

CZERWIEC – 6/2014 (48)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

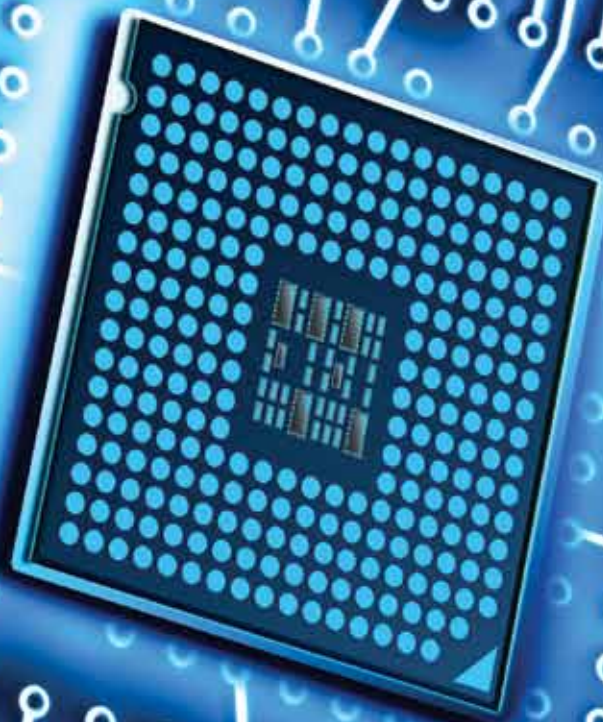
Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

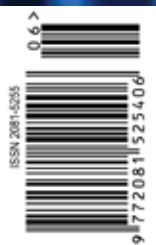
Temat numeru:

**Logistyka i transport
branży elektronicznej**

Transport z pomocą IT



**Przewoźnik umowny pilnie poszukiwany,
czyli o roli spedytora w transporcie**



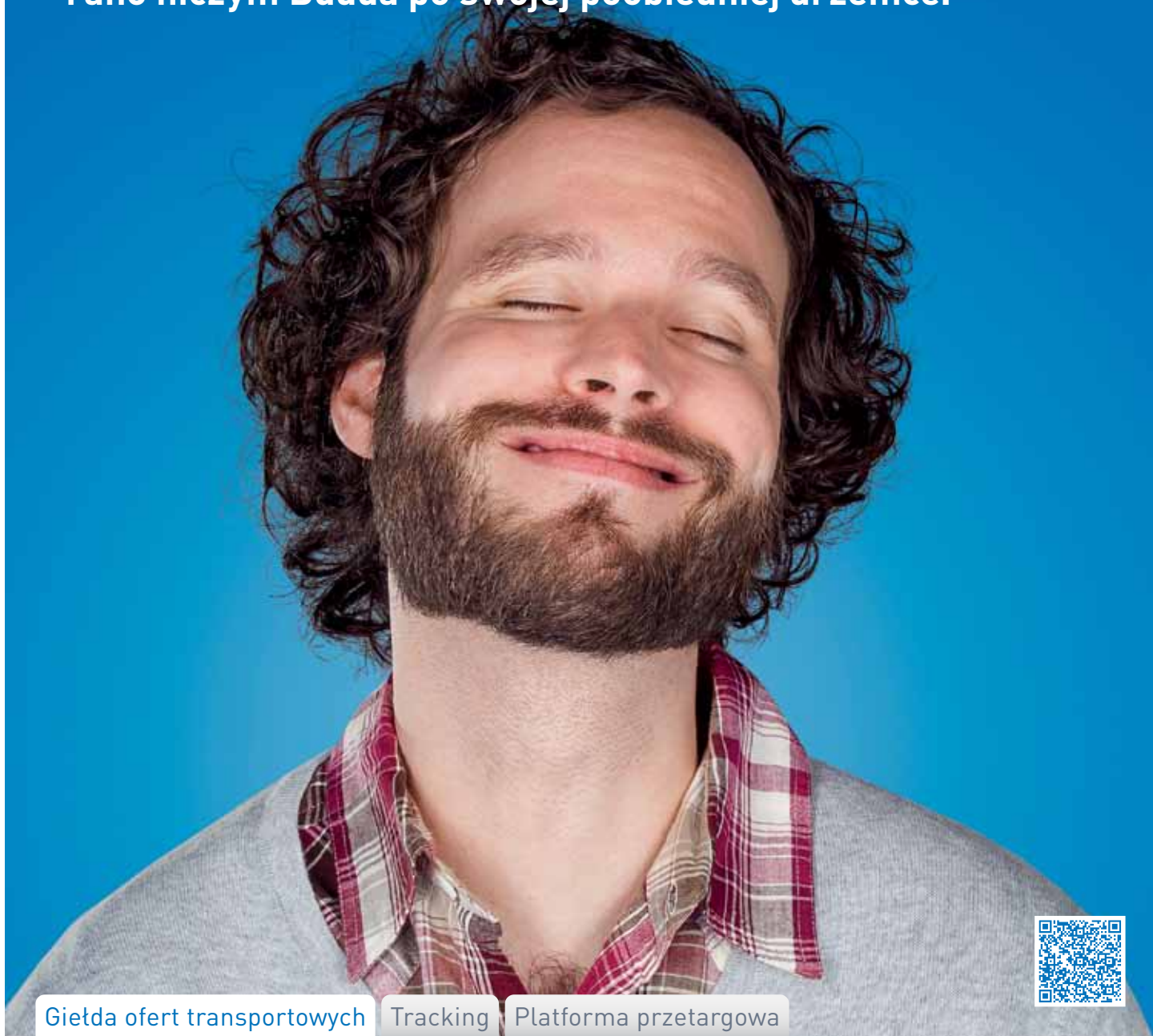
Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

 Ładunek

Marcin, przewoźnik, nonszalancki nawet w poniedziałek rano niczym Budda po swojej poobiedniej drzemce.



[Giełda ofert transportowych](#) [Tracking](#) [Platforma przetargowa](#)

„Szkoda życia na stres”, uważa Marcin. Dlatego też pozyskuje wygodnie zlecenia poprzez, będącą liderem w Europie, giełdę ofert transportowych TC Truck & Cargo®. Do jego dyspozycji codziennie jest aż do 450.000 ofert pochodzących od 100.000 sprawdzonych użytkowników. Dzięki temu zawsze znajdzie odpowiedni ładunek. Oferowany przez TimoCom abonament ryczałtowy pozwala Marcinowi zachować także elastyczność cenową.

Teraz i Ty możesz się zrelaksować i bezpłatnie przetestować TC Truck & Cargo® w codziennej pracy. Wystarczy zadzwonić pod numer telefonu +800 10 20 30 90 (infolinia bezpłatna dla telefonów stacjonarnych)* lub pobrać plik instalacyjny bezpośrednio ze strony internetowej www.timocom.pl

 **Jesteś już naszym fanem?**

www.timocom.pl

20 LAT VOLVO TRUCKS W POLSCE



Odkryj z nami 20 powodów, dla których warto skorzystać z naszej **Kompleksowej Oferty na 20-lecie Volvo Trucks w Polsce**. Szczegóły znajdziesz u Twojego dealera Volvo Trucks i na volvotrucks.pl



Volvo Trucks. Driving Progress





22 maja 2014 r. po ciężkiej chorobie odszedł nasz redakcyjny kolega Chali, bo tak na co dzień nazywaliśmy Roberta Chalimoniuka, który przygotowywał skład DTP artykułów i reklam do naszego miesięcznika.

Ostatnie miesiące spędził w szpitalu, walcząc z chorobą. Nawet podłączony do aparatury medycznej, pozostawał aktywny i chętny do pracy. Jeszcze kilka dni wcześniej ustalał z nami szczegóły kolejnego wydania gazety.

Poza pracą w wydawnictwie, jego pasją i powołaniem była praca z młodzieżą, którą realizował jako harcerz i drużynowy w ZHR, zdobywając stopień harcmistrza – najwyższy harcerski stopień instruktorski. W ostatnich tygodniach życia został Kawalerem Srebrnego Krzyża Zasługi za działalność na rzecz kształtowania moralności i patriotycznej postawy polskiej młodzieży.

Wiedzieliśmy, z jak ciężką chorobą walczy, ale nie dopuszczaliśmy myśli, że może nas tak nagle opuścić. Kiedy odszedł, miał zaledwie 43 lata.

Chali, dziękujemy za to, jakim człowiekiem byłeś i jaki pozostałeś do końca. Zachowamy Cię w pamięci i w naszych sercach.

Zespół KMG Media

Czytaj również:



www.truck-van.pl

W numerze

> Wydarzenia

Przyszłość logistyki zależy od stopnia globalizacji 6
Polski Kongres Logistyczny..... 10
Więcej menedżerów, więcej inwestycji
CeMAT 2014 14

> Logistyka

Dla komputerów... i nie tylko 16
CAT LC Polska
uzyskał certyfikat AEO..... 19
W centrum Europy..... 20
Jeden z rynków wertykalnych 22
Przed wszystkim e-handel 24
Elastyczność jest priorytetem..... 26
W odpowiednim czasie i stanie 28
Dla sektora nowych technologii..... 30
Konieczna jest poprawa..... 32

> Logistyka – technologia

Izolowane bramy szybkobieżne
firmy EFAFLEX..... 36

> Systemy IT

Transport z pomocą IT 38
Do dystrybucji
ładunków paletowych..... 42
Więcej możliwości
w służbie oszczędności..... 44
Zakup technologii
to nie wszystko 45

> Transport intermodalny

Logistyczna Brama Pomorza 46
Kontrowersje wokół
multimodalnego terminala
w Zajączkowie Tczewskim..... 48
Prosta kombinacja 50

> Transport drogowy

DKV 2.0
– sam wybierasz, sam decydujesz..... 52
Bezprawny podatek od paliw
– czy Hiszpania zwróci firmom
transportowym miliardy euro? 53
System Trans.eu
będzie audytował OCP 55
Dostawcza rodzina w komplecie
– Ford Transit Courier
uzupełnił gamę 56

> Prawo

Wynagrodzenie za czas dyżuru
dla kierowców jadących w załodze..... 60
Przewoźnik umowy
pilnie poszukiwany,
czyli o roli spedytora w transporcie 62

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

Preferujesz wersję drukowaną?
Zamów prenumeratę na:
www.tsl-biznes.pl/prenumerata

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@kmg-media.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.

Poznaj nasze wydawnictwo:



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

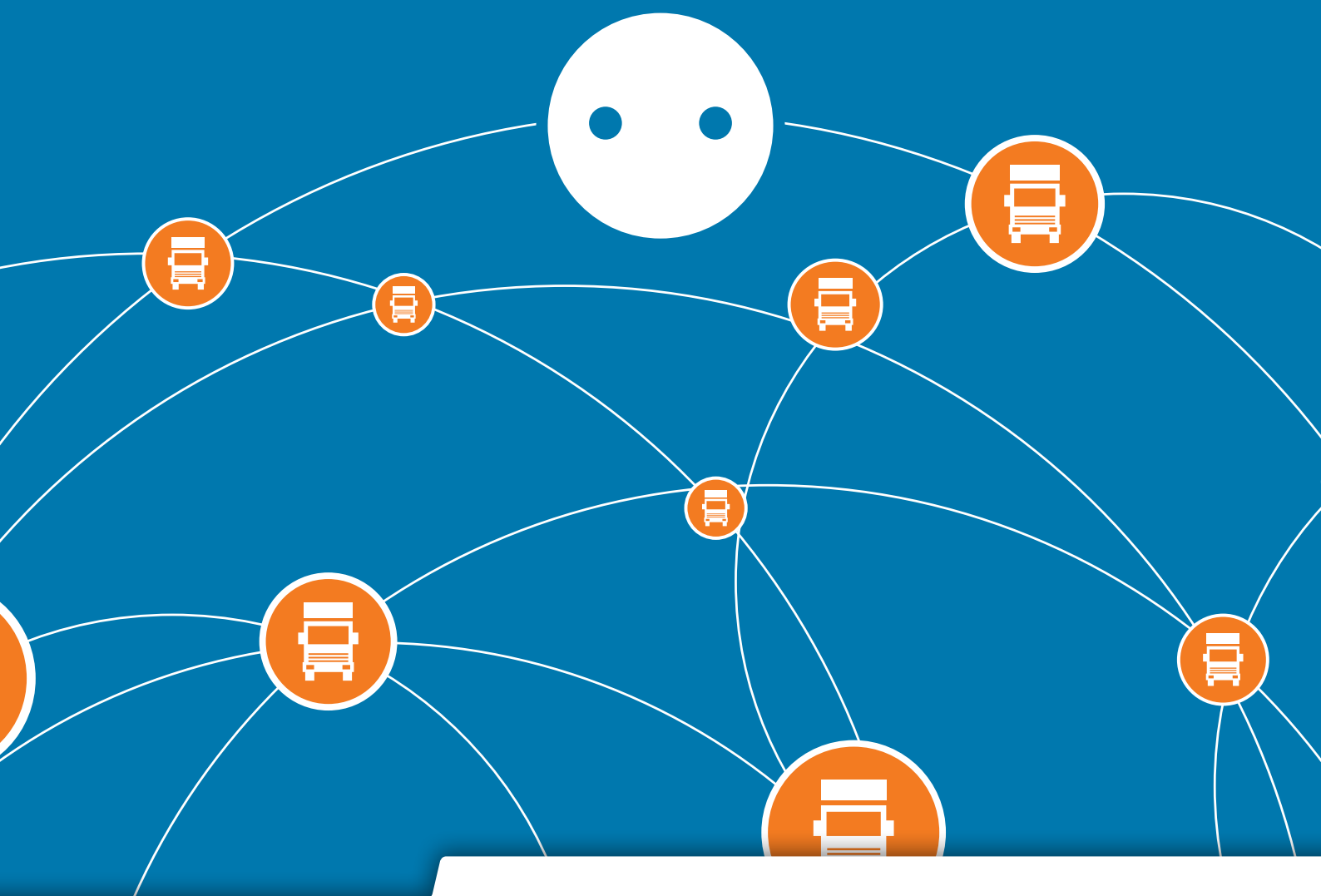
Współpraca
Tomasz Dobczyński, Marcin Jurczak,
Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak,
Franciszek Nietz, Remigiusz Romaniuk,
Jerzy Różyk, Krzysztof Rzepczyński,
Iwona Szwed, Karol Wójtowicz.

Wydawnictwo KMG Media Sp. z o.o.
ul. L. Staffa 31, 01-884 Warszawa
tel. 22 213 88 28, fax. 22 205 07 57
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

www.kmg-media.pl



Przyłącz się do światowej sieci
ekspertów od organizacji
transportu i logistyki.



Przyszłość logistyki zależy od stopnia globalizacji

Niepewne czasy, coraz szybszy postęp, potrzeba czy też moda sprawiają, że coraz częściej mówimy o tym jak będzie wyglądać logistyka przyszłości. Nacisk kładzie się już nie tylko na rozwój nowoczesnych technologii, ale i na czynnik ludzki oraz środowisko w jakim żyjemy. Nadal jednak zakładamy, że w przyszłości będzie podobnie jak teraz, tylko nieco inaczej. Czy się nie mylimy?

Autorem tej ostatniej tezy jest prof. Wojciech Piotrowicz z Oxford University, a wypowiedział ją podczas kwietniowego seminarium naukowo-praktycznego „Logistyka przyszłości – Implikacje dla biznesu i rynku”, które zostało zorganizowane przez Akademię Leona Koźmińskiego przy współpracy z Instytutem INTL, CATI, Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych oraz z firmą The Chartered Institute of Logistics and Transport – Polska. Prowadził je przedstawiciel Katedry Marketingu dr Mirosław Antonowicz, a dotyczyło ono szerokiego kręgu zagadnień związanych z rozwojem logistyki w przyszłości i wynikających stąd implikacji dla biznesu i rynku oraz nauczania przedmiotów logistycznych przez szkolnictwo wyższe. Zaprezentowano na nim nie tylko potencjalne scenariusze rozwojowe logistyki, ale naukowcy i praktycy skonfrontowali również swoje poglądy w zakresie problemów i wyzwań jakie niesie ze sobą logistyka w zglobalizowanym świecie oraz mówili o przyszłości nauczania tego przedmiotu, tak aby był on otwarty na potrzeby biznesu.

Możliwe scenariusze

Punktem wyjścia, do którego odwoływano się podczas całego spotkania, było pięć

wiarygodnych wizji przyszłości oraz ich wpływ na handel i biznes, w tym na logistykę, a opublikowanych parę lat temu przez Deutsche Post DHL w raporcie z badań nad przyszłością „Dostarczamy Jutro – Logistyka w roku 2050”. Przy sporządzaniu raportu posłużono się opiniami i prognozami 42 ekspertów z różnych dziedzin. Wizje te oparte są na szczegółowej analizie struktury handlu i konsumpcji, trendów technologicznych i społecznych oraz zmian klimatycznych. Ekspertcy ocenili ich prawdopodobny wpływ na ludzkie zachowania i wartości w 2050 r. Podczas seminarium scenariusze przedstawił Marcin Pawęska z CiLT.

Scenariusz 1: Nieokiełznana gospodarka – zbliżający się upadek

Światem rządzą niepoahamowany materializm i masowa konsumpcja. Ten niezbilansowany styl życia opiera się na bezwzględnej eksploatacji naturalnych zasobów, która prowadzi do zmian klimatycznych i katastrof naturalnych. W świecie charakteryzującym się burzliwym rozwojem, gdzie produkcję ulokowano głównie w krajach azjatyckich, gwałtownie wzrasta zapotrzebowanie na rozwiązania logistyczne i transportowe. Globalna sieć transportowa zapewnia szybką wymianę dóbr między centrami konsumpcji, jednak nasilenie zmian klimatycznych powoduje

zakłócenia w łańcuchach dostaw. To stawa dodatkowe wyzwania przed firmami logistycznymi związane z zarządzaniem kryzysowym.

Scenariusz 2: Mega-wydajność w mega miastach

Funkcję światowych centrów energetycznych spełniają „mega miasta”. Są one głównymi sprawcami i beneficjentami paradygmatu ukierunkowanego na „zielony” rozwój. W obliczu wyzwań związanych z rozrostem struktur miejskich – zatłoczenie i emisja spalin – stają się mistrzami współpracy. Świat produkcji i usług zrewolucjonizowała robotyka, konsumenci częściej wypożyczają produkty, niż kupują. Efektywne systemy zarządzania ruchem ograniczają emisję spalin. Globalna super sieć środków transportu (ciężarówek, statków, samolotów i transportowców kosmicznych) otworzyła połączenia handlowe między mega miastami na całym świecie. Branży logistycznej powierzono misję zapewnienia logistyki miejskiej i dostarczenia usług systemowych dla lotnisk, szpitali, centrów handlowych.

Scenariusz 3: Zindywidualizowane style życia

Rozpowszechnił się indywidualizm, a konsumpcja została spersonalizowana. Konsumenci mogą wymyślać, projektować i wytwarzać własne produkty przy użyciu drukarek 3D. Personalizacji i produkcji regionalnej towarzyszy decentralizacja systemów energetycznych i infrastruktury. Rozwijają się regionalne strumienie handlu i skracają łańcuchy dostaw, przy zachowaniu globalnego przepływu surowców i danych. To powoduje ograniczenie zapotrzebowania na transport na duże odległości gotowych produktów i półproduktów. Dostawcy logistyki organizują całościowy łańcuch wartości. Również do nich należy obsługa zaszyfrowanych strumieni danych, niezbędnych do przekazania planów konstrukcyjnych dla drukarek 3D. Zdecentralizowanie



Nowoczesne rozwiązania IT rozszerzają możliwości działania branży logistycznej i powodują obniżenie kosztów, przy czym coraz większego znaczenia nabierają czynniki społeczne i związane z ochroną środowiska

organizacji produkcji przekształca logistykę regionalną i wysokojakościową sieć ostatniej mili w ważne czynniki sukcesu. Logistyka zwrotna oraz on-line zyskują na znaczeniu.

Scenariusz 4: Paraliżujący protekcyjnizm
Proces globalizacji został odwrócony w wyniku kryzysu gospodarczego, nadmiernego nacjonalizmu i barier protekcyjnistycznych. Rozwój technologiczny zwalnia. Wysokie ceny energii i dramatyczny niedobór podaży prowadzą do międzynarodowych konfliktów o złoża zasobów. Dla logistyki wyzwania związane są z zanikiem światowego handlu i wynikającą z tego regionalizacją łańcuchów dostaw. Jako że relacje między niektórymi blokami państw są ekstremalnie napięte, międzynarodowymi pośrednikami handlowymi są dostawcy usług logistycznych w krajach wolnych od blokad. Logistyka globalna traci na znaczeniu.

Scenariusz 5: Elastyczność globalna – adaptacja lokalna

Początkowo, dzięki taniej, zautomatyzowanej produkcji, świat charakteryzuje się wysokim poziomem konsumpcji. Ale w efekcie przyspieszonych zmian klimatycznych łańcuchy dostaw są zakłócane przez częste katastrofy naturalne, a struktury produkcyjne osłabiane przez awarie zasilania. Punkt ciężkości przenosi się z maksymalizacji efektywności na trwałość i łagodzenie słabych punktów. Krok w stronę regionalizacji łańcuchów dostaw pozwala gospodarce lepiej radzić sobie w trudnych czasach. Rzeczywistość oparta na regionalnym handlu w dużym stopniu bazuje na sektorze logistycznym, dla którego bezpieczeństwo dostaw jest najważniejszym priorytetem i który, dzięki infrastrukturalnemu zapleczu, zapewnia niezawodny transport w niestabilnych i niebezpiecznych czasach. Procesy dostaw „na czas”, zastępują hale magazynowe zlokalizowane w pobliżu producenta.

Nie tylko cena

Te, tak różne wizje świata w 2050 pod względem stopnia globalizacji, zakresu rozwoju ekonomicznego i społecznego oraz dominujących standardów technologicznych i warunków środowiskowych, stały się punktem wyjścia do dyskusji na temat najważniejszych czynników, które będą wpływać na świat w najbliższych dekadach. Snuto różne hipotezy na temat tego, jaki będzie przyszły obraz logistyki. Próbowano odpowiedzieć na sporo pytań – Jak szybko będzie się zmieniała logistyka? Czy gospo-



Porty morskie, jeśli chcą generować dochód, muszą natychmiast reagować na zmiany rynkowe

Obniżka kosztów nie jest dziś priorytetem, tylko efektywność uzyskiwana dzięki elastyczności przejawiającej się w zarządzaniu łańcuchem dostaw na każdym etapie oraz wysokie standardy, co powinno prowadzić do uproszczenia i zrównoważenia tych łańcuchów.

darka będzie oparta tylko na wiedzy, a nie mądrości? Jakie technologie będą rozwijane? Na ile drukarki 3D i drony będą zyskiwać na znaczeniu? A przecież wiadomo, że opłacalność tych rozwiązań technicznych związana jest z kosztami, bo im będą one niższe tym bardziej prawdopodobne jest, że technologie będą się rozwijać.

Przychylnono się też do tezy Marcina Pawęski, że przemysł logistyczny może przynosić zmiany związane z tym, że nowoczesne rozwiązania IT rozszerzają możliwości działania branży logistycznej i powodują obniżenie kosztów, przy czym coraz większego znaczenia nabierają czyn-

niki społeczne i związane z ochroną środowiska.

Profesor Mariusz Jedliński z Uniwersytetu Szczecińskiego i przewodniczący Polskiego Towarzystwa Logistycznego zastanawiał się nad tym, z czym obecnie mierzy się logistyka w dążeniu do efektywności. Stwierdził, że obniżka kosztów nie jest dziś priorytetem, tylko efektywność uzyskiwana dzięki elastyczności przejawiającej się w zarządzaniu łańcuchem dostaw na każdym etapie oraz wysokie standardy, co powinno prowadzić do uproszczenia i zrównoważenia tych łańcuchów. Jego wystąpienie można podsumować stwierdze-



Rozwijane będą inteligentne systemy transportowe, spełniające wysokie standardy bezpieczeństwa oraz programy wspomagające podejmowanie decyzji

niem, że rosnąca konkurencja, wzrost znaczenia handlu międzynarodowego i coraz bardziej skomplikowane przepisy prawne sprawiają, że dziś osoba, która odpowiada za kwestie logistyczne, musi być specjalistą interdyscyplinarnym – powinna wykazać się wiedzą na temat wszystkich aspektów zarządzania biznesem i działać w sposób partnerski oraz etyczny.

Więcej niż kwestie społeczne

Profesor Wojciech Piotrowicz z Oxfordu zaprezentował pogląd, że zarządzanie w handlu i logistyce oparte jest w coraz większej mierze nie tylko na technologiach, ale również na kwestiach społecznych i marketingowych. Choć np. coraz większy udział w rynku ma e-handel, to też coraz wyraźniej widać jak ważna jest integracja kanałów tradycyjnych i internetowych, a poza regulacjami technicznymi, istotne są regulacje ekonomiczne, prawne itd.

Trochę czasu poświęcono również „Chmurze w transporcie i logistyce”, która w ostatnim czasie bardzo zyskuje na popularności w Stanach Zjednoczonych wśród małych i średnich firm, natomiast w Polsce budzi duże opory. W naszym kraju aż 80% rozwiązań opartych jest o system spaghetti. W odpowiedzi na obawę polskich biznesmanów przed rozwiązaniami chmurowymi prof. Adam Prokopowicz z The Global Innovation and Logistics Institute stwierdził, że lepsze efekty osiągają firmy nastawione na współpracę, a nie na konkurowanie ze sobą.

W związku z postępującą urbanizacją niezwykle ważną kwestią jest też logistyczne zarządzanie aglomeracjami miejskimi – mega miastami – od zapewnienia im zapotrzebowania w niezbędne produkty, poprzez inteligentne systemy zarządzania i systemy transportowe, aż po odpowiednie zagospodarowanie tego, co miasto produkuje, jak np. odpady. Do istotnych zadań, przed którymi staną firmy logistyczne, będzie



fot: SYC

W związku z postępującą urbanizacją niezwykle ważną kwestią jest też logistyczne zarządzanie aglomeracjami miejskimi – mega miastami



W związku z tym, że logistyk jest interdyscyplinarnym menedżerem, powinien mieć wsparcie w specjalistach działających w znacznie węższych zakresach, np. spedycji krajowej i międzynarodowej czy specjalistów od systemów informatycznych

należać znaczne ograniczenie emisji dwutlenku węgla i budowa zrównoważonych łańcuchów dostaw – wydajnych i społecznie odpowiedzialnych. Rozwijane będą inteligentne systemy transportowe, spełniające wysokie standardy bezpieczeństwa oraz programy wspomagające podejmo-

wanie decyzji. Na tę problematykę zwracała uwagę dr Ewa Wolniewicz-Warska z firmy Kapsch, mówiąca o konieczności wprowadzenia efektywnych rozwiązań komunikacyjnych, sprzyjających rozwojowi transportu publicznego, usprawniających ruch w mieście i administrowanie transportem prywatnym, spełniających standardy interoperacyjności i chroniących infrastrukturę miejską i środowisko. Podobnie jest w wypadku portów morskich, które – jeśli chcą generować dochód – muszą natychmiast reagować na zmiany rynkowe. Tą problematyką zajął się Maciej Brzozowski z Hafenu Hamburg wskazując na inteligentny terminal kontenerowy oraz na dążenia do zrównoważonego rozwoju.

Stawić czoła wyzwaniom

Na końcu był czas na dyskusję panelową z udziałem biznesmenów i naukowców, poświęconą problemom i wyzwaniom logisty-



Na końcu był czas na dyskusję panelową z udziałem biznesmenów i naukowców

ki w zglobalizowanym świecie organizującym się wokół centrów wzrostu, gdzie coraz większe znaczenie ma logistyka miejska, e-handel i logistyka zwrotna. W tej rzeczywistości coraz trudniejsze do obsłużenia są inteligentne rozwiązania i opłaty, a IT musi połączyć coraz więcej elementów.

Nieco sprzeczne z poprzednio postawioną tezą jest stwierdzenie, które wyrażało wielu dyskutantów, dotyczące tego, że nadal priorytetem wśród konsumentów i klientów firm logistycznych będzie czas dostawy, elastyczność, zdolność do szybkiej reakcji na zmiany rynkowe i potrzeby klientów, a nie działania przyjazne środowisku naturalnemu. W dalszym ciągu więc producenci i przedsiębiorcy, aby być konkurencyjnymi, a nawet aby utrzymać się na rynku, muszą nie tylko oferować niską cenę, ale również niemal natychmiastową dostępność i czas dostawy towarów i usług oraz możliwość śledzenia drogi przesyłki. Nacisk na czas dostawy wpłynie prawdopodobnie na wzrost znaczenia lotnictwa towarowego, dotyczącego małych i szybkich dostaw. Jego udział w rynku usług logistycznych może rosnąć w wypadku produktów wysokowartościowych.

Przy rosnącej roli logistyki w przyszłym świecie, coraz większe znaczenie będzie miało kształcenie z zakresu logistyki i dostosowanie go do potrzeb biznesu logistycznego. W tej sytuacji, podczas panelowej dyskusji, zastanawiano się nad tym jak znaleźć i zatrzymać pracownika, nad kompetencjami kadr opuszczających uczelnie i koniecznością współpracy szkół z biznesem, chociażby przez rozwój praktyk. A w związku z tym, że logistyk jest interdyscyplinarnym menedżerem, powinien mieć wsparcie w specjalistach działających w znacznie węższych zakresach, np. spedycji krajowej i międzynarodowej czy specjalistach od systemów informatycznych.

Za przyszłość tego zawodu uznano logistykę wirtualną, która obecnie zyskuje na znaczeniu dzięki rozwojowi systemów telekomunikacyjnych, geolokalizacyjnych i teleinformatycznych. Pożądanymi będą menedżerowie systemowi, którzy zbudują np. e-łańcuchy dostaw, inteligentne huby logistyczne, inteligentne systemy transportowe i z jednego miejsca będą zarządzać całym, rozbudowanym systemem dostaw. To oznacza, że logistyk to zawód z przyszłością, choć jeszcze nie wiadomo w jakiej skali i w jakim zakresie wystąpią prognozowane podczas seminarium zmiany, jakie nowe metody, technologie, innowacje zostaną wprowadzone w logistyce i transporcie. ◀

Elżbieta Haber

OGŁOSZENIE

POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.

ul. Ks. I. Skorupki 5, 00-546 Warszawa

ogłasza postępowanie o udzieleniu zamówienia prowadzonego zgodnie z art. 70¹-70⁵ ustawy Kodeks cywilny z dnia 23 kwietnia 1964 r. (Dz. U. z 1964 r. nr 16 poz. 93 z póź. zm.) oraz „procedury zawierania umów” Zamawiającego, w trybie przetargu na:

„Zakup platform podkontenerowych (wagonów intermodalnych) do obsługi wybranych połączeń intermodalnych”

Zadanie realizowane będzie zgodnie z warunkami niniejszej SIWZ w okresie do 31 grudnia 2015 r., w ramach projektu inwestycyjnego współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego

(SIWZ przedmiotowego zamówienia oraz procedurę zawierania umów Zamawiającego można otrzymać drogą elektroniczną pod adresem: krzysztof.brych@polzug.pl lub na stronie <http://www.polzug.de/pl/przedsiębiorstwo/polzug-polska-ogloszenia.html>)

Osobą upoważnioną do udzielania informacji dotyczących niniejszego przetargu jest:

- Krzysztof Brych, tel. stacj. +48 22 336 34 07

Wszelkie oświadczenia, wnioski, zawiadomienia oraz informacje Zamawiający oraz Wykonawcy przekazują pomiędzy sobą pisemnie, faksem lub drogą elektroniczną z zastrzeżeniem formy oświadczeń i dokumentów wymaganej w: niniejszej SIWZ, art. 70¹-70⁵ ustawy Kodeks cywilny z dnia 23 kwietnia 1964 r. (Dz. U. z 1964 r. nr 16 poz. 93 z póź. zm.) i innymi przepisami prawa. W przypadku wyboru drogi faksowej lub elektronicznej, każda ze stron postępowania na żądanie drugiej niezwłocznie potwierdzi fakt otrzymania oświadczenia, wniosku, zawiadomienia lub informacji.

Ogłoszenie dostępne jest również na stronie internetowej Zamawiającego: <http://www.polzug.de/pl/>, tablicy ogłoszeniowej Zamawiającego i Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej (TED).

Warunkiem uczestnictwa w przetargu jest:

- oświadczenie Wykonawcy, że w ciągu ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres działalności jest krótszy – to w tym okresie, wyprodukował i dostarczył łącznie nie mniej niż 100 nowych wagonów towarowych,
- wniesienie wadium w formie określonej w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia,
- informacja potwierdzająca wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową w wysokości nie mniejszej niż 60 000 000,00 zł,
- złożenie oferty z wszystkimi wymaganymi załącznikami do dnia 31 lipca 2014 r. do godziny 10⁰⁰ w sekretariacie POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o., ul. Skorupki 5, 00-546 Warszawa, w zamkniętej i opieczętowanej kopercie z napisem:

**„POLZUG Intermodal POLSKA” Sp. z o.o.
ul. Skorupki 5, 00-546 Warszawa
POLZUG/WAG/P01/2014**

„Zakup platform podkontenerowych (wagonów intermodalnych) do obsługi wybranych połączeń intermodalnych”

„Nie otwierać przed terminem 31 lipca 2014 roku godzina 11:00”

Termin związania z ofertą wynosi 60 dni licząc od dnia następnego po upływie terminu składania ofert.

Zastrzega się prawo: unieważnienia przetargu bez podania przyczyn, nierozpatrywania ofert złożonych po terminie, oraz wyboru oferty najkorzystniejszej dla POLZUG Intermodal POLSKA Sp. z o.o.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do zmiany treści ogłoszenia oraz warunków przetargu.



Konferencja Projektu ECOTALE „Koszty społeczne i środowiskowe w transporcie – jak szacować i ograniczać?” poświęcona była zewnętrznym kosztom transportu. Na zdjęciu prof. Włodzimierz Rydzkowski z Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego.

Po raz dwunasty w Poznaniu Polski Kongres Logistyczny

Wiele osób, które wzięły udział w seminarium „Logistyka przyszłości – Implikacje dla biznesu i rynku”, miesiąc później uczestniczyło w 12 edycji Polskiego Kongresu Logistycznego „Komunikacja w łańcuchach dostaw”, który odbył się pomiędzy 14 a 16 maja na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich. W jego trakcie miały miejsce dwie sesje plenarne i dziewięć tematycznych, wizyty w przedsiębiorstwach logistycznych w okolicach Poznania oraz Warsztaty Logistyczne.

Impreza, której patronowało m.in. Ministerstwo Gospodarki i Europejskie Towarzystwo Logistyczne (ELA), przyciągnęła ponad ośmiuset uczestników, reprezentujących zarówno środowisko naukowe jak i świat biznesu. Wśród nich było sporo osób, które wzięły udział w semina-

rium zorganizowanym w Akademii Leona Koźmińskiego, jak np. Krzysztof Jedliński, który był moderatorem podczas sesji plenarnej czy kierujący Instytutem Logistyki i Magazynowania dr Grzegorz Szyszko. Ten drugi w obu miejscach zaprezentował wyniki raportu „Logistyka w Polsce 2013”,

w którym zawarto wszechstronną ocenę stanu logistyki w Polsce, plasującej się na 7 miejscu w Europie pod względem rynku logistycznego (170 mld zł). Wzrost logistyki wynosi 10% rocznie, jest więc szybszy niż dochodu narodowego. W dużej mierze rynek ten znajduje się w rękach prywatnych, a w wypadku infrastruktury magazynowej – w 100%. Wiele do nadrobienia mamy natomiast w dziedzinie transportu intermodalnego, którego rozwój wyhamował w 2013 r. Wzrost rynku przewozów kontenerowych spadł z 25% w 2012 r. do 19% w 2013. Jednak najgorzej jest ze współpracą logistyków. W takiej sytuacji pomocne byłyby platformy logistyczne.

Inauguracja PLPT

Mówiono o nich dużo podczas sesji plenarnej otwierającej Polski Kongres Logistyczny, a ukoronowaniem było podpisanie porozumienia inauguracyjnego powstanie, z inicjatywy Instytutu Logistyki i Magazynowania, Polskiej Logistycznej Platformy Technologicznej, która stanowi porozumienie przedstawicieli świata na-



Sesja plenarna. Od lewej: guru logistyki Hans-Christian Pfohl z ELA, prezydent ELA Jos Marinus, dyrektor ILiM-u dr Grzegorz Szyszko i podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Dariusz Bogdan.

uki i biznesu. Najpierw jednak podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Dariusz Bogdan przywitał gości m.in. stwierdzeniem, że – logistyka w Polsce należy do tych dziedzin, które są wyjątkowo innowacyjne. Dzięki przedsiębiorstwom i instytucjom, dla których ta innowacyjność

Mamy zamiar wykorzystać rodzimy potencjał intelektualny i technologiczny branży logistycznej oraz zoptymalizować wykorzystanie środków krajowych i unijnych dla rozwoju gospodarczego naszego kraju i przekształcania jego ekonomii w kierunku dynamicznej i konkurencyjnej gospodarki opartej

Dzięki połączeniu prac badawczych realizowanych przez świat nauki z potrzebami i działaniami firm, możliwe będzie obniżenie kosztów logistyki, zmniejszenie natężenia ruchu drogowego, zwiększenie bezpieczeństwa w transporcie i podniesienie jakości realizowanych procesów.

Impreza przyciągnęła ponad ośmiuset uczestników, reprezentujących zarówno środowisko naukowe jak i świat biznesu.

w połączeniu ze wzrostem efektywności są priorytetem, możemy być konkurencyjni na rynkach zagranicznych.

Dopiero prezydent Europejskiego Stowarzyszenia Logistycznego (ELA) Jos Marinus, który mówił o współczesnych aspektach komunikacji, wyraził potrzebę stworzenia takiej platformy w czasach charakteryzujących się ogromnym tempem zmian technologicznych, społecznych a także legislacyjnych. – Z jednej strony potrafimy dziś już śledzić prawie wszystko – samoloty, statki i ciężarówki, a nawet palety i pojedyncze przesyłki. Wiemy gdzie są, skąd się tam znalazły oraz gdzie zmierzają. Pojawia się coraz więcej danych pochodzących ze skanowania etykiet na towarach. Ma to jednak także swoje negatywne konsekwencje – jesteśmy przytłoczeni danymi, informacjami, których nie potrafimy na czas przetrawić ani skomunikować pomiędzy systemami. Mimo, że transport jest jedną z najbardziej innowacyjnych gałęzi gospodarki, dziedziną, która w szybkości rozwoju nie ma sobie równych, nadal stoi przed nami wyzwanie eliminacji błędów, które z punktu widzenia współczesnej logistyki, nie powinny mieć w niej miejsca – mówił Jos Marinus. Zaprezentował również dane dotyczące wykorzystania powierzchni ładunkowej samochodów ciężarowych w Europie – średnio jest to zaledwie 55% całej powierzchni ładunkowej. Dodatkową bolączką jest od lat utrzymujący się wysoki wskaźnik „pustych przebiegów”. Według danych ELA co piąta ciężarówka zamiast towarów wozi powietrze. W konsekwencji na ulicach powstają korki, konieczna jest budowa kolejnych sieci połączeń drogowych, a emisja dwutlenku węgla do atmosfery wzrasta. Rozwiązaniem jest stworzenie ponadsystemowych platform, takich jak PLPT, które ułatwią analizę tych danych w powiązaniu z całym łańcuchem dostaw oraz umożliwią sprawną komunikację i odpowiednie wykorzystanie zebranych danych.

– Chcemy przeciwdziałać problemom, które nurtują polski i europejski transport.

na wiedzy – stwierdził dr Marcin Hajdul, kierownik Centrum Wiedzy Logistycznej ILiM. – Potrzebna jest współpraca nauki z biznesem, bo jesteśmy w stanie odnieść sukces tylko wówczas, gdy połączymy ze sobą działania edukacyjne z praktyką – dodał. Poparł go prof. Włodzimierz Rydzkowski z Katedry Polityki Transportowej Uniwersytetu Gdańskiego: – Budujemy programy edukacyjne w oparciu o to, czego sami się nauczyliśmy, co sami umiemy, a niezwykle potrzebna jest konfrontacja teorii z potrzebami rynkowymi i działaniami świata biznesu. Dlatego inauguracja PLPT jest tak bardzo ważna, dzięki niej rozwój będzie mógł iść dwutorowo i uwzględniać potrzeby obu stron.

Zmiany w świecie biznesu

Tuż po przerwie Hans-Christian Pfohl, również z ELA, mówił o konieczności konkurowania poprzez współpracę w ramach gospodarki sieciowej oraz o czterech determinantach charakteryzujących przewagę konkurencyjną: aktywach relacyjnych, działaniach związanych z dzieleniem się wiedzą, skutecznym zarządzaniu oraz uzupełnianiu się zasobów i zdolności.

Steve Bratt z GS1 Global Office i jeden z twórców World Wide Web wystąpił z prezentacją, w której najpierw przypomniał o roli globalnych standardów GS1, po czym przeszedł do omawiania zmian zachodzących w świecie biznesu, ze szczególnym uwzględnieniem gwałtownego wzrostu liczby zakupów online, co widoczne jest przede wszystkim w Chinach. Podkreślił, że sprawna obsługa klienta w fizycznych i cyfrowych kanałach dystrybucyjnych wymaga specjalnego podejścia.

Mimo, że transport jest jedną z najbardziej innowacyjnych gałęzi gospodarki, nadal stoi przed nami wyzwanie eliminacji błędów, które z punktu widzenia współczesnej logistyki nie powinny mieć w niej miejsca.



Podczas sesji na temat rozwiązań informatycznych w łańcuchach dostaw prelegenci pokusili się o prognozę przemian, które szykują się w tej branży. Wiele z firm zajmujących się tymi rozwiązaniami, jak Consafe Logistics czy Axit, uczestniczyło w wystawie.

– Należy przemyśleć wszystkie aspekty procesów biznesowych i skupić się na takiej obsłudze klienta, aby była dla niego praktycznie niedostrzegalna, płynna – tłumaczył.

Temat ten był kontynuowany jeszcze tego samego dnia podczas sesji tematycznej prowadzonej przez Wojciecha Cellary z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu „Produkty w sieci – wyzwania logistyczne i komunikacyjne w e-commerce”. O swoich doświadczeniach i doświadczeniach firm, w których pracują, mówili ludzie związani zawodowo z branżą e-commerce. Postępująca wirtualizacja świata i prowadzonych interesów stawia przed nią szereg nowych wyzwań, jednocześnie sprawiając, że z każdym kolejnym rokiem pozycja innowacyjnej logistyki będzie rosła. Przykładem jest handel internetowy, będący najszybciej rozwijającym się rynkiem w Europie, z obrotami 26,8 mld zł i 13 tys. sklepów. Tu, przez 24 godziny na dobę, nie wychodząc z domu, jednym kliknięciem myszki można zrobić zakupy w wirtualnym sklepie, i to w niemal dowolnym kraju na świecie. Wyjątkowo szybki rozwój internetu i technologii informatycznej to ogromne wyzwanie dla logistyki. Już dziś spora część biznesu prowadzona jest w dużej części online. Wraz ze wzrostem liczby osób ze stałym dostępem do sieci coraz więcej firm będzie decydować się na prowadzenie części bądź całej działalności w internecie.

Tak więc logistyka to branża, która w zglobalizowanym świecie coraz bardziej zyskuje na znaczeniu. Ze względu na swoją specyfikę wciąż ewoluuje, by sprostać wymaganiom nowoczesnego biznesu i dostosować się do dynamicznych zmian w otoczeniu gospodarczym.

Podczas sesji plenarnej jeszcze Paul Lauria z Mercury Associates mówił o doświadczeniach amerykańskich związanych z wprowadzaniem zrównoważonych łańcuchów dostaw w logistyce. Zakończyła ją

plenarna dyskusja i tradycyjnie wręczenie certyfikatów Europejskiego Towarzystwa Logistycznego – kompetencji zawodowych w Europejskim Systemie Certyfikacji Logistyków, które dostępne są na trzech poziomach: Junior, Senior i Master.

Sesje tematyczne

Już pierwszego dnia kongresu jego uczestnicy, zgodnie ze swoimi zainteresowaniami, podzielili się na trzy grupy, a każda z nich udała się na inną sesję tematyczną. Podobna formuła obowiązywała również dnia następnego. Pierwszego dnia, poza wymienionym już panelem, miało miejsce spotkanie z prof. Haliną Brdulak

z 4Content – Warehouse Monitor. W tym samym czasie toczyła się również Finalna Konferencja Projektu ECOTALE „Koszty społeczne i środowiskowe w transporcie – jak szacować i ograniczać?”, poświęcona zewnętrznym kosztom transportu.

Drugiego dnia obrad Logistics 2014 uczestnicy wzięli udział w sześciu sesjach tematycznych. Pierwsze trzy poświęcone były: innowacyjnym rozwiązaniom infrastruktury magazynowej (prowadził ją Aleksander Niemczyk z ILiM), rozwiązaniom informatycznym w łańcuchach dostaw (jej moderatorem był Witold Hołubowicz z Instytutu Technik Telekomunikacyjnych i Informatycznych w Poznaniu) oraz dostarczaniu szybkiej i wiarygodnej

Prezydent ELA Jos Marinus wyraził potrzebę stworzenia Polskiej Logistycznej Platformy Technologicznej, która ułatwi analizę danych w powiązaniu z całym łańcuchem dostaw oraz umożliwi sprawną komunikację i odpowiednie ich wykorzystanie.

z SGH w Warszawie, która razem ze swoimi gośćmi, którymi byli przedstawiciele największych firm logistycznych w Polsce (DB Schenker, DHL Express, Panattoni Europe, Dachser i Rohlig Suus Logistics), zajęła się tematem „Logistyk – usługodawca czy partner?”. Podczas debaty zastanawiano się czy w obecnej rzeczywistości logistyk jest bardziej partnerem czy też tylko usługodawcą i jakie to niesie za sobą konsekwencje? Czy obie strony mogą współpracować korzystną dla obu stron synergię w łańcuchu dostaw?

Równolegle o „Rozwiązaniach informatycznych w łańcuchach dostaw” dyskutowali przedstawiciele firm informatycznych. Moderatorem i osobą prowadzącą ten panel był Sebastian Śliwieński

informacji w łańcuchu dostaw (prowadziła dr Elżbieta Hałas z ILiM-u, będąca kierownikiem Centrum GS1 Polska). W trakcie tej ostatniej sesji mówiono o roli standardów GS1 i rozwiązań opartych na EDI dla obniżenia kosztów i poprawienia obsługi klientów w ramach logistyki firm trzecich.

Podczas sesji na temat rozwiązań informatycznych w łańcuchach dostaw prelegenci pokusili się o prognozę przemian, które szykują się w tej branży. Krzysztof Kędziński z spółki AMUR stwierdził, że – możemy spodziewać się dużego nacisku na rozwój usług mobilnych i zarządzanie systemami za pomocą urządzeń mobilnych. Andrzej Gawrysiak z Consafe Logistics dodał: – Czekamy na uproszczenie przekazów, ułatwienie zrozumienia komunikatów



Ukoronowaniem sesji plenarnej było podpisanie porozumienia inauguracyjnego powstanie, z inicjatywy Instytutu Logistyki i Magazynowania, Polskiej Logistycznej Platformy Technologicznej, która stanowi porozumienie przedstawicieli świata nauki i biznesu.

i danych na każdym elemencie łańcucha dostaw, co wpłynie także na poprawę szybkości przekazu informacji. Michał Urbańczyk (EDI Business Solution Manager Comarch S.A.) skwitował to zdaniem: – *Stawiam na standaryzację komunikatów i eliminację papieru*, a Artur Zgoda z firmy Axit zaznaczył konieczność rozpoczęcia współpracy pomiędzy systemami i samymi firmami, nawet jeśli rynkowo są to podmioty konkurencyjne. Stwierdzeniem, że podstawą każdej firmy są ludzie skwitował dyskusję Tomasz Warchała (Oracle Poland).

W trakcie sesji popołudniowych więcej mówiono o ludziach i o partnerstwie w biznesie logistycznym, niż o technologiach. Dyskutowano o prospołecznych zachowaniach przedsiębiorstw w łańcuchach dostaw (pod przewodnictwem prof. Danuty Kisperskiej-Moroń z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach), o narzędziach komunikacji w transporcie (moderatorem był Marcin Hajdul z ILiM-u) i o różnych aspektach bezpieczeństwa w łańcuchach dostaw (prowadzającym był prof. Tomasz Nowakowski z Politechniki Wrocławskiej). Sesje te można skwitować stwierdzeniem, że coraz szersze kręgi, także w logistyce, zatacza społeczna odpowiedzialność biznesu, tym bardziej że od przyszłego roku obowiązkowe dla firm zatrudniających powyżej pięciuset pracowników stanie się społeczne raportowanie.

W ciągu tych paru godzin dyskutowano m.in. o partnerstwie w usługach logistycznych, najbardziej innowacyjnych rozwiązaniach stosowanych w magazynach i o korzyściach z tego wynikających, o in-



Jury złożone z przedstawicieli Wyższej Szkoły Logistyki, samorządu studenckiego oraz Prologis, w roku akademickim 2013/2014, w kategorii Najlepsza Praca Magisterska na WSL nagrodziło Emmę Mażarską. Z rąk Marty Tęsiorskiej, Vice President, Marketing & Communications Prologis w Europie Środkowo-Wschodniej, otrzymała ona dyplom i stypendium w wysokości czterech tysięcy złotych.

Na koniec drugiego dnia obrad Kongresu Logistycznego, przed planowanymi wizytami technicznymi w przedsiębiorstwach Blum, Clip Logistics, Dachser, Solaris i Promag, odbyła się druga sesja plenarna. Zaprezentowano na niej zwycięski projekt firmy Onninen, który w konkursie o nagrodę PTL 2014 zdobył pierwsze miejsce. Sergio Barbarino z Procter & Gamble Research Fellow mówił o „Dystrybucji FMCG do 2030 – czy logistyka nadąży za e-możliwościami?” A ostatnim wystąpieniem kończącym obrady była prezentacja Witolda Skowrońskiego, pomysłodawcy i współtwórcy Szkoły Tłumaczy i Języków Obcych UAM w Poznaniu, na temat sztuki komunikacji w wielokulturowych relacjach.

na pod kierownictwem dr inż. Stanisława Krzyżaniaka. W kategorii Najlepsza Praca Licencjacka nagrodę otrzymał Jacek Taczala, za pracę pod tytułem „Rozwój rynku usług kurierskich, ekspresowych i pocztowych w Polsce” napisaną pod kierownictwem dr Pawła Romanowa. Laureaci odebrali pamiątkowe dyplomy oraz stypendia w wysokości czterech tysięcy złotych z rąk Marty Tęsiorskiej, Vice President, Marketing & Communications Prologis w Europie Środkowo-Wschodniej.

Kongresowi Logistycznemu towarzyszyła wystawa logistyczna, na której swoje stoiska miało 60 wystawców. Nie zabrakło także dodatkowych atrakcji jak finałna konferencja projektu EMPIRIC, którego głównym celem jest wsparcie rozwoju i udoskonalanie funkcjonujących intermodalnych połączeń pomiędzy portami Północnego Adriatyku a terytorium Europy Centralnej, czy też pokaz umiejętności psa tropiącego, zorganizowanego przez Izbę Celną.

Trzeciego dnia Kongresu, już na terenie Instytutu Logistyki i Magazynowania, odbyły się równoległe warsztaty tematyczne: „Wyzwanie managerskie – komunikacja w sytuacjach konfliktowych”, „Prognozowanie popytu z wykorzystaniem narzędzia SAS Forecast Studio”, „Praktyczne aspekty modelowania i reorganizacji sieci dystrybucji”, „Bezpieczeństwo globalnych łańcuchów dostaw”.

Na końcu można sobie zadać pytanie: na ile szybko zmieniająca się rzeczywistość sprawi, że to co jeszcze rok temu wydawało się niemożliwe, już niedługo stanie się rzeczywistością? Czy ktoś 20 lat temu podejrzewał, że internet i telefonia komórkowa tak zmienią rzeczywistość? <

Elżbieta Haber

Wyjątkowo szybki rozwój internetu i technologii informatycznej to ogromne wyzwanie dla logistyki. Już dziś spora część biznesu prowadzona jest w kanale online.

frastrukturalnych projektach i ich wpływie na zmiany rynkowe, o coraz bardziej efektywnym zarządzaniu flotami pojazdów. Powtarzały się takie hasła jak globalizacja, problemy komunikacyjne we współczesnych łańcuchach dostaw, elastyczność systemu zarządzania oraz zintegrowanie systemów teleinformatycznych, przede wszystkim tych wspierających zarządzanie łańcuchami dostaw oraz korzyści płynące ze stosowania procedur uproszczonych i z posiadania certyfikatu AEO. A doświadczenia licznych przedsiębiorstw wskazują na coraz większe znaczenie sprawnej komunikacji w łańcuchach dostaw, jak i w całych sieciach logistycznych.

W trakcie kongresu jury złożonego z przedstawicieli Wyższej Szkoły Logistyki, samorządu studenckiego oraz Prologis, po raz dziewiąty nagrodziło najbardziej ambitnych studentów poznańskiej uczelni w roku akademickim 2013/2014. Tytuł Najlepszego Absolwentem Wyższej Szkoły Logistyki otrzymał Dariusz Markuruk ze średnią ocen na poziomie 4.73. Jest autorem wielu referatów i publikacji naukowych, a także aktywnie angażował się w liczne prace badawcze uczelni. W kategorii Najlepsza Praca Magisterska zwyciężyła praca Emilii Mażarskiej „Mierniki i wskaźniki logistyczne wspomagające zarządzanie relacjami z klientami”, napisa-

Więcej menedżerów, więcej inwestycji

CeMAT 2014

Tegoroczne targi CeMAT organizatorzy mogą uznać za sukces – wzięło w nich udział znacznie więcej międzynarodowych wystawców, niż w poprzednich latach – na 1025 firm 58% przyjechało z zagranicy. Zaprezentowały one ponad 4000 innowacji, a – bez nowoczesnej logistyki przedsiębiorstwa nie są w stanie konkurować z innymi i ukierunkować swojego działania na przyszłość. To udowodnił tegoroczny CeMAT, który przebiegł pod hasłem „Smart – Integrated – Efficient” – twierdzi dr Andreas Gruchow, członek zarządu Deutsche Messe AG.



Tegoroczną edycję targów odwiedziły aż 53 tys. osób. Jedną trzecią z nich stanowili goście z zagranicy, reprezentując w sumie 65 krajów – najwięcej z Europy (70%) i z Azji (13%).

CeMAT jest numerem jeden w branży intralogistyki na świecie, co widoczne było w halach i na terenach otwartych, gdzie prezentowane były rozwiązania i produkty logistyczne. Oczekiwanie wystawców zostały w pełni zaspokojone. Podczas targów zawartych zostało 1,7 mln kontaktów biznesowych. To znaczący wzrost w stosunku do 2011 r. – Nasi wystawcy są bardzo zadowoleni i liczą swoje kontrakty w milionach – dodaje Gruchow.

Bezsporny sukces

Tegoroczną edycję targów odwiedziły aż 53 tys. osób. Jedną trzecią z nich stanowili goście z zagranicy, reprezentując w sumie 65 krajów – najwięcej z Europy (70%) i z Azji (13%). Na liście „Top 15” krajów, z których pochodzili zwiedzający znalazły się: Holandia, Wielka Brytania, Polska, Czechy, Włochy, Austria, Francja, USA, Belgia, Hiszpania, Szwajcaria, Szwecja, Rosja, Republika Południowej Afryki

i Chiny. Znacznie więcej niż poprzednio było odwiedzających z Wielkiej Brytanii, Polski, USA i Rosji. Dwa razy więcej wystawców i gości w porównaniu z rokiem 2011 przyjechało z USA, jednego z wiodących intralogistycznie krajów.

– 80% osób odwiedzających CeMAT stanowili menedżerowie mający wpływ na decyzje zakupowe, rozważający plany inwestycyjne. W wypadku gości przybyłych z zagranicy wartość inwestycji była dwukrotnie

Nowa formuła targów została dobrze przyjęta przez użytkowników. W obszarach *move & lift, store & load, pick & pack*, *logistics IT* oraz *manage & service* wystawcy zajęli łączną powierzchnię wystawową 120 tys. m², a królował tam temat „przemysł 4.0”. Tak było podczas prezentacji elastycznych dynamicznych strumieni przepływu materiałów i bezpośredniej komunikacji między różnymi systemami. W dziedzinie przemysłowego przetwarzania obrazu firmy zaprezentowały konkretne rozwiązania w zarządzaniu opakowaniami, pojemnikami i produkcją. Skupiono się także na rosnącej potrzebie ergonomii stanowisk pracy podczas magazynowania i kompletacji, w związku z obniżonym przyrostem demograficznym i faktem, że stopniowo podnosi się wiek pracowników magazynów i zajmujących się komisjonowaniem towarów. Nowością targową były m.in. okulary do odczytywania danych ułatwiające optymalne sterowanie procesami magazynowymi i komisjonowanie oraz kompleksowe sterowanie magazynem poprzez tablety.

Święto intralogistyki

Nic dziwnego, że taka impreza jak CeMAT odbywa się na terenie Niemiec, gdyż kraj jest potęgą w dziedzinie intralogistyki. Niemieccy dostawcy rozwiązań intra-

Intralogistyka jest podatna na innowacje i umożliwia wzrost innych sektorów. Bez niej nie działa branża motoryzacyjna, handlowa, e-commerce, budowy maszyn.

większa, niż w wypadku Niemców. Prawie co drugi odwiedzający reprezentował wyższą kadrę zarządzającą. Oceniam, że na targach zainicjowano kontrakty o wartości przekraczającej 10 mld euro. To nowy rekord. – podsumowuje Andreas Gruchow.

logistycznych osiągają światowy udział eksportu w wysokości 19%. To o 5% więcej niż w Chinach oraz o 8% więcej niż w Stanach Zjednoczonych. Tylko w 2013 r. wartość niemieckiego eksportu osiągnęła poziom 13 mld euro.

Jednym z kluczowych czynników sukcesu dla intralogistyki w tym kraju jest internacjonalizacja. Ten ogromny niemiecki przemysł miał możliwość spotkania się na targach CeMAT ze swoimi międzynarodowymi klientami. To unikalna cecha tej imprezy. Feedback otrzymany w ciągu targowego tygodnia był bardzo pozytywny.

Intralogistyka jest branżą podatną na innowacje i umożliwia wzrost innych sektorów. Bez niej nie działa branża motoryzacyjna, handlowa, e-commerce, budowy maszyn. – *Motto CeMAT „Smart, Integrated, Efficient” zostało wybrane bardzo mądrze. Informuje ono, że nasza branża dysponuje wiedzą niezbędną do podłączania wszystkich dziedzin do procesów intralogistycznych, i że robi to z dużym doświadczeniem. Wyraża też, że „przemysł 4.0” jest już rzeczywistością i że możemy obecnie oferować naszym klientom korzyści stąd wynikające* – komentuje dr Christoph Beumer, partner zarządzający i CEO BEUMER Group GmbH & Co KG oraz przewodniczący prezydium CeMAT.



Prawie co drugi odwiedzający reprezentował wyższą kadre zarządzającą. Na targach zainicjowano kontrakty o wartości przekraczającej 10 mld euro. To nowy rekord.

Warto dodać, że dużą frekwencją cieszyły się oba fora CeMAT. Tematy obejmowały najważniejsze branże i rynki: produkcja, zmiany demograficzne, handel, chemikalia i farmaceutyki, zarządzanie

CeMAT 2016

Następny CeMAT będzie trwał 4 dni i odbędzie się za dwa lata od wtorku 31 maja do piątku 3 czerwca 2016 r. w Hanowerze. Na targach zostanie wprowadzony innowacyjny system cen o większym zróżnicowaniu uzależnionym od rodzaju uczestnictwa. Deutsche Messe AG, jako pierwszy duży niemiecki organizator, wprowadzi w ten sposób elastyczny model, który uwzględni za każdym razem odpowiednią lokalizację stoisk w halach i na przestrzeni otwartej. Kolejną innowacją będzie dostępny w internecie od grudnia 2014 plan hal. Każdy wystawca będzie mógł zamówić swoje stoisko przez internet i od razu otrzymać potwierdzenie. ◀

MM

Następny CeMAT odbędzie się za dwa lata: od wtorku 31 maja do piątku 3 czerwca 2016 r. w Hanowerze.

Dla niemieckich producentów oferujących rozwiązania logistyczne, CeMAT to duża i ważna szansa na wczesne nawiązanie kontaktów na nowych rynkach zagranicznych. Dla wielu firm osiągnięcie dalszego wzrostu jest możliwe już tylko na poziomie międzynarodowym. Tutaj olbrzymi potencjał oferują takie rynki jak Rosja, Indie, Chiny czy Brazylia.

łańcuchem dostaw, systemy transportowe bez udziału kierowcy, port, optymalizacja procesów, e-commerce, materiały niebezpieczne, interakcja człowiek – urządzenie, bezpieczeństwa i jakości, jak również przemysłowe przetwarzanie obrazów. Magnesem dla odwiedzających był nowy sektor „używane wózki widłowe”. Liczne maszyny znalazły tam nowych właścicieli.



COLIAN Logistic

Kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki, transportu, spedycji drogowej, magazynowania, konfekcjonowania i fakturowania

Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek

Dział handlowy
Tel. 510-164-131

e-mail: logistyka@colian.pl
www.colianlogistic.com.pl



**Oddziały
w Polsce**

Dla komputerów... i nie tylko

Branża logistyczna jest dziś w stanie obsłużyć najbardziej wymagające procesy. Specyfika konkretnych obszarów rynku sprawia, że operatorzy logistyczni specjalizują się w obsłudze klientów posiadających określone standardy. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, gdy wybrana branża potrzebuje konkretnych rozwiązań, a wymagania wobec dostawców usług logistycznych są wysokie. Tak jest chociażby w przypadku branży elektronicznej.

Wysokie wymagania narzucane przez branżę elektroniczną mają swoje powody. Po pierwsze, obsługiwane tu produkty i towary są relatywnie wysokiej wartości, co sprawia, że szczególną uwagę poświęcić należy ich bezpieczeństwu. I dotyczy to zarówno bezpieczeństwa rozumianego jako zabezpieczenie przed kradzieżą, jak i przed zniszczeniem – w szczególności poprzez zwrócenie szczególnej uwagi na sposób postępowania z delikatnym i wrażliwym na czynniki zewnętrzne towarem. Nie bez znaczenia są tu ograniczenia nakładane przez samych odbiorców – niektórzy z nich odmawiają bowiem przyjęcia towaru z uszkodzonym opakowaniem (niezależnie od stanu jego „zawartości”), co dodatkowo podnosi wymagania związane z obsługą logistyczną i transportem.

Wyzwania operatora

Branża elektroniczna to przede wszystkim duża różnorodność, w zakresie produkowanych i dystrybuowanych towarów, co sprawia, że korzysta ona z całej gamy rozwiązań logistycznych. To ważny sektor przemysłowy – generujący spory obrót towarowy i mający wyraźny wpływ na kon-

dycję gospodarki. Branża ta wymaga dobrze zaplanowanych działań logistycznych, ze względu na wspomnianą różnorodność, wrażliwość towaru i wysoką wartość. To także wymagania w zakresie terminowości i elastyczności dostaw, co sprawia że konieczne jest maksymalne skupienie się na jakości realizacji procesów. Obok standardowych rozwiązań, często są tu obecne dodatkowe systemy zabezpieczeń.

Firmy oferujące usługi dla sektora nowoczesnych technologii – zarówno w obszarze B2B jak i B2C – jako jeden ze swoich ważnych atutów wskazują ostrożne obchodzenie się z towarem. Ważną kwestią jest bieżący nadzór nad drogą, którą przewożony jest ładunek. Kontrola pokonywanej trasy pozwala nie tylko na śledzenie przesyłki, ale także na odtworzenie jej drogi w razie jakichkolwiek problemów – uszkodzenia gdzieś w trasie czy okra-



Informatyzyzacja wszystkich kolejnych procesów logistycznych pozwala na zarządzanie towarami na poziomie pojedynczych numerów seryjnych, co pozwala na efektywniejsze prowadzenie działań przez operatorów logistycznych oraz na optymalizację kosztów

dzenia. Ze względu na wysoką wartość ładunków operatorzy logistyczni chętnie inwestują w narzędzia i systemy pozwalające na podniesienie poziomu bezpieczeństwa.

Firmy oferujące usługi dla sektora nowoczesnych technologii – zarówno w obszarze B2B jak i B2C – jako jeden ze swoich ważnych atutów wskazują ostrożne obchodzenie się z towarem.



Odpowiednie środki techniczne pozwalają na zabezpieczenie ładunku zarówno podczas transportu, jak i przy przeładunkach czy podczas składowania w magazynach

Odpowiednie środki techniczne pozwalają na zabezpieczenie ładunku zarówno podczas transportu, jak i przy przeładunkach czy podczas składowania w magazynach.

Ważnym zadaniem logistyki jest zaopatrzenie sieci sprzedaży i ciągłości dostępu konkretnych asortymentów.

W terminie i w promocji

W branży elektroniki i nowoczesnych technologii niezwykle ważny jest też czas. Cykl życia produktów jest tu niezwykle krótki, co sprawia, że sporo uwagi poświęca się magazynowaniu. Optymalizacja gospodarowania zapasami oznacza, że zapas jest minimalizowany by nie po-

zostawał „na stanie” w magazynie. To wszystko wymaga od logistyki szybkości działania, sprawności w obsłudze zapasów i elastyczności – by z jednej strony minimalizować zapasy a z drugiej – zapewnić wydajność i efektywność niezbędną by obsługiwać sezonowe szczyty sprzedaży.

Ważnym zadaniem logistyki jest zapewnienie zaopatrzenia sieci sprzedaży i ciągłości dostępu konkretnego asortymentu. Rosnąca konkurencja sprawia, że dla sieci sprzedaży kluczowe jest dziś zapewnienie odpowiedniej dostępności towarów, zwłaszcza w przypadku produktów napędzających sprzedaż i generujących duże obroty. Mogą to być produkty innowacyjne, dopiero wprowadzane do sprzedaży, kupowane przez klientów za-

interesowanych rynkowymi nowościami i generujących wysoki popyt na produkt w momencie jego wejścia na rynek (zwłaszcza, gdy sam produkt jest innowacyjny i do tego mocno promowany marketingowo) lub też produkty o charakterze promocyjnym – zapewniające wysoki poziom sprzedaży ze względu na atrakcyjną dla klienta końcowego cenę. W obu przypadkach o sukcesie sprzedażowym decy-



Cykl życia produktów jest tu niezwykle krótki, co sprawia, że sporo uwagi poświęca się magazynowaniu. Optymalizacja gospodarowania zapasami oznacza, że zapas jest minimalizowany by nie pozostawał „na stanie” w magazynie.

duje nie tylko atrakcyjność oferty, ale także jej dostępność.

Osobne wymagania stawia dostawcom usług rynek e-commerce. Klienci w sklepach internetowych oczekują dziś informacji o stanie zapasów magazynowych co wymaga tworzenia i wykorzystywania systemów IT, które będą miały możliwość udostępniania poziomu zapasów magazynowych w wybranych lokalizacjach czy dla konkretnych produktów. Dodatkowo, charakterystyczne dla rynku B2C piki sprzedażowe nie ułatwiają zarządzania zapasami, zwłaszcza że konieczne jest zapewnienie odpowiedniej dostępności, krótkiego czasu dostawy przy jednocześnie efektywnym gospodarowaniu zapasem.

Z kolei operatorzy logistyczni obsługujący sieci handlowe muszą brać pod uwagę nie tylko wahania poziomu sprzedaży, ale także wymagania tych sieci, chociażby w zakresie sposobu realizacji dostaw. Dotyczy to standardów pakowania czy okien dostaw towaru – towar przyjmowany jest w centrach dystrybucyjnych w wybranych godzinach, często wymagana jest wcześniejsza awizacja.

Także dla telekomunikacji

Coraz większe zapotrzebowanie na usługi logistyczne zgłasza także sektor telekomunikacyjny. Coraz częściej za pośrednictwem firm kurierskich dostarczane



Wiele wyzwań

Łukasz Popowski, Business Development Specialist FIEGE

Branża elektroniczna jest pełna wyzwań. Klienci stawiają na jakość oraz kompletność świadczonych usług na każdym etapie łańcucha dostaw – od transportu z produkcji, poprzez magazynowanie, aż po dostawy do finalnego odbiorcy. Specyfika towaru wymusza na operatorach logistycznych zastosowanie indywidualnej strategii operacyjnej wobec każdego klienta czy też – w niektórych przypadkach – wobec każdej grupy towarowej.

W celu zapewnienia wysokiej jakości świadczonych usług FIEGE stawia na wdrożenie przemyślanych i optymalnych kosztowo rozwiązań w zakresie transportu i magazynowania. Głównym kryterium wpływającym na jakość świadczonych usług jest bezpieczeństwo towaru. Konieczne staje się wykorzystanie odpowiednich materiałów opakowaniowych wysokiej jakości podczas transportu przesyłki, czyli np. wzmocnionych kartonów czy też wypełniaczy o większej tolerancji na zgniecenie oraz złożonego systemu zabezpieczenia towaru w magazynie (kontrola dostępu do wydzielonej strefy składowania, dodatkowy monitoring) i w transporcie (track & trace, maskowanie przesyłki, GPS tracking).

Bardzo istotną kwestią jest również czas reakcji na zamówienie klienta indywidualnego, który żąda jak najszybszego dostarczenia zamówionego towaru w idealnym stanie. Aby tego dokonać konieczna jest optymalizacja procesów magazynowych pod kątem poszczególnych klientów i grup produktów oraz układu magazynu.



Pod presją czasu

Radosław Snopek, kierownik operacyjny Pantos Logistics Poland

Pantos Logistics Poland sp. z o.o. jest operatorem logistyczno-transportowym, działającym na rynku polskim od ok. 10 lat. Do obsługi naszych klientów wykorzystujemy własne środki transportu, posiłkujemy się również spedycją drogową, morską oraz lotniczą, posiadamy własne powierzchnie magazynowe. Ze względu na konieczność świadczenia usług najwyższej jakości dla naszych kluczowych klientów, otworzyliśmy w Polsce kilka oddziałów, m.in. we Wrocławiu, Mławie, Lublinie i Warszawie.

Klienci branży high-tech stanowią przeważającą część wolumenu obsługiwanych przez Pantos Logistics, w następnej kolejności są to klienci z branży motoryzacyjnej i z pozostałych tzw. neutralnych branż. Należą do nich m.in.: LG Electronic, LG Display, Daewon, HI Logistics, Lotte i wiele innych spółek oraz nasze oddziały na całym świecie.

Towary, które dostarczamy dla w/w klientów przeznaczone są w głównej mierze bezpośrednio na montownie z bardzo krótkim terminem ich składowania przed wejściem na linię produkcyjną. To sprawia, że każda dostawa jest pod ogromną presją czasu, a jednocześnie koniecznym jest zachowanie wszystkich środków ostrożności jeśli chodzi o ochronę przewożonego towaru przed uszkodzeniami, ewentualną kradzieżą oraz warunkami atmosferycznymi. Zależnie od potrzeb zleceniodawcy, towar odbierany jest i dostarczany w kontenerach, naczepami ze sztywną zabudową oraz standardową „firanką”, a nawet samochodami do transportu gabarytów, co odbywa się dość regularnie z portów niemieckich.

Kluczem pozwalającym zapewnić klientom wysoką jakość obsługi powinno być indywidualne podejście do ich potrzeb, realizowanego projektu, dostawy oraz odpowiednie wykorzystanie posiadanych środków transportowych. Wszyscy przewoźnicy przede wszystkim muszą mieć świadomość niebezpieczeństw jakie istnieją przy przewożeniu towarów z danej branży, co pozwoli dobrać optymalne rozwiązania odpowiadające zapotrzebowaniu klienta, a jednocześnie zapewnić bezpieczeństwo i terminowość dostawy przewożonego towaru. Dla znalezienia odpowiednich rozwiązań niezbędna jest doświadczona kadra pracownicza, zapewnienie specjalistycznych szkoleń i współpraca z najlepszymi dostawcami tego typu usług.

W czasach wielkiej konkurencji brak jest na rynku logistycznym słabych graczy. Pantos Logistics jest firmą posiadającą oddziały na całym świecie. Spotykają się tu osoby o różnych kulturach, a zatem o różnych podejściach do problemu i przeprowadzanych analiz, co skutkuje znalezieniem optymalnych rozwiązań i jest atutem budującym przewagę nad konkurencją

Operatorzy logistyczni obsługujący sieci handlowe muszą brać pod uwagę nie tylko wahania poziomu sprzedaży, ale także wymagania tych sieci, chociażby w zakresie sposobu realizacji dostaw.

są już nie tylko aparaty telefoniczne, ale także umowy do podpisania przez klienta. Kurier pośredniczy tu w zawarciu umowy na świadczenie usług telekomunikacyjnych – dostarczając dokumenty od operatora do klienta końcowego, nadzorując podpisanie ich przez klienta, a następnie, po odbiorze zwracając do nadawcy. To oznacza określone wymagania względem kurierów i sieci logistycznych – chociażby w zakresie obsługi dokumentacji i „zwrotów” tej dokumentacji.

Konieczność spełnienia wyśrubowanych terminów dostaw, zapewnienia bezpieczeństwa podczas transportu oraz praca w tzw. systemie projektowym – to trzy główne wymagania branży telekomunikacyjnej. To ostatnie oznacza konieczność realizacji dostaw w wyznaczone miejsce i w wyznaczonym czasie, w celu realizacji konkretnego projektu (np. instalacji sprzętu). Oznacza to konieczność sprawnego realizacji precyzyjnie zaplanowanych dostaw, ale także

sprawnego odbioru sprzętu (często bez opakowań). To wszystko sprawia, że konieczne jest elastyczne reagowanie na zmiany i dysponowanie zasobami zdolnymi udźwignąć obciążenie większą niż zwykle liczbą projektów.

Ważna rola WMS

Jednym ze sposobów na podołanie wysokim wymaganiom branży logistycznej jest inwestycja w dedykowane oprogramowanie – na przykład systemy WMS. Informatyzacja wszystkich kolejnych procesów logistycznych pozwala na zarządzanie towarami na poziomie pojedynczych numerów seryjnych, co pozwala na efektywniejsze prowadzenie działań przez operatorów logistycznych oraz na optymalizację kosztów. W zależności od potrzeb klientów operatorzy wdrażają także dedykowane rozwiązania magazynowe – dopasowane do branży, asortymentu czy specyfiki działań konkretnego klienta. Podobnie dotyczy to

usług typu VAS – służących tworzeniu wartości dodanej. Tzw. usługi dodatkowe, przepakowywanie, etykietowanie czy zakładanie dodatkowych zabezpieczeń na opakowania – te wszystkie elementy mogą być realizowane bezpośrednio u operatora logistycznego, zgodnie z wymaganiami konkretnego rynku, kanału dystrybucji czy nawet – konkretnego klienta. Coraz częściej obecne staje się tu zarządzanie numerami serii czy pojedynczych produktów. Dodatkowo, systemy IT stają się furką do udostępniania klientom statusu przesyłek i dają możliwość śledzenia przesyłek online.



Elektrośmieci i e-commerce

Urządzenia elektroniczne szybko się starzeją, czego efektem jest stale rosnąca ilość tzw. elektrośmieci. Ze względu na surowce, z których wykonywane są urządzenia elektroniczne nie powinny być wyrzucane do kosza z innymi odpadami, ale poddawać je należy utylizacji.

Odzysk materiałów i surowców z odpadów to także dobry biznes – odpady te przetwarzane są przez wyspecjalizowane firmy, stając się źródłem zarobku dla zajmujących się gospodarowaniem odpadami. Z kolei obieg odpadów to duże zadanie logistyczne – niezbędna jest bowiem koordynacja działań związanych ze zbiórką i przyjęciami odpadów, przechowywaniem i demontażem.

Gwałtowny rozwój sektora e-commerce to dobra wiadomość dla firm kurierskich, które w naturalny sposób stały się jednym z głównych ogniw łańcucha logistycznego, odpowiedzialnym za do-

Obieg odpadów to duże zadanie logistyczne – niezbędna jest koordynacja działań związanych ze zbiórką i przyjęciami odpadów, przechowywaniem i demontażem.

stawy towaru ze sklepów i hurtowni do klientów końcowych. Firmy kurierskie przejmują tym samym część dostaw także ze sklepów specjalizujących się w produktach z obszaru elektroniki i nowoczesnych technologii – sprzętu komputerowego (komputery stacjonarne, mobilne, podzespoły, oprogramowanie, akcesoria), sprzętu fotograficznego (od drobnych akcesoriów po wysokiej klasy aparaty fotograficzne do profesjonalnych zastosowań) czy szeroko rozumianej rozrywki (urządzenia mobilne, sprzęt audio przenośny i stacjonarny, konsole do gier i inne). Zakres produktów, które trafiają do klienta końcowego za pośrednictwem firm kurierskich stał się zatem niezwykle szeroki.

Na drodze rozwoju

Rynek elektroniczny rozwija się częściowo niezależnie od kondycji i chwilowych wahań gospodarki. Elektronika to bez wątpienia rynek przyszłościowy, co najmniej z dwóch powodów. Pierwszym jest stale rosnący popyt na urządzenia elektroniczne, co sprawia iż zapotrzebowanie na usługi logistyczne z nimi związane stale rośnie.

Z drugiej strony, stale wzrastają oczekiwania klientów – w zakresie jakości usług i poziomu bezpieczeństwa tych usług. ◀

Marcin Jurczak

CAT LC Polska uzyskał certyfikat AEO

Po trwającym półtora roku okresie przygotowań i starań o certyfikat Upoważnionego Przedsiębiorcy, CAT LC Polska otrzymał Certyfikat AEO w obszarze bezpieczeństwa i ochrony. Uroczyste wręczenie świadectwa AEO odbyło się w siedzibie Izby Celnej w Warszawie.

CAT Cargo Logistics jest 106 firmą w województwie mazowieckim, która dołączyła do grona podmiotów gospodarczych uznanych przez Izbę Celną za rzetelnych partnerów.

Certyfikat AEO jest potwierdzeniem, zarówno dla samych przedsiębiorców, jak i dla ich kontrahentów, że są wiarygodnymi partnerami dla administracji celnej Unii Europejskiej. Status Upoważnionego przedsiębiorcy oznacza, że można z tymi podmiotami bezpiecznie zawierać wszelkie porozumienia handlowe. Posiadanie certyfikatu to najlepsza rekomendacja do nawiązania i rozwijania współpracy, gdyż gwarantuje partnerom wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony w kluczowych obszarach działalności.

Przeprowadzona w CAT LC Polska certyfikacja AEO miała na celu wzmocnienie całego łańcucha dostaw, wpłynęła na poprawę funkcjonowania obszarów związanych z bezpieczeństwem obiektów, osób i ich danych oraz całej dokumentacji, a także potwierdziła stabilność finansową. – Uzyskując certyfikat AEO, CAT Cargo Logistics zwiększył swoją konkurencyjność w oczach partnerów biznesowych, tworząc



wartość dodaną realizowanych usług logistycznych. Posiadanie statusu „Upoważnionego Przedsiębiorcy” to prawdziwy przywilej znalezienia się w elitarnym gronie firm uznanych za rzetelnych uczestników rynku – potwierdza Rafał Krajewski, BU CEE Director.

Status AEO (z ang. Authorised Economic Operator – Upoważniony Przedsiębiorca) jest to instytucja odnosząca się do wszystkich podmiotów, które związane są z

obrotem towarowym z krajami spoza Unii Europejskiej, czyli m.in. do producentów, prowadzących składy celne, przewoźników, spedytorów, importerów, eksporterów czy też agencji celnych. Przyznanie statusu AEO przez Izbę Celną to uznanie przedsiębiorcy za podmiot uprzywilejowany, któremu przysługuje szereg udogodnień przy dokonywaniu obrotu gospodarczego z zagranicą. ◀

KK



W centrum Europy

Oczekiwania konsumentów branży high-tech, którzy są jej użytkownikami końcowymi lub klientami biznesowymi, dotyczące innowacji i charakteru nowego produktu zawsze były bardzo wysokie. Cykl życia produktu został skrócony w przeciągu ostatnich dekad, co spowodowało wzrost kosztów ponoszonych na badania i rozwój, gdyż jest to kluczem do osiągnięcia sukcesu w tym biznesie.

Co więcej, szybki dostęp do produktu na rynkach lokalnych zachęcił producentów do szukania źródeł lokalnych. Doskonała lokalizacja Polski, w samym sercu Europy, powoduje zainteresowanie inwestorów azjatyckich, firm z branży high-tech. Inwestycje dotyczą otwierania lokalnych zakładów produkcyjnych lub centralnych magazynów zaopatrujących rynek polski i krajów sąsiadujących.

Z Azji na Stary Kontynent

Firma Kuehne + Nagel opracowała logistyczne koncepcje, aby wesprzeć przemysł high-tech wraz z jego całym łańcuchem dostaw. Oferowane usługi związane z magazynowaniem dotyczą usług z wartością dodaną, tj. przepakowywaniem i pakowaniem pod wspólną marką, jak również dystrybucji lokalnej i globalnej z wykorzystaniem transportu drogą morską, lotniczą lub lądową. Specyfika obsługi tej branży to przede wszystkim koncentracja na bezpieczeństwie i zapobieganiu stratom, by zapewnić minimalne ryzyko zniszczeń produktów w sieci dostaw czy uniknąć kradzieży towarów o wysokiej wartości.

Większość urządzeń dla rynku telekomunikacyjnego w Europie jest wciąż produkowana w Azji, dominującym sposobem transportu jest import drogą morską. Dla towarów o większej wartości i części zamiennych preferowany jest transport drogą lotniczą, aby zapewnić wysoce zabezpie-

czoną obsługę i szybką dostawę. Kuehne + Nagel oferuje lokalizacje magazynów na Bliskim Wschodzie, gdzie można skonsolidować przesyłki i zoptymalizować użycie kontenerów do Europy.

Z produktem o nazwie „KN Express” firma oferuje szybkie rozwiązanie transportowe drogą lotniczą, natomiast „KN Extend” to rodzaj produktu przewożonego drogą lotniczą, kiedy priorytetem jest bezpieczny transport, nie zaś czas. Oferując wysokiej jakości usługi magazynowe, łącznie z sekcją magazynowania w temperaturze kontrolowanej, Kuehne + Nagel oferuje dedykowane rozwiązania dla branży telekomunikacyjnej i high-tech w Polsce.

Specjalnie dla branży

Na outsourcing zadań logistycznych zdecydował się Fujifilm, japoński producent towarów high-tech. W celu skonsolidowania listy towarów w trzech magazynach w Polsce, Czechach i na Słowacji, cztery lata temu wybrał Kuehne + Nagel jako partnera logistycznego w Polsce. Cały proces magazynowania został skonsolidowany w jednym magazynie firmy Kuehne + Nagel w Chorzowie. Magazyn o powierzchni 3 tys. m² jest tak wyposażony, aby wspierać całość zadań logistycznych powierzonych przez firmę Fujifilm.

Kuehne + Nagel jest odpowiedzialna za zarządzanie magazynem, pośrednictwo celne i usługi dodatkowe, takie jak oznakowanie i etykietowanie towaru. Szcze-



Marek Parzyszek

gólnie skoncentrowano się na towarach o wysokiej wartości, które umieszczono w wydzielonej strefie, pod specjalnym nadzorem dostępu. Substancje wybuchowe i łatwopalne są z kolei składowane w specjalnie wybudowanym bunkrze, natomiast dla materiałów wrażliwych na temperaturę, takich jak filmy medyczne wybudowano chłodnię z możliwością regulacji temperatury. Natomiast w celu komunikacji z systemem IT klienta, firma Kuehne + Nagel wdrożyła specjalne interfejsy w swoim globalnym systemie do zarządzania magazynem. ◀

Marek Parzyszek
dyrektor sprzedaży i marketingu
Kuehne + Nagel w Polsce

MAN TGX 18.440 4X2 BLS EURO 6

STAWIAM NA EFEKTYWNOŚĆ

2 lata z MAN
1320 Euro
netto

Opłata miesięczna zawiera:

- ✓ pakiet serwisowy
- ✓ ubezpieczenie OC/AC/NW
- ✓ pełną gwarancję
- ✓ podatek drogowy
- ✓ koszty rejestracji
- ✓ pakiet assistance na ciągnik i naczepę
- ✓ pakiet medyczny dla kierowcy
- ✓ ubezpieczenie GAP



Tekst i ilustracje nie są wiążące. Zastrzega się możliwość zmian podyktowanych postępem technicznym. Ostateczne zawarcie umowy leasingowej po otrzymaniu pozytywnej weryfikacji komitetu kredytowego MAN Finance. Kalkulacja nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu Cywilnego. Rata miesięczna kalkulowana w oparciu o EURIBOR 1M 0,26%. Oferta ważna do wyczerpania zapasów.

Efektywniej z MAN Finance

Szczegółowe informacje dotyczące oferty dostępne w wybranych placówkach MAN Truck & Bus Polska: Region Sprzedaży Północ +48 795 586 955, +48 728 967 813; Południe +48 795 586 878, +48 691 473 577; Wschód +48 795 586 920, +48 691 473 611; Zachód +48 795 586 960, +48 795 134 364.

MAN | Finance





Jeden z rynków wertykalnych

DB Schenker Logistics jest operatorem logistycznym świadczącym usługi dla wielu branż, w tym dla high-tech. Jak znaczący udział w firmie stanowi obsługa tego działu? Na jakiego typu usługi mogą liczyć klienci? Które z nich są najważniejsze? – opowiada Marcin Bryjak, Key Account Manager w DB Schenker Logistics.

DB Schenker Logistics posiada bardzo szerokie portfolio klientów z branży high-tech, działających zarówno w Polsce, jak i na całym świecie. Branża high-tech, tak samo jak motoryzacyjna, chemiczna czy przemysłowa, rozwija się bardzo dynamicznie i dostarcza wciąż nowych wyzwań. To sprawia, że operator logistyczny musi być gotowy na wdrażanie innowacji i wyprzedzanie oczekiwań klientów poprzez szeroko rozumianą specjalizację logistyczną. W tym celu DB Schenker Logistics na całym świecie buduje tzw. centra kompetencji (*vertical markets*) odpowiedzialne za daną branżę. Dzięki temu lepiej rozumiemy procesy klientów i dobieramy odpo-

wiednie rozwiązania do rynku, na którym funkcjonuje dana firma. Jeden z takich rynków wertykalnych jest poświęcony właśnie branży high-tech.

Jaki rodzaj klientów obsługujecie z tej branży?

DB Schenker Logistics obsługuje producentów i dystrybutorów sprzętu RTV i AGD, producentów komputerów, telefonów komórkowych, a także firmy z sektora IT. Transportujemy dla nich towary

by transportowe. Oczywiście wszystkie przesyłki muszą dotrzeć na czas, zgodnie ze zleceniem klienta, przed zamknięciem określonego okresu, np. miesiąca.

Co jest największym wyzwaniem w obsłudze high-tech? Jak DB Schenker Logistics daje sobie z tym radę?

Zdecydowanie największym wyzwaniem jest wysoka wartość przesyłek i ich podatność na uszkodzenia w procesie transportowym. Aby wykluczyć niepożądane zda-

Specyfika tego rynku polega przede wszystkim na dużej zmienności produkcji i ilości zamówień, które wpływają od klientów naszych klientów.



Marcin Bryjak, Key Account Manager w DB Schenker Logistics.

o dużej wartości (*high value products*). W naszym portfolio są również klienci z rynku komponentów i części elektronicznych dla innych gałęzi przemysłu.

Na czym polega specyfika tej branży?

Specyfika tego rynku polega przede wszystkim na dużej zmienności produkcji i ilości zamówień, które wpływają od klientów naszych klientów. Wymaga to od operatora logistycznego bardzo dużej elastyczności, zwłaszcza w momencie kondensacji zleceń transportowych w określonych ramach czasowych, np. pod koniec miesiąca. Firmy z branży high-tech potrafią wtedy nawet o kilkaset procent zwiększyć zapotrzebowanie na zaspo-

zienia (np. uszkodzenia, kradzieże) oraz zminimalizować ryzyko ich powstania, wprowadziliśmy bardzo wysokie standardy bezpieczeństwa. W DB Schenker Logistics wszelkie operacje handlingowe są dokonywane w odpowiednio wyposażonych terminalach. Stosujemy system monitoringu CCTV (zespół współpracujących urządzeń do odbioru i przetwarzania obrazu oraz dźwięku) na całym obszarze, na którym dokonujemy operacji magazynowych czy przeładunkowych. Wykorzystujemy także rozwiązania odpowiednio dobrane do rodzaju dystrybuowanego towaru. W trakcie transportu przesyłek oferujemy zaawansowany system aktywnego monitoringu pojazdów GPS. Pozwala to na minimalizację potencjalnych zagrożeń, a w przypadku

zaistniałego incydentu na natychmiastową reakcję i informację dla klienta.

Gdzie widzicie Państwo swoją przewagę rynkową?

Branża elektroniczna należy do najbardziej wymagających oraz zaawansowanych procesowo segmentów rynku logistycznego. Potrzeby klientów są na ogół wysublimowane i niestandardowe. Na każdym etapie logistycznej obsługi trzeba mieć świadomość wysokiej wartości przesyłek

do wszystkich produktów logistycznych, zarówno do różnych rozwiązań transportowych, jak i logistyki kontraktowej, obsługi celnej czy administracyjnej. Dostawca z szerokim portfolio rozwiązań, globalną siecią połączeń zarówno drogowych, kolejowych, intermodalnych oraz lotniczych i oceanicznych, może elastycznie odpowiadać na wszelkie potrzeby klienta high-tech.

Nie mniej ważnym aspektem jest automatyczna kontrola realizacji zleceń oraz rzetelność danych w systemach operacyjnych. Szeroki zestaw

Zdecydowanie największym wyzwaniem jest wysoka wartość przesyłek i ich podatność na uszkodzenia w procesie transportowym

i ich podatności na uszkodzenia. Wymaga to odpowiednich zasobów oraz zaplecza logistycznego. DB Schenker Logistics oferuje kompleksowe dedykowane rozwiązania logistyczne, które zapewniają bezpieczeństwo przesyłek i dostawę na czas. Zapewniamy każdemu klientowi dostęp

narzędzi informatycznych, wykorzystywanych w codziennej pracy to już standardowe oczekiwanie klientów high-tech. To kwestie niezwykle ważne, ponieważ szybka informacja o realizacji zamówienia lub ewentualnych odchyleniach w procesie dystrybucji



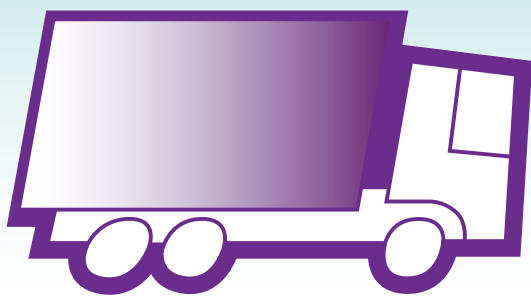
DB Schenker Logistics obsługuje producentów i dystrybutorów sprzętu RTV i AGD, producentów komputerów, telefonów komórkowych, a także firmy z sektora IT

buduje zaufanie i sprzyja długoletniej partnerskiej współpracy. Podsumowując, nasz klient w jednym miejscu znajduje rozwiązania dla swoich wszelkich potrzeb logistycznych, dzięki czemu może zoptymalizować swoje zasoby i procesy. <

KK

Potencjał

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



Consafe Logistics

Our business, your advantage



Odkryj potencjał swojego biznesu! Zeskanuj kod QR lub odwiedź stronę: www.consafelogistics.pl/mobility



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

Przede wszystkim e-handel

arvato to firma o międzynarodowym zasięgu, która w szeroki zakresie obsługuje e-handel, z którego korzysta również branża high-tech. Operator wychodzi jej naprzeciw, oferując szeroki zakres usług. A jaki? – mówi Lidia Ratajczak-Kluck, dyrektor obszaru Media, E-commerce, Programy Lojalnościowe, arvato Polska.

Jak znaczący udział w firmie stanowi obsługa branży high-tech?

Obecnie współpracujemy z jednym dużym klientem z branży high-tech, którego obsługujemy nie tylko na polskim rynku, ale także na zagranicznych.

Jaki zakres usług oferuje firma? Które są najważniejsze? Jak jest ich specyfika?

arvato zapewnia swoim klientom kompleksowe rozwiązania, optymalnie dostosowując się do wymagań swojego partnera. W ramach współpracy z e-sklepami oferujemy pełną obsługę IT, począwszy od platformy e-commerce, przez systemy lojalnościowe, obsługę komunikacji sms oraz e-mail, obsługę call/contact center, pełną obsługę logistyczną: magazynowanie, kompletacja, pakowanie, różnego rodzaju usługi dodatkowe (np. etykietowanie) oraz opracowywanie zwrotów, a także platformę finansowo-księgową.

Branża high-tech nie ma swojej wyraźnej specyfiki w zakresie podstawowych usług jakie pełniimy dla naszych klientów. Różnice pojawiają się jednak w przypadku usług dodatkowych, które są zawsze dostosowane do konkretnych wymagań klienta. W przypadku, gdy dystrybucja produktów odbywa się na wiele rynków na całym świecie, jesteśmy odpowiedzialni za instalację i dostosowanie oprogramowania urządzeń do wymagań poszczególnych rynków. Co więcej, jesteśmy odpowiedzialni za dołączanie kart pamięci do produktów. W przypadku obsługi zwrotów, świadczymy usługę, która polega na kontroli jakości i przywracaniu ustawień fabrycznych oprogramowania. Dla jednego z klientów arvato wynajęło powierzchnię na własnym terenie na serwis, przy czym pracują tam pracownicy klienta. Istnieje ścisła współpraca między magazynem i tym serwisem. Niektóre towary ze względu na wysoką wartość są magazynowane w specjalnych, wydzielonych strefach, znajdujących się pod specjalnym nadzorem.



Lidia Ratajczak-Kluck
Dyrektor obszaru Media, E-commerce,
Programy Lojalnościowe, arvato Polska

Branża high-tech nie ma swojej wyraźnej specyfiki w zakresie podstawowych usług jakie wykonujemy. Różnice pojawiają się w przypadku usług dodatkowych, które są zawsze dostosowane do konkretnych wymagań klienta.

Gdzie widzicie Państwo swoją przewagę rynkową?

Nasza przewaga konkurencyjna to przede wszystkim kompleksowość oferty, pełne dostosowanie się do potrzeb klienta oraz wysokie standardy jego obsługi. W kontekście e-commerce podstawowym standardem jest realizacja zleceń jeszcze tego samego dnia, w którym zostało odebrane zamówienie. W branży e-handlu to właśnie czas i precyzja realizacji zleceń jest szczególnie ważna, stąd naszym priorytetem jest realizacja jak największej ilości zleceń jeszcze tego samego dnia. Jeżeli chodzi o wskaźniki jakościowe arvato gwarantuje zachowanie najwyższych standardów na poziomie 99,8% (ryzyko błędu na 100 zleceń wynosi 0,2). Ponadto arvato oferuje dużą elastyczność i pełne dostosowanie się do potrzeb klienta. W kwestii IT spółka może się w pełni zintegrować z systemami klienta. Wszystkie rozwiązania arvato są szyte na miarę.

Warto podkreślić, że arvato jako część dużego międzynarodowego koncernu Bertelsmann, zapewnia klientom stabilność i bezpieczeństwo współpracy. ◀

KK



W kontekście e-commerce podstawowym standardem jest realizacja zleceń jeszcze tego samego dnia, w którym zostało odebrane zamówienie



**Projekt nr POIS.07.04.00-00-028/13
realizowany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.**

***p.n. „Przebudowa intermodalnego terminalu
kolejowego w Porcie Gdynia”***

**Projekt współfinansowany przez Unię Europejską
(umowa o dofinansowanie nr POIS.07.04.00-00-028/13-00,
zawarta w Warszawie 27 grudnia 2013 roku),
ze środków Funduszu Spójności**

**w ramach PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2007 - 2013
PRIORYTET: VII „Transport przyjazny środowisku”
DZIAŁANIE: 7.4 „Rozwój transportu intermodalnego”**

Koszt całkowity projektu: 96 435 080 PLN

Kwota dofinansowania z UE: 39 092 500 PLN

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego terminalu kolejowego w rejonie Nabrzeża Helskiego I portu gdyńskiego w celu obsługi pełnych składów intermodalnych.

W wyniku jej realizacji nastąpi zwiększenie długości użytkowej torów, przebudowa toru podsuwnicowego, przebudowa układu drogowego, sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, energetycznej i teletechnicznej w obszarze terminalu i magazynu 25.

Przedsięwzięcie przyczyni się do :

- zwiększenia efektywności pracy terminalu**
 - ograniczenia jazd manewrowych pociągów z lokomotywami spalinowymi**
 - zmniejszenia ruchu ciężkich pojazdów samochodowych**
 - ograniczenia hałasu generowanego przez pojazdy samochodowe i składy towarowe**
 - poprawy stanu środowiska poprzez wyeliminowanie zanieczyszczeń gruntu, wód podziemnych i wód powierzchniowych**
 - zwiększenia udziału ekologicznego transportu morskiego w ogólnych przewozach ładunków.**
- Projekt służy zwiększeniu konkurencyjności Portu Gdynia w rejonie Morza Bałtyckiego i w VI Korytarzu TEN-T.**



**Więcej informacji o beneficjencie i projekcie: www.port.gdynia.pl
Informacje o POiŚ: www.pois.gov.pl**

Elastyczność jest priorytetem

Jakie wyzwania czekają logistykę branży elektronicznej? Jak wprowadzane są do masowej produkcji nowe produkty i czym jest Vertical Integration? Odpowiada Andrzej Połojko, General Manager and Vice President w firmie Flextronics International Poland sp. z o.o.

Czym zajmuje się firma Flextronics w Polsce?

Firma Flextronics posiada w Polsce dwa oddziały. Flextronics International Poland znajduje się w Tczewie i zajmuje się produkcją elektroniki oraz części metalowych, natomiast Flextronics Logistics Poland, czyli centrum logistyczne, umiejscowione jest w Łodzi.

Flextronics w Tczewie składa się z dwóch, ułożonych obok siebie, zakładów produkcyjnych o łącznej powierzchni 50 tys. m². W pierwszym budynku zajmujemy się montażem elektronicznym oraz integracją systemów, natomiast w drugim produkujemy obudowy i elementy metalowe. Wykorzystujemy do tego bogaty park maszynowy, obejmujący wykrawarki, prasy, roboty spawalnicze i wykrawające, lasery oraz linię malarską.

Ważną częścią naszej działalności, wpływającej na jej kompleksowość, jest wsparcie inżynieryjne jakie dajemy naszym klientom już od etapu projektu produktu, poprzez budowanie prototypu, wdrażanie do seryjnej produkcji, testy czy usługi naprawcze. Odrębną i rozbudowaną kwestią, którą chciałbym podkreślić, jest logistyka. Firmy, dla których pracujemy, doceniają to, jak rozbudowane rozwiązania logistyczne im proponujemy. Coraz więcej z nich korzysta z usługi *direct full-filment*, która polega na tym, że produkty

wysyłane są z naszego zakładu produkcyjnego bezpośrednio do klientów końcowych. Takie rozwiązanie to znaczna oszczędność czasu oraz pieniędzy, a dla nas wyraz zaufania, jakim darzy nas klient.

Logistyka dostaw i transportu w każdej branży wyznacza swoje priorytety. Jak to wygląda w przypadku zarządzania logistyką w Państwa firmie? Na co zwraca się największą uwagę przy planowaniu logistyki dostaw?

Flextronics International Poland funkcjonuje na polskim rynku już od 14 lat. Przez ten czas zdobyliśmy ogromne doświadczenie w zarządzaniu logistyką. Od samego początku wspierani byliśmy także przez specjalistów z oddziałów należących do struktury Global Solutions and Services (GSS), odpowiedzialnej za logistykę i usługi posprzedażowe.

Już nazwa naszej firmy, która pochodzi od słowa „flexibility” (elastyczność), wskazuje, co jest we Flextronics najważniejszą wartością. Przez te 14 lat działalności w Polsce praktycznie każdego dnia otrzymujemy potwierdzenie, że w kwestii zarządzania logistyką elastyczność jest dla nas priorytetem. Jest to coś, co bierzemy pod uwagę budując każde rozwiązanie logistyczne.



Andrzej Połojko

General Manager and Vice President,
Flextronics International Poland sp. z o.o.

Jako producent elektroniki oraz obudów i części metalowych dla czołowych marek, przede wszystkim z branży telekomunikacyjnej, posiadamy rozbudowane procesy logistyczne. Realizujemy je bazując w dużej mierze na outsourcingu. Wspólnie z naszymi partnerami wiemy, że w firmach świadczących usługi zarządzania łańcuchem dostaw najważniejszym wyzwaniem jest dostosowanie usług do dynamicznie zmieniających się zamówień klientów. Jak dotąd radzimy sobie z tym doskonale, a duży wpływ na to ma wypracowanie powtarzalności procesu logistycznego. We współpracy z dostawcami logistycznymi istotna jest dla nas właśnie powtarzalność, oznaczająca w naszym przypadku zawsze taką samą jakość serwisu oraz *on-time delivery*.

Wymieniając najważniejsze elementy w zakresie planowania dostaw nie mogę zapomnieć o cenie. Niska cena usług logistycznych jest wysoko usytuowana na liście naszych priorytetów.

Bazując na tych trzech elementach: elastyczności, powtarzalności procesu oraz atrakcyjnej cenie, przygotowujemy rozwiązania dla dostaw i wysyłek, które dostosowane są do zmiennych wymagań naszych klientów.

Czy może Pan opisać strategiczną rolę Flextronics Logistics Poland w strukturach grupy Flextronics?

Flextronics Logistics Poland jest częścią Global Solutions and Services (GSS)-jednostki biznesowej, która w strukturze



fol. Flextronics

W branży EMS (Electronic Manufacturing Services) najważniejszym wyzwaniem jest dostosowanie usług do dynamicznie zmieniających się zamówień klientów.

Flextronics odpowiada za usługi logistyczne w całym łańcuchu dostaw. Global Solutions and Services to 25 oddziałów w 17 krajach, które obsługują klientów z takich branż, jak: informatyczna, przemysłowa, medyczna oraz mobile.

Centrum w Łodzi posiada doświadczenie i możliwości zapewniające rozwiązania nie tylko w rozumieniu tradycyjnej logistyki i magazynowania (VMI, SPL), ale w dużo szerszym zakresie łańcucha dostaw. Wspieramy klientów w procesach zakupów, zamówień, obsługi klienta, inżynierii, testowania i produkcji, zapewniamy także obsługę procesów finansowo – celnych.

Z jakich udoskonaleń w zakresie projektowania, produkcji, logistyki stosowanych w Państwa firmie jest Pan szczególnie dumny?

Przede wszystkim jestem dumny z tego, że oddział, którym zarządzam, stale się rozwija. Rośnie nam sprzedaż oraz zwiększamy zatrudnienie – obecnie w Tczewie pracuje już prawie 4000 osób. Oczywiście nie byłoby to możliwe, gdyby nie wysoka jakość usług naszych poszczególnych działów.

Jeżeli chodzi o projektowanie produktów, jestem szczególnie zadowolony z pracy działu New Product Introduction (NPI), który odpowiedzialny jest za wprowadzanie zupełnie nowych produktów do masowej produkcji. NPI rozpoczyna pracę z klientem już na etapie projektu, proponując zmiany wpływające niejednokrotnie na zwiększenie funkcjonalności urządzeń, znaczne oszczędności lub szybszą produkcję. W sprawnej produkcji prototypów, a później industrializacji, pomaga działowi NPI bycie wyodrębnioną jednostką posiadającą własną linię produkcyjną, magazyn, testy oraz zespół specjalistów z różnych dziedzin: inżynierów, zakupowców, logistyków czy specjalistów ds. jakości.

Co ciekawe, dział NPI z powodzeniem wprowadza do produkcji zarówno produkty wielkich, światowych marek, jak i dopiero powstałych firm. Dla przykładu mogę podać ostatnio realizowany projekt

– w tym roku nasi inżynierowie pomagali duńskiemu startupowi w rozpoczęciu produkcji drukarek 3D.

Istotną zaletą w zakresie produkcji, jest możliwość świadczenia usługi „Vertical Integration”, która polega na tym, że dzięki funkcjonowaniu w jednym miejscu hali PCBA i mechanicznej możemy w pełni produkować wyroby zbudowane z elektroniki i różnorodnych części metalowych, takie jak np. automaty do robienia zdjęć, automaty z przekąskami czy bankomaty. Przykładem realizacji przez nas usługi vertical integration jest także wspomniana już drukarka 3D.

Natomiast w dziedzinie logistyki jestem dumny z tego, że budując modele logistyczne oparte o koncepcję control tower, możemy stale udoskonalać nasze rozwiązania. Control tower pozwala nam na dokładną analizę wyników, czasu dostawy czy rozmieszczenia geograficznego, a taka wiedza jest niezwykle przydatna przy zarządzaniu dostawami. Ponadto pracując nad ulepszeniem naszego serwisu stosujemy narzędzia lean.

Zdobycie pozycję lidera na rynku jest na pewno niełatwo. Utrzymać ją za pewne – jeszcze trudniej. Jakie działania podejmuje firma w tym kierunku?

Myślę, że najważniejsze w utrzymywaniu pozycji lidera jest stałe dążenie do pod-



noszenia jakości usług. We Flextronics udaje nam się to między innymi dzięki inwestowaniu w szkolenia dla naszych pracowników oraz zakup nowych, bardziej wydajnych maszyn produkcyjnych. Nie bez znaczenia dla ulepszenia naszych procesów są inicjatywy podejmowane przez dział Lean, którego działalność polega na zaangażowaniu wszystkich pracowników w udoskonalenie procesów w firmie. Takie inicjatywy wyzwalały w nich kreatywność, a pomysły, które wspólnie wypracują, bardzo często generują wymierne oszczędności. Znane w filozofii zarządzania Lean są słowa Petera Druckera „Nie ma nic bardziej nieefektywnego, jak robić efektywnie rzeczy, których nie powinno się robić wcale” i ja się pod nimi w pełni podpisuję. ◀

Dziękujemy za rozmowę.

Rozmowę dla redakcji TSL Biznes przeprowadziły:



Monika Wołowicz



Katarzyna Mączka-Nowak



Newman & Ox Consulting

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

www.newmanox.com

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

www.tsl-biznes.pl/gratis





W odpowiednim czasie i stanie

Obsługą branży high-tech zajmują się nie tylko operatorzy logistyczni, ale także firmy kurierskie, w tym UPS, które świadczą usługi również o wartości dodanej. Jaki jest ich zakres? Jakiego typu klienci najchętniej z nich korzystają? Jakie największe wyzwania tu się pojawiają? – mówi Paweł Racis, dyrektor handlowy UPS Polska.

Jak znaczący udział w UPS stanowi obsługa branży high-tech?

UPS pracuje z wieloma firmami z sektora high-tech, realizując dla nich szereg usług, nie tylko w zakresie obsługi ważnych przesyłek, ale także elastycznego zarządzania zapasami czy też realizowania usług serwisowania, w skład których wchodzi zarówno logistyka zwrotów jak i same naprawy sprzętu. UPS zapewnia firmom z tego sektora dostęp do strategicznie zlokalizowanych punktów naprawczych i dystrybucyjnych, co pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze.

Przykładem kompleksowości usług dla tego sektora może być nasza współpraca z Jabil Aftermarket Services, oddziałem trzeciego największego na świecie dostawcy usług elektronicznych. Dzięki połączeniu możliwości UPS w zakresie magazynowania, przewozu towarów, zarządzania zwrotami oraz znajomością wymogów dotyczących obrotu handlowego z doświadczeniem firmy Jabil w planowaniu logistyki zwrotnej, napraw i wsparcia call center, powstał gotowy model łańcucha dostaw. Podnosi on wydajność i jakość obsługi klienta oraz upraszcza prowadzenie działalności sklepom.

Jaki zakres usług oferuje państwa firma i które są najważniejsze?

UPS oferuje najszerszą gamę usług z zakresu dostarczania przesyłek, frachtu oraz zarządzania łańcuchem dostaw dla branży high-tech. Przewozimy wszystko, od dokumentów do silników lotniczych, transportem lądowym, morskim czy powietrznym, na całym świecie. Oferujemy także rozwiązania, które wielu osobom nie kojarzą się w sposób naturalny z UPS, takie jak zarządzanie zapasami, zwrotami, naprawami produktów, realizacje zamówień, projektowanie magazynów, wsparcie w zakresie handlu międzynarodowego czy usługi doradztwa finansowego. Tego rodzaju rozwiązania stanowią wartość dodaną i mogą dać naszym klientom z sektora high-tech przewagę konkurencyjną, poprzez możliwość generowania oszczędności, dzięki czemu stają się oni bardziej wydajni, mogą wchodzić na nowe rynki zagraniczne i jednocześnie poprawiać jakość obsługi klienta.

Nasze globalne modele usług – do których zaliczyć można dostęp do największej na świecie sieci lokalizacji, zintegrowaną logistykę UPS/Jabil – oznaczają więcej opcji, większą dostępność, a tym samym większą szybkość realizacji zleceń dla firm z sektora high-tech.

Kolejną usługą, która jest szczególnie przydatna dla firm z tego sektora, jest UPS Returns Exchange. Zapewnia ona klientom firm z sektora high-tech szybką i płynną realizację zwrotów oraz dostarczanie niezbędnych zamienników. Dzięki rozwiązaniom UPS Returns Exchange dostarczany jest towar zastępczy przy jednoczesnym odbiorze towaru, który przeznaczony jest do zwrotu. Daje to firmom high-tech większą kontrolę nad procesem zwrotu oraz swoimi zapasami.

UPS zapewnia firmom z tego sektora dostęp do strategicznie zlokalizowanych punktów naprawczych i dystrybucyjnych, co pozwala zaoszczędzić czas i pieniądze.

Jaki rodzaj klientów z tej branży obsługujecie?

Wśród naszych klientów są największe firmy z sektora high-tech na świecie. Przykładem może być Hewlett-Packard, dla którego realizujemy usługi z zakresu logistyki zwrotów i naprawy produktów, kiedy to konieczne.

Co w tej branży jest największym wyzwaniem? Jak UPS daje sobie z tym radę?



Aplikacja Quantum View Manage pomaga przedsiębiorstwom high-tech przewidywać i rozwiązywać problemy podczas dostarczania towarów

Podobnie jak w przypadku współpracy z firmami z wielu innych sektorów, przy obsłudze tych z high-tech kluczowe jest dostarczenie towaru z punktu A do punktu B w odpowiednim czasie i stanie. A sektor ten wyróżnia fakt, że mamy dla niego jeszcze więcej do zaoferowania poprzez usługi serwisowe, tj. naprawy i zwroty, dzięki czemu ich łańcuchy dostaw ze źródła tworzenia kosztów zmieniają się w źródło przewagi konkurencyjnej.

Jakie warunki powinien spełniać operator logistyczny obsługujący tę branżę?

Firmy i przedsiębiorstwa, również te z sektora high-tech, mają wiele możliwości wyboru, w zakresie partnera logistycznego. Ale jak już udowodniliśmy, logistyka jest czymś więcej niż tylko przemieszczaniem towarów z punktu A do B. Inni z naszej branży starają się zbudować to, co UPS już posiada: zintegrowaną globalną sieć transportu, najnowocześniejszą platformę technologiczną oraz doświadczonych i profesjonalnych pracowników.

Ponadto, w tym przypadku warto wyróżniać jeszcze jedną, darmową usługę UPS, tj. aplikację Quantum View Manage, która pomaga przedsiębiorstwom high-tech przewidywać i rozwiązywać



Sektor high-tech wyróżnia fakt, że mamy dla niego jeszcze więcej do zaoferowania poprzez usługi serwisowe, tj. naprawy i zwroty, dzięki czemu ich łańcuchy dostaw ze źródła tworzenia kosztów zmieniają się w źródło przewagi konkurencyjnej

problemy podczas dostarczania towarów. Dzięki wygodnej opcji automatycznego generowania wiadomości e-mail, firmy z tego sektora mogą bezpośrednio informować swoich klientów o powstałych wyjątkowych sytuacjach czy zmianach w pla-

Inni z naszej branży starają się zbudować to, co UPS już posiada: zintegrowaną globalną sieć transportu, najnowocześniejszą platformę technologiczną oraz doświadczonych i profesjonalnych pracowników.

nowaniu – co oszczędza czas, zmniejsza koszty i poprawia obsługę klienta.

Gdzie widzicie Państwo swoją przewagę rynkową?

Klienci z sektora high-tech rozumieją, że odpowiednie zarządzanie zapasami, zwiększone wykorzystanie internetu do zamawiania towarów, wymaga skutecznych usług transportowych. Nasza skuteczna dostawa w połączeniu z możliwościami UPS w zakresie serwisowania i magazynowania wpływają na zmniejszenie kosztów. Na przykład, nasze usługi pozwalają zredukować czas realizacji zamówienia naprawy sprzętów elektronicznych i ich zwrotów do zaledwie 24 godzin dla zakontraktowanych klientów. Szybkość realizacji takich zleceń pozwala zachować im konkurencyjność. ◀

Elżbieta Haber

Dla sektora nowych technologii

Klienci z branży high-tech stanowią największą grupę klientów DHL w segmencie przesyłek lotniczych i wśród 30 największych klientów DHL w Polsce, bowiem aż 28% przesyłek lotniczych pochodzi właśnie z tej branży.



Lukasz Dębski

Do grona firm obsługiwanych przez DHL Express należą czołowi producenci i dostawcy sprzętu elektronicznego, komputerowego, a także dostawcy innowacyjnych technologii i usług IT, elektroniki i IT dla rynku konsumenckiego.

krajach. Tak jest w przypadku DHL Collect&Return, rozwiązania dla zaawansowanych technologicznie firm z sektora nowych technologii, które zapewniają swoim klientom obsługę posprzedażową o zasięgu europejskim. Różne opcje czasu tranzytu zapewniają jeszcze większą ela-

dliwych towarów, przez ich transport do wskazanego miejsca naprawy, po ich zwrot do końcowego klienta. Umożliwia ono pełną widoczność przepływów transportowych między wieloma etapami procesu w ramach jednej, dedykowanej aplikacji eCOM. W zależności od potrzeb klienci mogą wybrać jedną z trzech opcji usług terminowych DHL Express 9, DHL Express 12, DHL Express Worldwide.

Sprawny przebieg procesu zapewnia prosta w użyciu internetowa aplikacja przygotowana przez specjalistów DHL – Express Logistics Platform (ELP). Umożliwia ona dokonywanie zleceń w systemach DHL, zapewnia aktywną komunikację ze wszystkimi stronami uczestniczącymi w procesie oraz rozbudowany system śledzenia przesyłek *track and trace*. Każdy towar można śledzić na wszystkich etapach procesu za pomocą unikalnego numeru RMA, nadawanego w momencie zamawiania kuriera. Platforma ELP została przygotowana tak, aby w każdym momencie możliwe było wprowadzanie niezbędnych zmian. Na przykład, gdy dochodzi do zmiany adresu centrum napraw lub weryfikacji typu przesyłanego urządzenia, istnieje możliwość weryfikacji zlecenia z poziomu platformy przez zlecającego. Express Logistics Platform (ELP) to jasność przepływu towarów w procesie odbioru i zwrotu oraz szeroki zasięg, który pozwala na śledzenie transportu towarów w krajach europejskich.

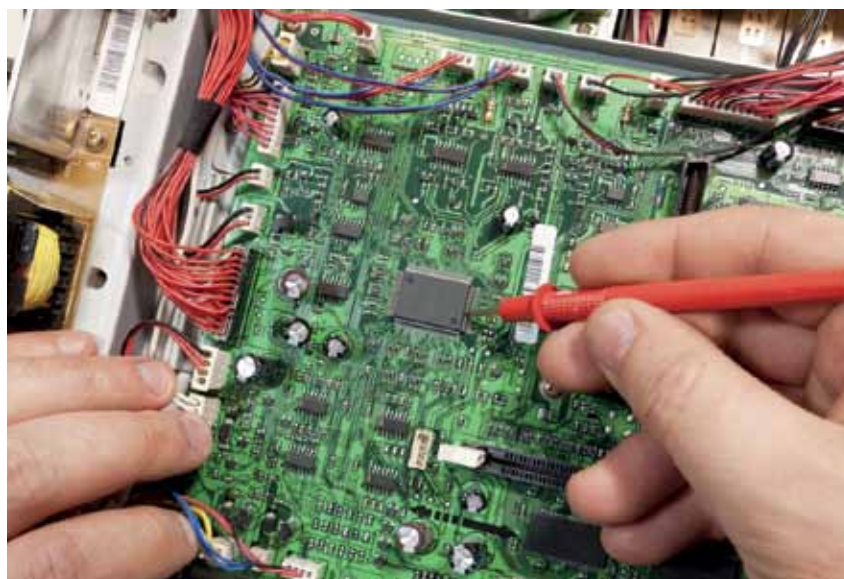
DHL Collect&Return to rozwiązanie dla zaawansowanych technologicznie firm z sektora nowych technologii, które zapewniają swoim klientom obsługę posprzedażową o zasięgu europejskim.

DHL jako globalnie działająca firma świadczy usługi logistyczne w ponad 220 krajach i terytoriach na całym świecie. To wymaga odpowiedniego przygotowania zaplecza logistycznego, oferowania kompleksowych rozwiązań i reagowania na potrzeby klientów, w tym m.in. wprowadzania usług niejednokrotnie dedykowanych konkretnej branży. Klienci cenią naszą umiejętność łączenia w całość wielu elementów łańcucha dostaw, zlokalizowanych w wielu miejscach, w różnych

styczność, a przyjazna dla użytkownika platforma przejrzysty i spójny proces śledzenia przesyłki.

Usługi dla segmentu high-tech

DHL Collect&Return to innowacyjne rozwiązanie logistyczne przygotowane specjalnie dla sektora nowych technologii. Pozwala na elastyczne zarządzanie całym cyklem transportowym, począwszy od odbioru uszkodzonych lub wa-



Wiele firm o globalnym zasięgu obsługę posprzedażową realizuje w scentralizowanych centrach napraw, które położone są w określonych państwach

Efektywna obsługa posprzedażowa

Przy kupnie towarów o wysokiej wartości, takich jak smartfony i laptopy, lub specjalistycznych, jak profesjonalne drukarki czy urządzenia pomiarowe, istotnym czynnikiem brany pod uwagę przez klientów jest sprawna i efektywna obsługa posprzedażowa. Jest ona niezbędna na przykład przy naprawach zakupionego sprzętu. W tym przypadku wiele firm o globalnym zasięgu obsługę posprzedażową realizuje w scentralizowanych centrach napraw, które położone są w określonych państwach. To do

nich trafia sprzęt kupowany przez klientów z całego regionu czy nawet kontynentu, na przykład w Europie. Po naprawie jest do nich odsyłany. Sprawna koordynacja całego procesu z logistycznego punktu widzenia jest wyzwaniem dla firmy. Dlatego dla przedsiębiorstw z tego sektora szczególnie istotne było znalezienie rozwiązania, które pozwoliłoby na skrócenie czasu oczekiwania klientów na naprawę i serwis, sprawną obsługę i efektywne zarządzanie całym procesem. Odpowiedzią DHL Express na to zapotrzebowanie jest dedykowane rozwiązanie logistyczne DHL Collect&Return, przygotowane przy wsparciu liderów z branży nowych technologii.

Warunki konieczne

W branży high-tech przede wszystkim liczy się szybki czas transportu, gdyż towary należące do niej mają bardzo krótki czas życia produktu. Topowy dziś smartphone będzie już przestarzały za pół roku, dlatego jego *time-to-market*, czyli szybkie wdrożenie na rynek, jest bardzo istotne z punktu widzenia sprzedaży. To samo dotyczy obsługi posprzedażowej, gdzie czas



Bardzo ważnym kryterium jest spełnienie wszelkich norm IATA odnośnie transportu towarów niebezpiecznych, a takimi są baterie litowe, będące nieodzownym elementem wszelkiej elektroniki i sprzętu high-tech

transportu i jego bezpieczeństwo odgrywają istotną rolę.

Drugim bardzo ważnym kryterium jest spełnienie wszelkich norm IATA odnośnie transportu towarów niebezpiecznych, a takimi są baterie litowe, będące nieodzownym elementem wszelkiej elektroniki i sprzętu high-tech. DHL spełnia wszelkie normy (m.in. posiada świadec-

twa Upoważnionego Przedsiębiorcy AEO i certyfikaty bezpieczeństwa TAPA) oraz pomaga klientom w bezpiecznym pakowaniu takich przesyłek. ◀

Łukasz Dębski,
kierownik ds. produktów,
cen i analiz rynkowych (INT)
DHL Express Poland

EKOLOGISTYKA

CZŁOWIEK – NAJLEPSZA INWESTYCJA

Zapraszamy do udziału w bezpłatnym programie szkoleniowo-doradczym w ramach projektu:

„ekoLOGISTYKA - Wykorzystanie potencjału rozwiązań proekologicznych w sektorze logistyki poprzez kompleksowy cykl szkoleń dla pracowników sektora MŚP”

Projekt skierowany jest do małych i średnich przedsiębiorstw działających w:
sekcji H - Transport i gospodarka magazynowa,
Dziale 49 - Transport lądowy oraz transport rurociągowy lub
Dziale 52 - Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport,
na terenie województw:

lubuskiego

wielkopolskiego

zachodniopomorskiego

KONTAKT Realizator: Eureka Sp. z o.o.
Ul. Innowatorów 8, Dąbrowa, 62-070 Dopiewo
e-mail: projekt@eureka-hr.pl
tel. 504 257 174

Zadzwoń po
więcej informacji!

tel. 504 257 174



Konieczna jest poprawa

Polska i Bułgarii to dwa kraje, które uzyskały najgorsze wyniki w opublikowanym przez Komisję Europejską rankingu jakości transportu w krajach członkowskich UE. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju uważają jednak, że statystyka sporządzona na podstawie danych z 2012 r., nie oddaje dynamiki zmian w Polsce.

Celem rankingu Komisji Europejskiej – jak określono w dokumencie – jest pomoc w zidentyfikowaniu obszarów, w których konieczna jest poprawa, i określeniu inwestycyjnych priorytetów polityki transportowej. Przedstawiona tabela wykazała duże zróżnicowanie państw członkowskich, a zła ocena jaką otrzymała Polska to sygnał dla rządu, że nasz transport jest źle oceniany przez Europę. Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej i komisarz ds. mobilności i transportu UE Siim Kallas przyznał jednak,

przez Eurostat, Europejską Agencję Środowiska, Bank Światowy (raport World Economic Forum) oraz Organizację Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD). Dzięki ujednoliceniu źródeł otrzymano całościowy obraz stanu usług transportowych w krajach Unii Europejskiej. Zaletą przygotowanego zestawienia, do czego przekonuje Siim Kallas, jest to, że łączy ono większość danych na temat jakości transportu w poszczególnych krajach, które dotąd czerpano

Polska znalazła się wśród pięciu najgorszych krajów UE pod względem jakości infrastruktury i to w każdej z ocenianych dziedzin transportu.

że zestawienie daje tylko chwilowy obraz sytuacji, ale zwrócił uwagę, że może też służyć zarówno KE, jak i państwom członkowskim jako punkt odniesienia i źródło inspiracji w kształtowaniu dalszej współpracy.

Wszystkie rodzaje transportu

Komisja Europejska ranking przygotowała w oparciu o dane dostarczone m.in.

z rozproszonych źródeł. Teraz mamy całościowy obraz transportu.

Wyniki państw członkowskich UE podzielono na 22 kategorie związane z transportem i zestawiono ze sobą. W zestawieniu oceniony został stan transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i morskigo. Każdy z tych rodzajów transportu oceniono w siedmiu kategoriach, z których każda zawiera od dwóch do siedmiu



Dzisiaj wskaźnik gęstości dróg szybkiego ruchu w Polsce jest lepszy, ale ciągle poniżej unijnej średniej

podkategorii: infrastruktura; bezpieczeństwo; wpływ na środowisko; innowacje i badania naukowe oraz innowacyjność w produkcji i obsłudze samochodów, pociągów, statków oraz samolotów; logistyka; stan wdrożenia prawa unijnego oraz naruszenia unijnych regulacji. Przy obliczaniu wyników uwzględniono liczbę mieszkańców danego kraju, a w obrębie większości z wydzielonych kategorii wyróżniono pięć krajów, które osiągnęły najlepsze wyniki i pięć z wynikami najgorszymi. Wszystkie kategorie i kraje umieszczono na jednej tablicy. Siim Kallas stwierdził, że: – taka tablica wyników to wspaniałe narzędzie, które graficznie przedstawia rezultaty naszych dotychczasowych wysiłków na drodze



do skuteczniejszego, bardziej przyjaznego dla użytkowników i środowiska oraz bezpieczniejszego systemu transportu.

Polska wśród najgorszych

W rankingu najlepsze wyniki uzyskała Holandia, która aż w 11 kategoriach osiągnęła wyniki zaliczane do najlepszych w Unii i w żadnym kryterium nie miała wyników zaliczanych do najgorszych. Zaraz za nią znalazły się Niemcy, które wśród najgorszych państw znalazły się tylko raz, trzecie miejsce zajęła Szwecja, czwarte – Wielka Brytania, a piąte – Dania. Ranking zamykają Polska i Bułgaria, które aż w 9 kategoriach znalazły się w grupie pięciu najgorszych państw UE, a tylko w 3 w grupie pięciu najlepszych państw. Nieco lepiej od nich są: Grecja, Litwa i Rumunia.

Polska okazała się najlepsza w Unii pod względem skali przewozów ludzi i towarów za pomocą kolei. W gronie pięciu najlepszych państw UE, Polska znalazła się również, jeśli chodzi o rozwiązania dotyczące jednolitego rynku na kolei i wysoki poziom jego konkurencyjności. W tej kategorii brano pod uwagę udział w rynku w 2012 r. wszystkich głównych przewoźników kolejowych (towarowych i pasażerskich) w krajach członkowskich. Komisja nie prowadziła także wobec Polski postępowań o naruszenie unijnych przepisów w transporcie morskim i pod tym względem również byliśmy na czołowej pozycji. W pozostałych dziewięciu kategoriach zostaliśmy ocenieni jako najgorsi w Unii. A były to kryteria dużo ważniejsze niż ewentualny

spór z Brukselą o to, czy odpowiednio lub w terminie wdrożyliśmy jakąś dyrektywę związaną z transportem morskim.

Tak więc Polska znalazła się wśród pięciu najgorszych krajów UE pod względem jakości infrastruktury i to w każdej z ocenianych dziedzin transportu. W siedmio-

końca obecnej perspektywy finansowej i część z nich będzie trzeba zwrócić do Brukseli.

Poniżej unijnej średniej oceniono także jakość infrastruktury polskich portów (3,68 punktu wobec unijnej średniej 5,05 punktu) i lotnisk (3,91 punktu, podczas gdy średnia

Wyniki państw członkowskich UE podzielono na 22 kategorie związane z transportem i zestawiono ze sobą. W zestawieniu oceniony został stan transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego.

punktowej skali oceny jakości kolei Polska dostała zaledwie 2,56 punktu, gdy średnia dla całej UE wynosi 4,35 punktu. Należy dodać, że perspektywie finansowej 2007-2013 na realizację inwestycji kolejowych przewidziano 6,8 mld euro, jednak jest duże prawdopodobieństwo, że ze względu na opieszałość w wykorzystaniu środków unijnych przeznaczonych na modernizację kolei, nie uda się ich wykorzystać do

dla UE wynosi 5,13). W wypadku dróg w rankingu oceniono gęstość sieci autostrad liczoną jako stosunek całkowitej długości autostrad w kilometrach do liczby ludności w danym kraju (dane ze stycznia 2012 r.). Według tych obliczeń na początku 2012 r. w Polsce było zaledwie 27,8 km dróg szybkiego ruchu na 1 mln mieszkańców, podczas gdy w całej Unii ten wskaźnik wynosił średnio 141,5 km. Mniej zaawansowana





Polska okazała się najlepsza w Unii pod względem skali przewozów ludzi i towarów za pomocą kolei

w rozwoju dróg szybkiego ruchu była wtedy tylko Rumunia. Mimo wydania przez Polskę w ciągu ostatnich 6 lat ponad 100 mld zł na budowę dróg krajowych (głównie szybkiego ruchu i autostrad) nie dorobiliśmy się jeszcze pełnego ciągu autostradowego ani z Zachodu na Wschód, ani z Północy na Południe.

Ponadto Polska znalazła się wśród państw członkowskich, które mają na swoim koncie największą liczbę przypadków naruszenia unijnego prawa w odniesieniu do transportu kolejowego i lotniczego.

Żle został oceniony poziom rozwiązań logistycznych w polskim transporcie kolejowym i powietrznym. A pod względem bezpieczeństwa na drogach i na kolei Polska znalazła się na szarym końcu. W 2012 r. w wypadkach drogowych w Polsce śmierć poniosło 87 osób na 1 mln mieszkańców, podczas gdy w Unii ten wskaźnik wyniósł 52 zabitych. Gorzej niż w Polsce pod względem bezpieczeństwa drogowego było tylko w Rumunii. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach jest znacznie wyższa niż średnia

w Unii także na Łotwie, Litwie i w niektórych państwach bałkańskich. Najbezpieczniej jest na drogach w Wielkiej Brytanii, Szwecji, Holandii i Danii, gdzie odnotowuje się około 30 ofiar śmiertelnych na milion mieszkańców. W wypadkach kolejowych zginęły 2,24 osoby na 1 mln mieszkańców, gdy średnia w UE wynosi 1.

Z zestawienia opublikowanego przez Komisję wynika, że w Polsce od 2010 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych zmalała o 15%, gdy w tym samym czasie w Rumunii sytuacja poprawiła się o 21%, w Bułgarii o 22%, w Czechach o 19%, a na Węgrzech o 20%. W Słowacji natomiast śmiertelność na drogach w tym czasie spadła o 39%. Dzięki temu wraz z Hiszpanią i Niemcami znajduje się w czołówce państw UE, w których drogi są

zaszły w ilości i jakości infrastruktury w Polsce. – W ostatnim czasie podwoiła się sieć dróg ekspresowych i autostrad. Została zmodernizowana znaczna część dróg krajowych i samorządowych – podkreślił resort, przypominając, że w ostatnich dekadach notujemy największy wzrost inwestycji na kolei i systematycznie oddawane są do użytku nowe odcinki dróg. Do tego na dalszą modernizację i rozbudowę infrastruktury Polska otrzyma ok. 100 mld złotych w ramach budżetu Unii Europejskiej na lata 2014-2020.

Faktem jest, że dziś wskaźnik gęstości dróg szybkiego ruchu w Polsce jest lepszy, ale ciągle poniżej unijnej średniej. Faktem jest też to, że w wypadku kolei, po dwóch dekadach ograniczania remontów i inwestycji w infrastrukturę kolejową, na wielu liniach pociągi obecnie jeżdżą wolniej niż w PRL.



W 2012 r. w wypadkach drogowych w Polsce śmierć poniosło 87 osób na 1 mln mieszkańców, podczas gdy w Unii ten wskaźnik wyniósł 52 zabitych

najbezpieczniejsze. – Nadal jednak 70 osób dziennie ginie na europejskich drogach, zatem nie możemy lekceważyć zagrożenia.

KE zapowiada, że we współpracy z państwami członkowskimi, przedsiębiorstwami i innymi zainteresowanymi

Ranking zamykają Polska i Bułgaria, które aż w 9 kategoriach znalazły się w grupie pięciu najgorszych państw UE, a tylko w 3 w grupie pięciu najlepszych państw.

Musimy również kontynuować nasze starania na wszystkich szczeblach w celu dalszej poprawy bezpieczeństwa na drogach Europy – stwierdził Siim Kallas.

Przypomnijmy, że do końca 2020 roku UE chce zmniejszyć o połowę liczbę ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, co przy spadku wynoszącym 17% od 2010 r. jest możliwe do zrealizowania.

Statystyka, ale czy tylko?

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju zestawienie to skomentowało jako wyłącznie statystyczne, powstałe na podstawie już nieaktualnych danych z 2012 r., a więc nie oddaje ono dynamiki zmian, jakie w ostatnich latach

stronami w najbliższych latach będzie się starać poprawić jakość stosowanych w rankingu wskaźników, a także będzie śledzić postępy w poszczególnych państwach członkowskich, jeśli chodzi o poziom usług transportowych. ◀

Elżbieta Haber

➤ Zestawienie można znaleźć pod adresem http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/index_en.htm. Dane można wyświetlić albo według rodzaju transportu (drogowy, kolejowy, wodny, lotniczy) albo według jednej z kategorii.

Poniżej unijnej średniej oceniono także jakość infrastruktury polskich portów (3,68 punktu wobec unijnej średniej 5,05 punktu)



cała branża TSL w jednym miejscu
05 - 07.11.2014, Expo XXI, Warszawa



Izolowane bramy szybkie firmy EFAFLEX

Firma Siemens z Kirchheim stawia na trwałe obiekty budowlane

W roku 2004 Komisja Europejska zainicjowała program pod nazwą GreenBuilding. Jego koncepcja zakłada dobrowolną poprawę wydajności energetycznej i wykorzystanie energii odnawialnych w obiektach nie będących budynkami mieszkalnymi. Firma Siemens AG z siedzibą w Kirchheim koło Teck postawiła na trwałość budowli, a jej nowe obiekty wzniesione na terenie wyróżniono certyfikatem Green Building.

Aby uzyskać ten certyfikat konieczne jest ściśle przestrzeganie wytycznych w zakresie obniżenia kosztów zużycia energii – wyjaśnia Sven Bucher. Jest on

wymagają dokładnego i systematycznego projektowania w zakresie materiałów i komponentów stosowanych do ich budowy. Produkty dolnobawarskiej firmy EFAFLEX specjalizującej się w szybko-

wyższy. Bramy szybkie EFAFLEX o wymiarach do 8000 x 8000 mm często otwierane są do 150.000 razy rocznie przy prędkości do ok. 4 m/s. W zakładzie w Kirchheim zamontowano łącznie

Produkty firmy EFAFLEX specjalizującej się w szybkobieżnych bramach przemysłowych spełniają parametry założone przez projektantów z uwagi na prędkość działania, a w szczególności z powodu znakomitej termoizolacji.



Sven Bucher

osobą odpowiedzialną za projekty budowlane prowadzone w zakładzie. – *Izolacja cieplna odgrywa przy tym bardzo istotną rolę, dlatego też w ramach naszych nowych inwestycji zdecydowaliśmy się na zastosowanie bram szybkie firmy EFAFLEX – dodaje.*

Zielone budynki

Szczególnie w społeczeństwach uprzemysłowionych obiekty należące do zakładów produkcyjnych cechują się bardzo wysokim zużyciem wody, energii a co za tym idzie surowców. Ideą koncepcji „zielonych budynków” jest znaczne zmniejszenie obciążeń dla człowieka i środowiska. Efektywnie funkcjonujące „zielone budynki”

bieżnych bramach przemysłowych spełniają parametry założone przez projektantów z uwagi na prędkość działania, a w szczególności z powodu znakomitej termoizolacji. Dzięki współczynnikowi przenikania ciepła U wynoszącemu do 0,8 W/m²K (zgodnie z normą DIN EN 13241-1) oraz prędkości otwierania do ok. 4 m/s są bezsprzecznymi liderami na rynku. Przy projektowaniu nowych lameli stosowanych w bramach szczególną wagę położono na możliwość zastosowania ich w intensywnie użytkowanych bramach szybkie oraz na możliwie najdłuższy okres ich użytkowania. W odróżnieniu od tradycyjnych bram profil wymagań – na przykład w zakresie obciążeń, stabilności, utrzymania parametrów i odporności na zginanie i skręcanie – jest zdecydowanie

25 bram szybkie EFAFLEX. Część z nich wykorzystano także w istniejących już starych obiektach. Największą bramę przewidziano w strefie przyjęcia towaru. Jej szerokość wynosząca 5000 mm oraz wysokość sięgająca 4900 mm umożliwia swobodne manewrowanie ciągnikami siodłowymi i innymi dużymi pojazdami.

Nie tylko na zewnątrz

Bramy EFAFLEX wykorzystano także wewnątrz oraz do tworzenia śluz w halach produkcyjnych. Zapobiegają one powstawaniu przeciągów w obszarach, w których pracownicy znajdują się w pobliżu bram lub korytarzy/ciągów komunikacyjnych i które na skutek dłuższego otwierania bram mogłyby się mocno wychładzać.

– *Jesteśmy bardzo zadowolony z jakości bram EFAFLEX, a jeśli produkt jest dobry, powraca się do niego, wybierając bramy tego samego producenta – mówi Sven Bucher.*

Bramy szybkie nowej generacji oferowane są już od wielu lat i stale optymalizowane stosownie do życzeń klientów. Projektanci z firmy Siemens Kirchheim doceniają innowacyjność i elastyczność bram EFAFLEX. – *W zakładzie*





produkowane są transformatory żywiczone. Większość naszych produktów wykonywana jest na indywidualne zamówienie, czyli są to unikaty – tłumaczy Sven Bucher wyjaśniając związek pomiędzy własnymi produktami a wyrobami dostawcy bram.

Transformatory żywiczone produkowane w Energy Sector/Power Transmission Division firmy Siemens montowane są na przykład w elektrowniach wiatrowych, kolejach transrapid, wieżowcach, na statkach oraz na platformach wiertniczych.

Transformatory produkowane są w Kirchheim już od dawna.

Zakład powstał w roku 1957 i prowadzony był od późnych lat 60-tych pod nazwą Trafo-Union. Od 1 października 1987 produkcję przejął koncern Siemens. Jako wiodący światowy dostawca rozwiązań z zakresu dystrybucji energii, koncern przyczynia się do trwałego i odpowiedzialnego gospodarowania energią elektryczną.

Dzięki portfolio produktów z zakresu systemów dystrybucji prądu średniego i ni-

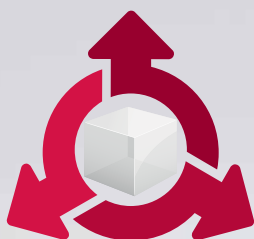
skiego napięcia firma Siemens umożliwia budowę inteligentnych sieci elektrycznych kładąc podwaliny pod zielone miasta, energooszczędną infrastrukturę, budynki i rozwiązania stosowane w przemyśle. ◀



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

Hamburg otwiera drzwi na świat

II Targi transportu i logistyki



transfairlog

4-6 listopada 2014 r.
Messe Hamburg, Niemcy

Organizator:

EUROEXPO
Messe- und Kongress-GmbH
Tel. +49 89 32391-241
www.transfairlog.com



András Rajk,
Dyrektor
zarządzający
Opus//G GmbH,
Jork

„Podjęliśmy właściwą decyzję, przyjeżdżając tutaj. Nasze wrażenia były bardzo pozytywne. Mamy nadzieję, że to przedsięwzięcie znajdzie tutaj, na północy, swoją kontynuację w przyszłości.“

**Sprawdź informacje
na stronie
www.transfairlog.com**

Transport z pomocą IT

foto: Volvo

Współczesne firmy transportowe i logistyczne nie mogą obyć się bez narzędzi informatycznych. Wśród nowoczesnych systemów zarządzania są zarówno proste rozwiązania do śledzenia pojazdów jak i rozbudowane systemy zarządzania transportem – także na poziomie strategicznym.

Zarządzanie transportem to problem obecny praktycznie wszędzie tam, gdzie pojawia się konieczność koordynacji ruchu wielu pojazdów jednocześnie. Oznacza to nadzór nad pojazdami zajmującymi się rozwożeniem przesyłek, realizacją dostaw surowców i materiałów, odbioru wyrobów gotowych z linii produkcyjnej. Są wśród nich także zadania z zakresu dystrybucji – zarówno dostawy pomiędzy producentem a jego obiektami magazynowymi, dostawy realizowane w ramach sieci handlowych jak i dostawy do klientów końcowych. We wszystkich sytuacjach zadania realizowane w ramach zarządzania transportem są podobne: należy skupić się na planowaniu sieci logistycznej i optymalizacji procesów. Celem jest efektywne gospodarowanie taborem i pracownikami, maksymalizacja efektywności wykonywania zadań transportowych. Sieci transportowe są różne – część z nich działa w oparciu o plan, ustalone schematy i takie same zadania transportowe wykonywane każdego dnia, inne zmie-

niają się dynamicznie – tak jak napływają do firmy zlecenia transportowe.

Na początek – nawigacja

Wśród narzędzi z powodzeniem stosowanych przez firmy transportowe są m.in. systemy lokalizacji pojazdów. Tego typu narzędzia pozwalają na osiągnięcie wielu korzyści, eliminując przy tym różne problemy: niską wydajność, zbędne przebiegi pojazdów, czy nadużycia. Oznacza to także sposób na rozwiązanie problemów z wykorzystywaniem pojazdów i czasu pracy w celach prywatnych – zatem wszystkie czynniki powodujące nieuzasadnione podnoszenie poziomu kosztów. Dzięki narzędziom dostępnym online możliwe jest dziś zarządzanie pojazdami w czasie rzeczywistym – umożliwia ono nadzór nad realizowanymi zadaniami, ocenę ich wyników, wpływanie na poprawę efektywności działania. Zaletą tego typu narzędzi są także szerokie możliwości raportowania, co pozwala na tworzenie mechanizmów

służących optymalizacji wyników.

Jako przykład narzędzia do monitorowania floty posłużyć może platforma Finder Online. Podstawową jej funkcją jest monitoring GPS dla mobilnych zasobów firmy – samochodów osobowych czy ciężarowych. Monitoring może być wykorzystywany do przekazywania informacji zarówno o posiadanej flocie jak i pracownikach, co pozwala podnieść skuteczność



foto: Volvo

Monitoring może być wykorzystywany do przekazywania informacji zarówno o posiadanej flocie jak i pracownikach, co pozwala podnieść skuteczność zarządzania.

Wdrożenie konkretnego rozwiązania poprzedzone jest często analizą i jego dopasowaniem do potrzeb konkretnego klienta



System TMS – także dla decyzji strategicznych

Edyta Milko, konsultant – analityk, PSI Polska Sp. z o.o.

Systemy do zarządzania transportem powstały, by wspomóc biznes w trudnym i nieustannie zmieniającym się otoczeniu.

Nowoczesne narzędzia do zarządzania transportem to doskonały sposób by budować przewagę konkurencyjną firmy. Niewątpliwym atutem tego typu oprogramowania jest możliwość wspomagania decyzji. Nie chodzi tu tylko o zmiany na poziomie operacyjnym, ale także o decyzje o charakterze strategicznym. Na rynku obecnych jest wiele narzędzi, które koncentrują się na optymalizacji w krótkim terminie, jednak prawdziwym wyzwaniem jest dostarczenie oprogramowania, które pomoże przedsiębiorcom ustalić długofalowy plan działania i wesprze ich w podejmowaniu decyzji strategicznych.

System PSItms to kompletne narzędzie optymalizacyjne dla transportu, pozwalające automatyzować najbardziej rutynowe zadania i czynności. System pozwala na wyraźną redukcję kosztów transportu. W wielu firmach na samym tylko transporcie oszczędności te sięgają 10% łącznego poziomu kosztów, co w skali wydatków na realizację zadań transportowych oznacza wymierne oszczędności. Ważnym aspektem przy doborze systemu transportowego jest zakres funkcjonalności, który powinien być zgodny z wymaganiami klienta, ale i zapewniać możliwość rozwoju systemu w przyszłości.

zarządzania. Narzędzie to umożliwia analizowanie sposobu pracy obu zasobów: lokalizowanie, planowanie pracy czy późniejsze jej raportowanie zgodnie z założonymi kryteriami. Wśród tych ostatnich jest m.in. możliwość wpływania na sposób

jazdy – poprzez analizę stylu jazdy. Użytkownicy tego rozwiązania mają do dyspozycji także narzędzia służące doskonaleniu techniki jazdy.

Gdzie znajduje zastosowanie Finder? Użytkownikami platformy są ponad 2 ty-

siące firm, korzystające łącznie z ponad 40 tysięcy pojazdów. Są to duże floty, liczące po prawie tysiąc pojazdów, ale też mniejsze, posiadające nawet kilkanaście czy kilka samochodów. Wśród korzyści wskazywanych przez użytkowników jest m.in. zmniejszony poziom zużycia paliwa – wynikający ze zmiany techniki jazdy czy też lepszego planowania tras i weryfikacji zadań realizowanych przez flotę. Wśród korzyści z wdrożenia wskazywane jest także lepsze wykorzystanie zasobów – w szczególności możliwość realizacji większej liczby zadań przez taką samą liczbę pojazdów. W przypadku aut osobowych (flot dla przedstawicieli handlowych, ale nie tylko) wskazywane są także mniejsze przebiegi – wynikające z rozwiązania problemu nadużywania aut w celach prywatnych. Tego typu narzędzia pozwalają także na śledzenie zadań wykonywanych przez samochód – eliminując ryzyko kursów wykonywanych niezgodnie z zaplanowanymi zadaniami (np. „na lewo”) czy kradzieży paliwa.

Także od producenta

Wśród narzędzi proponowanych firmom do zarządzania flotą są także rozwiązania dostarczane przez producentów samochodów. Jako przykład takiego systemu posłużyć może Dynafleet z oferty Volvo. System pozwala w dowolnym momencie

Flota pod czujnym nadzorem

Michała Proc, Soft Offer Sales & Sales Support Manager, Volvo Truck



Dynafleet to precyzyjny system zarządzania flotą, stworzony przez Volvo Trucks. Poprawia on rentowność i funkcjonowanie transportu. System jest kompatybilny z każdym pojazdem, dzięki temu można go zainstalować w samochodzie ciężarowym każdej marki i kontrolować aktualną lokalizację pojazdów, monitorować zużycie paliwa, czas pracy kierowców, okresy międzyobsługowe itp. Wykorzystując go można też znacząco zredukować zużycie paliwa w pojazdach i dzięki temu ograniczyć koszty przedsiębiorstwa oraz negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Dynafleet oparty jest na czterech podstawowych usługach. Mogą one zostać zintegrowane z funkcjonującym już w danym biurze systemem administracyjnym – w zależności od określonych potrzeb. Volvo Trucks oferuje 4 rodzaje subskrypcji:

- Paliwo i Środowisko – wykorzystując to narzędzie możemy kontrolować zużycie paliwa, oceniać styl jazdy kierowcy i w efekcie zmniejszyć zużycie paliwa, a dzięki temu zmniejszyć koszty transportu oraz ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.
- Lokalizacja – umożliwia przeglądanie pozycji każdego pojazdu w czasie rzeczywistym, ułatwia planowanie zadań transportowych i pozwala przeprowadzić je w sposób możliwie najbardziej efektywny. Szczegółowo sporządzone mapy zapewniają wysoki poziom kontroli całej floty.
- Czas pracy kierowcy – subskrypcja, dzięki której można monitorować jak kierowcy spędzają dzień w pracy, a tym samym wykorzystać go do maksimum. Usługa ta ułatwia kierowcy przestrzeganie zharmonizowanych przepisów UE dotyczących czasu jazdy i odpoczynku. Działa zgodnie z zapisami dyrektywy WE nr 561/2006. Nowa wersja usługi Czas Pracy Kierowcy jest dostępna w nowym Volvo FH, Volvo FM i Volvo FMX.
- Komunikacja – możliwe jest przesyłanie wiadomości pomiędzy biurem i pojazdem, pomiędzy pojazdami oraz pomiędzy użytkownikami systemu. Komunikacja odbywa się w oparciu o transmisję danych GPRS. W przypadku użytkownika usługę tę można powiązać z pocztą elektroniczną, dzięki czemu komunikaty przesłane z terminala znajdującego się w pojeździe wpływają bezpośrednio na adres mailowy w formie wiadomości. Po skonfigurowaniu poczty klienta na smartfonie zawsze można być w kontakcie z kierowcami.
- Aplikacja Dynafleet dostępna jest na smartfony (iPhone i urządzenia z systemem Android).



Wszystkie procesy w jednym systemie

Katarzyna Grzelak, interLAN

Celem wdrożenia zaawansowanych rozwiązań informatycznych klasy TMS jest podniesienie efektywności prowadzonej działalności transportowej przy jednoczesnym obniżeniu kosztów. Kompleksowość systemu TMS interLAN SPEED sprawia, że jest on kierowany do firm transportowo-spedycyjnych, operatorów logistycznych i działów logistycznych firm produkcyjnych. System obejmuje całe spectrum działalności firm z sektora TSL: spedycję, transport całopojazdowy i drobnicowy, dystrybucję oraz sieci drobnicowe, w tym planowanie i optymalizację oraz logistykę przedsiębiorstw. Poza podstawowymi funkcjami stworzono moduły, które powstały w systemie interLAN SPEED w odpowiedzi na konkretne potrzeby użytkowników – moduł rozliczenia przewoźników, zarządzanie taborem obcym kontraktowym, interaktywna komunikacja z kierowcą przewoźnika, mechanizmy automatycznego powiadomienia użytkownika/klienta w czasie rzeczywistym o istotnych zdarzeniach, jak planowane opóźnienie w dostawie i aktualny status realizacji zlecenia, obsługa skonta czy refaktury za zakup paliwa z wykorzystaniem kart flotowych spedytora.

Podstawową zaletą zaawansowanych i zintegrowanych rozwiązań informatycznych jest szybki i łatwy dostęp do wszystkich danych z poziomu jednego systemu. Program interLAN SPEED wspomaga sprawną obsługę klienta, poczynając od przygotowania oferty, poprzez zlecenia całopojazdowe lub przesyłki drobnicowe, fakturowanie, rejestrację płatności i windykację, aż po kontrolę kosztów i analizę efektywności prowadzonej działalności. Na etapie wprowadzenia zlecenia wspomaga pracę spedytora, dając możliwość automatycznego wczytania danych poprzez dedykowany interfejs lub wykorzystanie funkcji szablonu wzorcowego zlecenia. Program dba o jakość pracy minimalizując liczbę błędów oraz o wypełnienie zdefiniowanych pól na zleceniu, co ma wpływ na skuteczną realizację kolejnych procesów w systemie. Na etapie tworzenia zlecenia użytkownik ma możliwość przypisania listy dokumentów wymaganych do wystawienia faktury. Ponadto system umożliwia zaplanowanie kosztów, które są zweryfikowane na etapie zamykania zlecenia.

Proces fakturowania jest zautomatyzowany. Faktury wystawiane są w dowolnych walutach i językach oraz na bazie indywidualnych szablonów. System umożliwia eksport przychodów i kosztów do wykorzystywanego w firmie systemu finansowo-księgowego oraz import informacji o płatnościach. Wystawione faktury znajdują swoje odbicie w zleceniach. Dzięki temu, po zarejestrowaniu kosztów na zleceniach, użytkownik uzyskuje informacje na temat rentowności operacyjnej. Te same informacje otrzymywane są w podziale na spedytora czy przewoźnika. Istnieje możliwość wykorzystania modułów pozwalających na prowadzenie rozliczeń międzykresowych, obsługę skonta i windykację dłużników.



Dzięki narzędziom dostępnym online możliwe jest dziś zarządzanie pojazdami w czasie rzeczywistym – umożliwia ono nadzór nad realizowanymi zadaniami, ocenę ich wyników, wpływanie na poprawę efektywności działania

ustalić lokalizację pojazdów floty, ich status, zidentyfikować obszary potencjalnych usprawnień.

Usługa „Paliwo i Środowisko” umożliwia monitorowanie wydajności samochodów ciężarowych i kierowców. Pozwala na generowanie raportów i ustalenie, dlaczego dany kierowca osiąga wyższy poziom zużycia paliwa niż inni w tym samym pojeździe. Dzięki temu można szukać obszarów potencjalnych oszczędności.

Efektom jest „Raport Oceny Zużycia Paliwa”, pozwalający na ocenę kierowców według czterech kryteriów: przewidywania sytuacji na drodze i sposobu hamowania, wykorzystania możliwości jednostki napędowej i skrzyni biegów, dostosowywania prędkości do warunków jazdy i czasu postoju. Usługa „Czas Pracy Kierowców” pozwala z kolei na planowanie zadań transportowych i dopasowanie ich realizacji do aktualnego obciążenia kierowców – który z nich powinien zrobić sobie przerwę czy wziąć dzień wolny, ze względu na wymagania dotyczące czasu pracy. Wśród modułów Dynafleet są także moduły do lokalizowania pojazdów czy komunikacji drogą tekstową. Moduł lokalizacyjny pozwala m.in. dobierać pojazdy do nowych zadań transportowych – na przykład wyszukiwać te, które znajdują się najbliżej miejsca załadunku. Komunikacja odbywa się poprzez tzw. *strefy geofence* – kluczowe informacje mogą być przesyłane do kierowcy w momencie, gdy znajdzie się on w określonej strefie geograficznej (na przykład, gdy kierowca dojeżdża do miejsca rozładunku i potrzebuje informacji o numerze bramy, pod którą należy się podstawić).

TMS – dla zaawansowanych

Wśród narzędzi służących optymalizacji zadań transportowych są także dedykowane systemy informatyczne. Jako przykład takiego rozwiązania posłużyć może system PSItms dostarczany przez firmę PSI. Pozwala on na prowadzenie kompleksowych działań optymalizacyjnych, w tym na automatyzowanie rutynowych, powtarzalnych czynności. Oprogramowanie posiada moduł do zarządzania transportem, w którym znajdują się narzędzia optymalizujące wysyłkę towarów czy monitorowanie całego procesu dostaw do klientów końcowych. Zarządzanie transportem w systemie PSItms daje możliwość analizowania taryf, warunków dostaw, odległości, czasów dostaw, czasu podróży czy dostępnych sposobów transportu. Sam system TMS pełni funkcję oprogramowania do planowania, harmonogramowania i zarządzania całą siecią logistyczną. To pozwala na podniesienie terminowości dostaw – system analizuje dane na bieżą-

Prawdziwym wyzwaniem jest dostarczenie oprogramowania, które pomoże przedsiębiorcom ustalić długofalowy plan działania i wesprze ich w podejmowaniu decyzji strategicznych.

Ważnym aspektem przy doborze systemu transportowego jest zakres funkcjonalności, który powinien być zgodny z wymaganiami klienta oraz zapewniać możliwość rozwoju systemu w przyszłości.

co i pozwala reagować na opóźnienia. Optymalizacja przestrzeni ładunkowej pozwala na zmniejszenie ilości wysyłanych w trasę pojazdów. System TMS ma na celu nie tylko optymalizację i automatyzację codziennych zadań, ale także działanie w szerszym zakresie – chociażby poprzez wspomaganie decyzji o charakterze strategicznym.

System PSItms składa się z wielu modułów, konfigurowanych jako działające razem lub dostępne osobno. Jednym z ważniejszych jest baza danych o lokalizacjach, kierowcach, przewoźnikach i posiadanej flocie. Moduł optymalizacji tras pozwala na codzienne usprawnianie sieci realizowanych połączeń, uwzględniając okna czasowe, parametry towaru czy samochodów, a sama optymalizacja dokonywana jest automatycznie. Wśród funkcjonalności TMS jest także naliczanie wynagrodzeń – zarówno dla kierowców jak i firm zewnętrznych (podwykonawców) – według stawki za kilometr czy rozliczając czas pracy. Ruch pojazdów monitorowany jest za pomo-

cą odpowiednich narzędzi, a sam system wykorzystuje m.in. mapy cyfrowe. Z kolei funkcja tworzenia dokumentów przewozowych pozwala na tworzenie listów przewozowych, kart dostawy czy innych dokumentów – według bieżących potrzeb.

Narzędzia dopasowane do firmy

Dopasowanie narzędzi informatycznych do problemów konkretnej firmy transportowej wymaga znajomości jej procesów. Wdrożenie konkretnego rozwiązania poprzedzone jest często analizą i jego dopasowaniem do potrzeb konkretnego klienta. Istnieją narzędzia, które pozwalają na osiągnięcie rezultatów w każdej firmie transportowej – poziom korzyści i faktyczny ich wpływ na realizację biznesu zależy jednak często od sposobu przeprowadzenia wdrożenia, bieżącego nadzoru nad zmianami w procesach i sposobach rozwiązywania problemów oraz jakości samych narzędzi.

Szeroko rozumiana teleinformatyka wiele zmieniła w transporcie drogowym



Wśród narzędzi z powodzeniem stosowanych przez firmy transportowe są m.in. systemy lokalizacji pojazdów. Tego typu narzędzia pozwalają na osiągnięcie wielu korzyści, eliminując przy tym różne problemy: niską wydajność, zbędne przebiegi pojazdów, czy nadużycia.

– czyniąc przewozy bardziej efektywnymi, wpływając na obniżenie poziomu kosztów czy podnosząc terminowość i niezawodność dostaw. Najbliższe lata oznaczać będą dalszy etap rewolucji, wraz z upowszechnieniem technologii mobilnych firmy transportowe uzyskają szansę na dalsze usprawnianie procesów i generowanie kolejnych oszczędności. ◀

Adam Kowalczyk



Od podstawowych po zaawansowane

Piotr Jakubowski, prezes Finder S.A.

W firmach, które pozycję rynkową budują w oparciu o jakość świadczonych usług i dbają o utrzymanie korzystnych proporcji między kosztami i efektami, kierowanie mobilnymi zasobami przy pomocy systemów do zarządzania jest koniecznością. Systemy telematyczne umożliwiają menedżerom realną ocenę sytuacji w firmie, pozwalają dokładnie mierzyć i analizować bardzo wiele parametrów, które inaczej stanowiłyby dla nich zagadkę. Jest to szczególnie ważne w procesie zarządzania zasobami, które ze swej natury trudno poddać nadzorowi i kontroli, takimi jak poruszające się po dużym obszarze pojazdy. Żeby wiedzieć, na ile sposób wykonania zadań jest zbliżony z zaplanowanym, czy pojazdy wykorzystywane są zgodnie z prze-

znaczeniem, a czas pracy nie jest marnotrawiony, niezbędne jest objęcie floty nadzorem systemowym, opartym na nowoczesnych rozwiązaniach lokalizacyjnych.

Rynek oferuje użytkownikom systemy różnego typu. Od podstawowych, wypełniających jedynie kilka głównych funkcji, po zaawansowane platformy lokalizacyjne zaspokajające potrzeby najliczniejszych i najbardziej wymagających flot i firm. Dla tych z obiecującymi perspektywami rozwoju ważne jest, aby rozwiązanie, na które się decydują, „nadażało” za ich wzrostem i wspomagało pozyskiwanie nowej przestrzeni biznesowej. Powinno być na tyle uniwersalne i rozbudowane, aby nie ograniczać zastosowań do wąskich ram branżowych, rodzajów pojazdów czy usług. Ważną zaletą jest też możliwość rozwoju i dostosowania funkcji systemu do konkretnych, indywidualnych potrzeb użytkownika. Takimi cechami charakteryzuje się platforma lokalizacyjna Finder Online. Swymi funkcjonalnościami obejmuje bardzo szerokie spektrum zastosowań. Jest wykorzystywana przez firmy z wielu branż, dysponujące wszystkimi rodzajami pojazdów. Pozwala również wydajnie zarządzać w terenie pracownikami, którzy nie używają samochodów, a są wyposażeni w lokalizatory personalne. Aplikacja Finder Mobile umożliwia zdalną obsługę platformy za pomocą urządzeń mobilnych – smartfonów i tabletów. Dzięki temu, z dostępu do aktualnych danych można korzystać praktycznie z każdego miejsca, w dowolnym czasie. Potrzeby analityczne kierownictwa wyższego szczebla zaspokaja autorski moduł Analizy Statystycznej, będący narzędziem wspomagającym zarządzanie strategiczne, dzięki któremu można uzyskać kompleksowy, przejrzysty obraz funkcjonowania mobilnych zasobów w firmie. Pozwala on porównywać dane dotyczące poszczególnych kierowców, zespołów pojazdów lub całej floty. Wskazuje reguły w funkcjonowaniu firmy, ułatwia wyszukiwanie i eliminowanie słabych punktów organizacji, umożliwia wdrożenie bardziej efektywnych procesów.



Do dystrybucji ładunków paletowych

Zarówno mali przewoźnicy, jak i duże, dobrze z informatyzowane firmy transportowe, zrzeszone w sieci Pall-Ex otrzymują system TWINE – Transport and Warehouse Information Network Environment, co można przetłumaczyć jako Sieciowe Środowisko do Zarządzania Transportem i Magazynem.

TWINE to pierwszy działający w czasie rzeczywistym system IT dla sektora dystrybucji ładunków paletowych. Powstał w oparciu o 15-letnie doświadczenia operacyjne i finansowe europejskich przewoźników. Umożliwia on tworzenie zleceń, zarządzanie flotą, przesyłkami i kierowcami.

Kalkulować na bieżąco

Dzięki TWINE, na podstawie generowanych zapisów i raportów z tras, przewoźnicy na bieżąco mogą kalkulować opłacalność transportu, planować najbardziej optymalne trasy przejazdów i przydzielać przesyłki do odpowiednich samochodów oraz kierowców. To bardzo ważne, bo

specyfika modelu *hub & spoke* sprawia, że transport jednej przesyłki na terenie kraju realizuje zazwyczaj dwóch przewoźników – jeden partner dostarcza przesyłkę do centralnego hubu, drugi partner działający w regionie, do którego została adresowana przesyłka – odbiera ją z hubu

wość szybkiego kalkulowania opłacalności transportu. Firmy muszą wiedzieć, ile na nim zarobią i jak podzielą się wynagrodzeniem za jego realizację.



Tomasz Maj

System działa w tzw. chmurze obliczeniowej, co w praktyce oznacza, że można uzyskać do niego dostęp praktycznie bez ograniczeń na każdym urządzeniu wyposażonym w przeglądarkę www.

i dostarcza bezpośrednio do odbiorcy. Niezbędna jest w tym przypadku możli-

Takie analizy umożliwia właśnie TWINE, dzięki czemu przewoźnicy przed przyjęciem zlecenia dokładnie znają koszty transportu i realny zysk. System posiada również funkcje *pre-brief* i *de-brief*, które dają możliwość zapisywania przy każdym samochodzie czasu rozpoczęcia i zakończenia pracy, ilości przejechanych kilometrów czy zatankowanego paliwa.

Ważnym elementem systemu TWINE jest portal Solitaire, za pomocą którego klienci sieci Pall-Ex mogą składać zamówienia odbioru lub dostawy ładunków. Kolejnym narzędziem dla klienta jest funkcjonalność *track&trace*, dzięki której operator może nadzorować pracowników odpowiedzialnych za dostarczenie ładunku, a klient w każdym momencie wie, gdzie znajduje się jego przesyłka. Partnerzy Pall-Ex Polska oraz ich klienci, otrzymują również możliwość zaimple-



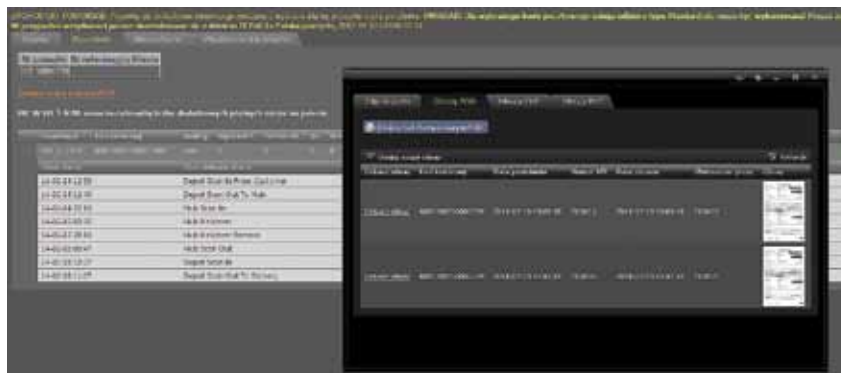
Rozwiązania nawzajem się uzupełniają tworząc jedną całość. Dzięki temu, pracując w systemie TWINE, Partnerzy Regionalni uzyskują w jednym miejscu komplet informacji, niezależnie od źródła, z którego te informacje płyną.

mentowania na swoich stronach www prostego kodu, pozwalającego na korzystanie z tego poziomu, z funkcji śledzenia przesyłek – jest to tzw. Widżet Śledzenia Przesyłek (Tracking Widget). Klienci korporacyjni, wymagający większej integracji ze swoim systemem, mogą skorzystać z systemu Solitaire Enterprise. Umożliwia on m.in. integrację systemu TWINE z już wykorzystywanym u klienta oprogramowaniem. Oczywiście wymaga to odpowiedniego wdrożenia, jednak ułatwia i przyspiesza przepływ informacji w dużych organizacjach.

Nie tylko szacowanie kosztów

TWINE można wykorzystać nie tylko do monitorowania opłacalności przewozów w ramach sieci. TWINE pozwala także na oszacowanie kosztów przewozów realizowanych poza siecią i w praktyce pozwala na pełne zarządzanie transportem – począwszy od zlecenia przesyłki, poprzez jej śledzenie w systemie, dostawę, aż po rozliczenia i raporty.

Przewoźnicy mogą także korzystać z funkcji potwierdzenia dostawy (ePOD)



System posiada również funkcje pre-brief i de-brief, które dają możliwość zapisywania przy każdym samochodzie czasu rozpoczęcia i zakończenia pracy, ilości przejechanych kilometrów czy zatankowanego paliwa.

portów operacyjnych i finansowych, co pozwala na bieżąco monitorować opłacalność przewozów.

Mniej znaczy więcej

System TWINE działa w tzw. chmurze obliczeniowej, co w praktyce oznacza, że można uzyskać do niego dostęp praktycznie bez ograniczeń na każdym urządzeniu wyposażonym w przeglądarkę www. Nie

Warto wspomnieć, że wszystkie wspomniane rozwiązania nawzajem się uzupełniają tworząc jedną całość. Dzięki temu, pracując w systemie TWINE, Partnerzy Regionalni uzyskują w jednym miejscu komplet informacji, niezależnie od źródła, z którego te informacje płyną.

Badania przeprowadzone przez Departament Transportu Drogowego Wielkiej Brytanii potwierdziły, że model sieci ładunków paletowych stworzony przez Pall-Ex zapewnia bardziej wydajną, przez co bardziej przyjazną dla środowiska dystrybucję. Raport potwierdził, że dzięki sieci, każdego dnia na drogi wyjeżdżało 837 ciężarówek mniej. Co więcej, taki system przewozów umożliwiał wypełnienie pojazdów w 90%, podczas gdy średnie wypełnienie ciężarówek w modelu tradycyjnym wyniosło 51%. Z doświadczeń naszych partnerów regionalnych wynika, że koszty dystrybucji dzięki sieci oraz systemowi TWINE mogą być nawet o 20% niższe. <

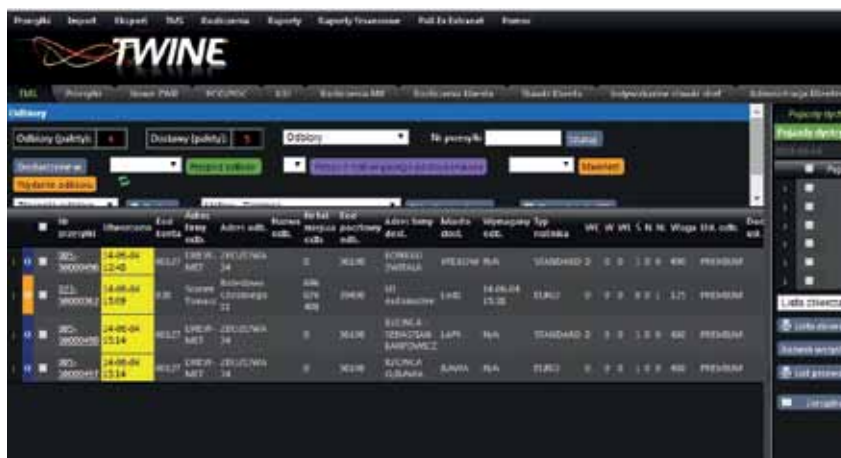
Tomasz Maj,
IT Manager,
Pall-Ex Polska

TWINE pozwala na oszacowanie kosztów przewozów realizowanych poza siecią i w praktyce pozwala na pełne zarządzanie transportem – począwszy od zlecenia przesyłki, poprzez jej śledzenie w systemie, dostawę, aż po rozliczenia i raporty.

dostępnej z poziomu telefonu komórkowego bądź palmtopa. Potwierdzenie wysyłane jest czasie rzeczywistym poprzez dedykowaną aplikację zainstalowaną na smartfonie kierowcy (TWINE Domino) wykorzystującą pakietowy przesył danych w sieciach GSM. Niedługo zostanie również wdrożone kolejne rozwiązanie na najbardziej popularne obecnie systemy „smartfonowe” – Android, czy iOS. Oczywiście jest też możliwe potwierdzanie w bardziej tradycyjny sposób – wykorzystując wiadomości tekstowe sms w odpowiednim formacie. Takie rozwiązanie jest szczególnie istotne przy współpracy z podwykonawcami, ponieważ umożliwia kontrolowanie ich pracy. Partnerzy mogą także korzystać z palmtopów, które umożliwiają wykonywanie zdjęć w celu dokumentowania uszkodzeń ładunków. Mogą one też pełnić funkcję telefonu komórkowego.

TWINE ułatwia także proces generowania faktur. System wyposażony jest również w moduł przygotowywania ra-

wymaga instalacji dodatkowych aplikacji, które są zazwyczaj przypisane do konkretnego systemu operacyjnego. Z powodzeniem można też z niego korzystać na starszym sprzęcie komputerowym.



TWINE to pierwszy działający w czasie rzeczywistym system IT dla sektora dystrybucji ładunków paletowych

Więcej możliwości w służbie oszczędności

W dobie rosnących kosztów pracy, paliwa oraz eksploatacji taboru, firmy z branży TSL szukają oszczędności. Coraz częściej wybierają monitoring GPS pojazdów, który umożliwi nie tylko lokalizowanie samochodu ale także sprawdzenie realizacji zleceń oraz kontrolę zużycia paliwa.



kował dany kierowca, może też porównać sobie dane z kart paliwowych z danymi z faktur. Ta wiedza ma swoje wymierne przełożenie – wiemy ile spalają pojazdy na danych trasach i który z kierowców jeździ ekonomicznie lub nie. Mając tego świadomość możemy kierować pojazdy innymi, alternatywnymi drogami, wprowadzić w firmie zasady bardziej efektywnej jazdy bądź pójść krok dalej i wysłać niektórych kierowców na szkolenia z ecodrivingu. Poprawi to kondycję firmy i umożliwi lepsze zarządzanie kosztami paliwowymi.

Inteligentne systemu monitoringu

To nie koniec możliwości systemu AutoControl. Jeżeli zdefiniujemy określony obszar, którego nie powinien opuszczać kierowca, aplikacja wyśle nam alarmowy SMS w momencie przekroczenia przez pojazd granicy takiej geostrefy. Gdy raz ustawi to w systemie szef floty nie będzie musiał pamiętać o przeglądach pojazdów, wymianach części eksploatacyjnych i opłaceniu ubezpieczeń. AutoControl powiadomi go o wymaganych czynnościach związanych z danym pojazdem. Ważną sprawą jest także to, iż system AutoControl jest dostosowany do zmian w prawie – m.in. do nowej ustawy o VAT, gdzie firmom nie stosującym ewidencji jazd prywatnych i służbowych grożą kary nawet do 16 mln zł!

– Klienci oczekują iż system zarządzania flotą i monitoringu, że GPS będzie prosty w obsłudze i niezawodny. W poprzednich latach możliwość zlokalizowania pojazdu była na pierwszym miejscu, dziś firmy chcą, aby system umożliwiał integrację z innym oprogramowaniem używanym w firmie,



Robert Rozesłaniec
Prezes AutoGuard S.A.

podpowiadał kiedy wysłać dany pojazd do serwisu czy obliczał kiedy kierowca musi przerwać jazdę aby nie narazić firmę na mandat – mówi Robert Rozesłaniec, prezes zarządu AutoGuard S.A. i dodaje, że – dzięki systemom telematycznym wspierającym zarządzanie pojazdami koszty funkcjonowania przedsiębiorstwa mogą zmniejszyć się nawet o 40%! Klienci liczą, iż w dobie rosnących cen paliwa i kosztów pracy dzięki systemowi GPS poprawią wyniki finansowe i zwiększą efektywność prowadzenia działalności. Bez systemu, który zbiera i analizuje dane dotyczące pojazdów firma z branży transportowej bądź usługowej traci na konkurencyjności – podsumowuje Prezes AutoGuard S.A. ◀

KK

W wielu firmach wciąż pokutuje przeświadczenie, że tylko wielcy gracze na rynku korzystają z systemów zarządzania pojazdami. Niewielu szefów przedsiębiorstw zdaje sobie sprawę, że to właśnie w małych i średnich firmach częściej dochodzi do nadużyć pracowników – używania pojazdów niezgodnie z ich przeznaczeniem, użytkowania do celów prywatnych czy kradzieży paliwa. Monitoring GPS wprowadzony w dużej firmie generuje duże oszczędności, ale wprowadzony do małej lub średniej może przynieść stosunkowo więcej korzyści.

Paliwo pod kontrolą

Koszty związane z paliwem mogą stanowić lwią część wydatków na flotę, dlatego systemy monitoringu z reguły mają zaimplementowane specjalizowane rozwiązania. W autorskim programie AutoGuard o nazwie AutoControl znajdziemy bardzo zaawansowany moduł zarządzania – Gospodarkę Paliwową. Dzięki zastosowaniu dodatkowych narzędzi, takich jak sondy paliwowe, elektroniczne korki oraz elektroniczna identyfikacja kierowców pozbywamy się w praktyce problemów kradzieży paliwa i zyskujemy pełną wiedzę na temat zużycia paliwa w naszej firmie. Flotowiec orientuje się, gdzie tan-

W poprzednich latach możliwość zlokalizowania pojazdu była na pierwszym miejscu, dziś firmy chcą, aby system umożliwiał integrację z innym oprogramowaniem używanym w firmie, podpowiadał kiedy wysłać pojazd do serwisu i obliczał kiedy kierowca musi przerwać jazdę.

Zakup technologii to nie wszystko

Instalacja popularnych w branży TSL rozwiązań informatycznych do zarządzania flotą to nie wszystko. Dopiero umiejętność pełnego wykorzystania ich rozbudowanych możliwości, wykształcenie pozytywnych nawyków i doświadczenie w pracy z nowymi narzędziami przynosi spodziewane efekty.

Ponieważ zarządzanie wieloma zmiennymi wymaga zastosowania zaawansowanych systemów telematycznych, firmy transportowe coraz częściej decydują się na pełną automatyzację pracy: planowanie, przesyłanie zleceń i tras na komputery pokładowe, alarmowanie online o odchyleniach od zaplanowanych czasów przejazdu czy zjazdu z wyznaczonego korytarza. Każdy przestój

czy błędna trasa to nieplanowane koszty. W nowoczesnej firmie człowiek ma za zadanie podejmować decyzje – wszystkie inne czynności administracyjne powinny być sugerowane i nadzorowane przez systemy informatyczne. Czy jednak samo wdrożenie systemu przyniesie spodziewane efekty? Zdecydowanie nie.

– Wdrożenie telematyki nie zmienia firmy jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki. Instalacja sprzętu w pojazdach, czy szkolenie z obsługi aplikacji, to zaledwie początek drogi. Podobnie jak zakup kolejnej ciężarówki nie czyni różnicy, jeśli nie potrafimy jej dobrze wykorzystać. Warunkiem zwrotu z inwestycji jest poprawne korzystanie z posiadanych narzędzi. Należy pamiętać, że dostawca telematyki ma praktyczne doświadczenie i wie, jak powinien wyglądać proces wdrożenia, szkoleń i zmiany przyzwyczajęń pracowników. Warto korzystać

z tej wiedzy. Dostawca jako partner jest w stanie podpowiedzieć co i jak najlepiej wykorzystać, jak to robią inni, co można jeszcze usprawnić. Często pojawia się także pytanie: „Czy moi pracownicy dadzą radę?”. Tak, bo telematyka to nie jest czarna magia. Po pewnym czasie inny sposób pracy wchodzi w krew, staje się tak naturalny, że nie wyobrażamy sobie powrotu do starych przyzwyczajęń. Wymaga to jednak cierpliwości i współpracy z dostawcą telematyki. Na konkurencyjnym rynku transportowym efektywne zarządzanie posiadanymi zasobami to podstawa utrzymania zyskowności i zadowolenia klientów. A to w dużej mierze decyduje o sukcesie firmy – mówi Krzysztof Głogowski, Sales Executive Poland w firmie Transics. ◀



Krzysztof Głogowski

KK



Nowe czasopismo profesjonalistów
branży narzędziowej

Śledź z nami nowości
ze świata narzędzi!

W każdym numerze prezentujemy
najciekawsze propozycje z rynku narzędziowego.

Codziennie dostarczamy świeżą porcję newsów
branżowych na stronie www.tool-expert.pl.



Czytaj Tool Expert bezpłatnie na www.tool-expert.pl!



Logistyczna Brama Pomorza

Ostatnio w mediach wróciła kwestia planowanej w najbliższych latach budowy przez PCC Intermodal S.A. multimodalnego terminala lądowego w Zajączkowie Tczewskim. Pojawiły się głosy kwestionujące konieczność szybkiego powstania tej inwestycji. O ustosunkowanie się do tych opinii poprosiliśmy Monikę Konsor-Faferek, dyrektora Działu Marketingu i Rozwoju w PCC Intermodal.



Monika Konsor-Faferek

Budowa multimodalnego węzła na zapleczu portów Gdynia i Gdańsk – suchego portu w Zajączkowie Tczewskim jest oczywiście niezbędna i sygnalizujemy to już od wielu lat. Dziś sytuacja jest coraz bardziej pilna. Porty/terminale morskie inwestują w rozbudowę od strony morza, poprawiając swoje możliwości operacyjne i chcą być bardziej

ma co czekać. Intermodal Container Yard (ICY), to kwestia, która w niedługim czasie dla nas wszystkich będzie pilna.

Modernizacja na infrastrukturze liniowej to ważny czynnik postępującego rozwoju, ale sama infrastruktura liniowa to za mało by być rzeczywiście konkurencyjnym w globalnej gospodarce. Dzisiejszy transport to już nie tylko przewóz towa-

rze liniowej plany modernizacyjne i jest dziś jedynym sposobem na to, by nasz kraj via porty rzeczywiście wykorzystał szansę jaką dają przyrastające wolumeny wymiany handlowej.

Wiceprezes Portu Gdynia Walery Tankiewicz uważa, że wspólny węzeł intermodalny w Zajączkowie oznaczałby podwyższenie kosztu obsługi każdego kontenera...

Dzisiejszy transport to już nie tylko przewóz towarów i ludzi – to przede wszystkim logistyka tego przewozu, która uwzględni kompleksowo wiele aspektów.

konkurencyjnymi dla coraz to większej grupy klientów. Tendencje ogólnogospodarcze, kierunki rozwoju wymiany handlowej, atrakcyjność Polski na mapie Europy w połączeniu z optymalizacją jaką dla ruchu ładunków zjednostkowanych wprowadzają rozwiązania intermodalne, to otoczenie o którym dziś mówimy – nie

rów/ludzi, to przede wszystkim logistyka tego przewozu, która uwzględni kompleksowo wiele aspektów. By mówić w najbliższych latach o efektywnym intermodalu z/do i przez Polskę musimy inwestować w infrastrukturę punktową. Suchy port na Pomorzu to rozwiązanie, które spina wszystkie podejmowane na infrastrukturu-

Intermodal Container Yard to inwestycja potrzebna nam wszystkim: portom, terminalom morskim, operatorom intermodalnym, przewoźnikom, klientom etc. Wnosi ona wartość dodaną dla wielu uczestników rynku i dziś pytanie o koszty jest, według mnie, szukaniem dziury w całym. Jeśli będziemy działać jak jedna drużyna, poukładamy logistykę obsługi ładunków z/do portów polskich w głąb kraju z uwzględnieniem ICY, to będziemy widzieli jak dzięki temu rozwiąza-

niu zaplecwowemu klienci, terminale, przewoźnicy, operatorzy mogą obniżyć koszty obsługi ładunków, które dziś są obsługiwane nieefektywnie.

Dodatkowo, w obecnej sytuacji, gdy stoimy przed pytaniem, jak wywieźć przyrastającą masę z portów by nie zahamować ich wzrostu, w długiej perspektywie pytanie jest raczej o to, czy być lub nie być ważnym graczem na rynku międzynarodowym. Dzięki idei budowy ICY – możemy powiedzieć „być” i dalej mieć szansę – szukać odpowiedzi na pytania jak optymalizować łańcuch dostaw.

Czy uzasadnione są obawy, że inni operatorzy intermodalni nie będą chcieli korzystać z multimodalnego terminala, którego właścicielem miałyby być PCC Intermodal?

Suchy port w Zajączkowie to nie jest inwestycją dla PCC Intermodal S.A, to u podstaw swoich założeń bardziej będzie dobro publiczne, niż prywatny projekt komercyjny. Jesteśmy od początku otwarci na rozmowy z wszystkimi partnerami zainteresowanymi partycypowaniem w tej inicjatywie, tworzeniem idei/koncepcji budowy obiektu, bez którego za kilka lat nie moglibyśmy się rozwijać. Tym samym do rozmów o tej inwestycji zapraszaliśmy i zapraszamy nadal wszystkich: władze centralne, regionalne, porty, terminale morskie, zarządcę infrastruktury, przewoźników, operatorów intermodalnych, z którymi wspólnie tworzymy rzeczywistość intermodalną.

Początkowo wartość tej inwestycji szacowano (w pierwszym etapie budowy) na 80 mln zł. Obecnie koszty te mogą wzrosnąć. Skąd miałyby pochodzić środki niezbędne do sfinansowania budowy ICY?

Jeśli chodzi o finansowanie inwestycji to rzeczywiście jest wiele sposobów, od środków własnych poczynając, poprzez inwestorów zewnętrznych (szczególnie zagranicznych, którzy bardzo interesują się tym projektem), po środki z funduszy unijnych, czy to w partnerstwie z zarządcą, czy dedykowanych pod rozwiązania intermodalne. Obecnie widzimy, że z tą inicjatywą/ideą doskonale wpasowujemy się w projektowane unijne i globalne założenia promocji transportu, zrównoważonego rozwoju i troski o optymalizację kosztów zewnętrznych, rozwój sieci

TEN-T i transportu intermodalnego w korytarzu Północ-Południe.

Nie ma innej alternatywy dla Pomorza. ICY jest rozwiązaniem, które uwzględni zarówno aspekt ekonomiczny, organizacyjny, infrastrukturalny, jak i społeczny – jest

ICY jest rozwiązaniem, które uwzględni zarówno aspekt ekonomiczny, organizacyjny, infrastrukturalny, jak i społeczny – jest szansą na jeszcze większy wzrost gospodarczy, której po prostu nie można przegapić.

szansą na jeszcze większy wzrost gospodarczy, której po prostu nie można przegapić. Dostrzegają to np. Skandynawowie, którzy przyznali na ten projekt środki w konkursie NDPTL (Partnerstwo Wymiaru Północnego Transportu i Logistyki), na realizację procesu przygotowania inwestycji i dokumentację projektową. Był to jedyny polski projekt, nie zlokalizowany na terenie Skandynawii, jaki otrzymał takie wyróżnienie.

Na jakim etapie znajdują się przygotowania do realizacji suchego portu w Zajączkowie Tczewskim?

Suchy port w Zajączkowie to nie jest inwestycja dla PCC Intermodal S.A, to u podstaw swoich założeń bardziej będzie dobro publiczne, niż prywatny projekt komercyjny.

Jesteśmy obecnie intensywnie zaangażowani w prace przygotowawcze, konstruowanie dokumentacji przetargowej, procedur i domykanie kwestii uzgodnień dla tej inwestycji. Prowadzimy również wiele rozmów, uzgodnień i konsultacji projektu z zainteresowanymi stronami. Prace budowlane dla pierwszego etapu przedsięwzięcia są zaplanowane na przełomie 2015/2016 r.

Terminal będzie na równych zasadach dostępny dla wszystkich uczestników rynku. 24 godz. na dobę będzie służył obsłudze i bardziej efektywnej dystrybucji ładunków w głąb lądu. Będzie naszą wspólną Bramą Pomorza, dzięki której rozwiążemy problem dostępności komunikacyjnej portów Gdańska i Gdyni – naszych okien na świat.

Dziękuję za rozmowę.

Franciszek Nietz



Suchy port na Pomorzu to rozwiązanie, które spina wszystkie podejmowane na infrastrukturze liniowej plany modernizacyjne i jest dziś jedynym sposobem na to, by nasz kraj via porty rzeczywiście wykorzystał szansę, jaką dają przyrastające wolumeny wymiany handlowej.

Kontrowersje wokół multimodalnego terminala w Zajączkowie Tczewskim

Z roku na rok rośnie w Europie ilość towarów przewiezionych koleją w kontenerach. Trend ten potwierdzają statystyki przewozów intermodalnych w Polsce. W 2012 r. przekroczyliśmy poziom 1 mln TEU, w 2013 r. wskaźnik ten wyniósł 1 123 261 TEU. Według prognoz Urzędu Transportu Kolejowego udział intermodalu w przewozach kolejowych będzie także rósł w kolejnych latach.

Zdecydowana większość tego potoku kontenerów docierać będzie do Polski drogą morską, głównie przez porty Gdynia i Gdańsk. Biorąc pod uwagę podejmowane dotąd działania inwestycyjne oraz plany rozwojowe i prognozy przyrostu wolumenów kontenerowych pięciu terminali kontenerowych, usytuowanych wokół tych portów, Dariusz Stefański, prezes PCC Intermodal S.A., doszedł do następujących wniosków. 15% przyrost ładunków rok do roku oznacza 4 mln TEU do obsługi w portach w 2020 r. Jeśli tendencja przenoszenia ładunków z dróg na tory się utrzyma i poziom wolumenów obsługiwanych w portach przez intermodal wzrośnie do 60%, te 4 mln TEU będą oznaczały 1 kontener na minutę wjeżdżający i wyjeżdżający przez bramę każdego z portów (codziennie przez 250 dni roboczych w roku) i 24 pociągi na dobę w Gdańsku i Gdyni do wyładunku/załadunku.

Argumenty za budową ICY

W tej sytuacji jak najbardziej logiczna i sensowna wydawała się, przedstawiona w 2012 r. przez PCC Intermodal, pro-



pozycja budowy na zapleczu tych portów, w oddalonym o 40 km Zajączkowie Tczewskim multimodalnego centrum logistyczno-dystrybucyjnego. Przyjmowałoby ono kontenery z lądowych terminali logistycznych, które następnie (formując zwarte składy) wysyłano by wahadłowo do portów i odwrotnie. – *Odbierając ładunki z terminali morskich kierowano by je do destynacji w regionach. Koncepcja ta – podkreślał Dariusz Stefański – długofalowo zabezpieczałaby konkurencyjność*

polskich portów i budowanie ich znaczenia dla międzynarodowej wymiany handlowej. – Ten aspekt znaczenia Intermodal Container Yard podkreśla również, w zamieszczonym obok wywiadzie, Monika Konsorz-Fąferek, dyrektor Marketinigu i Rozwoju w PCC Intermodal.

Idea budowy ICY została pozytywnie oceniona na odbywającej się jesienią 2012 r. konferencji poświęconej suchym portom w Polsce jako elementom ekologicznych korytarzy transportowych w Europie Bałtyckiej. – *Z punktu widzenia poprawy przepustowości pomorskiego układu komutacyjnego, ICY w Zajączkowie Tczewskim będzie inwestycją we właściwym czasie i miejscu* – mówił Jerzy Uziębło z Krajowej Izby Gospodarki Morskiej. Tadeusz Bocheński z Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego zwracał uwagę, że Tczew od dawna pełni funkcję zaplecza transportowo-logistycznego dla Trójmiasta i stanowi potencjalny multimodalny węzeł transportowy. Rozwój w tym mieście elementów Multimodalnej Platformy Logistycznej dla portów Zatoki Gdańskiej, których brakuje w Północnej Polsce, jest zatem uzasadniony. Koncepcja budowy ICY spotkała się też z zainteresowaniem i życzliwym przyjęciem pomorskich samorządowców.



Jeśli tendencja przenoszenia ładunków z dróg na tory utrzyma się i poziom wolumenów obsługiwanych w portach przez intermodal wzrośnie do 60%, te 4 mln TEU będą oznaczały 1 kontener na minutę wjeżdżający i wyjeżdżający przez bramę każdego z portów

Wątpliwości wiceprezesa

Okazało się jednak, że zamysł ten nie wszystkim się podoba. Nie tak dawno Walery Tankiewicz, wiceprezes Portu Gdynia, w rozmowie z portalem „rynek infrastruktury”, nie przekreślając samej idei budowy suchego portu na zapleczu trójmiejskich portów, wyraził daleko idący sceptycyzm do budowy takiego węzła w najbliższych latach. Jego zdaniem taki wspólny węzeł oznaczałby konieczność dodatkowych załadunków i podwyższał koszty obsługi kontenerów. – *Przy niewielkich marżach i dużej konkurencji charakteryzujących branżę transportową, może się to okazać nie do zaakceptowania dla klienta. Pociągi wyjeżdżające bezpośrednio z terminali portowych i transport samochodowy byłby w tej konkurencji w najlepszej pozycji.*

Argument drugi, to obawa, że inni operatorzy intermodalni, konkurujący z PCC Intermodal – *niekoniecznie zechcą korzystać z jego terminalu.* Wiceprezesa Tankiewicza niepokoi również fakt, że terminal w Zajączkowie wyeliminowałby możliwość wykorzystania linii kolejowej nr 201 dla przewozów kontenerowych do Gdyni. – *Linia ta – postuluje Walery Tankiewicz – powinna zostać włączona do korytarza Bałtyk-Adriatyk, zmodernizowana i przejąć większość przewozów do portu Gdynia. Zdaniem niektórych ekspertów jest to postulat może słuszny, ale w najbliższych latach raczej niemożliwy do realizacji.*

Licząca 21,8 km linia 201, zbudowana została jeszcze przed II wojną światową. Przeznaczona była głównie do obsługi dalekobieżnego ruchu towarowego. Obecnie jednak jej znacznie zmalało i obsługuje ona głównie ruch lokalny. W ostatnich latach, w związku z remontami prowadzonymi na infrastrukturze kolejowej przez

PKP PLK, pełniła rolę trasy objazdowej. Rozpoczyna się w miejscowości Nowa Wieś Wielka, gdzie rozgałęziają się północne odnogi Magistrali Węglowej. Przez Bydgoszcz, Maksymilianowo biegnie do Kościerzyny a stamtąd do stacji towarowej Gdynia Port.

Kolejowe remonty w portach

I to właśnie tylko ten ostatni blisko 70 kilometrowy odcinek objęty jest modernizacją. Pierwszy etap prac remontowych, realizowanych przez firmę Salce Costruzioni Edii E Ferrovie miało zakończyć się w styczniu 2014 r., a nastąpiło to dopiero w czerwcu. Umowa na drugi etap zaplanowana była na koniec maja. Drugi etap przewiduje m. in. rewitalizację i modernizację dwu wiaduktów kolejowych, mostu i trzech przepustów. Jednym z efektów modernizacji będzie podniesienie prędkości na 51-kilometrowym jednotorowym odcinku Kościerzyna –



Walery Tankiewicz postuluje, że linia ta powinna zostać włączona do korytarza Bałtyk-Adriatyk, zmodernizowana i przejąć większość przewozów do portu Gdynia. Zdaniem niektórych ekspertów jest to postulat może słuszny, ale w najbliższych latach raczej niemożliwy do realizacji

Zdaniem Walerego Tankiewicza, wiceprezesa Portu Gdynia, wspólny węzeł oznaczałby konieczność dodatkowych załadunków i podwyższał koszty obsługi kontenerów.

Gdańsko Osowa do 100-120 km/godz. oraz na blisko 16 kilometrowym dwutorowym odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia do 90-100 km/godz..

Niewydolna, niedostosowana do potrzeb przewozów intermodalnych mogłaby okazać się nie tylko linia 201. Daleko idącej modernizacji wymagają portowe stacje i dojazdowe trasy kolejowe w Gdyni i Gdańsku. Tymczasem zarządca infrastruktury dopiero 12 maja 2014 r. podpisał

umowę na opracowanie studium wykonalności mające wskazać optymalny zakres modernizacji stacji kolejowej. Dwa kolejne etapy, projektowania i realizacji prac budowlanych zostaną wykonane w kolejnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej, obejmującej lata 2014-2020. Natomiast dopiero do września 2015 r. powstanie ma opracowanie studium wykonalności poprawy dostępu kolejowego do portu w Gdańsku.

Janusz Kasprovicz, rzecznik zarządu Morskiego Portu Gdańsk, opowiadając się (w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”) za utworzeniem terminala w Zajączkowie, który korzystnie wpłynie na ten segment przewozów towarowych, zwraca uwagę na inny jeszcze aspekt debaty wokół budowy ICY. – *Obsługa przewozu kontenerów rzadko umożliwia skompletowanie całego składu na całej trasie już w porcie. Taką możliwość mogą dać intermodalne centra logistyczne. Im trafniej wybrana zostanie ich lokalizacja, tym sprawniejsza będzie organizacja ekonomicznych przewozów i tańszy fracht. A to przecież podstawowy element konkurencyjności. Węzeł w Zajączkowie Tczewskim ma taki walor.* ◀

Franciszek Nietz



Tczew pełni funkcję zaplecza transportowo-logistycznego dla Trójmiasta i stanowi potencjalny multimodalny węzeł transportowy. Rozwój w tym mieście elementów Multimodalnej Platformy Logistycznej dla portów Zatoki Gdańskiej, których brakuje w Północnej Polsce, jest zatem uzasadniony.



Prosta kombinacja

Pół miliona pasażerów i ponad 100 tys. jednostek frachtowych przewiozły w 2013 r. na linii Gdynia – Karlskrona promy Stena Line. W tym roku wynik ten może być jeszcze lepszy.

Od kwietnia w Karlskronie działa terminal intermodalny. Wprost z promu kontenery, nadwozia wymienne czy nawet całe naczepy dostosowane do przewozu koleją mogą być umieszczane na wagonach i drogą kolejową transportowane bezpośrednio do magazynu lub miejsca przeładunkowego skąd do celu są dostarczane transportem drogowym.

To już piąty terminal intermodalny w sieci operatora logistycznego Logent, który wspólnie ze Stena Line, Portem Karlskrona Baltic, przewoźnikiem kolejowym Green Cargo oraz władzami miasta Karlskrona pracował nad tym projektem. „Posiadamy sieć terminali multimodalnych w Szwecji. To w Karlskronie powstało w kooperacji ze Stena Line. Kolejnym naszym krokiem będzie Norwegia. W Szwecji jest mało ludzi, musimy więc dzielić inwestycje pomiędzy różne podmioty. My, poprzez

nasze działania i wsparcie logistyczne, jakie dajemy firmom, zapewniamy napływ towarów do multimodalnego transportu. Postęp niesie ze sobą coraz bardziej zindywidualizowane produkty. Klienci chcą rozwiązań elastycznych i ekonomicznych, a multimodalny transport im to daje. Potrzebne są więc terminale, które skumulują różne środki transportu, zapewniając w ten sposób rozwiązania dopasowane do indywidualnych potrzeby klientów” – zauważa Mikael Arvidsson, dyrektor zarządzający w Logent. Firma Logent w łańcuchu dostaw stanowi łącznik między przewozami morskimi, kolejowymi i drogowymi, zapewniając klientom właścicielom infrastruktury i dbając o interesy nadawców ładunków.

Rozwój w miarę potrzeb

Do realizacji inwestycji przystąpiono jesienią 2013 r. Tempo było więc dość

spore. Pod koniec marca tego roku Karlskrona Baltic stało się portem w pełni intermodalnym. Dzięki tej inwestycji wzrosło jego znaczenie jako hubu dla towarów przesyłanych pomiędzy Skandynawią a resztą Europy, co oznacza nowe perspektywy rozwoju operacji logistycznych. Karlskrona Baltic Port należy do Stena Line, która jest większościowym udziałowcem, oraz do gminy Karlskrona.

– *Zakończenie realizacji inwestycji w Karlskronie sprawia, że wzrasta znaczenie Portu Karlskrona Baltic, który jako hub dla towarów wysyłanych z Europy Wschodniej i Południowo-Wschodniej umożliwi korzystanie z efektywnego kosztowo systemu, dającego możliwości rozwoju w miarę potrzeb* – zauważa Christer Kjellberg, menedżer projektu oraz członek zarządu ds. frachtu w Stena Line.

Stena Line oferuje 23 połączenia, które są obsługiwane 41 promami. Przewozi rocznie ponad 2 mln jednostek frachtowych, 3 mln samochodów osobowych i ponad 14 mln pasażerów. Większe zapotrzebowanie na przewozy w minionym roku zmusiło firmę do zwiększenia liczby promów na linii Gdynia – Karlskrona do 3. Być może w związku z pojawieniem się nowych możliwości ta liczba znowu wzrośnie.

– *Ten projekt jest niezwykle interesujący z racji dużego zapotrzebowania na rozwiązania intermodalne. Jak do tej pory jest to nasz pierwszy terminal intermodalny w Szwecji. Podobne rozwiązania oferujemy już między Kilonią a Veroną oraz między Poznaniem a Rotterdamem. Nasza sieć połączeń promowych to obecnie 23 trasy, co powoduje, że doświadczenie zdobyte podczas tego projektu będzie mogło zaowocować zastosowaniem na innych rynkach podobnych rozwiązań z wykorzystaniem połączeń kolejowych* – zapewnia Björn Petrusson, dyrektor ds. frachtu w Stena



Szynami są przewożone ładunki w kontenerach, nadwoziach wymiennych, a nawet w specjalnych naczepach dostosowanych do takiego transportu.



Przewozy kolejną z Karlskrony do szwedzkich terminali będzie realizował tamtejszy przewoźnik kolejowy – firma Green Cargo



Mapa połączeń

Line. I dodaje: – Nie wszystkie przewozy muszą być realizowane transportem drogowym. Część z nich może przejąć kolei. Razem z Green Cargo stworzyliśmy unikalną, zrównoważoną ofertę. Pomoże ona naszym klientom wybrać wydajne rozwiązania. Jest nieskomplikowana i korzystna finansowo. Jakość, informacja, efektywność, innowacyjność i mniejsze zanieczyszczenie środowiska – to zalety transportu intrmodalnego. Będziemy rozwijać się w tym kierunku, bo rynek tego oczekuje.

Szansa dla Gdyni

W ramach tego projektu port w Karlskronie zyskał kolejowe połączenie z 40 terminalami w Szwecji i Norwegii. Będą je obsługiwały pociągi Green Cargo. Punktami docelowymi stworzonej sieci połączeń będzie kilkanaście skandynawskich terminali intermodalnych, a od południa – port w Gdyni. Dzięki tej współpracy Karlskrona, czyli również Gdynia, uzyskają bezpośrednie połączenie z siecią terminali intermodalnych w tak kluczowych miastach Skandynawii jak: Sztokholm, Oslo, Göteborg oraz Haparanda, Luleå, Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, Sundsvall, Gävle, Borlänge, Hallsberg, a nawet w Kirunie, które znajduje się na północy Szwecji.

Tą drogą mogą być przewożone całe pociągi złożone z naczep, kontenerów i nadwozi wymiennych, jak i pojedyncze wagony w tzw. ruchu rozproszonym.

Dzięki temu rozwiązaniu oraz bogatej sieci połączeń intermodalnych z Gdyni, połączenie Gdynia – Karlskrona, nabiera większego znaczenia dla całego kontynentu. – Dla nas to duża sprawa. Już dziś Karlskrona rozwija się dzięki turystom z Polski. To połączenie pozwoli nam na kontakty handlowe nie tylko z Europą Wschodnią i Południową. Turcja, a nawet Chiny nie są już tak daleko jak dotychczas – podkreśla Berit Andor, gubernator regionu Karlskrony. Zaznacza również, że projekt jest niezwykle istotny dla regionu, ponieważ stwarza szansę, że Karlskrona wraz z portem staną się jednym z najważniejszych szwedzkich ośrodków przeladunku towarów przewożonych w kombinacji kolej-prom. Aby zrealizować projekt, trzeba było zmodernizować połączenie kolejowe. Zrobiono to w ramach europejskiego projektu Baltic Link, który obejmuje terminale intermodalne Karlskrona oraz Alvesta.

Uruchomienie w Karlskronie nowego terminalu intermodalnego to również szansa dla Gdyni, która zyska łatwiejszy dostęp do kluczowych miast w Skandynawii, przez co powinna odnotować wzrost przeladunków w porcie. Teraz może stać się łącznikiem między północą a południem Europy.

– Na rynku dynamicznie rośnie zapotrzebowanie na rozwiązania inter-

modalne. Staramy się więc oferować je naszym klientom. Przykładem może być pociąg intermodalny Kilonia – Werrona, skomunikowany z promem Kilonia – Göteborg. Takie połączenie oferujemy 2 razy w tygodniu (niebawem 3) we współpracy z Kombiverkehr oraz Cemmat. Innym przykładem jest nasza współpraca z ERS Railways BV, który przewozi kontenery i naczepy w relacji Poznań – Rotterdam, skąd Stena Line promem na trasie Rotterdam – Harwich dostarcza je do Anglii – podkreśla Henryk Kałużny, menedżer frachtu na Polskę i Ukrainę w Stena Line.

Transport kombinowany to rozwiązanie, które eliminuje wiele problemów jakie wiążą się z przemieszczaniem ładunku po drogach publicznych. Kierowca na przykład nie musi towarzyszyć ładunkowi na promie, w tym czasie może realizować inne zlecenia. W ten sposób ogranicza się również ruch na drodze i emisję szkodliwych substancji do atmosfery. Można również przewieźć jednorazowo większą partię ładunku. Trudno jednak pominąć fakt, że kolej ma swoje ograniczenia. Przegrywa chociażby pod względem czasu realizacji zlecenia. Średnia prędkość pociągów w Europie to 50 km/h, w Polsce 23 km/h. Dodatkowo z wagonów kolejowych towar trafia do magazynu, by potem „już na kołach” był dostarczony do miejsca docelowego. Czyli trzeba wziąć jeszcze pod uwagę czas związany z przeladunkami. ◀

Katarzyna Dziewicka
Fot. K. Dziewicka

Wyniki Stena Line w 2013 r.

	Dane	Dynamika wzrostu przewozów w 2013 r.		Udziały rynkowe Stena Line w 2013
		Stena Line	Cały rynek	
Pasażerowie	509 335	+8,5%	0,0%	46,2% (+3,6%)
Samochody osobowe	92 903	+7,7%	-0,8%	28,3% (+2,2%)
Jednostki frachtowe	102 849	+18,4%	+6,8%	24,1% (+2,4%)

DKV 2.0 – sam wybierasz, sam decydujesz

Rok 2014 to okres transformacji DKV w kierunku przekazania w ręce przewoźników dostępu do zaawansowanych danych online. O co chodzi? DKV od 10-leci agreguje w swoim centrum obliczeniowym potężne ilości informacji z całego świata, dotyczące zachowań kierowców i przewoźników – analizując ich transakcje, preferencje dotyczące usług, czy politykę rozliczania wydatków transportowych.



Michał Bałakier

Na tej podstawie negocjuje z partnerami rozliczeniowymi (np. stacjami paliw, operatorami opłat drogowych) warunki współpracy, które najlepiej odpowiadają aktualnym wymaganiom przewoźników. Dzięki temu doradca DKV jest w stanie indywidualnie dopasować ofertę i pakiet usług do potrzeb pojedynczej firmy, oferując atrakcyjne ceny paliwa na w ramach wstępnie wyselekcjonowanych stacji lub specjalne zniżki na opłaty drogowe – tam, gdzie klient generuje najwyższe obroty.

Klienci DKV mogą otrzymać do ręki narzędzia online, które w łatwy i intuicyjny sposób pozwala im samodzielnie dobierać rozwiązania, porównywać koszty i przy pomocy kilku kliknięć zamawiać interesujące ich usługi. To samo dotyczy monitorowania bieżących płatności kierowców w całej Europie, czy też sporządzania zestawień i raportów – które następnie mogą być integrowane z dowolnym systemem zarządzania flotą.

Paliwo i opłat drogowe – świadomy wybór

Planując przewozy na przykład na odcinku Warszawa-Lyon, możemy skorzystać z narzędzia internetowego Stationfinder DKV, które wskaże nam aktualne, najtańsze punkty tankowania na trasie. Program wyliczy także łączną wysokość opłat drogowych – i dzięki temu pozwoli porównać kilka alternatywnych opcji dojazdów do celu. Do szacowania wysoko-

ści myta służy specjalny kalkulator DKV, który oblicza i sumuje koszty w poszczególnych krajach tranzytowych. Robi to z dużą dokładnością, bo bierze pod uwagę wszystkie parametry wpływające na wysokość opłat w danym kraju, jak liczba osi, masa pojazdu, wysokość, itp.

a już po kilku godzinach możemy udać się do autoryzowanego serwisu w celu zamontowania i uruchomienia urządzenia. Warunkiem szybkiej obsługi jest rejestracja online bezpośrednio z portalu Toll Collect. Chcąc rozliczać płatności myta poprzez DKV – czyli bezgotówkowo i bez prowizji – wystarczy

Doradca DKV jest w stanie indywidualnie dopasować ofertę i pakiet usług do potrzeb pojedynczej firmy, oferując atrakcyjne ceny paliwa w ramach wstępnie wyselekcjonowanych stacji lub specjalne zniżki na opłaty drogowe.

Najważniejsze jednak, że wszystkie czynności może z łatwością wykonywać sam przewoźnik. Dotyczy to zarówno planowania i monitoringu kosztów, jak i rejestracji wszelkiego typu usług. Ponieważ najbardziej uciążliwym tematem przy otwieraniu nowych kierunków transportu są dziś opłaty drogowe, to tu skupiona jest uwaga programistów DKV.

Już dziś planując podróż w dowolnym kierunku wystarczy wejść na portal DKV, wypełnić i przesłać dokumenty wymagane w danym systemie – aby uruchomić usługę. Z pomocą przychodzi też sami operatorzy opłat drogowych, którzy maksymalnie upraszczają procedury. Na przykład jeśli chcemy zamówić box w systemie Toll Collect, wypełniamy na stronie niemieckiego operatora odnośny formularz,

podpisać dyspozycję dostępną online. I załatwione! Aby proces mógł być tak prosty, konieczna jest jednak potężna machina informatyczna w tle, która „proste” życzenie klienta automatycznie zamienia w czyn.

Tu możesz tankować, a tu nie

Nową jakością usług online jest umożliwienie klientowi samodzielnego ustawiania kierowcom dostępu do poszczególnych produktów DKV. To niby proste, jednak pamiętajmy, że mówimy o sieci ponad 54 tys. stacji na świecie i wszystkich systemach opłat drogowych w Unii Europejskiej. Ten obszar innowacji DKV stanowi największe wyzwanie i jest dziś najsilniej rozwijany. Już teraz klienci mogą poprzez serwis DKV eReporting wybierać, na których stacjach mogą

tankować ich kierowcy lub do jakiej wartości zakupy mogą dokonywać. Podobnie możemy ustawić, które odcinki płatnych dróg w Europie są preferowane, a których kierowcy powinni unikać. System DKV alarmuje przewoźnika za każdym razem, kiedy dokonana zostanie transakcja niezgodna z przyjętymi założeniami. Dzięki temu eReporting pozwala znacząco ograniczyć koszty przejazdów i, co istotne, świadomie i na bieżąco kontrolować wydatki floty.

Podobny monitoring online jest możliwy w przypadku ubiegania się o zwrot podatku VAT płaconego za granicą – klient w każdym momencie może sprawdzić status swojego zwrotu i zapoznać się z odnośną dokumentacją. Przypomnijmy, że DKV oferuje usługę zwrotu VAT w formie fakturowania netto, a więc przewoźnik od razu płaci kwotę pozbawioną podatku, co generuje realne oszczędności w wysokości 13-15%.

Obsługa rachunku 2.0

Wymieniliśmy tylko kilka obszarów usług DKV, które idą w kierunku oddania w ręce przewoźnika świadomego zarządzania kosztami. Równoległe do usług www rozwijają się serwisy mobilne, dzięki któ-



Planując podróż w dowolnym kierunku wystarczy wejść na portal DKV, wypełnić i przesłać dokumenty wymagane w danym systemie – aby uruchomić usługę. Z pomocą przychodzą też sami operatorzy opłat drogowych, którzy maksymalnie upraszczają procedury.

rym już wkrótce większość operacji będzie można wykonać przy użyciu aplikacji na telefony komórkowe.

Obecnie DKV inwestuje w edukację przewoźników – rozpoczyna szeroki cykl szkoleń online, w ramach których klienci będą indywidualnie przeprowadzani przez nowości online. Tak, aby przy zamawianiu prostych usług i kontroli płatności przejść w pełni na obsługę 2.0,

a kontakt indywidualny pozostawić dla sprofilowanej pomocy doradczej. Dzięki temu osobisty kontakt i pełna dyspozycyjność doradców będzie zagwarantowana zawsze wtedy, kiedy klient wymaga zaawansowanej porady, np. dostosowania polityki kosztowej do zmieniających się warunków rynkowych. ◀

Michał Bałakier
Prezes DKV Euro Service Polska

Bezprawny podatek od paliw

– czy Hiszpania zwróci firmom transportowym miliardy euro?

Polskie firmy transportowe mają prawo ubiegać się o zwrot bezprawnie pobieranego przez Hiszpanię podatku od paliw w latach 2002-2012. Odszkodowania dla przewoźników liczone są w miliardach euro.

W latach od 2002 do 2004 roku trzynaście hiszpańskich regionów autonomicznych uchwaliło podatek od sprzedaży detalicznej olejów mineralnych. Podatek zwany także „grosikiem na zdrowie” lub „eurocentem zdrowotnym”, ściągany był od kierowców przy sprzedaży paliw płynnych. Dzięki temu finansowano system zdrowia i ochronę środowiska hiszpańskich regionów autonomicznych. Jednak z dniem 25 lutego 2014 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, prawomocnym wyrokiem uznał, że pobieranie podatku było niezgodne z prawem unijnym.

Zgodnie z zapewnieniami hiszpańskiego Urzędu Skarbowego, będzie można się domagać zwrotu sum zapłaconych w okresie pomiędzy 1 stycznia

2010 a 31 grudnia 2012 roku. Hiszpańska instytucja broni się, że płatności dokonane przed 1 stycznia 2010 roku, uległy przedawnieniu, co jest ściśle związane z hiszpańskim prawem podatkowym. Natomiast istnieje druga interpretacja, która naszym zdaniem jest całkiem realna. Zgodnie z nią można będzie domagać się zwrotu całości dokonanych płatności, czyli od wprowadzenia podatku w życie aż do jego wycofania, co łącznie może dotyczyć nawet 11 lat.

Podatek, który obowiązywał do 31 grudnia 2012 roku, wahał się w granicach pomiędzy 1,2 a 4,8 eurocentów na 1 litr paliwa. Ekspertcy szacują, że na przestrzeni ponad dziesięciu lat obowiązywania, dochody z podatku wyniosły ok. 13 milionów euro. Wyrok Trybunału

Sprawiedliwości UE może stać się bardzo kosztownym wyzwaniem zarówno dla hiszpańskich władz centralnych jak i władz regionalnych, liczoną nawet w miliardach euro. Orzeczenie Europejskiego Trybunału stwarza możliwość, także dla wielu Polaków, szczególnie polskich firm transportowych, do ubiegania się o zwrot zapłaconego podatku. ◀



Łukasz Chwałczuk

Łukasz Chwałczuk
wspólnik w Kancelarii Prawnej Iuridica,
prezes zarządu Ogólnopolskiego
Stowarzyszenia Przewoźników
Transportu Nienormatywnego.



zapraszają na:



10. MASTER TRUCK

Polska Nowa Wieś k/Opola 18-20 lipca 2014

Złot najpiękniejszych pojazdów Europy:

- Ciężarówki tuningowane
- Ciężarówki amerykańskie
- Pomoce Drogowe
- Pojazdy Straży Pożarnej
- Militaria
- Bolidy wyścigowe
- Ciężarówki rajdowe
- Motocykle
- Pojazdy amerykańskie
- Oldtimery

Pokazy:

- Stunt i Trial motocyklowy
- Modele zdalnie sterowane
- Drift ciężarowy
- Pokazy lotnicze
- Loty balonem

- Wybory faworyta dzieci
- Miasteczko ruchu drogowego
- Symulatory jazdy ciężarówką
- Extreme Zone
- Piątkowa Gala Country
- Saturday Night Disco
- Zespoły:

Atrakcje:

- Konkursy z nagrodami
- Jazdy na precyzję
- Targi branżowe
- Aukcja kultowych pojazdów
- Wybory pojazdu publiczności

BABSZTYL

Honky Tonk Brothers * 7A Blues
Alabama Band * Fayerwerk

Więcej info: www.mastertruck.pl
& Program „Na Osi” w Motowizji
Zgłoszenia: mastertruck@mastertruck.pl

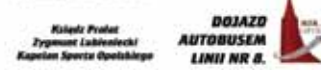
ORGANIZATORZY:



PATRONI HONOROWI:



PATRON DUCHOWY:



SPONSORZY:



PATRONI MEDIALNI:



PARTNERZY:



WYSTAWCY:





System Trans.eu będzie audytował OCP

System Trans.eu wprowadza nowatorską usługę OCP Audit, w ramach której będzie audytował polisy przewoźników. Podmioty spełniające określone kryteria zostaną wyróżnione znakiem Audited Insurance, a załadowca będzie mógł zweryfikować zakres i aktualność ich ubezpieczenia OCP w zaledwie kilka sekund.



Sebastian Kania

Sytuacja, w której podczas szkody okazuje się, że ubezpieczenie przewoźnika nie jest w stanie zrekomensować kosztów nie jest rzadkością. Załadowcy pod presją czasu weryfikują polisy OCP pobieżnie, zakładając, że ryzyko z tym związane jest niewielkie, po czym muszą mierzyć się ze znacznymi stratami. Założeniem programu OCP Audit jest rozwiązanie tego problemu poprzez maksymalne uproszczenie weryfikacji OCP dzięki dobrowolnym audytom wykonywanym bezpośrednio przez System Trans.eu.

– Weryfikacji będą poddawane najważniejsze kwestie tj.: zakres ubezpieczenia, jego aktualność czy suma gwarancyjna – mówi Sebastian Kania, Dyrektor ds. Operacyjnych i Bezpieczeństwa w Systemie Trans.eu. – Firmy, które pozytywnie zakończą proces zostaną wyróżnione statusem OCP Audit, a na ich profilu w Systemie Trans.eu pojawi się znak Audited Insurance stanowiący o wiarygodności polisy.

Polisa danej firmy będzie widoczna w jej profilu w Systemie Trans.eu, a w dodatku przetłumaczona na 16 języków, co znacząco ułatwi współpracę z zagranicznymi kontrahentami

Wdrożony program jeszcze bardziej zwiększy bezpieczeństwo transakcji zawieranych w Systemie Trans.eu, dając przy tym szereg korzyści każdej ze stron. Przewoźnicy zyskają przede wszystkim możliwość wzmocnienia swojej wiarygodności, dzięki czemu będą mogli wyróżnić się spośród szeregu innych firm. Polisa danej firmy będzie widoczna w jej profilu, a w dodatku przetłumaczona na 16 języków, co znacząco ułatwi współpracę z zagranicznymi kontrahentami.

Załadowcy z kolei, mając do dyspozycji najważniejsze dokumenty on-line, nie będą musieli tracić czasu na inne metody weryfikacji lub na oczekiwanie na skan do-

kumentów przy każdym nowym zleceniu. Świadomość, że OCP jest opłacone, posiada stałą sumę gwarancyjną dla każdego zdarzenia i szeroki zakres obejmujący chociażby rabunek czy odpowiedzialność za podwykonawców, pozwoli im szybko i skutecznie nawiązać współpracę z nowym kontrahentem.



Czytaj więcej:
<http://www.trans.eu/pl/ocp-audit>
lub zeskanuj kod.

Poznaj nasze magazyny specjalne i zostań ekspertem w swojej branży



nr 1 – maj
AUTOSTRADA-POLSKA,
INTERMASZ
nr 2 – październik
INFRASTRUKTURA,
POLEKO/KOMTECHNIKA



nr 1 – marzec
TTM/MOTOR-SHOW
nr 2 – wrzesień
Targi INTER CARS



nr 1 – grudzień/styczeń
POLAGRA-PREMIERY
nr 2 – marzec
AGROTECH/LAS-EXPO
nr 3 – czerwiec
OPOLAGRA, EKO-LAS
nr 4 – wrzesień
AGRO SHOW



nr 1 – maj
ZJAZD KFDZOM,
AUTOSTRADA-POLSKA,
INTERMASZ
nr 2 – październik
POLEKO/KOMTECHNIKA,
INFRASTRUKTURA

Nasze wydania specjalne są bezpłatnie dystrybuowane podczas najważniejszych imprez branżowych oraz rozsyłane pocztą do profesjonalistów sektorów rolniczego, komunalnego, budowlanego i serwisowego.

Jeśli chcesz dołączyć do grona stałych czytelników, wypełnij formularz kontaktowy na stronie www.kmg-media.pl/expert, gdzie znajdują się archiwalne numery wszystkich tytułów dostępne w wersji elektronicznej.

www.kmg-media.pl/expert

NIE CZEKAJ – ZAREJESTRUJ SIĘ JUŻ DZIŚ!



Dostawcza rodzina w komplecie – Ford Transit Courier uzupełnił gamę

Rodzina dostawczych modeli Forda, występująca pod wspólnym mianem Transit, uzupełniła się o ostatnie, najmniejsze ogniwo - model Transit Courier. Tym samym dostępna jest już cała, czteroskładnikowa gama dostawczych modeli Forda.

Ponad dwa lata temu koncern Forda zapowiedział całkowitą przebudowę swojej linii samochodów dostawczych. W miejsce popularnego Transita i dużo mniej popularnego w Europie modelu Connect zaplanowano pełen przekrój samochodów. Od tej pory miały one występować pod wspólnym mianem Transit, uzupełnianym w nazewnictwie o drugi człon charakteryzujący dany segment. Większość modeli ma też swoich bliźniaków z rodziny Turneo, czyli bardziej cywilnych, osobowych wersji.

Pierwszym z nowej gamy był Transit Custom, czyli całkowicie nowy model segmentu średnich aut dostawczych, o ładowności około 1 tony, w której Ford był do tej pory praktycznie nieobecny. Model ten, również w osobowej wersji Turneo

Custom, spotkał się z bardzo przychylnym odbiorem rynku. Również minivan Transit Connect, zaprezentowany w ubiegłym roku, został uznany za bardzo ciekawą i dojrzałą konstrukcję, dużo lepiej wpisującą się w oczekiwania odbiorców, niż poprzednia generacja tego modelu. Potem przyszła pora na premierę najnowszej wersji „dużego” Transita (występującego po prostu jako Transit), po raz pierwszy oferowanego dokładnie w takiej samej wersji na rynki europejskie i amerykańskie.

Ostatnim, również całkiem nowym ogniwem użytkowej rodziny Forda został Transit Courier, czyli najmniejszy dostawczak tego koncernu. Wcześniej tym mianem określane były różne użytkowe adaptacje małych samochodów osobowych, jednak dopiero teraz mamy do czynienia

z konstrukcją od podstaw zaprojektowaną jako mały van, dedykowany użytkownikom operującym głównie w miastach, np. kurierom, dostawcom czy serwisantom.

Miejski pomocnik

Ford Transit Courier przerasta nieco swoich bezpośrednich konkurentów z segmentu małych, miejskich vanów użytkowych. W przypadku furgonu pojemności ładowni 2,3 m³ jest o ok. 10% większa niż w innych pojazdach tej klasy. Za pełną standardową przegrodą jest wystarczająco dużo miejsca na europaletę i 660 kg ładunku. W opcji ze składaną przegrodą siatkową i siedzeniem pasażera istnieje możliwość zwiększenia długości przewożonych przedmiotów z 1,62 m do nawet 2,59 m. Dzięki temu we wnętrzu pojazdu można w łatwy i bezpieczny sposób transportować takie przedmioty jak drabiny, rury czy deski.

Wersje Kombi zapewniają miejsce dla pięciorga pasażerów i są wyposażone w składane tylne siedzenia (w proporcjach 40/60), które zwiększają wszechstronność modelu. Po ich złożeniu powstaje przestrzeń ładunkowa o powierzchni 1,69 m².

Optymalny dostęp do przedziału transportowego zapewniają oferowane w standardzie podwójne, asymetryczne drzwi z tyłu, otwierające się pod kątem do 158 stopni. Dostępne są również pojedyncze lub podwójne przesuwane drzwi boczne.

We wnętrzu ładowni znalazły się zaczepy do mocowania ładunku umieszczone na bocznej ścianie nad podłogą. Są



Nowy Ford Transit Courier oferowany jest w dwuosobowej wersji furgon oraz jako pięciosobowe kombi. Dla użytkowników oczekujących większego komfortu dostępna jest osobowa wersja Turneo Courier z bogatszym wyposażeniem i bardziej eleganckim wykończeniem.

zgodne ze standardami DIN i ISO i pomagają zachować wolną przestrzeń i umożliwiają bezpieczny transport praktycznie każdego rodzaju ładunku. Gumowa wykładzina pomaga utrzymać czystość w kabinie, a specjalna wytrzymała wykładzina przedziału ładunkowego chroni podłogę oraz zabezpiecza vaną przed uszkodzeniami mogącymi powstać podczas codziennej eksploatacji.

W kabinie pasażerskiej znalazło się wiele schowków, a wśród nich pojemny schowek w konsoli centralnej, który pomieści dokumenty w formacie A4 lub niewielkie laptopy; umieszczona wysoko półka o pełnej szerokości; oraz szuflada pod fotelem pasażera siedzącego z przodu. Kierowca może też skorzystać z funkcji MyFord Dock pozwalającej na zamocowanie i naładowanie przenośnych urządzeń, jak telefony komórkowe czy systemy nawigacji satelitarnej. Oprócz tego w wyposażeniu znalazła się kamera cofania.

Nowocześnie pod maską

Nowy Ford Transit Courier został wyposażony w szereg zaawansowanych technologii, które mają za zadanie ułatwić pracę kierowcy i zapewnić bezpieczeństwo podczas podróży w każdych warunkach. Wśród wyposażenia znalazł się m.in. układ kontroli trakcji (TCS) i elektroniczny system stabilizacji toru jazdy (ESC), system kontroli ryzyka wywrócenia pojazdu (ROM) monitorujący zachowanie pojazdu i wyczuwający utratę stabilności, układ ułatwiający ruszanie z miejsca na wzniesieniach (HSA) czy wskaźnik ciśnienia w oponach.

W podwoziu nowego modelu zastosowano elektryczny układ kierowniczy oraz innowacyjne tylne sprężyny o różnej



Wnętrze i deska rozdzielcza nawiązują do innych konstrukcji Forda. Couriera można oczywiście wyposażyć w szereg nowoczesnych rozwiązań, jak tempomat, wielofunkcyjny zestaw audio z Bluetooth, USB i sterowaniem głosowym czy kamerę cofania.

charakterystyce pracy, co pozwoliło uzyskać wiodącą w klasie dynamikę jazdy bez względu na obciążenie pojazdu. Sprężyny zapewniają płynne i komfortowe właściwości jezdne nawet bez obciążenia, przy zachowaniu zwinnego prowadzenia i dużej zwrotności na zatłoczonych ulicach miasta.

Pierwszy niewielki van z rodziny Forda Transit napędzany jest jednostkami wysokoprężnymi Duratorq TDCi o pojemności 1,5 i 1,6 litra i mocy odpowiednio 75 KM i 95 KM. Jednostki, współpracujące z pięciobiegową skrzynią manualną dostarczają 185 i 230 Nm momentu obrotowego. Dostępny jest również 1 litrowy silnik benzynowy EcoBoost o mocy 100 KM i maksymalnym momencie obrotowym 170 Nm, współpracujący ze skrzynią sześciobiegową.

Przez pryzmat ekonomii

Przeglądy serwisowe wszystkich wersji odbywają się co rok lub po przejechaniu

30 tys. kilometrów, a konstrukcja pojazdu została opracowana tak, aby usprawnić wykonywanie czynności serwisowych. W celu obniżenia kosztów napraw powypadkowych oraz kosztów ubezpieczenia, inżynierowie Forda zastosowali np. wieloczęściowy tylny zderzak, wytrzymałe elementy chroniące boczne części nadwozia oraz wysoko umieszczone światła z przodu i z tyłu.

Ceny nowego Forda Transit Courier w wersji van zaczynają się od 43 200 PLN netto dla wersji benzynowej i 46 700 PLN netto. Wersję kombi z podstawowym wyposażeniem są odpowiednio droższe o około 4500 PLN netto. ◀

Mirosław Ganiec



Transit Courier, przy całkowitej długości 4157 mm zapewnia objętość przestrzeni ładunkowej: 2,3 m³. Długość ładowni to 1,62 m, ale po złożeniu dzielonej przegrody (opcja) może wzrosnąć do 2,59 m po stronie pasażera. Maksymalna ładowność pojazdu to około 660 kg, co daje dopuszczalną masę całkowitą na poziomie 1795 kg



Wersje Kombi zapewniają miejsce dla pięciorga pasażerów i są wyposażone w składane (60/40) tylne siedzenia. Po ich złożeniu powstaje przestrzeń ładunkowa o powierzchni 1,69 m².

Wytyczne dla transportu – czerwiec 2014



Wytyczna 11/2014

Przełomowy wyrok w sprawie viaTOLL

W dniu 6 lutego 2014 r. Wojewódzki Sad Administracyjny wydał niezwykle istotny dla użytkowników systemu via-Toll wyrok, sygn. akt VI SA/Wa 1621/13 dotyczący m.in. daty uiszczenia opłaty a momentu zlecenia przelewu. Wojewódzki Sad Administracyjny stwierdził, iż „opłata elektroniczna jest opłatą o charakterze publicznoprawnym a w takim przypadku termin dokonania zapłaty uważa się dzień przyjęcia polecenia przelewu. Zdaniem Sądu, dane co do wysokości pobranych należnych opłat, wysokości stanu konta winny być precyzyjne i jednoznaczne, skoro mają decydujący wpływ na ewentualną odpowiedzialność z tytułu ich uiszczenia.”

WSA podkreślił również, iż polecenie przelewu nie jest realizowane w czasie rzeczywistym co w konsekwencji oznacza, że środki na koncie systemu viaToll pojawią się dopiero po ich zaksięgowaniu. Jednakże ze względu na publicznoprawny charakter opłaty to moment przyjęcia polecenia zapłaty jest terminem jej uiszczenia.

**Czytaj wcześniejsze
„Wytyczne dla transportu”
www.TSL-biznes.pl/Arena561**

Treść dostępna
dla zarejestrowanych czytelników.
Rejestracja bezpłatna
na www.tsl-biznes.pl

Wytyczna 12/2014

Zakazy ruchu

W związku ze zbliżającymi się wakacjami przypominamy o obowiązujących w tym czasie zakazach ruchu. Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (tj. Dz.U. 2013 r. poz. 839) określa okresowe ograniczenia oraz zakaz ruchu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton.

Zakaz ruchu obowiązuje w okresie od ostatniego piątku czerwca do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć w szkołach w godzinach:

- od godziny 18:00 do godziny 22:00 w piątek,
- od godziny 08:00 do godziny 14:00 w sobotę,
- od godziny 08:00 do godziny 22:00 w niedzielę.

Dodatkowo zakaz ruchu obowiązuje 15 sierpnia w Święto Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny w godzinach 08:00 do 22:00.

Ograniczenia ruchu pojazdów nie mają zastosowania do pojazdów używanych do przewozu poniżej wymienionych przewozów, jak też wracających „na pusto” w drodze po ładunek lub w drodze powrotnej po rozładunku:

- przy budowie dróg i mostów oraz przy ich utrzymaniu,
- do przewozu żywych zwierząt,
- dla potrzeb skupu mleka, zbóż lub zwierząt,
- dla potrzeb bezpośredniego zaopatrzenia statków morskich w paliwo, materiały olejowe, olej smarowy, części zamienne oraz wodę pitną,

- do przewozu sprzętu transmisyjnego stacji radiowych i telewizyjnych,
 - do przewozu sprzętu dla obsługi imprez masowych, w związku z organizacją tych imprez,
 - do przewozu prasy stanowiącej znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej,
 - do przewozu lekarstw i środków medycznych,
 - do przewozu przesyłek w ramach działalności pocztowej stanowiących znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej,
 - w związku z niezbędnym utrzymaniem ciągłości cyklu produkcyjnego lub świadczenia usług przedsiębiorstwa pracującego w ruchu ciągłym,
 - do przewozu towarów niebezpiecznych w ilościach, dla których wymagane jest oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej,
 - do przewozu artykułów szybko psujących się i środków spożywczych, określonych w załączniku do rozporządzenia, stanowiących znaczną część ładunku lub znaczną część dostępnej przestrzeni ładunkowej,
 - do przewozu betonu oraz pomp do jego tłoczenia,
 - do przewozu odpadów komunalnych lub nieczystości ciekłych,
 - do przewozu towarów wyładowanych z wagonów na stacji kolejowej, w promieniu 50 km od tej stacji,
 - w transporcie kombinowanym,
 - dla potrzeb bezpłatnych medycznych badań profilaktycznych.
- Zakazy ruchu nie dotyczą również pojazdów powracających z zagranicy w celu zakończenia przewozu drogowego lub do odbiorcy przewożonego ładunku, mających siedzibę na terytorium Polski.

Wytyczne dla transportu – czerwiec 2014



Wytyczna 13/2014

Jak postępować z uszkodzoną kartą lub wykresówką?

Z uwagi na wielokrotne pytania przewoźników, warto wyjaśnić jak powinien zachować się kierowca w razie awarii tachografu i nieprawidłowego rejestrowania aktywności. A mianowicie, należy wówczas obrysować na rewersie wykresówki bądź wydruku rzeczywisty czas trwania wszystkich aktywności kierowcy. W przeciwnym razie Inspekcja Transportu Drogowego może nałożyć podczas kontroli karę za okazanie podczas kontroli w przedsiębiorstwie wykresówki, która nie zawiera wszystkich danych o okresach aktywności kierowcy – 300 zł za każdą wykresówkę, lub za udostępnienie podczas kontroli w przedsiębiorstwie niepełnych danych o okresach aktywności kierowcy - za każdy dzień 300 zł.

Zdarza się też, że Inspekcja za ww. uchybienie nakładała karę 5 000 zł za nierejestrowanie za pomocą urządzenia rejestrującego lub cyfrowego urządzenia rejestrującego na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, aktywności kierowcy i przebytej drogi.

Ponadto warto przypomnieć, że w przypadku uszkodzenia wykresówki lub karty kierowcy zawierającej zapis kierowcy powinien dołączyć uszkodzoną wykresówkę lub kartę do zastępującej ją wykresówki.

Gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, kierowca powinien, w terminie 7 dni kalendarzowych, zwrócić się o jej duplikat do właściwych władz w Państwie Członkowskim, w którym posiada miejsce normalnego zamieszkania.

Gdy karta cyfrowa ulegnie uszkodzeniu, jest niesprawna lub nie jest w posiadaniu kierowcy, powinien on:

- 1) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:
 - dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem
 - okresy pracy innej, gotowości oraz przerw i odpoczynków,
- 2) na końcu trasy kierowca drukuje informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem.

Kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy w maksymalnym okresie 15 dni kalendarzowych lub w okresie dłuższym, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem, że może udowodnić niemożność przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

W razie uszkodzenia lub wadliwego działania urządzenia pracodawca zobowiązany jest do jego naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat, jak tylko okoliczności na to pozwolą. Jeżeli sprowadzenie pojazdu do siedziby przedsiębiorstwa nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy powinno dokonać się w drodze. Służby kontrolne mogą wydać

zakaz używania pojazdu w przypadku, gdy uszkodzenie lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z określonymi powyżej warunkami.

W razie, gdyby kierowca pomylił się przy wpisywaniu stanu licznika może skorygować błąd na rewersie wykresówki. Błędym jest korygowanie ww. pomyłek na kolejnych tarczach, gdyż nieuzasadnione użycie dwóch wykresówek w dobie zagrożone jest karą 200 zł za każdy dzień nie więcej niż 2000 zł.

Innym, często pojawiającym się problemem jest użycie niezatwierdzonego modelu wykresówki lub nieprzeznaczonego dla danego typu tachografu, które jest zagrożone karą za każdą wykresówkę 100 zł nie więcej niż 2000 zł. Wiadomo, że jeśli zostanie kupione opakowanie wykresówek, to są one używane aż do wyczerpania zapasu, a co za tym idzie Inspekcja może nałożyć maksymalny wymiar kary. Dlatego należy bardzo dokładnie sprawdzać model tachografu i dobierać wyłącznie wykresówki do niego przeznaczone. ◀



To szczególnie przypadek „uszkodzonej” wykresówki, bowiem tę kierowca próbował zjeść podczas kontroli na drodze. Okazała się jednak trudna do przełknięcia. ITD nałożyła na kierowcę mandat kredytowany w wysokości 2 000 PLN.

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

Wynagrodzenie za czas dyżuru dla kierowców jadących w załodze

Wiadomo, że kierowca prowadzący pojazd wykonuje swoją pracę, natomiast czas kierowcy siedzącego obok należy traktować jak dyżur. Kwestia rozliczania czasu pracy kierowców prowadzących pojazd w załodze od dawna nastrocza szereg wątpliwości, które należałoby wyjaśnić.

W obrotcie prawnym funkcjonuje definicja dyżuru zarówno w Kodeksie pracy, jak i w Ustawie o czasie pracy kierowców (tj. DzU. 2012, poz. 1155 z zm.), przy czym ta ostatnia ma zastosowanie w analizowanej sytuacji. Dla pełnej jasności przytoczymy obie z nich.

Pojęcie dyżuru w rozumieniu art. 1515 Kodeksu pracy przewidziane jest ogólnie dla wszystkich pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę. Zgodnie z nim, dyżurem jest czas, w którym pracodawca zobowiąże pracownika do pozostawania poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do jej wykonywania w zakładzie pracy lub innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. Czas dyżuru nie jest wliczany do czasu pracy, jeśli pracownik podczas dyżuru nie wykonywał pracy i nie może naruszać praw pracownika do odpoczynku. Za czas dyżuru pracownikowi przysługuje w pierwszej kolejności czas wolny od pracy.

W razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego przysługuje wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszerogowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną:

Art. 1515 [Dyżur]

§ 1. Pracodawca może zobowiązać pracownika do pozostawania poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę (dyżur).

§ 2. Czasu dyżuru nie wlicza się do czasu pracy, jeżeli podczas dyżuru pracownik nie wykonywał pracy. Czas pełnienia dyżuru nie może naruszać prawa pracownika do odpoczynku, o którym mowa w art. 132 i 133.

§ 3. Za czas dyżuru, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, pracownikowi przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszerogowa-

nia, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania – 60% wynagrodzenia.

Specyfika dyżuru kierowcy

Jak wynika z powyższego Kodeks pracy nie przewiduje możliwości przebywania na dyżurze w czasie normalnych godzin pracy. Natomiast Ustawa o czasie pracy kierowców w art. 9, czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę. Ponadto do czasu dyżuru zalicza się przerwy w trakcie wykonywania pracy przeznaczone na odpoczynek. Warto pamiętać tutaj, że wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe nie może być traktowane jako czas dyżuru.

Za czas dyżuru (z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu) przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru. W razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszerogowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną. Dyżurem jest również czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem podczas jazdy w załodze, gdy pojazd prowadzi załoga dwóch lub więcej kierowców:

Art. 9 [Czas dyżuru]

1. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13.

3. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.



Anna Bartkiewicz
prawnik, specjalista ds. BHP

4. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 14 ust. 1 nie może być traktowane jako czas dyżuru.

5. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 1, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego - wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszerogowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania – 60% wynagrodzenia.

6. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 2 i 3, kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego w ust. 5.

Z brzmienia ww. przepisu Ustawy o czasie pracy kierowców wynika swoje rozróżnienie dyżuru w wąskim tego słowa znaczeniu, oraz innych aktywności



traktowanych jako dyspozycyjność/dyżur. W tym drugim przypadku chodzi właśnie o przerwy przeznaczone na odpoczynek, występujące w czasie wykonywania pracy i których nie wlicza się do czasu pracy.

Jak traktować czas na fotelu pasażera

Jeśli chodzi o jazdę w załodze dwóch (lub więcej kierowców) i czas nieprowadzenia pojazdu, dla kierowcy siedzącego obok oznacza on konieczność zachowania pełnej zdolności do wykonywania swoich obowiązków zawodowych, jak też z góry określone miejsce pobytu. Za czas dyżuru przypadający na nieprowadzenie pojazdu podczas jazdy w załodze kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego stawką godzinową lub miesięczną.

Wśród praktyków funkcjonują dwa rodzaje wykładni przepisu art. 9 ust. 6 Ustawy o czasie pracy kierowców. Pierwsza, zgodnie z którą kierowca jadący w załodze nie prowadził pojazdu, a znajdował się w pojeździe obok kierującego, dostaje oprócz normalnego wynagrodzenia dodatkowe w wysokości nie niższej niż połowa stawki określonej godzinowo lub miesięcznie. W takim ujęciu poszkodowanym staje się kierowca, który faktycznie był skoncentrowany na prowadzeniu pojazdu w celu jak najstaranniejszego wykonania swojego obowiązku. Któż z pracowników nie chciałby otrzymywać dodatku do wypłacanego wynagrodzenia za samo tylko przebywanie w dyspozycji podczas normalnych godzin pracy?

Nie można też pominąć innej interpretacji art. 9 ust. 6 Ustawy o czasie pracy kierowców, która mówi, iż kierowcy jadącemu w załodze za czas nieprowadzenia pojazdu nie przysługuje normalne wynagrodzenie, a jedynie wynagrodzenie w wysokości 50 % wynikającego z jego osobistego zaszerogowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną.

Tym bardziej w kontekście powyższych dwóch różniących się od siebie stanowisk na uwzględnienie zasługuje pogląd wyrażony w wyroku Sądu Najwyższego - Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych z dnia 18 stycznia 2012 r., sygn. akt II PK 116/11, w którym słusznie podniesiono, że jeżeli dyżur

przypadał na czas objęty rozkładem czasu pracy, brak jest podstaw do jego wynagrodzenia na podstawie art. 9 ust. 3 Ustawy o czasie pracy kierowców. Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, iż niezasadne jest, by w okresie niewykonywania pracy przypadającym w trakcie trwania godzin pracy kierowcy przysługiwała poza wynagrodzeniem wynikającym z umowy o pracę dodatkowe wynagrodzenie w wysokości wskazanej w art. 9 ust. 6, czyli nie niższej niż w wysokości połowy wynagrodzenia. W przeciwnym razie kierowca nie wykonując pracy, uzyskiwałby większe wynagrodzenie od pracownika, który w tym czasie wykonuje pracę:

„W sytuacji, gdy powodowie odbywali dyżur w rozumieniu art. 9 ust. 3 CzasKierU poza rozkładem ich czasu pracy to rekompensatą za to winno być wynagrodzenie w wysokości określonej w art. 9 ust. 6 CzasKierU. Jeżeli natomiast dyżur przypadał na czas objęty ich rozkładem czasu pracy to brak jest podstaw do jego wynagrodzenia na powyższej podstawie. Art. 9 CzasKierU nie reguluje bowiem przypadku, gdyż czas takiego dyżuru przypada na normalne godziny pracy danego kierowcy. Jeżeli kierowca w czasie przeznaczonym na wykonywanie pracy tej nie wykonuje z przyczyn od siebie niezależnych to zachowuje prawo do wynagrodzenia na zasadach ogólnych. Nie ma natomiast żadnego uzasadnienia dla przyjęcia tezy, że w okresie niewykonywania pracy (w sytuacji wymienionej w art. 9 ust. 3 CzasKierU), ale przypadającej na czas pracy (według obowiązującego go rozkładu) pracownikowi temu przysługuje poza normalnym wynagrodzeniem dodatkowo wynagrodzenie określone w art. 9 ust. 6 CzasKierU. Odmienna wykładnia wskazanych wyżej przepisów musiałaby prowadzić do nieakceptowanego wniosku, że kierowca nie wykonując pracy uzyskiwałby wyższe wynagrodzenie od pracownika, który

w tym samym czasie pracę wykonuje.”

Ponadto zdaniem Sądu Najwyższego, przepisy o czasie pracy kierowców za czas specyficznego dyżuru nie przewidują łącznego wynagrodzenia za normalny czas pracy oraz za czas dyżuru. Należy zgodzić się z tym stanowiskiem, gdyż niewątpliwie Ustawa o czasie pracy nigdzie nie wskazuje, iż wynagrodzenie dla kierowcy nieprowadzącego pojazd należy wypłacać jako dodatek.

Reasumując, trudno zgodzić się z twierdzeniem, że kierowcy jadącemu zgodnie z rozkładem czasu pracy w załodze i nieprowadzącemu pojazdowi nie przysługuje normalne wynagrodzenie, a jedynie połowa stawki godzinowej. Podobnie jak zupełnie niedopuszczalna jest interpretacja, zgodnie z którą kierowca powinien otrzymać 50 % dodatku za samo przebywanie w pojeździe na miejscu obok kierującego. Stąd najbardziej zasadny wydaje się pogląd zaprezentowany przez Sąd Najwyższy, iż w okresie niewykonywania pracy, ale przypadającym na czas pracy nie przysługuje wynagrodzenie dodatkowe, o którym stanowi art. 9 ust. 6 tej Ustawy o czasie pracy kierowców. Gdyby natomiast kierowca jadąc w załodze odbywał dyżur poza rozkładem czasu pracy, to należałoby mu wypłacić wynagrodzenie w wysokości połowy stawki określonej godzinowo lub miesięcznie. W przypadku, gdy dyżur wystąpi w czasie objętym rozkładem czasu pracy najwzyczajniej brak jest podstaw do wynagradzania na powyższej podstawie. Prezentowane stanowisko wskazuje jasne i logiczne rozwiązanie od dawna nurtującego wszystkich problemu rekompensowania dyżurów kierowców jadących w załodze bez narażania ich na szkodę, jak też bez naruszania istniejących przepisów w zakresie wynagradzania. ◀

Anna Bartkiewicz
prawnik, specjalista ds. BHP
Biuro Prawne Arena 561



Trudno zgodzić się z twierdzeniem, że kierowcy jadącemu zgodnie z rozkładem czasu pracy w załodze i nieprowadzącemu pojazdowi nie przysługuje normalne wynagrodzenie, a jedynie połowa stawki godzinowej. Podobnie jak zupełnie niedopuszczalna jest interpretacja, zgodnie z którą kierowca powinien otrzymać 50 % dodatku za samo przebywanie w pojeździe na miejscu obok kierującego.



Przewoźnik umowny pilnie poszukiwany, czyli o roli spedytora w transporcie

Funkcjonujący dziś model spedycji nie przypomina tego z lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Choć większość dzisiejszych spedytorów osadza swoją działalność w obszarze spedycji, to zakres ponoszonej przez nich odpowiedzialności plasuje ich w obszarze zarezerwowanym dla przewoźników. Dzieje się to za sprawą powszechnego zawierania przez nich umów przewozu, czego konsekwencji większość nie potrafi ani przewidzieć, ani ocenić, ani też udźwignąć. Dlatego do obecnych spedytorów drogowych przylgnęło określenie „przewoźnik umowny”. Sprawdźmy jak to wygląda w innych gałęziach transportu.

Pomimo tego, że zarówno w nomenklaturze transportowej jak też w doktrynie występuje określenie „przewoźnik umowny”, nie wszystkie akty prawne obowiązujące w transporcie dzielą przewoźników na umownych i faktycznych. Zobaczmy jak to wygląda w obszarze różnych gałęzi transportu.

Transport morski

Podstawowymi regulatorami prawnymi w tym obszarze transportu jest ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz.U. 2001 Nr 138 poz. 1545, z późn. zm.) oraz Konwencja międzynarodowa o ujednostajnieniu niektórych zasad dotyczących konosamentów z dnia 25 sierpnia 1924 r. (tzw. Reguły Haskie z 1924 r.), zmieniona protokołami z 1968 r. i 1979 r. i znana pod nazwą Reguły Hasko-Visbijskie.

Reguły Hasko-Visbijskie operują określeniem przewoźnik, które oznacza „... wla-

ściela statku, lub wynajmującego, stroną w umowie o przewóz z załadownicą”. Zgodnie z zapisami zawartymi w konwencji, to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewóz towarów od załadowania na statek do ich wyładowania ze statku. Art. 6 konwencji daje przewoźnikowi możliwość zawierania w szczególnych sytuacjach dalszych umów o przewóz, pod warunkiem że będą one realizowane na podstawie już wystawionego konosamentu. Reguły hamburskie z 1978 r. rozróżniają przewoźnika (który zawarł umowę przewozu lub w imieniu którego taka umowa została zawarta) i przewoźnika rzeczywistego, któremu przewoźnik powierzył wykonanie przewozu w całości lub części. Inną rangę otrzymał także konosament, który oprócz standardowej funkcji potwierdza zawarcie umowy przewozu. Reguły hamburskie wzmocniły jednak reżim odpowiedzialności przewoźnika i nie zyskały uznania wiodących krajów morskich.

W zakresie przewozu ładunków, również kodeks morski uznaje za przewoźnika ten podmiot, który wystawił konosament (art. 139). Zgodnie z kodeksem morskim, przewoźnik który wystawił konosament jest odpowiedzialny za „... należyte wykonanie obowiązków przewoźnika na całej trasie objętej tym konosamentem, aż do wydania ładunku uprawnionemu odbiorcy”. Przewoźnik (wystawca konosamentu) ma możliwość angażowania dalszych przewoźników, jednakże w takich przypadkach ponosi on z nimi odpowiedzialność solidarną. Kodeks morski posługuje się termin „przewoźnik umowny”, jedynie w odniesieniu do przewozu pasażerów (art. 172. § 2.). Przewoźnikiem umownym jest przewoźnik, który zawarł umowę przewozu pasażera lub w którego imieniu została ona zawarta, faktycznym natomiast przewoźnik (właściciel statku, jego armator lub czarterujący), który tę umowę wykonuje w całości lub w części.

Transport lotniczy

Konwencja warszawska z dnia 12 października 1929 r. nie regulowała jednoznacznie kwestii zakresu odpowiedzialności przewoźników lotniczych. Wykształciły się więc dwie teorie. Pierwsza głosiła, że odpowiedzialność zawsze ponosi przewoźnik, który wykonuje przewóz, druga, że odpowiedzialność jest po stronie tego przewoźnika, który w swoim imieniu zawarł umowę przewozu. Sądy opowiedziały się za teorią pierwszą. Dopiero konwencja guadalupeńska z 18 września 1961 r. zmieniła uregulowania w tej kwestii, wprowadzając pojęcie przewoźnika umownego (contracting carrier) i przewoźnika faktycznego (actual carrier).

Uszczegółowione zapisy o przewoźniku umownym znalazły się w konwencji montrealskiej z 28 maja 1999 r. (art. 39-48). Na mocy zmienionych przepisów, przewoźnikiem umownym był ten przewoźnik, który zawierał umowę przewozu, natomiast przewoźnikiem faktycznym ten, który tę umowę wykonywał na podstawie upoważnienia przewoźnika umownego. Mamy zatem przewoźnika umownego, jednakże określenie to odnosi się raczej do podmiotu zajmującego się zawodowo przewozem.

Zgodnie z art. 2. ust. 16) ustawy prawo lotnicze, przewoźnikiem lotniczym jest podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji. Jednakże w kwestii odpowiedzialności za szkody w przewozie towarów, ustawa w art. 208. odwołuje do umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską, stosownie do zakresu ich stosowania.

Transport kolejowy

Zarówno konwencja międzynarodowa o przewozie towarów kolejami (CIM), jak również umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS) stanowią, że kolej, która przyjęła do przewozu towar na podstawie listu przewozowego (CIM lub SMGS), odpowiedzialna jest za wykonanie przewozu na całej drodze, aż do wydania towaru na stacji przeznaczenia. Kolej, która przyjęła do przewozu towar na podstawie listu przewozowego CIM/

podstawie określonego listu przewozowego może być uznany za przewoźnika umownego? Podobnie jak w przypadku transportu morskiego raczej będzie pełnił rolę przewoźnika drogowego sukcesywnego.

Transport drogowy

Również w obszarze transportu drogowego, obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa nie dzielą przewoźnika na umownego i faktycznego. Ustawa prawo prze-

Pomimo tego, że zarówno w nomenklaturze transportowej jak też w doktrynie występuje określenie „przewoźnik umowny”, nie wszystkie akty prawne obowiązujące w transporcie dzielą przewoźników na umownych i faktycznych.

SMGS, odpowiedzialna jest za wykonanie umowy przewozu od momentu przyjęcia towaru, aż do przystawienia datownika stacji w miejscu ponownego nadania.

Oba międzynarodowe akty prawne dopuszczają udział dalszych (kolejnych) przewoźników kolejowych, którzy przez przyjęcie towaru z listem przewozowym (CIM lub SMGS) przystępują do umowy przewozu i przejmują wynikające z niej obowiązki. Taki podział jest szczególnie widoczny przy wykonywaniu przewozu towaru na podstawie listu przewozowego CIM/SMGS, kiedy to zawsze w przewozie występuje kolejny przewoźnik kolejowy. Zatem, czy zgodnie z przepisami określonymi w konwencji CIM i umowie SMGS, przewoźnik kolejowy, który przyjął do przewozu towar na

wozowe reguluje przewóz wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników (art. 1. ust. 1.), co jednak może wskazywać na taki rozdział. Zapis art. 1. ust. 1. odnosi się bowiem do wykonywania przewozów a więc poniekąd dotyczy przewoźników faktycznych. Ustawa nie definiuje przewoźnika i nie ogranicza podmiotom nieuprawnionym do wykonywania przewozów oraz podmiotom uprawnionym a nie wykonującym przewozów prawa do zawierania umów przewozu. Takie podmioty mogą więc zawrzeć umowę przewozu, przez co wstępują w stosunek prawny tej umowy jako przewoźnik. A skoro z braku ustawowych uprawnień sami nie wykonują przewozu i nie można ich uznać za przewoźników faktycznych, w zawartych umowach przewozu wystąpią w charakterze tzw. przewoźników umownych (wykonawców zawartej umowy). Tę tezę potwierdza art. 5. ustawy, który dopuszcza powierzanie przez przewoźnika wykonania przewozu innym przewoźnikom na całej przestrzeni przewozu lub jej części, zatem jakkolwiek ustawowy rozdział nie ma żadnego uzasadnienia.

Ocena powyższego na podstawie konwencji CMR jest o tyle prosta, że już z art. 1. ust. 1. wynika, że stosuje się ją do każdej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki i miejsce jej dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach. Przewoźnikiem będzie więc każdy podmiot zawierający umowę o zarobkowy przewóz drogowy towarów, niezależnie od posiadania uprawnień i charakteru wykonywanej działalności. Podobnie jak prawo przewozowe,



Zakres uprawnień agenta i maklera morskiego, wynikający z kodeksu morskiego, przypomina zakres uprawnień spedytora drogowego wynikający z kodeksu cywilnego (wysyłanie lub odbiór przesyłki, albo dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem) i ustawy o transporcie drogowym (pośrednictwo przy przewozie rzeczy).



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.

konwencja CMR w art. 3. narzuca na przewoźnika odpowiedzialność za zatrudnionych podwykonawców, zatem bez znaczenia jest, czy występuje on w charakterze przewoźnika faktycznego, czy umownego.

Czy „przewoźnik umowy” może również pływać, latać i jeździć po torach?

Transport morski

Kodeks morski wprowadził wprawdzie instytucje agenta i maklera morskiego, lecz nadał im uprawnienia jedynie do pośredniczenia przy zawieraniu umowy przewozu ładunków, w tym do zawierania w imieniu zlecającego umów przewozu (art. 202. i 208.). Na przewóz wystawiany jest morski list przewozowy, tzw. konosament, który zazwyczaj jest wypełniany w całości lub części przez załadowcę, agenta lub spedytora. Jednakże, zgodnie z art. 129. § 1., konosament wystawia i wydaje przewoźnik na żądanie załadowcy, po przyjęciu ładunku na statek. Sam konosament nie stanowi dowodem przyjęcia na statek towarów w ilości i stanie uwidocznionym w treści konosamentu. Jego funkcja w transporcie morskim oraz fakt, iż jest wydawany przez przewoźnika, jest poniekąd potwierdzone-

sowane w transporcie morskim nie przewidywają zawierania przez agentów i maklerów umów przewozu morskiego ze zlecającymi – zwykle działają oni w ich imieniu. Reguły Hasko-Visbijskie dopuszczają wprawdzie



Zgodnie z przepisami określonymi w konwencji CIM i umowie SMGS, przewoźnik kolejowy, który przyjął do przewozu towar na podstawie określonego listu przewozowego raczej będzie pełnił rolę przewoźnika drogowego sukcesywnego, a nie umownego.

wydawanie konosamentów przez agenta, ale wyłącznie jeżeli ten działa w imieniu przewoźnika morskiego. Zakres uprawnień agenta i maklera morskiego, wynikający z kodeksu morskiego, przypomina zakres uprawnień spedytora drogowego wynikający z kodeksu cywilnego (wysyłanie lub odbiór przesyłki, albo dokonywanie innych usług związanych z jej przewozem) i ustawy o transporcie drogowym (pośrednictwo przy przewozie rzeczy).

skich. Jednakże w naszych realiach i przy obserwowanym poziomie wiedzy może się zdarzyć, że spedytor morski, aby zwiększyć swoją rangę będzie chciał wystawiać konosamenty pomimo, iż będzie działał w imieniu swojego klienta. W jakim charakterze będzie w takiej sytuacji występował spedytor, to będzie zależało od tego jaką umowę zawarł ze swoim kontrahentem – sam fakt wystawienia konosamentu nie przesądzi o zawarciu przez niego umowy przewozu morskiego. Istnieją jednak teorie, że konosament morski jest dowodem zawarcia umowy przewozu i może dojść do sytuacji, w której w razie wystąpienia szkody w czasie przewozu, kontrahent spedytora uzna go za stronę umowy przewozu i będzie domagać się od niego odszkodowania. W razie udowodnienia spedytorowi, że wystąpił on w umowie w charakterze przewoźnika (tutaj umownego), spedytor

może ponosić odpowiedzialność za taką szkodę. Taki scenariusz może być bardzo prawdopodobny szczególnie w przypadku, gdy umowa przewozu została zawarta na warunkach określonych w regułach hamburskich, gdzie umowa przewozu jest zawierana na podstawie konosamentu.

Transport lotniczy i kolejowy

W obszarze towarowego transportu lotniczego i kolejowego pośrednictwem zajmują się agenci i spedytorzy. Ich zadaniem jest organizowanie przewozu lotniczego i pośredniczenie w zawieraniu umów na rzecz zlecających, bądź zawieranie umów w ich imieniu. W Polsce istnieje wiele firm spedycyjnych operujących w tych obszarach i większość ogranicza swoją rolę do organizowania przewozów. Jest to dość zrozumiałe, albowiem podobnie jak przy przewozach morskich, trudno od takiego spedytora wymagać, aby on sam dokonał tego typu przewozu nie mając stosownych uprawnień, środków transportu i odpowiedniej infra-

Podobnie jak prawo przewozowe, w transporcie drogowym konwencja CMR w art. 3. narzuca na przewoźnika odpowiedzialność za zatrudnionych podwykonawców, zatem bez znaczenia jest, czy występuje on w charakterze przewoźnika faktycznego, czy umownego.

niem umowy przewozu zawartej wcześniej z agentem lub maklerem bądź innym podmiotem (np. z frachtującym). Praktyki sto-

Dlatego też większość spedytorów ogranicza zakres świadczonych usług jedynie do organizowania przewozów mor-

struktury. Dlatego też polski spedytor raczej nie wstępuje w stosunek umowy przewozu lotniczego lub kolejowego. A skoro tak, nie może przyjąć odpowiedzialności jak klasyczny przewoźnik lotniczy czy kolejowy i stać się przewoźnikiem umownym.

Transport drogowy

Transport drogowy jest główną gałęzią transportu w Europie i kieruje się zupełnie innymi zasadami aniżeli pozostałe. Zadaniem spedytora jest głównie organizowanie przewozu drogowego towaru. Do samego przewozu towaru spedytor angażuje podmioty zawodowo trudniące się przewozem, czyli przewoźników. Wiele zachodnich firm, a głównie spedytorów, nie chce jednak powierzać organizowania przewozów dalszym



CDS
ODSZKODOWANIA

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

przewoźnikiem – umownym, ale przewoźnikiem.

Dalsze skutki wynikają już ze stosownego prawa przewozowego i z zawartych umów ubezpieczenia. Taki „spedytor” musi zatem liczyć się z tym, że:

- może powoływać się na ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności wynikające z prawa przewozowego, jednakże takie możliwości są dość ograniczone,
- posiadana przez niego polisa OCS asekuje wyłącznie od ryzyk spedycyjnych i nie uwzględnia odpowiedzialności spedytora występującego w charakterze przewoźnika umownego,
- w przypadku szkody, w pierwszej kolejności otrzyma roszczenie o odszkodowanie, z którym będzie musiał zmierzyć się sam, gdyż zakład ubezpieczeń nie pokryje szkody z jego polisy OCS.

Zgodnie z zapisami zawartymi w konwencji, to przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewóz towarów od załadowania na statek do ich wyładowania ze statku.

spedytorom i chętniej zleca przewozy bezpośrednio przewoźnikom. Spedytor równie chętnie przybiera więc postać przewoźnika. Zlecenia przewozu napływają więc lawinowo, a marża zwiększa stan jego konta. Skutkiem przyjęcia zlecenia przewozu, a tym samym zawarcia umowy przewozu, jest jednak przyjęcie przez spedytora odpowiedzialności analogicznej jak przewoźnika. W rozumieniu prawa przewozowego taki spedytor przestaje być więc spedytorem i staje się

- ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody od przyjęcia przesyłki od nadawcy do jej wydania odbiorcy (art. 17.1. konwencji CMR i art. 65.1. ustawy Prawo Przewozowe),
- ponosi pełną odpowiedzialność za swoich podwykonawców (art. 3 konwencji CMR i art. 5 ustawy Prawo Przewozowe),
- nie może powoływać się na żadne ograniczenia i wyłączenia odpowiedzialności wynikające z kodeksu cywilnego (np. na art. 799),

Należy zadać sobie pytanie, czy tak naprawdę spedytor jest przewoźnikiem umownym, czy może jest przewoźnikiem umownym przy przewozie?

Wielu spedytorów drogowych miało już do czynienia z faktem ponoszenia odpowiedzialności innej aniżeli oczekiwana i wielu z nich przyjęło sugerowane przez ekspertów rozwiązanie. Jednak większość w dalszym ciągu pozostaje w niewiedzy i nie jest świadoma ryzyka z jakim wiąże się prowadzenie działalności spedycyjnej w obecnym modelu. Wynikać to może z kilku powodów, z których najbardziej widocznymi wydają się stereotypowe i mylne przekonanie, że skoro do tej pory nic się nie wydarzyło, to się nie wydarzy lub po co zawierać dobre ubezpieczenie, skoro zakład ubezpieczeń i tak nie wypłaci odszkodowania. Niewątpliwie na takie postrzeganie przez spedytorów tego problemu wpływa zwykły brak elementarnej wiedzy o ryzyku i zakresie ponoszonej odpowiedzialności, a ta niejednokrotnie potrafi wygenerować niemałe koszty. ◀

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



Skutkiem przyjęcia zlecenia przewozu, a tym samym zawarcia umowy przewozu, jest jednak przyjęcie przez spedytora odpowiedzialności analogicznej jak przewoźnika drogowego. W rozumieniu prawa przewozowego taki spedytor przestaje być więc spedytorem i staje się przewoźnikiem – umownym, ale przewoźnikiem.

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-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 Biznes w cenie 99 zł z VAT
Truck & Van w cenie 49 zł z VAT
oba tytuły w 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.



Międzynarodowe Targi Poznańskie
Poznań International Fair



spotkaj przyszłość
meet the future



taropak

Międzynarodowe Targi Techniki Pakowania i Logistyki

29.09 - 2.10.2014, POZNAŃ



Największe Targi branży opakowaniowej i logistycznej
w Europie Środkowo - Wschodniej

www.taropak.pl

Gwarantujemy niższą cenę o **min. 30%*** od ceny Twojej obecnej polisy OCP

* dla tego samego zakresu oferowanego ubezpieczenia



Szczegóły:

tel.: (71) 7333 788
www.transbrokers.eu

Promocja ważna do
23 czerwca 2014