polska
- zwrot kosztów przejazdu po drogach płatnych viaTOLL / autostrady koncesyjne
- dopłatę paliwową na rejsowych trasach

Oferty prosimy przysyłać na adres: cstransport@dpd.com.pl w terminie do **30.03.2014**

W przypadku jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt telefoniczny w godz. 8:00 - 16:00 pod numerem **022 577 55 00 wew. 650**

Prosimy o dopisanie klauzuli: Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez firmę DPD Polska z siedzibą w Warszawie ul. Mineralna 15 dla potrzeb niezbędnych do realizacji procesu rekrutacyjnego, zgodnie z przepisami ustawy z 29.08.1997 o ochronie danych osobowych (tj. Dz. U. z 2002 r. Nr 101, póź. 926 z póź. zm.). Przyjmuje do wiadomości, że przysługuje mi prawo wglądu do treści moich danych osobowych.



realizacji cały świętokrzyski odcinek „siódemki” będzie ekspresowy.

W realizacji jest też ostatni odcinek zachodniej obwodnicy Poznania. Ruszył natomiast przetarg na budowę ostatniego, 18,5-km odcinka Południowej Obwodnicy Warszawy-S2 od w. Puławska do węzła Lubelska, a także na przygotowanie projektu budowy autostrady A2 na wschód od Warszawy. Jak widać, skupiono się na drogach ekspresowych, a nie jak wcześniej, na autostradach.

GDDKiA wypowiedziała natomiast umowę konsorcjum firm Polimex-Mostostal oraz Doprastav na budowę odcinka drogi ekspresowej S69 Bielsko Biała – Żywiec – Zwardoń. Z kolei na budowie S5 Alpine Bau GmbH nie wywiązywał się z warunków Kontraktu i GDDKiA odstąpiła od umowy. Budowę ma dokończyć Budimeks. Jeśli chodzi o most w Mszanie na autostradzie A1, do wykonania którego przez Alpine Bau zastrzeżenia miała GDDKiA, poprawia go firma Intercor. Większość usterek została usunięta.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko

Projekty realizowane przez GDDKiA w ramach PO Infrastruktura i Środowisko współfinansowane są ze środków Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. GDDKiA jest największym beneficjentem POIiŚ, a wartość podpisanych Umów o Dofinansowanie (UoD) stanowi 14% wartości wszystkich podpisanych UoD, podczas gdy ilość UoD zawartych przez GDDKiA stanowi zaledwie 0,05% wszystkich podpisanych UoD. Łączna kwota alokacji dostępnej na projekty podstawowe GDDKiA to około 10,2 mld euro.

Udział wydatków kwalifikowanych



W 2013 r. ogólnopolska sieć dróg płatnych systemu viaTOLL objęła kolejne 762 kilometry dróg i obecnie liczy przeszło 2660 km we wszystkich województwach.

zadeklarowanych przez GDDKiA stanowi 18% wszystkich wydatków kwalifikowanych zadeklarowanych w ramach Narodowej Strategii Spójności 2007-2013. Do końca 2013 r. GDDKiA złożyła 616 wniosków o płatność na łączną kwotę wydatków kwalifikowanych blisko 50,5 mld zł.

Docelowo, w ramach POIiŚ zostanie zrealizowanych 454,66 km autostrad, 917,93 km dróg ekspresowych i 187,47 km dróg krajowych.

Ogłoszenie przetargów umożliwiło rozpoczęcie składania wniosków o do-

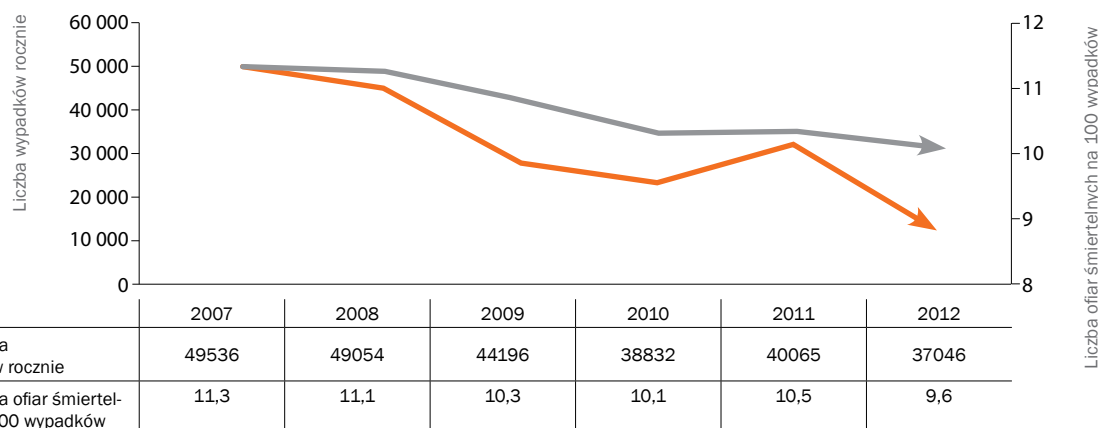
uniknąć sytuacji z lat 2007-2008, kiedy pierwsze wnioski o dofinansowanie dla projektów drogowych zostały złożone niemal rok po przyjęciu programu operacyjnego W 2014 r. GDDKiA chce złożyć 10 wniosków o dofinansowanie dróg: na S8 obwodnicy Marek (zezwolono na budowę); na S7 obwodnicy Radomia, odcinków Radom – Skarżysko Kamienna, Chęciny – Jędrzejów, Nidzica – Napierki, Miłomłyn – Olsztynek, na S5 odcinków Poznań – Kaczkowo i Korzeńsko – Wrocław, na S8 Wyszaków – Zambrów i Wiśniewo – Je-

Na A1 powstał 45-km odcinek od węzła Czerniewice (Toruń) do węzła Włocławek Zachód. Na tym odcinku autostrady A1 GDDKiA wprowadziła pilotażowy program dostosowania oznakowania autostradowego do standardów europejskich.

finansowanie w ramach perspektywy 2014-2020 niezwłocznie po akceptacji Programu Operacyjnego POIiŚ 2 i dokumentów towarzyszących. To pozwoli

żewo, na S17 Garwolin – Kurów wraz z II etapem budowy obwodnicy Puław; w ciągu DK15 i 25 obwodnicy Inowrocławia, a w ciągu DK8 obwodnicy Wielunia.

Roczna liczba wypadków na drogach publicznych oraz ich skutki śmiertelne w Polsce w latach 2007-2012



Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PORPW)

Projekty realizowane przez GDDKiA w ramach PO Rozwój Polski Wschodniej współfinansowane są ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. GDDKiA jest beneficjentem 10 projektów indywidualnych w ramach PORPW. Od początku wdrażania PORPW GDDKiA podpisała wszystkie 10 umów o dofinansowanie. Całkowita wartość projektów objętych tymi umowami wynosi prawie 2 mld zł, w tym wkład unijny wynosi ponad 850 mln zł.

Od początku realizacji PORPW GDDKiA złożyła 165 wniosków o płatność na

negu zrefundowała wydatki w kwocie blisko 756 mln zł. W ramach PORPW zostało udostępnionych dla ruchu 6 projektów o łącznej długości 42,49 km: zachodnia obwodnica Mrągowa w ciągu DK59 – 6,56 km; obwodnica Elku w ciągu DK16 I 65 – 4,74 km; budowa obwodnicy m. Frampol w ciągu DK 74 – 4,4 km; budowa obwodnicy Jarosławia w ciągu DK4 – 11,31 km; budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu DK78 – 7,86 km; obwodnica Olecka w ciągu DK 65 – 7,62 km.

Docelowo w ramach PO RPW zostanie zrealizowanych 78,01 km dróg. Poza wymienionymi należą do nich jeszcze jeszcze: obwodnica Hrubieszowa w ciągu DK74 Janów Lubelski – granica państwa (9,3 km); obwodnica Stawisk w ciągu S61

mld zł, z czego udział środków unijnych wynosi 8,6 mld zł. Łączna kwota wydatków poświadczonych w ramach POiŚ i PORPW stanowi narastająco około 90% dostępnej alokacji. W 2014 r. poziom ten ma wynieść 97%. Komisja Europejska od początku wdrażania Programu Operacyjnego IiŚ zrefundowała wydatki w kwocie 33 mld zł, z czego 8,5 mld zł w 2013 r. (09.12.2013), a w ramach PORPW w kwocie blisko 756 mln zł.

Sieć viaTOLL

W ciągu 2013 r. ogólnopolska sieć dróg płatnych systemu viaTOLL objęła kolejne 762 kilometry dróg (12 stycznia – 139,2 km, 30 marca – 160 km, 31 października – 343 km, i 1 grudnia – 120 km). Rozszerzenia objęły fragmenty dróg ekspresowych i autostrad (m.in. A1, A2 i A4). Obecnie sieć ta ma przeszło 2660 km i funkcjonuje już we wszystkich polskich województwach.

viaTOLL na początku swojego funkcjonowania (lipiec 2011 r.) obejmował ok. 1565 kilometrów dróg. Wszystkie przychody osiągnięte z tytułu opłat w systemie viaTOLL trafiają do KFD i przeznaczone są na dalsze inwestycje w rozbudowę oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej w Polsce. W roku 2013 do Krajowego Funduszu Drogowego wpłynęło ponad 1,1 mld zł, a od początku funkcjonowania systemu – 2,4 mld zł. Koszty budowy i uruchomienia systemu zwróciły się jesienią 2012 r.

Powstały też kolejne Miejsca Obsługi Podróżnych. Osiemnaście MOP-ów ze stacjami paliw oraz restauracjami działa już na sieci autostrad zarządzanych przez GDDKiA, a kolejnych dziesięć funkcjonuje na sieci dróg ekspresowych. W realizacji jest kolejnych 25 obiektów. Cztery z nich będą jeszcze udostępnione zimą. W 2013 r. wpływy za dzierżawę MOP-ów, które zasilają KFD, wyniosły ok. 75 mln zł. W 2014 r. będzie to około 105 mln zł. Obiekty są w pełni przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i rodzin podróżujących z małymi dziećmi. Zarządzają nimi cztery koncerny: BP, Lotos, Shell i PKN Orlen.

Sukcesem jest też to, że w ramach działań z zakresu BRD zmniejszono odsetek wypadków śmiertelnych w okresie od stycznia do listopada 2013 r. o 10,3% w stosunku do analogicznego okresu 2012 r. Miejmy nadzieję, że lepsze drogi wpłyną pozytywnie na spadek liczby tych wypadków, choć początek roku był tragiczny. ◀

Elżbieta Haber

W ciągu 2013 r. ogólnopolska sieć dróg płatnych systemu viaTOLL objęła kolejne 762 kilometry dróg. Rozszerzenia objęły fragmenty dróg ekspresowych i autostrad. Obecnie sieć ta ma przeszło 2660 km i funkcjonuje już we wszystkich polskich województwach.

łączną kwotę wydatków kwalifikowalnych, ponad 1 mld 250 mln zł. Tylko w roku 2013 GDDKiA złożyła 35 wniosków o płatność, w których przedstawiono do refundacji wydatki w wysokości ponad 238 mln zł, w tym wkład UE wynosi ponad 76 mln zł.

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości od początku realizacji PORPW dokonała poświadczania wydatków na kwotę ponad 1 mld 176 mln zł (w tym 769 mln zł ze środków UE). Komisja Europejska od początku wdrażania Programu Operacyj-

(6,5 km); obwodnica Szczuczyna w ciągu S61 (8 km); obwodnica Bargłowa Kościelnego w ciągu DK61 (11,8 km).

POiŚ i PORPW stanowią główne źródło zasilenia Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), który jest podstawowym instrumentem finansowania inwestycji drogowych w Polsce. Do 9 grudnia 2013 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych od początku realizacji POiŚ dokonało poświadczania wydatków na kwotę 45,4 mld zł, w tym w 2013 r. na ponad 10,2



W 2013 r. na budowę nowych dróg, remonty istniejących i inne zadania ustawowe przeznaczono 12,7 mld zł.

ECOeffect – inicjatywa unijna

Jednym z problemów występujących w europejskim transporcie samochodowym jest brak wspólnych zasad prowadzenia szkolenia okresowego kierowców, które ma służyć utrzymaniu wysokich standardów. Obecnie każdy z krajów ma osobne systemy szkolenia, a wiedza przekazywana jest w sposób chaotyczny. Dlatego też instytucje europejskie, a przede wszystkim IRU, postanowiły się tym zająć tworząc program ECOeffect, pomagający zoptymalizować technikę jazdy.

Powstał on mimo tego, że nie jest pewne, czy UE ujednotoczy sposób szkolenie kierowców w krajach członkowskich. W Polsce projekt realizuje firma Vive Transport sp. z o.o., mająca 450 nadwozi wymiennych i 55 pojazdów do ich przewozu, świadcząca usługi transportowe członkom Grupy, do której należy. Program nie jest komercyjny, a więc nie na razie nie przewidziano na niego żadnych dotacji unijnych.

– Programem IRU, opierającym się na założeniu, że gospodarka europejska, w tym transport, jest zbyt energochłonna, zainteresowaliśmy się na początku 2013 r. Chodzi w nim nie tylko o optymalne zużycie paliwa, ale i optymalne eksploataowanie samochodu, w tym hamulców, ogumienia itd. Partnerem instytucji europejskich będących twórcami programu, zostało IRU, przejęło środki finansowe

przeprowadzonych w ramach programu, dzięki czemu można porównać wyniki osoby biorącej udział w szkoleniu z wynikami kierowców jadących tym samym modelem samochodu i w podobnych warunkach eksploatacji. Po drugie, szkolenia zawsze odbywają się na samochodach klienta, w warunkach maksymalnie naturalnych, a przejazd w miniaturze ma zasymulowaną całą trasę kierowcy w ruchu międzynarodowym, tak aby odtworzyć specyfikę jego pracy. Po trzecie, wykorzystano tu oprogramowanie belgijskiej firmy KDC, które zbiera kilkanaście różnych parametrów eksploatacyjnych samochodów z szyny CAN, jak przyspieszenia, zwolnienia, przechyły czy praca silnika. Wszystkie, dzięki oprogramowaniu zrobionemu przez KDC dla IRU, zawierającemu charakterystyki silników większości eksploatowanych samochodów, są potem analizowane.

– W samochodzie klienta wpinany jest komputer, w którym zapisywane są wszystkie parametry pierwszego przejazdu testowego, jak np. zużycie paliwa. Później trenerzy wsiadają do samochodu klienta i przejeżdżając wyznaczoną trasę pokazują jak można to zrobić w sposób optymalny. Następnie kierowcy pokonują trasę samochodem jeszcze raz. Oszczędności są tutaj spore, w wypadku paliwa sięgają średnio od 7% do 12%, w wypadku najlepszych uczniów. Adaptuje się do tego około 95% kierowców – wyjaśnia Grzegorz Woelke.

13 tysięcy oszczędności rocznie na jednym samochodzie

Jeden trener pracuje maksymalnie z dwoma kierowcami przez około 9-10 godz. Następnie, poprzez system telematyczny, firma szkoleniowa pozostaje w kontakcie z nimi przez 2-3 miesiące. Obserwowane są ich postępy, trenerzy po zakończeniu szkolenia udzielają kierowcom rad przez telefon, a pracodawca co miesiąc otrzymuje kolejne raporty. Na podstawie raportów, jeśli pracodawca wyrazi na to zgodę, powstaje ranking kierowców. W jednym zestawieniu zbierane są parametry świadczące o tym jak adaptują się oni do optymalnych zachowań, z uwzględnieniem

pracy przewozowej. A ponieważ kierowcy wożą bardzo różne ładunki, do rankingu wprowadzone są czynniki korygujące, odzwierciedlające stopień trudności związany z przewozem ładunku.

– To wszystko może być zebrane w zestawieniu, które w Vive Transport publikujemy co miesiąc. Przy obecnych cenach paliwa, na jednej jednostce transportowej jesteśmy w stanie zaoszczędzić 12-13 tys. zł rocznie. Tymi wypracowanymi oszczędnościami pracodawca może podzielić się z kierowcą. To się opłaca obu stronom i widać lepsze efekty, niż w wypadku, gdy pracodawca cały zysk bierze dla siebie – mówi Grzegorz Woelke. – Vive Transport wzięło też udział w konkursie regionalnym, w którym startowały przedsiębiorstwa będące partnerami ECOeffectu z tej części Europy, a który odbył się w Wilnie. I osiągnęliśmy najlepsze wyniki – chwali swoich kierowców prezes.

Kierowcy, którzy przeszli szkolenie w 100% są w stanie przedłużyć okres eksploatacji ogumienia i klocków hamulcowych, co jest wyłącznie korzyścią klienta.

Warto dodać, że kierowcy, którzy przeszli szkolenie w 100% są w stanie przedłużyć okres eksploatacji ogumienia i klocków hamulcowych, co jest wyłącznie korzyścią klienta. Od tego trzeba odliczyć koszty szkolenia, czyli półtoramiesięczny zysk.

Vive Transport wyszkoliło już 300 kierowców i wyszło już poza granice Polski. Prowadzi też negocjacje z producentami samochodów, aby program realizowany przez ich trenerów, przeszkolonych w programie IRU, zastąpił szkolenia fabryczne. Warto zaznaczyć, że od chwili przeszkolenia żaden z prowadzących samochód nie spowodował kolizji czy wypadku z własnej winy. ◀

Elżbieta Haber



W Polsce projekt ECOeffect realizuje firma Vive Transport sp. z o.o., mająca 450 nadwozi wymiennych i 55 pojazdów do ich przewozu, świadcząca usługi transportowe. Jej prezesem jest Grzegorz Woelke.

na budowę systemu, który zasada się na centralnym serwerze, zbierającym informacje o wszystkich szkoleniach, realizowanych w ramach ECOeffectu – tłumaczy Grzegorz Woelke, prezes Vive Transport.

Unikalność programu ECOeffect

Dotyczy ona kilku aspektów. Po pierwsze, dzięki systemom telematycznym i centralnemu serwerowi umożliwiono dostęp do bazy wszystkich szkoleń

Rozwiązania Transics w elektrycznych ciężarówkach

– pierwszy taki projekt w branży

Firma Transics, ekspert w dziedzinie zarządzania flotą, wyposażył w komputery pokładowe TX-MAX GO pojazdy elektryczne holenderskiej spółdzielni kurierskiej Coöperatieve CombiPakt UA. Pionierski projekt, mający wspierać ekologiczny transport, to pierwsze tego typu rozwiązanie w branży.



Trzy pojazdy elektryczne Smith Newton będą dostarczać przesyłki na trasach biegnących przez centrum Nijmegen. Aby móc realizować to zadanie w sposób ekologiczny oraz z maksymalną wydajnością, spółdzielnia CombiPakt zdecydowała się na rozwiązanie TX-MAX GO firmy Transics.

W ramach projektu pilotażowego, zachęcającego do korzystania z pojazdów hybrydowych i elektrycznych, prowadzonego przez holenderskie ministerstwo gospodarki, spółdzielnia Coöperatieve CombiPakt zakupiła w 2013 r. trzy pojazdy elektryczne Smith Newton. Pojazdy będą dostarczać przesyłki na trasach biegnących przez centrum Nijmegen. Aby móc realizować to zadanie w sposób ekologiczny oraz z maksymalną wydajnością, spółdzielnia CombiPakt zdecydowała się na rozwiązanie TX-MAX GO firmy Transics.

Zaufanie wobec lidera rynku

Harold van den Broek, prezes zarządu spółdzielni CombiPakt, miał już wcześniej dobre doświadczenia z narzędziami do zarządzania flotą oferowanymi przez CarrierWeb, firmę która została przejęta przez Transics w 2011 r. Co więcej, spółdzielnia ściśle współpracuje z grupą Cornelissen Transport, która jest klientem firmy Transics. Dobre doświadczenia, wiodąca pozycja firmy Transics na rynku, niezliczona ilość pozytywnych referencji, a także bogata funkcjonalność oferowanego rozwiązania, przekonały spółdzielnię Coöperatieve CombiPakt do wyboru komputera pokładowego TX-MAX GO.

Firma Transics zaproponowała zupełnie nową opcję, która jest bardzo ważna dla pojazdów elektrycznych, czyli możliwość kontroli procesu ładowania akumulatorów.

Na wybór firmy Transics wpływ miała też funkcja połączenia z tachografem cyfrowym, dzięki czemu odczyt karty kierowcy, pamięci masowej, czujników temperatury oraz czujników drzwiowych jest możliwy z dowolnego miejsca. Oprócz tego firma Transics zaproponowała zupełnie nową opcję, która jest bardzo ważna dla pojazdów elektrycznych, czyli możliwość kontroli procesu ładowania akumulatorów. W przypadku zakłócenia procesu ładowania, dyspozytor jest niezwłocznie informowany o tym fakcie przez platformę biurową TX-CONNECT lub za pośrednictwem wiadomości tekstowej. Może on wówczas szybko zainterweniować tak, aby kolejny kierowca rozpoczął swój kurs przy w pełni naładowanym akumulatorze.

Wydajne i przyjazne środowisku

– Nasze ciężarówki są wyposażone w zestaw akumulatorów litowo-jonowych, które

zwykle wystarczają na cały dzień jazdy. Ładujemy je każdej nocy. Pomimo tego konieczna jest stała kontrola stanu ich naładowania. Opracowana przez firmę Transics funkcja stanowi doskonale narzędzie w tym zakresie. Dzięki naszym ekologicznym ciężarówkom, wyposażonym w komputery TX-MAX GO, będziemy mogli osiągnąć zupełnie nowy poziom zrównoważonego rozwoju – mówi Van den Broek.

– Rozwiązania do zarządzania flotą potwierdzają złożone przez nas zobowiązanie, aby czynić transport bardziej zrównoważonym i przyjaznym środowisku. Dlatego też jesteśmy bardzo dumni z tego, że mamy swój udział w tej inicjatywie. Mamy nadzieję, że znajdzie ona swych naśladowców, zarówno w Holandii, jak i poza granicami naszego kraju – podsumowuje Arie van der Jagt, wiceprezident ds. sojuszy strategicznych w firmie Transics. ◀

KK

Bezpieczeństwo i przepustowość przede wszystkim

Rozpoczął się kolejny etap największego w Europie wdrożenia zintegrowanego telematycznego systemu zarządzania ruchem. Opracowana przez GDDKiA architektura Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem, którego funkcjonowanie ma przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa i przepustowości na drogach krajowych do 20%, jest poddawana szerokim konsultacjom społecznym i branżowym.

Do projektów drogowych obecnie wkládane są elementy teledinformatyki i teledinformatyki drogowej. Na początku 2014 r. powinna zacząć się procedura wdrażania konsultanta. Przetargi na główne elementy KSZR mają ruszyć w 2015 r. Projekt nie będzie jednak uzależniony od jednego dostawcy energii, gdyż inwestycję podzielono na transze wdrożeniowe. GDDKiA planuje, że na części sieci dróg krajowych system zacznie funkcjonować w 2020 r. i pochłonie ponad 700 mln zł.

Podstawowe cele

Założenia realizacji systemu przedstawił Andrzej Maciejewski, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Została ona zorganizowana przede wszystkim w celu rozpoczęcia współpracy GDDKiA z instytucjami sektora komercyjnego i publicznego, które mają wpływ na transport na drogach krajowych. Nie zabrakło jednak też osób ze środowiska naukowego, z którymi GDDKiA współpracuje przy budowie systemu od początku.

Wdrażany przez GDDKiA Krajowy System Zarządzania Ruchem będzie składał się z kilkudziesięciu modułów, czyli różnych urządzeń i systemów oraz będzie korzystał m.in. z infrastruktury viaTOLL. Podstawowe cele, którym ma służyć, to usprawnienie ruchu, żeby jak najlepiej wykorzystać istniejącą sieć połączeń drogowych i zwiększyć bezpie-

czeństwo użytkowników dróg. Należy więc posiadać wiedzę, w jakim czasie i jakiego rodzaju informacje powinni dostawać kierowcy, żeby bezpieczniej i efektywniej podróżować. Możliwe to będzie dzięki wyko-

ponowne ustalenie położenia samochodu będzie bardzo proste. Z kierowcami system będzie komunikował się przy pomocy tablic świetlnych oraz przesyłając dane na urządzenia pokładowe GPS.

Podstawowe cele, którym ma służyć KSZR, to usprawnienie ruchu, żeby jak najlepiej wykorzystać istniejącą sieć połączeń drogowych i zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników dróg.

rzystaniu tysięcy urządzeń pomiarowych, wyświetlaczy, sygnalizatorów, kamer przemysłowych itd., ustawionych i połączonych ze sobą. To połączenie pozwoli na monitorowanie online sytuacji na drogach.

System ma przede wszystkim monitorować ruch na autostradach, drogach ekspresowych i drogach krajowych. Dzięki temu powstanie informacja o utrudnieniach w ruchu, objazdach, możliwych alternatywnych trasach, która będzie dostarczana kierowcom w szybki sposób. KSZR ma także m.in. zbierać informacje z Miejsc Obsługi Podróżnych, informując zainteresowanych np. ile wolnych miejsc jest na najbliższych MOP i gdzie znajdują się kolejne. Dodatkowo system będzie mógł czytywać numery rejestracyjne pojazdów i lokalizować ID w mobilnych urządzeniach radiowych, co w rezultacie sprawi, że

Przy współpracy z branżą i środowiskiem naukowym, GDDKiA opracowała 8 specyfikacji technicznych wskazujących jak daną funkcję można osiągnąć. Wszystkie sprowadzają się do zapewnienia minimum konieczności, a nie maksimum możliwości.

Wdrożenie KSZR ułatwi też podejmowanie decyzji o planowaniu kolejnych inwestycji. Informacje o ruchu uzyskiwane w ramach KSZR będą też mogły być wykorzystywane przez firmy transportowe, logistyczne czy zajmujące się opracowywaniem nawigacji.

W oparciu o FRAME

KSZR zostanie utworzony w ramach wielu projektów i przy wykorzystaniu kilku mechanizmów finansowania – w tym



foto: GDDKiA

środków z UE w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 z programu CEF (Connecting Europe Facility) i środków publicznych. KSZR będzie oparty na Europejskiej Architekturze Ramowej FRAME, dzięki czemu będzie miał budowę modułową, a specyfikacje poszczególnych modułów i urządzeń będą zapewniać konkurencyjność i interoperacyjność elementów systemu w skali kraju i w skali całej UE.

FRAME został w 2011 r. uznany przez Komisję Europejską za wzorzec, na którym powinny opierać się wszystkie kraje członkowskie Unii Europejskiej. Przy podejmowaniu decyzji o tworzeniu krajowej architektury inteligentnych systemów transportowych. Dzięki temu jest szansa na interoperacyjność różnych systemów zarządzania ruchem i łatwe połączenie systemów miejskich z tymi stosowanymi na drogach krajowych i autostradach. Możliwe będzie opracowanie spójnej, całościowej koncepcji systemu i jego wdrażanie w sposób zintegrowany.

GDDKiA nawiązała współpracę ze Stowarzyszeniem Inteligentne Systemy Transportu – Polska (ITS Polska), której efektem było opracowanie w 2012 r. pakietu specyfikacji ITS, gdyż przyczyną wielu problemów przy realizacji zamówień był brak jednolitych standardów. Specyfikacje określają wymogi stawiane elementom systemów ITS i będą wykorzystane przy finalizacji ramowych wymagań dla projektów w ramach KSZR. Przewidywane są dalsze prace mające na celu standaryzację rozwiązań KSZR, jak również sukcesywną ich aktualizację i dostosowywanie w miarę postępu technologicznego i zmieniającego się zapotrzebowania na dane usługi.

FRAME stanowi sprawdzone narzędzie do opracowania kompleksowych, neutralnych technologicznie rozwiązań w zakresie ITS. Architektura FRAME umożliwia uporządkowane i świadome wybieranie funkcji oraz narzędzi do spełnienia tych funkcji.

Warto dodać, że w Polsce już działają niektóre układy stanowiące namiastkę ITS, jak stacje pogodowe, kamery monitoringu wizyjnego, systemy ważenia pojazdów, a także bardziej kompleksowe systemy zarządzania ruchem na drogach ekspresowych i autostradach.

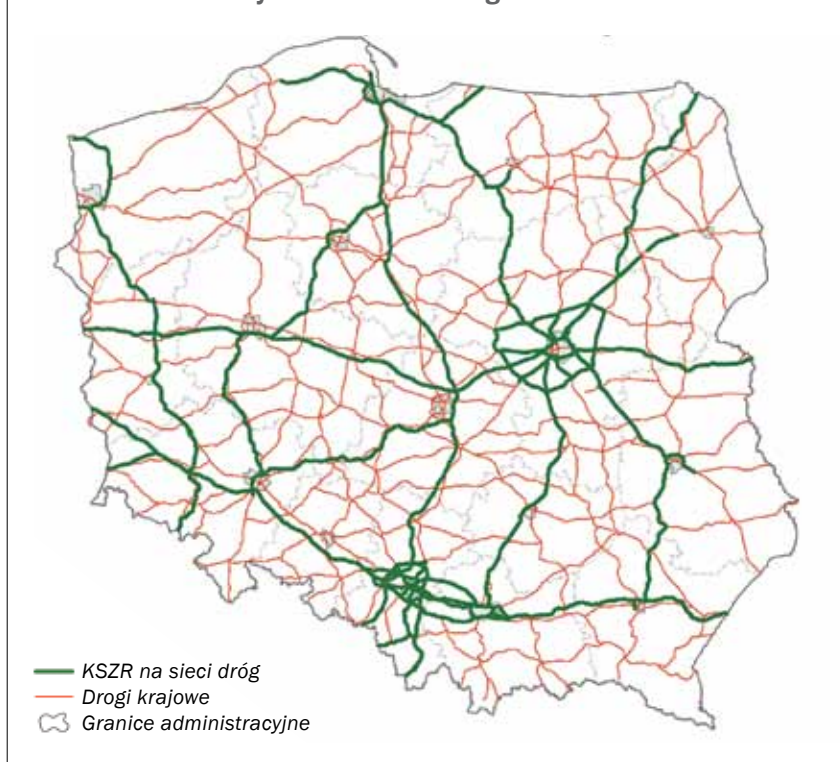
Konsultacje społeczne

Największe zainteresowanie przetargami na realizację systemu drogowego spodziewane jest w sektorze IT. Specjaliści prognozują, że we wdrożenie inwestycji będzie zaangażowanych co najmniej



Dodatkowo system będzie mógł czytywać numery rejestracyjne pojazdów i lokalizować ID w mobilnych urządzeniach radiowych, co w rezultacie sprawi, że ponowne ustalenie położenia samochodu będzie bardzo proste.

Planowany KSZR na sieci dróg GDDKiA w 2020 r.



60 firm z sektora telekomunikacyjnego funkcjonujących na polskim rynku. Chęć wzięcia udziału w przetargach na wdrożenie najnowocześniejszego w Europie systemu monitorującego sytuację na drogach potwierdziły takie międzynarodowe organizacje jak: IBM, Hewlett Packard, Alcatel i Thales. Wśród krajowych wykonawców, deklarujących aktywny udział w przetargach, są: Asseco, Sygnity oraz Neurosoft.

Osoby i instytucje, które chcą uczestniczyć w konsultacjach społecznych i zgłaszać swoje uwagi, powinny odwie-

dzić platformę informacyjną systemu pod adresem: www.kszr.gddkia.gov.pl. Portal ma być źródłem wiedzy, informacji oraz efektywnym narzędziem współpracy dla wszystkich zainteresowanych. Będą tam zamieszczone m.in. specyfikacje techniczne i opisy architektury oraz dokumenty związane z przygotowaniem i wdrożeniem KSZR. Podmioty zainteresowane współpracą będą mogły sprawdzić wymagania techniczne dotyczące sprzętu i oprogramowania. ◀

Elżbieta Haber

W zjednoczeniu

Telematyka najszybciej rozwija się tam, gdzie w grę wchodzi koszt przewoźnika. W szerszym rozumieniu, jako zarządzanie ruchem drogowym na terenie kraju nadal raczkuje.

Warto pamiętać o różnych wymiarach telematyki. Jej praktyczne zastosowanie w skali firmy to zaledwie „jednostkowy przypadek”. Zarazem w takich warunkach najłatwiej przekonać się o korzyściach, jakie przynosi. Wiele podmiotów pracuje nad tym, aby przełożyć je na cały transport w kraju, a nawet na kontynencie. Pewną część wysiłku biorą na siebie producenci ciężarówek i autobusów oraz niezależni dostawcy usług telematycznych. Kierują się oczywiście własnym zyskiem, ale uczestniczą również w projektach służących ogólnemu rozwojowi praktycznych zastosowań telematyki.

W skali makro

Międzynarodowa organizacja ERTICO (European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organization – Europejska Organizacja Koordynacji

Zastosowania Telematyki w Transporcie Drogowym), powołana do życia w 1991 r., wspomaga działania podmiotów zaintereso-

dla usprawnienia przepływu wszystkich ładunków, w tym podróżujących ludzi – jakkolwiek brutalnie to zabrzmia.

Wprowadzenie systemów inteligentnego transportu może przyczynić się do wzrostu jego ekonomicznej efektywności o 15-30%, poprawy bezpieczeństwa o przeszło 40% oraz ograniczenia emisji spalin o 30%.

sowanych wdrożeniem rozwiązań inteligentnych systemów transportowych (ang. ITS) na naszym kontynencie, a w przyszłości również na innych obszarach.

Wiele jest do zrobienia, choćby dlatego, że zarządzanie ruchem na drogach, a transportem w szczególności nie może odbywać się w izolacji. Konieczne jest skorelowanie go z transportem kolejowym, lotniczym czy rzeczny. Ma to znaczenie

Od dobrze funkcjonującego systemu telematycznego oczekuje się pozyskiwania i dystrybucji informacji, sterowania ruchem, wspomaganie zarządzania infrastrukturą, realizowania płatności za użytkowanie dróg, nawigacji, wyposażenia informatycznego i telekomunikacyjnego środka transportu oraz wspomnianej obsługi przewozów intermodalnych.

Zadania te wymagają z kolei stworzenia odpowiedniej infrastruktury zbierającej na bieżąco informacje o stanie dróg, przetwarzających je i przesyłających. Niezbędne do tego dane są nader zróżnicowane: od liczby i typu pojazdów uczestniczących w ruchu w określonym miejscu, ze szczególnym uwzględnieniem samochodów przewożących ładunki niebezpieczne, poprzez szczegółowy opis warunków jazdy wynikających z pory dnia (ciemno/jasno) czy pogody (mgła, opady deszczu, śniegu, oblodzenie), do sytuacji wyjątkowych, np. kolizji z uwzględnieniem jej rodzajów i skutków. W przypadku wielu ładunków znaczenie będzie miał czas dostawy i ewentualne opóźnienie. W wyjątkowy sposób dotyczy to ludzi korzystających z przesiadek.

Podyktowana potrzebami przemysłu i obywateli oraz przepisami i ustaleniami



Sposoby komunikacji są coraz bardziej różnorodne. Nowe aplikacje na smartfon i tablet umożliwiają korzystanie z wielu funkcji systemów telematycznych dostępnych wcześniej jedynie za pośrednictwem komputera.

regulującym rynek przewozów organizacja transportu nie jest doskonała. Eksperci szacują, że wprowadzenie systemów inteligentnego transportu może przyczynić się do wzrostu jego ekonomicznej efektywności o 15-30%, poprawy bezpieczeństwa o przeszło 40% oraz ograniczenia emisji spalin o 30%.

Dwie strony

Obecne już na autostradach automatyczne systemy poboru opłat oraz infrastruktura służąca poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez podawanie komunikatów o natężeniu ruchu, wypadkach czy pogodzie i narzucająca ograniczenie prędkości są elementami, które zbliżają nas do jazdy „jak po sznurku”. Rozwijają się również automatyczne urządzenia kontrolne w postaci znieawidzonych fotoradarów, a także systemów ważenie pojazdów w ruchu. Ten rodzaj urządzeń telematycznych służy ogółowi uczestników ruchu, choć w wielu przypadkach jego skuteczność czy sensowność są kwestionowane.

Producenci pojazdów użytkowych proponują ze swej strony systemy, które



Zaawansowanie firmowego systemu telematycznego jest tylko kwestią ceny. Obróbkę danych ułatwia dowolny sposób ich porządkowania oraz klarowny sposób prezentacji.

zdalnie dostarczają właścicielowi informacje o pojeździe i kierowcy. Tu wątpliwości jest mniej, ponieważ z systemu korzysta się dobrowolnie, a najczęściej szybko uwidaczniają się plusesy telematyki. W najbardziej zaawansowanych systemach przesył danych odbywa się na bieżąco, z uwzględnieniem najbardziej interesujących użytkowników danych o zużyciu paliwa, położeniu pojazdu i czasie, który

za kierownicą spędził dany kierowca. Naturalnie możliwe jest sporządzanie zbiorczych raportów z wybranego okresu, które uwypuklają dane wyróżniające się, np. wyjątkowo duże zużycie paliwa przez dany pojazd czy kierowcę oraz sytuacje nietypowe. Ponadto, nowoczesne systemy wspomagają spedycję i logistykę, znacznie ułatwiając zadanie pracownikom biurowym firmy przewozowej. Potencjalnych

NOWOŚĆ
2014

ttm
TRUCK
SALON TRANSPORTU DROGOWEGO

www.ttm.mtp.pl

27-30.03.2014
POZNAŃ

ZAPRASZAMY PRODUCENTÓW I DYSTRYBUTORÓW:

- samochodów ciężarowych i dostawczych
- naczep, przyczep, lawet, ciągników siodłowych, zabudów
- wyposażenia i akcesoriów do samochodów ciężarowych
- urządzeń do diagnostyki, serwisu i naprawy samochodów ciężarowych
- systemów zarządzania flotą i bezpieczeństwa ładunku
- systemów płatniczych

Partner merytoryczny
salonu:



Unikatowy pakiet korzyści
- nowa formuła konkursu.
Sięgnij po złoto!

Organizatorzy

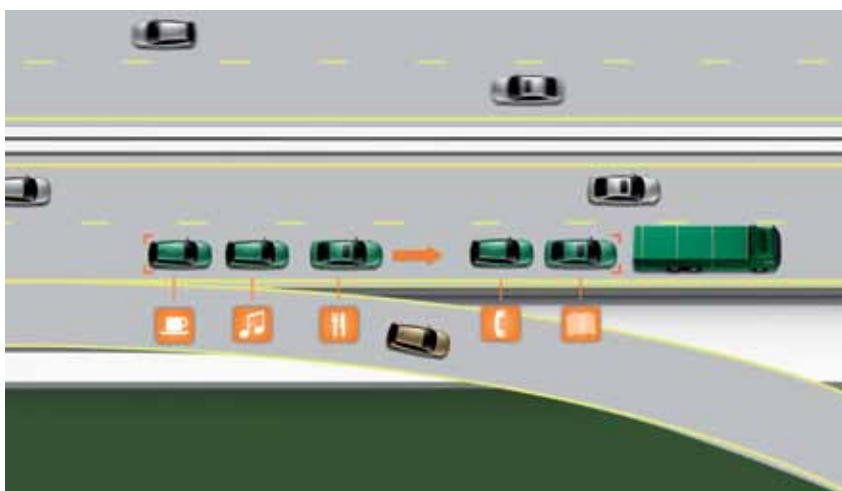


Patroni honorowi



Patroni medialni





Model idealny: kierowcy czytają, jedzą, rozmawiają przez telefon. Lecz ilu będzie chętnych, aby dla wygody spowolnić podróż i dać się prowadzić ciężarówce?

korzyści jest wiele: od obniżenia zużycia paliwa we flocie, do znaczącego wzrostu punktualności dostaw i ograniczenia „pustych przebiegów”. Wszystko zależy w ostatecznym rozrachunku od użytkownika. Telematyka jako taka zajmuje się zdobywaniem i obróbką informacji. Właściwe efekty przynosi w powiązaniu z innymi działaniami, takimi jak np. szkolenia dla kierowców z jazdy ekonomicznej (co raz częściej określanej jako eco-driving) czy odpowiednia troska o tabor, kierująca się wskazaniem dotyczącymi przeglądów czy zauważonych niesprawności.

Najnowszą ofertą dostawców ciężarówek są systemy obejmujące zdalne diagnozowanie pojazdu i przesyłające te informacje do stacji serwisowej. Dzięki temu skróceniu ulega czas naprawy awarii na drodze. Łatwiej podjąć decyzję, czy wystarczy przekazać kierowcy zalecenia, co do usunięcia usterki, czy konieczne jest wysłanie samochodu serwisowego, a jeśli tak – to jacy specjaliści powinni znaleźć się na pokładzie. W ostateczności, gdy ciężarówka musi zjawić się w serwisie, warsztat może z góry przygotować się na jej przybycie, gromadząc odpowiednie narzędzia

i ludzi, którzy niezwłocznie przystąpią do naprawy awarii o stwierdzonym znacznie wcześniej charakterze i zakresie.

W konwoju

Powiązanie telematyki z wymogami obsługowymi nowoczesnego pojazdu jest naturalnym krokiem w rozwoju motoryzacji. Obecnie firmy samochodowe są tyleż producentami, co dostawcami usług, a „klient idealny” w ogóle nie kupuje auta, a jedynie płaci za jego używa-

Teraz jednak producenci silniej angażują się w badania o znaczeniu tyleż dla firm przewozowych, co dla społeczeństwa w ogólności. Ruszają programy testowe „inteligentnych konwojów”. Chodzi o połączenie pojazdów „elektronicznym dyszlem”, który sprawi, że za zachowanie całego konwoju będzie odpowiadać pojazd na przedzie. Gdy przyspiesza – przyspieszają wszyscy, gdy hamuje – hamują wszyscy jednocześnie. W utworzeniu konwoju pomocne są nowoczesne urządzenia służące zwiększeniu czynnego bezpieczeństwa: tempomat utrzymujący zadaną odległość od poprzedzającego pojazdu, system ostrzegający przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu czy układ automatycznie prowadzący pojazd w korku oraz samoczynnie hamujący przed przeszkodą.

W jednolicie kierowanym konwoju możliwe będzie zmniejszenie dystansu między ciężarówkami, co ograniczy opór powietrza i zmniejszy zużycie paliwa. Wzrośnie również bezpieczeństwo jazdy.

Celem badań jest stworzenie systemu, który umożliwi bezpieczną jazdę takim konwojom. Należy udoskonalić narzędzia umożliwiające bezpieczne dołączenie do konwoju i opuszczenie go. Akces do niego będą mogły zgłaszać również samochody osobowe. O ile na autostradzie, z racji różnicy dopuszczalnej prędkości, ma to

Telematyka efekty przynosi w powiązaniu z takimi działaniami jak np. szkolenia dla kierowców z jazdy ekonomicznej czy odpowiednia troska o tabor.

nie. Przy czym rata uwzględnia również ubezpieczenie i przewidywalne koszty obsługi. Dzięki temu użytkownik pojazdu praktycznie w ogóle nie musi się nim zajmować. Wystarczy, aby go tankował i zarobił na miesięczną opłatę. To bardzo wygodny sposób „posiadania” auta, choć na ogół nie tani. Aktualnie ma sens głównie w przypadku pojazdów użytkowych. W polskich warunkach umowa leasingowa i tak kończy się najczęściej wykupem pojazdu. Również wynajem bywa traktowany jako forma zakupu.

Telematyka wspiera zarówno użytkownika pojazdu, jak i przedstawicieli producenta, którzy prowadzą serwis. Przynosi korzyść obu stronom, co jest kluczem do jej przyspieszonego rozwoju w ciągu minionych kilku lat. Stała się narzędziem „antykrzysowym”, panaceum na wysokie ceny paliw i silną konkurencję wymuszającą niskie stawki za przewozy.

niewielki sens, to na drogach lokalnych jazda za ciężarówką przy minimum uwagi poświęcanej na kierowanie samochodem może przynieść kierowcy pewną ulgę.

Cząstkowe działania zmierzające do utworzenia inteligentnego systemu transportowego prezentują się nader atrakcyjnie, szczególnie gdy mowa o redukcji kosztów transportu. Również pracę kierowcy czynią łatwiejszą, chociaż nie zdejmują z niego ani grama odpowiedzialności. Jednak inteligentny system transportu jako całość ogarniająca kontynent, wszechwiedzące oko śledzące pogodę, strumienie pojazdów i utrudnienia w ruchu sterujące tysiącami wyświetlaczy podających informacje ogólne oraz przeznaczone dla konkretnego pojazdu, wygląda upiornie. Technika stwarza nowe środowisko, w którym rola człowieka jest niejasna. ◀

Michał Kij



W konwoje będą mogły się łączyć dowolne pojazdy, również osobowe

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCYJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
ul. Leopolda Staffa 31
01-884 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

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

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2014
Truck&Van od numeru /2014
oba tytuły od numeru /2014

Coroczne, automatyczne
przedłużanie prenumeraty

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



SilesiaTSL EXPO

15 – 16 kwietnia 2014

Targi Transportu,
Spedycji i Logistyki



**Skorzystaj z cen
promocyjnych,
które obowiązują
do końca lutego
2014 roku!**

Podczas targów:

Transport drogowy i kolejowy • Logistyka i spedycja •

Transport wewnątrzzakładowy i magazynowanie •

Informatyka w logistyce, telematyka •

Instytucje i organizacje branżowe • Wydawnictwa specjalistyczne •

Wydarzenia towarzyszące: konferencje, seminaria, debaty, pokazy i konkursy •

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

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