

LIPIEC-SIERPIEŃ – 7-8/2014 (49)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255
Nakład: 11 000 egzemplarzy



Temat numeru:

Logistyka i transport branży przemysłowej

Gabaryty po rewolucji

Lotniczy fracht ma przyszłość



TransitNet

celne zgłoszenia tranzytowe szybciej i taniej

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



11-13 września 2014

Centrum Targowo-Kongresowe MT Polska,
ul. Marsa 56c, Warszawa, POLSKA

*Bezpieczeństwo i jakość
- w serwisie, częściach zamiennych
i relacjach handlowych*



**SPECJALISTYCZNY SPRZĘT,
NARZĘDZIA, CZĘŚCI I AKCESORIA**

Międzynarodowe wydarzenie branży motoryzacyjnej dla:

- warsztatów samochodowych,
- producentów, dystrybutorów, hurtowników części zamiennych,
- producentów, dealerów i indywidualnych sprzedawców pojazdów,
- stacji obsługi i kontroli pojazdów osobowych, ciężarowych,
- organizacji i klubów tuningowych.



**BEZPŁATNE
SEMINARIA BRANŻOWE**

**POKAZY TECHNIKI
NAPRAWCZEJ**

Wśród oferty naszych wystawców znajdziesz:

- części zamienne do samochodów i motocykli,
- gazowe i elektryczne instalacje samochodowe,
- opony i felgi,
- oleje i płyny eksploatacyjne,
- części i akcesoria do tuningu samochodów
- części i akcesoria dla samochodów ciężarowych oraz terenowych,
- narzędzia, systemy warsztatowe,
- akcesoria motoryzacyjne,
- oferty z zakresu logistyki.



Zarejestruj się i bądź na bieżąco: WWW.AUTO-EXPO.PL

KONTAKT: info@auto-expo.pl

Już 15 lat z Wami...

GEFCO

LOGISTICS FOR MANUFACTURERS



ROZWIĄZANIA LOGISTYCZNE DLA CAŁEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW:

TRANSPORT DROGOWY, MORSKI I LOTNICZY

LOGISTYKA POJAZDÓW GOTOWYCH

MULTIMODAL

MAGAZYNOWANIE I OPAKOWANIA ZWROTNE

USŁUGI CELNE I PODATKOWE

www.gefco.pl



Wakacje to czas na wyciszenie i relaks. Ale lato to również czas burzowy. Niespodziewane nawałnice i gradobicia atakują znieściana i w jednej chwili wakacyjną kanikulę zmieniają w ludzkie dramaty. Branżę transportową takie właśnie gromy i gradobicia trafiły tuż przed wakacjami. 12 czerwca Sąd Najwyższy w powiększonym składzie podjął co najmniej kontrowersyjną uchwałę. Jej konsekwencje mogą dotknąć nie tylko samych przewoźników, ale i całą branżę logistyczną, bowiem mogą oznaczać nagły wzrost kosztów transportu lub jego komplikację.

A rzecz dotyczy tematu, który mocno akcentowaliśmy podczas ostatnich Spotkań Transportowych, czyli ryczałtów za noclegi dla kierowców. Branża transportowa od dawna funkcjonuje w warunkach co najmniej niejasnej sytuacji. Kierowca ciężarówki to taki trochę dziwny fach, gdzie istota jego pracy polega właśnie na tym, by stale być w drodze, poza siedzibą firmy. I tu powstaje pierwsze pytanie, które od lat stawiają sobie wszyscy – czy pracę kierowcy należy traktować jako permanentne przebywanie w podróży służbowej (co wiąże się z określonymi rozwiązaniami, jak np. wypłatą diety), czy też należy zdefiniować ją inaczej. Pochodną tego jest zapewnienie kierowcy (pracownikowi w podróży służbowej) bezpłatnego noclegu. Czy miejsce w bogato wyposażonej kabinie, z wygodną leżanką, lodówką, ogrzewaniem i klimatyzacją oraz innymi udogodnieniami spełnia ten wymóg? Czy może jednak przewoźnik powinien kierowcy opłacić miejsce w hotelu lub wypłacić ryczałt, by ten sam zorganizował sobie nocleg? Kierowcy najchętniej chcieliby wybrać rozwiązanie „hybrydowe”, czyli wziąć od pracodawcy ryczałt na nocleg, ale jednak spać za darmo w kabinie. To w sumie tak, jakby zjeść ciastko i mieć je jednocześnie.

Polskie prawo chyba nie nadąża za zmieniającą się rzeczywistością i tak właśnie jest w przypadku zawodu kierowcy. Są przepisy, które mówią dużo o pracy kierowcy, ale nie mówią nic o jego wynagrodzeniu. Inne pozostają kompletnie nieadekwatne do specyfiki pracy kierowcy, traktując go na równi z np. pracownikiem biurowym. Jeśli dołożymy szereg wymogów unijnych, to robi się niezły misz-masz. Taki, że ta sama instytucja (Sąd Najwyższy) wydaje w ciągu paru lat praktycznie sprzeczne ze sobą uchwały. I jak tu prowadzić biznes, skoro nawet nie wiemy, jakie reguły gry nas obowiązują? Zza urzędniczych i sądowych biurków świat wygląda jakoś inaczej.

Mirosław Ganiec,
redaktor naczelny i wydawca

W numerze

> Logistyka

Bezpieczeństwo sprawą priorytetową.. 6
Metoda na wzrastającą złożoność
w logistyce12
Wyrzucić trendy.....14
GEFCO Polska świętuje
swoje 15. urodziny16
Centrum dystrybucyjne dla farmacji
– największe w Europie Centralnej....18
Logistyczne puzzle20
Telematyka wspiera kierowców.....24

> Wydarzenia

Zwiększać świadomość branży25
Partnerstwo z klientem
– możliwość czy mrzonka?26

> Transport drogowy

Proces bez końca30
TransitNet – szybsza i tańsza obsługa
celnych zgłoszeń tranzytowych.....32
Bezpieczeństwo w parze z ekonomią...34

> Systemy IT

Pełna kontrola nad procesami35
Dotrzymać terminów realizacji38

> Logistyka – technologia

Kody kreskowe GS1
wspierają globalizację.....40

> Transport intermodalny

Rozwój kolei
może zagrozić gospodarce43

> Transport morski

Terminal po polsku – i po litewsku.....44

> Transport lotniczy

Samolotowy fracht ma przyszłość.....46

> Prawo

Odszkodowanie
za policyjną przysługę51
Aranżowanie ubezpieczenia mienia
w transporcie – na co warto zwrócić
szczególną uwagę?52
Blaski i cienie transportu towarów
niebezpiecznych w branży chemicznej..54
Gabaryty po rewolucji.....56
Płacisz ryczałt za nocleg, a kierowca
nadal w kabinie58
Wytyczne dla transportu
– lipiec-sierpień 2014.....61

Czytaj również:

TruckVan
Wiecej niż siła
II generacja Iveco Daily

www.truck-van.pl

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

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALISTA-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

Kompleksowy operator logistyczny



- Transport kolejowy i samochodowy
- Transport intermodalny
- Obsługa spedycyjna i celna
- Obsługa bocznic kolejowych
- Przetładunki w portach morskich
- Przetładunki na terminalach lądowych
- Przetładunki na granicy wschodniej Polski
- Budowa i serwis infrastruktury kolejowej
- Dzierżawa taboru kolejowego
- Serwis lokomotyw i wagonów
- Logistyka dostaw towarów masowych
- Zagospodarowanie odpadów przemysłowych
- Rekultywacja terenów



CTL LOGISTICS
Connecting Europe



fot. Airphoto.com.pl / chemia.pl

Bezpieczeństwo sprawą priorytetową

Prognozy przewidują, że w 2025 r. europejski transport produktów chemicznych osiągnie 4,3 mln ton. Na razie co roku w Europie transportowanych jest ponad 3 mln ton, czyli około 10% całego wolumenu transportu towarowego. To i tak ogromne wyzwanie dla logistyki.

Transport i składowanie produktów chemicznych wymaga wyjątkowej odpowiedzialności, nadzoru i środków bezpieczeństwa oraz ścisłego przestrzegania przepisów obowiązujących w branży chemicznej i sektorach pokrewnych. To dlatego, że produkty te zazwyczaj kwalifikowane są jako materiały niebezpieczne, czyli jako substancje i preparaty, które ze względu na swoje własności chemiczne, fizyczne lub biologiczne mogą, przy nieprawidłowym obchodzeniu się z nimi, doprowadzić do śmierci lub uszczerbku na zdrowiu, zniszczeń lub szkód materialnych.

Materiały niebezpieczne klasyfikowane są w 13 klasach zagrożeń. Są tu materiały i przedmioty wybuchowe, gazy, materiały ciekłe zapalne, stałe zapalne i samozapalne oraz wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne, materiały utleniające i nadtlenki organiczne, materiały samoreaktywne oraz materiały wybuchowe stałe odczułone, trujące i zakaźne, promieniotwórcze, żrące, niszczące tkankę nabłonkową skóry lub błony śluzowej, a także inne niezakwalifikowane, ale stanowiące zagrożenie.

Ze względów bezpieczeństwa pomieszczenia, aparatura, środki transportu, zbiorniki i opakowania, w których przechowywane są lub przewożone materiały niebezpieczne, muszą być dostosowane do

rodzaju znajdujących się w nich substancji, a także posiadać odpowiednie oznakowanie. To, jakie środki ochrony należy stosować podczas ich transportu, składowania i używania precyzują przepisy prawa.

Wymagania prawne dotyczące magazynów wynikają z zapisów prawa budowlanego i ochrony środowiska, z ustaw związanych z bezpieczeństwem pożarowym i z przepisów, które dotyczą ochrony przeciwpożarowej.

Co oznaczają tabliczki ADR na cysternach



Tabliczka ADR znajduje się po lewej stronie pojazdu, zarówno z jego przodu jak i z tyłu. Cyfry u góry określają zagrożenie, te na dole związane są z rodzajem materiału, który jest przewożony. Dla przykładu: 3 to ciecz łatwopalna, zaś podwójna trójka to wielokrotność zagrożenia. 4 to stały materiał łatwopalny, 6 to materiał trujący. Gdy są dwie liczby – jest groźniej, a gdy po pierwszej cyfrze jest 0 to materiał nie jest taki groźny na jaki wygląda.

Należy nadmienić, że przepisy transportowe skupiają się na możliwości powstania natychmiastowego zagrożenia, nie należy jednak zapominać, że konsekwencje działania substancji chemicznych dla osób mających z nimi do czynienia mogą być odczuwalne dopiero w dalszej przyszłości.

Magazyn zgodny z przepisami

Wymagania prawne dotyczące magazynów opisane są w kilku ustawach. Przede wszystkim wynikają z zapisów prawa budowlanego i ochrony środowiska, a w dalszej kolejności z ustaw związanych z bezpieczeństwem pożarowym i przepisami, które dotyczą ochrony przeciwpożarowej. Uregulowania zawarte są również w dokumentacji opisującej ograniczenia co do stosowania substancji chemicznych. Natomiast w prawie pracy zawarte są przepisy związane z jej ochroną. Muszą ich ściśle przestrzegać wszyscy operatorzy logistyczni zarządzający magazynami z chemikaliami, a są wśród nich tak duże firmy jak Raben, gdzie kompleksowe rozwiązania logistyczne dla branży chemicznej stanowią 11% świadczonych usług.



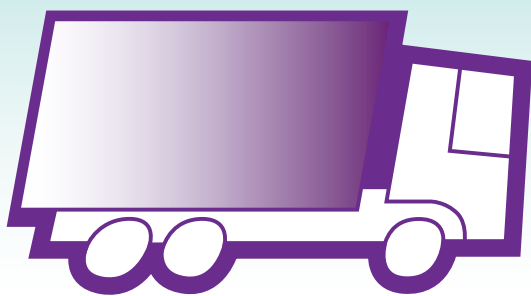
Przykłady oznaczenia przesyłek z towarami niebezpiecznymi



Konwencja ADR bardzo precyzyjnie ujednotacza procedury i określa wszelkie obowiązki związane z warunkami przewozu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych, z technicznymi wymaganiami dotyczącymi pojazdów i przeszkolenia członków ich załogi

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!



Pomieszczenia, aparatura, środki transportu, zbiorniki i opakowania, w których przechowywane są lub przewożone materiały niebezpieczne, muszą być dostosowane do rodzaju znajdujących się w nich substancji, a także posiadać odpowiednie oznakowanie

Jeśli chodzi o przepisy dotyczące magazynu, w którym składowane są materiały łatwopalne lub których pary tworzą z powietrzem mieszaniny wybuchowe, to powinien on znajdować się w odrębnym budynku wolnostojącym, gdzie temperatura i wilgotność są zgodne z przepisami. Ma to być obiekt jednokondygnacyjny, wykonany z materiałów niepalnych, o wymaganej klasie odporności ogniowej, wyposażony w instalację wodną do spłukiwania ścian

na zewnątrz i z dwoma niezależnymi zamkami – ma być umieszczona informacja zakazująca wstępu osobom postronnym. Pomieszczenia magazynowe powinny posiadać wentylację grawitacyjną lub mechaniczną, zapewniającą nieprzekraczanie najwyższych dopuszczalnych stężeń substancji szkodliwych. Pomieszczenia, gdzie w wyniku awarii mogą wydzielić się substancje toksyczne lub palne nie tylko muszą być wyposażone w urządzenia sy-

Substancje chemiczne powinny być składowane tak, aby nie stwarzały zagrożenia dla pracowników i nie były narażone na działanie czynników zewnętrznych.

i podłóg oraz w studzienki ściekowe do jej odprowadzania. Kratka odpływowa ma prowadzić do neutralizatora, a przy jego braku studzienka nie powinna mieć odpływu.

Podłoga powinna być wytrzymała na obciążenia, zużycie oraz łatwa w konserwacji. Zalecane są podłogi z nakładką z niepalnej gumy elektroprzewodzącej. Na drzwiach magazynu – zawsze otwieranych

gnalizujące zagrożenia, ale też w system awaryjnej wentylacji wyciągowej, który uruchamiany jest i od wewnątrz, i z zewnątrz pomieszczenia. Okna, jeśli takie są, muszą być wykonane z materiału niepalnego lub trudnopalnego i otwierać się, co ułatwia wentylację oraz chroni składowane materiały przed nagraniem promieniami słonecznymi.

Umowa ADR

Europejska umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych (ADR) sporządzona w Genewie 30 września 1957 r. – przez Europejski Komitet Transportu Wewnętrzny. Polska ratyfikowała umowę ADR w 1975 r. Jej zapisy są nowelizowane w cyklu dwuletnim.

Towary niebezpieczne to materiały i przedmioty, których międzynarodowy przewóz drogowy jest zabroniony albo dopuszczony pod warunkami, ustalonymi w przepisach ADR.

Ważne jest też zaopatrzenie magazynu w odpowiedni sprzęt gaśniczy, substancje neutralizujące, apteczki oraz odpowiednie środki ochrony zbiorowej i indywidualnej, dobrane do mogących wystąpić zagrożeń, a pracownicy powinni mieć dostęp do środków łączności na wypadek awarii, pożaru lub wybuchu. Powinni oni posiadać odzież roboczą i ochronną oraz środki ochrony osobistej i znajdujące się pod ręką natryski ratunkowe, a także przejść odpowiednie przeszkolenie bhp. Informowanie pracowników o magazynowanych materiałach, o ryzyku dla zdrowia i bezpieczeństwa oraz o sposobach postępowania z nimi w sytuacjach awaryjnych należy do obowiązków pracodawcy.

Informacja przede wszystkim

Źródłem informacji na temat składowania substancji i mieszanin chemicznych jest „Karta charakterystyki substancji niebezpiecznej”, którą producent lub dostawca przekazuje wraz z produktami chemicznymi. Zawiera ona opis zagrożeń, które może spowodować określona substancja lub mieszanina chemiczna, dane fizykochemiczne,

Transport intermodalny jest drugim pod względem bezpieczeństwa – towary przewożone są i przeładowywane na inny środek transportu w zamkniętych kontenerach lub tank-kontenerach, co radykalnie obniża prawdopodobieństwo wypadku



Określone informacje i zalecenia powinny znajdować się na opakowaniach substancji chemicznych.

a także opis metod zapobiegania zagrożeniom i procedur jakie powinny być wykonane w przypadku wystąpienia skażenia. Określone informacje i zalecenia powinny znajdować się na opakowaniach substancji chemicznych. Również w pomieszczeniu magazynowym powinna być umieszczona instrukcja informująca o sposobie obchodzenia się z daną substancją, jej załadunkiem i rozładunkiem oraz transportem.

Przepisy mówią, że substancje chemiczne powinny być składowane tak, aby nie stwarzały zagrożenia dla pracowników i nie były narażone na działanie czynników zewnętrznych. Należy przestrzegać zaleceń dotyczących ograniczeń ich wspólnego przechowywania i stosowania jednocześnie składowanych materiałów – w tym ilości – do

takiej, która jest dopuszczalna, a także zasad rotacji z zachowaniem dopuszczalnego czasu składowania poszczególnych materiałów. Rozmieszczone muszą być tak, aby możliwe było prowadzenie kontroli składowania.

Przy przechowywaniu ciekłych materiałów niebezpiecznych w zbiornikach, rozwiązania mają chronić przed rozlaniem się zawartości w razie ich uszkodzenia. Są to wanny, rynny, koryta czy zbiorniki rezerwowe. Warto zadbać o urządzenia, dzięki którym możliwy jest bezpieczny pomiar ilości cieczy znajdującej się w zbiorniku. Należy też pamiętać o uniemożliwieniu dostępu osobom niepowołanym do miejsc przechowywania zbiorników.

Zbiorniki z ciekłymi materiałami niebezpiecznymi i cieczami gorącymi



Niezbędny jest restrykcyjny nadzór na każdym etapie procesu logistycznego oraz pełna kontrola ich jakości i pojazdów czy sprzętu roboczego, takiego jak cysterny

można przechowywać nad stanowiskami pracy tylko wtedy, gdy wymusza to proces technologiczny, ale w takim wypadku pracownicy muszą być chronieni w razie rozlania się substancji. Nad pomieszczeniami, w których znajdują się stałe zbiorniki z gazami sprężonymi, skroplonymi lub rozpuszczonymi pod ciśnieniem nie można organizować stanowisk pracy. Naczynia i inne opakowania przeznaczone do przechowywania materiałów niebezpiecznych muszą być szczelne, wytrzymałe i w odpowiedni sposób oznakowane, a materiał, z którego są wykonane powinien być odporny na reakcje chemiczne.

Jeśli pojemniki lub opakowania składowane są na regałach, to powinna być przestrzegana dopuszczalna ich nośność, a także sposób rozmieszczenia odczynników. Należy zawsze zachować szerokość dróg ewakuacyjnych (1,20 m lub 1,40 m w zależności od ilości zatrudnionych osób). Substancje toksyczne powinny być przechowywane w oddzielnych magazynach i pobierane przez co najmniej dwie osoby, przy włączonej wentylacji.

Naczynia i sprzęt stosowany do odważania, sporządzania i przenoszenia substancji toksycznych powinien być oznakowany w sposób widoczny. Naczynia szklane o pojemności powyżej 5 l, w których przechowuje się toksyczne, żrące lub parzące substancje chemiczne, należy zabezpieczyć trwałymi, wytrzymałymi opakowaniami ochronnymi z uchwytyami.

Dominuje transport drogowy

Przepisy dotyczące transportu produktów chemicznych są nieco inne od tych związanych z magazynowaniem, choć i tu należy stosować odpowiednie środki ochrony, a pojemniki i zbiorniki oraz rurociągi służące do ich transportu muszą być odpowiednio oznakowane. Dodatkowe zagrożenie stwarza pakowanie, załadunek, składowanie i transport materiałów nie-



Logistyka o najwyższych standardach

Andriej Kolosowski, prezes zarządu AsstrA Polska

Logistyka to jeden z kluczowych elementów funkcjonowania przemysłu chemicznego. Udział przewozów towarów niebezpiecznych w ogólnej ilości przewozów drogowych szacuje się na ok. 10–15%. Według danych Głównego Inspektora Transportu Drogowego w 2013 r. na polskich drogach zostało skontrolowanych 18999 pojazdów z towarami niebezpiecznymi.

Ze względu na wyśrubowane normy transport substancji chemicznych nie należy do łatwych przedsięwzięć. Przede wszystkim wymaga utrzymania najwyższych standardów bezpieczeństwa. Specyfika i ryzyko związane z przewozem materiałów niebezpiecznych sprawiają, że tego trudnego zadania mogą podjąć się jedynie dobrze przygotowane firmy spedycyjne.

Dla firm transportowych, które zajmują się transportem substancji chemicznych, oprócz przepisów ADR, należy jeszcze wskazać dwie inne bardzo ważne regulacje:

- ▶ ISO 9001:2008 – norma międzynarodowa zawierająca wymagania dotyczące systemów zarządzania jakością. Stosowana przez firmy do wykazania zdolności do dostarczenia wyrobu spełniającego wymagania klienta i wymagania w zakresie nadrzędnych przepisów.
- ▶ SQAS – Safety & Quality Assessment System to narzędzie służące zbadaniu i określeniu poziomu bezpieczeństwa i jakości działań operacyjnych podejmowanych w obrocie produktami chemicznymi zarówno neutralnymi, jak i niebezpiecznymi, podlegającymi ustawodawstwu ADR, RID, ADN oraz materiałami szczególnego ryzyka HCDG przez podmioty funkcjonujące w łańcuchu logistycznym. Dynamicznie rozwijający się rynek chemiczny stwarza nowe możliwości rozwoju dla firm logistycznych, ale jednocześnie systematycznie nakłada na nie kolejne, coraz to wyższe, wymagania w zakresie standardów zachowania bezpieczeństwa. Koncerny chemiczne wysoko stawiają poprzeczkę dla podwykonawców i szybko weryfikują ich doświadczenie oraz umiejętności. Fundamentem udanej współpracy jest dziś nie tylko umiejętność organizacji przewozu towaru między dwoma punktami, ale zapewnienie klientowi oferty idealnie dostosowanej do jego potrzeb.

bezpiecznych z innymi materiałami i nieodpuszczalne jest, aby mogło dojść do reakcji chemicznej w przypadku uszkodzenia opakowania. Dlatego też trudnią się tym jedynie wyspecjalizowane firmy, mające odpowiedni sprzęt transportu, wyszkoloną kadrę i przestrzegające określonych przepisów. Wśród nich są tacy operatorzy logistyczni jak np. Damco, które obsługuje firmę Synthos, jednego z największych w Polsce producentów surowców chemicznych, m.in. kauczuków emulsyjnych i polistyrenu do spieniania.

Najbezpieczniej sposobem transportu produktów i surowców chemicznych są rurociągi przesyłowe. Niestety w Europie Centralnej, w tym w Polsce, ani sieci przesyłowe nie są ze sobą połączone, ani zakłady chemiczne z portami morskimi i z sieciami. Poza tym, ponad 60% rurociągów wymaga poważnego remontu. Brak jest także wodnych dróg śródlądowych, którymi w krajach rozwiniętych przewożone są artykuły chemiczne, a transport intermodalny, ze względu na brak infrastruktury przeładunkowej, długi czas przewozu, zły stan techniczny sieci kolejowej i małą liczbę terminali, a przede wszystkim centrów logistycznych w pobliżu torów, jest utrudniony. Z tych to też powodów przedsiębiorcy najczęściej wybierają transport

Jako że transport drogowy jest znacznie mniej bezpieczny od intermodalnego, fundamentalną sprawą jest zapewnienie bezpieczeństwa ładunku i przestrzeganie wymogów wynikających z konwencji ADR dotyczącej drogowego przewozu towarów i ładunków niebezpiecznych oraz procedur ISO i SQUAS. Niezbędny jest restrykcyjny nadzór na każdym etapie procesu logistycznego oraz pełna kontrola jego jakości i pojazdów czy sprzętu roboczego, takiego jak cysterny (tank-kontenery), gdyż duża część płynnych materiałów niebezpiecznych i związków chemicznych

niczenie zmiany temperatury produktu w czasie transportu.

Do wyboru mamy cysterny odedmowlalne (zbiornik przy rozładunku jest odłączany od pojazdu), stałe (połączone z pojazdem), napełniane ciśnieniowo (używane do przewożenia odpadów niebezpiecznych). Rozmiarami zewnętrznymi odpowiadają standardowym kontenerom 20'DV i 40'DV, jednak w zależności przeznaczenia różnią się formą zabudowy.

Przy transporcie i składowaniu substancji chemicznych oraz mieszanin niezwykle istotne jest ciągle podnoszenie

Przepisy dotyczące transportu produktów chemicznych są nieco inne od tych związanych z magazynowaniem, choć i tu należy stosować odpowiednie środki ochrony, a pojemniki i zbiorniki oraz rurociągi służące do ich transportu muszą być odpowiednio oznakowane.

przewożona jest właśnie w nich. Są to paliwa płynne, alkohole, materiały chemiczne stosowane w przemyśle i w rolnictwie (np. pestycydy). W tej branży sprzęt zawsze musi posiadać odpowiednie oprzyrządowanie, być dostosowany do przewożenia

kwalifikacji kadry oraz kierowców, którzy muszą posiadać uprawnienia na przewóz materiałów niebezpiecznych. Osoby pracujące w tej branży powinny mieć skończone 18 lat, nie posiadać przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na danym stanowisku. Przepisy ADR wymagają, aby prócz szkolenia i egzaminu na zawodowe prawo jazdy, przeszły odpowiednie szkolenie zakończone egzaminem państwowym i uzyskaniem stosownego zaświadczenia ADR. Uprawnia ono do kierowania pojazdami z towarami niebezpiecznymi po drogach całej Europy.

Przepisy bardzo restrykcyjne

Zasady przewozu towarów niebezpiecznych definiuje konwencja ADR i to bardzo precyzyjnie. Ujednolica procedury i określa wszelkie obowiązki związane z warunkami przewozu, załadunku i rozładunku towarów niebezpiecznych, a także związane z technicznymi wymaganiami dotyczącymi pojazdów i przeszkolenia członków ich załogi. Na jej mocy każda firma zajmująca się przewozem towarów niebezpiecznych jest zobowiązana zatrudnić DGSA, czyli doradcę w zakresie ADR. Taki doradca m.in. klasyfikuje transportowane materiały, określa warunki i sposoby ich transportu, pomaga w kwestiach pakowania (zna dokładną instrukcję), przygotowuje dokumentację, która musi towarzyszyć transportowi, przeprowadza szkolenia wewnętrzne dla pracowników.

Potwierdzeniem wysokiej jakości usług, obok ścisłego przestrzegania wy-



Pojazdy i osoby przewożące towary niebezpieczne mogą być kontrolowane przez inspektorów transportu drogowego, policję, straż graniczną czy funkcjonariuszy celnych, a za granicą przez odpowiedników polskich inspektorów transportu drogowego lub policję

drogowy, mimo tego, iż intermodalny jest drugim pod względem bezpieczeństwa – towary przewożone są i przeładowywane na inny środek transportu w zamkniętych kontenerach lub tank-kontenerach, co radykalnie obniża prawdopodobieństwo wypadku.

nia i załadunku towaru w odpowiednich temperaturach, a w cysternach musi być utrzymywany reżim temperatury, co możliwe jest dzięki izolacji (powinna być wykonana zgodnie z certyfikatem Europejskiego Instytutu Badań Cambridge), której zadaniem jest maksymalne ogra-

mogów wynikających z konwencji ADR, są wdrożone procedury w ramach ISO 9001:2008 oraz SQAS. Przepisy te kładą nacisk na bezpieczeństwo i odpowiedzialną gospodarkę materiałami niebezpiecznymi. Dlatego firma, która chce spełniać określone normy musi sprostać szeregu kryteriom dotyczącym m.in. bezpieczeństwa, zdrowia i ochrony środowiska, szkoleń pracowniczych, wyposażenia oraz utrzymania taboru czy działań operacyjnych. W firmach dbających o jakość usług, funkcjonowanie, wdrożenie systemu oceny zarządzania jakością i bezpieczeństwem są weryfikowane przez niezależnych biegłych, a wyniki uznawane przez międzynarodowy przemysł chemiczny.

To jednak nie zawsze wystarcza, gdyż wiele krajów Europy Zachodniej stawia dodatkowe obostrzenia dla firm realizujących przewozy substancji chemicznych. M.in. wymagają, aby kierowcy pracujący w tej branży przechodzili specjalne testy, jeszcze przed wpuszczeniem na teren zakładu chemicznego. Firmy radzą sobie z tym problemem, jak np. specjalizująca się w przewozie produktów chemicznych Trans Polonia, organizując we własnym zakresie egzaminy potwierdzające wysokie kwalifikacje kadry i świadomość w kwestii odpowiedzialności za wszystkich uczestników łańcucha logistycznego.

Pojazdy i osoby przewożące towary niebezpieczne mogą być kontrolowane przez inspektorów transportu drogowego, policję, straż graniczną czy funkcjonariuszy celnych, a za granicą przez odpowiedników polskich inspektorów transportu drogowego lub policję. Osoby te mają prawo do sprawdzenia tożsamości kierowców i innych osób znajdujących się

w pojeździe, karty kierowcy oraz wymiarów pojazdu, nacisku osi i masy, a także do dokonywania oględzin i gromadzenia dowodów w postaci fotografii lub próbek. Dodatkowo inspektor transportu drogowego może sprawdzić czy przewożony materiał i sposób jego transportu jest zgodny z ADR (jaki jest stan techniczny osprzętu oraz pojazdu i jakie są kwalifikacje kierowcy). I choć kierowca ma prawo odmówić podpisania dokumentów potwierdzających kontrolę, to jednak musi podać powód. W przypadku gdy dostanie mandat, przysługuje mu prawo do odmowy przyjęcia go, co w praktyce wiąże się z drogą sądową.

Przed wszystkim przewoźnik

Warto wiedzieć, że odpowiedzialność za transport materiałów niebezpiecznych (logistyka, przepisy, pozwolenia) znajduje się po stronie firmy przewoźowej. Ona też posiada odpowiednie ubezpieczenia, więc transportem nie warto zajmować się we własnym zakresie. Należy natomiast zwracać uwagę na warunki umowy co do terminów dostaw i wybierać takie firmy przewoźowe, które dostarczą nam transport w stosunkowo krótkim czasie.

Przewoźnik, aby uniknąć kłopotów, powinien ściśle przestrzegać przepisów i postarać się o niezbędne pozwolenia, takie jak ADR. Natomiast kierowca cysterny powinien mieć przy sobie dokumenty pojazdu, uprawnienia do prowadzenia pojazdu, niezbędne zaświadczenia o przeszkoleniu, badania lekarskie (w tym badania wysokościowe, jeśli musi wykonywać prace na cysternie, drabinach, przy klamrach itp.) oraz świadectwo dopuszczenia



Przepisy ISO 9001:2008 oraz SQAS kładą nacisk na bezpieczeństwo i odpowiedzialną gospodarkę materiałami niebezpiecznymi

cysterny do transportu. Cysterna powinna zawierać wszystkie wymagane oznaczenia, takie jak tabliczki wynikające z prawa drogowego, tabliczki ADR zatwierdzone przez producenta, a także dane dodatkowe, jak choćby masa własna czy największa dopuszczalna masa pojazdu. Cysterna musi mieć też aktualne badania, które obejmują całe jej wyposażenie, w tym zbiorniki i osprzęt. Są one ustalane okresowo w odpowiednich przedziałach czasu i uwzględniają zarówno stan zewnętrzny, jak i stan wewnętrzny. Poza badaniami technicznymi, cysterny muszą przechodzić badania odbiorcze, które dotyczą głównie dokumentacji. Dopiero z tymi dokumentami, przestrzegając wymaganych przepisów, można bezpiecznie wyruszyć w drogę. ◀

Elżbieta Haber



COLIAN Logistic

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

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

Dział handlowy
Tel. 510-164-131

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



**Oddziały
w Polsce**

Metoda na wzrastającą złożoność w logistyce, czyli jak koncern chemiczny BASF zarządza swoją europejską siecią dystrybucji

Logistyka to skomplikowany biznes, musi połączyć świat produkcji ze światem dystrybucji oraz budować mosty między producentami, kooperantami, spedytorami i klientami. A aktualne analizy udowadniają, że proces logistyczny staje się coraz bardziej złożony.

Powody tej sytuacji można znaleźć m.in. w coraz większym podziale pracy, który z kolei prowadzi do coraz większego zróżnicowania uczestników procesu i przez to do większej wzajemnej zależności pojedynczych procesów, przenikających nie tylko granice państw, ale też pomiędzy firmami i systemami.

Firmy o światowym zasięgu, współpracujące z setkami usługodawców, takie jak gigant w branży chemicznej firma BASF z Ludwigshafen, znalazły prosty sposób zarządzania coraz bardziej rozbudowaną siecią partnerów systemowych. Rozwiązaniem jest współpraca i standaryzacja – w celu integracji 300 spedytorów w Europie, BASF wykorzystuje centralną platformę informatyczną AX4 firmy AXIT, która łączy zróżnicowany świat spedytorów, a procesy – począwszy od odbiorów, na doręczeniu przesyłki skończywszy – ujednotacza i czyni bardziej przejrzystymi.

Powszechny standard

Zastosowanie rozwiązania informatycznego umożliwia ujednoczenie oraz prostą

integrację i tworzy w ten sposób swoistą barierę ochronną dla przebiegu procesów logistycznych, które można śledzić drogą elektroniczną, w systemie działającym

Użytkownicy platformy, opracowanej przez firmę AXIT, mają jeden cel – zarządzać w sposób łatwy, szybki i elastyczny procesami logistycznymi firmy.

wszędzie tak samo, niezależnie od miejsca użytkowania. Takie rozwiązanie informatyczne wspiera ujednoczenie centralnych procesów, które z kolei pomagają obniżyć koszty w mocno rozbudowanym systemie.

W rozwiniętych na skalę europejską dostawach produktów chemicznych, dystrybucji surowców i chemii specjalistycznej do dalszego przetwarzania dla przemysłu, BASF wykorzystuje platformę

sprawnej współpracy między różnymi podmiotami w łańcuchu dostaw. W ten sposób BASF, z użyciem AX4, zawiaduje 300 spedytorami i 31 zakładami zlokalizowanymi w 10 krajach. Trasa każdej z 910 tys. przesyłek, które koncern chemiczny nadaje rocznie, i to za kliknięciem myszki, sterowana jest w sposób automatyczny – w całym łańcuchu dostaw, począwszy od zakładu, aż do odbiorcy. W momencie, gdy przesyłka jest gotowa do odbioru, podłączony do systemu spedytor otrzymuje z niego zielone światło. Wszystkie informacje dotyczące przesyłek deponowane są elektronicznie i mogą być przejęte do własnego systemu spedycyjnego bez dodatkowych nakładów administracyjnych. W momencie zaistnienia odchylenia od zasadniczego przebiegu transportu, które mogłoby doprowadzić do opóźnienia dostawy, system odpowiednio wcześniej poinformuje o takim ryzyku.



Krzysztof Mytnik

AXIT – innowacyjne rozwiązania dla logistyki

Spółka AXIT jest liderem w obszarze oprogramowania integrującego partnerów logistycznych w oparciu o wykorzystanie technologii chmury obliczeniowej. Jej flagowym rozwiązaniem jest dostępna w chmurze największa w Europie platforma logistyczna AX4, z której korzysta ponad 40 tys. firm z całego świata, głównie z branży spedycyjnej motoryzacyjnej i chemicznej, m.in. DHL, DB Schenker, Ford, Porsche i BASF.

AX4 jest w stanie przenieść dane dotyczące przesyłki z systemu SAP, wykorzystywanego przez BASF, do platformy informatycznej tylko z użyciem jednego interfejsu.

informatyczną, która obowiązuje dziś jako standard w świecie logistyki i zajmuje się sterowaniem procesów dostaw i dystrybucji: platformę logistyczną AX4.

Użytkownicy platformy, opracowanej przez firmę AXIT, mają jeden cel – zarządzać w sposób łatwy, szybki i elastyczny procesami logistycznymi firmy. AX4, jako neutralna platforma, tworzy warunki do

Z użyciem jednego interfejsu

Pomimo całkowitego zróżnicowania systemów informatycznych po stronie spedytorów świadczących usługi dla BASF, AX4 sprawia, że sterowanie siecią logistyczną staje się łatwiejsze. AX4 jest w stanie przenieść dane dotyczące przesyłki z systemu SAP, wykorzystywanego przez BASF, do

platformy informatycznej tylko z użyciem jednego interfejsu. Spedytorowi zaś AX4 oferuje różnorodne możliwości połączenia – od interfejsu EDI, przez internet, do komunikacji za pomocą poczty elektronicznej.

– AX4 jest ogniwem łączącym, zapewniającym ustandaryzowaną współpracę między BASF i jej spedytorami – wyjaśnia Frauke Heistermann, członek zarządu AXIT. – Oznacza to również, że AX4 udostępnia wszystkim zainteresowanym stronom informacje towarzyszące przesyłkom i to za wciśnięciem jednego klawisza w komputerze. We współpracy jest tak, że każda strona musi odnosić korzyści ze stosowanych w niej rozwiązań.

W celu poznania położenia danej przesyłki wprowadzone zostało zarządzanie śledzeniem przesyłek, które stanowi integralną część rozwiązania informatycznego. W ten sposób spedytorzy mogą zgłaszać status przesyłki do AX4, a system przekazuje go do systemu SAP, z którego korzysta BASF.

Eksperti widzą w jaki sposób można zapanować nad coraz większą złożonością procesów logistycznych w ustandaryzowaniu procesów, obejmujących działanie firmy i sprawną współpracę uczestników

Platforma AX4

Wykorzystuje technologię chmury obliczeniowej do integracji wszystkich podmiotów łańcucha dostaw w jednej sieci, mapującej proces zamówień. Pełni funkcję wieży kontrolnej, dzięki której można monitorować wszystkie procesy, a w razie konieczności skupić się na indywidualnych lokacjach, danych trackingowych, jak również natychmiastowych raportach w wypadku opóźnień. Każdy element łańcucha dostaw jest sprawdzany na bieżąco pod kątem tego, czy przepływ towarów przebiega prawidłowo. Rozbieżności są raportowane automatycznie lub wprowadzane bezpośrednio do AX4 przez użytkowników.

Dzięki architekturze chmury platforma AX4 oferuje nieprzerwaną dostępność, a także poprawia komunikację ze wszystkimi uczestnikami łańcucha dostaw. Możliwość monitorowania statusu transportów oraz bieżąca informacja o tym, gdzie aktualnie znajdują się przewożone towary, skracają czas potrzebny na sfinalizowanie dostawy. Punkty przeładunkowe i magazyny mogą lepiej zaplanować transport i przygotować się na nadchodzące przesyłki. Rozwój działalności staje się łatwiejszy, ponieważ nowych partnerów można w sposób szybki i prosty integrować z systemem AX4.

procesu, tak jak realizuje to AXIT przez platformę AX4. – Platforma daje nam w każdej chwili możliwość zintegrowania z naszą siecią innych partnerów logistycznych i zarządzania w sposób przejrzysty siecią tych partnerów – mówi Thomas Foerster, Vice President Regional Supply Chain Services Europe w BASF. Dla

szeffów logistyki koncernu chemicznego ustandaryzowane rozwiązania w logistyce stanowią ponadto ważny aspekt dotyczący bezpieczeństwa – chronią przed ogromnym i nagłym wzrostem kosztów. ◀

Krzysztof Mytnik
Country Sales Manager
AXIT sp. z o.o.

Zapraszamy do udziału w targach!



17 MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

TransUkraine

28-30 października 2014

Ukraina, Kijow, IEC, Brovarskyi prospekt, 15

Organizatorzy:



Tel: +38 (044) 496-8645
e-mail: trans@pe.com.ua
www.transukraine.com.ua



Wyprzedzać trendy

Jak zdobyć i utrzymać pozycję branżowego lidera? Jak odpowiedzieć na potrzeby zarówno dużych zakładów przemysłowych, jak i klienta indywidualnego? Jaka rolę odgrywa w tym logistyka? Odpowiada Marcin Gralewski, Prezes Zarządu Orlen Oil sp. z o.o.

Orlen Oil to czołowy producent środków smarnych na rynku – do czego Pana jako Prezesa zobowiązuje taka pozycja?

Jesteśmy liderem produkcji środków smarnych w Polsce i dzięki systematycznie wypracowywanej przewadze konkurencyjnej możemy myśleć i wdrażać konkretne projekty rozwojowe. Szerokie portfolio produktów i usług umożliwia nam pozyskanie klientów z różnych branż, jak np. motoryzacyjnej, rolnictwa czy przemysłu.

Mamy ambicję, aby nie tylko utrzymać silną pozycję na krajowym rynku, ale także dążyć do umacniania marki ORLEN Oil w branży środków smarnych na integrujących się rynkach Europy Środkowej, dlatego z zainteresowaniem przyglądamy się nowym trendom technologicznym, aby w porę odpowiadać na potrzeby klientów i dostosowywać się do wzrastających wymogów jakościowych.



Jakie są Państwa plany rozwoju spółki Orlen Oil na rynkach zagranicznych?

W perspektywie kilku najbliższych lat stawiamy sobie ambitne cele zwiększenia obecności naszych produktów na rynkach zagranicznych. Udało nam się zbudować potencjał, który pozwala na konkurowanie z największymi firmami olejowymi w Europie.

Sprawną infrastrukturą logistyczną to podstawa działania każdej firmy. Jak przedstawia się system zarządzania logistyką w Państwa firmie?

Do tej pory nasze działania związane logistyką i transportem opierałyśmy w pełni o własne zasoby. Jednakże w związku z rozwojem firmy zdecydowaliśmy się przekazać ten obszar kompetencji doświadczonej firmie zewnętrznej. Współpraca z renomowanym przewoźnikiem pozwoli nam na zwiększenie zasięgu terytorialnego z jednej strony oraz stan-



Marcin Gralewski
Prezes Zarządu
Orlen Oil sp. z o.o.

daryzację procesów z drugiej, przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów.

Z jakiego typu rozwiązań Państwo najczęściej korzystają? Czy stosujecie Państwo jakieś innowacyjne rozwiązania logistyczne szczególnie przydatne w Państwa branży?

Obsługujemy bardzo zróżnicowane segmenty rynku, od czołowych zakładów przemysłowych w Europie po odbiorców indywidualnych. Tak szeroki portfel klientów wymaga zastosowania szerokiego wachlarza narzędzi logistycznych, dlatego obok transportu samochodowego



Jednym z elementów logistyki jest łańcuch produkcji, dlatego podstawowym wyzwaniem jest właściwe zaplanowanie procesów produkcyjnych. Ważne jest więc sprawne planowanie zapasów, tak aby móc jak najszybciej odpowiedzieć na nowe, potencjalne, potrzeby klientów.

i kolejowego, wykorzystujemy kontenery transport morski również z zastosowaniem flexitanków, czyli kontenerów z ze specjalnym zbiornikiem wewnętrznym. To innowacyjny system transportu – bardziej ekonomiczny i przyjazny środowisku. Część produktów ekspedujemy także za pomocą tankowców. Nasze produkty konfekcjonujemy do szerokiej gamy opakowań, w tym do fluid-bagów, czyli specjalnych worków wykorzystywanych w późniejszym procesie konfekcjonowania do mniejszych opakowań – wszystko po to, by zapewnić klientowi dostępność produktu w oczekiwanej pojemności opakowania.

Z kolei w zakresie gospodarki magazynowej drobnych komponentów doskonale sprawdzają się automatyczne regały typu lean lift, które wykorzystują dostępną wysokość pomieszczeń. Półki są ruchome, przesuwały się podobnie jak winda w górę i w dół, co pozwala na szybki dostęp do składowanych materiałów. Tego typu rozwiązania pozwalają nam skutecznie obniżyć koszty i zaoszczędzić powierzchnię magazynową.

Co jest najtrudniejsze w opracowaniu planów logistyki dostaw i dystrybucji produktów z perspektywy firmy, którą Pan zarządza?

Jednym z elementów opracowywania planów logistyki jest właściwe zaplanowanie procesów produkcyjnych, w tym planowanie zapasów. Staramy się więc zdefiniować obszary, w których możemy

reagować elastycznie na zapotrzebowanie rynku i jednocześnie zwiększyć efektywność pozostałych procesów, które ze względu na swoją specyfikę trudniej dostosować do ilości zamówień. W ten sposób możemy jeszcze sprawniej odpowiadać na oczekiwania naszych lojalnych klientów, a jednocześnie pozyskiwać nowych. ◀

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



Międzynarodowe Targi Poznańskie



spotkaj przyszłość



komtechnika

Międzynarodowe Targi Techniki Komunalnej

NOWY TERMIN

14-17.10.2014, POZNAŃ



CITY TRUCK SHOW

pokazy sprzętu komunalnego w ruchu

- Zakres tematyczny:**
- > letnie i zimowe utrzymanie dróg, ulic, placów
 - > sprzątanie i wywóz nieczystości
 - > utrzymanie terenów zielonych
 - > lokalny transport zbiorowy
 - > utrzymanie obiektów komunalnych



www.komtechnika.pl



GEFCO Polska świętuje swoje 15. urodziny

Stały rozwój, innowacje oraz ciągłe podnoszenie jakości oferowanych usług, pozwoliły GEFCO Polska zbudować silną pozycję na polskim rynku w ciągu minionych 15 lat i stać się wiodącym operatorem logistycznym, świadczącym usługi dla wielu sektorów gospodarki.

Swoją sieć logistyczną i wachlarz usług GEFCO Polska konsekwentnie rozwija od 1999 r. Lata współpracy z klientami wywodzącymi się z różnych sektorów gospodarki, a są to m.in. motoryzacja, przemysł, FMCG, pozwoliły na wypracowanie specjalistycznej ekspertyzy z zakresu innowacyjnych i globalnych rozwiązań dla całości łańcucha dostaw. Obejmuje on transport lądowy, morski, lotniczy i multimodalny, ale także logistykę magazynową, zarządzanie opakowaniami zwrotnymi, obsługę celną i podatkową, a nawet logistykę pojazdów gotowych i zaawansowane rozwiązania 4PL (4th party logistics).

W minionym czasie

Każdy rok w 15 letniej historii operatora to kolejny krok naprzód i kolejne zmiany prowadzące do rozwoju działalności firmy. Sieć GEFCO Polska w 2014 r. objęła 12 lokalizacji w strategicznych punktach kraju, zespół ponad 350 profesjonalistów i setki klientów. To, co nie zmieniło się przez te wszystkie lata, to właśnie stosunek do klienta, który od zawsze cechowały profesjonalizm, elastyczność i partnerstwo.

– Piętnasta rocznica działalności GEFCO na polskim rynku to doskonała okazja, aby podziękować wszystkim klientom i partnerom biznesowym za lata współpracy. Naszą wysoką pozycję na

ryнку usług logistycznych zawdzięczamy bowiem zaufaniu naszych klientów. Przynależność do grona rynkowych liderów zobowiązuje i wymaga stałego dążenia do podwyższania jakości oraz rozwijania

Sieć GEFCO Polska w 2014 r. objęła 12 lokalizacji w strategicznych punktach kraju, zespół ponad 350 profesjonalistów i setki klientów.



GEFCO Polska świętowało swoją 15 rocznicę wspólnie ze swoimi wieloletnimi partnerami biznesowymi podczas uroczystej imprezy, która odbyła się w czerwcu w Karpaczu



W najbliższych latach GEFCO Polska zamierza utrzymać dynamiczny rozwój i zwiększać efektywność rozwiązań informatycznych, rozwój usług transportu multimodalnego, lotniczego i morskiego oraz dedykowanych usług magazynowych i celnych

GEFCO Polska

Jest częścią Grupy GEFCO.

- ▶ W Polsce firma działa od kwietnia 1999 r.
- ▶ Siedziba główna mieści się w Centrum Warszawy.
- ▶ Oddziały GEFCO zlokalizowane są w rejonie Poznania, Katowic, Wrocławia, Rzeszowa, 3 w rejonie Warszawy (Grodzisk Mazowiecki, Natolin, Żegrze) oraz w samej Gdyni.
- ▶ Rynek docelowy to głównie branże: motoryzacyjna - producenci samochodów, części i komponentów, elektroniczna, materiałów budowlanych, kosmetyczna, FMCG oraz inne przemysłowe.
- ▶ GEFCO Polska zatrudnia ponad 350 pracowników.

i ulepszania świadczonych usług. Nasze doświadczenie pokazuje, że konsekwencja w dążeniu do tak określonych celów pozwala być firmą innowacyjną, elastyczną i atrakcyjną, zarówno dla klientów z branży motoryzacyjnej, jak i innych sektorów gospodarki – podsumował Olivier Large, dyrektor generalny GEFCO Polska.

GEFCO Polska wielokrotnie otrzymywało dowody na to, że wysiłki na rzecz jakości świadczonych usług są skuteczne. Firmie trzykrotnie przyznano tytuł „Gazeli Biznesu”, pięciokrotnie nagrodzono statuetką „Operatora Logistycznego Roku”, a ostatnie lata przyniosły odnowienie i rozszerzenie certyfikatów ISO9001, ISO14001 oraz przyznanie statusu Upoważnionego Przedsiębiorcy AEOF.

Operator od początku swojej działalności stawiał także na innowacje, inwestując w zaawansowane systemy i aplikacje do zarządzania przepływami, trackingu przesyłek i wymiany informacji z partnerami biznesowymi: – *Ostatnie lata, mimo zmiennej sytuacji ekonomicznej, upłynęły w GEFCO Polska pod znakiem optymalizacji. We wszystkich obszarach swojej działalności operacyjnej wdrożyliśmy nowe narzędzia, umożliwiające dalszą poprawę efektywności i jakości świadczonych usług – skomentował Marek Prószyński dyrektor handlowy GEFCO Polska.*

Bardziej globalnie

GEFCO, również jako globalna organizacja, skupiło się w mijających latach na umacnianiu swojej pozycji światowego lidera w zakresie logistyki dla przemysłu, ze szczególnym naciskiem na rynki o wy-

Lata współpracy z klientami wywodzącymi się z różnych sektorów gospodarki, a są to m.in. motoryzacja, przemysł, FMCG, pozwoliły na wypracowanie specjalistycznej ekspertyzy z zakresu innowacyjnych i globalnych rozwiązań dla całości łańcucha dostaw.

sokiej dynamice wzrostu, takie jak np. Ameryka Łacińska, Afryka, Azja Wschodnia, Bliski Wschód oraz Indie. Pierwszy rok współpracy z Kolejami Rosyjskimi (RZD), większościowym akcjonariuszem GEFCO, umożliwił operatorowi rozszerzenie oferty świadczonych usług i otworzył nowe możliwości w zakresie obsługi przepływów towarowych w strefie 15-20, nie tylko w krajach należących do Wspólnoty Niepodległych Państw (WNP), ale

dedykowanych usług magazynowych i celnych. Chce także rozszerzać sieć dystrybucji krajowej, zarówno w zakresie produktu FTL, jak i drobnicy.

– *Rozwój inwestycji oraz pozytywne prognozy dotyczące rynku pozwalają nam z optymizmem patrzeć w przyszłość całej branży i są dla nas motywacją do ciągłego rozwoju firmy w zakresie świadczonych usług i ich wysokiej jakości. Wierzę, że kolejne 15 lat będzie oznaczać dla nas owocną*

Operator od początku swojej działalności stawiał także na innowacje, inwestując w zaawansowane systemy i aplikacje do zarządzania przepływami, trackingu przesyłek i wymiany informacji z partnerami biznesowymi.

także w Azji. Strategiczne partnerstwo z amerykańskim producentem samochodów General Motors potwierdziło pozycję GEFCO w zakresie logistyki 4PL branży motoryzacyjnej, wypracowaną przez lata dzięki współpracy z koncernem PSA.

W najbliższych latach GEFCO Polska zamierza utrzymać dynamiczny rozwój i zwiększać efektywność rozwiązań informatycznych, rozwój usług transportu multimodalnego, lotniczego i morskiego oraz

współpracę i kolejne sukcesy – podkreślił Olivier Large.

GEFCO Polska świętowało swoją 15 rocznicę wspólnie ze swoimi wieloletnimi partnerami biznesowymi podczas uroczystej imprezy, która odbyła się w czerwcu w Karpaczu, w malowniczej scenerii Sudetów Zachodnich. Wideorelacja z wydarzenia dostępna jest na kanale youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=Ap2lbfZ4AbU> ◀

KK



Strategiczne partnerstwo z amerykańskim producentem samochodów General Motors potwierdziło pozycję GEFCO w zakresie logistyki 4PL branży motoryzacyjnej, wypracowaną przez lata dzięki współpracy z koncernem PSA

Jako jeden z niewielu operatorów logistycznych FM Logistic tworzy własną dedykowaną infrastrukturę magazynową. To daje dużą elastyczność operacyjną i bardzo wysoki standard bezpieczeństwa.

Centrum dystrybucyjne dla farmacji – największe w Europie Centralnej

Aż 25 tys. m² powierzchni liczy główne centrum logistyczne przeznaczone do obsługi klientów FM Logistic z branży farmaceutycznej, zlokalizowane w Błoniu koło Warszawy. To największe centrum dystrybucyjne dedykowane sektorowi health care w Europie Centralnej. Taką wielkość osiągnęło po rozbudowie, którą ukończono w tym roku. 12 czerwca nastąpiło jego uroczyste otwarcie.

FM Logistic obsługą sektora farmaceutycznego zajmuje się od 2003 r. Wtedy operator podpisał pierwszy kontrakt z producentem farmaceutycznym, firmą GSK. Zakres usług dotyczył stricte przewozów FTL-owych po kraju, ale to właśnie od tamtego momentu rozpoczyna się cała historia rozwoju działalności FM Logistic dla farmacji w Polsce.

Z firmą GSK, FM Logistic pracuje do dziś, a przez ostatnie 10 lat wachlarz usług operatora znacznie się powiększył. Dzięki

konsekwentnej strategii rozwoju popartej inwestycjami w infrastrukturę, FM Logistic jest dzisiaj jednym z niewielu operatorów logistycznych świadczących kompleksowe usługi logistyczne i transportowe w opar-

ciu o wymagania GDP oraz GMP. Aktualnie FM Logistic obsługuje 10 podmiotów w zakresie usług logistycznych oraz 15 podmiotów w zakresie obsługi dystrybucyjnej.

Aktualnie FM Logistic obsługuje 10 podmiotów w zakresie usług logistycznych oraz 15 podmiotów w zakresie obsługi dystrybucyjnej z branży farmaceutycznej.



Oficjalne otwarcie rozbudowanego centrum logistycznego w Błoniu miało miejsce 12 czerwca

Rozwijająca się infrastruktura

Rozwijając koncepcję platform multi-klienckich, operator zdecydował się zbudować platformę dedykowaną obsłudze branży farmaceutycznej już w 2008 r. Na miejsce wybrano atrakcyjną logistycznie lokalizację – miejscowość Błonie k. Warszawy. W 2009 r. była to jedna hala magazynowa dostosowana do obsługi firm farmaceutycznych. Obecnie powierzchnia ta jest około 4 razy większa i liczy 25 tys. m².

– To niewątpliwie największa infrastruktura dedykowana klientom z sektora farmaceutycznego nie tylko w Polsce, ale i w Europie Centralnej, z czego jesteśmy bar

FM Logistic

- ▶ Firmę założono w 1967 r. we Francji.
- ▶ Posiada własne centra logistyczne w Europie, Azji i Ameryce Południowej (Brazylia).
- ▶ W Polsce jest ich osiem: Mszczonów, Tomaszów Mazowiecki, Wolbórz, Wola Bykowska, Piotrków Trybunalski, Pruszków, Błonie i Olszowa.
- ▶ Łączna powierzchnia magazynowa i produkcyjna oddana do dyspozycji klientów to ponad 500 tys. m².
- ▶ Główna siedziba firmy w Polsce mieści się w Mszczonowie pod Warszawą.
- ▶ W naszym kraju zatrudnia ponad 2,5 tys. osób, a w całej organizacji około 15 tys.

dzo dumni – mówi Paweł Janicki, Business Development Director FM Logistic Polska. – Jako jeden z niewielu operatorów logistycznych FM Logistic tworzy własną dedykowaną infrastrukturę magazynową. To daje nam dużą elastyczność operacyjną i bardzo wysoki standard bezpieczeństwa, co doceniają klienci z sektora farmaceu-

Flota pojazdów spełniających wymagania sektora farmaceutycznego składa się ze 120 pojazdów różnej wielkości i pojemności. Część z nich to auta dwukomorowe, dzięki którym można przewozić jednocześnie produkty w temperaturze 15–25°C oraz 2–8°C.

tycznego, dla których jest to bardzo istotnym aspektem – dodaje.

FM Logistic może pochwalić się także jedną z największych flot pojazdów spełniających wymagania sektora farmaceutycznego. Składa się na nią 120 pojazdów różnej wielkości i pojemności. Część z nich to auta dwukomorowe, dzięki którym można przewozić jednocześnie produkty w temperaturze 15–25°C oraz 2–8°C. Rozwiązania, jakie stosuje FM Logistic w przewozie produktów leczniczych to w 100% rozwiązania aktywne bez konieczności stosowania izoboxów utrzymujących temperaturę. FM Logistic jako pierwsza firma w Polsce wprowadziła tego typu przewozy już w 2006 r. i z sukcesem stosuje je do dziś.

FM Logistic posiada również własne komory przeładunkowe dedykowane pro-

W 2009 r. na magazyn przeznaczono jedną halę magazynową dostosowaną do obsługi firm farmaceutycznych. Obecnie powierzchnia ta jest około 4 razy większa i liczy 25 tys. m².

duktom leczniczym na południu Polski, w miejscowości Olszowa, co usprawnia system dystrybucyjny operatora. W magazynach składowane są głównie produkty w temperaturze kontrolowanej 15–25° oraz 2–8°C. Dla produktów w łańcuchu zimnym (2–8°C) operator posiada nowoczesne komory chłodnicze o łącznej pojemności ponad 1000 miejsc paletowych, a także strefę dedykowaną obsłudze produktów kontrolowanych.

Kompleksowość usług

FM Logistic od samego początku stawia na kompleksowość usług. Operator świadczy usługi transportowe oraz magazynowe w oparciu o standardy GDP i GMP dla produktów leczniczych OTC oraz RX, wyrobów medycznych, suplementów diety, kosmetyków, dermokosmetyków, w zasadzie we wszystkich zakresach temperatur tj. 2–8°C, 15–25°C; 10–15°C oraz innych, bar-



Dla produktów w łańcuchu zimnym (2–8°C) operator posiada nowoczesne komory chłodnicze o łącznej pojemności ponad 1000 miejsc paletowych, a także strefę dedykowaną obsłudze produktów kontrolowanych

dziej wymagających, którzy domagają się klienci. Dzięki temu FM Logistic świadczyć może konkurencyjne usługi dla klientów z branży *health care* nie tylko w Polsce, ale także w innych krajach m.in. w Rosji, na Ukrainie, we Francji, Czechach, na Węgrzech, w Rumunii, Szwajcarii i Brazylii. ◀

EH



W magazynach składowane są głównie produkty w temperaturze kontrolowanej 15–25°C oraz 2–8°C

Logistyczne puzzle

24 godziny dla wielu firm produkcyjnych to cała wieczność. Dostawa surowców do produkcji i gotowych wyrobów do odbiorcy musi często zostać zrealizowana nie tylko w krótszym czasie, ale i na konkretną godzinę. Dodatkowo firmy ograniczając koszty, zlecają przewóz coraz mniejszych partii towarów.

Skutki tego odczuwają operatorzy logistyczni, którzy w każdej chwili muszą być gotowi do realizacji zleceń ad hoc. I głośnią się, jak utrzymać rentowność przy dużej presji na koszty.

Na przestrzeni ostatnich kilku lat mieliśmy do czynienia z osłabionym popytem wewnętrznym, choć trzeba przyznać, że spowolnienie gospodarcze – w odróżnieniu od wielu europejskich krajów – nie dało się nam szczególnie we znaki.

Przemysł daje zarobić

Styczeń przyniósł branży przemysłowej bardzo dobre informacje: wskaźniki były lepsze niż prognozowano, a rynek wyraźnie się ożywił. Przełożyło się to na produkcję: wykorzystanie mocy produkcyjnych wzrosło do 75% i było o dwa punkty procentowe wyższe niż w roku ubiegłym. A styczeń jest zawsze najgorszym miesiącem jeśli chodzi wskaźniki. Kolejne miesiące również nie rozczarowały. Produkcja przemysłu sprzedana w maju była o 4,4% wyższa w porównaniu z analogicznym miesiącem 2013 r. Wzrost odnotowano w 27 spośród 34 działów przemysłu. Szczególnie znaczący był on w produkcji

mebli – o 18,3% – i produkcji budowlano-montażowej, która w maju była wyższa o 10% niż przed rokiem oraz o 14% wyższa niż w kwietniu br. W sumie produkcja przemysłowa wzrosła w pierwszych pięciu

zaczę – *Cały czas odnotowujemy wzrost wolumenu ładunków przewożonych na zlecenie firm produkcyjnych. Z tego powodu postanowiliśmy w pewnym momencie skoncentrować się przede wszystkim na*

Dzięki dobrym nastrojom w przemyśle na brak zleceń nie narzeka branża transportowa. Przemysł stał się dla nich na tyle ciekawym klientem, że wielu przewoźników zdecydowało się na specjalizację.

miesiącach 2014 r. o 4,7%. Dobrą koniunkturę potwierdza wiele firm: – *Z roku na rok zwiększamy produkcję, co jest związane z rosnącą sprzedażą naszych produktów zarówno w Polsce, jak i za granicą* – przyznaje Maria Wojdyła z Działu Spedycji firmy Frapol, będącej jednym z największych producentów i dostawców systemów klimatyzacyjnych i wentylacyjnych.

Dzięki dobrym nastrojom w przemyśle na brak zleceń nie narzeka branża transportowa. Przemysł stał się dla nich na tyle ciekawym klientem, że wielu przewoźników zdecydowało się na specjali-

ich obsłudze. – potwierdza Jarosław Baran z PL Logistics, firmy, która obsługuje zarówno lokalne, jak i duże przedsiębiorstwa produkcyjne.

Rośnie popyt na drobnicę

Przykład PL Logistics dobrze oddaje zmiany, jakie dokonały się w sektorze produkcyjnym na przestrzeni ostatnich lat. Firma do niedawna zajmowała się głównie obsługą transportu całopojazdowego i ładunków częściowych. W ubiegłym roku zdecydowała się na uruchomienie przewozów



Dopasowanie się do oczekiwań przedsiębiorstw produkcyjnych jest dla przewoźników ogromnym wyzwaniem



Wszystko wskazuje na to, że zapotrzebowanie na materiały do produkcji, jak i na gotowe już produkty, będą planowane coraz precyzyjniej. Duże przedsiębiorstwa produkcyjne wdrożyły już zintegrowane systemy informatyczne, a małe i średnie firmy zamawiają je coraz częściej.



Powodów rosnącej liczby zleceń drobnicowych jest kilka. Po pierwsze, przedsiębiorcy posiadają dzisiaj odpowiednią wiedzę i narzędzia, takie jak systemy ERP czy MRP II dzięki czemu sprawniej reagują na zmieniającą się koniunkturę. Po drugie, wszyscy starają się minimalizować koszty, a transport drobnicowy to umożliwia.

drobnicowych, co okazało się strzałem w dziesiątkę. Po uruchomieniu dystrybucji drobnicy, klienci zadowoleni z dotychczasowej współpracy chętnie decydowali się na jej rozszerzenie.

O tym, że popyt na przewozy drobnicowe rośnie, może też świadczyć przykład

małopolskiej firmy Stosped. Przez wiele lat specjalizowała się ona w spedycji i całopojazdowym transporcie międzynarodowym oraz krajowym. 4 miesiące temu została Partnerem Regionalnym Pall-Ex Polska, międzynarodowej sieci dystrybucji ładunków paletowych, i zaczęła pozyskiwać klientów zainteresowanych przewozami drobnicowymi – ekspresowym transportem niewielkiej ilości ładunków. – *Bazując*

Powodów rosnącej liczby zleceń drobnicowych jest kilka. Po pierwsze, przedsiębiorcy posiadają dzisiaj odpowiednią wiedzę i narzędzia, takie jak systemy ERP czy MRP II dzięki czemu sprawniej reagują na zmieniającą się koniunkturę. Po drugie, wszyscy starają się minimalizować koszty, a transport drobnicowy to umożliwia. Ograniczanie zapasów do minimum, zarówno tych w firmach produkcyjnych jak

Globalizacja oraz trendy rynkowe przyczyniają się do wzrostu częstotliwości dostaw oraz rozdrobnienia zamówień, a tym samym zwiększenia ilości przesyłek paletowych. W tym momencie wzrasta zapotrzebowanie na transport drobnicowy.

na wieloletnim doświadczeniu, fachowej wiedzy naszego zespołu oraz szerokim rozoznaniu branży transportowej w tym czasie zdobyliśmy już 30 poważnych klientów, w tym 20 z branży produkcyjnej. – tłumaczy Bogusław Stokłosa, która w firmie Stosped jest menadżerem ds. klientów biznesowych.

i u ich odbiorców, wpływa na rozdrobnienie ładunków, często zresztą zamawianych w ostatniej chwili. Nic dziwnego, firma Frapol aż 80% produkcji realizuje w oparciu o dostawy *just in time*. Z kolei Aquer, przedsiębiorstwo wytwarzające wyroby do instalacji sanitarnych, kanalizacyjnych,

Oprogramowanie logistyczne soloplan.pl



Zarządzaj tak, jakbyś tam był!

Oprogramowanie dla transportu, spedycji i logistyki firmy Soloplan!



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



www.soloplan.pl

grzewczych działa wyłącznie w modelu *just in time*. – Globalizacja oraz trendy rynkowe przyczyniają się do wzrostu częstotliwości dostaw oraz rozdrobnienia zamówień, a tym samym zwiększenia ilości przesyłek paletowych. W tym momencie wzrasta zapotrzebowanie na transport drobnico-

potwierdza Bogusława Stokłosa ze Stospedu. – Są firmy, które chcą np. dostarczyć jedną paletę na konkretną godzinę. Są też takie, które chcą przewieźć ciężkie, ponadgabarytowe elementy. Nasi klienci wymagają od nas indywidualnego podejścia. Wielokrotnie transportujemy na zlecenie jednego z nich

W umowach często występują klauzule, które określają kary za niewywiązanie się z dostawy na czas. Niewielkie opóźnienie może bowiem wstrzymać całą produkcję.

wy bezpośrednio na linii produkcyjnej, jak i w drugą stronę – do odbiorców, dla których wygodniej i taniej jest zamawiać mniejsze partie produktów z pominięciem magazynowania. Mogą one również szybciej reagować na zmianę potrzeb rynku. – tłumaczy Jarosław Baran z PL Logistics.

Pogodzić sprzeczne oczekiwania

To rodzi jednak szereg problemów. Dopasowanie się do oczekiwań przedsiębiorstw produkcyjnych jest dla przewoźników ogromnym wyzwaniem. Zwłaszcza, że to bardzo niejednorodny sektor – to zarówno firmy meblarskie, spożywcze, odzieżowe, chemiczne, jak i producenci urządzeń, maszyn, wyrobów optycznych czy metali. Ta sama firma transportowa świadczy usługi dla właściciela niewielkiej, rodzinnej manufaktury, dużego producenta mebli a także i urządzeń chłodniczych. – Każdy z naszych klientów, a raczej partnerów biznesowych, bo tak właśnie wygląda nasza relacja, ma inne wymagania transportowe –

np. surowce w workach, umieszczanych na palecie 120×120 a jednocześnie - na zlecenie drugiego – duże lada chłodnicze. – dodaje.

W przypadku dystrybucji paczkowej, nie wymagającej błyskawicznej dostawy, firmy starają się korzystać z usług firm kurierskich. Jednak tam, gdzie w grę wchodzi czas i wyższe są wymagania co do np. gabarytów czy wagi przewożonych ładunków, przedsiębiorstwa sięgają po usługi wyspecjalizowanych przewoźni-



W przypadku dystrybucji paczkowej, nie wymagającej błyskawicznej dostawy, firmy starają się korzystać z usług firm kurierskich

wysyłamy przesyłki paletowe transportem bezpośrednim w doładunku – komentuje Maria Wojdyła z Frapolu.

Wyścig z czasem

Nie każdy przewoźnik jest w stanie przewieźć na palecie 1,5 t ładunku. Nie każdy też zrealizuje przewóz niestandardowych przesyłek – długich czy ponadgabarytowych, których udział w rynku przewozów

Ideałem jest, gdy produkcją, magazynem i łańcuchem dostaw zarządza centralny system ERP zintegrowany z aplikacjami zewnętrznymi, umożliwiającymi choćby śledzenie przesyłki.

ków. – W przypadku przewozów drobnicowych nasza firma korzysta przede wszystkim z usług firm kurierskich, jednak przy przesyłkach wyjątkowo cennych i pilnych

rośnie. Tę tendencję potwierdza Jarosław Baran z PL Logistics. W kierowanej przez niego firmie znaczną część transportu stanowią właśnie ładunki niestandardowe. – Od wielu lat rozszerzamy flotę o samochody dysponujące górnym załadunkiem, wysoką przestrzenią ładunkową czy windami o dużym udźwigu. Wraz z poprawą koniunktury na rynku, a tym samym przeprowadzanymi inwestycjami, wzrasta zapotrzebowanie na tego typu transport – przekonuje.

Ładunki niestandardowe stanowią nie lada wyzwanie dla operatorów logistycznych, bo wymagają precyzyjnego planowania. Tymczasem takie zlecenia – ze względu na produkcję *just in time* – pojawiają się często właśnie ad hoc. Jeszcze większym wyzwaniem jest czas dostawy. Firma Frapol dostarcza produkty przede wszystkim na plac budowy. W związku z tym konieczna jest realizacja dostaw w godzinach porannych. A co do odbioru palet, to optymalny czas przypada w godzinach popołudniowych, pomiędzy 15 a 17.

– Często zdarza się, że załadunek możliwy jest u nas dopiero po zakończeniu



Często zdarza się, że załadunek możliwy jest po zakończeniu produkcji, w godzinach późno-popołudniowych, natomiast klient oczekuje dostawy już kolejnego dnia, najlepiej z samego rana. Nie każda firma transportowa jest w stanie się do tego dostosować.

Kierowanie się wyłącznie ceną to ślepa uliczka. Spełnienie wyśrubowanych wymagań stawianych przez firmy produkcyjne, musi kosztować.

produkcji, w godzinach późno-popołudniowych, natomiast klient oczekuje dostawy (często przy sporych odległościach) już kolejnego dnia, najlepiej z samego rana. Nie każda firma transportowa jest w stanie się do tego dostosować. Czasami zdarzają się też sytuacje tzw. awaryjne, kiedy musimy z biegu wysłać zamówienie lub odebrać je od firm dostarczających nam podzespoły. W takich sytuacjach ważne jest, abyśmy nie byli zablokowani zbyt wczesną godziną wprowadzenia zlecenia odbioru/wysyłki. – mówi Maria Wojdyła.

Takie wymagania w branży produkcyjnej to standard. Działając w takim systemie klienci mogą ograniczać do minimum koszty okołoprodukcyjne. Odpowiedzialność przenosi się na przewoźników. W umowach często występują klauzule, które określają kary za niewywiązanie się z dostawy na czas. Niewielkie opóźnienie może bowiem wstrzymać całą produkcję.

Nacisk na koszty

Transport to jeden z elementów, który składa się na całkowity koszt produktu, przedsiębiorstwa produkcyjne wybierają więc przewoźnika bardzo często przede wszystkim w oparciu o kryterium kosztu usługi. Jak istotne jest to kryterium niech świadczy fakt, że producent współpracuje często z wieloma przewoźnikami. Wybiera tego, który w danym regionie jest konkurencyjny cenowo.

Gdy cena staje się najważniejszym kryterium, zapanowanie nad dostawami staje się znacznie trudniejsze, choćby ze względu na korzystanie z usług wielu przewoźników. Problem tkwi choćby w integracji systemów IT. Idealem jest, gdy produkcją, magazynem i łańcuchem dostaw zarządza centralny system ERP zintegrowany z aplikacjami zewnętrznymi, umożliwiającymi choćby śledzenie przesyłki – *Firmy działające w trybie just in time nie posiadają zapasów magazynowych i muszą być w stanie niezwłocznie wysłać towar do odbiorcy. Bez narzędzi informatycznych nie da się synchronizować produkcji z zapotrzebowaniem rynku i zapewnieniem płynności dostaw.* – przekonuje Łukasz Pytloch, projektant w Centrum Kompetencyjnym MWS BPSC S.A.

Znaczenie systemu IT w logistyce przedsiębiorstw produkcyjnych dobrze

pokazuje przykład OSM Piątnica. Specyfiką zakładu jest duża rotacja wyrobów gotowych (czas składowania towaru pomiędzy opuszczeniem linii produkcyjnej a załadunkiem nie przekracza 48 godz.), krótkie terminy przydatności oraz duża częstotliwość składania zamówień przez klientów. Indywidualne ustalenia z klientami przewidują, na ile dni przed upływem terminu przydatności, produkt musi być dostarczony. System ERP Impuls kontroluje ten parametr w trakcie kompletowania

nimalizować liczbę jednostek transportowych, łącząc te części pozycji zamówienia, które nie stanowią pełnych palet. Pod kontrolą rozwiązania są więc wszystkie szczegóły związane z zarządzaniem paletami: od zapelnienia ich na odpowiednią wysokość, po właściwy załadunek w samochodzie. Wydawanie przesyłek dla zaplanowanej trasy przebiega w taki sposób, by załadunek kolejnych palet odbywał się odwrotnie do kolejności dostarczania ich w ramach trasy. Eliminuje to konieczność poszukiwania kolejnych zamówień w trakcie rozładunku u klienta.

Kierowanie się wyłącznie ceną to ślepa uliczka. Spełnienie wyśrubowanych wymagań stawianych przez firmy produkcyjne, musi kosztować. Niektóre zresztą doskonale to rozumieją. – *Cena na pewno odgrywa*

Postępowanie w przypadku uszkodzeń powinno być bardzo ważnym kryterium wyboru partnera logistycznego. Zawsze warto sprawdzić jak wygląda kwestia wypłaty odszkodowania i złożenia reklamacji.

wysyłki, co pozwala zminimalizować ryzyko zwrotów. System ERP kontroluje też wysokość składanych palet. Kompletuje on zamówienia tak, aby zmaksymalizować stopień ich realizacji, a jednocześnie zmi-

bardzo duże znaczenie, nie jest ona jednak elementem, który decyduje przy wyborze przewoźnika. Przy dostawach, które niejako są wizytówką naszej firmy w oczach klientów warto jest zapłacić więcej za usługę na



Tam, gdzie w grę wchodzi czas i wyższe są wymagania co do np. gabarytów czy wagi przewożonych ładunków, przedsiębiorstwa sięgają po usługi wyspecjalizowanych przewoźników



Producent współpracuje często z wieloma przewoźnikami. Wybiera tego, który w danym regionie jest konkurencyjny cenowo.

wyższym poziomie. Decydującym elementem jest terminowość dostaw oraz dbałość o dostarczane przesyłki. Dostarczając nieraz bardzo pilne zamówienia naszych klientów nie możemy pozwolić sobie ani na opóźnienia, ani na uszkodzenia transportowe. – tłumaczy Maria Wojdyła z firmy Frapol.

Postępowanie w przypadku uszkodzeń powinno być bardzo ważnym kryterium wyboru partnera logistycznego. Zawsze warto sprawdzić jak wygląda kwestia wypłaty odszkodowania i złożenia reklamacji. Przedsiębiorstwa produkcyjne powinny też zwrócić uwagę na to, jak wieloma magazy-

nami na terenie kraju dysponuje dana firma transportowa. Ten czynnik może mieć bowiem znaczący wpływ na terminowość i elastyczność dostaw.

I jeszcze jeden niedoceniany element: położenie. – Przy wyborze operatora warto zwrócić uwagę na to, czy siedziba firmy transportowej znajduje się w bliskiej odległości od naszego zakładu. Jest to bardzo pomocne przy nadawaniu późnych przesyłek oraz tych, które musimy odebrać z samego rana. – zauważa Maria Wojdyła.

Wszystko wskazuje na to, że zapotrzebowanie na materiały do produkcji, jak i na gotowe już produkty, będą planowane coraz precyzyjniej. Duże przedsiębiorstwa produkcyjne wdrożyły już zintegrowane systemy informatyczne, a małe i średnie firmy zamawiają je coraz częściej. Sprzyjają temu zarówno dobra koniunktura gospodarcza, jaki i oferta dostawców technologii, którzy dostosowują ją do potrzeb mniejszych przedsiębiorstw – zarówno od strony cenowej, funkcjonalnej, jak i czasu wdrożenia. Oznacza to więcej pracy i więcej nowych wyzwań dla firm transportowych, które będą musiały coraz bardziej się specjalizować. ◀

AM

Telematyka wspiera kierowców

Często można usłyszeć, że systemy FMS to szereg korzyści nie tylko dla właścicieli firm transportowych, ale także dla kierowców. Tylko co tak naprawdę kryje się za tym stwierdzeniem?

W praktyce kierowcy początkowo mają obawy, że telematyka to taki „bardziej uciążliwy GPS”. Boją się permanentnej kontroli i nie chcą rezygnować ze swoich przyzwyczajzeń. Szybko jednak zmieniają zdanie. Dzieje się tak z kilku powodów. Przede wszystkim telematyka „wylączyła emocje”. Kierowca dostaje jasne dyspozycje, gdzie i kiedy ma się znaleźć towar. Ponadto wszelkie prze-

plywające dane są archiwizowane, a więc niebezpieczeństwo pomyłki i nieporozumienia jest minimalizowane. Najczęściej to kierowcy rozliczani są za wybór nieprawidłowej trasy czy zaistniałe opóźnienia. Przy stałej archiwizacji danych łatwiej zdiagnozować po czyjej stronie wystąpił błąd. Telematyka bowiem, o czym nie każdy pamięta, ocenia pracę nie tylko kierowcy, ale i spedytora. Systemy FMS wspo-

magają pracę nowych kierowców bądź kierowców jadących w nowe trasy, dzięki możliwościom zapisania w komputerach pokładowych komunikatów automatycznie uruchamianych na konkretnym etapie trasy. Mogą one dotyczyć na przykład określonych przepisów w danym kraju czy autoryzowanych stacji. Ponadto kierowca otrzymuje z biura wszystkie niezbędne komunikaty związane z realizacją zlecenia, od miejsca i daty rozładunku, przez trasę przejazdu, rodzaj towaru, opakowania, po inne, specyficzne informacje dotyczące klienta. Wszystkie te zalety daje się oczywiście przekuć na korzyści dla firmy – telematyka ułatwia zarządzanie personelem i pozwala monitorować efektywność pracowników. ◀

Krzysztof Głogowski,
Sales Executive Poland
w firmie Transics



Zwiększać świadomość branży

Idea Broker, wspólnie z Wyższą Szkołą Bankową zorganizowała warsztaty dla przedsiębiorców „Zrównoważony TSL – Transport Spedycja Logistyka”, w których wzięło udział kilkadziesiąt firm z tej branży. Była to już kolejna tego typu inicjatywa brokera ubezpieczeniowego.

W czasie warsztatów organizatorzy starali się pokazać w jaki sposób można zarządzać procesami w branży TSL. Co więcej, robili to również sami przedsiębiorcy. Mariusz Jasiński – prezes Wadowickiej Grupy Biznesowej, zrzeszającej kilkadziesiąt przedsiębiorców z całej Polski podzielił się wiedzą na temat funkcjonowania tej organizacji, ograniczania kosztów działalności przedsiębiorstwa poprzez grupy zakupowe, podał konkretne rozwiązania, które są możliwe do wdrożenia praktycznie w każdej organizacji.

Ponieważ jednym z narzędzi do zarządzania ryzykiem w branży TSL jest ubezpieczenie, nie mogło zabraknąć przedstawiciela tego sektora. Marcin Dębicki – dyrektor Pionu Klienta Korporacyjnego w Ergo Hestia S.A. przedstawił kondycję tego zakładu ubezpieczeń i zainteresował przedsiębiorców narzędziami, które Ergo Hestia adresuje do szeroko pojętej branży transportowej. Pojawiły się między innymi pytania o prognozy co do ceny za ubezpieczenia, sezonowość działania zakładu ubezpieczeń oraz czy Ergo Hestia jest w stanie włączyć się w proces edukacyjny wspólnie z firmami transportowymi.

Ciekawy wykład – Firma XXI wieku wygłosił prof. Andrzej Blikle, który zainteresował przedsiębiorców między innymi procesami jakie zachodzą w codziennym życiu organizacji, przedstawił przykłady i sposoby działania firm, które w różny sposób mierzą się z określonymi zadaniami.

Temat przyszłych łańcuchów dostaw w branży TSL, z dużym naciskiem na lu-

dzi, procesy i technologie został poruszony przez prof. SGH dr hab. Halinę Brdulak.

Kadra poszukiwana

Prof. Andrzej Bujak, współorganizator warsztatów, poinformował przedsiębiorców o działaniach jakie podejmuje Wyższa Szkoła Bankowa w zakresie kształcenia przyszłych pracowników sektora TSL. Wojciech Kraus – członek prezydium Dolnośląskiej Izby Gospodarczej potwierdził taką potrzebę, wskazując na spore zapotrzebowanie na spedytatorów znających języki obce i potencjalną współpracę z Wyższą Szkołą Bankową w tym zakresie.

W warsztaty zostali zaangażowani również studenci Wyższej szkoły Bankowej, który w bardzo śmiały i dynamiczny sposób przedstawił projekt wykorzystania kolei wrocławskich jako narzędzia do rozwiązania „korków” w mieście.

Blisko branży

Według Kamila Pogody – prezesa zarządu Idea Broker, takie warsztaty mają ogromny sens. – *Do naszej pracy podchodzimy z pasją. Zależy nam na podnoszeniu świadomości przedsiębiorców w zakresie działań prewencyjnych, które pozwalają osiągnąć pożądane rezultaty, jak np. niższa cena za ubezpieczenie. Mamy pomysły, które w łatwy sposób dają się wdrożyć i które praktycznie pozwalają ograniczyć ryzyko, wpływać na rzeczywistość, a to z kolei, pozwala na*

zmniejszenie kosztów, między innymi ubezpieczeń. – mówił prezes.

– *Jesteśmy gotowi na więcej, słuchamy naszych kontrahentów, pomagamy im a przede wszystkim staramy się być partnerami w biznesie, który reprezentujemy. Nasze działania mają w dużej części charakter relacyjny i dlatego przyjemnie jest uczestniczyć w spotkaniach, które z jednej strony uczą nowego a z drugiej strony stanowią platformę wymiany informacji między przedsiębiorcami. Dlatego też Idea Broker dalej będzie inwestowała w tego rodzaju przedsięwzięcia i zachęcała różne podmioty, aby stały się ważnym ogniwem każdego z nich – kontynuował.*

– *Zapraszamy przedsiębiorców z branży TSL do współpracy. Pewnie nie zbudujemy od razu Ameryki, jednak pokażemy, że można inaczej, że warto osiągnąć dobre parametry cenowe/zakresowe, poprzez wspólne działania, my: broker i przedsiębiorca – przewoźnik, spedytator, logistyk oraz ubezpieczyciel. Chodzi też o to aby uniknąć sytuacji, która miała miejsce w latach 2009 i 2010, kiedy zakłady ubezpieczeń, czasami bezpodstawnie podniosły ceny za ubezpieczenia o sto i więcej procent. Razem możemy tego uniknąć, podsumował Kamil Pogoda.*

Idea Broker wspólnie z Wyższą Szkołą Bankową dziękując partnerom naszego przedsięwzięcia: Ergo Hestia, Reiffaisen Leasing, GEFCO, Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Dolnośląskiej Izbie Gospodarczej, Opolskiej Izbie Gospodarczej, Izbie Gospodarczej Ubezpieczeń i Oceny Ryzyka, Hochschule Zittau / Gorlitz. ◀

RR



Marcin Dębicki, dyrektor Pionu Klienta Korporacyjnego w Ergo Hestia S.A. zainteresował przedsiębiorców narzędziami, które Ergo Hestia adresuje do szeroko pojętej branży transportowej. Kamil Pogoda, prezes zarządu Idea Broker, podkreślił jak ważne jest podnoszenie świadomości przedsiębiorców w zakresie działań prewencyjnych, które pozwalają osiągnąć pożądane rezultaty, jak np. niższa cena za ubezpieczenie.

Temat przyszłych łańcuchów dostaw w branży TSL przedstawiła prof. SGH dr hab. Halinę Brdulak. Prof. Andrzej Blikle wskazał procesy, jakie zachodzą w codziennym życiu organizacji, przedstawił przykłady i sposoby działania firm, które w różny sposób mierzą się z określonymi zadaniami.

Partnerstwo z klientem – możliwość czy mrzonka?

Relacja z III Forum Kobiet w Logistyce

„Logistyka dobra i zła – czy istnieją złe i dobre praktyki w logistyce? Gdzie są ich granice?” – pod takim hasłem w dniach 2-3 czerwca w Gdańsku odbyło się III Forum Kobiet w Logistyce, którego organizatorem jest Beata Trochymiak, wydawca portalu Pracujwlogistyce.pl. Tegoroczne forum zgromadziło ponad 150 osób, a w gronie prelegentów znaleźli się znani eksperci, nie tylko w Polsce, ale i na świecie.

Warto dodać, że konferencja – której patronem medialnym od początku jest TSL Biznes – to jedyne spotkanie w branży TSL dedykowane paniom pracującym w logistyce i kadrze menedżerskiej, zarówno po stronie dostawcy jak i odbiorcy usług logistycznych. Tematyka forum dotyczy strony biznesowej logistyki, nie operacyjnej.

Celem Forum Kobiet w Logistyce jest wzbogacenie branży o nowe spojrzenie i podejście do biznesu logistycznego, networking branżowy, a przede wszystkim promowanie i wspieranie kobiet w ich rozwoju zawodowym. Do udziału w konferencji zapraszani są również menedżerowie, a z roku na rok ich udział rośnie.

Przywództwo kobiet w logistyce

Tradycją Forum Kobiet w Logistyce jest to, że rozpoczyna się od tematu „Przywództwa kobiet w polskim świecie logistyki”,



Kadra menedżerska często zapomina o podstawowej zasadzie: jeśli nie potrafisz czegoś zmierzyć, to nie potrafisz zarządzać. Jeśli potrafimy liczyć bilans kosztów i strat, to potrafimy też rozmawiać z zarządem o logistyce.

Za mega trend można uznać dążenie do budowania gospodarki sieciowej, w której to najbardziej liczy się zaufanie we współpracy.

którym od pierwszej edycji konferencji zajmuje się prof. Halina Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej. Profesor Brdulak, oprócz przedstawienia najnowszych badań dotyczących udziału kobiet na stanowiskach zarządczych firm – który niestety nadal jest na bardzo niskim poziomie, a Polska pod tym względem jest daleko w tyle za wieloma krajami UE – przedstawiła „mega trendy” we współczesnych łańcuchach dostaw. – *Kiedyś mówiliśmy o globalizacji, dzisiaj wiele firm dąży do regionalizacji. To wynika z niestabilności gospodarczej i cięcia kosztów. Regionalizacja pozwala na ograniczenie ryzyka, gdyż*

łatwiej jest sprawować kontrolę nad łańcuchami dostaw lokalnie, niż globalnie. Za mega trend można uznać dążenie do budowania gospodarki sieciowej, w której to

najbardziej liczy się zaufanie we współpracy. Szanse mają Ci, którzy robią coś razem a nie pojedynczo – mówiła Halina Brdulak.

Temat „Przywództwa i możliwości dla rozwoju” szeroko rozwinął i przedstawił w swoim wykładzie prof. Cezary Wójcik, dyrektor i założyciel Center for Leadership, profesor PAN i SGH. Profesor Wój-

cik jest jednym z najlepszych ekspertów na świecie w zakresie przywództwa i jednym z najmłodszych profesorów ekonomii. – *Przywództwo jest ważne bez względu na to w jakich relacjach je budujemy, czy w gronie pracowników, czy na rynku, czy też w zakresie współpracy z klientem. Ważne jest również to, co robimy wspólnie. Tylko wspólna identyfikacja daje siłę, aby przejść przez trudne momenty – wyjaśniał prof. Cezary Wójcik.*

Współpraca jest możliwa

Kolejna sesja tematyczna „Ekonomia logistyki według dostawcy usług logistycznych” rozpoczęła się od wystąpień na temat głównych węzłów logistycznych w Polsce. – *To w Gdańsku swój początek mają paneuropejskie korytarze transportowe na trasie*

Przywództwo jest ważne bez względu na to w jakich relacjach je budujemy, czy w gronie pracowników, czy na rynku, czy też w zakresie współpracy z klientem.

Współpraca jest możliwa w gronie firm, które mają świadomość udziału w dużym przedsięwzięciu, dającym w końcowym efekcie ogromną wartość, zarówno ekonomiczną jak i społeczną.

Bałtyk – Adriatyk. W związku z tym, spoczywa na nas ogromna odpowiedzialność za budowę i rozwój całej infrastruktury morskiej i lądowej, aby zapewnić bardzo dobry dostęp od strony morza i dróg. Tylko dobra infrastruktura zapewni gospodarce Polski konkurencyjność oraz intermodalność – mówiła Dorota Raben, prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk.

Przykład możliwości interoperacyjności i wyzwań intermodalnych rynku przedstawiła Lidia Dziewierska, prezes zarządu Loconi Intermodal S.A. – *Osiągnięcie synergii i współpracy w gronie kilku współpracujących ze sobą firm jest możliwe. Transport intermodalny jest najlepszym przykładem na to, żeby wdrażać gospodarkę sieciową i przykładem, że to się opłaca. Dzięki temu, że łączy wiele ogniw i gałęzi transportowych oraz angażuje wiele podmiotów, standardem staje się współpraca na wysokim poziomie zaufania i partnerstwa. Taka współpraca jest możliwa w gronie firm, które mają świadomość udziału w dużym przedsięwzięciu, dającym w końcowym efekcie ogromną wartość zarówno ekonomiczną jak i społeczną* – podkreślała Lidia Dziewierska.

Jednakże to, jak będzie się rozwijać rynek usług logistycznych zależy ostatecznie od konsumenta, czyli końcowego odbiorcy towarów. Mówiła o tym Monika Hapter,

kierownik rozwoju logistyki kontraktowej w DB Schenker Logistics. – *Oczekiwania klientów cały czas się zmieniają i to one wyznaczają trendy dla logistyków. Klient oczekuje możliwości realnej kontroli nad łańcuchem dostaw. Wymaga działań ponadstandardowych, innowacji, proaktywności, transparentności oraz partnerstwa, czyli krótko mówiąc logistyka musi dążyć do doskonałości* – mówiła Monika Hapter.

II sesję ciekawie podsumowano w panelu dyskusyjnym, który moderowała prof. Halina Brdulak, a w którym udział wzięli: Vicepresident i Head of Development Prologis na Polskę Ewa Zawadzka, Contract Manager CEVA Logistics Beata Jakubowska, prokurent Dedicated Logistics/WISTA Polska Barbara Janczaruk, Julian Skelnik z Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, a także prelegenci: Lidia Dziewierska i Monika Hapter.

Dyskusja toczyła się wokół dobrych i złych praktyk w logistyce oraz przyszłości logistyki za 10 lat. Konkluzją była taka, że to e-commerce w głównej mierze będzie motorem ich rozwoju oraz nowoczesne technologie.

Na zasadzie win-win

III sesja tematyczna Forum Kobiet w Logistyce dotyczyła ekonomii logistyki według

Patronat nad konferencją objęli: WISTA Polska, Polskie Towarzystwo Logistyczne, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Instytut Logistyki i Magazynowania, GS1, ECR Polska oraz Vital Voices Poland.

odbiorcy usług logistycznych, a rozpoczęła wystąpienie Dagmary Głowackiej, Global Logistics Manager w Kongsberg Automotive, zatytułowane „Logistyka jako centrum kosztów czy optymalizacji kosztów”. Dagmara Głowacka przedstawiła problem od strony relacji i współpracy z zarządem w firmach produkcyjnych, który często patrzy jedynie na procesy logistyczne w kontekście operacji nieprzynoszących biznesu, jedynie generujących koszty. Jak to zmienić? Jak rozmawiać z zarządem? Jakim językiem? Jak należy rozumieć w ogóle logistykę? – na te pytania odpowiadała Dagmara Głowacka.

Przed wystąpieniami dotyczącymi współpracy w logistyce opartej o zasadę win-win, uczestnicy mogli zapoznać się z przykładem takiego partnerstwa w Grupie Volvo Trucks Poland. Jest nim niedawne połączenie dwóch silnych marek na rynku – Volvo Trucks i Renault Trucks – które do niedawna konkurowały ze sobą, a dzisiaj działają w jednym koncernie Volvo Trucks.

Kolejne prezentacje miały formę case studies, a w ich trakcie starano się pokazać możliwości współpracy na zasadzie win-win i odpowiedzieć na pytanie: kiedy i w jaki sposób należy współpracować, aby każda ze stron czuła się wygrana w tej współpracy? Alina Nikodem, Logistics

NISSAN FORKLIFT

by UNICARRIERS

Polsad
Wyłączny importer w Polsce

Centrala:
ul. Holenderska 14
99-300 Kutno

email: dystrybucja@nissanforklift.pl

Dealerów szukaj na:
www.nissanforklift.pl





Po prawej stronie (obok Beaty Trochymiak) Dagmara Głowacka, laureatka konkursu „Kobieta w Logistyce 2013”. Jest globalnym dyrektorem logistyki w firmie Konsberg Automotive. Odpowiada za procesy logistyczne w zakładach w Szwecji, Słowacji, Niemczech, Francji, Meksyku, Chinach, Indiach. Definiuje politykę logistyczną firmy oraz usprawnia współpracę z innymi działami, tworzy i wdraża standardy logistyczne w podległych zakładach. Z firmą Konsberg związana od 2008 r., gdzie zaczęła od stanowiska dyrektora logistyki w oddziale firmy w Polsce. Zrealizowała kilkadziesiąt projektów logistycznych podczas pracy w spółkach: Faurecia Fotele Samochodowe w Grójcu, CIAT oddział GRYFIT oraz Corning Cable System. Stażystka firmy Renault i FM Logistic w zakładach we Francji. Absolwentka m.in. Politechniki Łódzkiej (kierunek technologia i zarządzanie) i Ecole Nationale Supérieure des Mines de Nancy (Francja).

Operations Manager - UK& IE, UltraLogistik, Unilever Poland Services, stwierdziła że – *Zadowolenie klienta i jego oczekiwania są siłą napędową logistyki. Dostawca dostarcza to czego chce klient i wówczas odniesie korzyści, jeśli ta współpraca będzie oparta na zaufaniu, jasnych zasadach, czyli informowaniu się o wszystkim co dzieje się*

kwestią jest, czy z danym klientem będziemy w stanie podjąć współpracę, np. startując w przetargach i kiedy są one dobre? Jeśli przetarg jest ogłaszany tylko po to, aby obniżyć ceny transportu, to nie będzie dobry, ale jeżeli w celu podniesienia jakości i wydajności, to możemy mówić o dobrym przetargu. Za współpracą win-win zawsze

zaufanie i ciągle podnoszenie jakości przy zachowaniu bezwzględnej terminowości – to najważniejsze wartości, jakie może przynieść rynkowi operator mający doświadczenie, które zdobył we własnej organizacji.

– *Kiedy zaczynałam pracę w Farmada Transport, mając już kilkanaście lat doświadczenia w transporcie, musiałam pogodzić się z tym, że optymalizacja transportu rozumiana jako cięcie kosztów jest ważna, ale nie za wszelką cenę. Tutaj liczy się precyzja, znajomość procedur i wzajemne zaufanie – wyjaśniała Violetta Wojciechowska.*

Wystąpienie „Wymagania klientów a wyzwania dla działów logistyki – nowe trendy współpracy z poddostawcami i kooperantami” było ciekawym zakończeniem wszystkich prelekcji III Forum Kobiet w Logistyce. Katarzyna Śliwińska, Supply Chain Manager w Oceanic S.A, przedstawiła case study na przykładzie serii kosmetyków „AA”, pokazując ewolucję wymagań klienta co do produktów kosmetycznych i zmian za jakimi musi podążać dział logistyki.

Podsumowania całej konferencji dokonała prof. Danuta Kisperska-Moroń z Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, która – ku zaskoczeniu wszyst-

Klient oczekuje możliwości realnej kontroli nad łańcuchem dostaw. Wymaga działań ponadstandardowych, innowacji, proaktywności, transparentności oraz partnerstwa, czyli logistyka musi dążyć do doskonałości.

na każdym etapie współpracy – w wystąpieniu swym Alina Nikodem poruszyła ważny problem, który dotyka ostatnio rynek TSL i jej zdaniem psuje go oraz sprzyja rozwojowi złych praktyk w logistyce. Problem pojawia się kiedy pracownik dostawcy usług zmienia pracę i przechodzi do innej, konkurencyjnej firmy, po czym dzwoni do klienta swojego poprzedniego pracodawcy i proponuje współpracę. A w związku z tym, że zna stawki jakie oferował klientowi w poprzedniej firmie, teraz mogą być one bardziej konkurencyjne. – *Na takie zachowanie powinna być tylko jedna odpowiedź nas jako klientów – NIE, bo pracujemy razem, bo działamy zgodnie z zasadami i partnerstwem – mówiła Alina Nikodem.*

Następne case study, również dotyczyło zasady win-win, ale Andrzej Szymański, dyrektor zarządzający DARTOM Sp. z o.o. spojrzął na logistykę oczami dostawcy usług transportowych i logistycznych. – *Z reguły dostawca usług nie definiuje zasad współpracy, bo to klient je definiuje, a my zależymy od niego. Natomiast inną*

przemawiają wysokie wymagania klienta – tłumaczył.

Czy istnieje dobra logistyka?

Ostatnie dwa wystąpienia poświęcone były logistyce w branży kosmetyczno-farmaceutycznej. Violetta Wojciechowska, dyrektor Biura Operacji Transportu Krajowego, Farmada Transport w Grupie Neuca, pokazała wyjście z dystrybucji wewnętrznej

Zadowolenie klienta i jego oczekiwania są siłą napędową logistyki. Dostawca dostarcza to czego chce klient i wówczas odniesie korzyści, jeśli ta współpraca będzie oparta na zaufaniu i jasnych zasadach.

na zewnętrzny rynek usług i korzyści jakie może odnieść rynek dostawcy usług oraz inni klienci. Home delivery, czyli dostawy bezpośrednio do pacjenta, wysokie wymagania co do precyzji w łańcuchach dostaw,

kich – niekoniecznie zgadzała się z teząmi stawianymi w niektórych wystąpieniach podczas III Forum Kobiet w Logistyce. – *Postanowiliśmy dzisiaj zdefiniować dobrą logistykę, a ja nie wiem co to jest. Nato-*

miast wyszło, że dobra logistyka jest wtedy, kiedy bierze pod uwagę wymagania klienta. Jeśli będziemy stosować triki wobec klienta, to klient też zastosuje je wobec nas. Czy może więc istnieć partnerstwo z klientem? Nie, bo to klient narzuca dostawcy usług logistycznych i transportowych pewne wymogi i zobowiązania. A zasada win-win jest hasłem firm konsultingowych, bo w biznesie taka sytuacja jest trudna do osiągnięcia – mówiła prof. Danuta Kisperska-Moroń. – Łatwiej jest zdefiniować, co to jest zła logistyka. Zła logistyka nie przy-

to potrafimy też rozmawiać z zarządem o logistyce. Ważne, aby znać różne zagadnienia i je rozumieć – tłumaczyła Danuta Kisperska-Moroń. W ostatni zdaniu podsumowania podkreśliła, że w logistyce trzeba być bardziej pokornym wobec niepewności działania.

Po obradach

Tradycyjnie, na koniec dnia obrad, wręczono wyróżnienie i statuetkę „Kobieta w Logistyce 2013”, które przyznawane jest

nych w Polsce. Pierwsza wizyta odbyła się w Porcie Lotniczym im. L. Wałęsy w Gdańsku. Uczestnicy forum mieli też okazję odbyć rejs statkiem, który zorganizował Zarząd Morskiego Portu Gdańsk. W jego trakcie można było zobaczyć port zewnętrzny, w tym nabrzeża terminali kontenerowych oraz część portu wewnętrznego oraz wysłuchać prezentację na temat historii zmian w porcie oraz przyszłych możliwości.

Choć pogoda nie dopisała, to atmosfera podczas Forum Kobiet w Logistyce służyła wymianie doświadczeń i kontaktów, a to dzięki samym uczestniczkom, w gronie których były przede wszystkim menedżerki polskiej logistyki, choć nie zabrakło też menedżerów, na udział których w większej liczbie organizatorzy liczą w przyszłym roku. ◀

Opr. B.T.

Czy może istnieć partnerstwo z klientem? Nie, bo to klient narzuca dostawcy usług logistycznych i transportowych pewne wymogi i zobowiązania.

nosi satysfakcji klientom. Zła logistyka generuje wysokie koszty. Często występują ukryte koszty złej obsługi klienta, których się nie liczy, albo nie zauważa, np. koszty utraconej sprzedaży, albo koszty nadmier-nych zapasów i ryzyk z tym związanych. Kadra menedżerska często zapomina o podstawowej zasadzie: jeśli nie potrafisz czegoś zmierzyć, to nie potrafisz zarządzać. Jeśli potrafimy liczyć bilans kosztów i strat,

przez Kapitułę, powołaną przez redakcję Pracujwlogistyce.pl.. Otrzymała je podczas uroczystej kolacji Dagmara Głowacka z Kongsberg Automotive.

Następnego dnia uczestnicy III Forum Kobiet w Logistyce mieli możliwość udziału w wizytach portowych, podczas których mogli naocznie poznać potencjał i możliwości rozwoju logistyki i usług TSL wokół najważniejszych węzłów logistycz-

Partnerzy Forum Kobiet w Logistyce: DB Schenker, Prologis, Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku, Zarząd Portu Morskiego Gdańsk, CEVA Logistics, Dartom, Farmada Transport, Loconi Intermodal, Volvo Trucks oraz Renault Trucks Polska.

Poznaj nasze magazyny specjalne i zostań ekspertem w swojej branży

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



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
OPOLAĞRA, EKO-LAS
nr 4 – wrzesień
AGRO SHOW



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

NIE CZEKAJ – ZAREJESTRUJ SIĘ JUŻ DZIŚ!

Proces bez końca

Czy systemy elektroniczne wyeliminują potrzebę szkolenia kierowców? Ile powinna palić ciężarówka? Na czym, poza paliwem, można oszczędzać? Jak właściwie zmotywować i wyszkolić kierowcę? Rozmawiamy z Jarosławem Ożyńskim, trenerem DAF EcoDrive.

Jaka jest przyszłość szkolenia kierowców, skoro współczesne pojazdy coraz częściej „myślą” za kierowców – zautomatyzowane skrzynie przełączają biegi w idealnym momencie, komputery dawkują zawsze optymalną porcję paliwa a systemy podpowiadają i oceniają pracę kierowcy?

Wbrew pozorom te systemy tylko zwiększają zapotrzebowanie na szkolenia. Mają one za zadanie wspomóc pracę kierowcy, a nie go zastąpić i są bardzo potrzebne, ale, jak z każdym narzędziem, tak i tu trzeba wiedzieć kiedy i jak go używać. Weźmy za przykład wspomnianą, zautomatyzowaną skrzynię biegów. Rzeczywiście kierowca o średnim doświadczeniu zrobi na takiej skrzyni lepszy wynik niż na manualnej, ale doświadczony i dobrze wyszkolony pobije automat swoim wynikiem z manualną i to znacznie. Automat jest ślepy. Reaguje na to, co „poczuje”, czyli na sygnały pedału gazu, wzrost obciążenia silnika itd. czasami za późno. To kierowca widzi, że np. zbliża się góra lub że podjazd właśnie się kończy, czyli wie wcześniej, czy zmiana

biegów będzie potrzebna, czy też nie. Najwłaściwsze zastosowania skrzyni zautomatyzowanej to jazda w trybie automatycznym z elementami trybu manualnego, pod warunkiem, że kierowca wie jak z tego korzystać.

Ale przecież systemy satelitarnego sterowania, które na podstawie mapy „wiedzą” gdzie znajduje się pojazd i że podjeżdża właśnie pod górkę, są też w stanie dostosować sterowanie pojazdem w zależności od konfiguracji terenu?

Kierowca na obecną chwilę i na długie lata jest nie do zastąpienia. Proszę sobie wyobrazić sytuację: podjeżdżamy pod wspomniane wzniesienie i system automatycznie przyspiesza przed nim, żeby podjazd pod górkę odbył się najniższym kosztem paliwa. Na odcinku testowym, w laboratoryjnych warunkach to się sprawdzi. Automat zrobi to w idealnym momencie. Ale w normalnym ruchu drogowym mamy np. jadący wolniej pojazd pod tą samą górę i to znajdujący się w połowie wzniesienia. Wyszkolony i doświadczony kierowca wie, że w takiej sytuacji im później dogoni przeszkodę na podjeździe, tym będzie taniej – czyli zamiast przyspieszać przed górą, należy właśnie jechać rozpedem i wytra-



Jarosław Ożyński

Trener kierowców w DAF EcoDrive

cić prędkość, by nie dogonić zawalidrogi w połowie wzniesienia. W tej sytuacji automatyka narobiłaby dodatkowych, zbędnych kosztów.

**Kierowcy i właściciele firm, w kontekście szkoleń często zadają pytanie: Jakie zużycie paliwa jest właściwe w ciągniku siodłowym DAF z nacze-
pą? 26 litrów na setkę?**

To jest źle postawione pytanie. My pytamy na szkoleniu, czy można jeździć taniej? I nawet jak ktoś mi powie, że jemu DAF pali 24 litry, to i tak to pytanie pozostanie aktualne. Zawsze można starać się poprawić wynik o jakieś kolejne procenty. Oczywiście przy walce o efektywność, możliwości pojazdu są też bardzo ważne. DAF pod tym względem jest znakomitą ciężarówką. Już kierowca bez większego doświadczenia przywiezie niezły wynik, a dobrze wyszkolony kierowca + DAF to kombinacja pozwalająca zarabiać pieniądze i podnosić marże. Ale ten wyścig do oszczędzania nigdy się nie kończy.



Czy to jest powód – mam na myśli jakość pojazdu – dla którego związałeś się z marką DAF?

To jeden z powodów. Poza bardzo dobrymi pojazdami DAF to firma, w której wszędzie jest blisko. Struktura jest na tyle płaska, że rozwiązanie każdej sprawy jest odległe o jeden telefon i to faktycznie tak działa. Przy niewielkiej organizacji wiadomo kto i za co odpowiada, łatwo jest o porozumienie, reakcja jest szybka, ponieważ my w DAF rozumiemy, że najważniejsze jest, aby poza najniższymi kosztami dostarczyć przewoźnikom wszelką pomoc, dzięki której może on zrobić więcej kilometrów. To właśnie czyni różnicę. Przy stosunkowo niewielkim zróżnicowaniu kosztów wygra ten, kto w tym samym czasie, tym samym taborem zrobi więcej płatnych kilometrów. My i dealerzy w DAF to wiemy i właśnie po to jesteśmy. Szkolenia kierowców skutkują mniejszą liczbą przestojów, zatem są istotne z punktu widzenia efektywności.

Skoro pojazd i firma DAF jest tak dobra, to po co szkolenie kierowców?

Najlepsza kombinacja to dobry pojazd, wsparcie firmy, która dostarcza samochód oraz dobry kierowca. W DAF EcoDrive uczymy jak uczyć się samemu, dajemy końcówkę sznurka umożliwiającą dalszy rozwój. Ta metoda daje trwałe efekty, ponieważ kierowca uczy się przewidywania sytuacji na drodze z coraz większym wyprzedzeniem i wprawą. Wyścig o efektywność nie ma końca. Zawsze o jakiś procent można wyniki jeszcze poprawić. To zależy od postawy kierowców oraz od systemów motywacyjnych firmie. Im bardziej w proces szkolenia zaangażowany jest właściciel i potrafi dodatkowo motywować kierowców, tym lepsze i trwalsze efekty w postaci większej efektywności działania firmy.

To jak powinien wyglądać system szkoleń firmie?

Przede wszystkim jedno szkolenie nie załatwi sprawy. Bez zaangażowania, bez systemów motywowania kierowców szkolenie da tylko tyle, ile wezmą z niego sami kierowcy, a chodzi o to, żeby szkolenie było początkiem procesu, który nie ma daty końcowej. To musi być nowy pomysł na firmę, system zachęt i zależności, który powoduje, że firma staje się samodoskonalącym mechanizmem. Najlepiej jeśli jesteśmy sami dla siebie mądrymi lekarzami i w tym duchu staramy się pomóc szkoleniami. To dokładnie jak z wrodzonym talentem – bez wsparcia, motywacji

i treningu nie zamieni się automatycznie w mistrzostwo w działaniu.

Zysk to głównie oszczędności na paliwie, czy są też inne korzyści?

Paliwo jest najbardziej wymiernym i najłatwiejszym do policzenia elementem całkowitych oszczędności, ale nie jedynym. EcoDriving działa na wszystkie koszty eksploatacyjne. Mało firm liczy np. koszty przestoju pojazdu. Każdy powie, że wymiana klocków hamulcowych to tylko 600 zł. A jaki jest związany z tym koszt postoju pojazdu, koszt kierowcy, który nie wykonuje płatnych kilometrów, koszt ubezpieczenia pojazdu etc. Może to wynieść nawet 2 000 zł/dzień.

Kolejny przykład. W czasie szkolenia kierowcy odbywają jazdy wybranym odcinkiem drogi dwukrotnie. Pierwszy przejazd jadą tak, jak robią to na co dzień. Drugi, po instruktażu i z wypowiedziami szkoleniowca. Bardzo często po pierwszym przejeździe nie można dotknąć się do felg, tak bardzo rozgrzane są hamulce. Po drugim najczęściej można dotknąć wręcz tarczy hamulcowej. A jednorazowe rozgrzanie hamulców do temperatury 800°C to spadek skuteczności hamulców do 50% i sumaryczne zużycie 4 mm klocków i tarcz.

Polska to kraj w większości nizinny, stąd też brak naturalnych warunków do nauki w praktyce. Ponadto w naszych górach hamulce przegrzejemy, ale pojazd zatrzymamy. Znam jednak przypadki, że kierowca po jednej trasie z Kielc na Słowację wrócił bez hamulców, ponieważ nie wiedział jak radzić sobie w górach. Jednak w Alpach czy Pirenejach nieumiejętnie hamując możemy całkowicie spalić hamulce. Ponadto, oprócz znacznie przyspieszonego zużycia przy nieumiejętnym używaniu hamulców rośnie również koszt ich wy-

miany, ponieważ przegrzane elementy nie chcą się dać łatwo rozłożyć.

Czy uczysz jeździć wolniej?

Wręcz przeciwnie. Uczymy jazdy efektywnej. Skracamy czas przejazdu. Pokazujemy, jak pokonać góry w krótszym czasie i dużo bezpieczniej!

Skąd to wszystkie wiesz? Są szkoły dla instruktorów jazdy?

Wiem to z własnego doświadczenia. Przez kilkanaście lat byłem kierowcą w transporcie międzynarodowym. Zjeździłem Europę od Hiszpanii po Ural. Często pytam kierowców o ten, czy tamten parking i wtedy oni wiedzą, że znam ich pracę, jej trud, niebezpieczeństwa i wyzwania. Uczylem się sam. Stawiałem przed sobą poprzeczkę coraz wyżej i dalej to robię. Postanowiłem, że moją misją będzie przekazanie tego, czego się dowiedziałem. Wiem też, czego się nauczyłem od instruktorów fabrycznych DAF. Jak dużo można wyciągnąć z pojazdu, gdy wie się o nim więcej. Kierowcy po szkoleniu uczą się swoich pojazdów na nowo. To jest wielka satysfakcja, kiedy otrzymuję po szkoleniu informację od kierowców o ich wynikach, pytania co w danej sytuacji można zrobić lepiej. To jest bardzo motywujące.

Na zakończenie porada dla kierowców i właścicieli firm transportowych.

Każde szkolenie jest nowym doświadczeniem, które może wnieść nowe pomysły na firmę i współpracę w relacji właściciel – kierowca. Współpracujmy ze sobą co przeloży się na wspólne korzyści i rozwój profesjonalizmu kierowców i firmy. ◀

Dziękujemy za rozmowę.



W DAF EcoDrive uczymy jak uczyć się samemu, dajemy końcówkę sznurka umożliwiającą dalszy rozwój. Ta metoda daje trwałe efekty, ponieważ kierowca uczy się przewidywania sytuacji na drodze z coraz większym wyprzedzeniem i wprawą.

TransitNet – szybsza i tańsza obsługa celnych zgłoszeń tranzytowych

Uzyskiwanie zezwoleń celnych i tranzytowych w transporcie drogowym może być procesem powolnym i skomplikowanym, zwłaszcza gdy uczestniczą w nim podmioty zewnętrzne. Rozwiązanie TransitNet umożliwia podmiotom branży transportowo-logistycznej składanie elektronicznych celnych zgłoszeń tranzytowych, wraz z gwarancją finansową obejmującą ich zobowiązanie do spłaty długu celnego.



SGS Polska

Firma SGS jest światowym liderem w dziedzinie kontroli, weryfikacji, testowania i certyfikacji. Jest uznawana za światowy wzorzec w dziedzinie jakości i rzetelności. SGS prowadzi sieć ponad 1650 oddziałów i laboratoriów na całym świecie, które zatrudniają ponad 80 tysięcy pracowników. SGS w Polsce rozwija się pod dynamicznym zarządem Jarosława Sawickiego. Oprócz inspekcji, certyfikacji oferuje usługi na rzecz administracji publicznej, takie jak dedykowany do obsługi operacji celnych – system TransitNet.

TransitNet to bezpieczna, wielojęzyczna platforma internetowa, która rejestruje, kontroluje i monitoruje zgłoszenia tranzytowe, aby znacznie skrócić czas obsługi tranzytu. Rozwiązanie to działa w oparciu o system NCTS (New Computerised Transit System) obsługujący wspólnotową procedurę tranzytu na terenie Unii Europejskiej oraz wspólną procedurę tranzytową WPT w transporcie drogowym.

Szerszy zakres

TransitNet funkcjonuje od 2007 roku w Bułgarii, Rumunii, Francji, Niemczech, Polsce, Serbii, Macedonii, Turcji oraz we Włoszech. W odpowiedzi na potrzeby klientów w najbliższym czasie planowane jest wdrożenie usługi na terenie Rosji, Białorusi, Kazachstanu, Litwy i Węgier. Ten międzynarodowy i multimodalny system wspiera proste, szybkie, wydajne i pozbawione biurokracji przemieszczanie ładunków między poszczególnymi obszarami celnymi i ich systemami

Jak to działa

Działanie TransitNet sprowadza się do wystąpienia wobec służb celnych jako mocodawcy, ustanawiając gwarancję na rzecz

Blisko potrzeb klienta

Anna Połynko, Kierownik Biura TransitNet SGS Polska Sp. z o.o.



Nasz zespół posiada kompetencje w zakresie prawa celnego, transportu i logistyki. Biegłe porozumiewamy się w językach: polskim, niemieckim, angielskim, rosyjskim, tureckim, azerskim, francuskim i bułgarskim.

Do naszych głównych zadań należy bieżąca obsługa operacji klientów, kontakt z urzędami celnymi i agentami. Zajmujemy się weryfikacją i rejestracją potencjalnych klientów oraz prowadzimy szkolenia dla nowych użytkowników platformy. Współpracujemy również z biurami klienta na terenie całej Europy i koordynujemy podejmowanie interwencji w miejscu zaistnienia takiej potrzeby.

Nasze biuro operacyjne dla klientów TransitNet Polska zlokalizowane jest w Białej Podlaskiej przy ulicy Sadowej 14. Jesteśmy dostępni od poniedziałku do soboty w godzinach 8.00–22.00. Godziny nocne i niedziele wspierane są przez telefoniczny i internetowy Help Desk.

ww. służb w imieniu zleceniodawcy, czyli naszych klientów. Gwarancja obejmuje

należne cła i podatki z tytułu wszystkich operacji tranzytowych klientów. Zlecana



TransitNet stworzony został jako elektroniczne narzędzie, będące alternatywą dla istniejących usług tranzytowych (np. karnetu TIR), zapewniając szybkie i tańsze zgłaszania ładunków w ramach procedury tranzytu celnego w transporcie drogowym.



Łatwiejszy tranzyt

Paweł Zając, Business Development
Manager TransitNet SGS Polska Sp. z o.o.

Firma SGS rozumie, jak bardzo skomplikowane są procedury celne i tranzytowe w drogowym, kolejowym lub wodnym transporcie ładunków. Biorąc pod uwagę złożony charakter procesu, zaprojektowała system TransitNet. Pod nadzorem centrali w Genewie oferujemy usługę TransitNet, z której można korzystać bezpośrednio lub za pośrednictwem wyznaczonych partnerów, takich jak stowarzyszenia firm transportu drogowego lub podobnych niezależnych organizacji. Przy zapewnieniu bezpieczeństwa i przejrzystości dajemy naszym klientom możliwość skorzystania z rozwiązania tańszego i bardziej innowacyjnego niż systemy oparte na papierze, jak np. karnety TIR.

wymiana komunikatów z urzędem celnym odbywa się drogą elektroniczną za pomocą aplikacji internetowej.

Zgłoszenia ładunków do procedury tranzytu klienci wysyłają samodzielnie, korzystając z platformy internetowej, bądź za pośrednictwem Biura Obsługi Klienta

w innych krajach i regionach lub uniach celnych na całym świecie. TransitNet nie wymaga żadnej infrastruktury informatycznej, poza dostępem do internetu.

TransitNet to elektroniczna alternatywa wobec obecnych systemów dokumentowych, takich jak karnet TIR, tyle że szyb-



usługi. Zgłoszenie tranzytowe jest przygotowywane i zarejestrowane w urzędzie natychmiast po uzyskaniu danych ładunku. Pozwala to kierowcy na dokonanie odprawy natychmiast po dotarciu do urzędu bez straty czasu na obsługę agencji celnej

Usługa TransitNet nie ma znamion systemu biurokratycznego, platforma jest zdecydowanie przyjazna użytkownikowi. Klient monitoruje swój tranzyt uzyskując informację o aktualnym statusie ładunku oraz inne przydatne komunikaty od urzędu takie jak powiadomienie o kontroli ładunku czy uzupełnieniu danych zgłoszenia.

TransitNet jest rozwiązaniem online – nie wymaga żadnej infrastruktury informatycznej, poza dostępem do internetu. Wynikiem tego są niższe koszty obsługi, dostosowane ściśle do potrzeb klientów.

firmy SGS. Ceny usług są ściśle powiązane z wysokością kwoty zabezpieczenia, lecz z reguły nie przekraczają kilkudziesięciu euro.

Pakiet korzyści

Jako adaptowalna platforma internetowa, system TransitNet może zostać przystosowany do obsługi operacji tranzytowych

szta i tańsza. Innowacyjne rozwiązanie jest również szansą dla przewoźników i firm zajmujących się transportem towarów wrażliwych, bowiem SGS TransitNet pozwala na ich systemową obsługę w ramach tranzytu.

System dostępny jest dla klientów całą dobę 365 dni w roku i zabezpieczony profesjonalnym helpdeskiem online na terenie każdego kraju funkcjonowania

Przyszłość

Dziś system TransitNet co miesiąc przetwarza prawie 20 tysięcy deklaracji i liczba ta cały czas rośnie.

Ambicją firmy jest osiągnięcie pozycji lidera poprzez profesjonalną i kompleksową obsługę klientów i międzynarodowy zasięg. Działając z firmą SGS przewoźnicy i spedytorzy są uwolnieni od potencjalnych problemów związanych z procesem składania zabezpieczeń należności celnych, wszelkich trudności w nawiązaniu kontaktów z administracją celną na terenie Europy. We współpracy z nami zyskują komfort pozwalający na skupieniu się na ich właściwym biznesie.

Zrównoważony wzrost wraz z inwestycją na nowych rynkach, przede wszystkim wschodnich, to główny kierunek działań przyszłościowych firmy. ◀

KK



Sprawy celne pod kontrolą

Jirka Groenendijk, Director TransitNet
SGS – GIS Governments and Institutions
Service

TransitNet dostarcza operatorom transportowym, obsługującym tranzyt i wymagającym zabezpieczeń celno-podatkowych proste rozwiązanie, kompletny serwis, atrakcyjne ceny oraz usługę pod klucz. Międzynarodowy zasięg dzia-

łania SGS sprawia, że mamy możliwości uwolnienia naszych obecnych i przyszłych klientów od potencjalnych problemów w kontaktach z administracją celną, w szczególności jeśli chodzi o wnoszenie kosztownych gwarancji celnych. Przy współpracy z TransitNet dajemy naszym klientom możliwość na skupieniu się na ich podstawowym biznesie, pozostawiając nam wszelkie problemy i złożoności systemu NCTS oraz innych systemów celnych.

➤ Więcej szczegółów na temat TransitNet udzieli przedstawiciel firmy, zapraszając do kontaktu: transitnet.poland@sgs.com

Bezpieczeństwo w parze z ekonomią

Już po raz piąty DB Schenker Logistics zorganizował Mistrzostwa Bezpiecznej i Ekonomicznej Jazdy. Odbyły się one 7 czerwca na terenie największego terminalu firmy w Młochowie koło Warszawy, który jest wykorzystywany w tym celu nie po raz pierwszy.

I tym razem w mistrzostwach wzięli udział kierowcy współpracujący na co dzień z DB Schenker Logistics, którzy ukończyli kurs bezpiecznej i ekonomicznej jazdy oraz zaliczyli test eliminacyjny. Mistrzostwa odbywały się w dwóch kategoriach: C oraz C+E, a zawodnicy rywalizowali w konkurencjach związanych ze znajomością przepisów ruchu drogowego, zasad ekonomicznej i bezpiecznej jazdy oraz umiejętności udzielania pierwszej pomocy. W ostatecznej ocenie pod uwagę brany był nie tylko wynik i dokładność, ale także poziom zużycia paliwa.

Wyobraźnia kierowcy to podstawa

Poza kluczowymi konkurencjami uczestnicy mogli także skorzystać z urządzeń i symulatorów, pokazujących różne potencjalne



Jazda na placu manewrowym

– Kierowcy współpracujący z naszą firmą na bieżąco są szkoleni przez instruktorów jazdy na całodniowych kursach. Mistrzostwa to doskonała okazja, aby sprawdzić i podsumować ich rzeczywiste umiejętności. A są one niemałe. Z roku na rok nasi kierowcy jeżdżą bezpieczniej i ekonomiczniej. Wiadomo jednak, że nawet najlepsze szkolenie nie zastąpi doświadczenia, a warunki drogowe częstokroć odbiegają od wyćwiczonych zachowań. Niemniej słuchając opinii przewoźników, którzy na co dzień widzą efekty tych szkoleń, jestem przekonany, że idziemy w dobrym kierunku – mówi Andrzej Głuźniewicz, koordynator ds. współpracy z przewoźnikami w DB Schenker Logistics.

Zwycięzcami V Mistrzostw Bezpiecznej i Ekonomicznej Jazdy zostali

Tomasz Stokwisz	Łódź/Poznań	C+E	103
Jerzy Domagała	Poznań	C	97

2009 do 2013 r. średnie spalanie paliwa w przypadku zestawów ciągnik z naczepą zmalało o 3 l na każde 100 km. Łącznie od 2009 r. pojazdy zużyły 1,2 mln l paliwa mniej, a to oznacza redukcję emisji CO₂ o 3200 ton.

Współorganizatorem wydarzenia, obok DB Schenker Logistics, był Wojewódzki



Kurs pierwszej pomocy

sytuacje na drodze. Jednym z nich była waga pokazująca, jaką masę osiąga przedmiot lub człowiek znajdujący się w samochodzie o określonej prędkości podczas zderzenia, wypadku czy gwałtownego hamowania. Uczestnicy mogli również potrenować jazdę na symulatorze auta osobowego w różnych warunkach pogodowych (np. na oblodzonej jezdni) oraz sprawdzić, z jakimi emocjami wiąże się dachowanie. Jeszcze inną aplikacją do przetestowania były alkoholowe – urządzenie pokazujące w praktyce jak spożycie alkoholu wpływa na ludzkie zmysły.

W ostatecznej ocenie pod uwagę brany był nie tylko wynik i dokładność, ale także poziom zużycia paliwa.

Mniej paliwa

Warto zauważyć, że płynna, ekonomiczna jazda, a także dobry stan techniczny samochodu, mają duże znaczenie w zużyciu paliwa oraz przynoszą korzyści ekonomiczne i ekologiczne. Dzięki zdobytym umiejętnościom kierowcy oszczędzają paliwo i zmniejszają emisję CO₂. Od końca

Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie. Patronatem objęło go Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, a patronem medialnym zostało czasopismo „Polski Traker”. Na spotkaniu obecni byli także producenci samochodów ciężarowych: Scania, Volvo, Mercedes, MAN, Iveco i DAF. ◀

KK



Zaplanowane jest monitorowanie ustawionych terminów jak np. badanie techniczne ciągnika, w związku z czym, w zależności od pozostałego czasu, system automatycznie przydzieli priorytet terminowi

Pełna kontrola nad procesami

Do sukcesu firmy logistycznej przyczynia się m.in. odpowiednio dobrany system zarządzania transportem. Tak jest w wypadku firmy Hallog, specjalizującej się w transporcie chłodniczym, która postawiła na system zarządzania transportem CarLo firmy Soloplan, pozwalający zarządzać całą flotą oraz dokonywać rozliczeń.

Trzy lata to maksymalny czas pracy pojazdów w firmie transportowej Hallog. Po tym okresie pojazd zostaje wymieniony na nowy firmy Mercedes lub MAN. W podobnym wieku – pięciu lat – są chłodnie, które po tym okresie również zostają wymienione. W związku z tym Hallog ma bardzo nowoczesną i niezawodną flotę, przewożącą prawie wyłącznie towary wrażliwe na temperaturę i wymagające dokładnego czasu dostawy. Należą do nich m.in. mięso, świeże produkty oraz czekolada.

– Nie możemy sobie pozwolić na niepowodzenie, ponieważ od terminowych dostaw często zależą procesy produkcyjne naszych klientów – wyjaśnia Uwe Ritzmann, członek zarządu Hallog GmbH.

Rozwijanie możliwości

Wysokie wymagania jakości nie odnoszą się tylko do samej floty, ale również

Hallog



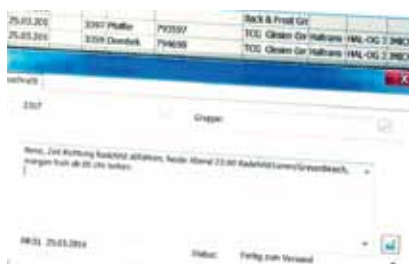
- ▶ W języku polskim nazwa oznacza „logistykę hali”.
- ▶ Przedsiębiorstwo jest dostawcą usług logistycznych średniej wielkości, które nastawione jest na transport chłodniczy specjalistyczny, w temperaturze od -24 do +18°C.
- ▶ Jedną czwartą przychodów stanowi przemysł mięsny.
- ▶ Firma mająca siedzibę w Lutherstadt Eisleben dziennie otrzymuje – wraz z oddziałami w Unna, Halle i Garchingk/Monachium – około 130 zleceń transportowych.
- ▶ Zatrudnia więcej niż 200 pracowników i posiada nowoczesną flotę z około 130 ciągnikami i 110 przyczepami.

do systemu informatycznego. Z tego też powodu Hallog od dziesięciu lat korzysta z systemu zarządzania transportem CarLo firmy Soloplan, który dzięki ciągłym aktualizacjom



Uwe Ritzmann

– podobnie jak flota – spełnia wszelkie najnowsze standardy. Na początku CarLo służyło głównie do rozliczeń transportu, dzisiaj jest jednak również wykorzystywany do obsługi floty, dysponowania oraz zarządzania zleceniami. Zintegrowany system wczesnego ostrzegania dba o to, by żaden termin w warsztacie jak również plany urlopowe kierowców nie zostały w żaden sposób nieuwzględnione podczas dysponowania pojazdami.

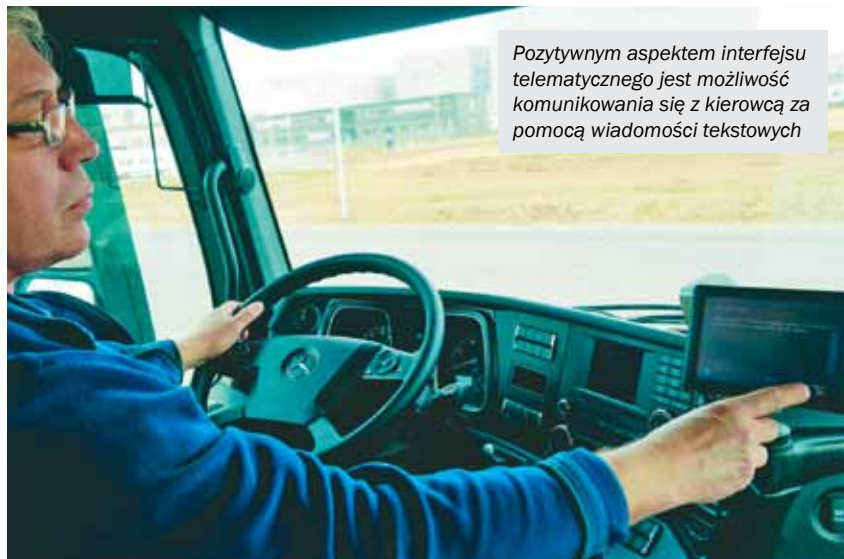


W firmie Hallog działa interfejs komunikacji między CarLo a systemem telematycznym Yellowfox. Za pomocą interfejsu spedytorzy przesyłają nowe zlecenia bezpośrednio do kierowcy. Każda zmiana statusu kierowcy jest widoczna na monitorze w biurze.

System w najbliższym czasie ma zostać rozbudowany o indywidualne rozwiązania przygotowane specjalnie dla firmy Hallog. Zaplanowane jest monitorowanie ustawionych terminów, jak np. badanie techniczne ciągnika, w związku z czym, w zależności od pozostałego czasu, system automatycznie przydzieli

Na początku CarLo służyło głównie do rozliczeń transportu, dzisiaj jest jednak również wykorzystywany do obsługi floty, dysponowania oraz zarządzania zleceniami.

priorytet terminowi. Jeżeli do terminu pozostały jeszcze trzy tygodnie CarLo może nas poinformować o nadchodzącym zdarzeniu podczas dysponowania, które można jeszcze zignorować. Gdy do terminu pozostały już tylko trzy dni – dysponowanie pojazdem nie będzie możliwe. Dzięki takim innowacjom firma Hallog wraz z firmą Soloplan nieustannie rozwijają możliwości systemu IT.



Pozytywnym aspektem interfejsu telematycznego jest możliwość komunikowania się z kierowcą za pomocą wiadomości tekstowych

Zasada – zero błędów

Już od dłuższego czasu w firmie Hallog działa interfejs komunikacji między CarLo a systemem telematycznym Yellowfox. Za pomocą interfejsu spedytorzy przesyłają nowe zlecenia bezpośrednio do kierowcy. Każda zmiana statusu kierowcy jest widoczna na monitorze w biurze. Poszczególnym statusom odpowiadają przyporządkowane im kolory, co zdecydowanie ułatwia ich identyfikację. Przy różnicach czasu planowanego z rzeczywistym podczas wykonywanej trasy, system automatycznie i z odpowiednim wyprzedzeniem informuje o tym użytkownika. W takim wypadku dyspozytor może odpowiednio szybko zareagować i obliczyć

Hallog od dziesięciu lat korzysta z systemu zarządzania transportem CarLo firmy Soloplan, który dzięki ciągłym aktualizacjom spełnia wszelkie najnowsze standardy.

niami, które wymagają przesłania dodatkowych informacji. Wskazówki na ekranie kierowcy przekazane przez dyspozytora wprowadzają jednoznaczność i eliminują kolejne źródła błędów. – Dzięki wsparciu ze strony CarLo mogliśmy wprowadzić zasadę „zero błędów” i zlikwidować nasz oddział serwisowy, który wcześniej zajmował się prawie wyłącznie reklamacjami naszych klientów – tłumaczy Uwe Ritzmann. Problemy, które nie powstają nie muszą być rozwiązywane oraz omówione z klientem.

Rozliczanie bez granic

Współpraca pomiędzy telematyką a CarLo przyspiesza również proces fakturowania.

Soloplan

Oprogramowanie logistyczne
soloplan.pl



- Średniej wielkości firma rodzinna, założona w 1991 r., która tworzy i rozwija samodzielnie opracowane standardowe oprogramowanie dla całej logistyki.
- Oferuje 115 długoterminowych miejsc pracy, a dzięki stałej bazie klientów i trzem aktywnie działającym synom właściciela zapewnia stabilizację.
- Głównym produktem jest system CarLo do zarządzania transportem w obszarze planowania transportu, automatycznego oraz graficznego planowania trasy, telematyki, CRM, rozliczania, zarządzania magazynem, zarządzania flotą oraz określania tras i zarządzania dokumentami.
- CarLo posiada między innymi certyfikowany interfejs do SAP i do innych systemów ERP.
- Badania i rozwój nowych rozwiązań odbywają się w ścisłej współpracy z uczelniami.
- Firma z siedzibą w Kempten oraz oddziałem w Katowicach oferuje nowoczesne miejsca pracy oraz salę seminarijną dla klientów.
- W ramach akademii Soloplan odbywają się seminaria ogólne poszerzające wiedzę na temat pracy w CarLo, jak również indywidualne dostosowane do specyfiki firmy.

Natychmiast po zaznaczeniu zlecenia transportowego przez kierowcę jako zrealizowanego, komputer pokładowy

Jako kolejny krok firma transportowa Hallog planuje także korzystanie z CarLo w obszarze magazynu.

przesyła tę informację do CarLo, gdzie automatycznie wystawiana jest faktura. Oprogramowanie wykorzystuje struktury taryfowe, które mogą opierać się na różnego rodzaju czynnikach, takich jak odległość, rodzaj przewożonego towaru, waga. – *W zakresie rozliczeń w Carlo nigdy nie spotkaliśmy się z ograniczeniami* – mówi Uwe Ritzmann.

To samo dotyczy również procesu rozliczania not uznaniowych, których wymaga jeden z większych klientów. Tutaj CarLo generuje fakturę pomocniczą,

która po wpłacie na konto musi być jedynie odpowiednio oznaczona przez użytkownika. Na samym końcu CarLo wysyła wszystkie dane do zintegrowanego systemu finansowo-księgowego.

Oprócz różnego rodzaju modeli taryfowych kosztów czy przychodów, w CarLo dostępne są również koszty rzeczywiste. Niezależnie od metody rozliczania pracownicy firmy Hallog mogą natychmiast zobaczyć dochód z poprzedniego dnia. – *Taka przejrzystość daje nam duże bezpieczeństwo gospodarcze i nie ma możliwości przeoczenia niektórych procesów* – podkreśla Uwe Ritzmann.

Magazyn do naśladowania

Mówiąc o bezpieczeństwie ekonomicznym: firma Soloplan jest przedsiębiorstwem posiadającym wysoki poziom bezpieczeństwa inwestycyjnego, który sobie bardzo ceni. Hallog jest również przedsiębiorstwem rodzinnym. – *Dodatkowo fakt, iż w Soloplan pracuje trzech synów Heidl dodaje pewności, że firma będzie długofalowo działać na rynkach europejskich*



i będzie ustawicznie wdrażać procesy ulepszające technologię informatyczną – mówi Uwe Ritzmann.

Konkretnie, jako kolejny krok firma transportowa Hallog planuje także korzystanie z CarLo w obszarze magazynu. Soloplan już posiada w swojej ofercie system do zarządzania magazynem CarLo inSTORE. <

KK

ADAMPOL SA
vehicle logistics
www.adampolsa.com.pl

Centrum Logistyczne Adampol w Malaszewiczach zaprasza do współpracy firmy zajmujące się wymianą handlową ze Wschodem.

Oferujemy :

- bardzo dobrą lokalizację centrum leżącego na przecięciu szlaków komunikacyjnych łączących wschód z zachodem,
- możliwość skorzystania ze wszystkich udogodnień podatkowo-celnych związanych z położeniem centrum na terenie Wolnego Obszaru Celnego,
- 15 000 m² powierzchni składowej w dobrze odizolowanych magazynach o niewielkich wahańach temperatury i wilgotności,
- przeładunki i składowanie kontenerów na terminalu z dostępem do torów w standardzie europejskim i rosyjskim,
- kompleksową usługę połączenia transportu kolejowego - samochodowego -morskiego, ze składowaniem oraz konsolidacją towarów.

Branża samochodowa już nam zaufała !!!

Sprawdź nas i Ty !!!

Kontakt: Sławomir Łukjaniuk
kom. +48 783 944 554
salesupport@adampolsa.com.pl

Dotrzymać terminów realizacji

GEA Technika Ciepła to spółka należąca do międzynarodowego koncernu GEA Group AG. Specjalizuje się w doborze, projektowaniu i produkcji wysokosprawnych wymienników ciepła, głównie w oparciu o eliptyczne rury żebrowane, cynkowane ogniowo. Zdolność produkcyjna spółki sięga ok. 8,5 tys. produktów na rok.

Działalność przedsiębiorstwa od wielu lat wspiera system ERP QAD Enterprise Applications, który w kompleksowy sposób obejmuje działalność opolskiego zakładu w takich obszarach jak księgowość i finanse, gospodarka magazynowa i materiałowa, a także produkcja i obsługa zleceń. GEA korzysta również z systemu kodów kreskowych, co m.in. zapewniło precyzję przetwarzania danych w czasie rzeczywistym, wygodę raportowania oraz znacząco usprawniło proces produkcji. W roku 2010 pojawiła się konieczność poprawy wydajności w obszarze planowania produkcji i zapewnienia wysokiej efektywności pracy zespo-

Diagnostując problemy i wyznaczając priorytety z myślą o optymalizacji, zdecydowano się położyć największy nacisk

oraz podniesienie wiarygodności wśród klientów poprzez stworzenie rozwiązania, które pozwoli przygotowywać wykonalne

Diagnostując problemy i wyznaczając priorytety z myślą o optymalizacji, zdecydowano się położyć największy nacisk na właściwe określanie terminów wykonania zleceń.

na precyzję planowania produkcji oraz jej automatyzację, a co za tym idzie – na właściwe określanie terminów wykonania zleceń.

plany produkcyjne – mówi Jacek Nazgowiec, IT Manager w GEA Technika Ciepła. – Na podstawie harmonogramów będzie możliwe uzyskanie informacji o możliwej dacie realizacji projektu. System pozwoli także określić zapotrzebowanie na surowce i półprodukty oraz liczbę pracowników potrzebnych do realizacji harmonogramu produkcyjnego. Docelowo plan jest taki, aby klienci poprzez rozwiązanie Preactor APS mogli samodzielnie „sprawdzać” stopień zaawansowania swoich zleceń. Taką funkcjonalnością chcemy zakończyć proces osiągnięcia transparentności naszej firmy – dodaje.

System Preactor APS generuje harmonogram produkcyjny uwzględniający



łu. W tym celu wdrożono aplikację QAD Configurator – zaawansowane rozwiązanie kompleksowo wspierające produkcję jednostkową.

Ciągły rozwój wymaga nowych rozwiązań

Firma GEA Technika Ciepła z roku na rok zwiększała produkcję wymienników cieplnych i innych produktów. Co więcej, silna konkurencja i coraz wyższe wymagania odbiorców postawiły spółkę przed koniecznością rozwijania i dalszego udoskonalania procesów zarządzania produkcją.

W związku z tym podjęto współpracę ze spółką DSR, która w 2013 r. została przedstawicielem firmy QAD na rynku polskim. DSR z racji swojej wieloletniej współpracy z amerykańskim producentem oprogramowania posiada w swojej ofercie rozwiązania, które są dostosowane do współdziałania z systemami QAD Enterprise Applications. Wybór padł na aplikację Preactor APS.

Cele wdrożenia

– Głównym celem projektu wdrożenia Preactor APS było obniżenie kosztów wytworzenia

DSR

- Powstała w 2005 r. spółka DSR Sp. z o.o. (Dynamika Synergia Rezultat) jest dostawcą rozwiązań informatycznych wspierających organizację i zarządzanie przedsiębiorstwem w obszarze produkcji i logistyki.
- Firmom produkcyjnym proponuje szeroki zakres usług: od konsultingu biznesowego, poprzez wdrożenia ERP aż do sterowania operacyjnego wspieranego przez APS, automatyczną identyfikację – kody kresowe i systemy MES.
- Klienci DSR to duże korporacje i firmy lokalne.
- Wyróżnikiem DSR jest konsekwentna identyfikacja procesów klienta, w których inwestycja w IT przyniesie najlepsze efekty (ROI).

daty dostępności materiałów oraz zdolności produkcyjne poszczególnych zasobów. Podczas tworzenia harmonogramu brane są również pod uwagę kalendarze dostępności pracowników (z systemu zarządzania zasobami ludzkimi) z podziałem na ich umiejętności (uprawnienie spawalnicze MIG, MAG TIG). W przypadku wystąpienia braków materiałowych system informuje o wymaganych datach dostarczenia komponentów. Harmonogram generowany jest według przyjętych kryteriów, do których zaliczyć można kolejno:

- terminowość projektu,
- priorytet projektu,
- pracochłonność projektu,
- analiza przewidywanych obciążeń poszczególnych zasobów, grup zasobów oraz obszarów produkcyjnych (wydziałów),
- analiza terminowości poszczególnych projektów.

Preactor APS wspiera działanie MRP systemu QAD EA poprzez układanie harmonogramu bazującego na rzeczywistych zdolnościach produkcyjnych przedsiębiorstwa.

Proces wdrożenia

Implementacja systemu Preactor 500 APS poprzedzona była szczegółową analizą wymagań klienta. W samym procesie wdrożenia po stronie firmy GEA pracował zespół złożony z przedstawicieli działów IT, zaopatrzenia, rozwoju, przygotowania produkcji oraz z samej produkcji. Istotnym elementem działań było stworzenie właściwego interfejsu pomiędzy



Głównym celem projektu wdrożenia Preactor APS było obniżenie kosztów wytworzenia oraz podniesienie wiarygodności wśród klientów poprzez stworzenie rozwiązania, które pozwoli przygotowywać wykonalne plany produkcyjne

systemami QAD Enterprise Applications a systemem Preactor 500 APS, umożliwiającego pełną współpracę pomiędzy systemami. Głównym elementem wdro-

procesów produkcyjnych zachodzących w przedsiębiorstwie.

W ramach projektu zostało przygotowane rozwiązanie pozwalające na trans-

System Preactor APS generuje harmonogram produkcyjny uwzględniający daty dostępności materiałów oraz zdolności produkcyjne poszczególnych zasobów.

żenia rozwiązania do zaawansowanego harmonogramowania produkcji było stworzenie zindywidualizowanego modelu pozwalającego na odzwierciedlenie

formację technologii przechowywanych w QAD Enterprise Applications (zoptymalizowanych pod względem kalkulacji kosztów wytwarzania) na technologię wykorzystywaną przez system Preactor, mającą na celu jak najdokładniejsze odwzorowanie rzeczywistych procesów produkcyjnych.

Zostały również stworzone raporty dla działu zaopatrzenia, pozwalające porównać zapotrzebowania wynikające z kalkulacji MRP z zapotrzebowaniami wynikającymi z harmonogramu wygenerowanego za pomocą systemu Preactor 500 APS.

Proces wdrożenia został zakończony zgodnie z ustalonym terminem. Zaraz po przeszkoleniu użytkowników rozwiązanie zaczęło funkcjonować w firmie, szybko przynosząc korzyści. Proces harmonogramowania produkcji został w pełni zautomatyzowany, dzięki czemu wyeliminowane zostało ryzyko przestoju produkcji wynikające z braku surowców. Co najważniejsze – osiągnięto niemal stuprocentową terminowość realizacji produkcji dla odbiorców. ◀

RR



Rozwiązanie pozwala na transformację technologii przechowywanych w QAD Enterprise Applications na technologię wykorzystywaną przez system Preactor, mającą na celu jak najdokładniejsze odwzorowanie rzeczywistych procesów produkcyjnych



Kody kreskowe GS1 wspierają globalizację

Minęło 40 lat, kiedy liderzy przemysłu spożywczego w USA wybrali jeden standard do identyfikacji produktów, który dziś znany jest na świecie jako kod kreskowy GS1. Decyzja ta była początkiem powstania globalnego języka biznesu, który zapewnia przejrzystość w łańcuchach dostaw.

Rok po wybraniu standardu, czyli w 1974, został zeskanowany pierwszy kod kreskowy w USA, w Troy, Ohio. Obecnie każdego dnia skanowanych jest ponad 5 miliardów produktów na całym świecie, a ich kodowanie stało się czymś więcej niż tylko ich oznaczaniem kodem kreskowym i skanowaniem – ułatwiło rozwój globalnego handlu.

Obecnie kody kreskowe są już codziennością, elementem dobrze znanej technologii. Warto jednak zdać sobie sprawę, że to właśnie one stały się zapowiedzą nadchodzącej ery masowego i otwartego handlu. Ich wynalezienie nie tylko zrewolucjonizowało sposób prowadzenia handlu detalicznego i wygenerowało miliardy dolarów zysków, w tym związanych

z eliminacją dokumentów papierowych, ale także wywołało potrzebę współpracy i budowania konsensusu między dotychczasowymi konkurentami.

– GS1 odegrało ogromną rolę w kształtowaniu historii globalnego handlu przez ostatnie 40 lat, ponieważ liderzy organizacji widzieli ogromny potencjał we współpracy w zakresie standardów, którą umożliwiło zastosowanie kodów kreskowych w całym łańcuch dostaw – podkreśla Miguel Lopez, Prezydent GS1 & CEO.

Nie tylko wspólny język

W ciągu ostatnich czterdziestu lat rozwiązania GS1 stały się nieodłącznym elementem procesów biznesowych u prawie dwóch milionów użytkowników. To dzięki standardom GS1 mogą oni mówić wspólnym językiem, który nie tylko łączy ze sobą odległe geograficznie czy kulturowo przedsiębiorstwa, ale również pozwala na wykorzystanie potencjału dostępnych informacji. Wsparcie procesów sprzedaży, redukcja błędów i skrócenie czasu oczekiwania, to istotne korzyści jakie na co dzień odnoszą konsumenci. Właściciele firm mogą natomiast zwiększyć sprzedaż dzięki lepszej obsłudze klienta, rotacji towarów



Rozporządzenia UE 1169/2011 wprowadza nowe wymagania w przypadku sprzedaży na odległość, np. za pomocą handlu elektronicznego. Chodzi o udostępnianie znaczącej ilości danych, w tym m.in. wartości odżywczych, składników, alergenów czy instrukcji precyzujących sposób użycia.

foto: Schenker

i śledzeniu zapasów. Przykładowo, we Francji wykorzystanie kodów kreskowych umożliwia uzyskanie oszczędności w wysokości ok. 6,59% rocznych przychodów.

Warto też wiedzieć, że:

- Kod kreskowy GS1 nie zawiera w sobie ceny produktu. Kreski i spacje po prostu identyfikują produkt i dostarczają informacje o kraju pochodzenia, numerze partii, numerze seryjnym i dacie ważności.
- Badania pokazują, że człowiek piszący na komputerze robi jeden błąd na 300 wprowadzonych liter. Prawdopodobieństwo błędnego odczytania symbolu kodu kreskowego wynosi pomiędzy jeden na milion a jeden na cztery miliardy skanowań.
- Laser i skaner, który odczytuje kod kreskowy, potrafi odczytać od 40 do 200 kodów na sekundę.

Standardy coraz bardziej powszechne

Kod kreskowy GS1 był pierwszym rewolucyjnym krokiem wśród globalnych standardów. Dziś na system standardów GS1 składa się znacznie więcej rzeczy. Powstała już kolejna generacja kodu kreskowego GS1 – jest nim GS1 DataBar. Jest on mniejszy od klasycznego kodu, jednak może zawierać znacznie więcej informacji i można go umieścić na każdym pojedynczym produkcie, np. na jabłku. Wykorzystując kod GS1 DataBar, sieć składająca się ze 100 sklepów może wygenerować oszczędności w wysokości ok. 2,33 miliona dolarów w przypadku zastosowania go na wyrobach mięsnych czy owocach i warzywach. W Polsce można go spotkać w Biedronce (nr 10/2013 TSL Biznes).

Przejrzystość i efektywność całego łańcucha dostaw ułatwia Elektroniczny Kod Produktu (EPC – Electronic Product Code), dzięki wykorzystaniu tagów RFID. Pomocny jest też w poprawie jakości przepływających informacji pomiędzy przedsiębiorcami i ich kluczowymi partnerami. Wspiera przedsiębiorców na całym świecie w zarządzaniu przesyłkami, zapasami oraz kapitałem, redukując podrobki, błędy medyczne. Ułatwia zwalczanie kradzieży poprzez tworzenie bardziej efektywnych i usprawnionych procesów w wielu sektorach. Ze względu na koszty wprowadzany jest na razie w wyselekcjonowanych branżach, w Polsce pojawiają się pierwsze wdrożenia, głównie w branży odzieżowej.

Jasne wytyczne do tworzenia elektronicznych dokumentów handlowych tak,

aby były one bezproblemowo przesyłane pomiędzy partnerami, bez względu na język i systemy IT, którymi posługują się firmy, zapewniają standardy GS1 eCom. Elektroniczne dokumenty pozwoliły firmom zrezygnować z dokumentów papierowych, co zaowocowało skróceniem czasu dostawy średnio o 61 godzin, oszczędnościami od 12 do 18 dolarów na transakcji oraz 5% zmniejszeniem braków produktu. W Polsce elektroniczne zamówienia i faktury są powszechnie stosowane w branży FMCG od ponad 10 lat.

współpracy dla szpitali, firm farmaceutycznych, producentów wyrobów medycznych, firm transportowych i innych, którzy rozwijając standardy chcą poprawić bezpieczeństwa pacjenta poprzez zmniejszenie błędów medycznych oraz poprawę śledzenia ruchu i pochodzenia leków i wyrobów medycznych. Kod kreskowy GS1 występuje na wszystkich lekach zarejestrowanych w Polsce od 1999 r.

Również firmy z sektora TSL zyskują przewagę konkurencyjną dzięki stosowaniu standardów GS1 do monitorowa-

Powstała kolejna generacja kodu kreskowego GS1 – jest nim GS1 DataBar. Jest on mniejszy od klasycznego kodu, jednak może zawierać znacznie więcej informacji i można go umieścić na każdym pojedynczym produkcie, np. na jabłku.

Firmom, które ze sobą współpracują, na stały dostęp do prawidłowych informacji w systemie, ułatwiający ciągłą i bezpieczną synchronizację danych o produktach, pozwala Globalna Sieć Synchronizacji Danych GS1. Standardy GS1 pomagają poprawić bezpieczeństwo produktów, gdyż ułatwiają śledzenie żywności na skalę globalną, bez względu na liczbę przedsiębiorstw, dostawców czy granic, które przekracza produkt od powstania aż do samego konsumenta. Dzięki wspólnie stosowanemu rozwiązaniu traceability ułatwiają bardziej efektywne i szybsze wycofanie produktu z rynku.

Standardy GS1 zaczynają odgrywać coraz większą rolę także w Ochronie Zdrowia. Organizacja GS1 tworzy platformę

nia ruchu przesyłek. Osiągają wymierne korzyści poprawiając swoją wydajność, szybkość dokonywanych operacji i zarządzanie zapasami. Stosowanie standardów GS1 pomaga też ich klientom w szybszym włączeniu się do współpracy.

W trosce o bezpieczeństwo konsumenta

Obecnie konsumenci wymagają aktualnych informacji o produktach. Naprzeciw ich oczekiwaniom wychodzi nowe Rozporządzenie Unii Europejskiej (1169/2011), które wejdzie w życie 13 grudnia 2014 r. Jego celem jest zapewnienie dostępu do kompletnych informacji o produktach – m.in. o miejscu ich pochodzenia,



Wynalezienie kodów kreskowych nie tylko zrewolucjonizowało sposób prowadzenia handlu detalicznego i wygenerowało miliardy dolarów zysków, ale także wywołało potrzebę współpracy i budowania konsensusu między dotychczasowymi konkurentami

składnikach, przepisach oraz o etycznych aspektach procesu produkcyjnego – w momencie dokonywania zakupu, niezależnie od kanału, w którym ten zakup ma miejsce. Te informacje spoza etykiety będzie można uzyskać w momencie skanowania kodów umieszczonych na produktach.

Rozporządzenie stanowi podstawę zapewnienia wysokiego poziomu ochrony konsumentów w zakresie informacji na temat żywności. Oprócz obowiązku umieszczania informacji na etykietach, wprowadza ono nowe wymagania w przypadku sprzedaży na odległość, np. za pomocą handlu elektronicznego. Chodzi o udostępnianie znaczącej ilości danych, w tym na temat wartości odżywczych, składników, alergenów czy instrukcji precyzy-

w dokonywaniu świadomych wyborów żywieniowych, była Nestlé. QR kod to rodzaj kodu kreskowego, który składa się z małych czarnych bloków ułożonych w kwadrat na białym tle. Każdy posiadacz telefonu smartphona (również w Polsce), poprzez zeskanowanie umieszczonego na opakowaniach produktów Nestlé takiego kodu, jest łączony z aplikacją mobilną zawierającą bardziej dokładne informacje o produkcie – z czego i jak został wyprodukowany, jak wpisuje się w zbilansowaną dietę, jak można go smacznie przygotować. Znajdzie również informacje o firmie i jej zaangażowaniu w działania społeczne.

– *Mobit GS1 i związane z nim działania to potrzebna inicjatywa, pozwalająca*

Standardy GS1 pomagają poprawić bezpieczeństwo produktów, gdyż ułatwiają śledzenie żywności na skalę globalną, bez względu na ilość przedsiębiorstw, dostawców czy granic, które przekracza produkt od powstania aż do samego konsumenta.

jących sposób użycia. W dobie rewolucji e-commerce i mobile commerce nowa inicjatywa związana z wprowadzeniem na opakowania QR kodów jest naturalnym rozszerzeniem tego przewodnika.

Firmą, która siedem lat temu poczyniła pierwsze próby wprowadzenia na opakowaniach produktów systemu oznakowania o nazwie Kompas Żywniowy (QR), który służy za przewodnik

skutecznie dotrzeć do wielu konsumentów korzystających z kanałów e-commerce lub m-commerce. Dodatkowo Nestlé umożliwia swoim konsumentom dokonywanie świadomych wyborów zakupowych i żywieniowych poprzez nowy „cyfrowy” system znakowania opakowań. Zapewnienie konsumentom wiarygodnej informacji o produktach to priorytet w dobie gwałtownie rozwijającego się handlu in-

Organizacja GS1

Współpracę pomiędzy partnerami handlowymi w 150 krajach wspiera neutralna organizacja non-profit GS1. Rozwija ona i zarządza najbardziej znanym na świecie system standardów łańcucha dostaw, który wykorzystywany jest przez ponad milion firm w 150 krajach. GS1 jest najbardziej znane przez kod kreskowy, jednak standardy GS1 także stanowią ramy dla przedsiębiorstw do identyfikacji, gromadzenia i udostępniania informacji, które zapewniają przejrzystość łańcucha dostaw. To gwarantuje poprawę efektywności, bezpieczeństwo i równowagę we współpracy z dostawcami, klientami i konsumentami.

W Polsce od 1990 r. rolę organizacji krajowej GS1, skupiającej 20 tysięcy przedsiębiorstw, pełni Instytut Logistyki i Magazynowania. Wdraża on do praktyki gospodarczej globalne standardy GS1, obejmujące kody kreskowe, elektroniczną komunikację, globalną synchronizację danych i elektroniczny kod produktu. Instytut jest także wykonawcą projektów rządowych związanych z rozwojem handlu elektronicznego i e-administracji w Polsce. Aktywnie działa w europejskiej przestrzeni badawczej będąc koordynatorem i partnerem projektów z zakresu ICT i logistyki.

Interesy wszystkich uczestników systemu GS1 Polska reprezentuje Polska Rada Systemu GS1. Do głównych kompetencji rady należy ustalanie zasad uczestnictwa w systemie GS1 w Polsce oraz określanie kierunków działania GS1 Polska. Rada opiniuje również plany rzeczowo-finansowe i sprawozdania z ich wykonania.



QR kod to rodzaj kodu kreskowego, który składa się z małych czarnych bloków ułożonych w kwadrat na białym tle

ternetowego – twierdzi Piotr Dąbrowski, kierownik Operacji Łańcucha Dostaw w Nestlé Polska S.A.

Dostęp do rzetelnych informacji

ILiM-GS1 Polska przy współpracy z partnerami (Nestlé, Unilever, ABR Sesta, Brandbank, eStore Media, Leroy Merlin, Skąpiec.pl, Listonic) realizuje prace mające na celu zapewnienie konsumentom dostępu do rzetelnych informacji o produktach poprzez ekosystem GS1. Od początku roku pracuje Krajowa Grupa Robocza B2C, której celem jest stworzenie standardu opisu produktu oraz mechanizmu wymiany danych, pozwalającego firmom sektora żywnościowego na spełnienie obowiązków wynikających z Rozporządzenia UE 1169/2011. W pracach Grupy uczestniczą przedstawiciele 23 podmiotów.

Informacje o produktach posiadających kody udostępnia portal www.produktywsieci.pl. Natomiast przez integrację bezpłatnej aplikacji mobilnej mobitGS1 z różnymi bazami danych – baza leków czy porównywarki cen – konsumenci mają dostęp do ponad 1 mln produktów obecnych na polskim rynku. Równolegle producenci coraz chętniej rozwijają projekty, które przy wykorzystaniu kodów QR i aplikacji mobilnych mają zapewnić konsumentom kompletną i rzetelną informację o produktach, a także wesprzeć komunikację marketingową.

Ekosystem GS1 ma charakter otwarty i mogą w nim uczestniczyć wszystkie podmioty zainteresowane budowaniem strategii wiarygodnych informacji produktowych w e-commerce i mobile commerce oraz dostarczeniem tej informacji konsumentom. ◀

opr. Elżbieta Haber

Rozwój kolei może zagrozić gospodarce

Zwiększające się przewozy kolejowe, zarówno towarowe jak i pasażerskie, w połączeniu z brakiem kluczowych inwestycji będą miały negatywny wpływ na dostępność kolejową trójmiejskich portów. To kluczowy wniosek z raportu dotyczącego możliwości dostarczenia do Portu Gdynia towarów pociągami, przygotowanego przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Autorzy raportu przewidują, że jeśli zostaną zachowane obecne tendencje, w ciągu kilku lat wystąpić może poważny problem z dostępnością Portu Gdynia dla przewoźników towarowych. To z kolei negatywnie wpłynie nie tylko na sytuację branży portowej i przedsiębiorców z Pomorza, ale i całej gospodarki krajowej.

Wystarczy nadmienić, że w branży górniczej pomyślność przedsiębiorstw z nią związanych często zależy od możliwości eksportu swoich produktów lub importu surowców. Nie jest to sprawą bagatelną,

– *W Bałtyckim Terminalu Kontenerowym od dwóch lat udział kolei w ogólnej liczbie przeładunków wynosi ponad 40%. Rynek kolejowych przewozów intermodalnych rozwija się niezwykle dynamicznie. Jednak, aby utrzymać tę tendencję i zapewnić warunki do rozwoju polskiego eksportu, konieczne są inwestycje w infrastrukturę kolejową* – komentuje Krzysztof Szymborski, przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdynia.

Autorzy raportu za najważniejszą inwestycję uznają modernizację dawnej magistrali węglowej – dziś nieco zapomnianej,

Jeśli chcemy rozwiązania problemu, konieczna jest stała współpraca, wymiana opinii oraz koordynacja prowadzonych działań pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi podmiotami.

gdyż górnictwo daje zatrudnienie ponad 100 tysiącom ludzi, a hutnictwo – ponad 26 tysięcy miejsc pracy w całym kraju. Do tego dochodzi sektor portowy, stoczniowy i przedsiębiorstwa, których działalność oparta jest o towary przeładowane w trójmiejskich portach, które dają zatrudnienie kolejnym 100 tysiącom ludzi.

Najważniejsze inwestycje

Wśród najważniejszych czynników mających negatywny wpływ na dostępność kolejową trójmiejskich portów wymieniono rozwój kolei aglomeracyjnych, planowane wprowadzenie pociągów Pendolino. Jednocześnie dynamiczny wzrost przeładunków (Port Gdynia osiągnął w 2013 r. rekordowy wynik 17,66 mln ton) powoduje zwiększone zapotrzebowanie na przywóz i wywóz towarów do portów.

jednotorowej i na kilku odcinkach nieelektryfikowanej linii, której modernizacja pozwoli na zapewnienie dostępu do Trójmiasta będącego alternatywą dla przeciążonej linii Gdynia-Gdańsk-Tczew.

Wśród pozostałych wniosków znalazły się rozbudowa linii 202/9 na terenie aglomeracji trójmiejskiej, modernizacja i elektryfikacja linii 203 na odcinku Tczew-Łąg. Wśród kluczowych inwestycji wymieniono również modernizację przejścia granicznego Zwardoń-Skalite. Niska przepustowość torów oraz brak elektryfikacji części odcinków sprawia, że szlak ten wydaje się mało atrakcyjny, a słowaccy kontrahenci wybierają raczej usługi portu w Hamburgu.

Konieczna debata

– *Przemysłowy rozwój infrastruktury kolejowej, zarówno w bezpośrednim otoczeniu*

Rada Interesantów Portu Gdynia

Została powołana w 1997 roku jako organ doradczy dla Zarządu Morskiego Portu Gdynia. W jej skład wchodzi przedstawiciele 32 przedsiębiorstw działających w porcie.

Rada zajmuje stanowisko we wszystkich istotnych dla rozwoju portu sprawach, a zwłaszcza w opracowywaniu strategii rozwoju, prowadzenia projektów inwestycyjnych czy polityki taryfowej.

Umowa o współpracy z Zarządem Morskiego Portu Gdynia zakłada również możliwość prowadzenia wspólnych działań na rzecz budowy szlaków transportowych istotnych z punktu widzenia funkcjonowania portu.

Gdyni jak i w głębi kraju, może pozwolić na stworzenie korzystnej oferty polskich portów, skierowanej do naszych południowych sąsiadów. Obsługa ładunków ze Słowacji czy Czech oznacza zaś nowe miejsca pracy oraz zwiększenie przychodów skarbu państwa z tytułu cel i podatków – dodał prezes Szymborski.

Zapewnienie odpowiedniego dostępu drogą kolejową do portów to problem nie tylko regionalny. Od sprawnego działania portów zależą tysiące miejsc pracy w całym kraju. – *Mam nadzieję na otwartą debatę na ten temat. Jej pierwszą odsłoną była dyskusja na Forum Fracht, w kwietniu b.r., ale jeśli chcemy rozwiązania problemu, konieczna jest stała współpraca, wymiana opinii oraz koordynacja prowadzonych działań pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi podmiotami* – wnioskuje Krzysztof Szymborski. ◀

RG





fot. Floating Storage and Regasification Unit

Terminal po polsku – i po litewsku

Z logistycznego punktu widzenia, lokalizacja portowego terminalu do odbioru skroplonego gazu (LNG) wybrana została fatalnie. Nie dość, że Świnoujście, jako miejsce do jego posadowienia, było nieodpowiednie – to jeszcze i koncepcję techniczną tej bazy wybrano chyba najkosztowniejszą z możliwych. Wystarczy porównać nasz projekt z tym, który realizują „za miedzą” Litwini.

Przed wszystkim, żeby w Świnoujściu można było uruchomić terminal gazowy, należało tam najpierw zbudować całkiem nowy port zewnętrzny, gdyż w dotychczasowym, położonym w ujściu Odry, ze względu na zbyt małe głębokości, istniejącą tam

Kosztowna inwestycja

Zanim jeszcze rozpoczęto budowę terminalu – już wywołał on spór ze stroną niemiecką. Należało się go spodziewać, skoro terminal miał powstać tuż przy granicy, a na dodatek podwodny gazociąg Nord

Trwa budowa 265-kilometrowej magistrali gazowej, o przepustowości 7,5 mld m³ rocznie, prowadzącej ze Szczecina pod Gdynię, właśnie do Kosakowa. Jej budowa pochłonie miliard złotych.

już infrastrukturę portową, brak miejsca oraz kilka innych jeszcze ograniczeń, np. dotyczących bezpieczeństwa, zlokalizować go nie było można. (Koszt zbudowania samego tylko kilkukilometrowego falochronu osłaniającego port wyniósł ponad miliard złotych.) Wybrany wariant techniczny, z potężnymi zbiornikami-termosami do odbioru ze statków płynnego gazu o bardzo niskiej temperaturze (metan, główny jego składnik, wrze już w temperaturze minus 162°C) oraz innymi instalacjami, wymagał bardzo dużego terenu, na dodatek otoczonego strefą bezpieczeństwa. Projekt będzie bardzo kosztowny, gdyż terminal LNG, po jego ukończeniu pod koniec tego roku, pochłonie około 2,6 mld zł.

Stream, biegnący z Rosji do Niemiec, musiał się skrzyżować – i to na stosunkowo płytkich wodach – z torem wodnym prowadzącym do Świnoujścia.

A tym torem już od grudnia br. mają do tamtejszego portu zacząć docierać statki-gazowce (metanowce) o dużym zanurzeniu, stąd strona polska domagała się, żeby gazociąg zakopać głębiej, na co strona niemiecka, na której wodach terytorialnych wypadło skrzyżowanie tras, nie zgadzała się. Wprawdzie do Świnoujścia prowadzi również inny tor wodny, nie przebiegający przez tamtejsze wody, ale jest on mniej dogodny, nieco dłuższy, a na dodatek wymagający pogłębienia i poszerzenia, co musiałoby być zrobiona na nasz koszt (jeszcze jeden dodatkowy, związany z gazoportem).

Decyzja o zlokalizowaniu terminalu u ujścia Odry była tym bardziej zaskakująca, że nie ma na polskim wybrzeżu miejsca odległego bardziej, niż Świnoujście, od magazynów, w których gromadzony ma być odbierany ze statków gaz. A te znajdują się pod Gdynią, w Kosakowie, niemal nad samą Zatoką Gdańską, na wodach które również proponowano zbudowanie terminalu dla gazowców. Urząd Morski w Gdyni przedstawił nawet trzy konkurencyjne dla świnoujskiej lokalizacji: dwie w porcie zewnętrznym w Gdańsku i jedną pod Gdynią, „o rzut kamieniem” od głębokich podziemnych kawern, wypływających w tamtejszych pokładach soli – i nadal rozbudowywanych.

Gdy podejmowano decyzję o lokalizacji terminalu LNG, Świnoujście było „rurociągową pustynią”, pozbawioną dostępu do magistralnej sieci gazowej kraju, gdyż najbliższy rurociąg magistralny odległy był od niego o wiele, wiele kilometrów. Głównym argumentem, przemawiającym za tą lokalizacją była bliskość Zakładów Chemicznych Police, zużywających 500-600 mln m³ gazu rocznie. Ale najpierw należałoby je połączyć gazociągiem o odpowiedniej przepustowości z odległym o kilkadziesiąt kilometrów portem, na dodatek pokonując po drodze przeszkodę wodną w postaci Zalewu Szczecińskiego. Co więcej, by dowieziony morzem gaz mógł być transportowany dalej, należało połączyć Świnoujście z resztą kraju – i to szybko – gdyż budowa jest na ukończeniu, a pierwszy statek z gazem pojawi się

już za kilka miesięcy. Kosztem ok. 360 mln zł wybudowany został już 80-km gazociąg Świnoujście-Szczecin, łączący przyszły terminal z krajową siecią przesyłową, w rejonie Goleniowa. Trwa budowa 265-kilometrowej magistrali gazowej, o przepustowości 7,5 mld m³ rocznie, prowadzącej ze Szczecina pod Gdynię, właśnie do Kosakowa. Jej budowa pochłonie kolejny miliard złotych. W całej północno-zachodniej Polsce firma Gaz-System, w związku z budową świnoujściego terminalu, zbuduje 940 km gazociągów. (Gdy wybierano miejsce na terminal, końcówka jednego magistralnego gazociągu znajdowała się pod Pruszczem Gdańskim, a druga taka magistrala miała kończyć się przy kawernach w Kosakowie).

Tymczasem okazuje się, że polickie Zakłady Chemiczne, potencjalnie największy w regionie odbiorca zamorskiego gazu, wcale się nie pała do jego odbierania. Wiele wskazuje na to, że sprowadzany z Kataru statkami gaz będzie droższy, od tego, który mógłby być dostarczany do Polic, np. z Niemiec, przez stosunkowo krótki, kilkudziesięciokilometrowy łącznik Bernau-Szczecin (21 km po polskiej stronie), o którego wybudowanie przez 10 lat bezskutecznie starała się firma Bartimpex. (Być może on powstanie, gdyż jego projekt odkupiła firma niemiecka). Już obecnie polickie zakłady kupują w Niemczech część zużywanego przez siebie gazu, ale dostarczany jest on tam obecnie okrężną drogą.

Jak więc widać, świnoujście terminal od samego początku będzie się musiał zmagać z konkurencją, jaką stanowić będzie dla niego gaz z Niemiec, dostarczany tam w znacznej mierze z Rosji pobliskim gazociągiem Nord Stream.



Decyzja o zlokalizowaniu terminalu u ujścia Odry była zaskakująca, gdyż nie ma na polskim wybrzeżu miejsca odległego bardziej, niż Świnoujście, od magazynów, w których gromadzony ma być odbierany ze statków gaz, czyli od Kosakowa, niemal nad samą Zatoką Gdańską.

Litwini robią to inaczej

Liczone na to, że gaz LNG z naszego terminalu będzie stanowił alternatywę dla rosyjskiego nie tylko w Polsce, ale i w krajach ościennych, równie albo nawet bardziej uzależnionych od dostaw z tamtego kierunku. Do takich należy Litwa, w której rosyjskie firmy gazowe mają praktycznie monopol na dostawy, co skutkuje tym, że Litwini płacą za gaz horrendalnie wysokie ceny. Mówiło się o interkonektorze, który mógłby dostarczać z Polski na Litwę 3 mld m³ gazu, ale zanim ten pomysł zaczął nabierać realnych kształtów, tamtejszy rząd wybrał inne, szybsze – i prawdopodobnie tańsze – rozwiązanie.

Cztery lata później, niż w Polsce, podjęto tam decyzję o budowie własnego ter-

minalu, zwanych FSRU (*Floating Storage and Regasification Unit*), o zdolności regazyfikacyjnej prawie 100 mld m³. Za 2 lata, ponad jedna piąta dostarczanego do Europy gazu ma przechodzić przez tego rodzaju obiekty. I właśnie takie rozwiązanie techniczne prezentowano w jednym z wariantów terminalu przewidzianych dla Zatoki Gdańskiej – tym pod Gdynią. Koncepcję zbudowania tam takiego terminalu rozważa podobno Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo.

Litwini, zanim się zabrali do budowy terminalu, zatrudnili firmę doradczą, która była w stanie zaoferować najlepszą jakość, optymalny czas realizacji robót, a przede wszystkim odpowiedni stosunek ceny do efektu. Dzięki temu, jak szacują, całkowity



Litwini wybrali wersję terminalu pływającego. Będzie to wybudowany w Korei Południowej statek, zakotwiczony w porcie, na którym znajdzie się wszystko to, co potrzeba.

minalu, w Kłajpedzie, ale niewykluczone, że oddany on zostanie do użytku wcześniej niż nasz. Jego budowę rozpoczęto pod koniec 2012 r., a w grudniu ma być gotowy do eksploatacji. Przede wszystkim jednak kosztować będzie kilkakrotnie mniej. Wybrano tam inny technicznie wariant inwestycji: zamiast wielkiego terminalu, ze zbiornikami, instalacjami regazyfikacyjnymi itp., posadowionego na lądzie, Litwini wybrali wersję terminalu pływającego. Będzie to wybudowany w Korei Południowej statek, zakotwiczony w porcie, na którym znajdzie się wszystko to, co potrzeba. Do niego dobijają będą gazowce, by przekazać swój ładunek LNG będzie tam regazyfikowany i już w formie lotnej, w stanie gotowym „do spożycia”, siecią rurociągów będzie rozprowadzany po kraju. Na dodatek Litwini nie kupują tego statku, tylko biorą go leasing, od norweskiej firmy Höegh LNG, która statek zaprojektowała, zamówiła i zakupiła, a drugi podobny buduje również dla Indonezji.

Nie jest to jakieś oryginalne rozwiązanie. W 13 krajach świata, do 2016 r.,

koszt przedsięwzięcia, do momentu uruchomienia terminalu, ma wynieść 613 mln litów czyli niespełna 750 mln zł. Nasz będzie kosztował, wraz z inwestycjami towarzyszącymi, grubo ponad 5 miliardów.

Ten koszt może się jednak dość szybko zwrócić. Litwini, mimo bezpośredniego sąsiedztwa z Rosją – co oszczędza im kosztów tranzytu – płacą za gaz jedne z najwyższych cen w Europie, prawie 500 dolarów za 1 tys. m³ – więcej niż Łotwa, Estonia czy Niemcy. Zaskarżyli nawet Gasprom do międzynarodowego arbitrażu, gdyż wyliczyli, że – nie mając możliwości alternatywnego zakupu – tracą rocznie około 1,5 miliarda dolarów na różnicy cen. Sama obecność portowego terminalu, nawet gdyby nie miał on mieć zatrudnienia, zmusiłaby dotychczasowego monopolistę do umiarkowania w dyktowaniu cenowych warunków.

Podobnie może być z Polską, jako że jest ona większym, niż Litwa, odbiorcą rosyjskiego gazu i skala tych oszczędności również mogłaby być odpowiednio większa. <

Maciej Borkowski



Samolotowy fracht ma przyszłość

Według długoterminowych prognoz Boeinga i Airbusa globalny lotniczy ruch towarowy będzie rósł w tempie około 5% rocznie w ciągu następnych 20 lat. Na razie jednak bardziej realna wydaje się opinia ekspertów TIACA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Air Cargo), według których rynek podniebnego frachtu wyjdzie z zapaści lat 2008-2009 najwcześniej około 2015 rok.

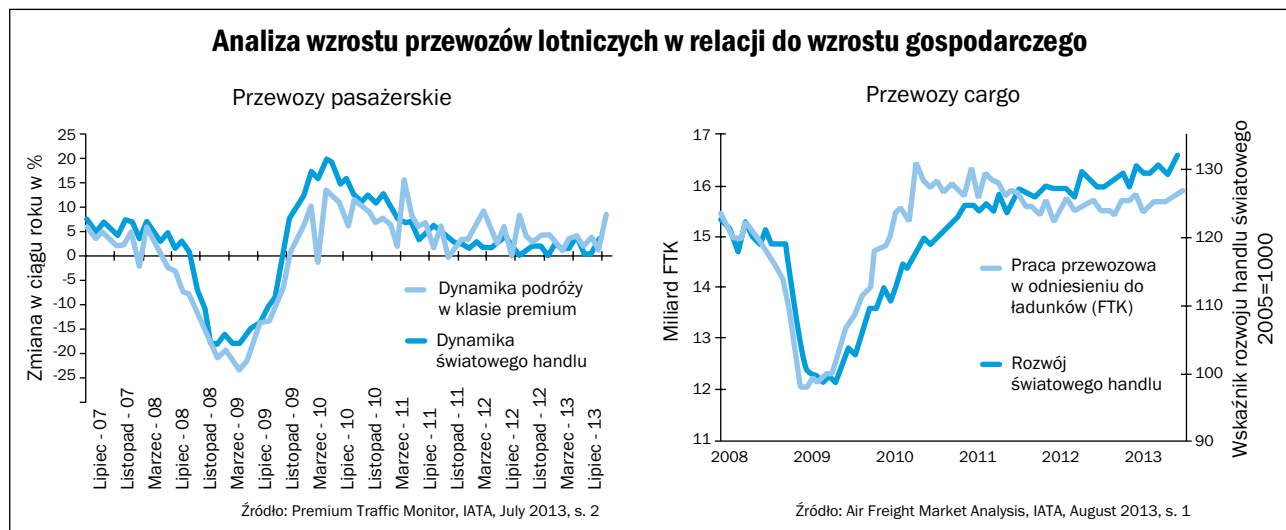
Optymizm, którym powiało w 2010 r., kiedy to lotniczy fracht odnotował aż 18,5% tempo wzrostu, szybko zniwelowały rezultaty dwu kolejnych lat. Wolne wychodzenie z kryzysu i niepewna wciąż sytuacja na największych rynkach światowych sprawiły, że branża wrażliwa na wahania koniunktury, odnotowała w 2011 r. tylko nieco ponad jednoprocentowy wzrost w stosunku do roku poprzedniego, a w 2012 – wskaźnik ten wyniósł 1,8%. Ruch cargo mierzony w mln

ton wyniósł w 2011 r. – 51,4, a 2012 r. – 49,2, natomiast praca przewozowa odpowiednio – 647 i 686 mld tonokilometrów.

Bliski Wschód motorem wzrostu

Rok ubiegły okazał się niewiele lepszy. Według danych Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA) globalny rynek frachtu lotniczego zwiększył się, w stosunku do roku 2012, o 1,2%, a wskaźnik wypełnienia samolotów zmniejszył się

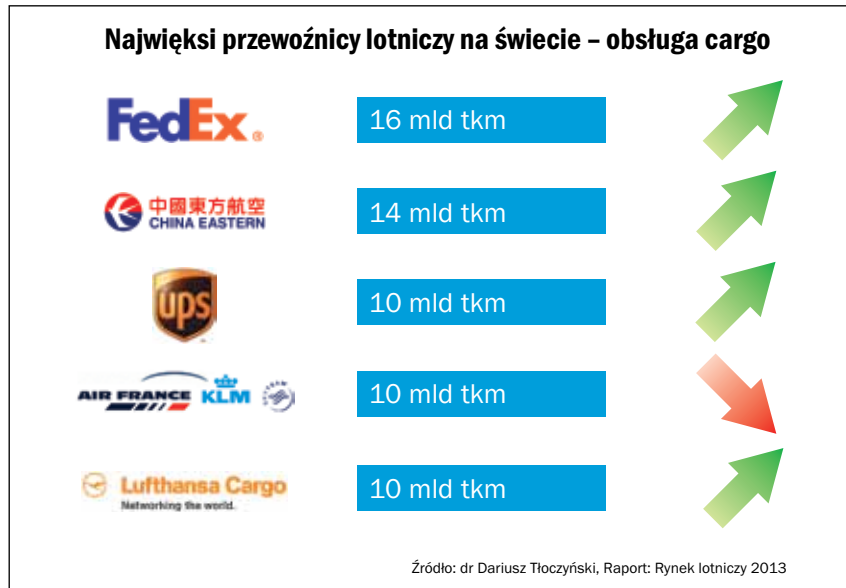
o 1% do poziomu 45,3%. W przewozach cargo na rynkach krajowych praca przewozowa, tzw. wskaźnik FTKs (freight tonne kilometers), wzrósł o 2,5%, a na rynkach międzynarodowych – o 1,2%. Europejskie linie lotnicze odnotowały nieco wyższe tempo wzrostu pracy przewozowej – 1,8%. Był to dla przewoźników rok nierówny, po stagnacji czy nawet spadku towarowego transportu lotniczego w pierwszym półroczu, w drugim nastąpił wzrost. IATA podkreśla jednak, że rok bieżący, co zdają się



potwierdzać wyniki pierwszych miesięcy 2014 r., będzie dla branży nadal trudnym wyzwaniem.

Analiza regionalna sektora frachtowego daje bardziej zróżnicowany obraz jej rozwoju w 2013 r. O ile strefa Azji-Pacyfiku (obejmująca Indie i Chiny), która odpowiada obecnie za około 36% globalnego rynku lotniczego frachtu, zaliczyła spadek o 1% w skali rocznej, to przewoźnicy Bliskiego Wschodu odnotowali 12,8% wzrostu, natomiast Ameryki Łacińskiej – 2,4%. Jednakże to Chiny – zdaniem analityków Airbusa – pozostają dziś największym pojedynczym państwem napędzającym wzrost transportu lotniczego. Ich udział w tym rynku wynosił w 2012 r. około 15%. Udział państw rozwiniętych z Europy/WNP i Ameryki Północnej stanowił 51% łącznego ruchu. Natomiast udział Polski w całości frachtu powietrznego w Europie szacowany jest zaledwie na kilka procent.

Według danych IATA za 2012 r. całe przewozy, w których uczestniczy cargo, co do wagi i objętości stanowią zaledwie 0,5%, wolumenu światowego transportu, natomiast w zakresie wartości jest to około



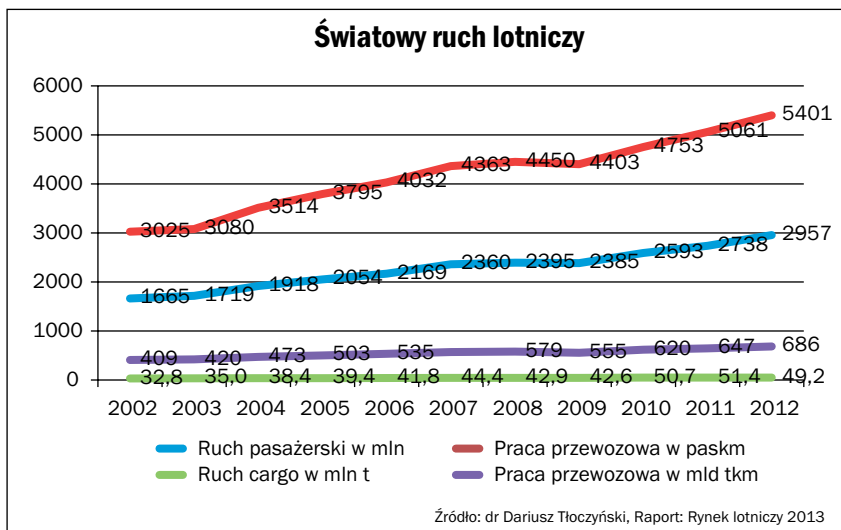
30%. Mimo okresowych spadków, branża ta, w ocenie lotniczych ekspertów, ma jednak przed sobą przyszłość i pozostanie kluczowym elementem logistycznego łańcucha dostaw, szczególnie na dłuższych odległościach. Jej atutami wciąż pozostają: szybkość

przewozu, wiarygodność i bezpieczeństwo. Lotnicze usługi ekspresowe okazały się bardziej odporne na kryzysowe trudności gospodarcze niż inne formy transportu. Według Airbusa, w 2012 r. na światowym rynku frachtu lotniczego działało 197 operatorów dysponujących 1645 transportowcami zabierającymi na pokład powyżej 10 t. Przeciętna wartość każdego kilograma ładunku transportowanego samolotem wynosiła 127 dol., podczas gdy dla transportu morskiego wskaźnik ten wynosił 1,10 dol.

Największe porty lotnicze na świecie – cargo w 2013 r.

miejsce	port lotniczy	obsługa w tys.	T – dynamika w %
1.	Hongkong	4161	2,3
2.	Memphis	4137	3,0
3.	Szanghaj	2928	-0,3
4.	Incheon	2464	-3,3
5.	Dubaj	2435	6,8
6.	Anchorage	2421	-1,7
7.	Louisville	2216	2,2
8.	Frankfurt	2094	1,4
9.	Paris de Gaulle	2069	-3,8
10.	Tokio	2019	0,7

źródło: Airport Council International



Hubowi dominatorzy

Na europejskim rynku powietrznego cargo dominują od lat węzłowe bazy przeładunkowe (huby): Londyn Heathrow, paryskie lotnisko de Gaulle, Amsterdam i Frankfurt. Warszawskiemu lotnisku Chopina trudno w ogóle się z nimi porównywać. Ale także z niektórymi portami Europy Środkowowschodniej, np. Pragą czy Budapesztem. Jak podkreślał w rozmowie z „TSL Biznes” Mariusz Kuczek, dyr. Biura Cargo i Poczty PLL LOT, przewyższają one co najmniej dwukrotnie wielkość cargo obsługiwane na lotnisku Chopina. W 2012 r. w Warszawie przewieziono 45 tys. ton cargo, w Pradze prawie 53 tys. ton, w Budapeszcie ponad 100 tysięcy ton. Lotniska te mają lepszą infrastrukturę drogową jeśli chodzi o dowóz towarów, również oferują połączenia frachtowe z portów azjatyckich. Natomiast na prawdziwego lidera w tym względzie awansowało lotnisko w Lipsku, na którym przewieziono w 2012 r. ponad 800 tys. ton cargo.

– Jedną z istotnych przyczyn słabości polskiego segmentu lotniczych przewozów towarów jest zbyt późny jego start – uważa Mariusz Kuczek. – Na Zachodzie sektor



Możliwy nawet czarter samolotu

Katarzyna Fabiańska, Special Services Manager, TNT Express Poland

W 2013 TNT Express w Polsce przetransportowało drogą lotniczą ponad 3 tys. t towarów. Wykorzystujemy i samoloty własne i maszyny partnerskich linii lotniczych. Te ostatnie stanowią podstawę rozwiązań spedycji lotniczej, którą zajmuje się dział Special Services – usług specjalnych. TNT umożliwia tym samym realizację transportów, które – ze względu na specyfikę towaru, wymagany czas tranzytu lub koszty – muszą być przygotowane i skoordynowane indywidualnie dla każdego kontrahenta. Oferta oparta jest na połączeniach lotniczych TNT i przyspieszających tranzyt dedykowanych odbiorach oraz dostawach. Począwszy od opcji On Board Courier: wydelegowanego kuriera, który osobiście transportuje przesyłkę na pokładzie samolotu linii komercyjnych, przez Special Express oparty na połączeniach lotniczych TNT i przyspieszający tranzyt dedykowanych odbiorów i dostaw, skończywszy na dedykowanym czarterze samolotu – możliwym do zaaranżowania dla jednej, super pilnej przesyłki.

W ostatnich miesiącach kolejnym trendem jest wzrost popularności usług frachtu lotniczego, dedykowanego dla jednego klienta i frachtu konsolidacyjnego dla kilku klientów (a nawet wielu krajów). Dla większości aranżowanych przez TNT tzw. „importów” lotniskiem docelowym w Europie jest Frankfurt, gdzie dedykowana grupa specjalistów TNT koordynuje procedury celne, operacje handlingowe i dalszą ekspedycję towaru siecią drogową TNT lub dedykowanymi transportami drogowymi. We Frankfurcie partnerzy TNT realizują również odprawy fiskalne dla zainteresowanych klientów.

Najszybciej rozwija się eksport z rynku azjatyckiego (10% wzrostu r/r), centralnej i Południowej Ameryki (+8,7%) oraz Afryki (+8,5%). Towary łatwo psujące się, farmaceutyki i produkty wymagające przewozu w temperaturze kontrolowanej transportowane są częściej niż pozostałe rodzaje cargo. Na rzecz polskich firm TNT transportuje drogą lotniczą elektronikę, tekstylia, komponenty motoryzacyjne, materiały niebezpieczne w transporcie oraz przesyłki medyczne. Stosunek eksportu do importu wynosi 45% do 55%.

Globalny rynek frachtu lotniczego zwiększył się, w stosunku do roku 2012, o 1,2%, a wskaźnik wypełnienia samolotów zmniejszył się o 1% do poziomu 45,3%.

ten rozwijał się dynamicznie już w latach 60. i 70. Polska, tkwiąca wówczas w strukturze RWPG i dominującego kierunku eksportu na Wschód, ani nie potrzebowała takich usług, ani nie było po temu warunków. Straciliśmy więc co najmniej ćwierć wieku, a ponieważ przyroda nie zna próżni, została ona zagospodarowana przez innych.

Nasz kraj musi więc nadganiać czas, a rynek lotniczy przewozów towarów wciąż się u nas dopiero kształtuje. Mimo rosnących nakładów na inwestycje infrastrukturalne w portach lotniczych, wiele z nich nadal nie ma odpowiedniego wyposażenia do obsługi ładunków, brakuje dobrych dróg dojazdowych do terminali, zbyt wysokie pozostają koszty handlingu. Pewnym zagrożeniem jest też przejmowanie części polskiego rynku cargo przez Lufthansę. Stacje niemieckiego potentata

działają już w 10 polskich portach lotniczych. Przewozi on kilkanaście tys. ton ładunków rocznie i posiada ponad 30% naszego rynku lotniczego cargo.

Samolotami i ciężarówkami

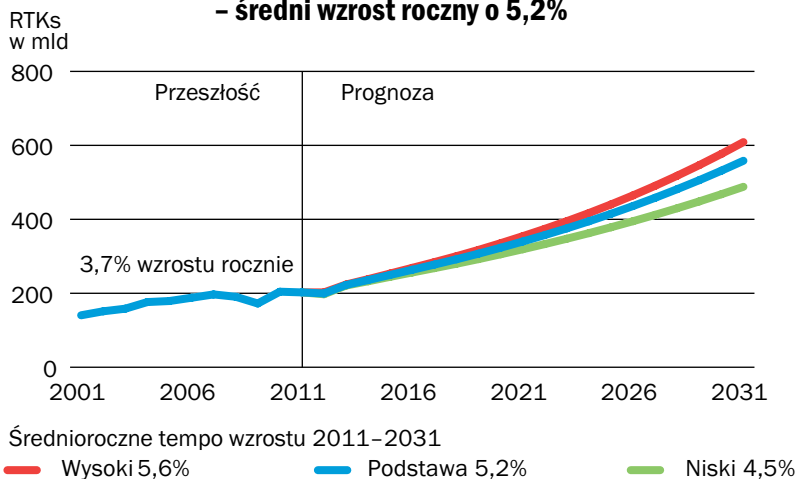
Liderem polskiego rynku cargo jest Lotnisko Chopina, które obsługuje blisko 70% ruchu towarowego. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2012 r. obsłużyło ono 62,5 tys. ton przesyłek z ogólnych 90,1 tys. ton, przy czym dane te obejmują zarówno cargo samolotowe jak i transport ładunków z lotnisk samochodami ciężarowymi RFS (Road Feeder Service). Pełnych danych za 2013 r. ULC jeszcze nie przedstawił, zebrał je natomiast i opublikował portal Pasażer.com. Wynika z nich, że warszawski port obsłużył w minionym roku nieco ponad 62 tys. ton, w tym 48,2 tys. ton cargo samolotowego i 13,7 tys. ton RFS. Drugie w kolejności Katowice odprawiły ponad 10 tys. ton. Na kolejnych miejscach znalazły się Gdańsk (4,7 tys. ton) i Wrocław (4,4 tys. ton).

W swym zestawieniu lotniczego cargo Pasażer.com uwzględnił również liczbę przesyłek pocztowych. W ubiegłym roku odprawiono ich na polskich lotniskach łącznie 21,6 tys. ton, głównie w Warszawie. – Lotnisko Chopina łącznie z pocztą odprawiło niecałe 78 tys. ton ładunków – czytamy w portalu. – Z tego 62% frachtu odleciało lub przyleciało na pokładzie samolotów. Połączeniami „na kołach” odprawiono 18% ładunków, pozostałe 21% to przesyłki pocztowe. Na drugim miejscu znalazło się lotnisko w Pyrzowicach, gdzie 84% ładunków przetransportowano samolotem.

Rozmach inwestycyjny w ostatnich latach w porcie w Pyrzowicach oraz na

Prognozy dotyczące wzrostu frachtu lotniczego do 2031

– średni wzrost roczny o 5,2%



Źródło: Boeing: World Air Cargo Forecast 2012-2013

Według danych IATA za 2012 r. całe przewozy, w których uczestniczy cargo, co do wagi i objętości stanowią zaledwie 0,5%, wolumenu światowego transportu, natomiast w zakresie wartości jest to około 30%.

Lotnisku Chopina jest próbą nadgonienia czasu straconego w poprzednich dziesięcioleciach i docenienia znaczenia lotniczego cargo. W czterech pierwszych miesiącach 2014 roku, na pyrzowickim lotnisku odprawiono 5,4 tys. ton cargo, tj. o 65% więcej niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Prognozy na ten rok wskazują, że wynik ten zostanie znacząco poprawiony do ok. 17 tys. ton frachtu. Jeśli się tak stanie, to będzie to najlepszy rok w historii podkatowickiego lotniska pod kątem ilości odprawionego cargo.

Inwestycyjne przyspieszenie

Duży wpływ na wysoką dynamikę przewozów towarów drogą lotniczą ma poprawa infrastruktury, a także systematyczne powiększanie tzw. powierzchni przewozowych przez światowe firmy kurierskie wykonujące regularne loty z Pyrzowic: DHL Express, TNT, UPS i FedEx. Aktualnie w Katowice Airport trwają inwestycje, które w znaczący sposób zwiększą możliwości obsługi dalekodystansowych, szerokokadłubowych samolotów cargo. Realizowana jest budowa nowej drogi startowej o długości 3,2 km oraz nowej płyty postojowej o powierzchni 35 tys. m². przeznaczonych do obsługi samolotów frachtowych. Obydwie inwestycje zostaną oddane do użytku w czerwcu 2015 roku.

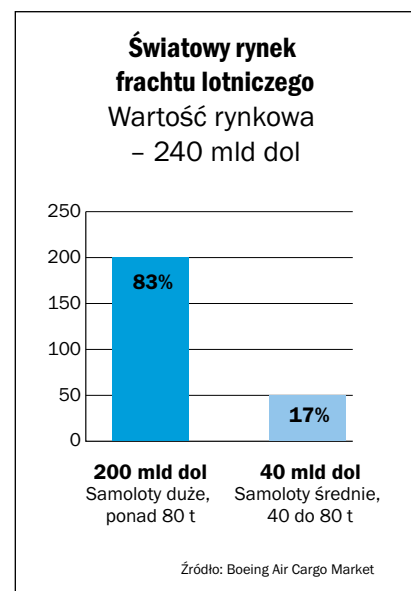
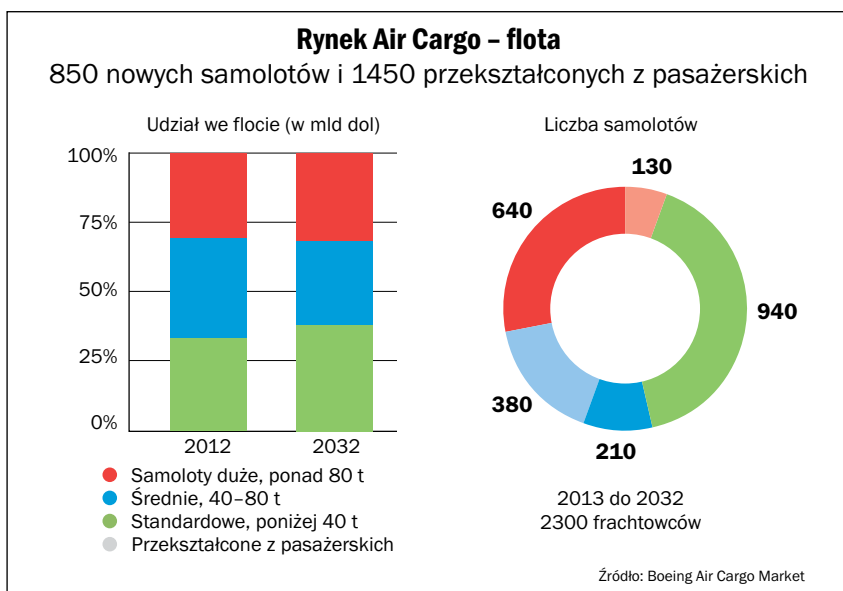
W maju ogłoszony został przetarg na wybór wykonawcy nowego terminalu cargo o powierzchni 12 tys. m². Powstanie on przed nową płytą postojową samolotów cargo, w południowo-wschodniej części

lotniska. Konstrukcja obiektu zaprojektowana jest tak, aby możliwa była jego modułowa rozbudowa w przyszłości. Wraz z nowym terminalem cargo powstanie system dróg wewnętrznych i parking z 29 miejscami dla tirów, 38 miejscami dla samochodów dostawczych i 109 miejscami dla samochodów osobowych. Zakończenie budowy pierwszej części terminalu cargo zaplanowano na II kwartał 2016 roku. – *Obsługa ruchu cargo jest jednym z ważnych źródeł przychodów z usług lotniczych dla Lotniska Chopina. Naturalnie, przychody te są wciąż znacząco mniejsze od przy-*



W 2012 r. w Warszawie przewieziono 45 tys. ton cargo, w Pradze prawie 53 tys. ton, w Budapeszcie ponad 100 tysięcy ton. Lotniska te mają lepszą infrastrukturę drogową jeśli chodzi o dowóz towarów, również oferują połączenia frachtowe z portów azjatyckich.

W 2012 r. na światowym rynku frachtu lotniczego działało 197 operatorów dysponujących 1645 transportowcami zabierającymi na pokład powyżej 10 t.





Rozmach inwestycyjny w ostatnich latach w porcie w Pyrzowicach oraz na Lotnisku Chopina jest próbą nadgonienia czasu straconego w poprzednich dziesięcioleciach i docenienia znaczenia lotniczego cargo

chodów z ruchu pasażerskiego, ale widzimy duży potencjał rozwojowy tego segmentu rynku i chcemy go rozwijać – informował w początkach tego roku Michał Marzec, ówczesny dyrektor Lotniska Chopina na

spotkaniu podsumowującym rok 2013. – Oddaliśmy do użytku drugi terminal cargo, którym zarządza firma handlingowa Welcome Airport Services. Ta inwestycja pozwoliła zdecydowanie obniżyć poziom cen

obsługi towarów przez firmę LS Airport Services, która zarządza pierwszym terminalem. W najbliższych planach mamy dalszą rozbudowę infrastruktury przeznaczonej do obsługi ruchu towarowego. Na ukończeniu jest już nowa płyta postojowa dla samolotów cargo, wkrótce zaczną się również budowa kolejnego terminala towarowego. Kończymy też prace studialne, które powiedzą nam w jakiej formule prawnej najrozsądniej będzie zrealizować ten projekt: czy Porty Lotnicze jako zarządzający Lotniskiem Chopina powinny same wybudować terminal i oddać go w użytkowanie wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym, czy raczej powinniśmy tylko wydzierżawić im grunt pod budowę takiego obiektu. W ciągu najbliższych kilku tygodni powinniśmy mieć również zbadany rynek i wstępną listę firm zainteresowanych współpracą z nami. Chcielibyśmy, żeby były to firmy nieobecne dotychczas na Lotnisku Chopina – mamy na myśli np. integratorów typu World Air Cargo lub Schenker – stwierdził Michał Marzec. ◀

Franciszek Nietz

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!

Odszkodowanie za policyjną przysługę

Każdy, kto kiedykolwiek kupował używany samochód wie, że praktycznie wszystkie takie auta są sprzedawane przez pierwszych właścicieli, którzy nimi jeździli tylko w niedzielę do kościoła, serwisowali w ASO i nigdy nawet nie zarysowali. Ewentualne wgniecenie przy zderzeniu to sprawa żony (oczywiście niepalącej), która od czasu do czasu jechała autem na zakupy do galerii i nie zmieściła się na miejscu parkingowym. Przebieg jest zazwyczaj niższy o 100 tys. kilometrów w porównaniu do większości pojazdów z tego rocznika, auto oczywiście było cały czas garażowane.

Wszyscy znamy te opowieści, nie wszyscy się na nie nabieramy, ale nie zawsze jest możliwość, aby sprawdzić ich wiarygodność. W jednej z najciekawszych spraw ostatnio rozpatrywanych przez Sąd Najwyższy nabywcy samochodu marki BMW X 5 rocznik 2007 postanowili wykazać się ostrożnością i uruchomili wszelkie kontakty, aby auto przed transakcją dogłębnie sprawdzić. Pomimo, iż sprawa dotyczyła pojazdu osobowego ma pełne zastosowanie w przypadku zakupu pojazdów ciężarowych.

Samochód znaleźli w internecie, sprzedawca pokazał im książkę serwisową ze wszystkimi przeglądami, daty ostatniej wymiany oleju z książki serwisowej oraz z kartki serwisowej i z obudowy silnika się zgadzały. W serwisie BMW niefortunni nabywcy dokonali przeglądu technicznego auta, sprawdzono nr VIN i historię serwisową. Nie poprzestając na tym, nabywcy postanowili sprawdzić w systemie informacyjnym Policji, czy samochód nie jest kradziony.

Bazy nie dla wszystkich

W celu sprawdzenia legalności pochodzenia samochodów Policja korzysta z wewnętrznego systemu pomocniczego, zwanego Krajowym Systemem Informacyjnym Policji (KSIP), oraz z Systemu Informacyjnego Schengen (SIS), używanego przez Policję na podstawie przepisów ustawy z 2007 roku o udziale Rzeczypospolitej Polskiej w Systemie Informacyjnym Schengen oraz Wizowym Systemie Informacyjnym.

Bazy te przeznaczone są głównie do użytku wewnętrznego Policji i co do zasady nie przewiduje się dostępu do nich na rzecz osób postronnych, na przykład - zainteresowanych nabywców samochodów. Pismem z 2008 roku Sztab Główny Policji uregulował jednak procedurę sprawdzenia pojazdu na rzecz osoby fizycznej.

W procedurze tej wymagane jest przede wszystkim, by w chwili sprawdzania bazy pojazd znajdował się pod jednostką Policji, gdzie musi je zatem dostarczyć potencjalny nabywca. Nabywcy BMW X 5 nie

stawili się wraz z samochodem do Komendy Policji, ale poprosili o koleżeńską przysługę swego znajomego policjanta. Policjant zwrócił się do dyżurnego kolegi, który jednak odmówił sprawdzenia auta w systemie SIS, ponieważ samochód nie znajdował się w dyspozycji Policji. Sprawdził jedynie samochód w systemie pomocniczym KSIP, w którym ten nie figurował. Znajomy policjant powiadomił nabywców BMW, że samochód jest „czysty”, ci zatem sfinalizowali kupno płacąc za auto 120 tys. zł.

Brak jasnych procedur

Jak łatwo się domyślić po pewnym czasie okazało się, że auto jest kradzione, co zostało odnotowane w SIS. „Szczęśliwym” właścicielom pojazd zarekwirowano jako dowód rzeczowy w sprawie karnej, ci zaś zdecydowali się pozwać Komendanta Powiatowego Policji o zapłatę odszkodowania – ceny, jaką zapłacili za samochód.

Sądy powszechne pierwszej i drugiej instancji oddalały powództwo wskazując właśnie na to, że procedura sprawdzenia samochodu na rzecz zainteresowanej osoby fizycznej nie została uregulowana w żadnym akcie prawnym. Wobec tego, zdaniem sądów, nie można Policji zarzucić, że naruszyła jakiś obowiązek, skoro obowiązek ten nie został nigdzie opisany. Ponadto, sądy podkreślały, że sprawdzenie pojazdu przez Policję nie zostało w przypadku nabywców BMW X 5 wykonane w ramach oficjalnej procedury, ale w ramach koleżeńskej przysługi, która jednak okazała się niezbyt korzystna.

O dziwo innego zdania był Sąd Najwyższy, który stwierdził przede wszystkim, że zadaniem Policji jest wykrywanie przestępstw i zapobieganie ich popełnianiu, a w tym celu Policja powinna również współpracować z osobami fizycznymi. Wobec tego, nie można uznać, że czynności wykonywane przez policjantów niejako „po godzinach”, ale jednak w celu zapobiegania przestępczości, są czynnościami tylko prywatnymi. Zdaniem Sądu Najwyższego, liczy się cel czynności wykonywanych przez



Agata Majerska

Adwokat w Kancelarii Iuridica specjalizującej się w obsłudze prawnej podmiotów z branży Transport-Spedycja-Logistyka

policjantów, a nie to, na czyją prośbę i w jakim czasie są one wykonywane.

Skoro policjanci działali według procedury służbowej, to ich działania stanowiły wykonywanie władzy publicznej, za co ponoszą odpowiedzialność – a w konsekwencji ponosi ją Skarb Państwa. W ten sposób skutki koleżeńskej przysługi kosztować mogą Skarb Państwo 120 tys. zł. W naszej opinii napawa optymizmem fakt, że Sąd Najwyższy stanął po stronie nabywców i podzielił ich stanowisko, że to policjanci zlekceważyli swoje służbowe obowiązki, co kosztowało skarżących utratę sporej sumy pieniędzy zainwestowanej w „trefne” auto. Z drugiej strony orzeczenie Sądu Najwyższego może jednak doprowadzić do sytuacji, w której policjanci z jeszcze większą ostrożnością będą podchodzić do prośb osób postronnych o sprawdzenie pochodzenia samochodu, tym bardziej, że żaden przepis powszechnie obowiązującego prawa nie przesądza, że Policja ma obowiązek takie czynności sprawdzające podjąć.

W przypadku firm transportowych, które wydają większe kwoty na nabycie używanych pojazdów warto jest skorzystać ze wszystkich możliwych sposobów mających na celu sprawdzenie legalnego pochodzenia pojazdu. ◀

Agata Majerska
Adwokat w Kancelarii Iuridica

Aranżowanie ubezpieczenia mienia w transporcie – na co warto zwrócić szczególną uwagę?

Zwiększona świadomość polskich przedsiębiorców (wynikająca z doświadczeń związanych z uszkodzeniem lub utratą przesyłek w trakcie przewozu) powoduje, że aktualnie obserwujemy rosnącą liczbę aranżowanych polis ubezpieczenia mienia w transporcie. Nabywana przez firmy logistyczne, producentów a także eksporterów i importerów wiedza wpływa na popularność zawierania tego typu umów ubezpieczenia – również w przypadku zawierania ich na rzecz podmiotów trzecich.

Taka sytuacja cieszy, gdyż znajduje odzwierciedlenie w coraz wyższym poziomie odszkodowań wypłacanych przez ubezpieczycieli – rekompensując w ten sposób straty, które poszkodowany poniósłby z własnych środków finansowych. Niemniej jednak, zanim dojdzie do zaspokojenia roszczenia przez ubezpieczyciela, należy zadbać o to, aby polisa cargo posiadała odpowiednią treść, która zagwarantuje właściwą ochronę ubezpieczeniową.

W niniejszym artykule chciałbym zwrócić uwagę na wybrane aspekty, które z perspektywy przedsiębiorstwa występującego w roli ubezpieczającego i ubezpieczonego, mogą być istotne podczas procesu aranżowania ubezpieczenia.

Poprawne zdefiniowanie zakresu ubezpieczenia

Niezależnie od rodzaju transportu czy też kategorii przewożonego mienia, kluczową rolę w polisie ubezpieczeniowej cargo będzie odgrywał właściwie zdefiniowany zakres ubezpieczenia, który może być zróżnicowany nie tylko przedmiotowo, ale również w zależności od zakresu terytorialnego transportu.

Zakres ubezpieczenia mienia w transporcie krajowym to przede wszystkim ryzyka naturalne – takie jak pożar, uderzenie pioruna, wybuch, huragan, powódź, deszcz nawalny, grad itp. Ponadto, obejmuje on również ryzyka spowodowane przez człowieka – np. wypadek środka transportu, rabunek, wandalizm.

Dodatkowo, warto rozszerzyć polisę o szkody z innych przyczyn, jeżeli w ich następstwie doszło do połamania, potłuczenia, rozbicia, wycieku, zamoczenia, podarcia, zabrudzenia, rozsypania, poplamienia lub porysowania przewożonego mienia (tzw. ryzyk transportowych).

W transporcie międzynarodowym zakres ubezpieczenia cargo bazuje na Instytutowych Klauzulach Ładunkowych, z czego najszerszy posiada Klauzula (A)

– są to wszelkie ryzyka straty lub szkody w odniesieniu do przedmiotu ubezpieczenia, z wyjątkiem enumeratywnie wskazanych wyłączeń (np. naturalnego zużycia). W ofercie znajdują się również: Klauzula (B) i (C), które swój zakres ograniczają jednak do wybranych ryzyk nazwanych.

Na rynku ubezpieczeniowym funkcjonują także odrębne klauzule dedykowane towarom o specjalnych właściwościach fizycznych, np. towarom mrożonym.

Maksymalnie szeroki zakres ubezpieczenia daje większą pewność otrzymania odszkodowania za utracony lub zniszczony ładunek. Tendencje rynkowe wskazują, że rozszerzenie zakresu wcale nie musi oznaczać wzrostu składki ubezpieczeniowej, a stawka określana jest na poziomie bazowej, tj. jak dla zakresu podstawowego, pomimo wprowadzonych zmian.

Definicja ubezpieczonego

Właściwe określenie ubezpieczonego podmiotu uprawnionego w oparciu o warunki umowy handlowej (w tym formułę Incoterms), nie będzie pozostawało bez znaczenia. Standardowo odszkodowanie z polisy cargo będzie przyznane zawsze temu podmiotowi, który w danym momencie ma tzw. ubezpieczalny interes, czyli posiada prawo do przesyłki – chyba że, zapisy na bazie wzajemnych ustaleń pomiędzy stronami będą stanowiły inaczej.

W umowie ubezpieczenia zawieranej na rzecz osób trzecich, korzystających z usług spedycyjno-przewozowych Ubezpieczającego, podmiotami Ubezpieczonymi mogą być:

- 1) zleceniodawca, jeśli w oparciu o warunki kontraktu handlowego ponosi on ryzyko utraty lub uszkodzenia ładunku podczas przewozu, a na jego kontrahencie nie spoczywa obowiązek ubezpieczenia ładunku,
- 2) zleceniodawca lub kontrahent handlowy Zleceniodawcy, jeśli na Zleceniodawcy spoczywa obowiązek zawarcia umowy ubezpieczenia ładunku na rzecz



Dariusz Klinger

Ekspert. Transport Spedycja Logistyka Marsh Polska

Posiada wieloletnie doświadczenie w zarządzaniu ryzykiem łańcucha dostaw. W Marsh odpowiedzialny za rozwój rozwiązań dla branży logistycznej i transportowej.

tego kontrahenta na czas przewozu. W tym przypadku należne odszkodowanie przysługuje:

- a) kontrahentowi, jeżeli w oparciu o warunki kontraktu handlowego szkoda powstała po przejściu na niego ryzyka utraty lub uszkodzenia ładunku podczas przewozu, lub
- b) zleceniodawcy, jeżeli na danym etapie transportu nadal ponosi on ryzyko utraty lub uszkodzenia ładunku.

Czas trwania umowy ubezpieczenia (na przykładzie umowy generalnej)

Określając czas trwania ochrony ubezpieczeniowej dla transportu w ramach umowy generalnej należy dopilnować, że trwa ona **od momentu rozpoczęcia procesu załadunku z miejsca nadania wskazanego w zleceniu, a kończy się w momencie zakończenia rozładunku w miejscu przeznaczenia** wskazanymi w zleceniu spedycyjnym/przewozowym.

Ochrona ubezpieczeniowa powinna obejmować wszystkie etapy operacji spedycyjno-przewozowej wraz z załadunkami i wyładunkami, niezbędnymi czynnościami przeładunkowymi i przejściowymi oraz składowaniem w miejscu przeładunku, które to czynności trwają jednorazowo

nie dłużej niż przez zwyczajowo przyjęty okres 30 dni.

Ubezpieczający powinien zatroszczyć się o skuteczną ochronę w odniesieniu do ładunku, którego ubezpieczenie już rozpoczęło swój bieg, zgodnie z czasem jego trwania, czyli przed upływem okresu ubezpieczenia lub wygaśnięciem stosunku ubezpieczeniowego. Odpowiedzialność Ubezpieczyciela powinna obowiązywać aż do momentu zakończenia czasu trwania ochrony, pomimo upływu okresu ubezpieczenia lub wygaśnięcia stosunku ubezpieczeniowego w ramach umowy generalnej.

Określenie sumy ubezpieczenia

Wartość ubezpieczonego mienia w transporcie określana jest najczęściej na podstawie faktury (czy to zakupu czy też sprzedaży).

Warto jednak zwrócić uwagę, że ubezpieczenie ładunku może obejmować również **szereg innych elementów składowych**, które związane są z realizacją usługi transportowej. Mogą to być np. koszty transportu, koszty ubezpieczenia, wartości należności celno-podatkowych czy też zwiększenie wartości o 10%. Warunkiem ochrony jest zadeklarowanie przez ubezpieczającego niniejszych wartości w zgłoszeniu ubezpieczeniowym.

Określenie sumy ubezpieczenia na środek transportu

Kolejną istotną kwestią jest określenie **maksymalnej sumy ubezpieczenia na jeden środek transportu**. O ile w transporcie drogowym i lotniczym jest to raczej oczywiste (zazwyczaj przyjmuje się przewidywaną maksymalną wartość z jednego listu przewozowego), to w transporcie morskim kumulacja zleceń występuje stosunkowo często, co utrudnia wskazanie jednoznacznej, najwyższej wartości. Biorąc pod uwagę ograniczenia ubezpieczycieli w proponowanych limitach odpowiedzialności, należałoby w realny sposób uśrednić wartość na jedną jednostkę pływającą oraz w miarę możliwości prowadzić rejestr przesyłek na danym statku.

Ponieważ w praktyce jest to trudne, rozwiązanie, pozostaje negocjowanie jak

najwyższych limitów na kumulację przesyłek (łącznie wartości z kilku listów przewozowych) na jednym statku.

W przypadku **transportu kombinowanego** i szkody powstałej na etapie przeładunku, czasowego składowania lub innych czynności przejściowych, związanych z transportem morskim, maksymalna suma ubezpieczenia dla kumulacji przesyłek również powinna mieć zastosowanie.

Towary trudne

Towary trudne to kategorie mienia, które są przyjmowane do ubezpieczenia przez ubezpieczycieli na bazie odrębnych ustaleń, gdyż zazwyczaj są wyłączone w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia. Należą do nich m.in. **pojazdy mechaniczne, opony, towary niebezpieczne, dzieła sztuki, papiery wartościowe i środki pieniężne, przesyłki kurierskie itd.** Warto uwzględnić specjalne zapisy już na etapie oferty ubezpieczenia.

Klauzula ryzyk politycznych

Ciekawym przykładem rozszerzenia zakresu ubezpieczenia są **Instytutowe Klauzule Wojenne - Strajkowe**. Należy jednak pamiętać, że swoim zakresem nie obejmują one krajów i obszarów o podwyższonym ryzyku politycznym.

Przykład: Jeśli u wybrzeży Somalii zatonie statek, to ubezpieczenie może nie zadziałać. Elementem rozstrzygającym w tym przypadku będzie określenie przyczyny szkody. W przypadku, gdy będzie to np. sztorm, który jest klasyfikowany w kategoriach siły wyższej, wówczas poszkodowany może liczyć na uzyskanie odszkodowania - pomimo, że do szkody doszło na obszarze kraju o podwyższonym ryzyku politycznym. Jednak wszystkie szkody powstałe na skutek działań wojennych nie będą przez ubezpieczyciela wypłacone.

Zabezpieczenie w przypadku wystąpienia kosztów dodatkowych

Klauzula kosztów dodatkowych to ważne rozszerzenie zakresu ubezpieczenia mienia w transporcie. W sytuacji wystąpienia zdarzenia szkodowego może się okazać,

że koszty dodatkowe przewyższą wartość samej szkody.

W ramach klauzuli ochroną ubezpieczeniową mogą zostać objęte:

- 1) udokumentowane koszty wynikłe z zastosowania rozsądnych i niezbędnych środków w celu ratowania ubezpieczonego mienia przed szkodą lub zmniejszenia jej rozmiarów, jeżeli środki te były właściwe i celowe, chociażby okazały się bezskuteczne,
- 2) koszty usunięcia pozostałości po szkodzie łącznie z kosztami ich wywozu, składowania i utylizacji oraz uprzątnięcia miejsca, w którym nastąpiło zdarzenie szkodowe, pod warunkiem że Ubezpieczający był zobowiązany do poniesienia tych kosztów,
- 3) koszty transportu do miejsca przeznaczenia oraz cła, jeżeli zostały one włączone do limitu odpowiedzialności,
- 4) koszty ekspertyzy rzeczoznawcy, jeżeli został powołany przez Ubezpieczającego za przednią zgodą,
- 5) koszty wynikające z zanieczyszczenia środowiska naturalnego - zagadnienie to jest na tyle ciekawe, że szerzej omówimy je w następnym artykule.

Polisa powinna uwzględniać relatywnie wysoki limit na ubezpieczenie kosztów dodatkowych, określony ponad sumę gwarancyjną.

Podsumowując, omówione powyżej zagadnienia można określić jako te, które warunkują zasadność ubezpieczenia mienia w transporcie. Praktyka rynkowa pokazuje, że nieprecyzyjne zapisy mogą być przyczyną nieporozumień w sytuacji wystąpienia szkody. W przypadku umowy generalnej powinno się przewidzieć wszystkie sytuacje, którą mogą mieć miejsce w okresie jej obowiązywania, a następnie uwzględnić odpowiednie warunki w treści umowy.

Należy pamiętać, że wszystkie parametry muszą być dostosowane do specyfiki przewożonego mienia i typu ładunku (drobnica, ładunki skonteneryzowane), bazy zawartych kontraktów, sposobu opakowania, itd. Podjęcie takiego działania z pewnością pozwoli zminimalizować ryzyko negatywnych konsekwencji po wystąpieniu zdarzenia szkodowego. ◀

Dariusz Klingier,
Marsh Polska



Wiodący, globalny dostawca usług w dziedzinie ubezpieczeń i zarządzania ryzykiem. Zatrudnia około 27 tys. pracowników, którzy aktywnie ze sobą współpracują, obsługując klientów z różnych sektorów gospodarki w ponad 100 krajach na świecie. Firma należy do Marsh & McLennan Companies (NYSE: MMC) - grupy wiodących na rynku dostawców specjalistycz-

nych usług, wśród których znajdują się: Guy Carpenter (reasekuracja), Mercer (doradztwo związane z szeroko pojętym zarządzaniem zasobami ludzkimi) oraz Oliver Wyman (konsulting w ramach strategii usług finansowych i regulacji prawnych). Grupa zatrudnia ponad 54 tys. pracowników na świecie, osiągając roczne przychody na poziomie ponad 12 miliardów dolarów. W Polsce Marsh, jako broker ubezpieczeniowy i reasekuracyjny jest obecny od 1992 r. - wówczas spółka otrzymała licencję Ministerstwa Finansów na prowadzenie działalności w tym zakresie. Więcej informacji: www.marsh.pl

Blaski i cienie transportu towarów niebezpiecznych w branży chemicznej

Transport towarów niebezpiecznych w postaci surowców, półproduktów i produktów gotowych jest nieodłącznym elementem obsługi branży chemicznej. W Polsce, w branży tej, zdecydowanie najczęściej wykorzystywany jest transport drogowy.

Warunki i wymagania dotyczące bezpieczeństwa tego transportu zawarte są w zhierarchizowanych oraz zharmonizowanych przepisach międzynarodowych, unijnych i krajowych, z których wynikają zasady postępowania oraz zasady kontroli uczestników operacji transportowych, w tym:



Opakowania do towarów niebezpiecznych muszą być odpowiednio wytrzymałe i odporne, z ważnym terminem badań

producentów, nadawców, pakujących, załadownic, przewoźników, odbiorców oraz spedytorów. Przepisy te obowiązują nie tylko przedsiębiorców, ale również osoby fizyczne wykonujące czynności związane z omawianym transportem w branży chemicznej (np. magazynierów). Zakres obowiązków tych podmiotów i ich rola w łańcuchu transportowym implikują rodzaj odpowiedzialności, tryb karania i wysokość kar za powstałe w praktyce naruszenia przepisów. Mamy więc odpowiedzialność:

- ▶ administracyjną – za naruszenie wskazane w decyzji administracyjnej i orzekane w procedurze administracyjnej,
- ▶ cywilną – za naruszenie powodujące szkodę wyrządzoną na osobie, mieniu lub środowisku przyrodniczym i orzekane w procedurze cywilnej,
- ▶ karną – za naruszenie, będące przestępstwem lub wykroczeniem i orzekane w procedurze karnej oraz wykroczeniowej, albo za naruszenie kwalifikowane jako inny czyn i orzekane w procedurze wykroczeniowej.

Przepisy, czyli wzorce postępowania

Hierarchizacja oraz harmonizacja przepisów oznacza, że na ww. trzech poziomach prawa, na zasadzie podporządkowania i wzajemnej zależności, obowiązują akty prawne, które w sposób jednolity określają warunki i wymagania bezpiecznego transportu drogowego towarów niebezpiecznych. Na poziomie prawa międzynarodowego obowiązuje Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

niebezpiecznych oraz rozporządzenia i zarządzenia wydane na jej podstawie.

Oprócz warunków i wymagań transportowych, ww. akty prawne zawierają przepisy regulujące wprost wybrane elementy i aspekty działalności przemysłowej w branży chemicznej lub zawierają przepisy odwołujące się do konkretnych aktów prawnych z tej branży, np. do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1272/2008 (tzw. CLP), czy do Globalnie Zharmonizowanego Systemu Klasyfikacji i Oznakowania Chemikaliów (tzw. GHS). Wybrane elementy i aspekty, o których

Na trzech poziomach prawa, na zasadzie podporządkowania i wzajemnej zależności, obowiązują akty prawne, które w sposób jednolity określają warunki i wymagania bezpiecznego transportu drogowego towarów niebezpiecznych.

(ADR), na poziomie prawa unijnego obowiązują: dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych oraz dyrektywa Rady 95/50/WE w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych, natomiast na poziomie prawa krajowego obowiązuje ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów

mowa, dotyczą przede wszystkim: klasyfikacji substancji i preparatów chemicznych oraz ich mieszanin, klasyfikacji odpadów oraz chemikaliów, doboru i oznakowania opakowań dla tych towarów jako towarów niebezpiecznych, wyboru miejsc i zasad ich magazynowania, czy wyboru sposobu przewozu oraz przewoźników, a co za tym idzie pojazdów, kierowców, wyposażenia i dokumentacji. Zasady postępowania w omawianym



Przykłady niewłaściwego doboru opakowań do towarów niebezpiecznych



Małgorzata Wieleba-Walicka

Autorka jest legislatores, aplikantką radcowską II roku w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie oraz doktorantką na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego w Akademii Obrony Narodowej w Warszawie. Związana z branżą TSL od ponad 11 lat, obecnie pracuje w firmie doradczo-szkoleniowej „Buch-Car” w Błoniu.

zakresie podlegają kontroli uprawnionych organów, najczęściej kontroli inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego.

Wszystkie ww. przepisy i ich publikatory dostępne są na stronach internetowych: Organizacji Narodów Zjednoczonych (prawo międzynarodowe), EUR-Lex (prawo unijne) oraz Rządowego Centrum Legislacji (prawo krajowe).

Praktyka, czyli postępowanie uczestników transportu

Jest kilka najczęstszych i najpoważniejszych w skutkach naruszeń ww. przepisów powstałe w praktyce.

- 1) Pośpieszne i nierzetelne sporządzanie kart charakterystyk w oparciu o nieaktualne przepisy lub o powszechnie dostępne, błędne wzorce takich kart lub sporządzanie kart charakterystyk zawierających wewnętrznie sprzeczne informacje o zagrożeniach w transpor-

szej wytrzymałości i odporności albo opakowań zakazanych dla pakowanego towaru lub stosowanie w transporcie opakowań po upływie terminu ich badań, a w wielu przypadkach dodatkowo przekraczanie dopuszczalnych stopni napełniania opakowań.

- 4) Brak wiedzy lub brak świadomości wpływu wadliwego opakowania na stan całego ładunku, co w wielu przypadkach prowadzi do uszkodzenia zarówno ładunku jak i pojazdu.
- 5) Stosowanie takiego oznakowania opakowań z towarami niebezpiecznymi, które wprowadza w błąd co do zawartości, zwłaszcza w odniesieniu do sztuk przesyłki z towarami pakowanymi w ilościach ograniczonych.
- 6) Na etapie nadawania do przewozu niezgodne z przepisami oznakowywanie sztuk przesyłek z towarami niebezpiecznymi, mające na celu ukrywanie tych towarów pośród innych rzeczy przygo-

fizycznych wykonujących czynności związane z transportem drogowym towarów niebezpiecznych.

- 10) Niewyznaczanie doradców do spraw bezpieczeństwa w omawianym transporcie, wynikające albo z braku świadomości istnienia takiego obowiązku albo ze względów finansowych związanych z oszczędnościami przedsiębiorców.

Wnioski

Rzeczywistość polskiego transportu drogowego towarów niebezpiecznych w branży chemicznej to nie tylko gotowe wzorce bezpiecznego postępowania wynikające z przepisów, ale przede wszystkim praktyka wynikająca z działalności uczestników tego transportu oraz ze świadomości tych podmiotów, co do zagrożeń i związanego z nimi ryzyka w wykonywanych operacjach transportowych. Warto zwrócić uwagę, że kary za naruszenia w omawianym zakresie wynoszące nawet do 40 tys. zł, są nieporównywalnie nieproporcjonalne do



Stosowanie takiego oznakowania opakowań z towarami niebezpiecznymi, które wprowadza w błąd co do zawartości, zwłaszcza w odniesieniu do sztuk przesyłki z towarami pakowanymi w ilościach ograniczonych

Kary za naruszenia w omawianym zakresie, wynoszące nawet do 40 tys. zł, są nieporównywalnie nieproporcjonalne do niektórych skutków tych naruszeń, które mogą być nieodwracalne dla ludzi, mienia i środowiska przyrodniczego.

- 2) Klasyfikacja towarów niebezpiecznych niezgodna z ich właściwościami i stwarzanymi zagrożeniami, a co za tym idzie, niezgodna z kryteriami klasyfikacyjnymi dla tych towarów określonymi w ADR, skutkująca magazynowaniem, a następnie nadawaniem do przewozu i transportem towarów pozornie bezpiecznych.
- 3) Wynikający z prymatu względów ekonomicznych i finansowych nad względami bezpieczeństwa niewłaściwy dobór opakowań do towarów niebezpiecznych, tj. dobór opakowań o mniej-

szym wytrzymałości i odporności albo opakowań zakazanych dla pakowanego towaru lub stosowanie w transporcie opakowań po upływie terminu ich badań, a co za tym idzie, sporządzanie dokumentacji przewozowej zawierającej sfałszowane informacje o transportowanych rzeczach.

- 7) Na etapie przewozu ukrywanie towarów niebezpiecznych w skrzyniach ładunkowych pojazdów lub niestosowanie oznakowania jednostek transportowych tablicami barwy pomarańczowej.
- 8) Przeładowywanie pojazdów przewożących towary niebezpieczne lub niewłaściwe, tj. niezgodne z przepisami i dobrymi praktykami rozmieszczanie oraz mocowanie ładunku.
- 9) Nierzetelne, ograniczone do merytorycznego i praktycznego minimum szkolenie pracowników i innych osób

niektórych skutków tych naruszeń, które mogą być nieodwracalne zarówno dla ludzi (śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała, kalectwo, inwalidztwo), dla mienia (straty finansowe lub inne szkody o znacznych rozmiarach), jak i dla środowiska przyrodniczego (zanieczyszczenie powietrza albo gleby). Postępowanie zgodnie z przepisami i oparta o rzetelną analizę ryzyka działalność w transporcie drogowym towarów niebezpiecznych zapewnia nie tylko dobrą reputację przedsiębiorców wymaganą przepisami unijnymi, ale przede wszystkim zapewnia bezpieczeństwo tego transportu i jego uczestników, a zatem bezpieczeństwo związanej z nim działalności przemysłowej w branży chemicznej. ◀

Małgorzata Wieleba-Walicka

Gabaryty po rewolucji

Po wielu latach niezyciowych, drogich i jednorazowych zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi, w 2011 roku uchwalono ustawę, która odmieniła realia transportu ponadgabarytowego. Zgodnie z oczekiwaniami przewoźników wprowadzono m.in. zezwolenia okresowe (nawet 2-letnie), co pozwoliło na skrócenie czasu potrzebnego do wydawania zezwoleń nawet do 3 dni. Co zmieniło się od tego czasu?

Zezwolenia okresowe, które podzielono na 7 kategorii są dostępne od października 2012 roku. W związku z dużą ilością organów uprawnionych do wydawania zezwoleń kat. I-III, niniejszy artykuł obejmuje wyłącznie zezwolenia kat. IV-VII, czyli te, które są najczęściej spotykane w przypadku przewozu ładunków pojazdami nienormatywnymi.

W pracach w Ministerstwie Transportu, jakie trwały w latach 2009-2011 i poprzedzały uchwalenie ustawy, uczestniczyło Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego. Dzięki temu udało się wprowadzić jedne z najnowocześniejszych rozwiązań w Europie.

Pierwsze podsumowania

OSPNT na podstawie ustawy o dostępie do informacji publicznej wystąpiło z wnioskiem do wszystkich oddziałów GDDKiA o przekazanie danych statystycznych o liczbie wydanych zezwoleń w latach 2012-2013. Pomimo oporów i niechęci urzędników z kilku oddziałów, zbiorcze informacje przygotowane i przesłane przez Centralę GDDKiA w Warszawie w precyzyjny i przejrzysty sposób przedstawiają statystykę wydanych zezwoleń. Na podstawie tych danych opracowano niniejszy artykuł, a szczegółowe informacje przekazane dzięki uprzejmości stołecznych pracowników GDDKiA, można uzyskać na stronie internetowej www.ponadnormatywni.pl

Kategoria IV, która pozwala na poruszanie się pojazdem o długości nawet 30 metrów i szerokości 3,4 m, jest najtańszym zezwoleniem jakie wydawane jest w tej grupie. Pomimo tego, nie jest to najbardziej popularne zezwolenie.

W 2012 roku wydano łącznie 196 zezwoleń (z czego 137 wydała Centrala GDDKiA w Warszawie). Wydano 58 zezwoleń miesięcznych, 50 zezwoleń 6-miesięcznych, 48 zezwoleń 12-miesięcznych oraz 40 zezwoleń 24-miesięcznych.

W 2013 roku sytuacja wyglądała nieco inaczej, albowiem wydano 456 zezwoleń, z czego 282 wydała Centrala GDDKiA. Wydano 219 zezwoleń miesięcznych, 128 zezwoleń 6-miesięcznych, 87 zezwoleń 12-miesięcznych oraz 22 zezwolenia 24-miesięczne.

Z przedstawionych statystyk wnioskować można, że najbardziej atrakcyjne dla przedsiębiorców zezwolenia kategorii IV to te wydane na stosunkowo krótki okres. Wynikać to może z braku stałych zleceń transportowych, które zapewniłyby długoterminowe wykonywanie przewozów. Oczekiwania przewoźników, które tak głośno kierowano do decydentów w 2008 roku w zakresie ułatwienia poruszania się tego typu pojazdami na pusto zostały wysłuchane. Dzięki zezwoleniom kat. IV, a także kat. III, przewoźnicy, którzy posiadają specjalistyczny sprzęt nie muszą obawiać się przewleklego okresu na wydanie zezwolenia jak miało to miejsce dotychczas.



Popularne klasy

Kategoria V, która pozwala na poruszanie się pojazdem o rzeczywistej masie całkowitej nawet 60 ton jest bezapelacyjnie najbardziej popularnym zezwoleniem w grupie zezwoleń długoterminowych.

W 2012 roku wydano łącznie 882 zezwolenia (z czego 290 wydała Centrala GDDKiA). Wydano 217 zezwoleń miesięcznych, 386 zezwoleń 6-miesięcznych, 99 zezwoleń 12-miesięcznych oraz 180 zezwoleń 24-miesięcznych. O ile w przypadku kategorii IV rozbieżność pomiędzy liczbą zezwoleń miesięcznych a 24-miesięcznych jest ogromna, o tyle w przypadku kategorii V ta różnica się niweluje. Wynika to zapewne z faktu, że duże firmy transportowe, które świadczą usługi przewozu najbardziej skomplikowanych i ciężkich ładunków, zapewniły sobie stałe, 2-letnie zezwolenia. Z kolei firmy, które wykonują transporty nieregularnie lub głównie w danym okresie roku, wykupiły zezwolenia 6-miesięczne, które pozwalają na wykonywanie przejazdów w okresie największego zainteresowania.

W 2013 roku wydano łącznie 2250 zezwoleń (z czego 829 zezwoleń wydała Centrala GDDKiA). Wydano 689 zezwoleń miesięcznych, 1097 zezwoleń 6-miesięcznych, 190 zezwoleń 12-miesięcznych oraz 274 zezwolenia 24-miesięczne. Oznacza to, że podobnie jak w pierwszym kwartale 2012 roku, gdy weszły zezwolenia w życie, najbardziej popularnym zezwoleniem kat. V było zezwolenie z 12-miesięcznym okresem ważności.

Kategoria VI, która ponad możliwości wynikające z zezwolenia kat. V, umożliwia przejazd pojazdem o szerokości nawet 4 m (dla drogi dwujezdniowej klasy A, S i GP), także cieszyła się dużym zainteresowaniem. W 2012 roku wydano łącznie 368 zezwoleń (z czego 121 wydała Centrala GDDKiA). Wydano 39 zezwoleń miesięcznych, 183 zezwolenia 6-miesięczne, 32 zezwolenia 12-miesięczne oraz 114 zezwoleń 24-miesięcznych. Podobnie jak w przypadku wcze-



śniejszych zezwoleń największym zainteresowaniem cieszyły się te wydawane na okres 12 miesięcy, ale interesujący jest fakt, że jest to jedyny przypadek, gdy ilość zezwoleń 2-letnich, przekroczyła ilość zezwoleń miesięcznych – i to prawie trzykrotnie.

W 2013 roku wydano łącznie 751 zezwoleń (z czego 212 wydała Centrala GDDKiA). Wydano 143 zezwolenia miesięczne, 432 zezwolenia 6-miesięczne, 88 zezwoleń 12-miesięcznych oraz tyle samo 24-miesięcznych. Podobnie jak w 2012 roku najbardziej popularne były zezwolenia 6-miesięczne, ale ciekawostką jest, iż zezwolenia krótkoterminowe - miesięczne znowu wróciły do łask przewoźników.

Kategoria VII dotyczy największych pojazdów, które swoimi wymiarami, masą całkowitą lub naciskami osi nie mieszczą się w zezwoleniach wymienionych poprzednio. To zdecydowany zwycięzca tego rankingu pod względem ilości wydanych zezwoleń.

W 2012 roku wydano łącznie 1635 zezwoleń (z czego 937 wydała Centrala GDDKiA). Wydano 1270 zezwoleń jednorazowych (ważnych przez 14 dni) i aż 365 zezwoleń wielokrotnych (ważnych przez 30 dni). Przyjmując, że zezwolenie jednorazowe zostało wydane na okres obejmujący wyłącznie 2012 rok można stwierdzić, iż każdego dnia, po polskich drogach poruszało się ok. 18 pojazdów nienormatywnych o największych przekroczeniach norm. Gdyby doliczyć do tego zezwolenia wielokrotne nawet w skali 1:1, to uzyskamy wynik 23 pojazdów dziennie.

Dla największych

W 2013 roku wydano ogromną wręcz ilość zezwoleń kategorii VII – 9342 sztuk (z czego 5611 wydała Centrala GDDKiA). Wydano 7863 zezwoleń jednorazowych oraz 1479 zezwoleń wielokrotnych. Biorąc pod uwagę wyłącznie zezwolenia jednorazowe, każdego dnia po polskich drogach poruszało się średnio 21 pojazdów nienormatywnych, które przekraczały 3,4 metra

szerokości, 4 metry wysokości, albo 60 ton DMC. Gdyby doliczyć do tego zezwolenia wielokrotne nawet w skali 1:1, to uzyskamy wynik 26 pojazdów dziennie.

Z tytułu wydanych zezwoleń w 2012 roku przewoźnicy zasilili państwowe kasy kwotą nieco ponad 5 mln zł. W 2013 roku kwota ta wzrosła do prawie 16 mln zł.

Uprawnionymi do wydawania zezwoleń są wszystkie oddziały GDDKiA w Polsce, ale znaczna większość zezwoleń wydawanych jest mimo wszystko w Centrali GDDKiA w Warszawie. To na barkach stołecznych urzędników spoczywa największe obciążenie i odpowiedzialność za przejazdy nienormatywne w Polsce. Wydając 60% zezwoleń kategorii VII pozostawili daleko w tyle swoich kolegów z 16 innych oddziałów, którzy łącznie wydali 40% zezwoleń. Pomimo tak dużego skumulowania pracy w Centrali GDDKiA przewoźnicy nie odczuli opóźnień, czy zaległości.

Ważny krok

Pomimo problemów związanych ze zbyt okrojonym pojęciem ładunku niepodzielonego, kwestii wysokości nakładanych kar w przypadku niewielkiego przekroczenia norm wskazanych w zezwoleniu, branża transportu ponadgabarytowego ciepło i z wdzięcznością ocenia przepisy wprowadzone końcem poprzedniej kadencji Sejmu. To dzięki wprowadzeniu zezwoleń okresowych, o które tak silnie walczył ówczesny zarząd OSPTN z prezesem Przemysławem Panasem na czele, dziś przewoźnicy mogą wykonywać transporty legalnie, bez obawy przed kontrolami i opóźnieniami w dostawie. Oczekiwania przewoźników związane z tzw. przejazdami na pusto, o które tak mocno lobbowali członkowie zarządu OSTPN Pan Edward Skorupa oraz Kazimierz Skuratowicz, także zostały wprowadzone od 2012 roku.

Oceniając liczbę wydanych zezwoleń pod względem terytorialnym, okazuje się, że oddziały w Poznaniu,



Łukasz Chwalczuk

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

Wrocławiu oraz Katowicach plasują się w czołówce. Może to świadczyć o silnym zaangażowaniu polskich przewoźników w transporty międzynarodowe na rynki zachodnie. To założenie potwierdzałby także fakt wzmocnionych kontroli ze strony niemieckiego BAG w zakresie np. polisy ubezpieczeniowej w kwocie 25 mln euro. Temat ten jest aktualnie opracowywany przez OSPTN, a rozmowy i negocjacje prowadzone z niemieckim urzędem wydającym zezwolenia Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) powinny przynieść wymierne korzyści już w najbliższym czasie. <

Łukasz Chwalczuk
prezes zarządu Ogólnopolskie
Stowarzyszenie Przewoźników
Transportu Nienormatywnego
www.ponadnormatywni.pl

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



www.tsl-biznes.pl/gratis

Płacisz ryczałt za nocleg, a kierowca nadal w kabinie

Jak Sąd Najwyższy uzasadnił ustnie uchwałę z 12.06.2014

12 czerwca 2014 Sąd Najwyższy rozstrzygnął zagadnienie prawne, które wywołało liczne kontrowersje wśród całej branży transportowej.

Owo zagadnienie prawne brzmiało: „Czy stworzenie kierowcy możliwości spania w nocy (nocnego snu) w kabinie samochodu podczas odbywania podróży służbowych w transporcie międzynarodowym zapewnia bezpłatny nocleg, a w konsekwencji, czy pracownikowi nie przysługuje zwrot kosztów takich noclegów (§ 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce

sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz. U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), czy też takie należności przysługują i w jakiej wysokości (art. 21a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, jednolity tekst: Dz. U. z 2012 r., poz. 1155 w związku z § 9 ust. 1 bądź ust. 2 wymienionego rozporządzenia)?” (źródło www.sn.pl, sygnatura sprawy IIPZP 1/14)

Celem wypowiedzenia się Sądu Najwyższego było usunięcie lub próba usunięcia kontrowersji dotyczących rekompensowania kierowcom kosztów noclegu spędzanego w kabinie pojazdu. Sąd, roz-

patrując skargę kasacyjną, złożoną przez jednego z przewoźników uznał, że:

„wyrokowanie w sprawie wymaga uprzedniego rozstrzygnięcia przedstawionego zagadnienia prawnego, którego przedstawienie wynikało z radykalnej rozbieżności judykatury Sądu Najwyższego w kwestii uznania stworzonych przez pracodawcę możliwości spędzania nocy i nocnego snu (spania w nocy) w kabinach samochodów kierowcom zatrudnionym w transporcie międzynarodowym podczas odbywania zagranicznych podróży służbowych za zapewnienie takim pracownikom bezpłatnego noclegu (...)”

W szczególności problem dostrzeżony przez SN polega na braku ustawowej definicji pojęcia „bezpłatny nocleg” i utożsamiania go z pojęciem „miejsce do spania”. Formułując pytanie prawne (syngt. II PZP 1/14) SN wyraził stanowisko, że: „W podobnych sprawach dostrzega się potrzebę dokładnego ustalenia, czy noclegi spędzane przez powoda w przystosowanej do spania i wyposażonej w ‘homologowane’ łóżko kabiny samochodu, które łączyły się z nadzorowaniem ładunku, lub możliwości nocowania w ‘kantynach’ nie odpowiadały warunkom zapewnienia należytego (‘przystoitego’) noclegu, który stawiał do dyspozycji powoda pozwany pracodawca, gdy przepisy prawa nie ustanawiają prawem określonych wymagań ani nie precyzują sposobów zapewnienia bezpłatnego noclegu”.

W takich sprawach, do czasu ustawowego uregulowania warunków zapewnających „bezpłatny nocleg” sądy powinny ustalić i ocenić konkretne warunki odbywania noclegów powoda w kabinie samochodu i wskazać jego niedostatki, które sprzeciwiają się takiej kwalifikacji prawnej, mając na uwadze, że cywilizowany „standard” nocnego odpoczynku pracownikowi w kabinie samochodu bywa spełniony



Iwona Szwed

W obliczu konieczności wypłaty ryczałtów za nocleg powstaje pytanie, czy kierowcy będą faktycznie bardziej wypoczęci, jeśli otrzymają dodatkowy ekwiwalent pieniężny. I drugie pytanie: czy mają prawo nocować w pojeździe, jeśli pracodawca wypłaca im ryczałt za niezapewnienie bezpłatnego noclegu.



Zdaniem Sądu Najwyższego zapewnienie kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu wymaganego rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej. Tym samym pracownikowi przysługuje ZWROT KOSZTÓW noclegu, co najmniej na warunkach określonych w rozporządzeniu.



tylko wtedy, gdy zapewnia regenerację sił fizycznych i psychicznych adekwatnych do wykonywania zawodu kierowcy.

Kontrowersyjna uchwała

Ogłoszone stanowisko poszerzonego 7-osobowego składu sędziów Sądu Najwyższego poruszyło branżę przewoźników drogowych. Uchwałę składu 7 sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 czerwca 2014 r. podjęto w następującym brzmieniu: „Zapewnienie pracownikowi - kierowcy samochodu ciężarowego odpowiedniego miejsca do spania w kabinie tego pojazdu podczas wykonywania przewozów w transporcie międzynarodowym nie stanowi zapewnienia przez pracodawcę bezpłatnego noclegu w rozumieniu § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju (Dz.U. Nr 236, poz. 1991 ze zm.), co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach i w wysokości określonych w § 9 ust. 1-3 tego rozporządzenia albo na korzystniejszych warunkach i wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy.”

Faktyczne motywy i pełne uzasadnienie prawne uchwały podjętej w dniu 12 czerwca br. przez Sąd Najwyższy będzie znane dopiero po opublikowaniu pisemnego uzasadnienia. Branża jednak w nie może pozostawać w niepewnym stanie prawnym, dlatego niezwłocznie podjęła działania celem wyeliminowania z obrotu prawnego przepisów niejasnych.

(źródło <http://www.sn.pl/sprawy/SitePages/Zagadnienia%20prawne.aspx?ItemID=640&ListID=411c5dda-68cb-4ad8-b865-2705079f8593&el=Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych>)

Warto przypomnieć, że Sąd Najwyższy w uchwale podjętej 19.11.2008 r. również w składzie siedmiu sędziów (sygn. akt II PZP 11/08) w 2008 roku stwierdził, że „Kierowca transportu międzynarodowego



Sześć lat temu (19 listopada 2008 roku) Sąd Najwyższy przyjął, że przejazdy i podróże kierowców w transporcie międzynarodowym nie są podróżami służbowymi w rozumieniu Kodeksu pracy. Ustawodawca nie podzielił tego krytycznego podejścia Sądu Najwyższego do sposobu formułowania wynagrodzenia i w nowelizacji z 2010 dał temu jednoznaczny wyraz, wprowadzając własną, szczególną definicję podróży służbowej kierowców. Wyraźnie też stwierdził w ustawie, że kierowcom przysługują świadczenia związane z tymi podróżami służbowymi. Jaka jest zatem rzeczywistość?

odbywający podróże w ramach wykonywania umówionej pracy i na określonym w umowie obszarze, jako miejscu świadczenia pracy, nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 77[5] § 1 Kodeksu pracy (Kp).” Co w konsekwencji dla wielu przedsiębiorców oznaczało brak podstawy do wypłacania diet za podróże służbowe.

W ciągu niespełna 2 lat środowisko transportowe doprowadziło do zmiany

Jak Sąd Najwyższy uzasadnił konieczność wypłaty ryczałtu

W ustnym uzasadnieniu sędzia sprawozdawca 12 czerwca br. przypomniał, że w uchwale siedmiu sędziów z 19 listopada 2008 roku Sąd Najwyższy przyjął iż przejazdy, podróże kierowców w transporcie międzynarodowym nie są podróżami służbowymi w rozumieniu Kodeksu pracy. A w uzasadnieniu tej uchwały znalazły się fragmenty krytycznie odnoszące się do systemu kształtowania wynagrodzeń kierowców w transporcie, których to wynagrodzenia, rzeczywisty ekwiwalent świadczonej przez kierowcę pracownika pracy jest zawarty nie w wynagrodzeniu za pracę, ale w świadczeniach kompensacyjnych.

Sędzia sprawozdawca odniósł się do faktu, że ustawodawca nie podzielił tego krytycznego podejścia Sądu Najwyższego do sposobu formułowania wynagrodzenia i w nowelizacji z 2010 dał temu jednoznaczny wyraz, wprowadzając własną, szczególną definicję podróży służbowej kierowców. Wyraźnie stwierdził też w ustawie, że kierowcom przysługują świadczenia związane z tymi podróżami służbowymi. Następnie sędzia sprawozdawca poruszył kwestię przepisów Rozporządzenia WE nr 561/2006 oraz Umowy AETR, które regulują wprawdzie czas pracy, ale nie są aktami stanowiącymi o wynagrodzeniu za pracę.

przepisów w Ustawie o czasie pracy kierowców. Tym samym wbrew wyżej cytowanej uchwale Sądu Najwyższego – zagrożono obowiązkowe pokrycie kosztów podróży służbowej. Nie dostrzegano wówczas problemu braku regulacji w zakresie nocowania w kabinie pojazdu, gdyż na taki nocleg pozwalają zarówno przepisy Rozporządzenia 561/2006 jak i wspomniana Ustawa o czasie pracy kierowców.



Kierowca otrzymując ryczałt za nocleg teoretycznie nie powinien korzystać z pojazdu pracodawcy w celu odbycia noclegu. Pracodawca oddając miejsce do spania – kabinę wyposażoną w wygodną leżankę, lodówkę, ogrzewanie, klimatyzację, telewizor i inne udogodnienia oraz jednocześnie płacąc ryczałt za niezapewnienie bezpłatnego noclegu być może stwarza warunki do opodatkowania takich świadczeń.

Uchwała podjęta 12 czerwca 2014 roku nie dotyczy tylko wprost sprawy, w której jest podjęta, ale także ma duże znaczenie na przyszłość. Wskazano, że żeby „reguły gry” (jeżeli można tak to określić), były jasno sprecyzowane, pracodawca powinien wiedzieć, jakie świadczenia ma pracownikowi przyznawać. Pracownik winien wiedzieć, jakie mu przysługują świadczenia, a związki zawodowe powinny wiedzieć, jaki przedmiot negocjacji w kształtowaniu warunków pracy w układach zbiorowych (ewentualnie regulaminach wynagradzania) powinien być ujęty. Oznacza to, że do tej pory nie było to wyraźnie wskazane w przepisach.

Sędzia sprawozdawca jeszcze raz zaakcentował, że rozporządzenie 561/2006 nie dotyczy w jakimkolwiek zakresie wynagrodzenia za pracę i świadczeń związanych z wynagrodzeniem za pracę, ponieważ rozporządzenie to jest aktem pochodnym prawa unijnego. Z ogólnych przepisów prawa pierwotnego wynika, że w ogóle prawo pochodne nie może dotyczyć kształtowania wynagrodzenia za pracę w poszczególnych krajach członkowskich. Wobec tego pojęcia użyte w tym rozporządzeniu przeniesione także do polskiej ustawy nie są adekwatne do analizy pojęć prawnych, które trzeba wyłożyć przy ocenie świadczeń, jakie przysługują pracownikowi w podróży służbowej. Dlatego też pojęcie odpowiedniego miejsca odpoczynku w kabinie, użyte w rozporządzeniu i ustawie o czasie pracy kierowców oraz pojęcie bezpłatnego noclegu, użyte w przepisach wykonawczych do Kodeksu pracy nie mogą być utożsamiane. Zdaniem

sędziego są one systemowo wyraźnie różne, a logiczna wykładnia językowo wskazuje na to, że czym innym jest miejsce do spania, a czym innym jest nocleg. Nocleg to jest „coś” więcej, niż miejsce do spania. Ponadto wytknięto że ustawodawca miał świadomość przepisów dotyczących odpoczynku dziennego w samochodzie, a mimo to dokonał odesłania do przepisu o podróży służbowej bez jakiegokolwiek wyłączenia czy ograniczeń.

W dalszej części ustnego uzasadnienia skwitowano, że gdyby Ustawodawca chciał, aby kierowcy nie otrzymywali ryczałtów albo otrzymywali je na innych zasadach, to w przepisie odsyłającym by dokonał odpowiedniego ograniczenia albo w przepisach wykonawczych takie wyłączenie by było. Takich wyłączeń nie ma. Dalsze wywody ustnego uzasadnienia dotyczyły istoty ryczałtu, zdaniem sędziego należnego bez względu na to, czy kierowca spał w kabinie pojazdu, którą pracodawca traktował jako miejsce zapewnienia bezpłatnego noclegu.

Po wysłuchaniu ustnego uzasadnienia można mieć wrażenie, że wszystkim są winne przepisy, które nie definiują pojęcia bezpłatnego noclegu, jak również brak przepisów wyłączających grupę zawodową kierowców spod norm ogólnych przepisów wykonawczych do Kodeksu pracy. Nie można się również oprzeć wrażeniu, że Sąd Najwyższy wytknął ustawodawcy brak uregulowania kwestii ryczałtów przy okazji nowelizacji z 2010 ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie diet. Faktyczne motywy i pełne uzasadnienie prawne podjętej uchwały w dniu 12 czerwca br. będzie znane dopiero po opublikowaniu pisemnego

uzasadnienia. Branża jednak w niepewnym stanie prawnym nie mogła czekać na uzasadnienia Sądu. Niezwłocznie podjęto działania celem wyeliminowania z obrotu prawnego przepisów niejasnych.

Co na to branża

23 lipca odbyło się posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury, podczas której strona społeczna złożyła propozycję zmiany przepisów. Mając okazję uczestniczenia w posiedzeniu Komisji Sejmowej zaznaczyłam, że problem dotyczy nie tylko kierowców pojazdów ciężarowych, ale również kierowców autokarów i autobusów. Na ręce przewodniczącego Komisji złożone zostały liczne propozycje zmiany przepisów, a do resortów infrastruktury oraz pracy skierowany został dezyderat. Pozostaje mieć nadzieję, że od września prace nad zmianą przepisów nabiorą większego tempa.

Bez względu jednak na to czy kierowcy otrzymują ryczałt czy nie i tak nadalienne odpoczynki i skrócone tygodniowe odbierają na pokładzie pojazdu w ruchu międzynarodowym. Pytanie czy będą bardziej wypoczęci jak otrzymają dodatkowy ekwiwalent pieniężny. I drugie pytanie, czy mają prawo nocować w pojeździe jeśli pracodawca wypłaca im ryczałt za niezapewnienie bezpłatnego noclegu. Nie pozbawiona logiki jest też dywagacja nad hipotetycznym problemem, jaki może dotknąć kierowców w sytuacji, gdy urzędy skarbowe lub ZUS uznałyby, że umożliwienie korzystania z kabiny pojazdu i jej wyposażenia dla prywatnych celów pracownika po zakończeniu pracy jest świadczeniem pracodawcy, które po stronie pracownika generuje indywidualny przychód, skoro pokryto kierowcy „wirtualne koszty” noclegu w formie ryczałtu. Zatem kierowca otrzymując ryczałt za nocleg teoretycznie nie powinien korzystać z pojazdu pracodawcy w celu odbycia noclegu. Pracodawca oddając miejsce do spania – kabinę wyposażoną w wygodną leżankę, lodówkę, ogrzewanie, klimatyzację, telewizor i inne udogodnienia oraz jednocześnie płacąc ryczałt za niezapewnienie bezpłatnego noclegu być może stwarza warunki do opodatkowania takich świadczeń.

Przedstawione wyżej fragmenty ustnego uzasadnienia mają jedynie wartość poglądową. Na łamach jednego z kolejnych numerów TSL Biznes przybliżymy tematykę rzeczywistych skutkach podjętej przez Sąd Najwyższy uchwały w oparciu o pisemne uzasadnienia tego Sądu. ◀

Iwona Szwed

Biurowe Prawne Arena 561
www.arena561.pl

Wytyczne dla transportu – lipiec-sierpień 2014



Wytyczna 14/2014

Niekaralność karanych kierowców

Kierowcy skazani prawomocnym orzeczeniem za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów czy środowisku zgodnie z Ustawą o transporcie drogowym (Dz. U. Z 2013 r., Poz. 1414 z późn. zm.) mogą powrócić do zawodu kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu. Najistotniejszym faktem dla przedsiębiorców zatrudniających kierowców a także inne osoby niezatrudnione lecz wykonujące przewóz na ich rzecz, jest brak orzeczenia w stosunku do nich zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

Ze względu na dużą ilość pytań ze strony kierowców oraz przewoźników w zakresie poprawnego wypełnienia druku dotyczącego zapytania o udzielenie informacji o osobie z Krajowego Rejestru Karnego, przedstawiamy poniżej wzór druku oraz treść problematycznych punktów.

W zapytaniu o udzielenie informacji o osobie należy wskazać następujące dane kierowcy, którego dotyczy wniosek:

- imię, nazwisko, rodzowe
- datę i miejsce urodzenia,
- obywatelstwo, miejsce zamieszkania,
- numer PESEL, a w przypadku jego nieposiadania numer dokumentu stwierdzającego tożsamość, np. numer i serię dowodu osobistego lub paszportu,
- imiona rodziców,
- nazwisko rodowe matki,

We wniosku w pkt. 12 należy wskazać... **pełna treść wytycznej dostępna dla zalogowanych użytkowników na www.wytyczne.pl**

Wytyczna 15/2014

Doniosły wyrok Trybunału Konstytucyjnego

Trybunał Konstytucyjny w dniu 03 czerwca 2014 roku rozpoznał połączone wnioski Rzecznika Praw Obywatelskich dotyczące postępowania przygotowawczego w sprawach o wykroczenie w zakresie braku zagwarantowania przez ustawodawcę prawa do korzystania z obrońcy oraz wglądu do

akt na etapie prowadzenia czynności wyjaśniających. Trybunał Konstytucyjny orzekł niezgodność kwestionowanych przepisów z podstawowymi zasadami zagwarantowanymi przez Konstytucję w zakresie:

- w jakim art. 4 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia pomija prawo osoby, wobec której istnieje uzasadniona podstawa do sporządzenia przeciwko niej wniosku o ukaranie, do korzystania z obrońcy na etapie czynności wyjaśniających, o których mowa w art. 54 § 1 tej ustawy,
- w jakim art. 38 § 1 powyższej ustawy nie przewiduje na etapie czynności wyjaśniających, o których mowa w art. 54 § 1 tej ustawy, prawa dostępu do akt dla osoby, wobec której istnieje uzasadniona podstawa do sporządzenia przeciwko niej wniosku o ukaranie,

W ocenie Trybunału Konstytucyjnego osoby, przeciwko którym uprawnione organy zgromadziły materiał dowodowy stanowiący wystarczająco uzasadnioną podstawę do sporządzenia przeciw nim wniosku o ukaranie, powinny mieć możliwość korzystania z pomocy obrońcy już na tym istotnym dla dalszego postępowania etapie. Gwarancja ta sprzyja realizacji obowiązującej w postępowaniu w sprawach o wykroczenia zasadzie prawdy materialnej, zgodnie z którą podstawę wszelkich rozstrzygnięć powinny stanowić ustalenia faktyczne. Dodatkowo zdaniem Trybunału Konstytucyjnego całkowity brak możliwości dostępu do materiału dowodowego zgromadzonego w trakcie czynności wyjaśniających w sprawie o wykroczenie uniemożliwia realne i efektywne korzystanie obwinionego czy podejrzanego z przyznanych uprawnień procesowych. (*źródło <http://trybunal.gov.pl/rozprawy/wyroki/art/6886-postepowanie-przygotowawcze-prawo-do-korzystania-z-obroncy-zasady-udostepniania-akt/>*)

W związku z orzeczeniem Trybunału Konstytucyjnego, na etapie czynności wyjaśniających zarówno o przekroczenie dopuszczalnej prędkości czy masy całkowitej pojazdu podejrzany ma prawo wglądu do materiału zgromadzonego w toku postępowania aby stwierdzić zasadność stawianych mu zarzutów. Tak więc organ kontrolny nie

może odmówić okazania zdjęcia wykonanego przez fotoradar w sytuacji kiedy wydana strona tego żąda.

Wytyczna 16/2014

Podwyższenie kar w Belgii nawet do 1800 euro

Belgijska Rada Ministrów idąc przykładem swoich sąsiadów pod koniec 2013 roku przyjęła plan działania na rzecz zwalczania zjawiska „dumpingu socjalnego”. Dekret Królewski, który wszedł w życie 21 czerwca 2014 roku tj. 10 dni po opublikowaniu go w Belgijskim Dzienniku (Moniteur Belge) ma na celu podwyższenie kar dotyczących przede wszystkim przewoźników z innych krajów.

Zmiany wprowadzone przez nowelizację obejmują przede wszystkim zwiększenie kwot zawartych w taryfikatorze kar z 55 euro na 1500 euro a nawet 1800 euro. Wskazane podwyższenia dot. w szczególności:

- braku listu CMR – 1500 euro
- brak licencji transportowej – 1500 euro
- odbiór odpoczynku w pojeździe – 1800 euro

W przypadku braku listu CMR kwota grzywny 1500 euro może ulec ewentualnemu zmniejszeniu, jeżeli w trakcie kontroli zostaną przedstawione dowody na korzyść przewoźnika. Nałożone kary pieniężne należy uiścić niezwłocznie podczas kontroli, w innym wypadku pojazd nie będzie dopuszczony do dalszego ruchu.

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

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

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
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



cała branża TSL w jednym miejscu

W programie m.in. :



Bezpieczeństwo transportu do państw WNP



Bezpieczeństwo transportu towarów
niebezpiecznych w łańcuchach multimodalnych



Bezpieczeństwo w logistyce i transporcie



Bezpieczny transport = Bezpieczny biznes

trans-poland.pl

05-07 listopada 2014 | Warszawa | EXPO XXI
Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

PARTNERZY:

