

WRZESIEŃ – 9/2014 (50)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Temat numeru:

**Logistyka i transport
branży spożywczej**

**Polskim portom grozi
„zakorkowanie”**

**Embargo uderza
w przewoźników**



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



Spedytorka Ania ma wszystko pod kontrolą.

Praca, chłopak, labrador: Ania doskonale radzi sobie ze wszystkim. Teraz dotyczy to także jej usługodawców transportowych. Dzięki nowej funkcji trackingowej w TC eMap® może równocześnie, na jednej platformie, obserwować pojazdy wyposażone w różne systemy GPS pochodzące od wielu dostawców telematycznych. Dla Ani oznacza to większą przejrzystość, większą wydajność i przede wszystkim więcej czasu dla jej najbliższych.

Obudź się wreszcie i przetestuj bezpłatnie TC eMap® przez 4 tygodnie w codziennej pracy. Zadzwoń pod numer telefonu: +800 10 20 30 90 (bezpłatna infolinia dla połączeń z telefonów stacjonarnych)* lub pobierz plik instalacyjny bezpośrednio ze strony internetowej www.timocom.pl

www.timocom.pl



Orange Polska dostawca kompleksowych rozwiązań teleinformatycznych dla biznesu

Wydatki na teleinformatykę w dużej firmie to często milionowe inwestycje. Alternatywą są nowe rozwiązania telekomunikacyjne i IT rozliczane w ramach miesięcznego abonamentu od Orange Polska.

Korzyści:

- przeniesienie ryzyka związanego ze starzeniem się technologii i sprzętu IT na operatora,
- stałe opłaty miesięczne – brak konieczności jednorazowych dużych inwestycji,
- w zależności od potrzeb firma korzysta z większych lub mniejszych zasobów, np. serwerów lub sprzętu komputerowego,
- zmniejszenie kosztów zarządzania IT,
- dedykowany opiekun pomagający w wyborze optymalnych rozwiązań.



Więcej informacji uzyskasz u swojego opiekuna Orange Polska lub kontaktując się z nami na www.orange.pl/formularzkontaktowy.

biznes zmienia się z orange™



Jabłko w historii ludzkości było już owocem zakazanym. Teraz sytuacja się powtarza i jabłko znów staje się takim owocem. Ale na tym analogie się kończą, bo i skala zakazu (jedno jabłko z konkretnej jabłoni kontra cała europejska produkcja) i miejsce obowiązywania zakazu są zgoła odmienne. Nie wspominałby nawet o twórcy zakazu, bo takie zestawienie byłoby bluźnierstwem.

Jak jabłkowe embargo i zmniejszona (przynajmniej oficjalnie) wymiana towarowa ze wschodem odbijają się na polskiej branży transportowej? Jak zwykle na tym etapie trudno to ocenić, zwłaszcza że akurat ten kierunek transportu rządzi się swoimi prawami i niewiele jest chętnych, by ujawniać wszystkie szczegóły transakcji ze wschodnimi kontrahentami. Z pewnością zamieszanie na wschodzie może odcisnąć piętno na całej branży z innego powodu. Część przewoźników dotychczas „robiących wschód” jest już zmęczona niepewną i niestabilną sytuacją wokół wschodniej granicy do tego stopnia, że odpuściła ten intratny, ale jednak bardzo wymagający i specyficzny obszar transportu. Zwracają oni teraz swoje moce transportowe i siły sprzedażowe w kierunku bardziej cywilizowanych rynków. A tu, na rynku przewozów wewnątrz europejskich, konkurencja jest już i tak silna. Kolejni, często niemali gracze, mogą dodatkowo nasilić konkurencję, sprowadzając się często do wojny cenowej.

Ale na szczęście nie samym jabłkiem człowiek żyje i do zróżnicowanej diety potrzebuje również innych produktów. Branża spożywcza pod względem wolumenu to jeden z głównych obszarów transportu dóbr przetworzonych. Globalizująca się gospodarka i jednocześnie globalizujące się potrzeby i gusty konsumentów sprawiają, że przewozy artykułów spożywczych to już nie tylko transport mleka czy pieczywa do sklepu – to coraz częściej skomplikowana siatka logistyczna, sięgająca innych krajów i regionów, a czasem włącz kontynentów. Jak sprawnie organizować logistykę i transport w tym segmencie rynku – o tym przeczytacie Państwo na łamach najnowszego wydania TSL Biznes. Pożywej lektury.

Mirosław Ganiec,
redaktor naczelny i wydawca

W numerze

> Logistyka

Więcej niż pilnowanie kosztów	6
Często mniej niż zero	15
Logistyka buduje markę	16
W kontakcie z klientami.....	19
Od mięsa po napoje alkoholowe	20
Wszystko zależy od oczekiwań klientów	21
Dla największych sieci	22
Produkt implikuje temperaturę	24

> Logistyka-technologia

Metrologia w służbie logistyki.....	26
Przezroczyste lamele jako udogodnienie dla pracowników	32
Zwyczajne „paleciaki” – czy na pewno?.....	34
Kody kreskowe wspierające logistykę branży spożywczej	38
Mniejsze koszty z optymalną paletą. Nowa generacja palet Inka.....	39

> Transport drogowy

„Weekend” w kabinie pojazdu.....	40
Embargo uderza w polskich przewoźników	42
Więcej dróg w systemie viaTOLL	46
Lepiej i wydajniej.....	50
Jak bezpiecznie przewieźć wartościowy towar?.....	52
Jak pozyskać rzetelnego przewoźnika?	53
Mobilny dostęp do świata TimoCom!.....	54

> Prawo

Szkody środowiskowe – gdy ubezpieczenie OC działalności nie wystarcza.....	56
Kara administracyjna za viaTOLL, a jej sprawiedliwość	60

> Transport intermodalny

Polskim portom morskim grozi „zakorkowanie”	62
Tannkontenery do specjalnych zastosowań.....	68

> Transport kolejowy

PZ dużym poślizgiem	70
Bez zaskoczeń w pierwszym półroczu	74
Apetyt PKP Cargo na Pol-Miedź Trans.....	75

> Systemy IT

Jaki smartfon dla spedytora?	76
------------------------------------	----

> Wydarzenia

Komtechnika – przyjrzyj się branży z bliska	78
--	----

Czytaj również:

www.truck-van.pl

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. L.Staffa 31, 01-884 Warszawa
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57

redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca

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

Redakcja

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

Prenumerata

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

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

Wydawca

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

Dział reklamy i marketingu

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

Współpraca

Tomasz Dobczyński, Aleksander Domaradzki, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Dorota Raben, Jerzy Różyk, Radosław Sitek, Damian Żabicki.

POJAZD CIĘŻAROWY PRZYNOSI ŻYSK

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

NOWA GAMA
RENAULT TRUCKS



renault-trucks.pl

Renault Trucks SAS z kapitałem 50 000 000 € - 954 506 077 RCS Lyon
Zdjęcia udostępnione przez: © Renault Trucks- 05/2013.





Ważne jest dokładne zaplanowanie wykorzystania floty i trasy dojazdu tak, aby jednym kursem zrealizować jak największą liczbę dostaw w określonym czasie

Więcej niż pilnowanie kosztów

Terminowość dostaw, szybki przepływ informacji, przewóz i składowanie towarów w odpowiednich temperaturach oraz sterylnych warunkach, to wymagania szczególnie istotne w odniesieniu do żywności. Nie oznacza to, że pilnowanie kosztów straciło na znaczeniu, jednak jeśli chodzi o logistykę artykułów spożywczych postrzegana jest ona właśnie w takim kontekście.

W logistyce artykułów, które muszą być dostarczone w krótkim czasie do odbiorców i punktów handlowych, ogromną rolę odgrywa lokalizacja magazynów. Dlatego w branży spożywczej zainteresowaniem cieszą się magazyny znajdujące się przy strategicznych węzłach komunikacyjnych położonych w centralnych częściach kraju lub w pobliżu największych aglomeracji. A to,

tura wewnątrz nie może przekroczyć +6°C, a wypadku mrozonek – musi stale utrzymywać się na poziomie -18°C.

Coraz większa grupa klientów uświadamia sobie również, że aspekty ekologiczne są równe ekonomicznym, bo i one generują oszczędności operacyjne. To dodatkowy argument, aby firmy coraz częściej decydowały się na stosowanie zwiększonej izolacji cieplnej, energooszczędnego

go rozwoju wpływają pozytywnie na wizerunek firmy. Idea ta coraz częściej staje się elementem strategii biznesowej, motorem innowacyjności i konkurencyjności.

Na czas, przy zachowaniu jakości

Nie pomoże jednak korzystne położenie magazynu, jeśli firma spożywcza lub obsługująca ją operator logistyczny nie będzie przestrzegał grafiku realizacji zamówień. Ważne jest dokładne zaplanowanie wykorzystania floty i trasy dojazdu tak, aby jednym kursem zrealizować jak największą liczbę dostaw w określonym czasie. Grafiki te muszą być rozpisane co do minuty, przy czym na bieżąco muszą być uwzględniane wszystkie utrudnienia w ruchu jak remonty. Warto też uwzględnić, że samochód wykorzystywany jest efektywniej, jeśli zaplanowany kurs zatacza koło, niż przy powrocie linearnym. Dzięki temu, przy dużej liczbie niezbyt dużych zamówień, można wszystkie zrealizować kilkoma samochodami w stosunkowo krótkim czasie – często w trzy-cztery godziny od

Coraz większa grupa klientów uświadamia sobie również, że aspekty ekologiczne są równe ekonomicznym, bo i one generują oszczędności operacyjne.

jak wygląda obiekt budowany dla firmy z branży, zależy od rodzaju przechowywanych towarów. Jeśli są to produkty, które nie muszą być składowane w specjalnych warunkach, np. w chłodniach, to zazwyczaj wykorzystywana jest standardowa, nowoczesna powierzchnia magazynowa klasy A. W wypadku produktów świeżych tempera-

oświetlenia uruchamianego poprzez czujki ruchu oraz profesjonalnych rozwiązań dotyczących gospodarowania odpadami, czy też rozbudowanych systemów opomiarowania i zautomatyzowania budynku, umożliwiających inteligentne zarządzanie zużyciem mediów. A polityka proekologiczna w połączeniu z ideą zrównoważone-

pierwszej dostawy. Jeśli jednak pojedyncze zamówienia wypełniają cały samochód, to każde z nich musi jechać osobno, i to zazwyczaj w tym samym czasie co pozostałe. Wtedy potrzebna jest rezerwa transportowa, przynajmniej w postaci jednego samochodu, który przydaje się również jako zabezpieczenie ewentualnej awarii. Jest to szczególnie istotne w wypadku przewozu towarów w temperaturach kontrolowanych, gdyż np. przy uszkodzeniu agregatu

W realizacji zamówień w terminie oczekiwanym przez konsumentów z pomocą przychodzą rozwiązania systemowe dedykowane całemu łańcuchowi dostaw jak ECR (ang. Efficient Consumer Response), czyli filozofia i strategia Efektywnej Obsługi Konsumenta. Jej celem jest wspólne zbudowanie przez producentów, dystrybutorów i handlowców systemu zintegrowanego, który reaguje na potrzeby konsumentów. Ich obsługa

Przerwanie procesu technologicznego oznacza przerwanie reżimu temperaturowego produktu spożywczego, a wtedy nadaje się on jedynie do utylizacji. A to sporo kosztuje.

chłodniczego, transport wyrobów spożywczych musi zostać przepakowany w jak najkrótszym czasie na inny samochód. Przerwanie procesu technologicznego oznacza przerwanie reżimu temperaturowego produktu spożywczego, a wtedy nadaje się on jedynie do utylizacji. A to sporo kosztuje.

kierowana jest poprzez zgłaszany przez nich popyt, dzięki czemu towar systematycznie uzupełniany na półce. Jest to możliwe wtedy, gdy dane z punktów sprzedaży, na które odpowiada producent lub operator logistyczny są stale aktualizowanym.



W wypadku czekolady, ale i mrożonek, przetworów, wyrobów mlecznych, mlekopochodnych, mięsa itp. rzeczą fundamentalną jest zachowanie reżimu temperatury i wilgotności ładunku, przewożenia, rozładunku oraz przechowywania wyrobów spożywczych

W koncepcję ECR wpisuje się *pooling*, który zakłada współpracę firm, polegającą na łączeniu kilku ładunków, co pozwala zredukować koszty globalnego łańcucha dostaw. Operator logistyczny, za zgodą dostawców, na podstawie zamówień z punktu sprzedaży, przygotowuje wspólną dostawę,

DSV Solutions

20 lat doświadczenia w obsłudze copackingowej

- dedykowany obszar przepakowań z kontrolą temperatury,
- wysoka automatyzacja procesów (zgrzewanie, etykietowanie),
- wsparcie przy projektowaniu opakowań,
- możliwość realizacji nadruków (serie, daty etc.),
- zaplecze magazynowe i doświadczona kadra

Kontakt:

Tel. +48 22 752 36 01

email: experts.solutions@pl.dsv.com.





Otrzymanie certyfikatu HACCP podnosi zaufanie klientów, gdyż widzą oni, że kontrola przydatności do spożycia, warunków temperaturowych i higieny stanowią najwyższy priorytet w firmie i są zarządzane systemowo

W koncepcję ECR wpisuje się pooling, który zakłada współpracę firm, polegającą na łączeniu kilku ładunków, co pozwala zredukować koszty globalnego łańcucha dostaw.

która skomasowana dociera w jak najkrótszym czasie do sklepu. Czynnikiem decydującym o dostawie jest zapotrzebowanie generowane przez sprzedaż. Zaletami poolingu są: racjonalizacja wykorzystania przestrzeni magazynowej, optymalizacja zapasów i wykorzystania środków trans-

portu. W ramach optymalizacji zapewnia się lepsze wypełnienie samochodów (np. poprzez instalowanie kilku komór temperaturowych), dostawy łączone do kilku sklepów w określonym harmonogramie, centralne zarządzanie transportem lub efektywną organizację ładunków powrot-

nych. Zebranie towaru może polegać na przejeździe samochodu przez siedziby dostawców i stopniowe zapelnienie auta lub poprzez zgromadzenie ładunków np. w magazynie centralnym i załadowanie ich do jednej ciężarówki. Sprawdza się to zwłaszcza u operatorów mających sporo klientów z branży spożywczej i często realizujących dostawy do tego samego odbiorcy od różnych dostawców, np. do sieci handlowych.

Temperatura wyznacza standard

Niektóre firmy logistyczne, jak np. Pekaes, oferują branży spożywczej kompleksową obsługę jedynie produktów „suchych” – napoi, cukrów, produktów zbożowych i słodczy. Przewożenie ich i przechowywanie nie wymaga specjalnych warunków. – W naszym wypadku w skład obsługi wchodzi praktycznie cały łańcuch – od odbioru od producenta po dostawę do finalnych odbiorców we wskazanym terminie. Zakres naszych działań obejmuje także cały pakiet usług dodatkowych – od najprostszyc w postaci zwrotu potwierdzonych dokumentów (WZ/faktur/certyfikatów), przez zwrot opakowań (nie tylko palet), po obsługę zwrotu towarów. Realizujemy również konfekcjonowanie oraz usługi podnoszące wartość produktów, np. przepakowania, tworzenie pakietów promocyjnych oraz szereg innych indywidualnych potrzeb klienta – mówi Marcin Pakuła, dyrektor Drobnicy Krajowej w Pekaes.

W wypadku czekolady, ale i mrożonek, przetworów, wyrobów mlecznych i mleko



Bezpośrednio od producentów

Marcin Pakuła, dyrektor Drobnicy Krajowej w Pekaes

Biorąc pod uwagę tylko segment drobnicy krajowej, udział branży spożywczej w całości wolumenu Pekaes wynosi ok. 20%. Należy jednak pamiętać, że jest to branża podlegająca dużej sezonowości, dlatego jej udział jest różny w zależności od panującej pory roku, konkretnych miesięcy czy nawet konkretnych tygodni i dni. Dobrym przykładem są okresy poprzedzające święta, długie weekendy czy wydarzenia masowe, charakteryzujące się większą niż zazwyczaj aktywnością w branży spożywczej. Obecnie większość obsługiwanych przez nas produktów spożywczych to tzw. towary „suche”, chociaż istnieją obszary branży spożywczej, którym przyglądamy się z zainteresowaniem jak przewóz produktów wymagających kontrolowanej temperatury, np. wyrobów czekoladowych.

Do grona naszych głównych klientów z branży spożywczej zaliczają się przede wszystkim producenci oraz firmy zajmujące się dystrybucją wyrobów gotowych bezpośrednio od producentów. W ramach przyjętej strategii rozwoju podejmujemy

działania zmierzające do umacniania naszej pozycji w obsłudze wszystkich branż, w tym spożywczej, niemniej kierunki i tempo naszego rozwoju w tym obszarze dyktuje rynek, dlatego z powodzeniem współpracujemy także z dużymi sieciami handlowymi. Jednak wszelkie decyzje dotyczące pojawienia się Pekaes w nowych obszarach działalności sektora spożywczego poprzedzone są gruntowną analizą rynku i potrzeb klienta, w oparciu o którą wytyczamy zakres naszych usług dla tej branży.

Ułatwieniem jest to, że Pekaes posiada sieć drobnicową na terenie całego kraju, na którą składa się siedemnaście, optymalnie rozmieszczonych oddziałów, umożliwiających skuteczną realizację dostaw do odbiorców finalnych w całej Polsce w ciągu 24 godzin.

Myśląc o wyróżnikach konkurencyjnych, nie wolno także zapominać o właściwie dobranym i wyposażonym taborze dopuszczonym do przewozu artykułów spożywczych, jak również o przeszkolonych i posiadających stosowne uprawnienia kierowcach. Nasza infrastruktura oraz przewoźnicy prezentują najwyższe, europejskie standardy.



Monitorowanie temperatury panującej w chłodni podczas transportu (jej zakres to +2°C do +6°C) odbywa się dzięki termografom zainstalowanym w naczepach



Pozbyć się „wąskich gardeł”

Wojciech Kobosz, koordynator ds. projektów logistycznych Pall-Ex Polska

Bardzo ważną kwestią w branży jest optymalizacja łańcucha dostaw. Transport towarów charakteryzuje się ogromną ilością przewożonych ładunków, co za tym idzie dużymi kosztami samego transportu. Przewoźnicy muszą planować więc łańcuchy dostaw tak, by zredukować puste przebiegi oraz niepotrzebne postoje. Koszty ogranicza się na kilka sposobów. Jednym z nich może być optymalizacja samego systemu dystrybucji. Przykładem może być model *hub & spoke*. Ze względu na ogrom operacji logistycznych, oszczędność nawet 1 km na jednym samochodzie daje namacalne oszczędności w skali globalnej. Operatorzy wykorzystują też rozwiązania techniczne pozwalające zmaksymalizować przestrzeń ładunkową. Kolejną grupą oszczędności są te, które stanowią zmiany o charakterze organizacyjnym. Można spojrzeć „całościowo” na zachodzące procesy logistyczne i rozłożyć je na czynniki pierwsze, eliminując tzw. „wąskie gardła”.

pochodnych, czy też mięsa itp., rzeczą fundamentalną jest zachowanie reżimu temperatury i wilgotności ładunku, przewożenia, rozładunku oraz przechowywania wyrobów spożywczych. Jakielwiek wahnięcia temperatury powyżej lub poniżej do-

puszczalnej granicy, nawet trwające krótko, mogą spowodować konieczność utylizacji całej dostawy. Dlatego temperatura jest monitorowana przez cały czas podróży i w magazynach, w których znajdują się wydzielone strefy zapewniające wymagany

dla określonych grup towarów przedział temperatury. Na każdym z wymienionych etapów tego procesu technologicznego osoba odpowiedzialna za jego realizację, poświadczająca że ładunek, przewóz czy rozładunek odbywa się zgodnie z normą. Jeśli



Logistyka produktów fresh i ultrafresh

FM Logistic realizuje kompleksowe usługi logistyczne dla produktów fresh i ultra fresh przy zachowaniu najwyższych standardów jakościowych.

magazynowanie • dystrybucja • transport krajowy • transport międzynarodowy • transport drobnicowy • transport specjalistyczny

kontrola jakości ustali, że nie dochowano normy, to skutkiem może być nie tylko utrata klienta, ale dobrej marki i odpływu gotówki. Bo od jakości realizowanych dostaw w dużej mierze zależy to, jakie decyzje zakupowe podejmuje konsument. – Z tych to powodów Frigo Logistics obecnie rozważa wykorzystywanie systemu monitoringu temperatur w przestrzeni ładunkowej zintegrowanego z GPS, który wspomagać będzie działalność przewoźną poprzez ograniczenie ryzyka przerwania łańcucha chłodniczego artykułów spożywczych – tłumaczy

zek podstawiania czystych i spełniających wyznaczone normy temperaturowe naczepek oraz przyjmowania schłodzonych przesyłek. Monitorowanie temperatury panującej w chłodni podczas transportu (jej zakres to +2°C do +6°C) odbywa się dzięki termografom zainstalowanym w naczepekach.

W magazynach wyspecjalizowanych w branży spożywczej strefy temperaturowe są dostosowane do przechowywanych produktów. Frigo Logistics, które w 100% obsługuje firmy z branży spożywczej, obecnie obraca wyłącznie produktami głę-

Dzięki kompatybilności systemów WMS i TMS można szybko zidentyfikować aktualną lokalizację danej partii towaru i szybko wycofać ją z rynku.

Ewa Orzechowska, p.o. pełnomocnika ds. Zintegrowanego Systemu Zarządzania we Frigo Logistics Sp. z o.o.

Kontrolowanie temperatury podczas transportu należy do przewoźników i kierowców. W tzw. zimnym łańcuchu dostaw, gdzie na każdym etapie transportu musi być zachowana odpowiednia, ściśle określona temperatura, ci ostatni mają obowią-

boko mrożonymi, takimi jak: lody, owoce, warzywa, desery, pieczywo, ciasta, frytki, dania gotowe (np. pizza, pierogi), ryby i owoce morza. Magazyny muszą więc posiadać mroźnie, gdzie podłogi, ściany i izolacja dachu są zazwyczaj specjalnie uszczelniane, tak aby można było utrzymać niską temperaturę. W takich magazynach ciągły monitoring warunków temperatu-



Dużi operatorzy posiadają bogaty wachlarz usług logistycznych i mocno rozwiniętą sieć dystrybucji. Do tego świadczą usługi kompleksowe. Na plus przemawia dopracowana infrastruktura magazynowa, mnogość oferowanych usług oraz doświadczenie zatrudnionych specjalistów.

rowych odbywa się za pomocą czujników, a odczyt zapisywany jest w pamięci systemu. Do kontrolowania i monitorowania temperatury zobowiązani są pracownicy. Jeśli zachodzi potrzeba, to dodatkowe usługi magazynowe jak komisjonowanie, *co-opacking*, kompletacja i przygotowywanie akcji promocyjnych, wykonywane są także w temperaturze kontrolowanej.

Także w powietrzu

Dzięki zaawansowanym technologiom logistycznym możliwe jest również dostarczenie świeżych i łatwo psujących się produktów w każde miejsce na świecie transportem samolotowym. Gwarancją szybkiego i niezawodnego transportu przy zachowaniu jakości produktów dają serwisy przeznaczone do przewozu tych towarów, zapewniające stały monitoring. Przesyłki już na lotnisku umieszczane są w chłodniach, a w samolocie – w wentylowanych bagażnikach z temperaturą ustawioną na żądany przez klienta zakres. W celu maksymalnego skrócenia czasu przeładunku, w trakcie którego produkty narażone są na działanie temperatury innej niż zalecana, są one załadowywane na samolot jako ostatnie i rozładowywane jako pierwsze. Przesyłki te mają nadany przez linie lotnicze wyższy priorytet. A dzięki monitoringowi w przypadku opóźnienia klient natychmiast otrzymuje informację o sytuacji



Z dostępem do infrastruktury

Magdalena Szulc,
dyrektor SEGRO na Europę Centralną

Obiekty realizowane dla sektora spożywczego wykazują szereg cech wspólnych. Klienci z branży spożywczej poszukują powierzchni magazynowych usytuowanych w pobliżu kluczowych aglomeracji, z dostępem do dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej, która umożliwi szybki transport

towarów do punktów handlowych. Inwestycje realizowane dla sieci sklepów spożywczych to przeważnie magazyny typu BTS, których atutem jest możliwość przystosowania obiektu do potrzeb branży. Kluczowe jest dopasowanie powierzchni do indywidualnych wymogów przechowywania poszczególnych grup artykułów. Uwagi wymagają w szczególności produkty świeże, mrożone, słodkie, w tym zwłaszcza wyroby czekoladowe, dla których projektuje się specjalne strefy z możliwością kontroli temperatury oraz wilgotności. Dla branży spożywczej ważne jest zróżnicowanie bram i doków w celu umożliwienia obsługi pojazdów różnego typu – zarówno małych samochodów dostawczych, jak i pełnowymiarowych samochodów ciężarowych. Nie bez znaczenia jest także rozplanowanie powierzchni wewnątrz magazynu, uwzględniające oddzielne miejsca do kompletacji towarów oraz przestrzeń przeznaczoną do składowania towarów na regałach oraz na poziomie zero.

Przykładem takich obiektów są powierzchnie dostarczone przez SEGRO wielu klientom z sektora spożywczego w kluczowych regionach kraju. W 2010 r. nawiązaliśmy współpracę z firmą Kaufland, należąca do grona największych niemieckich sieci detalicznych. Centrum dystrybucyjne Kaufland usytuowane jest w ramach kompleksu SEGRO Logistics Park Gliwice i zaopatrzone swoje sklepy w południowej części Polski. W ramach kilkuletniej współpracy SEGRO i Żabka Polska dostarczyliśmy najemcy obiekty w różnych regionach Polski, z uwzględnieniem planów rozwojowych sieci Żabka i Freshmarket.



Liczą się miejsca po przecinku

Monika Hapter, kierownik rozwoju logistyki w DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics ma długoletnie doświadczenie w obsłudze branży FMCG. Wiele wypracowanych rozwiązań zapewnia serwis dla klientów na najwyższym poziomie, a tym samym wspiera ich w budowaniu pozycji na rynku.

W branży spożywczej szybkość i terminowość ma szczególne znaczenie. Ponadto rynek dóbr szybkozbywalnych rządzi się dużą sezonowością – szczyty występują nie tylko w okresach przedświątecznych, ale również tygodniowych i miesięcznych. Największym wyzwaniem są zatem wahania obsługiwanych wolumenów – zarówno w zakresie ilości składowanego towaru, jak i realizowanych zleceń. Sprzedaż w szczytach, będąca dziesięciokrotnością sprzedaży w pozostałym okresie to norma. Kluczową kompetencją jest w tym momencie zdolność realizacji usług na stałym poziomie jakościowym, niezależnym od sezonowości. Wyzwanie stanowią również akcje promocyjne, gdzie w bardzo krótkim czasie i według restrykcyjnych terminarzy ogromna ilość towaru musi zostać przygotowana i rozwieszona do centrów dystrybucyjnych lub sklepów. Warto też zwrócić uwagę na ciągłą presję kosztową. W branży spożywczej szczególnie liczą się miejsca po prze-

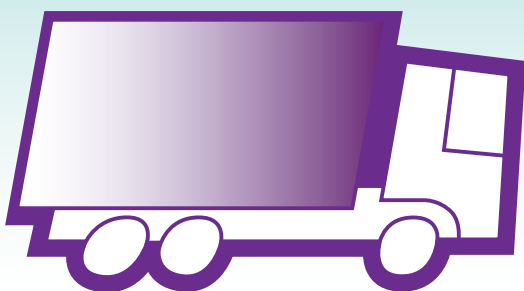
cinu, ponieważ każdy zredukowany grosz kosztu jednostkowego może się przekładać na przewagę konkurencyjną klienta.

DB Schenker Logistics współpracując z potencjalnymi lub obecnymi klientami oferuje im m.in. indywidualny konsulting logistyczny, „rozwiązania szyte na miarę”, realizację nietypowych usług dodanych i jednocześnie bierze odpowiedzialność za proponowane rozwiązania. Poza tym, w związku z brakiem ograniczeń geograficznych (firma globalna) i współpracą z międzynarodowymi i lokalnymi deweloperami proponowane przez nas lokalizacje magazynowe, a co za tym idzie cały łańcuch dostaw, są wynikiem neutralnych kalkulacji „logistycznego środka ciężkości”.

O naszej przewadze stanowi również kompleksowa obsługa: sieć dystrybucyjna krajowa i międzynarodowa, własne agencje celne, biura frachtu oceanicznego i lotniczego, obsługa magazynowa. W każdym z tych obszarów mamy wysokie i ciągle rozwijane kompetencje. DB Schenker Logistics w Polsce m.in. dzięki kulturze Lean i procesowi ciągłego doskonalenia, poszukuje takich rozwiązań, którą są z jednej strony „szyte” na miarę, a z drugiej optymalne kosztowo dla klienta. Budowa kultury Lean przekłada się na codzienne działanie firmy i na efekty współpracy dla każdej ze stron.

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!



W realizacji zamówień w terminie oczekiwanym przez konsumentów z pomocą przychodzi rozwiązanie systemowe dedykowane całemu łańcuchowi dostaw jak ECR (ang. Efficient Consumer Response), czyli filozofia i strategia Efektywnej Obsługi Konsumenta

wraz z propozycją planu awaryjnego. Klienci regularnie eksportujący towary do tych samych odbiorców, zazwyczaj otrzymują gwarancję określonej przestrzeni w samolocie na konkretnym rejsie. Są to tzw. *block*

branżę spożywczą. Warunki, jakie mają w nim panować określają wdrożone i certyfikowane systemy jakości ISO, HACCP i IFS. Transportu krajowego, międzynarodowego i usług magazynowych w tem-

Wspomaganie zaopatrzenia zgodnie z wytycznymi traceability wymaga wdrożenia rozwiązań informatycznych umożliwiających automatyczne rejestrowanie całego procesu wytwórczego i logistycznego w czasie rzeczywistym.

space. Rozwiązaniem kosztowym, ale dającym 100% gwarancję szybkiego i terminowego transportu towaru w nienaruszonym stanie są lotnicze kontenery chłodnicze, które zapewniają utrzymanie żądanej temperatury od momentu załadunku do rozładunku przesyłki. Dostawa towaru na lotnisko odbywa się samochodem chłodnią, rozładunek kontenera chłodniczego następuje u finalnego odbiorcy.

Priorytet stale kontrolowany

Utrzymanie wymaganego przedziału temperaturowego w całym łańcuchu dostaw, także w magazynach cross dockingowych, to atut firm logistycznych obsługujących

temperaturze kontrolowanej dotyczą Zintegrowane Systemy Zarządzania, zgodne z wymaganiami norm ISO 9001:2008, ISO 22000:2006 oraz ISO 14001:2004. Do tego na wszystkich firmach związanych z branżą spożywczą spoczywa obowiązek stosowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Żywności HACCP. Otrzymanie takiego certyfikatu podnosi zaufanie klientów, gdyż widzą oni, że kontrola przydatności do spożycia, warunków temperaturowych i higieny stanowią najwyższy priorytet w firmie i są zarządzane systemowo. Jednak „kij ma dwa końce”, bo jak twierdzi Ewa Orzechowska z Frigo Logistics – *wymagania prawa żywnościowego, standardy GMP i GHP oraz normy*

międzynarodowe dla systemów zarządzania jakością i bezpieczeństwem żywności (konieczność utrzymania tzw. Dobrej Praktyki Produkcyjnej i Higienicznej na wysokim poziomie oraz konieczność posiadania certyfikatów potwierdzających zarządzanie w oparciu o standardy, tj. ISO 9001, HACCP Codex Alimentarius, ISO 22000, IFS Logistics Standard, BRC Global Standard – Storage & Distribution) stwarzają jedne z podstawowych problemów w zarządzaniu dystrybucją produktów głęboko mrożonych. I choć wszyscy liczący się w branży spożywczej operatorzy logistyczni wdrażają je, to ciągle muszą doskonalić i sprawdzać jak funkcjonują. Stałemu nadzorowi podlegają poszczególne etapy łańcucha dostaw, od momentu odbioru, poprzez magazynowanie i dystrybucję do odbiorców.

Od strony prawnej transport artykułów spożywczych reguluje umowa o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów jak np. cysterny – konwencje ATP oraz CMR, które określają wszystkie kwestie formalno-prawne związane z wykonywaniem międzynarodowego transportu drogowego towarów. Przepisy zawarte w umowie ATP określają warunki przewozu produktów spożywczych oraz wymagania dotyczące kontroli nadwozi, warunki transportu artykułów spożywczych schłodzonych, kwestie kontroli oraz klasyfikacji pojazdów do transportu żywności, metody pomiarów i badań oraz znakowania pojazdów. Konwencja CMR wprowadza i ujednolica m.in. warunki umowy na przewóz drogowy towarów, dokumentację przewozową, odpowiedzialność przewoźnika, tryb skarg i reklamacji czy roszczenia wynikające z przewozu.

Niemożliwe bez IT

W branży spożywczej niezwykle istotne jest zarządzanie towarem w magazynie w oparciu o datę przydatności do spożycia czy numer partii. Jest to możliwe dzięki systemowi WMS, który skanuje etykiety GS1 na opakowaniach, uzupełniając i przetwarzając takie dane, jak numer towaru i partii, data ważności, liczba produktów na palecie. To umożliwia stały dostęp do bieżących informacji o stanach magazynowych. WMS zazwyczaj połączony jest z systemem TMS, dzięki czemu możliwe jest także śledzenie przebiegu dostawy do klienta, co m.in. daje możliwość zablokowania partii towaru, która nie powinna trafić na półkę. Dzięki kompatybilności obu systemów można szybko

zidentyfikować aktualną lokalizację danej partii towaru i szybko wycofać ją z rynku. Monitoring przemieszczania się żywności oraz jednolita identyfikacja jej pochodzenia określane są angielskim terminem *traceability*.

cały łańcuch dystrybucji, przy aktywnym udziale wszystkich jego uczestników: od dostawców surowców na produkcję, po sprzedawców detalicznych wyrobów gotowych. Celem jest stworzenie warunków, w których konsumenci będą w stanie zi-

Wspomaganie zaopatrzenia zgodnie z wytycznymi *traceability* wymaga wdrożenia rozwiązań informatycznych umożliwiających automatyczne rejestrowanie całego procesu wytwórczego i logistycznego w czasie rzeczywistym. Z danych rejestrowanych przez system można automatycznie wygenerować różnorodne raporty. Tak bogata funkcjonalność systemu jest możliwa dzięki zastosowaniu automatycznej identyfikacji danych bazującej na etykietach kodów kreskowych lub systemie RFID. Etykieta logistyczna to nośnik informacji w łańcuchu dostaw, w którym wszyscy uczestnicy porozumiewają się wspólnym językiem. To porozumiewanie się jest możliwe dzięki stosowaniu standardów Globalnego Systemu GS1 i wprowadzeniu strategii dotyczącej zarządzania łańcuchem dostaw SCM (ang. *supply chain management*). Dzięki temu etykiety GS1 akceptowane są przez większość europejskich sieci detalicznych i grup dostawców ze wszystkich krajów europejskich. Efektem jest usprawnienie łańcucha dostaw przy najmniejszych możliwych kosztach i zapewnieniu jakości produktu i poziomu obsługi klienta oraz skrócenie czasu

Dla pełnego wykorzystania możliwości i zalet SCM, jego implementacja powinna zostać poprzedzona udaną instalacją i stosowaniem modułu ERP.

– *Ważnym elementem jest nowoczesny system TMS, który umożliwia podnoszenie efektywności w realizacji dostaw, zarządzanie usługami/serwisami dodatkowymi oraz poniekąd odpowiada za obsługę posprzedażową, czyli informację zwrotną za pośrednictwem Strefy Klienta do Klienta/Nadawcy (tracking, dokumenty zwrotne, itp.)* – wylicza Marcin Pakuła z Pekaesu.

Obowiązek wprowadzenia jednolitego systemu śledzenia poszczególnych partii żywności, od stycznia 2005 r., na producentów i dystrybutorów nakłada dyrektywa Unii Europejskiej. Monitorowany jest

dentyfikować produkty, które mogą być niebezpieczne, a sprzedawcy i dystrybutorzy muszą być w stanie zidentyfikować klientów, którzy je nabyli. Oznacza to konieczność zastosowania jednolitego znakowania. Jest to trudne w wypadku wyrobów spożywczych, często musi wystarczać identyfikowanie numeru partii, np. na podstawie kodów kreskowych. Śledzenie produktu w łańcuchu dostaw umożliwia globalny system identyfikacji EAN. UCC, poprzez dostęp do danych dotyczących jego historii. Odbyna się to za pomocą identyfikatorów numerycznych.

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



PRO-TRANS

PROFESJONALNE ZABEZPIECZENIA ŁADUNKÓW



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

Oferujemy sprawdzone i skuteczne metody ochrony ładunków w transporcie:

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

Pełna oferta: www.pro-trans.pl

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

Jesteśmy gotowi Was odwiedzić i zaprezentować nasze rozwiązania.

cyklu zaopatrzeniowego, produkcyjnego i dystrybucyjnego. Warunkiem wdrożenia systemu do zarządzania łańcuchem dostaw jest nawiązanie partnerskich relacji z kontrahentami, obdarzenie ich zaufaniem oraz wypracowanie zasad i procedur umożliwiających współpracę oraz rzetelność dostarczonych danych. Płynna koordynacja pomiędzy partnerami jest możliwa tylko wśród tych firm, które zdecydowały się na elektroniczną wymianę danych EDI, a często są to poufne dane, co czasem budzi sprzeciw.

Dla pełnego wykorzystania możliwości i zalet SCM, jego implementacja powinna zostać poprzedzona udaną instalacją i stosowaniem modułu ERP. Co prawda, informacje niezbędne do prawidłowego dzia-

W poszukiwaniu kompromisu

W sektorze spożywczym dominują małe i średnie firmy, które często dopiero wypracowują strategię działania, a wiele z nich ma własną bazę transportową i działa na rynkach lokalnych. Jednak coraz większe grono producentów towarów spożywczych wybiera outsourcing, często powierzając specjalistom obsługę całego łańcucha dostaw. Pozorną wadą takiego rozwiązania może być poczucie braku stałego nadzoru nad własnym produktem oraz realizacją dostawy. Ale wybór operatora logistycznego, wyspecjalizowanego w magazynowaniu i dystrybucji produktów spożywczych jest korzystniejszy z ekonomicznego i operacyjnego punktu widzenia dla większych produ-

twierdzi Monika Hapter, kierownik rozwoju logistyki w DB Schenker Logistics. – *Czynnikiem, który w głównej mierze determinuje producentów/dystrybutorów z branży spożywczej do korzystania z usług operatorów logistycznych, świadczących usługi w zakresie dystrybucji drobnicowej, jest optymalizacja kosztów łańcucha dostaw, przez którą rozumie ograniczanie kosztów, przy jednoczesnym utrzymaniu terminowości dostaw. Obecnie rynek wymaga dostaw realizowanych w 48 godz. od przesłania zamówienia, nawet z tendencją skracania tego czasu do 24 godz., dlatego też firmy z branży spożywczej przy wyborze operatora logistycznego powinny kierować się przede wszystkim jego możliwościami operacyjnymi. Posiadanie własnej sieci drobnicowej umożliwia efektywną dystrybucję towaru w wysrubowanych przez rynek modelach transportowych 24/48h – dodaje Marcin Pakuła z Pekaes.*

Dużo operatorzy posiadają bogaty wachlarz usług logistycznych i mocno rozwiniętą sieć dystrybucji. Do tego świadczą usługi kompleksowe. Na plus przemawia dopracowana infrastruktura magazynowa, mnogość oferowanych usług oraz doświadczenie zatrudnionych specjalistów. Pozwala to klientom minimalizować wydatki stałe, związane z utrzymaniem własnych magazynów, taboru, pracowników, utrzymywania kosztów na poziomie adekwatnym do poziomu sprzedaży. – *Outsourcing usług logistycznych w branży spożywczej jest rozwiązaniem stanowiącym coraz częściej część strategii rozwoju firmy, która chce mieć znaczącą pozycję rynkową. Doświadczony operator realizuje rozwiązania biznesowe na rzecz klienta, dzięki którym jest „taniej, szybciej i lepiej”. Dla wysoko rozwiniętych przedsiębiorstw współpraca z operatorem może, a nawet powinna, oznaczać wsparcie w tworzeniu i realizacji długofalowych planów ekspansji na rynku – wyjaśnia Ewa Orzechowska. – Doświadczony operator jest w stanie skutecznie i efektywnie dostarczyć „właściwe towary, we właściwym czasie”, aby mogły one zostać sprzedane na rynku, ograniczając przy tym ryzyko biznesowe klienta i przynosząc mu wymierne korzyści finansowe. Wówczas, klient może skoncentrować się na rozwoju i optymalizacji swojej kluczowej działalności. Aby outsourcing usług logistycznych przynosił korzyści i ograniczał potencjalne zagrożenia niezbędne są: doświadczenie operatora, bliska współpraca z klientami na etapie tworzenia rozwiązania biznesowego, zrozumienie jego potrzeb oraz na etapie funkcjonowania rozwiązywania biznesowego, zwłaszcza w zakresie wymiany informacji na temat prognoz obrotów z uwzględnieniem planowanych akcji promocyjnych – dodaje.*

Wybór operatora logistycznego, wyspecjalizowanego w magazynowaniu i dystrybucji produktów spożywczych jest korzystniejszy z ekonomicznego i operacyjnego punktu widzenia dla większych producentów.

łania aplikacji SCM można uzyskać także z własnych zasobów firmy, ale oznacza to żmudną, manualną i pochłaniającą olbrzymie ilości czasu pracę, a przy tym dane są mniej aktualne, niż przy posiadaniu systemu ERP, który porządkuje dane całego przedsiębiorstwa.

centów. Dlaczego? – *Ponieważ logistyka jest „zasobochłonna” zarówno w sferze pracowników fizycznych i biurowych, floty pojazdów, infrastruktury lokalowej itd. Współpraca z operatorem pozwala przealokować logistyczne zasoby firmy spożywczej na kluczową działalność, czyli produkcję i sprzedaż –*



Aby outsourcing usług logistycznych przynosił korzyści i ograniczał potencjalne zagrożenia niezbędne są: doświadczenie operatora i bliska współpraca z klientami na etapie tworzenia rozwiązania biznesowego

Więcej znaczy stabilniej

Stabilność wymaganego poziomu dostaw w razie problemów daje dywersyfikacja przewoźników. Można albo podzielić obsługiwany wolumen wśród dostępnych operatorów, albo zastosować rozwiązanie hybrydowe, polegające na oparciu części dystrybucji na własnych zasobach magazynowych i środkach transportu lub też razem z innymi producentami wejść w alians z niewielkimi firmami transportowymi świadczącymi usługi dystrybucyjne. Dwa ostatnie rozwiązania są uzasadnione w wypadku krajowych lub międzynarodowych dostaw LTL i FTL, ale nie w przypadku przesyłek drobnicowych lub czasochłonnych i problematycznych dostaw do sieci handlowych. Tu sprawdza się mocno rozwinięta struktura operacyjna, oparta na sieci oddziałów spiętych połączeniami liniowymi, na magazynach posiadających *cross docki* oraz na zaawansowanych rozwiązaniach IT.



Ścisła współpraca producenta z operatorem jest często kluczem sukcesu, gdyż producent postrzegany jest u klienta przez pryzmat możliwości operacyjnych operatora i jakości świadczonych przez niego usług. Współpracujący z nim producent może całkowicie skoncentrować się na swojej głównej działalności, tj. relacjach z dostawcami i sprzedażą dystrybuowanego towaru. Kompleksowa współpraca ze specjalistą w obszarze logistyki przekłada się także na największe możliwości redukcji kosztów.

– Wybór operatora powinien się opierać na dogłębnej analizie proponowanego rozwiązania i weryfikacji jego kompleksowości. Warto również przyjrzeć się ze szczególną starannością jego doświadczeniu, stabilności finansowej i możliwościom rozwoju, a także potwierdzić czy będziemy mogli korzystać z najlepszych praktyk i narzędzi. Wizytówką operatora logistycznego w pierwszej kolejności są jego kompetencje i narzędzia logistyczne. To one są jego produktem i specjalizacją – podsumowuje Monika Hapter z DB Schenker. ◀

Elżbieta Haber



foto: Trucks Nagel-Group

Często mniej niż zero

Co roku w Europie przewożonych jest więcej niż 300 mln ton artykułów spożywczych, których odbiorcami jest 515 mln konsumentów. W Niemczech firmą logistyczną numer jeden na tym rynku i zajmującą czołowe miejsce w Europie jest Nagel Group. U sąsiadów znana jest pod nazwą Kraftverkehr Nagel.

Jej początki sięgają 1935 r. Wtedy firmę spedycyjną Spedition „Gebr. Nagel” w westfalskim Versmold założyli dwaj bracia Kurt i Rudolf Nagel. Dziś, prawie po 80 latach, kiedy rozwinięto wiele oddziałów i sieć transportową specjalizującą się w dystrybucji artykułów spożywczych, firma nadal jest w rękach rodziny Nagel.

W temperaturach kontrolowanych

W każdym oddziale oferowane są usługi z zakresu logistyki zaopatrzenia, logistyki kontraktowej, prowadzenia magazynu, komisjonowania, konfekcjonowania, a także inne o wartości dodanej. Firma posiada 100 oddziałów w 17 państwach, 6 tys. pojazdów – 1,5 tys. ciągników i 4,5 tys. przyczep – 11 tys. pracowników. Sieć logistyczna umożliwia przewóz ponad 95 tys. ładunków dziennie. W 2013 r. osiągnięto obrót około 1,67 bilionów euro.

Aktualnie Nagel Group intensywnie rozwija logistykę artykułów spożywczych wymagających temperatur kontrolowanych. Elementem tej polityki jest zakup i przejęcie oddziałów innych firm europejskich. Do segmentu mrozonek weszła także poprzez utworzenie Eurocool Nagel. Eurocool Nagel GmbH & Co. KG zapewnia mrożonym artykułom spożywczym zamknięty łańcuch chłodniczy na terenie Europy. Jest to możliwe dzięki surowej jego kontroli oraz przestrzeganiu przepisów higieny.

W oddziałach Nagel-Group dysponuje ponad 300 rozwiązaniami dla magazynów we wszystkich żądanych zakresach tem-

peratur. Łączenie procesów przeładunku i składowania w jednym oddziale pozwala zoptymalizować rozwiązania.

Świeżość to podstawa

Centrum logistyczne produktów głęboko mrożonych, o powierzchni 64 tys. m², gdzie mieści się ponad 20,5 tys. palet, znajduje się w Wustermark. Można tu przechowywać produkty w różnym zakresie temperatur – mrożonki w temperaturze do -18°C, produkty schłodzone, wymagające temperatur około +2°C i świeże w temperaturze +4 do +6°C. Każdej z grupy tych produktów przypisane są odpowiednie magazyny. Temperatury są w nich kontrolowane i monitorowane. O jakości i bezpieczeństwie usług świadczą uzyskane certyfikaty, m.in. ISO 9001: 2008 i IFS Logistic Standard. Z centrum obsługiwanych jest około 400 klientów. Ponadto obiekt dysponuje pomieszczeniami, które mogą spełniać różne funkcje, w zależności od natężenia pracy i potrzeb klientów.

Stąd, po podziale na odpowiednie kierunki i przepakowaniu, produkty transportowane są w kontrolowanych temperaturach do odbiorców końcowych i do zakładów produkcyjnych. Z szerokiego wachlarza usług korzystają producenci warzyw i owoców, mrozonek, wypieków i wyrobów czekoladowych, klienci z branży mięsnej, rybnej i mleczarskiej. Rozległa sieć dystrybucji Eurocool Nagel centrum TCW umożliwia dużą elastyczność transportu przy krótkim czasie pracy. ◀

Elżbieta Haber



Logistyka buduje markę

Podniebienia Polaków z roku na rok stają się coraz bardziej wymagające. Szynka? Coraz częściej parmeńska. Ser? Jeśli już polska gouda to wyłącznie wysokiej jakości. Producenci i importerzy dokładają więc wszelkich starań, by zadowolić wybrednego konsumenta. I tego samego oczekują od przewoźników, śrubując wymagania.

Transporti2b specjalizuje się w transporcie międzynarodowym. Firma zaopatruje m.in. polskie hurtownie i sklepy w kawę, włoskie wina, sery i wędliny. Produkty z północnych

i środkowych regionów kraju Leonarda da Vinci i Umberto Eco trafiają na do polskich sklepów w ciągu 24 godzin. Ale napięty harmonogram dostaw to tylko jeden z licznych wymogów stawianych przewoźnikom starającym się o zlecenia w branży spożywczej.

Logistyczny Big Brother

– *Współpracujemy z wieloma branżami, ale to branża spożywcza jest najbardziej restrykcyjna i wymagająca* – tłumaczy Anna Muś-Macionczyk, Sales Manager w Transporcie2b, firmie będącej Partnerem Regionalnym sieci Pall-Ex. – *Zlecenio-*

Przewoźnicy wyposażają też samochody w odbiorniki GPS, dzięki którym mogą na bieżąco śledzić pozycję każdego przejazdu. Ta kontrola jest zrozumiała, bo od logistyki w ogromnej mierze zależy jakość produktu. Niedopatrzenie na jednym z etapów łańcucha dostaw może spowodować, że konieczna będzie utylizacja całego, nieprzydatnego już do spożycia, ładunku.

W zależności od wymogów klienta ważna jest elastyczność w dostosowaniu warunków przewozu do potrzeb związanych z produktem, w szczególności z temperaturą i stopniem hermetyczności. Przy tego typu przewozach stosowane są specjalne dokumenty transportowania ładunków spożywczych.



Coraz większa liczba kontrahentów stawia na jakość usług transportowej. Klienci zdają sobie sprawę z tego, że niedokładnie umyty pojazd, bądź zbyt długi czas transportu mogą doprowadzić do zepsucia się produktu lub też przestoju w procesie produkcji.

Obok gwarancji dostępu do informacji o warunkach przewozu i ceny, najistotniejszy jest czas dostawy, obwarowany karami.

dawcy nie mają oporów przed skrupulatną kontrolą przewoźnika. Podlega jej zarówno czas przejazdu jak i temperatura przewożonej żywności. Do standardu usług należy dostarczenie wydruku z termografu i tachografu. Te urzędzenia potwierdzają czy transport został zrealizowany w warunkach jakich oczekuje od nas zleceniodawca i w deklarowanym czasie – dodaje.

Klienci z branży spożywczej wymagają bardzo szybkich reakcji na każdym poziomie procesu transportowego. Dzieje się tak szczególnie w przypadku towarów, które mają krótki termin przydatności do spożycia i które nie mogą zbyt długo pozostawać na magazynie. Wymusza to na przewoźnikach nie tylko wzorową terminowość, ale również bardzo krótki czas

tranzytu. – To kluczowy czynnik przy wyborze firmy transportowej. Obok gwarancji dostępu do informacji o warunkach przewozu, ceny, najistotniejszy jest czas dostawy, obwarowany karami – przyznaje Anna Muś-Macionczyk.

Spełnić standardy

Skuteczne wyegzekwowanie oczekiwanego poziomu usług przewozowych jest o tyle łatwe, że konkurencja na rynku transportowym jest ogromna. O zlecenia branży spożywczej zabiega wielu przewoźników, bo zapewniają one stały i przewidywalny przychód. Kryzys na rynku – jeśli już się pojawia – bardzo rzadko dotyczy produktów pierwszej potrzeby. Nie jest jednak łatwo takie zlecenie zdobyć. Już choćby z powodu wyśrubowanych wymagań dotyczących floty. – Transport żywności bezwzględnie musi odbywać się taborem specjalistycznym, odpowiednio przygotowanym pod względem certyfikacyjnym, zapewnienia szczelności, poziomu czystości i kontrolowanej temperatury – tłumaczy Adam Wiechoczek, dyrektor działu IT z Zakładów Mięsnych Silesia S.A.



Branża spożywcza jest najbardziej restrykcyjna i wymagająca

Niektóre firmy wdrożyły też normy ISO w zakresie zarządzania energią, co wpływa na dobór środków transportu. W tym przypadku preferowane są te z ograniczoną emisją spalania dwutlenku węgla.

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 wahanach 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



BD-Themen-Inter

Logistyka w branży mięsnej na przykładzie ZM Silesia S.A.

Po otrzymaniu zamówienia zostaje ono zarejestrowane i potwierdzone przez konsultanta w systemie Impuls EVO. System ten pozwala przede wszystkim grupować zamówienia według wcześniej ustalonych kryteriów, w tym najistotniejszego z punktu widzenia logistyki – rejonizacji. Każde zamówienie znajdujące się w systemie zawiera kluczowe informacje, takie jak: numer zamówienia, nazwę kontrahenta i adres dostawy, ilość zamawianego towaru (w kilogramach), rodzaj zamawianego asortymentu (co w przypadku branży mięsnej jest niezwykle istotne – świeże mięso powierzchniowo zajmuje więcej miejsca niż wyroby). Dzięki temu ZM Silesia S.A. otrzymuje wszelkie, niezbędne informacje, pozwalające zoptymalizować procesy logistyczne.

Następnie dział transportu dobiera dla zamówienia optymalną trasę, wskazuje odpowiedni środek transportu, a następnie zleca wyjazd przewoźnikowi. Zamówienie zostaje skompletowane przez Wydział Konfekcjonowania i Dystrybucji, w dalszej kolejności przygotowane zamówienia zostają przeważone (w przypadku asortymentów o zmiennej wadze bez etykiet, w przypadku zaś asortymentów posiadających etykiety jednostkowe przygotowanie wydania raportowane jest podczas kompletacji z wykorzystaniem terminali mobilnych – na podstawie kodów kreskowych zawierających indeks towarowy, partię produkcyjną oraz ilość w jednostce miary) i umieszczone w pojemnikach oznakowanych dostosowaną do wymogów klienta etykietą przewozową.

Po podstawieniu samochodu przez przewoźnika pod rampę wyjazdową, sprawnemu podlega schłodzenie pojazdu oraz jego dezynfekcja. Jeśli kontrola samochodu potwierdzi możliwość przewozu towarów to następuje przekazanie przygotowanych zamówień, a na podstawie przypisania zamówień do rejonu i samochodu, pracownicy Wydziału Dystrybucji potwierdzają wydanie każdego pojemnika z zamówionym towarem poprzez zeskanowanie jego kodu konkretnemu przewoźnikowi. Po zakończonym procesie przekazania system automatycznie generuje dokumenty wydań towaru i opakowań. Rolą użytkowników pozostaje kwestia generacji faktur (jeśli takowe są wymagane) oraz wydruku i kompletacji dokumentów wydań oraz wyjazdowych, niezbędnych do potwierdzenia wagi pojazdu na kontrolnej wadze wjazdowo-wyjazdowej, a także innych dokumentów zgodnych ze szczegółowymi wymaganiami klienta.

– Istnieją bardzo duże obostrzenia co do sterylności i zasad mycia naczepek. W większości przypadków stosowane są szczególnie procedury mycia. Przed każdym ładowaniem naczepek są dokładnie czyszczone, myte i dezynfekowane według wymagań zleceńodawcy. Przestrzeganie procedur i pełna kontrola jest nieodzownym elementem budowania bezpieczeństwa przy operacjach transportowych. – dodaje. W branży mięsnej jednym z ważniejszych i niezbędnych elementów realizowania przewozów są specjalistyczne naczepek z funkcją chłodzenia, podwójną izolacją, różnym zestawieniem wyposażenia (np. haki do przewozu półtuszy).

Wysoki poziom obsługi wymuszają standardy takie jak IFS czy BRC, które są na tyle restrykcyjne, że wymagają dużego doświadczenia w obsłudze branży spożywczej nawet od kierowców. Muszą oni posiadać wiedzę na temat chłodzenia komór ładunkowych, muszą też dokonać właściwej oceny warunków podczas przeładunku. Niektóre firmy wdrożyły też normy ISO w zakresie zarządzania energią, co wpływa na dobór środków transportu. W tym przypadku preferowane są te z ograniczoną emisją spalania dwutlenku węgla.

**Na przewoźniku
cięży podwójna
odpowiedzialność –
odpowiada on bowiem
nie tylko za jakość
własnych usług,
ale za produkt klienta
oraz jego markę.**

– Klienci w segmencie spożywczym mają dziś większą świadomość roli przewoźnika w całym łańcuchu logistycznym. Coraz większa liczba kontrahentów stawia na jakość usługi transportowej. Klienci zdają sobie sprawę z tego, że niedokładnie umyty pojazd, bądź zbyt długi czas transportu mogą doprowadzić do zepsucia się produktu lub też przestoju w procesie produkcji. Wiąże się to automatycznie z ogromnymi stratami. Na przewoźniku cięży podwójna odpowiedzialność – odpowiada on bowiem nie tylko za jakość własnych usług, ale za produkt klienta oraz jego markę. – podsumowuje Adam Wiechoczek z Zakładów Mięsnych Silesia S.A. ◀

KK

W kontakcie z klientami



Na rynku spożywczym cały czas zachodzą zmiany i bez odpowiednich certyfikatów i procedur, a także stałego reagowanie na potrzeby klienta, firma logistyczna zajmująca się jego obsługą przestaje się liczyć. Jak to wygląda w firmie LOXX, mówi Jacek Bukowski będący w niej Project Managerem.

Jak duży udział w Państwa firmie zajmuje obsługa branży spożywczej i jakie to są produkty?

Obecnie towary spożywcze stanowią około 10-15% zajmowanego miejsca w magazynie. Powodem tego jest to, że do tej pory obsługiwani przez nas klienci korzystali głównie z własnych mniejszych magazynów, a współpracowali z LOXX głównie korzystając z międzynarodowego transportu liniami drobnicowymi. Tak było do tej pory, obecnie od kilku miesięcy trwają zaawansowane prace przy rozbudowie magazynu pod względem możliwości oraz rozszerzonych procedur umożliwiających przechowywanie spożywczych towarów suchych, spakowanych i alkoholu, zgodnych z zasadami HACCP. Rynek się zmienia i LOXX jest cały czas w kontakcie zarówno ze swoimi klientami – po to aby rozszerzać możliwości ich obsługi – jak

również z trendami panującymi na rynku. W 2015 r. LOXX zamierza zwiększyć ilość obsługiwanych towarów spożywczych pod względem transportowym i magazynowym do 20-25%.

Kto należy do podstawowej grupy klientów?

Podstawową grupą naszych klientów w zakresie towarów spożywczych są importery indywidualni oraz firmy handlowe z krajów europejskich. Biorąc pod uwagę miejsce, w którym się obecnie znajdujemy na rynku krajowym, najlepszymi klientami dla LOXX są partnerzy dysponujący stokiem na poziomie 200-400 palet, niezależnie od rodzaju towaru. Dzięki współdziałaniu w systemie PSD (Polski System Dystrybucji) LOXX specjalizuje się również w transporcie krajowym towarów niewymiarowych i dłużycowych, co dodatkowo zwiększa nasze szanse na rynku u klientów dysponujących takim rodzajem towarów.

Jaki zakres usług oferuje firma dla klientów z branży spożywczej i gdzie widzi największe wyzwania?

W najbliższym czasie zamierzamy wprowadzić zasady Systemu Bezpieczeństwa Żywności HACCP wg. (Codex Alimentarius). Planujemy kompleksowo przebudować obecny magazyn, który już niedługo będzie znacznie powiększony o kolejne 2000 m². Zamierzamy wydzielić oddzielne sekcje na konkretne grupy towarowe, wprowadzić ciągłe kontrolowanie i monitorowanie temperatury we wszystkich strefach.

Gdzie widzicie Państwo swoją przewagę rynkową?

Swoją przewagę rynkową widzimy w jakości i szybkości świadczonych przez nas usług. Mamy sprawdzone rozwiązania, na których bazujemy i sukcesywnie je usprawniamy. Na bieżąco prowadzimy szkolenia naszych pracowników z nowości systemo-



Jacek Bukowski
Project Manager w LOXX

wych, które wprowadzamy, jak również z ciągle zmieniających się przepisów oraz rosnących potrzeb klientów. Każdemu z nich dajemy możliwość przeprowadzenia kompleksowego szkolenia naszej kadry pracowników magazynowych, którzy będą operacyjnie związani z obsługą jego towaru. Dzięki takiemu wsparciu nasi pracownicy znacznie szybciej poznają nowy towar oraz jego specyfikę. A klientowi daje to pewność, że obsługa będzie zgodna z oczekiwaniami, a podejście będzie miało charakter indywidualny.

Czym powinna kierować się firma z branży spożywczej przy wyborze operatora logistycznego i dlaczego w ogóle warto korzystać z jego usług?

Operator logistyczny, jak sama nazwa wskazuje, jest specjalistą w dziedzinie logistyki i jest w stanie już na wejściu każdemu klientowi zapewnić i zagwarantować wachlarz konkretnych sprawdzonych rozwiązań. Firma produkcyjna, importer lub firma handlowa jest specjalistą w danej dziedzinie i powinien skupiać się na rozwoju swojej działalności w sektorze, którym się zajmuje, a jedynie kontrolować logistyków i wymagać od nich konkretnych rozwiązań. Firmy logistyczne rozszerzają swoją działalność o kolejne, związane z logistyką możliwości, bazując na doświadczeniu, po to, aby zapewnić potencjalnym klientom jak najszerszy zakres obsługi. <



Od mięsa po napoje alkoholowe

Obsługa logistyczna branży spożywczej to domena firmy AsstrA, która działa również poza Unią Europejską, także w krajach WNP. Jakie to implikuje wyzwania? Czy obecna sytuacja na rynku wschodnim odbija się na działalności firmy? – na te i inne pytania odpowiada Andrzej Iwanow-Kolakowski, dyrektor regionalny AsstrA Forwarding AG.

Branża spożywcza jest bardzo ważna dla holdingu. Jakie produkty znajdują się w kręgu Waszych zainteresowań? Z tego co wiem osobny dział zajmuje się obsługą alkoholi...

Branża FMCG, w tym branża spożywcza jest jedną z kluczowych dla holdingu AsstrA. Stanowi ona około 40% obrotów naszej firmy. W ramach sektora FMCG około 60% klientów AsstrA to duże międzynarodowe korporacje, 20% – regionalni przedsiębiorcy i kolejne 20% – sieci handlowe. W ramach świadczonych usług przewozimy m.in. mięso, konserwy i wyroby mięsne, wyroby mleczne, czekoladę, wyroby cukiernicze, ryby, owoce morza, warzywa, owoce, grzyby jak również soki i napoje bezalkoholowe. Ze względu na duże zainteresowanie przewozami napojów alkoholowych w 2012 r. utworzyliśmy dział AsstrA Spirits Logistics.



Na jakie rynki eksportujecie towar?

Ponieważ jesteśmy firmą międzynarodową i mamy swoje biura aż w 11 krajach, wykonujemy usługi transportowe na terenie całej Unii Europejskiej, Krajów Bałtyckich, jak również w krajach Wspólnoty Niepodległych Państw oraz Azji.

Jaki zakres usług oferuje tutaj firma i czy to zależy jest od kraju? Gdzie widzicie największe wyzwania?

W zakres naszych usług wchodzi m.in. opracowanie trasy i warunków transportu, ubezpieczenie ładunku, usługi celne w Niemczech, we Włoszech, Francji, Pol-

sce, Rosji, na Ukrainie, Litwie i Białorusi, przygotowanie dokumentów, w tym deklaracji eksportowych oraz CMR, konsultacje, zarządzanie projektowe, logistyka magazynowa i usługi magazynowe, odbiór i kontrola ładunku przez inspektora oraz np. banderolowanie w przypadku transportu napojów alkoholowych na Wschód. Naszą przewagą rynkową stanowią z pewnością kompleksowe usługi i regularne linie przewozowe z dowolnego miejsca w Europie.

Co to oznacza?

Jesteśmy na rynku ponad dwadzieścia lat, mamy doświadczonych pracowników i sprawdzonych partnerów biznesowych. Oferujemy kompleksowe usługi na najwyższym poziomie. Posiadamy własne pośrednie magazyny w Europie Zachodniej i na Ukrainie, rozbudowaną sieć filii AsstrA, jak również własne agencje celne. Dzięki dobrze zorganizowanemu systemowi zarządzania jakością, potwierdzonemu certyfikatem ISO 9001: 2008, nawiązaliśmy owocną współpracę z firmami międzynarodowymi oraz krajowymi producentami z branży FMCG. Nasze systemy zarządzania jakością są certyfikowane według norm ISO 9001:2008. Posiadamy również certyfikat ISO 22000 Zarządzania Bezpieczeństwem Żywności. Wdrożone przez nas standardy TAPA stanowią dodatkowe narzędzie dla zapewnienia bezpieczeństwa i standardów przewozów.

AsstrA specjalizuje się w obsłudze rynków WNP. Czy, chociażby w związku z embargiem, odczuwa zawirowania? Czy macie alternatywne rozwiązania?

Na szczęście na polską żywność otwiera się też Azja, Chiny, Japonia i kraje arabskie. 1 sierpnia Japonia zniosła wieloletnie embargo na import polskiej wołowiny, nałożone w roku 2001. Teraz Polska znalazła się w elitarnym gronie pięciu krajów unijnych, które mogą tam eksportować. Zwiększył się również wzrost eksportu żywności



Andrzej Iwanow-Kolakowski

dyrektor regionalny
AsstrA Forwarding AG

o kilkanaście procent do Niemiec, Hiszpanii i Francji. Mamy dużych międzynarodowych klientów, odpowiadamy na potrzeby rynku i korzystając z naszych przedstawicielstw w krajach Unii Europejskiej oraz w Azji oferujemy kompleksowe usługi na bardzo korzystnych warunkach i we wszystkich kierunkach.

Czym powinna kierować się firma z branży spożywczej przy wyborze operatora logistycznego i dlaczego w ogóle warto korzystać z jego usług?

Dzięki współpracy z profesjonalną firmą spedycyjną można znacznie obniżyć koszty przewozu, skrócić jego czas i przede wszystkim zadbać o bezpieczeństwo ładunku. Ważne, aby firma oferowała swoim klientom każdy rodzaj transportu – od transportu drogowego i kolejowego przez morski czy lotniczy. Dzięki tak szerokim możliwościom zyskujemy pewność, że każde zlecenie spedycyjne zostanie potraktowane indywidualnie, a dobór środka transportu będzie uzależniony od tego, co w danej sytuacji jest najkorzystniejszym i najbardziej ekonomicznym rozwiązaniem. Wybierając firmę należy zwrócić uwagę na jej doświadczenie, które przekłada się na rozbudowaną sieć kontaktów, ułatwiających organizację transportu i umożliwiających wynegocjowanie korzystnych dla klientów stawek oraz warunków. Przed nawiązaniem współpracy koniecznym jest upewnić się czy firma posiada wszystkie niezbędne uprawnienia i licencje oraz odpowiednie zaplecze sprzętowe, które pozwoli zrealizować nasze zlecenie. ◀

Wszystko zależy od oczekiwań klientów

DSV Solutions obsługę branży spożywczej realizuje od wielu lat. Z jednym z klientów mamy zaszczyt współpracować nawet od 1995 r., stale usprawniając proces obsługi i realizacji zleceń.

Aktualnie klienci z branży spożywczej stanowią około 30% naszego portfela, a w lipcu dołączył do nas kolejny, który z pewnością podniesie ten wskaźnik. W zakresie dodatkowych wymagań realizujemy zarówno obsługę w warunkach standardowych, jak i w regulowanych, z pomiarem temperatury i wilgotności. Wszystko zależy od oczekiwań klientów oraz potrzeb konkretnego asortymentu.

Szeroki zakres usług

Nasi klienci to praktycznie wyłącznie producenci, którzy decydują się wykorzystać synergii z innymi projektami o podobnej specyfice i przekazują obsługę do zewnętrznego operatora logistycznego.

Zakres obsługi obejmuje zarówno składowanie i obsługę handlingową, jak i szeroki zakres usług dodatkowych, związanych z przepakowaniem, czy też tworzeniem zestawów promocyjnych. Co warto podkreślić, w obszarze copackingu pracujemy z wieloma podmiotami, które nie posiadają w naszych magazynach stałego zapasu.

Dzięki automatyzacji i projektom optymalizacyjnym, jesteśmy w stanie zaproponować interesujące warunki finansowe, które kompensują koszt transportu do naszego magazynu, np. z zakładów produkcyjnych.

Do wyzwań zaliczyłbym, standardowo już, konieczność bardzo wysokiej elastyczności i dostosowywania się do potrzeb rynku oraz klientów. Zdajemy sobie sprawę, że branża stawia przed producentami bardzo wysokie wymagania i naszym zada-



Maciej Walenda

prezes zarządu DSV Solutions

pozwala na realizację całego zaplanowanego wolumenu.

Realizujemy zarówno obsługę w warunkach standardowych, jak i w regulowanych, z pomiarem temperatury i wilgotności.

niem jako operatora jest sprostanie oczekiwaniom naszych klientów.

Jak wielokrotnie podkreślałem, jest to wyzwanie, które wymaga ścisłej współpracy i obustronnego zaangażowania, zarówno operatora jak i klienta. W każdym obszarze znajdzie się granica przepustowości i wyłącznie odpowiednie planowanie

Poszukiwanie lepszych dróg

Jakość obsługi logistycznej na polskim rynku stale się podnosi, a klienci mają coraz szerszy wybór operatorów logistycznych. W DSV Solutions, poza standardowymi działaniami, staramy się stale poszukiwać nowych, lepszych dróg do realizacji obsługi. Między innymi wspieramy naszych klientów w projektowaniu opakowań, modernizujemy strefy składowania do potrzeb rotacji asortymentów, obsługujemy zwroty wymagającego kanału e-commerce, czy też dzięki projektowi DSV Sigma staramy się stale usprawniać całość procesu.

A wybór operatora logistycznego, poza wymaganiami jakościowymi, powinien koncentrować się na doświadczeniu w branży i odpowiednim przygotowaniu do realizacji obsługi. Odbiorcy stawiają przed operatorami coraz wyższe wymagania, których spełnienie powinno już na etapie wstępnych rozmów wskazywać kierunek dyskusji. Do oczywistej przewagi operatorów logistycznych należy zaliczyć efekt synergii z innymi projektami, która przekłada się na dużo większą elastyczność działań, a także na możliwość wprowadzenia rozwiązań, które mogą podnieść jakość serwisu dla finalnego odbiorcy. ◀

Maciej Walenda,
prezes zarządu DSV Solutions



W obszarze copackingu DSV Solutions pracuje z wieloma podmiotami, które nie posiadają magazynach operatora stałego zapasu. Dzięki automatyzacji i projektom optymalizacyjnym, jesteśmy w stanie zaproponować interesujące warunki finansowe, które kompensują koszt transportu do naszego magazynu np. z zakładów produkcyjnych.

Dla największych sieci

Branża FMCG jest głównym źródłem przychodu FM Logistic, nie tylko w Polsce, ale i w innych krajach. Przychód z niej wynosi 60-70%. Na tym polu firma działa od wielu lat i wciąż umacnia swoją pozycję.

Klientami operatora są sieci handlowe i producenci, jednak ci drudzy stanowią większość. Obsługiwani są oni często także poza Polską. W przypadku, gdy firma wybiera FM Logistic na operatora logistycznego na terenie jednego kraju, będąc zadowolona ze standardu usług, rozszerza kontrakt na obsługę na inne kraje, w których działa. FM Logistic na dziś może poszczycić się także współpracą z największymi sieciami handlowymi, jak: Carrefour, Auchan, IKEA, Jysk, Piotr i Paweł. W ostatnim czasie do grona klientów FM Logistic dołączyła kolejna duża sieć – Makro.

Wiodący operator w logistyce kontraktowej

Trzy główne domeny działalności firmy FM Logistic to: składowanie, handling towarów, transport krajowy i międzynarodowy oraz usługi stanowiące wartość dodaną.

Jako ekspert w dziedzinie tworzenia łańcucha dostaw operator powinien być nie wykonawcą, ale projektantem proponowanych rozwiązań.



Kiedy firma wybiera FM Logistic na operatora logistycznego na terenie jednego kraju, będąc zadowolona ze standardu usług, rozszerza kontrakt na obsługę na inne kraje, w których działa

Powodzenie misji logistycznych zależy nie tylko od ceny, ale od wielu innych czynników.

FM, jako jeden z największych operatorów logistycznych w Polsce, może pochwalić się wiodącą pozycją w logistyce kontraktowej i statusem eksperta w dziedzinie co-manufacturingu i co-packingu. W ostatnim czasie firma intensywnie rozwija zakres świadczonych usług transportowych drobnicowych i obsługę branży fresh.

Do głównych korzyści, na które mogą liczyć firmy współpracujące z FM Logistic należą: maksymalna optymalizacja operacji logistycznych dzięki międzynarodowemu know-how i nowoczesnym narzędziom informatycznym, zwiększenie elastyczności ułatwiającej reagowanie na potrzeby rynku, umożliwienie koncentracji na rozwoju własnej, głównej działalno-



Trzy główne domeny działalności firmy FM Logistic to: składowanie, handling towarów, transport krajowy i międzynarodowy oraz usługi stanowiące wartość dodaną

ści i wreszcie lepsza identyfikacja kosztów logistycznych. To, co wyróżnia FM Logistic na rynku jako operatora to przede wszystkim jakość i innowacyjność.

Operator doradcą

W dzisiejszych czasach kryterium dominującym stała się cena zamiast jakości. Mało, kto jednak pamięta, że często to oznacza niską elastyczność partnerów logistycznych, czyli mało optymalne rozwiązania. Dlatego właśnie przy podejmowaniu decyzji o wyborze operatora warto zwrócić uwagę na coś więcej, niż koszt. Powodzenie misji logistycznych zależy bowiem nie tylko od ceny, ale od wielu innych czynników. Rynek jest na takim etapie, że wciąż kluczową rolę odgrywają innowacje, które mogą podnosić efektywność i skuteczność oferowanych usług. Jako ekspert w dziedzinie tworzenia łańcucha dostaw operator powinien być nie wykonawcą, ale projektantem proponowanych rozwiązań. Warto rozpocząć współpracę z kimś, kto jest w stanie być doradcą w procesach logistycznych i będzie w stanie je ułożyć tak by były jak najbardziej optymalne, korzystając z know-how, infrastruktury, dzieląc się niejako nimi z klientem. ◀

PS



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:



Produkt implikuje temperaturę

Fresh Logistics, wchodząca w skład Grupy Raben, to jedna z bardziej znanych na polskim rynku spółek logistycznych specjalizujących się w kompleksowej obsłudze logistycznej produktów świeżych. Czym charakteryzuje się „świeża logistyka”? Jakie tutaj zachodzą zmiany? – pytamy Rafała Brandysa Key Account Menedżera we Fresh Logistics.

Jakiego traktowania od operatora logistycznego wymaga produkt świeży?

Jedną z pierwszych czynności w naszym porządku dnia jest posiłek, przygotowujemy go przed wyjściem do pracy, szkoły lub nawet zostając w domu. Zaglądamy więc do lodówki i sprawdzamy z jakich składników możemy skomponować porcję energii na

drobnicowa, którą zbudowaliśmy, umożliwia nieprzerwanie pokonywanie każdego z etapu procesu logistycznego w dwóch zakresach temperatur, tj. świeżej (*fresh*) od 2°C do 6°C i ultra świeżej (*ultra fresh*) od 0°C do 2°C. Natomiast dla wolumenów całopojazdowych, które również oferujemy, możemy ustawić temperaturę zgodnie z wymaganiami produktów, jeśli jest inna niż temperatura *fresh* lub *ultra fresh*.

Sieć drobnicowa Fresh Logistics została tak zaprojektowana, aby niezależnie od wolumenu, dystans ten w wymiarze czasowym stał się jak najkrótszy

pierwszą część dnia i kolejne. Oczekujemy, iż nasza chłodziarka utrzyma świeżość produktów zanim upłynie ich termin ważności. Podobnie jest w całym procesie logistycznym, którym się zajmujemy. Dla nas proces ten zaczyna się u producentów żywności świeżej z następujących branż: mleczarskiej (jogurty, mleko, twarogi, sery białe, żółte i inne), mięsna (pakowane mięso, wędliny), garmażeryjnej, tłuszczowej, napojów schłodzonych, cukierniczej, warzywnej i coraz bardziej popularnej branży rybnej.

Punktem krytycznym dla świeżości tych produktów jest temperatura. Sieć

Które z produktów są najważniejsze i jaki jest udział Fresh Logistics w ich obsłudze?

Każdy z produktów jest dla nas ważny. Udział w obsłudze zależy od struktury naszych klientów/partnerów, a także od samego produktu. Do niedawna specjalizowaliśmy się w obsłudze głównie produktów z branży mleczarskiej i pochodnych tej branży. Stanowiły one 60-70% całego wolumenu. Obecnie, poprzez wprowadzenie na koniec roku 2012 nowej usługi jaką jest *ultra fresh* zbierane doświadczenie pozwala



Rafał Brandys

Key Account

nam na obsługę wyrobów branży mięsnej i przetwórstwa rybnego w większym zakresie. Istotnym warunkiem jest odpowiednie opakowanie produktów, neutralne dla otoczenia transportowanej jednostki logistycznej (palety).

Kto jest podstawowym klientem (producenti, sieci handlowe...)?

Naszymi klientami są zarówno producenci jak i sieci handlowe. Od kilku lat nieustannie obserwujemy wzrost sprzedaży detalicznej produktów spożywczych, również marki własnej – co wcześniej przekłada się na rosnącą skalę produkcji i dostaw. Wzrost ten dla sieci handlowych musi iść w parze z eliminacją ryzyka braku produktów świeżych na półce. Potrzeba ta z kolei rodzi pogłębianie współpracy oraz wspólne budowanie procesów/modeli logistycznych pomiędzy producentem, Fresh Logistics i sieciami handlowymi. W zależności od formatu samych sklepów sieci handlowych procesy te są odpowiednio definiowane i dostosowywane.

Jakie usług oferuje firma?

Produkcję możemy podzielić na wolumeny małe, średnie, duże oraz bardzo duże. Strukturę dostaw podobnie, jednak prędkość i częstotliwość dostaw determinuje odległość pomiędzy dostawcą a odbiorcą. Sieć



Sieć drobnicowa Fresh Logistics umożliwia nieprzerwanie pokonywanie każdego z etapu procesu logistycznego w dwóch zakresach temperatur, tj. świeżej (*fresh*) od 2°C do 6°C i ultra świeżej (*ultra fresh*) od 0°C do 2°C.

drobnicowa Fresh Logistics została tak zaprojektowana, aby niezależnie od wolumenu dystans ten w wymiarze czasowym stał się jak najkrótszy. W dystrybucji krajowej wykorzystujemy do tego 8 oddziałów pokrywających swoim obszarem działania całą Polskę i dostawy w 24 godziny, natomiast w dystrybucji międzynarodowej sieć własną (kraje bałtyckie, Ukraina, Czechy) oraz sieć partnerów europejskich zrzeszonych w European Food Network (w skrócie EFN).

Firmy, które nie posiadają własnych magazynów do składowania towarów w temperaturze kontrolowanej, mogą wykorzystać nasze zasoby, ponad 42 tys. m². Można również skorzystać z takich usług jak: przepakowanie, konfekcjonowanie, etykietowanie, przygotowywanie zestawów promocyjnych, konsolidacja ładunków, de-konsolidacja itp.

Zarówno do zarządzania procesami w magazynie, jak i w transporcie, stosujemy zaawansowane technologie IT.

Branża, w której działacie wymaga przestrzegania odpowiednich procedur? Jakie Fresh Logistics zapewnia swoim klientom? Gdzie widzi największe wyzwania?

Aby zapewnić ciągłość procesów, wdrożyliśmy zintegrowany system zarządzania jakością zawierający:

- ▶ system zarządzania jakością ISO 9001,
- ▶ system zarządzania środowiskowego ISO 14001,
- ▶ systemy sektorowe (ISO 22000, HACCP).

Największym wyzwaniem są i będą zmiany zachodzące w strukturach własności, tj. konsolidowanie się przedsiębiorstw oraz zmiany w modelach zakupów produktów spożywczych (e-zakupy).

Na rynku działacie od 2002 r. Czy to daje przewagę rynkową?

Przewagę rynkową należy rozpatrywać w dłuższej perspektywie czasowej, biorąc pod uwagę jakość taboru czy infrastruktury oraz również czynniki – uwarunkowania wewnętrzne i zewnętrzne przedsiębiorstwa. Bardzo ważnym elementem całego procesu i zdolności do utrzymywania wysokiej jakości usług są nasi pracownicy: kierowcy, pracownicy magazynowi, działu obsługi klienta – każdy z nich kieruje się wartościami naszej firmy i ma świadomość naszej misji. Dzięki temu reagujemy w odpowiednim momencie na nowe potrzeby logistyczne obecnych i potencjalnych klientów, rozwijamy się razem z nimi, dostosowując swoją ofertę do ich aktualnych potrzeb.

Dla wolumenów całopojazdowych operator może ustawić temperaturę zgodnie z wymaganiami produktów, jeśli jest inna niż temperatura fresh lub ultra fresh



Obecnie można zaobserwować na rynku trend do korzystania z częściowego lub pełnego outsourcingu usług logistycznych, a związane jest to przede wszystkim z rachunkiem kosztów. Z opinii firm, które zdecydowały się z nami współpracować, wynika iż zlecenie obsługi logistycznej doświadczonemu operatorowi pozwala przedsiębiorstwu na skoncentrowanie się na

Największym wyzwaniem są i będą zmiany zachodzące w strukturach własności, tj. konsolidowanie się przedsiębiorstw oraz zmiany w modelach zakupów produktów spożywczych (e-zakupy).

Wspomniana chociażby usługa ultra fresh. Poprzez członkostwo w European Food Network cyklicznie zwiększamy liczbę krajów objętych systemem drobnicowym. Ściśle przestrzegamy zasad transportu produktów w temperaturze kontrolowanej, co jest bardzo istotne dla terminu przydatności do spożycia, a co za tym idzie postrzegania jakości producentów przez konsumentów. Wszystkie te poszczególne czynniki mają znaczenie dla uzyskania i utrzymania naszej przewagi rynkowej.

innych obszarach swojej działalności i wykorzystaniu tam posiadanych zasobów oraz energii. Utrzymanie własnego transportu, infrastruktury magazynowej wymaga znacznych cyklicznych nakładów finansowych, a zasoby te przeważnie nie są w pełni wykorzystywane. Korzystanie z wachlarza możliwości operatora logistycznego w dostawach do odbiorców zdecydowanie zwiększa jego konkurencyjność, zapewniając synergię. ◀

Dziękujemy za rozmowę.



COLIAN Logistic

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

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

Dział handlowy
Tel. 510-164-131
e-mail: logistyka@colian.pl
www.colianlogistic.com.pl



**Oddziały
w Polsce**



Metrologia w służbie logistyki

W wielu działaniach logistycznych istnieje konieczność transportu, magazynowania, a następnie dystrybucji towarów wrażliwych na działanie takich czynników jak zbyt wysoka temperatura otoczenia czy też wilgotność względna. Do towarów tych należy żywność i środki farmaceutyczne.

Jeśli chodzi o żywność to warunki klimatyczne i sposób jej monitoringu określa Ustawa „O bezpieczeństwie żywności – HACCP” wraz z Rozporządzeniami Wykonawczymi. W wypadku środków farmaceutycznych warunki transportu, przechowywania i dystrybucji określają: Ustawa „Prawo farmaceutyczne”, Rozporządzenie Ministra Zdrowia „Dobra Praktyka Dystrybucyjna Leków”, najnowsze wytyczne unijne z dnia 07 marca 2013 r. w sprawie Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej dotyczącej produktów leczniczych do stosowania u ludzi, zamieszczone w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr 2013/C 68/01. Ze szczególnymi wymaganiami mamy też do czynienia w wypadku transportu i przechowywania krwi i materiałów krwiopochodnych.

tak zwanego łańcucha chłodniczego, którego zachowanie musi być odpowiednio udokumentowane. Należy uzasadniać, a w stosownych przypadkach zwalidować wszystkie kluczowe etapy procesów dystrybucji. Za system jakości składowania oraz dystrybucji odpowiedzialne są osoby kierujące ich organizacją.

Celem wykazania, że przyrządy pomiarowe są odpowiedniej klasy, prawo narzuca ich okresowe wzorcowanie w akredytowanym laboratorium wzorcującym, zapewniającym spójność pomiarową. Świadectwa wzorcowania termometrów i higrometrów wydawane przez zagraniczne laboratoria wzorcujące, uznawane są w Polsce na zasadzie wzajemności, pod warunkiem, że dane laboratorium zostało akredytowane przez sygnatariusza porozumień EA MLA i ILAC

wrażliwych, na mocy cytowanych wcześniej przepisów, winny posiadać świadectwa wzorcowania sygnowane znakiem PCA lub jego zagranicznego odpowiednika (rys. 1).

Kierownictwo organizacji winno zwrócić baczność uwagę na powyższą sprawę, gdyż zgodnie z przepisami prawa, odpowiada ona za zachowanie procedur, a często pracownicy w ramach iluzorycznych oszczędności zakupują sprzęt tani, ale nie spełniający podstawowych wymagań metrologicznych. W przypadku spraw spornych bądź szkody, oszczędności na zakupie nie są adekwatne do strat, nie mówiąc już o nadszarpięciu opinii o organizacji.

Czy rejestrator temperatury i/lub termohigrometr rejestrujący muszą być oddzielone od systemu chłodzącego czy też mogą być jego integralną częścią?

Rejestrator temperatury czy termohigrometr rejestrujący są projektowane, aby monitorować temperaturę i/lub wilgotność względną powietrza w przestrzeni ładunkowej samochodu bądź w magazynie logistycznym. Ale często, przez producentów



Dr inż. Bogusław Herod

Celem uniknięcia zakłóceń oraz błędów pomiarowych wynikających z niewłaściwego umieszczenia czujników temperatury, fundamentalną zasadą jest, aby rejestrator był urządzeniem niezależnym od systemu chłodniczego.

Jedno, co łączy wszystkie te przepisy to wymagania, aby do monitoringu stosować odpowiedniej klasy przyrządy pomiarowe i rejestratory. Bezpieczeństwo obrotu materiałami wrażliwymi wymaga od wszystkich uczestników łańcucha dostaw zachowania odpowiednich procedur, w tym

MRA. W Polsce takim sygnatariuszem jest Polskie Centrum Akredytacji (PCA). Wszystkie świadectwa wzorcowania termometrów, higrometrów oraz rejestratorów temperatury i wilgotności względnej stosowane do kontroli warunków transportu, przechowywania i dystrybucji towarów



Rys. 1. Przykładowe świadectwo wzorcowania Urzędu Miar RP dla rejestratora KRT-2004



Unijne dyrektywy EEC i szczegółowe przepisy wymienione na wstępie artykułu, określają jednoznacznie, że tylko niezależne od systemu chłodzenia, wzorcowane rejestratory, są jedynym sposobem na zachowanie prawidłowego łańcucha chłodniczego.

sprzętu chłodzącego lub klimatyzacyjnego rejestratory są dołączane jako jego integralna część. W takim przypadku system rejestrujący może też otrzymywać niepożądane sygnały z systemu chłodniczego (załączanie/wyłączanie sprężarki, proces odśrobiania itd). Celem uniknięcia tego typu zakłóceń oraz błędów pomiarowych, wynikających z niewłaściwego umieszczenia czujników temperatury, fundamentalną zasadą jest, aby rejestrator był urządzeniem niezależnym od systemu chłodniczego.

Często też w nowoczesnych lodówkach przeznaczonych do przechowywania leków, szczepionek, krwi lub materiałów krwiopochodnych stosuje się sterowniki mikroprocesorowe, sterujące różnymi funkcjami szafy chłodniczej, ze zintegrowanym systemem rejestracji temperatury.

Taka filozofia rzadko może być adoptowana w systemach przechowywania produktów farmaceutycznych czy medycznych i zdecydowanie nie jest polecana. Taki rejestrator jest po prostu dedykowany do określania wydajności systemu lodówki. W przypadku uszkodzenia lub też problemu z elektroniką w szafie chłodniczej, zintegrowany rejestrator temperatury przestaje działać właśnie wtedy, gdy jest najbardziej potrzebny. Ponadto, taki zintegrowany z systemem chłodzenia rejestrator, zazwyczaj ze względów technicznych, nie może być wzorcowany przez laboratorium wzorcujące.

Dlatego też unijne dyrektywy EEC i szczegółowe przepisy wymienione na

wstępie artykułu, określają jednoznacznie, że tylko niezależne od systemu chłodzenia, wzorcowane rejestratory, są jedynym sposobem na zachowanie prawidłowego łańcucha chłodniczego.

Czasookres wzorcowań i walidacji rejestratorów temperatury stosowanych do monitoringu warunków podczas

Walidacja

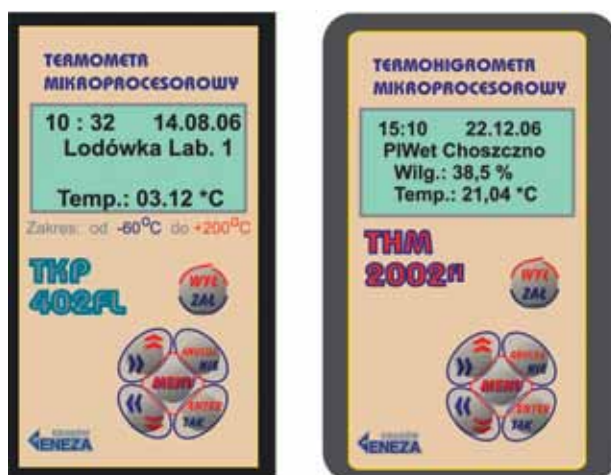
Jest potwierdzeniem przez przedstawienie obiektywnego dowodu, że zostały spełnione wymagania dotyczące konkretnego, zamierzonego użycia lub zastosowania urządzenia. Dlatego wszystkie przyrządy pomiarowe stosownie do przepisów prawa winny posiadać indywidualne świadectwa wzorcowania Urzędu Miar Rzeczypospolitej Polskiej, (wzór świadectwa rys. 1) co zapewnia spójność pomiarową ze wzorcami Krajowymi i międzynarodowymi jednostek temperatury i wilgotności względnej.

aspekt

MOBILNE rozwiązania dla biznesu



Rys. 2. Przykładowy termometr i termohigrometr mikroprocesorowy o parametrach technicznych pozwalających na walidację innych przyrządów użytkowych



transportu i przechowywania wrażliwych towarów w magazynach logistycznych.

Zgodnie z wymaganiami termometry, rejestratory temperatury oraz termohigrometry powinny być wzorcowane w laboratorium wzorcującym co 24 miesiące. W przypadku monitoringu warunków przechowywania krwi i materiałów krwiopochodnych często ten okres skraca się do 12 miesięcy.

W okresie pomiędzy wzorcowaniami wskazania przyrządów powinny być walidowane przynajmniej co 12 miesięcy, chociaż bardzo często procedurę walidacji przeprowadza się co 6 miesięcy. Walida-

cję mierników przeprowadza się metodą porównawczą, to znaczy porównuje się wskazania wzorcowanego termometru referencyjnego ze wskazaniami termometru walidowanego. Termometr referencyjny powinien mieć przynajmniej 5-ciokrotnie większą rozdzielczość pomiarową niż termometr walidowany. Przykładowo, jeśli termometr walidowany ma rozdzielczość 0,1°C to termometr referencyjny powinien mieć rozdzielczość przynajmniej 0,02°C. W tej procedurze istotne jest, aby obydwa czujniki temperatury były bardzo blisko siebie. Przykładowy termometr i termohi-

grometr referencyjny do walidacji pokazano na rysunku 2.

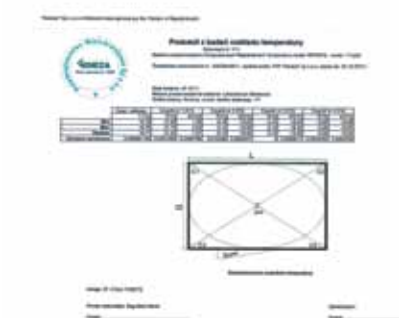
Oczywiście po każdej dokonanej walidacji należy sporządzić sprawozdanie zawierające podsumowanie otrzymanych wyników oraz wypunktować wystąpienie ewentualnych odstępstw. Jeżeli stwierdzono nieprawidłową pracę przyrządu użytkowego należy podjąć działania naprawcze, aż do wymiany wadliwego sprzętu, gdyby zaszła taka potrzeba.

Wszystkie protokoły winny być podpisane przez osobę odpowiedzialną za systemy jakości wewnątrz organizacji.

Przygotowanie magazynów i środków transportu do montażu systemu monitoringu warunków środowiskowych.

Przed oddaniem magazynu do użytkownika należy wykonać tak zwane mapowanie rozkładu temperatury, a w niektórych przypadkach również wilgotności względnej. Mapowanie takie można wykonać samodzielnie, dysponując odpowiedniej klasy termometrem lub termohigrometrem wzorcowym.

Istnieją też specjalistyczne firmy, które usługowo wykonują mapowanie magazynów czy też chłodziń. Są także dostępne na rynku wyspecjalizowane systemy pomiarowe, które pozwalają na automatyczne ma-



Rys. 3. Zaawansowany system do sprawdzania rozkładu temperatury (mapowania). Wbudowana drukarka pozwala wykonywać wydruki na obiekcie, a specjalizowany program komputerowy pozwala generować na komputerze odpowiednie świadectwo sprawdzenia, zgodne z wymaganiami norm serii ISO oraz Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (DPD)

Walidację mierników przeprowadza się metodą porównawczą, to znaczy porównuje się wskazania wzorcowanego termometru referencyjnego ze wskazaniami termometru walidowanego.



Rys. 4. Termometr mikroprocesorowy zasilany z gniazdka zapalniczki w samochodzie i tablet ANDROID pozwalają na walidację systemu chłodniczego w samochodzie dostawczym. Zastosowanie tego rozwiązania pozwala na wysłanie wyników rejestracji mailem na oddalony komputer i wydrukowanie protokołu na drukarce.

powanie i generują na komputerze sprawozdania spełniające wymogi formalne (rys. 3).

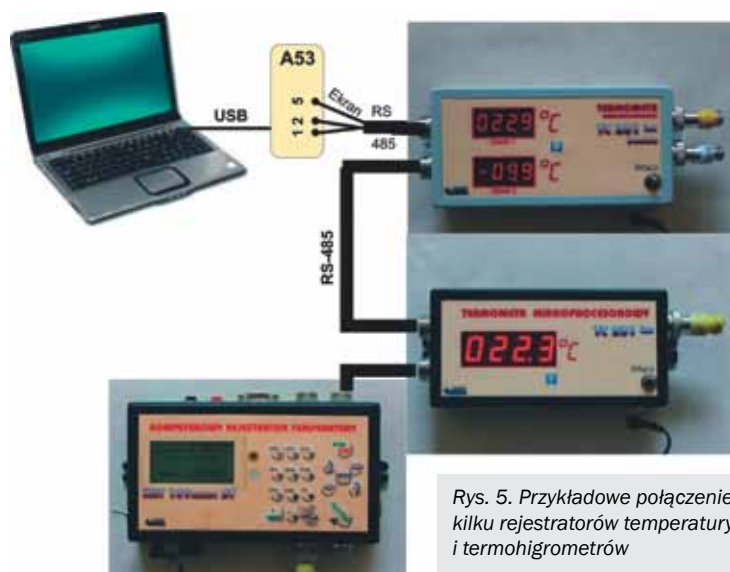
W procedurze mapowania czujniki temperatury lub/i wilgotności względnej należy umieszczać w miejscach o skrajnej wartości wahań temperatury. Jeżeli jest to magazyn wysokiego składowania przyjmuje się, że czujniki winny znajdować się około 0,5 m powyżej najwyższego regału, w połowie wysokości składowania i około 0,5 m nad podłogą. Po wyznaczeniu niewrażliwych miejsc to w nich montujemy czujniki warunków środowiskowych. W nowym magazynie powinno się przeprowadzić również kontrolne mapowanie o różnych porach roku, gdyż warunki środowiskowe mogą się diametralnie zmienić.

W przypadku samochodów chłodni istotne jest określenie jak szybko przestrzeń ładunkowa zostanie schłodzona do żądanej temperatury i czy nie zostają przekroczone wartości graniczne temperatur. Ma to istotne znaczenie w przypadku transportu niektórych leków, gdzie temperatura przechowywania musi się mieścić w zakresie od +2°C do +8°C. Nowym trendem dla walidacji transportu jest zastosowanie tabletek w połączeniu ze wzorcowanym termometrem rejestrującym (rys. 4 Copyright: APG-Innowacje, Mysłówice).

Rozwiązania systemów monitoringu warunków środowiskowych oraz rozmieszczenie czujników w obiekcie magazynowym.

W zależności od wielkości magazynu można stosować termometry jednokanałowe, mierzące temperaturę tylko w jednym miejscu magazynu, bądź też rejestratory wielokanałowe, pozwalające na pomiar i rejestrację temperatury lub mikroklimatu w wielu miejscach magazynu. W przypadku kilku magazynów można też w oparciu o przemysłowy interfejs RS-485 zbudować sieć połączonych w szereg oddzielnych rejestratorów (rys. 5). W przypadku zastosowania interfejsu RS-485 cała sieć może mieć rozpiętość nawet do 900 m. Taka sieć może być podłączona do jednego komputera PC, na którego dysku twardym można archiwizować wyniki rejestracji. Z uwagi na czytelność obrazu na ekranie monitora komputerowego stosuje się zwykle sieć do 32 obiektów, chociaż spotyka się rozwiązania monitorujące jeszcze większą ich liczbę.

W przypadku dużego magazynu czujniki należy umieszczać w niewrażliwych punktach, które zostały wyselekcjonowane w wcześniejszym mapowaniu. Łącząc czujniki pomiarowe z miernikiem należy zwrócić uwagę, aby zastosować kabel o parametrach technicznych zalecanych przez producenta rejestratora. Najkorzystniej



Rys. 5. Przykładowe połączenie w sieć kilku rejestratorów temperatury i termohigrometrów

PRAKTYCZNA – TANIA – DOBRA

Export palet transport lotniczy, morski i drogowy



Optymalny wybór

palety zapewnia oszczędność w transporcie i składowaniu

Format kontenerowy

760x1140 mm
1140x1140 mm

Format Euro

400x600 mm
400x800 mm
600x800 mm
800x1200 mm
1000x1200 mm

Zapraszamy na stoiska dystrybutorów INKA na targach Taropak 29.09 do 2.10:
Mares Packaging/www.mares.pl
Logispak/www.logispak.pl
hala 3A, stoisko 73A



„heat processed wood”
Wolne od szkodników,
przyjazne dla środowiska



PEFC
produkt ekologiczny,
nieszkodliwy dla zasobów
naturalnych, z drewna
tartaczanego i częściowo
przemysłowego

INKA
PALETTEN

Telefon 0049-8102-7742-0

Szybko dostępne u dystrybutora na terenie całej Polski. Nie zwlekaj, zadzwoń do nas!

INKA Paletten GmbH · Haringstraße 19 · 85635 Siegertsbrunn
Tel. 0049-8102-7742-0 · Fax 0049-8102-5411 · www.inka-paletten.com · info@inka-paletten.com
www.inka-paletty.pl

jest, aby cały kabel był w jednym kawałku. Jeżeli zaistnieje konieczność łączenia kabla z krótszych odcinków, to należy je lutować, a następnie dobrze zaizolować. Większość dobrych producentów oferuje też odpowiednie złącza do sztukowania kabla. Lepszej jakości czujniki temperatury są produkowane w wersji czteroprzewodowej, co umożliwia kompensację błędów długości kabla. W takim przypadku długość kabla pomiarowego może wynieść nawet 100 m bez utraty dokładności pomiaru.

Prowadząc kabel pomiarowy od czujnika do miernika należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie przebiegał on w odległości mniejszej niż 0,5 m od trasy kabli energetycznych, świetlówek, lamp większej mocy, agregatów chłodniczych lub klimatyzacyjnych. Długi przewód działa tak jak antena i mogą się w nim indukować zakłócenia elektromagnetyczne, co może mieć wpływ na pomiary, a w skrajnym przypadku nawet uszkodzić miernik.

Monitoring warunków przechowywania i transportu materiałów wrażliwych.

Dużym wyzwaniem dla firm logistycznych jest monitoring warunków przechowywania i transportu materiałów wrażliwych, takich jak leki, szczepionki, krew i jej pochodne lub tkanki do transplantologii.

W takim przypadku zastosowanie wizualnych czy akustycznych alarmów może być niewystarczające, gdyż w weekend lub w nocy obsługa magazynu może być nieobecna. Zdarza się też, że w nocy, często w trakcie weekendu, konserwowane są sieci energetyczne, co skutkuje nawet kilkugodzinnymi wyłączeniami prądu. W takim przypadku informacja o niewłaściwych warunkach przechowywania



Rys. 6. Przykładowe rozwiązanie systemu wysyłającego alarmy SMS na trzy telefony komórkowe

może dotrzeć do służb technicznych zbyt późno, aby zapobiec uszkodzeniu cennych materiałów. Dlatego wtedy często stosuje się powiadomianie sms-em o zaistnieniu awarii, odpowiednich służb technicznych firmy logistycznej (rys. 6).

chowywania materiału, sms-y alarmowe są wysyłane automatycznie.

Należy tutaj przestrzec przed iluzorycznymi oszczędnościami polegającymi na zastosowaniu niskobudżetowych rozwiązań z wewnętrznymi modułami GSM,

Tylko modem zewnętrzny, posiadający badania homologacyjne i spełniający wymagania odpowiednich norm może zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Za pomocą zarejestrowanych telefonów można uzyskać informację o aktualnych temperaturach wysyłając sms z hasłem, co jest jedną z wymaganych procedur. Natomiast w przypadku zaniku napięcia zasilającego na przykład lodówki, czy też zmiany temperatury poza zakres warunków prze-

nie posiadającymi homologacji do pracy z sieciami komórkowymi w Polsce i w Unii Europejskiej. Tego typu rozwiązanie może niewłaściwie współpracować z kartą SIM czy też z siecią komórkową i w efekcie nie wysłać sms-a alarmowego. Tylko modem zewnętrzny, posiadający badania homologacyjne i spełniający wymagania odpowiednich norm może zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Drugim ważnym elementem bezpieczeństwa jest stosowanie kart SIM operatorów mających własną infrastrukturę do obsługi sieci komórkowych. Operatorzy korzystający z dzierżawionej infrastruktury innych sieci często nie mają priorytetów w wysyłaniu sms-ów, przez co przychodzą one z opóźnieniem. Zaleca się też korzystanie z kart SIM z abonamentem typu M2M, dedykowanym do telemetrii. Abonamenty takie są w ofercie wiodących firm telekomunikacyjnych, a ich cena zaczyna się od kilkunastu złotych miesięcznie. Zwykła karta abonamentowa nie ma takich priorytetów jak karta typu M2M, co w przypadku nasilenia wysyłania różnych sms-ów (np. z życzeniami świątecznymi) może powodować opóźnienia w ich dostarczaniu. Następną ważną cechą abonamentów

Zaleca się korzystanie z kart SIM z abonamentem typu M2M, dedykowanym do telemetrii.

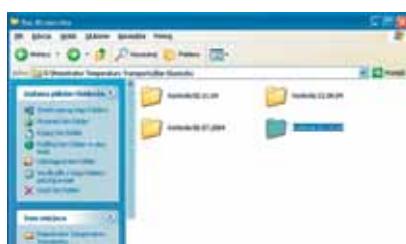




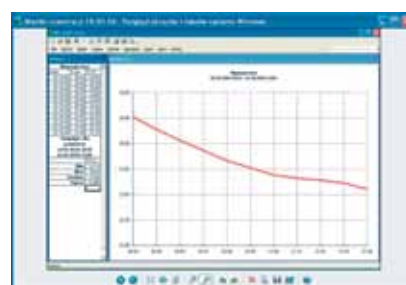
Rys. 7. Przykładowy zestaw przyrządów do monitoringu warunków transportu próbek wrażliwych. Zapisane w pamięci termometru wyniki rejestracji temperatury transportu mogą posłużyć do stworzenia bazy danych przewożonych materiałów wrażliwych



Rys. 8. Przykładowe foldery bazy danych transportowanych próbek żywności



Rys. 9. Przykładowe wnętrze folderu odzwierciedlające pliki rejestru kontroli transportu



Rys. 10. Przykładowy podgląd jednego z plików rejestracji

M2M jest brak sms-ów reklamowych, które mogą zapelniać skrzynkę modemu, w wyniku czego nie będzie on prawidłowo pracował. Gdyby jednak z jakichś względów zaszła konieczność zastosowania zwykłej karty abonamentowej, należy na piśmie za potwierdzeniem odbioru poprosić ope-

niczki samochodu, które w zależności od mocy schładzają zawartość torby nawet o kilkanaście stopni poniżej temperatury otoczenia. W niskobudżetowych rozwiązaniach stosuje się często termometry wkładane do wnętrza torby. Takie rozwiązanie nie zapewnia jednak możliwości

zanie takiego zestawu pokazano na rysunku 7. Natomiast sposób utworzenia bazy danych monitoringu transportu wrażliwych materiałów pokazano na rysunku 8.

Podsumowując, warto jeszcze raz podkreślić, że w wypadku magazynowania czy też transportu artykułów spożywczych lub leków oszczędność się nie opłaca, gdyż w wypadku awarii, szkody czy spraw spornych koszty mogą być niewspółmierne do oszczędzonych pieniędzy. ◀

Dr inż. Bożena Herod
PW „Geneza” sp z o.o.
Pomiar i Rejestracja Temperatury

Literatura:

1. Wytyczne z dnia 7 marca 2013 r w sprawie Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej dotyczącej produktów leczniczych do stosowania u ludzi. Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 2013/C68/01
2. Ustawa „O bezpieczeństwie żywności i żywienia” z dn. 25.08.2006 r., Dz. Ustaw 2006 Nr 171 poz.1225 z późniejszymi zmianami
3. David Thorley, Cold Chain Instruments Ltd., “Refrigerated Vehicle Temperature Monitoring Regulations”
4. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dn. 11.12.2012 roku Dz. Ustaw 2013 nr 13. poz.5
5. Ustawa z dn. 22.08.1997 „O publicznej służbie krwi” Dz. U. Nr 106, poz.681 z późniejszymi zmianami.

ratora sieci komórkowej o zablokowanie przysyłania spamu z reklamami. Należy również przestrzec przed stosowaniem kart typu pre-paid. Zazwyczaj okazuje się, że SMS nie został wysłany, bo karta właśnie straciła ważność lub limit sms-ów został wyczerpany i karta wymaga doładowania.

W przypadku transportu mniejszych ilości materiałów wrażliwych bardzo często stosuje się torby lodówki pasywne lub aktywne. W torbach pasywnych stosuje się wkłady mrożące, które po wcześniejszym zamrożeniu w lodówce/zamrażarce stacjonarnej wkłada się do torby lodówki. Natomiast lodówki aktywne posiadają ogniwa Peltiera zasilane z gniazda zapal-

obserwacji temperatury w trakcie transportu bez otwierania, co zaburza zarówno wskazania termometru jak i powoduje, że do wnętrza torby dostaje się ciepłe powietrze. W profesjonalnych rozwiązaniach stosuje się wewnętrzny czujnik temperatury oraz podłączany do niego zewnętrzny termometr rejestrujący z wyświetlaczem, który zapewnia obserwację temperatury w trakcie transportu, a także przy pomocy specjalizowanego programu komputerowego pozwala stworzyć bazę warunków transportu próbek wrażliwych. Aby było to możliwe, dane pomiarowe rejestratora temperatury muszą być zapisane w jego pamięci nieulotnej. Przykładowe rozwią-



Przezroczyste lamele jako udogodnienie dla pracowników

Przedsiębiorstwo Franz Haas Waffelmaschinen GmbH wyposażyła nową halę produkcyjną w bramy szybkie firmy EFAFLEX.

Mimo zaawansowanej technologii kompleksowych procesów produkcji, kontrolę, ocenę i sterowanie nimi powierza się ludzkiemu oku. Realizacja tego zadania wymaga odpowiedniej ilości nieosłepiającego światła. Światło dzienne w miejscu pracy zwiększa dokładność postrzegania i koncentrację. Dlatego firma Franz- Haas-Waffel- und Keksanlagen-In-

dla zdrowia pracowników – dodaje. W ten sposób znacznie poprawia się jakość pracy na stanowiskach umożliwiając między innymi rozpoznawanie zagrożeń i zapobieganie wypadkom. Ponadto możliwość obserwacji otoczenia na zewnątrz bram oznacza dla pracowników przyjemniejsze środowisko pracy.

Lamele wykonane są ze strukturalnego szkła akrylowego SAN, znacznie lżejszego

wygląd. – *Bramy są bardzo ładne. Jedną z nich prowadzi do pomieszczenia, w którym organizowane są pokazy i prezentacje dla klientów przyjeżdżających do nas z całego świata, aby zasięgnąć porady przed podjęciem decyzji o zakupie lub by dokonać odbioru maszyn – mówi Johann Pichler. – Chcemy zapewnić im przyjemne i estetyczne otoczenie.*

Lamele, w które wyposażono bramy, wykonane są ze strukturalnego szkła akrylowego SAN, znacznie lżejszego i lepiej przepuszczającego światło niż tradycyjne szkło. Ich zaletą jest również trwała przejrzystość.

Dostosowane do potrzeb klienta

W międzyczasie w zakładzie zamontowano już dziewięć w pełni zautomatyzowanych bram szybkie. Część z nich zlokalizowana jest w bardzo niewrażliwych miejscach, takich jak punkt przyjęcia towaru, w którym nic nie może się zaciąć czy zablokować. – *Niezależnie od faktu, że po zamknięciu zakładu nie można byłoby zapewnić należytego bezpieczeństwa obiektu, a nasi pracownicy marzliby zimą, nadkładanie drogi znacznie zakłóciłoby lub wręcz sparaliżowało całodzienny proces przyjmowania towarów – opisuje Johann Pichler jedną z potencjalnych sytuacji. Nie ma jednak żadnych zastrzeżeń co do działania bram, a stosunek jakości do ceny jest bardzo dobry. Także opiekę i doradztwo ze strony pracowników EFAFLEX Torsysteme GmbH na etapie planowania i realizacji oraz obsługę serwisową należy ocenić jako kompetentną i elastyczną.*

dustrie GmbH z siedzibą w austriackim Leobendorf zamontowała w nowej hali bramy szybkie EFAFLEX – STT Turbo.

Bezpiecznie, zdrowo i przyjemniej

– *Bramy wyposażone są w transparentne lamele, przez które do naszej hali produkcyjnej dociera sporo światła – wyjaśnia Johann Pichler, kierownik administracji obiektów zakładu w Leobendorf. – Korzystanie w strefie wokół bram z naturalnego światła dziennego oraz traktowanie oświetlenia hal jako uzupełniającego źródła światła jest lepsze*

i lepiej przepuszczającego światło niż tradycyjne szkło. Ich zaletą jest również trwała przejrzystość. – *EFAFLEX to pierwsza firma, która zaoferowała nam bramy umożliwiające zarówno dobre doświetlenie jak i wysoką izolacyjność cieplną – opowiada Johann Pichler. Zgodnie z rozporządzeniem dotyczącym miejsc pracy wewnątrz hali produkcyjnej powinna utrzymywać się temperatura od 19°C do 21° C.*

– *Bramy w istotny sposób przyczyniają się do utrzymywania tych wartości bez konieczności zwiększania kosztów energii. Projektanci kładli nacisk również na ich*



Elastyczność pracowników, serwisowanie produktów przez cały okres ich użytkowania oraz nieustanna chęć znajdowania rozwiązań dostosowanych do potrzeb klienta, mają swoje źródła w filozofii całej Grupy Haas. Konstrukcje i projekty na najwyższym poziomie technicznym są przy tym ściśle powiązane z ponad 100-letnią historią tej rodzinnej firmy.

Ponad 100 lat na rynku

Na początku XX w. mistrz ślusarski Josef Haas z Wiednia rozpoczął działalność związaną ze ślusarstwem budowlanym i naprawami maszyn. Podczas drugiej wojny światowej część swojego sprzętu produkcyjnego przeniósł na obszar dzisiejszych Czech. Prowadzenie tamtejszego oddziału powierzył swojemu synowi Franzowi, który wspólnie z bratem Karlem zdobywał wykształcenie w zakładzie ojca. Naprawa form do wypieku wafli rozbudziła we Franzu zainteresowanie gofrownicami. W roku 1948, po powrocie do Wiednia miał możliwość zaprezentowania swojego pierwszego urządzenia – gofrownicy. Zachęcony pierwszymi sukcesami sprzedażowymi



rozpoczął projektowanie linii do produkcji wafli. W roku 1966 wspólnie z żoną Marią założył firmę Franz Haas Waffelmaschinen. Dzięki dokupieniu w latach 80-tych i 90-tych przedsiębiorstw uzupełniających produkcję i otwarciu oddziałów w Holandii, Chinach i Danii, jak też dzięki dalszemu rozwojowi poszczególnych obszarów działalności, Grupa Haas zapewnia sobie solidne tendencje wzrostowe. Na całym świecie

przedsiębiorstwo zatrudnia obecnie 1400 pracowników, z czego 600 pracuje w siedzibie głównej w Leobendorf. ◀



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

13-15 maja 2015

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC!



AUTOSTRADA-POLSKA

XXI Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego



IV SALON KRUSZYW

organizowany przy współpracy IMBiGS

MASZBUD

XVII Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych



EUROPARKING

Międzynarodowy Salon Techniki Parkingowej

TRAFFIC-EXPO-TIL

XI Międzynarodowe Targi Infrastruktury



Najlepsza oferta do 30 września



ROTRA

VII Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego

WSPÓLPRACA



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

www.autostrada-polska.pl



Zwyczajne „paleciaki” – czy na pewno?

Narzędzie, które zna każdy i które wykorzystywane jest praktycznie wszędzie tam, gdzie używane są palety. To wózek paletowy, potocznie zwany „paleciakiem”. Jest bardzo ważnym elementem wyposażenia sklepów, zakładów produkcyjnych, magazynów. To proste urządzenie ułatwiające pracę jest obecne w każdym ogniwie łańcucha dostaw. No właśnie, czy takie proste?

Mnogość rozwiązań i coraz bardziej zaawansowane konstrukcje wózków paletowych dostępnych na rynku utrudnia odpowiedź na pytanie – który wybrać i czym się kierować podczas zakupu?

Solidne podstawy

Najbardziej prostą i zwartą konstrukcję posiada ręczny wózek paletowy. Widły z jednej strony wsparte są na rolkach, z drugiej strony na podnośniku zespolonym z kołem skrętnym oraz z dyszlem służącym do manewrowania i pompowania układu podnośnika. I to wszystko. To podstawowe urządzenie do przemieszczenia palet.

Jest bardzo wielu producentów tego typu wózków, głównie ze względu na ich popularność, prostą konstrukcję i niewielki koszt. Wybór jest ogromny. Podczas zakupu warto zwrócić uwagę na koszt i dostępność części zamiennych. Teoretycznie nie ma się co zepsuć, jednak to tylko teoria. Ewentualny problem z rolka-

mi lub siłownikiem może unieruchomić wózek. Kolejną rzeczą do przemyślenia są warunki w jakich wózek będzie pracował. Producenci oferują specjalne wózki do pracy w trudnych warunkach. Taki wózek jest wykonany ze stali kwasoodpornej lub pokryty jest galwanizowaną powłoką zabezpieczającą go przed korozją. Tego typu wózki najczęściej znajdują zastosowanie w przemyśle spożywczym – zwłaszcza



nim rozstawem wideł. Długość wideł też nie jest bez znaczenia, chcąc zwiększyć efektywność w transporcie wewnętrznym można wybrać wózek z dłuższymi widła-

Najbardziej prostą i zwartą konstrukcję posiada ręczny wózek paletowy. Widły z jednej strony wsparte są na rolkach, z drugiej strony na podnośniku zespolonym z kołem skrętnym oraz z dyszlem służącym do manewrowania i pompowania układu podnośnika.

mięsnym oraz w miejscach, gdzie możliwy jest kontakt z materiałami żrącymi. Ponadto należy zastanowić się nad rozmiarem przewożonych palet i odpowied-

mi, tak aby jednorazowo przewozić dwie palety. Wózki mogą również być wyposażone w wagę. Trochę bardziej zaawansowaną odmianą jest wózek z podnośni-

kiem nożycowym. Takie wózki mają drugi silownik, odpowiedzialny za podnoszenie wideł. Bardzo często, operator wspierany jest przez układ elektryczno-hydrauliczny, odpowiedzialny za podnoszenie i opuszczanie. Wysokość unoszenia to około 800 mm, a udźwignięcie to około 120 kg. Taki wózek może służyć jako ręczny wózek paletowy oraz jako warsztatowy stół pod-

stępem elektrycznym. Bardzo ciekawą propozycją wśród bardziej skomplikowanych konstrukcji jest wózek niskiego podnoszenia prowadzony ręcznie CiTi One, dedykowany dla kurierów i dostawców w strefie miejskiej. Jest bardzo lekki, posiada własny napęd przenoszony na w pełni ogumione koło za pośrednictwem zamkniętej piasty, co zmniejsza hałas oraz zabezpiecza całość

Producenci oferują specjalne wózki do pracy w trudnych warunkach. Taki wózek jest wykonany ze stali kwasoodpornej lub pokryty jest galwanizowaną powłoką zabezpieczającą go przed korozją.

nośny. Opuszczony posiada jednak mniejszy udźwignięcie, niż klasyczne wózki ręczne, bo około 1000 kg. Klasyczny wózek jest w stanie udźwignąć nawet do 3000 kg. To bardzo, dużo zważywszy na napęd wózka, czyli na człowieka.

mechanizmu przed warunkami zewnętrznymi. Ponadto wózek daje możliwość pokonywania progów do 70 mm, więc większość krawężników nie będzie stanowiła przeszkody. Może być obsługiwany jedną ręką i jest wyposażony w wyświetlacz.

Chcąc zwiększyć efektywność w transporcie wewnętrznym można wybrać wózek z dłuższymi widłami, tak aby jednorazowo przewozić dwie palety.

Zaawansowane konstrukcje

Właśnie ze względu na tak duże możliwości udźwignięcia wózka oraz fakt, że tak ciężkie ładunki przepychane lub przeciągane ręcznie przez człowieka mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, a sama czynność jest mało wydajna, producenci proponują wózki z na-

napęd elektryczny jest również szeroko stosowany w transporcie wewnętrznym. Wózki niskiego podnoszenia prowadzone dyszlem z własnym napędem są o wiele bardziej efektywne. Nie obciążają również operatora, który może skupić się na przykład na poprawnym komisjonowaniu i zachowaniu bezpieczeństwa wokół miejsca swojej pra-



fol. Linde

Przykładem dbałości o bezpieczeństwo i stabilność pracy jest produkt firmy Linde. Konstrukcja wózka L 10-12AS jest dosyć nietypowa. Bardzo szeroko rozstawione podpory zapewniają idealną stabilność, a długi i nisko osadzony dyszel pozwala na utrzymanie bezpiecznej odległości od pracującego urządzenia.

cy. Mogą się przemieszczać z prędkością do około 6 km/godz., a przy maksymalnym obciążeniu jest to dużo większa prędkość, niż mógłby osiągnąć sam człowiek. Tak jak w przypadku wózków paletowych ręcznych, maksymalne obciążenie to nawet ponad 3000 kg. Przy zakupie tego rodzaju wózka należy zwrócić uwagę na dużo więcej aspektów. Bardzo ważny jest czas pracy przeznaczony na jedno ładowanie oraz umiejscowienie i dostęp do akumulatorów. Możliwość ich łatwego wyjęcia i podłączenia do stacji ładującej ma niebagatelne znaczenie w miejscach pracy wielozmianowej

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



i pozwoli na pełne wykorzystanie wózka. Producenci oferują również rozwiązania techniczne pomagające w pracy przy załadunku i rozładunku. Dobrym przykładem zastosowania takiego systemu jest wózek firmy Jungheinrich EJE 220r/222r. Jeżeli wózek często będzie przejeżdżał przez rampy, bardzo pomocnym rozwiązaniem może

ciężkimi paletami na znacznych odległościach, lepszą opcją może być wózek z platformą. W tym przypadku ważnym aspektem jest możliwość jej złożenia, pozwala to na skrócenie całości wózka, a tym samym zwiększenie jego zwrotności.

Dostępne są także wózki z siedziskiem dla operatora. Poza wcześniej wymienio-

Wózki niskiego podnoszenia prowadzone dyszlem z własnym napędem są o wiele bardziej efektywne. Nie obciążają również operatora.

być jego samopoziomowanie się. Oznacza to, że podczas najazdu lub zjazdu z rampy wózek będzie utrzymywał widły, a zatem i towar, w pozycji poziomej. Kompensacja nierówności podłoża dzięki sprężynowanym i amortyzowanym kołom podporowym jest dodatkowym udogodnieniem.

W miejscach, gdzie odległości przemieszczania towaru są znaczne, pod wagę należy wziąć wózki z platformą dla operatora. Wózki tego typu osiągają prędkość około 9 km/godz. i nie wymagają od operatora długich spacerów. Innym rozwiązaniem w transporcie poziomym palet, które zwiększa wydajność, jest zastosowanie wózków, które mogą przewozić jednocześnie do 3 palet. Te dwie opcje wymagają głębszego rozważenia, gdyż wózki mogące przetransportować jednocześnie 3 palety najczęściej ograniczone są maksymalnym udźwignięciem do 3000 kg. Jeżeli operujemy

nymi aspektami, bardzo ważne jest stanowisko pracy operatora. Ergonomia wnętrza i proste rozwiązania bardzo ułatwiają codzienną pracę, jak chociażby półka na dokumenty i przybory robocze. Tego typu rozwiązania, choć proste, są szczególnie mocno wpływającym na wydajność pracy operatora.

Aby sięgnąć wyżej

Jeżeli wysokość podnoszenia do 200 mm – tak jak w omawianych wcześniej wózkach – jest niewystarczająca, producenci przygotowali podnośnikowe wózki z dyszlem mogące pracować do wysokości nawet 3000 mm. W przypadku tego rodzaju wózków, maksymalna ładowność jest mniejsza i może wynieść maksymalnie do 2500 kg, w zależności od producenta i maksymalnej wysokości unoszenia. Wyjątkiem jest tu firma Still, która oferuje wózek EXG 16. Sterowany dyszlem może dźwignąć 1600 kg na wysokość 4226 mm. Ważnym aspektem bezpiecznej pracy wózka jest jego stabilność. Technologia znów przychodzi z pomocą operatorowi. Funkcja jazdy spowolnionej, dostępna w wózkach Jungheinrich, pomaga w manewrowaniu i pozwala na bardzo precyzyjne umieszczenie towaru w regale. Inny przykładem dbałości o bezpieczeństwo i stabilność pracy jest produkt firmy Linde. Konstrukcja wózka L 10-12AS jest dosyć nietypowa. Bardzo szeroko rozstawione podpory zapewniają idealną stabilność, a długi i nisko osadzony dyszel pozwala na utrzymanie bezpiecznej odległości od pracującego urządzenia. To kolejny aspekt na który należy zwrócić uwagę – ergonomia. Wszystko po to, aby operator mógł łatwo i intuicyjnie sterować funkcjami wózka, stojąc bezpiecznie przy dyszlu, a budowa wózka zapewniała odpowiednią widoczność. Innym rozwiązaniem są wózki do załadunku i rozładunku dwupoziomowego. Tego typu wózek bardzo zwiększa



foto. Jungheinrich

Jungheinrich w swoich wózkach do napędu wykorzystuje silniki prądu przemiennego, które są znacznie wydajniejsze od silników prądu stałego

wydajność pracy i obniża koszty. Dobrym przykładem takiego rozwiązania jest Jungheinrich EJD220, mogący przewozić pojedynczą paletę o masie do 2000 kg, unieść masę 1000 kg na wysokość 2560 mm lub przemieszczać dwie palety jedna nad drugą o masie 1000 kg każda.

Tak wiele opcji

Każda decyzja o zakupie wózka powinna być gruntownie przemyślana, z uwzględnieniem wszystkich aspektów. Należy odpowiedzieć sobie na wiele pytań. W jakich warunkach będzie pracował wózek? Jakie obciążenia będzie musiał przewieźć? Czy do przemieszczenia wystarczy siła człowieka? Na jakie odległości będzie przewożony towar? Czy nie lepiej byłoby zastosować wózek z podestem? Jakie są warunki załadunku i rozładunku? Jaka wysokość pracy jest wymagana? Ponadto, przy wózkach z napędem elektrycznym należy zwrócić uwagę na warunki serwisowania oferowane przez producenta oraz formy finansowania. Ważnym aspektem jest też możliwość ładowania akumulatorów poza wózkiem oraz obliczenie zużycia energii i jego sprawności. Przykładowo firma Jungheinrich w swoich wózkach do napędu wykorzystuje silniki prądu przemiennego, które są znacznie wydajniejsze od silników prądu stałego. Wybór wózka jest bardzo złożoną i wymagającą głębszych analiz inwestycją, a podjęta właściwie może przynieść spore zyski inwestorowi. <

Konrad Kułak



Składana platforma modelu PLP daje operatorowi możliwość stania lub chodzenia przy wózku w zależności od zastosowania. Dzięki pięciokołowemu podwoziu połączonemu z technologią Friction Force zapewnia maksymalną stabilność i doskonałą przyczepność.



WYŻSZA SZKOŁA
LOGISTYKI

LOGISTYKA KRWIOBIEGIEM GOSPODARKI OPARTEJ NA WIEDZY – WDROŻENIE PROGRAMU ROZWOJOWEGO POTENCJAŁU DYDAKTYCZNEGO WYŻSZEJ SZKOŁY LOGISTYKI W ZAKRESIE REALIZACJI STUDIÓW PODYPLOMOWYCH ORAZ KSZTAŁCENIA NA ODLEGŁOŚĆ (nr projektu: POKL.04.03.00-00-209/12)

Wyższa Szkoła Logistyki z siedzibą w Poznaniu – najlepsza uczelnia logistyczna w Polsce wg rankingu miesięcznika Perspektywy, zaprasza na nowe studia podyplomowe współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, odpowiadające najnowszym trendom współczesnej gospodarki.

Ekologistyka – zintegrowany system zarządzania gospodarką odpadami komunalnymi

W przyjętym programie dwusemestralnych studiów podyplomowych Ekologistyka akcentuje się zastosowanie podejścia logistycznego dla integracji poszczególnych elementów gospodarki odpadami w spójny system pozwalający na jego efektywne zarządzanie, uwzględniające potrzebę zapewnienia wymaganych rezultatów oraz minimalizacji całkowitych kosztów gospodarki odpadami poprzez uzyskiwanie oszczędności i generowanie dodatkowych źródeł przychodów. Studia skierowane są w pierwszej kolejności do kadry kierowniczej urzędów miast i gmin podejmującej decyzje dotyczące gospodarki odpadami, pracowników samorządów lokalnych i wojewódzkich, urzędów administracji oraz instytucji związanych z szeroko pojętą gospodarką odpadami, a także dla przedsiębiorców i pracowników przedsiębiorstw świadczących usługi w tym zakresie.

Studia zakładają duży udział zajęć praktycznych, w tym wyjazdy do przedsiębiorstw zajmujących się gospodarowaniem odpadami komunalnymi oraz możliwość nauki obsługi systemu informatycznego klasy ERP przy użyciu Wirtualnej Platformy Systemów Biznesowych oraz pracę w oparciu o platformę e-learningową.

Rekrutacja na II edycję studiów rozpoczęta się w sierpniu za pośrednictwem strony: www.ekologistyka.wsl.com.pl

Dzięki współfinansowaniu ze środków UE studia są bezpłatne.

Zarządzanie środowiskowe w przedsiębiorstwach

Dwusemestralne studia podyplomowe Zarządzanie środowiskowe w przedsiębiorstwach za główny cel stawiają sobie przygotowanie słuchaczy do pełnienia funkcji audytora wewnętrznego Systemu Zarządzania Środowiskowego, a także pełnomocnika ds. Systemów Zarządzania Środowiskowego. Środkiem do realizacji tych celów jest zapoznanie słuchaczy z wymaganiami norm środowiskowych oraz praktyk stosowanych we współczesnych przedsiębiorstwach. Absolwenci studiów otrzymają dyplom ukończenia studiów podyplomowych Menedżer zarządzania środowiskowego w przedsiębiorstwie, a po zdaniu egzaminów końcowych również certyfikaty: Audytora wewnętrznego Systemu Zarządzania Środowiskowego wg normy ISO 14001 oraz Pełnomocnika ds. Systemów Zarządzania Środowiskowego wg normy ISO 14001. Studia skierowane są do wszystkich osób zainteresowanych możliwością podniesienia kwalifikacji w zakresie ochrony środowiska i zarządzania środowiskowego.

W ramach studiów przewidziane są wyjazdy studyjne, praca w oparciu o platformę e-learningową oraz Wirtualną Platformę Systemów Biznesowych.

Rekrutacja na II edycję studiów rozpoczęta się w sierpniu za pośrednictwem strony: www.zsp.wsl.com.pl

Dzięki współfinansowaniu ze środków UE studia są bezpłatne.

Master of Business Administration in Logistics and Supply Chain Management

W ramach projektu realizowana jest także pierwsza edycja studiów MBA in Logistics and Supply Chain Management. Trzyletni program rozpoczyna się w kwietniu i trwać będzie do czerwca 2015 r. W studiach bierze udział blisko 40 menedżerów zarządzających logistyką i łańcuchami dostaw, którzy dzięki programowi studiów opartemu o zajęcia ze specjalistami z polskich i zagranicznych uczelni wyższych oraz praktykami biznesu, uzyskali możliwość doskonalenia kompetencji oraz nabycia nowych umiejętności. Celem studiów jest dostarczenie słuchaczom nowoczesnej wiedzy z zakresu strategicznego i operacyjnego zarządzania logistyką, międzynarodowymi łańcuchami dostaw i sieciami współpracy gospodarczej. Program studiów, realizowany w całości w języku angielskim, jest naturalną odpowiedzią na potrzeby kompetencyjne menedżerów m.in. w zakresie strategii operacyjnych, finansów przedsiębiorstw, controllingu i rachunkowości zarządczej, symulacji biznesowych, zarządzania zasobami ludzkimi, zachowań organizacyjnych, a także planowania sprzedaży i operacji, strategicznego planowania zasobów czy planowania i kontroli operacji w łańcuchu dostaw.

W ramach studiów realizowane są wizyty studyjne w firmach, zajęcia z użyciem zaawansowanych systemów typu Business Analytics, systemu klasy ERP oraz platformy e-learningowej.

Szczegóły na: www.mba.wsl.com.pl

Więcej informacji na temat projektu i naboru na studia podyplomowe: tel. 61 850 47 75 lub e-mail: pawel.lewandowski@wsl.com.pl



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

Kody kreskowe wspierające logistykę branży spożywczej

Kody kreskowe są obecnie najpopularniejszym i powszechnie stosowanym rozwiązaniem w usprawnianiu procesów biznesowych. System automatycznej identyfikacji jest z powodzeniem implementowany w większości branż produkcyjnych, wśród dystrybutorów hurtowych czy detalistów.

Kodowanie informacji o towarach i producentach oraz znakowanie kodami kreskowymi opakowań zbiorczych, logistycznych i detalicznych jest warunkiem stosowania systemów automatycznej identyfikacji. A dzięki ujednoliceniu standardów zapisu tych informacji możemy mówić o tak istotnym dla branży spożywczej procesie śledzenia

łym łańcuch dostaw, w którym wszyscy producenci, przewoźnicy, dystrybutorzy oraz detaliści porozumiewają się tym samym językiem.

Korzyści ze stosowania kodów kreskowych w branży spożywczej jest kilka:

- ▶ identyfikacja towaru dla celów ewidencyjnych, administracyjnych, logistycznych i kontrolnych;

niżając koszty związane ze zwrotem towaru, spowodowane nieczytelnością kodów lub zastojem w łańcuchach dostaw (jakość wydruku oraz standard ma ogromny wpływ na cykl dostaw).



Eliza Łukasiewicz-Kuc

Kodowanie informacji o towarach i producentach oraz znakowanie kodami kreskowymi opakowań zbiorczych, logistycznych i detalicznych jest warunkiem stosowania systemów automatycznej identyfikacji.

artykułów, bardzo znaczącym w świetle bezpieczeństwa żywności, które jest wymagane w Unii Europejskiej.

Ważny nośnik informacji

Celem stosowania kodów kreskowych (zgodnych ze standardami GS1) jest przepływ jasnej, czytelnej informacji, którą można odczytać za pośrednictwem czytnika kodów. Etykieta logistyczna, umieszczana na opakowaniach zbiorczych, w tym na paletach, jest nośnikiem informacji w ca-

- ▶ informacja zawarta w kodzie kreskowym czytelna dla wszystkich partnerów handlowych;
- ▶ ponadto kod kreskowy pozwala na błyskawiczną i bezbłędną rejestrację informacji o towarze;
- ▶ pozwala także na elektroniczną wymianę danych;
- ▶ stosowanie etykiet z kodami kreskowymi usprawnia i znacząco obniża działania kontrolno-ewidencyjne;
- ▶ etykiety GS1 jako standard międzynarodowy zastępują lokalne rozwiązania ob-

Wymóg rynku

Sieci handlowe oraz odbiorcy rynku przemysłowego coraz częściej stawiają swoim kooperantom wymóg wysokiej jakości wydruku/nadruku kodów kreskowych zgodnych z normą ISO15416 i specyfikacją GS1. Chcąc więc być konkurencyjnym na rynku, nie tylko w branży spożywczej, należy rozpocząć proces wdrażania systemu automatycznej identyfikacji.

Cały dzisiejszy świat opiera się na przepływie informacji. Kod kreskowy pozwala na to, aby informacja dotarła w takiej formie jaką nadał jej twórca-producent, hurtownik czy spedytor.

Sprawną wymianą tych informacji między wszystkimi kooperantami pozwala na duże oszczędności zasobów przedsiębiorstwa. Branża spożywcza pod względem konieczności wymiany informacji jest bardzo specyficzna. Mamy tu do czynienia z towarem o krótkim terminie przydatności. Determinuje to wszystkie działania prowadzące do jak najszybszego dotarcia do klienta końcowego czyli do nas konsumentów. Kod kreskowy z zawartą w nim informacją jest kluczowym, ale nie jedynym elementem całej drogi artykułu – od momentu wyjścia z produkcji do momentu pojawienia się na półce sklepowej. Cały proces implementacji automatycznej identyfikacji jest procesem złożonym i jak każdy proces składa się z kilku etapów. Na każdym etapie wdrożenia konieczna jest duża wiedza i doświadczenie wykonawcy, tak żeby implementacja systemu automatycznej identyfikacji mogła być w pełni wykorzystana. ◀

Eliza Łukasiewicz-Kuc

Dział Marketingu Aspekt Sp. z o.o.



Etykieta logistyczna, umieszczana na opakowaniach zbiorczych jest nośnikiem informacji w całym łańcuch dostaw, w którym wszyscy producenci, przewoźnicy, dystrybutorzy oraz detaliści porozumiewają się tym samym językiem.

Mniejsze koszty z optymalną paletą

Nowa generacja palet Inka

Firma INKA Paletten GmbH (Niemcy) jest największym europejskim producentem palet jednorazowego użytku z siedzibą w Siegertsbrunn koło Monachium. Palety INKA wytwarzane są z opatentowanego tworzywa drzewnego Werzalit.

Palety z drewna prasowanego wytłaczane są pod ciśnieniem w wysokich temperaturach, przy pomocy specjalnie opracowanych form stalowych. Doskonale nadają się one zatem do wykorzystywania jako palety eksportowe, szczególnie w tych sytuacjach, gdy nie znajdują zastosowania tradycyjne palety drewniane. „Drewno przetworzone” spełnia wymogi norm ISPM15/NIMF15 w obrocie międzynarodowym, dlatego palety transportowe INKA stanowią doskonałe rozwiązanie dla wszelkich problemów związanych z eksportem do dowolnych krajów na świecie.

Firma INKA Paletten GmbH wytwarza szeroką gamę palet we wszystkich standardowych rozmiarach, począwszy od formatu ¼ 400×600mm aż do formatu CP3 1140×1140mm. Szeroka sieć handlowa dystrybutorów w Europie oraz w innych krajach na całym świecie dba o sprzedaż i zapewnia ciągłość dostaw palet w imieniu INKA Paletten GmbH.

Palety INKA są chroniącym zasoby naturalne produktem recyklingowym na

bazie drzewnej. Drewno, które zostało użyte pochodzi głównie z wyselekcjonowanych, okrawanych resztek z tartaków lub przemysłu. Palety INKA powstają w wyniku połączenia skrawków drewna (wiórów) ze środkiem wiążącym, tzw. żywicą mocznikową. Z tego powodu zalicza się je do produktów w całości odnawialnych biologicznie.



Palety, które nie nadają się już do użycia można bezproblemowo ponownie przetworzyć na nowe. Ponownie skrawane i sklejone tworzą idealny łańcuch materiałowy. Zużyte palety INKA można łatwo poddać procesowi recyklingu lub bez-

Palety INKA uważane są za przetworzone drewno („processed Wood”) i spełniają wymogi norm ISPM 15, dyrektywa IPPC



powrotnie zutylizować, podobnie jak inne palety czy też inne opakowania drewniane. Obydwa komponenty palety, zarówno wióry drewniane, jak i środek wiążący (żywica mocznikowa) ulegają w całości rozkładowi biologicznemu.

O firmie

Inka Paletten GmbH (Niemcy) jest największym europejskim producentem palet jednorazowego użytku z siedzibą w Siegertsbrunn koło Monachium.

Palety produkowane są w Oberrot w Niemczech, w Ermelo w Holandii jak również w USA.

Firma posiada rozbudowaną międzynarodową sieć dostawców, co umożliwi bezproblemową dystrybucję na całym świecie.

Palety INKA zgodnie z międzynarodowymi normami fitosanitarnymi traktowane są jako palety jednorazowego użytku, lecz z uwagi na wysoką jakość i znaczną wytrzymałość mogą zostać kilkakrotnie wprowadzone do wewnętrznego obiegu logistycznego. <

Z ofertą Inka można zapoznać się podczas targów Taropak 29 września do 2 października 2014 na stoiskach firm: **Mares Packaging** / www.mares.pl – hala 2, stoisko 12 oraz **Logispak** / www.logispak.pl – hala 3A, stoisko 73A.

INKA Paletten GmbH
tel: ++49 (0) 81 02 / 77 42-0
fax: ++49 (0) 81 02 / 54 11
e-mail: info@inka-paletten.de



INKA Paletten GmbH wytwarza szeroką gamę palet we wszystkich standardowych rozmiarach – od formatu ¼ 400×600mm aż do formatu CP3 1140×1140 mm.

„Weekend” w kabinie pojazdu

Regulacje o zakazie przebywania kierowców w kabinie pojazdu w trakcie odbierania regularnego tygodniowego czasu odpoczynku obowiązują od momentu wejścia w życie rozporządzenia (WE) 561/2006 i w każdym kraju UE tego typu praktyka może podlegać kontroli i zostać uznana za nieprawidłową.

Art. 8 pkt 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 561/2006, określa:

– Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju. Zatem w odniesieniu do odpoczynków tygodniowych powyższa regulacja zezwala, aby tylko skrócony tygodniowy okres odpoczynku mógł zostać wykorzystany w przystosowanym do tego pojeździe. Jeśli odpoczynek trwa ponad 45 godzin i jest odbierany poza bazą i miejscem zamieszkania kierowcy, wymaga noc-

Zmiany we Francji

10 lipca 2014 r. weszła w życie ustawa do walki z nieuczciwą konkurencją społeczną. Ustawa ta na mocy prawa UE wzmacnia ochronę pracowników delegowanych oraz walkę z nielegalnym zatrudnieniem. Zawiera również przepisy szczególne dotyczące sektora transportowego.

Nowe prawo wprowadza karę dla przedsiębiorcy transportowego, który świadomie zaplanował pracę kierowcy bez zapewnienia mu możliwości odebrania regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem. Kara za organizowanie pracy kierowców w taki sposób wynosi 30 tys. euro i nawet do roku pozbawienia

kabina samochodu ciężarowego.

Francuski Minister Transportu poinformował, że dla prawidłowego wdrożenia nowych przepisów, instrukcje zostaną wysłane do departamentu odpowiedzialnego za kontrolę

transportu lądowego, jednak nadal nie wiadomo w jaki sposób udokumentować pobyt kierowcy poza pojazdem, czy niezbędna będzie faktura lub inny dodatkowy dokument. Odpowiedzi brakuje również na pytanie, czy francuskie służby kontrolne będą nakładały kary wyłącznie w sytuacji, kiedy kierowca odbierał odpoczynek 45-godzinny lub dłuższy w kabinie pojazdu zaparkowanego tylko na francuskim parkingu? Czy będzie też kontrolowany sposób odbioru odpoczynków poza Francją w dopuszczalnym maksymalnym okresie wynoszącym 28 dni poprzedzających kontrolę?



Lukasz Wloch,
Główny Ekspert OCRK

Nowe prawo wprowadza karę dla przedsiębiorcy transportowego, który świadomie zaplanował pracę kierowcy bez zapewnienia mu możliwości odebrania regularnego odpoczynku tygodniowego poza pojazdem.

legu poza samochodem, np. w hotelu lub motelu. Powodem tego, że w chwili obecnej temat powrócił i stał się problemem o którym tak głośno, jest ustalenie kary za przedmiotowy czyn. Jako jeden z pierwszych krajów UE poważne podejście do kwestii odbierania odpoczynku w pojeździe zaprezentowała Francja, a na chwilę obecną również Belgia.

wolności. Jej wysokość, choć kontrowersyjna, ma na celu skuteczne zwalczanie nadużyć, które stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, pogarszających się warunków pracy i są źródłem nieuczciwej konkurencji społecznej. W żadnym wypadku pracownik nie będzie odpowiadał za niezapewnienie mu przez pracodawcę innego miejsca do spania niż

Francuski Minister Transportu poinformował, że dla prawidłowego wdrożenia nowych przepisów, instrukcje zostaną wysłane do departamentu odpowiedzialnego za kontrolę transportu lądowego, jednak nadal nie wiadomo w jaki sposób udokumentować pobyt kierowcy poza pojazdem, czy niezbędna będzie faktura lub inny dodatkowy dokument.



Zmiany w Belgii

W Belgii praktyka kontrolna jest znana. Kontrolujący nakładają karę na przewoźnika tylko w przypadku udowodnienia, że kierowca odbierał regularny odpoczynek tygodniowy w pojeździe zaparkowanym właśnie na terenie tego kraju, co więcej kontrolujący musi być świadkiem tego, iż kierowca znajduje się w trakcie odbierania odpoczynku w pojeździe. Kara za wspomniane naruszenie wynosi 1,8 tys. euro. Nie będzie, zatem karalna w Belgii sytuacja odebrania 45-godzinnego odpoczynku tygodniowego w kabinie auta zaparkowanego na terenie Polski, pomimo, że odpoczynek ten znajduje się w okresie podlegającym kontroli przez służby Belgijskie. ◀

Główny Ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców,
Lukasz Wloch,
www.ocrk.pl



OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

LIDER na polskim rynku
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

**ZABEZPIECZYMY TWOJĄ FIRMĘ PRZED
ROSZCZENIAMI KIEROWCÓW**



801 006 301*

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

Gwarancja odpowiedzialności finansowej za świadczone usługi.

www.ocrk.pl

* Numer dostępny również z telefonów komórkowych.



Embargo uderza w polskich przewoźników

W odpowiedzi na ograniczenia ekonomiczno-gospodarcze Unii Europejskiej wobec Rosji, ta pod koniec lipca 2014 r. zapowiedziała embargo na produkty rolne sprowadzane z krajów, które wprowadziły sankcje. Pierwszą ofiarą stali się producenci owoców i warzyw przede wszystkim z Polski. W dalszej kolejności skutki rosyjskiego embarga uderzyły w przewoźników.

Jak duży jest to problem, wystarczy nadmienić, że do tej pory Polacy wykonywali tam co roku 270 tys. przewozów, choć rynek rosyjski stanowi niespełna 7% wartości polskiego eksportu rolno-spożywczego. – Ostatnio rocznie do Rosji jeździło ok. 30 tys. samochodów, obsługiwało je ponad 2,5 tys. przewoźników. Cała wartość rynku transportowego do Rosji to ponad 700 mln euro rocznie. W tej chwili, kiedy tiry z owocami i warzywami nie jeżdżą do Rosji, nasze straty szacujemy na 60 mln złotych miesięcznie – stwierdził w TVN24bis Jan Buczek, prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. – A na terytorium Rosji nie

są wpuszczane polskie samochody jadące tranzytem przez Rosję dalej na wschód, poza Kazachstanem, ale ten ostatni kierunek obciążony jest wysokimi dodatkowymi opłatami, średnio 1 500 euro. To wbrew przepisom i umowom – dodał.

„Financial Times” zauważa, że rosyjskie embargo może kosztować Polskę

cyh przewóz towaru niemal automatycznie przekłada się na opóźnienie w zapłacie na rzecz dostawców firm transportowych. Przy spadku liczby przewozów spadają również ich ceny, które są najniższe od 2009 r. Przewoźnicy obawiają się, że nie będzie ich stać na spłacanie rat leasingowych za ciężarówki.

Embargo uderzyło zwłaszcza w Polaków, którzy wyspecjalizowali się w przewożeniu towarów spożywczych na Wschód, i to nie tylko z Polski, ale i z innych krajów unijnych.

Towary objęte embargiem:

- ▶ owoce, warzywa, orzechy,
- ▶ mięso wieprzowe i wołowe, drób, mięso solone, w sosie własnym, suszone lub wędzone oraz wędliny, ryby i owoce morza;
- ▶ mleko i przetwory mleczne.

Embargiem nie zostały objęte produkty dla dzieci.

Do Rosji można będzie wwieźć zakazane towary, jeśli zostały zakupione indywidualnie, w ilościach dozwoływanych przepisami celnymi.

0,6% produktu krajowego. Gazeta ocenia jednak, że będzie ono też bolesne dla Rosji, która importuje 40% swojej żywności. Zakaz importu może potencjalnie wzmocnić i tak wysoką inflację, a nawet wywołać braki w zaopatrzeniu.

Embargo uderzyło zwłaszcza w Polaków, którzy wyspecjalizowali się w przewożeniu towarów spożywczych na Wschód, i to nie tylko z Polski, ale i z innych krajów unijnych. Samo wprowadzenie ograniczeń na eksport mięsa spowodowało już wydłużenie terminów płatności w transporcie o tydzień, a w branży transportowej opóźnienie płatności od zlecają-

Wiele hałasu

Po raz pierwszy w tej sprawie władze ZMPD spotykały się z wicepremier Elżbietą Bieńkowską 11 sierpnia. Tematem rozmowy była sytuacja przewoźników wobec znaczącego ograniczenia dostępu do rynku rosyjskiego po wprowadzeniu przez władze Federacji Rosyjskiej embarga. Rozmawiano o ewentualnej pomocy państwa skierowanej do przewoźników. Następnym krokiem był list prezesa ZMPD Jana Buczka skierowany do prezesa Rady Ministrów Donalda Tu-

ska, z wnioskiem o pomoc finansową dla polskich międzynarodowych przewoźników drogowych z tytułu utraty zleceń przewozowych.

21 sierpnia, z inicjatywy ZMPD w Starym Lubiejewie k. Ostrowi Mazowieckiej odbyło się spotkanie około 500 przedsiębiorców transportowych, których dotknęły skutki obecnej sytuacji. Uczestniczyli w nim także przedstawiciele administracji rządowej. Aby oszacować wielkość strat ZMPD przekazało przewoźnikom ankietę dotyczącą wpływu embarga na płynność i kondycję finansową firm transportowych w Polsce. Ankietę ZMPD umieściło na swoich stronach. Ma ona pomóc w wystąpieniu do komisji Europejskiej o otrzymanie rekompensat, czy też ułatwić zawieszenie opłat ZUS bądź leasingowych. Do 10 września odpowiedziało na nią zaledwie nieco ponad 40 przewoźników.

W Lubiejewie skupiono się jednak nie na ankiecie, ale na wskazaniu konkretnych sposobów na złagodzenie skutków kryzysu, efektem czego było stworzenie przez przewoźników listy postulatów. Przyjęto je w głosowaniu, a ich lista znajduje się obok. Wiceminister w MliR Zbigniew Rynasiewicz podczas spotkania poinformował, że część postulowanych działań, w tym decyzje o kontrolach na drogach oraz prace nad programem pomocy w restrukturyzacji zadłużenia, już wdrożono.

27 sierpnia na 73. posiedzeniu Sejmu premier Donald Tusk, wśród propozycji działań rządu na najbliższe miesiące, wspominał o branży transportowej. Licząc się ze skutkami nałożonego przez Rosję embarga na przedsiębiorców, zapowiedział prace rządu nad sposobami pomocy bezpośrednio poszkodowanym.

Tego samego dnia w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pod przewodnictwem wiceministra Zbigniewa Rynasiewicza, obradował międzyresortowy sztab antykryzysowy, z udziałem przedstawicieli przewoźników, którzy przedstawili wspomnianą już listę postulatów. W czasie spotkania przedstawiono działania podejmowane przez rząd na arenie międzynarodowej a dotyczące skutków embarga dla branży transportowej, do których należą działania prowadzone przez MSZ na forum Komisji Europejskiej w sprawie przygotowania skargi KE na Rosję do WTO. Mówiono także o warunkach, jakie muszą zostać spełnione, aby Bank Gospodarstwa Krajowego mógł objąć ewentualnym zabezpieczeniem przedsiębiorców leasingujących pojazdy, którzy operują na rynku objętym embargiem oraz o skoordynowaniu przez Głównego Inspekto-



Przewoźnicy drogowi są w taki sam sposób dotknięci działaniami strony rosyjskiej jak producenci owoców i warzyw.



Komputerowy specjalista na pokładzie w pełni dostosowany do Twoich potrzeb i budżetu

FleetXPS App
Aplikacja na Androida
Logistyka



FleetXPS
Niezawodny mobilny komputer pokładowy Logistyka



Truck4U
Stacjonarny komputer pokładowy w formacie DIN
Zarządzanie flotą



CarCube
Stacjonarny komputer pokładowy Zarządzanie flotą i logistyka

Opcjonalnie GPRS

GPRS

Opcjonalnie GPRS

GPRS

FleetWorks - aplikacje back-office

Napisz do nas na adres sales_trimblet_pl@trimble.com i zamów bezpłatną prezentację naszych innowacyjnych rozwiązań telematycznych lub wejdź na naszą stronę www.trimblet.com/pl

ra Transportu Drogowego działań służb kontrolnych na rynku przewozów drogowych. Wiceminister Rynasiewicz poprosił przedstawicieli Forum Transportu Drogowego o przekazanie MiiR wyników ankiety przeprowadzonej wśród przewoźników, dotyczącej aktualnej sytuacji przedsiębiorstw operujących na rynku wschodnim, w celu ich skonfrontowania z danymi zaprezentowanymi na spotkaniu przez resort infrastruktury i rozwoju.

KE wobec działań Federacji Rosyjskiej blokujących tranzyt polskich przewozów przez jej terytorium i o rekompensatach dla przewoźników z funduszy europejskich, o które wicepremier Elżbieta Bieńkowska wystąpiła 26 sierpnia do wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej, komisarza ds. transportu Siima Kallasa. Mając na uwadze zagrożenie bankrutem wielu przedsiębiorstw realizujących kontrakty na dostawy do Rosji, wicepremier

Przedsiębiorcy zdecydowanie krytycznie oceniają dotychczasowe działania władz, zwracając uwagę na ich nieskuteczność i konieczność zdynamizowania działań.

Efekt spotkania to zapowiedź działań rządu polegająca m.in. na opracowaniu programu pomocy publicznej w restrukturyzacji zadłużenia w.w. przewoźników, znaczącym wzmoczeniu kontroli przewozów tranzytowych oraz kabotażowych, znalezieniu w przepisach europejskich podstawy prawnej dla wstrzymania wydawania licencji i wypisów z licencji. Rozmawiano także o przygotowaniu interwencji

zwróciła się z prośbą o wsparcie finansowe dla polskich przewoźników drogowych, odnotowujących straty w wyniku nałożonego embarga.

Korzyści na razie wątpliwe

Jako pierwszy list, w którym wyliczono konkretne straty producentów warzyw i owoców związane z embargiem, ocenione



Janusz Łacny,
prezydent Międzynarodowej Unii
Transportu Drogowego (IRU)

Po wprowadzeniu przez Rosję embarga zmniejszył się rynek przewozów drogowych dla przewoźników z Europy, w szczególności z Polski. W związku z tym popyt na usługi zmalał, ale podaż została na tym samym poziomie. Jeśli zostawimy tę nierównowagę poza kontrolą, to rynek ją wyrówna dzięki jednemu instrumentowi, jakim dysponuje, czyli cenie. Jednak wtedy cena ustali się na niższym poziomie, niezapewniającym bezpieczeństwa ekonomicznego przedsiębiorstw transportowych. To jest nie do przyjęcia.

Alternatywą jest interwencjonizm państwowy: albo na poziomie Unii Europejskiej – co jest korzystniejszym rozwiązaniem – albo na poziomie krajowym, w ramach przepisów unijnych. Powinien on doprowadzić do tego, że spadek popytu na usługi transportowe zostanie skompensowany spadkiem podaży tych usług, podobnie jak to miało miejsce w wypadku rybaków, którym płacono za to, żeby złomowali kutry. Jeśli chodzi o przewoźników, to za pojazdy wyprowadzane poza UE, a więc sprzedawane za niższą cenę niż możliwa do osiągnięcia w UE w dłuższym okresie, powinni oni dostawać rekompensaty, oczywiście pod warunkiem, że dany pojazd nie zostanie ponownie wprowadzony na teren Unii, a przewoźnik nie kupi na jego miejsce innego, i to np. przez 5 lat. Jestem za uregulowaniem obecnej nierównowagi popytowo-podażowej na poziomie Unii Europejskiej, a nie krajowym, bo zmniejszy to podaż środków transportu w całej Unii, a nie tylko w Polsce.

Jeśli chodzi o IRU to już w dniu 19 sierpnia wysłało pismo do wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej, komisarza ds. transportu Siima Kallasa, z informacją, że odszkodowania z tytułu strat ponoszonych w wyniku rosyjskiego embarga należą się nie tylko producentom owoców i warzyw, ale także tym branżom, które aktywnie uczestniczą w logistycznym łańcuchu dostaw, w tym przede wszystkim przewoźnikom drogowym, którzy reprezentują transport, czyli produkcyjny dział gospodarki.

Lista postulatów z 21 sierpnia (spotkanie w Lubiejewie)

1. Uznać sytuację na rynku przewozów towarowych jako kryzysową i wprowadzić natychmiastową blokadę wydawania licencji nowym przewoźnikom oraz nowych wypisów z licencji.
2. Zatrzymać tranzyt przez Polskę towarów objętych embargiem, wykonywanych przez przewoźników rosyjskich i białoruskich.
3. Zatrzymać na obszarze Polski kabotaż wykonywany przez pozaunijnych przewoźników.
4. Uruchomić zwrot pobieranej akcyzy od paliwa kupowanego przez przewoźników towarowych oraz zawiesić pobieranie należności do ZUS i podatku od środków transportu.
5. Wprowadzić opłaty winietowe dla Rosjan, aby nie korzystali z bezpłatnych dróg alternatywnych.
6. Uruchomić zintegrowany system kontroli zezwoleń.
7. Wprowadzić rekompensaty dla przedsiębiorców redukujących flotę i odnawiających floty, pod warunkiem wyjazdu wycofanego pojazdu poza UE.
8. Wprowadzić mechanizmy wsparcia finansowego dla przedsiębiorców w przypadku konieczności restrukturyzacji kredytu lub leasingu.

na ok. 500 mln euro i w którym wystąpiono o rekompensaty, 31 sierpnia do Komisji Europejskiej wysłał minister rolnictwa i rozwoju wsi Marek Sawicki. Komisja jednak uznała, że podane w nim kwoty są zawyżone i poprosiła polskie władze o ich korektę. Przewoźnicy jeszcze nie oszacowali strat.

Problem ten po raz kolejny poruszono podczas spotkania zorganizowanego 5 września pod patronatem ZMPD przez Ogólnokrajowe Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie” w Siedlcach. Przedsiębiorcy zdecydowanie krytycznie ocenili dotychczasowe działania władz, zwracając uwagę na ich nieskuteczność i konieczność zdynamizowania działań. Podkreślono, że każde opóźnienie może skutkować upadłością firm przewozowych, a także zwolnieniami pracowników, czyli wzrostem bezrobocia. Wystąpienia posłów potwierdziły tę diagnozę. Ich zdaniem niezbędne są pilne działania rządu, dotyczące m.in. pomocy finansowej w związku z utraconymi korzyściami, w tym ułatwie-



Jan Buczek,
prezes ZMPD

Na początku myśleliśmy, że embargo w takim samym stopniu dotyczy polskich, jak i rosyjskich przewoźników. Ale, ku naszemu zdumieniu, Rosjanie do chwili obecnej bardzo dobrze się mają i nie odczuwają konsekwencji sankcji. Ze strony polskiego rządu oraz Unii Europejskiej nie możemy doczekać się działań natychmiastowych, a z takimi powinniśmy mieć do czynienia w obecnej, wyjątkowej sytuacji,

kiedy bez zapowiedzi odebrano nam możliwość działalności na tak znaczącym rynku przewozów jakim jest Rosja. Chcemy więc, żeby dla przewoźników rosyjskich jak najszybciej wprowadzono symetryczne warunki przewozów na terenie krajów Unii, takie same jak dla nas w Rosji.

Uważam, że nasze państwo powinno natychmiast zareagować i zastosować restrykcyjne działania przeciw rosyjskim przewoźnikom.



Na wniosek premiera Rządowy Międzyresortowy Zespół do spraw działań stabilizujących na rynkach owoców i warzyw objętych embargiem przez Federację Rosyjską został rozszerzony o problematykę transportową.

nia spłaty rat kredytowych i leasingowych oraz stworzenia możliwości zawieszenia płatności na rzecz państwa (podatki, składki ZUS). Zwrócono też uwagę, że embargo odbije się na budżecie państwa, które jest ważnym beneficjentem działalności firm transportowych w postaci wpływów budżetowych z tytułu różnego rodzaju po-

datków i opłat. Po raz kolejny podkreślono potrzebę wprowadzenia retorsji w stosunku do przewoźników z krajów Unii Celnej, szczególnie rosyjskich. Dominowały stwierdzenia, że przedsiębiorcy nie wierzą już w pomoc ze strony państwa.

Takie opinie są powszechne, mimo tego, że na wniosek premiera Rządowy

Międzyresortowy Zespół do spraw działań stabilizujących na rynkach owoców i warzyw objętych embargiem przez Federację Rosyjską został rozszerzony o problematykę transportową. W skład zespołu włączono przedstawiciela Ministra Infrastruktury i Rozwoju, natomiast brak jest przewoźników.

Pierwsze posiedzenie zespołu w rozszerzonym składzie odbyło się 4 września. W jego trakcie wiceminister Zbigniew Rynasiewicz przedstawił postulaty przewoźników drogowych, wskazując, że są oni w taki sam sposób dotknięci działaniami strony rosyjskiej jak producenci owoców i warzyw. Międzyresortowy zespół oznajmił, że resort infrastruktury i rozwoju, w trybie roboczym, będzie uzgadniał postulaty strony społecznej z poszczególnymi ministerstwami i instytucjami, uwzględniając wielogłębisty charakter zgłaszanych problemów.

Kolejne spotkanie rządowego zespołu kryzysowego odbędzie się 16 września w MliR. Jak minister Zbigniew Rynasiewicz przekazał ZMPD, podczas spotkania wskazane zostaną realne możliwości wsparcia przedsiębiorstw transportowych poszkodowanych w wyniku embarga strony rosyjskiej na wózw artykułów rolnospożywczych. Uzgodnienia jakie zostaną dokonane w gronie zainteresowanych instytucji przedstawione zostaną na forum zespołu międzyresortowego, którego kolejne posiedzenie odbędzie się w III dekadzie września.

Jak pisze minister Rynasiewicz w piśmie do ZMPD: Po zaakceptowaniu propozycji działań przez zespół międzyresortowy niezwłocznie zaproszę do MliR przedstawicieli środowiska przewoźników na kolejne wspólne posiedzenie przedstawicieli zaangażowanych resortów i przewoźników w sprawie realizacji zgłoszonych postulatów. ◀

Elżbieta Haber

Vehicom
ZARZĄDZANIE FLOTĄ SAMOCHODOWĄ

Pierwszy na rynku system do zarządzania flotą samochodową z wirtualną księzką serwisową!

W WERSJI BEZPŁATNEJ LUB PROFESJONALNEJ JUŻ OD 102€

Dostęp online za pomocą strony www na:
/ laptopie / telefonie / tablecie

kontrola napraw
GLOHASS
GPS
lokalizowanie pojazdu
powiadomienia sms/email o błędach pojazdu
powiadomienia sms/email o przekroczeniu obszarów i prędkości
GRANICA OBSZARU
kontrola kosztów paliwa
monitorowanie parametrów pojazdu
CHECK

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ
WWW.VEHICOM.PL



Więcej dróg w systemie viaTOLL

Do końca sierpnia w Polsce system viaTOLL objętych było 2653 km dróg – autostrad, dróg krajowych i dróg szybkiego ruchu. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów od 1 września oraz od 1 października 2014 r. do ogólnopolskiej sieci dróg płatnych zostają włączone nowe odcinki, w sumie około 264 km dróg różnych kategorii.

Oznacza to, że w październiku sieć dróg płatnych dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autobusów niezależnie od ich DMC, będzie liczyła 2917 km. To prawie dwa razy więcej, niż w lipcu 2011 r., kiedy w Polsce wprowadzono Elektroniczny System Poboru Opłat viaTOLL, obejmujący wówczas 1565 km dróg. Od tego czasu jest on systematycznie rozszerzany o nowe odcinki, a obecne rozszerzenia są już piątym i szóstym z kolei.

Wraz z rozszerzeniem sieci dróg płatnych przybędzie osiem Punktów Dystrybucji, a to oznacza, że w sumie będą 193 takie miejsca i 12 Przygranicznych Punktów Dystrybucji. Żadne z nich nie znajduje się dalej, niż 15 km od dróg płatnych.

Następnych rozszerzeń należy spodziewać się w przyszłym roku. Docelowo w 2018 r. Elektroniczny System Poboru Opłat viaTOLL ma objąć ok. 7000 kilometrów dróg w całej Polsce. Każdorazowo plany objęcia opłatami nowych odcinków ogłaszane są za pomocą stosownych rozporządzeń Rady Ministrów.

Beneficjentem KFD

Najwięcej dróg objętych systemem viaTOLL jest w województwie dolnośląskim (po rozszerzeniu 339,15 km) i łódzkim (338,68 km). Znikoma ich liczba jest na Ścianie Wschodniej, gdzie najmniej buduje

się nowych dróg, a jakość tych obecnych jest najgorsza w całym kraju. Wszystkie przychody wygenerowane przez system viaTOLL trafiają na konto Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) i przeznaczone są na dalsze inwestycje w rozbudowę oraz modernizację istniejącej infrastruktury

w październiku sieć dróg płatnych dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także dla autobusów niezależnie od ich DMC, będzie liczyła 2917 km.

Statystyki rejestracji

Użytkownicy pojazdów > 3,5 t:

Użytkownicy zagraniczni	36,73%
Użytkownicy krajowi	63,27%

Konta post-pay	19,48%
Konta pre-pay	80,52%

System viaTOLL

viaTOLL to system, który pozwala użytkownikom elektronicznie wносить opłaty za korzystanie z sieci dróg płatnych. W Polsce obowiązuje od 1 lipca 2011 r. i jest obowiązkowy dla pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej. System viaTOLL obowiązuje na wybranych odcinkach autostrad, dróg ekspresowych i krajowych zarządzanych przez Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Z dokładnym wykazem i mapą sieci dróg płatnych można zapoznać się na stronie internetowej www.viatoll.pl oraz w każdym Punkcie Dystrybucji i Punkcie Obsługi Klienta. Dokładna lokalizacja Punktów Dystrybucji i Punktów Obsługi Klienta jest dostępna na stronie www.viatoll.pl. Utrzymaniem i rozbudową systemu zajmuje się firma Kapsch Telematic Services sp. z o. o., która działa na zlecenie GDDKiA. Od 2012 r. z systemu dobrowolnie mogą korzystać kierowcy pozostałych pojazdów. Usługa viaAUTO jest alternatywą dla manualnego sposobu płacenia za korzystanie z wybranych odcinków autostrad płatnych zarządzanych przez GDDKiA.

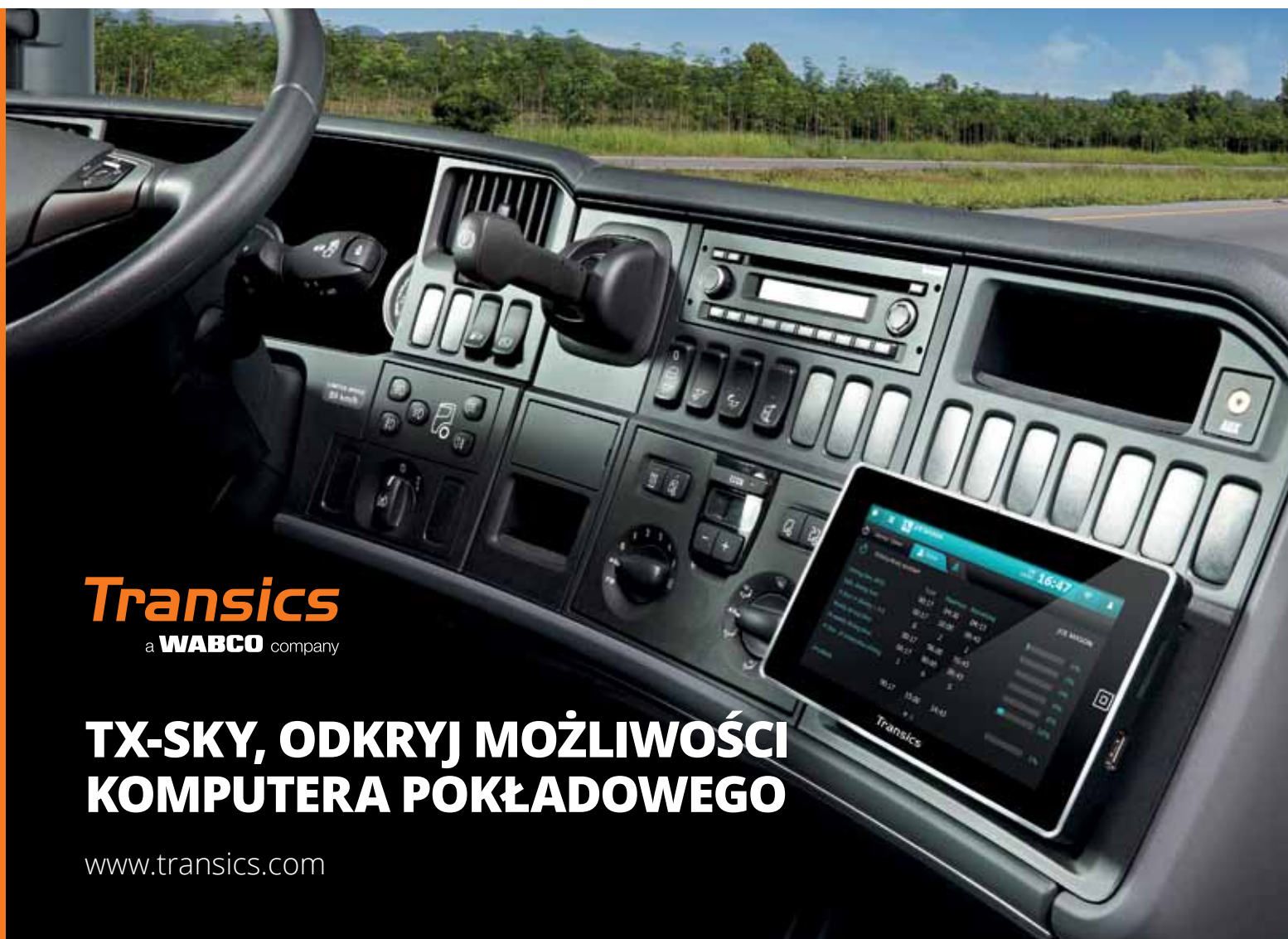
drogowej w Polsce. Dotychczasowe wpływy do KFD z opłat wnoszonych za pomocą systemu viaTOLL wraz z opłatami od kierowców pojazdów lekkich poniżej 3,5 t (pobieranych manualnie lub za pomocą viaAUTO za korzystanie z odcinków autostrad A2 Konin – Stryków i A4 Bielany Wrocławskie – Sośnica) wynoszą

ponad 3,400 mld zł. Na koniec lipca było to 3,313 mld zł. Średnie wpływy dziennie to 3,8 mln zł.

Wśród 10 najbardziej dochodowych dróg na pierwszym miejscu jest A4 z wpływami na poziomie 183,51 mln zł (koniec lipca), a następnie A2 z wpływami wynoszącymi 80,00 mln zł i S8 z wpływami 78,88 mln zł.

W systemie zarejestrowanych jest obecnie 815 tys. pojazdów i 449 tys. użytkowników (firm). Z systemu korzystają przede wszystkim pojazdy ciężkie z Polski – do końca lipca było ich 541 592. Jeśli chodzi o użytkowników zagranicznych to na pierwszym miejscu są Niemcy z 49 tys. pojazdów, dalej Litwini z 31 463 pojazdami, Czesi z 27 554, Ukraińcy z 25 386 i Rosjanie z 24 657. Nie jest to równo-

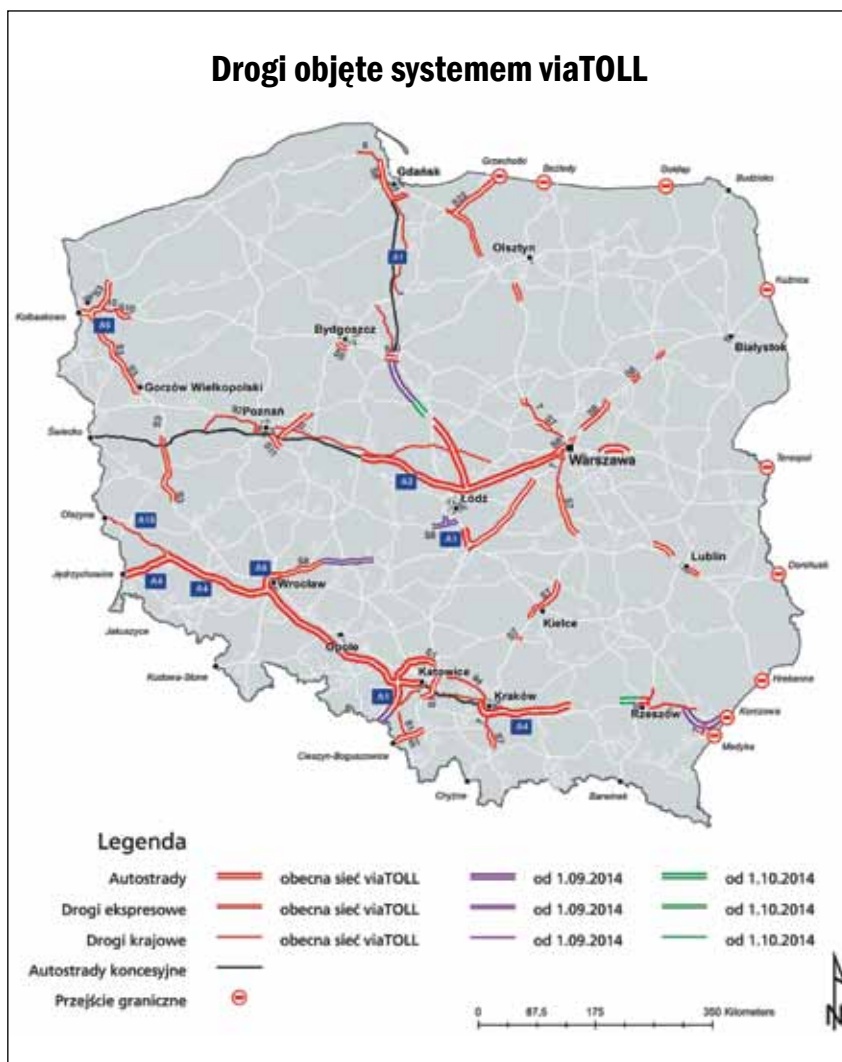
Wszystkie przychody wygenerowane przez system viaTOLL trafiają na konto Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) i przeznaczane są na dalsze inwestycje w rozbudowę oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej w Polsce.



Transics
a WABCO company

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

www.transics.com



Nowe odcinki od września

Zaplanowany na 1 września szósty etap rozszerzenia obejmie około 206 km dróg krajowych i ekspresowych oraz autostrad, w tym odcinki:

- **A1:** węzeł Czerniewice – węzeł Włocławek Zachód,
- **A1:** Świerklany – Gorzyczki (granica państwowa),
- **A4:** węzeł Jarosław Zachód – węzeł Korczowa,
- **S8:** węzeł Syców Wschód – węzeł Wieluń,
- **S8:** węzeł Łask – węzeł Rzgów,
- **S14:** węzeł Pabianice Północ – węzeł Róża,
- **S19:** węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza,
- **DK90:** Jeleń (skrzyżowanie z DK91) – Baldram (skrzyżowanie z DK55).

Nowe odcinki od października

Siódmy etap rozszerzenia planowany na 1 października obejmie dwa odcinki autostradowe o łącznej długości 58 km:

- **A1:** węzeł Włocławek Zachód – węzeł Kowal,
- **A4:** węzeł Dębica Wschód – węzeł Rzeszów Północ..

znaczne z przychodami – chociażby Litwini generują większe przychody niż Niemcy.

Co ciekawe, do tej pory wydano 1 mln 656 tys. viaBOXów i 15,7 tys. urządzeń viaAUTO (do samochodów poniżej 3,5 t),

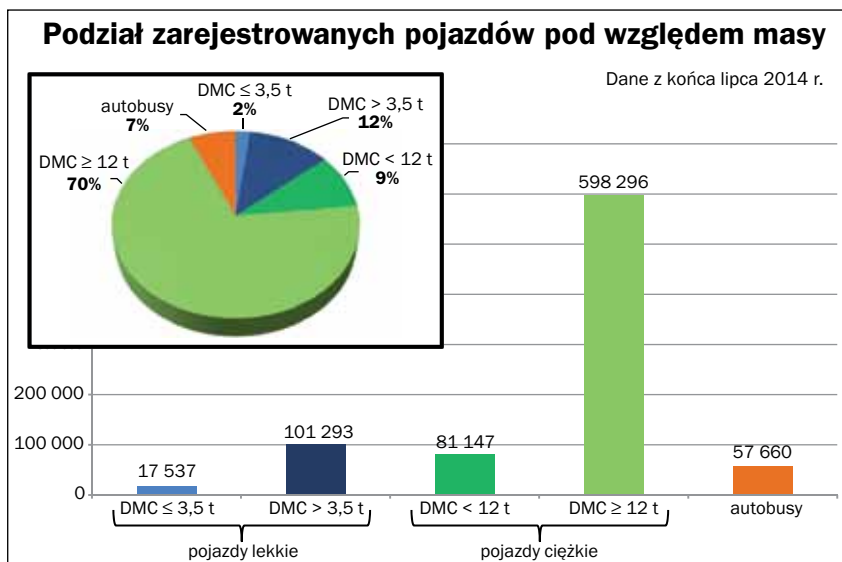
w tym 1,2 tys. przekazano w użytkowanie służbom ratowniczym. Z tych statystyk jasno wynika, że viaBOXów przekazano dwa razy więcej, niż zarejestrowano w systemie pojazdów. Tak duża liczba związana jest w dużej części z pobieraniem drugiego

egzemplarza, w wypadku, gdy są wątpliwości, że zainstalowane urządzenie działa prawidłowo.

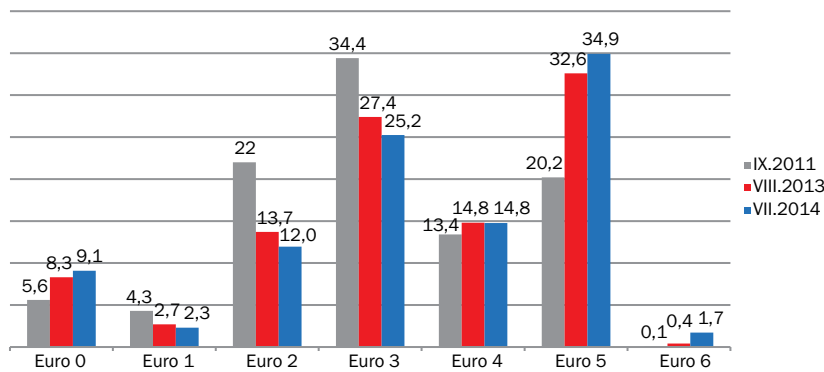
Nowelizacja niesie zmiany

Struktura modelu rozliczeń nadal pozostaje mniej więcej na tym samym poziomie co wcześniej. W przeciwieństwie do innych państw europejskich, gdzie funkcjonują elektroniczne systemy poboru opłat, w Polsce liczba kontraktów przedpłaconych jest czterokrotnie wyższa od liczby kontraktów z odroczoną płatnością. Z systemu post-pay korzystają zagraniczni przewoźnicy i przedsiębiorcy, którzy używają kart flotowych. Jest jednak duże prawdopodobieństwo, że proporcje te ulegną zmianie na korzyść kontraktów z odroczoną płatnością po wprowadzeniu nowelizacji przepisów dotyczących opłat w systemie – za ich brak karany będzie pracodawca, a nie jak do tej pory kierowca.

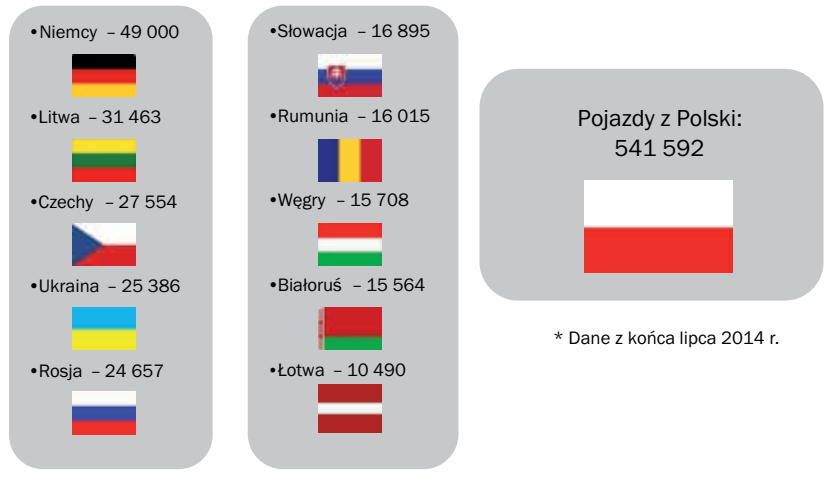
Analizując dostępne dane pod względem klas emisji spalin nadal wyraźnie zauważalny jest trend spadkowy wśród



Podział zarejestrowanych pojazdów pod względem emisji spalin



Najwięksi przewoźnicy (pojazdy ciężkie)*



pojazdów o klasach EURO 1, 2 i 3. W przypadku klasy EURO 4 liczba zarejestrowanych pojazdów ustabilizowała się. Porównując dane rok do roku widoczny

jest na polskich drogach duży wzrost (1,3 p.p.) udziału pojazdów o klasach EURO 5 i 6, za które to klasy pobierane są dużo niższe opłaty.

Wśród zarejestrowanych pojazdów gros stanowią pojazdy ciężkie – 598 296 pojazdów o DMC ≥ 12 t i 81 147 o DMC < 12 t (przy 815 tys. pojazdów zarejestrowanych).

Coraz większym powodzeniem cieszą się urządzenia viaAUTO, posiadanie których eliminuje manualne pobieranie gotówki na bramkach i usprawnia ruch na autostradach. Dużą rolę odegrała akcja promocyjna trwająca od 4 lipca, podczas której urządzenia sprzedaje się za 100 zł, a w kwocie mieści się opłata za przejazd odcinkami dróg o określonej długości. Dzięki temu w miesiącach wakacyjnych sprzedano 7631 urządzeń viaAUTO z 15 728 zarejestrowanych.

Warto dodać, że obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, zgodnie z wytycznymi UE, pracuje nad założeniami, które mają doprowadzić do stworzenia, a następnie do wdrożenia ogólnoeuropejskiego interoperacyjnego systemu opłat drogowych. Usługę opłaty elektronicznej ma regulować „European Electronic Toll Service”, w skrócie EETS. Podstawowymi założeniami usługi EETS są: jedna umowa, którą użytkownik zawiera z jednym dostawcą, co umożliwi rozliczanie opłat na terenie całej UE; jedna faktura, którą otrzymywać będzie użytkownik EETS oraz jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe, które pozwoli naliczać opłaty podczas podróżowania drogami sieci transportowej UE. Urządzenie pokładowe, zgodnie z wymogami, ma być kompatybilne z każdą technologią wskazaną w dyrektywie 2004/52/WE. Trwają też rozmowy z koncesjonariuszami nad włączeniem zarządzanych przez nich dróg do tego systemu. ◀

Elżbieta Haber



viaTOLL

**OBOWIĄZKOWE OPŁATY DROGOWE
DLA POJAZDÓW > 3,5 t**

**NOWE ODCINKI DRÓG PŁATNYCH
OD 1 WRZEŚNIA
ORAZ 1 PAŹDZIERNIKA 2014 ROKU**

Infolinia:

800 101 101 / + 48 22 521 10 10*****

www.viatoll.pl



* Dotyczy wybranych i wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych.

** Dla telefonów stacjonarnych numer bezpłatny.

*** Dla telefonów komórkowych i dzwoniących z zagranicy koszt połączenia zgodnie ze stawką operatora.

Lepiej i wydajniej

Wdrożenie systemu CarLo® firmy Soloplan w Kawczyński Logistics

Dynamiczny rozwój floty obsługującej transport międzynarodowy, jak i chęć podniesienia wydajności oraz jakości firmy, skłoniły zarząd firmy Kawczyński Logistics do wdrożenia nowego systemu TMS. Wybór padł na oprogramowanie logistyczne CarLo firmy Soloplan, które będzie miało decydujące znaczenie w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Dzięki CarLo firma będzie mogła perspektywnie rozwijać swoje usługi.

Firma Kawczyński Logistics ze Ślesina koło Nakła specjalizuje się w usługach logistycznych i transportach realizowanych w warunkach wymagających kontrolowania temperatury. Ekspansję na rynki zagraniczne rozpoczęła w 2008 roku, kiedy to nawiązała współpracę z pierwszymi kontrahentami z Hiszpanii. Wówczas tabor liczył 4 ciągniki siodłowe wyposażone w naczepy chłodnicze. Z biegiem czasu zwiększała się ilość zleceń realizowanych na rynku hiszpańskim. Przełomowym okazał się rok 2012, w którym pozyskanie dwóch dużych projektów umożliwiło firmie Kawczyński Logistics samodzielną obsługę kontrahentów pochodzących z Hiszpanii.

Na dzień dzisiejszy firma dysponuje 52 własnymi ciągnikami siodł-

wymi, w większości pojazdami marki Mercedes-Benz wyposażonymi w systemy telematyczne typu Fleet Board i Transics, które nadzorują trasy i czasy dostawy w indywidualnie ustawionych odstępach czasu. Ta funkcja jest podstawowym warunkiem dla spełnienia najwyższych standardów podczas realizacji zlecenia.

Jeśli chodzi o tabor naczep to składa się on z produktów marki Krone, Schmitz i Lambert, które wyposażone są w termografy oraz systemy alarmowe, zapewniają-

odpowiednio zareagować – mówi Stanisław Kawczyński, pełniący w firmie funkcję dyrektora zarządzającego.

Podwyższenie jakości wykonywanej usługi transportowej to również aspekt wizerunkowy. Jak przyznaje Stanisław Kawczyński, w przypadku firmy transportowej, trudno jest się czymś konkretnym wyróżnić od reszty oferentów. Korzystanie z najlepszych systemów zarządzania transportem może mieć decydujące znaczenie podczas negocjacji z potencjalnymi kon-

Korzystanie z najlepszych systemów zarządzania transportem może mieć decydujące znaczenie podczas negocjacji z potencjalnymi kontrahentami.

ce właściwe bezpieczeństwo powierzonych ładunków na poziomie europejskim.

W poszukiwaniu najlepszego

Głównym powodem, który skłonił kierownictwo firmy Kawczyński Logistics do wdrożenia nowego oprogramowania zarządzającego wszystkimi procesami transportowymi w przedsiębiorstwie, jak już wcześniej wspomniano, była chęć podwyższenia jakości świadczonych usług. Jakość ta, przy szybkim wzroście floty oraz ze względu na dynamicznie rosnącą liczbę podwykonawców, była realnie zagrożona. – *Przy taborze liczącym około 20 pojazdów byliśmy w stanie samodzielnie radzić sobie ze wszystkimi wyzwaniami jakie codziennie stawiała nam nasza branża. Potrafiliśmy również, przy pomocy samodzielnie wypracowanych narzędzi, skutecznie je rozwiązywać. Kiedyś jednak osiąga się pewną granicę, przy której konieczne jest profesjonalne wsparcie IT. Obecnie przy ponad 50 pojazdach, „błędy” i ewentualne możliwości optymalizacji, np. podczas planowania trasy, są automatycznie pokazywane przez Carlo dyspozytorowi. A na podstawie wygenerowanych raportów możemy wyciągać wnioski i co za tym idzie*

trahentami. – *Pracujemy z kontrahentami mającymi najwyższe wymagania, a to zobowiązuje nas również do stosowania najlepszych narzędzi podczas pracy. Chcąc być najlepszym w swojej branży, trzeba stawiać na najnowsze technologie – przekonuje Stanisław Kawczyński.*

Na rynku dostępne były różne systemy TMS (Transport Management System). Firma poszukiwała konkretnego rozwiązania, które umożliwi sprawną integrację i synchronizację z zainstalowanymi w pojazdach urządzeniami telematycznymi firmy Transics oraz systemem Fleet Board, który należy do standardowego wyposażenia najnowszych pojazdów marki Mercedes-Benz. Oprogramowanie CarLo® firmy Soloplan w pełni spełniło te wymagania.

Proces wymagał współpracy

Decyzja zapadła w czerwcu 2013 roku. Konkretnie prace wdrożeniowe rozpoczęto jesienią i koordynowane były przez zespół składający się z serwisantów firmy Soloplan i specjaliści ds. IT firmy Kawczyński Logistics. W pierwszej fazie zainstalowano oprogramowanie CarLo na wszystkich stanowiskach, na których wy-



Głównym powodem, który skłonił kierownictwo firmy Kawczyński Logistics do wdrożenia oprogramowania zarządzającego wszystkimi procesami transportowymi była chęć podwyższenia jakości usług



Zaletą – sprawna integracja

Stanisław Kawczyński, dyrektor zarządzający Kawczyński Logistics

To, co najbardziej podoba mi się w systemie CarLo, to zdolność jego sprawnej integracji z innymi programami, z których korzystamy. Chodzi tutaj o: system telematyczny Transics, program księgowy Symfonia oraz Tracking Thermo King, który planujemy wdrożyć. CarLo jest swego rodzaju rdzeniem, z którego odchodzą pozostałe programy. W codziennej pracy korzystamy z CarLo, a to oprogramowanie pozyskuje dane z pozostałych programów i generuje dla nas gotowe raporty, z których łatwo można wyciągać cenne wnioski. Wybór tego rozwiązania jest ponadto perspektywiczny, ponieważ system wspiera postęp branży oraz może być równocześnie z nim rozbudowywany. Daje nam to możliwość dalszego rozwoju systemu wraz z firmą Soloplan. To oznacza, że gdy nasza flota w przyszłości się powiększy, a wraz z nią liczba działów odpowiedzialnych za jej obsługę, nie będziemy musieli zaczynać od nowa i ponownie „uczyć się” systemu. W przypadku rozszerzenia naszej działalności np. o obsługę branży farmaceutycznej, wiem, że oprogramowanie CarLo® będzie gotowe na taką zmianę.

magane będzie jego użytkowanie. Obecnie jest to kilkanaście osób z następujących działów: transport, spedycja i księgowość.

Najważniejszym wyzwaniem, które kończyło proces integracji oprogramowania powodzeniem, było stworzenie interfejsu pomiędzy systemem firmy Soloplan a urządzeniami telematycznymi Transics. Ścisła współpraca obu firm przebiegała podczas procesu integracji bez zarzutu i zakończyła się, po raz kolejny, powodzeniem.

W ramach procesu wdrażania pracownicy firmy Kawczyński Logistics odbyli

u siebie szkolenie prowadzone przez pracowników serwisu firmy Soloplan. W ramach obsługi posprzedażnej dostawca oprogramowania oferuje ponadto wsparcie wszystkim użytkownikom przy różnych aktualizacjach. Wszystkie pytania powstałe podczas tego procesu zostają natychmiast wyjaśniane.

Więcej znaczy oszczędniej

Przy taborze liczącym ponad 50 pojazdów, firma Kawczyński Logistics bezproblemo-

wo planuje wszystkie trasy w transporcie międzynarodowym. CarLo umożliwia wybór optymalnej trasy, przy uwzględnieniu kilometrażu, a także płatnych odcinków autostrad i możliwości objazdów. Kierowcy mają możliwość zapisywania najbardziej korzystnej trasy w systemie i jej ponownego odtworzenia w dowolnym momencie. Oprogramowanie zintegrowane jest z mapami TomTom Tele Atlas Europa, co umożliwia kierowcy wybór konkretnego celu (np. miejsca rozładunku), a każde odstępstwo od obranej trasy jest automatycznie sygnalizowane kierowcy na ekranie urządzenia telematycznego. – *Wybór najkorzystniejszej trasy to jedna z najważniejszych funkcji systemu. W skali miesiąca pozwala nam wygenerować nawet 200 euro oszczędności w przeliczeniu na jeden zestaw transportowy* – mówi Stanisław Kawczyński. Potwierdza on również, że dzięki wdrożeniu nowego oprogramowania poprawiła się komunikacja pomiędzy spedytorami a kierowcami. Wszystkie informacje i polecenia są zapisywane pisemnie i wyświetlane na panelu w kabinie kierowcy, co znacznie ułatwia komunikację w czasie rzeczywistym.

Kolejnym wartościowym ułatwianiem pracy dyspozytorów jest alarmowość systemu. Oznacza to, że dyspozytor reaguje dopiero w przypadku wystąpienia nieoczekiwanych zdarzeń na trasie (np. korek na autostradzie). – *To dla nas bardzo ważna funkcja, ponieważ odciąża ona w znacznym stopniu dyspozytorów. Nie muszą oni bez przerwy kontrolować transportu, tylko rozwiązują problemy w momencie ich powstania, po otrzymaniu sygnału alarmowego. W związku z powyższym mogą zarządzać większą liczbę samochodów, a to znacząco przekłada się na ograniczenie kosztów* – podkreśla Stanisław Kawczyński.

Firma Kawczyński Logistics planuje w najbliższej przyszłości wdrożenie systemu Track&Trace, który również znajduje się w „rodzinie produktów” CarLo. Pozwala on kontrolować w czasie rzeczywistym warunki panujące w naczepie podczas transportu chłodniczego. Każde odstępstwo od normy, w przypadku transportu chłodniczego (np. nieprawidłowa temperatura wewnątrz naczepy, czy nieuszczelnienie drzwi), jest automatycznie sygnalizowane kierowcy. To również aspekt podwyższający jakość usług oraz dający przewagę względem konkurencji. – *Klient mając możliwość samodzielnego kontrolowania transportu w czasie rzeczywistym, będzie miał pełne poczucie bezpieczeństwa w oddaniu do powierzonego nam towaru* – podsumowuje Stanisław Kawczyński. ◀

MM



Najważniejszym wyzwaniem, które kończyło proces integracji oprogramowania powodzeniem, było stworzenie interfejsu pomiędzy systemem firmy Soloplan a urządzeniami telematycznymi Transics

Jak bezpiecznie przewieźć wartościowy towar?

Prowadzenie działalności w sektorze TSL to duża odpowiedzialność, a co za tym idzie, także stres związany z realizacją zamówienia. Nowi kierowcy, różny poziom bezpieczeństwa na drogach w poszczególnych krajach, ale przede wszystkim wysoka wartość przewożonego towaru potrafią spędzać właścicielom firm transportowych sen z powiek.

W jaki sposób zatem skutecznie i nade wszystko bezpiecznie zarządzać swoją flotą? Z pomocą przychodzi telematyka.

Kontrola najwyższą formą zaufania

Systemy FMS umożliwiają szczegółowe monitorowanie liczby przejechanych kilometrów, co pozwala dokładnie rozliczać i fakturować własnych bądź podnajętych kierowców. Dodatkowo system zarządzania flotą może zwiększać przejrzystość relacji we współpracy z podwykonawcami. Kierowca otrzymuje jasne komunikaty dotyczące zlecenia: trasy, czasu rozładunku, autoryzowanych stacji benzynowych, dokumentów wymaganych w danym kraju oraz innych specyficznych informacji dotyczących klienta.

– System FMS z pewnością usprawni proces zarządzania flotą, ale także doskonale sprawdzi się przy organizowaniu pracy nowym bądź podnajętym kierowcom. Pozwala on na monitorowanie lokalizacji towaru, rozliczenie zużycia paliwa, informuje o temperaturze wewnątrz czy nieautoryzowanym otwarciu się drzwi naczepy, asystuje w kontroli czasu pracy kierowcy. Wszystkie te informacje są w czasie rzeczywistym

Transics International NV

Spółka będąca częścią WABCO, została założona w 1991 r.

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

przesyłane do oprogramowania biurowego TX-CONNECT. Ogólnie ujmując – telematyka wspomaga operacyjnie realizację zlecenia

transportowego, poprzez wymianę informacji pomiędzy biurem a kierowcą. – mówi Daniel Żórawski, Team Leader Poland, Czech Republic and Slovakia w firmie Transics.



Daniel Żórawski

Zarządzanie przez wyjątki

Telematyka pozwala także zminimalizować ryzyko kradzieży towaru. Geofencing jest jedną z funkcjonalności systemu FMS, która pozwala zdefiniować określoną strefę poruszania się pojazdu. W przypadku kiedy dojdzie do naruszenia strefy, automatycznie uruchomi się alarm, a informacja ta zostanie przekazana do oprogramowania biurowego, przesłana e-mailem lub sms-em do spedytora. Podobne alerty pojawiają się, kiedy pojazd nie przyjedzie na czas w dane miejsce. Z jednej strony takie informacje usprawniają obsługę klienta, z drugiej znacząco zwiększają bezpieczeństwo drogiego ładunku oraz zapobiegają nadużyciom. Geofencing jest zgodny z zasadami zarządzania przez wyjątki. Ostrzegawcze alarmy pojawiają się tylko wtedy, kiedy dochodzi do naruszenia wcześniej ustalonych zasad. Uruchomić je może opóźnienie dostawy do klienta, zbyt długi czas załadunku lub rozładunku, postój na niezabezpieczonym parkingu, bądź jazda po drogach płatnych lub niebezpiecznych.

– Telematyka przychodzi z pomocą przewoźnikom, którzy często korzystają z usług podwykonawców. Taka współpraca obarczona jest pewnym ryzykiem, w szczególności, kiedy przewożony towar ma dużą wartość. Korzystając z rozwiązań takich jak mobilna aplikacja TX-SMART zintegrowana z oprogramowaniem biurowym TX-CONNECT minimalizujemy ryzyko i zyskujemy satysfakcję klienta – dodaje Daniel Żórawski. ◀

MM

Geofencing jest jedną z funkcjonalności systemu FMS, która pozwala zdefiniować określoną strefę poruszania się pojazdu.



Jak pozyskać rzetelnego przewoźnika?

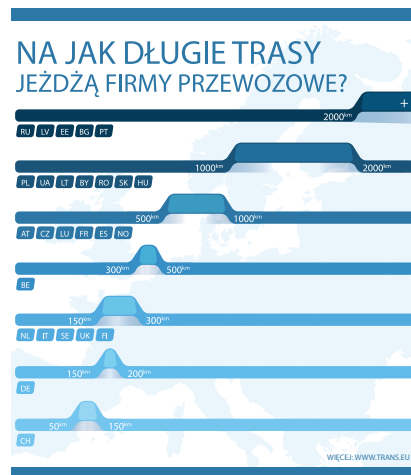


Dla firm zlecających transport poszukiwanie nowych przewoźników jest zadaniem kosztownym i czasochłonnym. Należy wspomnieć także o wysokim ryzyku związanym z wyborem nierzetelnego kontrahenta. Na szczęście, dzięki nowoczesnym rozwiązaniom informatycznym, można znaleźć wiele firm transportowych, które świadczą usługi na najwyższym poziomie, potwierdzonym wiarygodnym certyfikatem i specjalizujących się w długich dystansach, a co za tym idzie – wielce doświadczonych.

Dlaczego Europa tak chętnie korzysta z usług „długodystansowców”? Przyczyn jest wiele: optymalizacja usług, dywersyfikacja kierunków biznesowych, minimalizowanie przewozu pustych ładunków i redukcja kosztów. W tej sytuacji wzrasta konkurencyjność przewoźników podejmujących się zleceń na bardzo długich trasach – oczywiście z gwarancją bezpieczeństwa i terminowości. Przewoźników, którzy spełniają te warunki, można znaleźć w bazach takich jak System Trans.eu.

Cechy wiarygodnej firmy transportowej

Weryfikacja firmy przewozowej jest procesem nie tylko czasochłonnym. Należy wspomnieć także o wysokim ryzyku związanym z wyborem kontrahenta, który tylko sprawia wrażenie odpowiedzialnego partnera biznesowego. Jakie kryteria decydują o kwalifikowaniu przewoźników do kategorii opatrzonej tytułem „Rzetelni”? Oprócz uczciwie świadczonych usług istotne są źródła, skąd pochodzą referencje o przewoźniku oraz informacja o nim. Nie mniej ważne są posiadane certyfikaty, wskazujące na jakość oferowanych usług, aktualne ubezpieczenia czy też opinie innych kontrahentów.



Ciężarówki z ładunkiem sprawdzonych informacji

Baza Systemu Trans.eu jest dobrym przykładem platformy informacyjnej, która pozwala szybko i skutecznie zweryfikować wiarygodność konkretnego przewoźnika. Kontrahenci wystawiają oceny i komentarze

tywnie przejść weryfikację jego aktywności w Systemie Trans.eu.

Dzięki usprawnieniu procesu wyszukiwania i weryfikacji przewoźników można nie tylko podejmować optymalne decyzje, ale także przeznaczyć więcej czasu na bardziej istotne aspekty zarządzania. Wspiera to nowatorski program OCP Audit – sys-

Spośród wielu istniejących certyfikatów tylko nieliczne cieszą się zaufaniem branży. Jednym z nich jest Trans.eu Certified Carrier, czyli TCC – wyróżnienie przyznawane wyłącznie najlepszym przewoźnikom z bazy Systemu Trans.eu, którzy prowadzą działalność co najmniej od 3 lat.

rze innym firmom oraz wysyłają referencje, które są widoczne przy profilu danej firmy. To właśnie użytkownicy Systemu samodzielnie budują skuteczny system weryfikacji prawdziwych kompetencji, z których korzystają zleceniodawcy z całej Europy – oszczędzając czas, środki oraz minimalizując ryzyko niewłaściwych decyzji.

Certyfikowana wiarygodność

Spośród wielu istniejących certyfikatów tylko nieliczne cieszą się zaufaniem branży. Jednym z nich jest Trans.eu Certified Carrier, czyli TCC – wyróżnienie przyznawane wyłącznie najlepszym przewoźnikom z bazy Systemu Trans.eu, którzy prowadzą działalność co najmniej od 3 lat. Przy ocenie brane są pod uwagę zarówno posiadane przez firmę transportową niezbędne uprawnienia oraz ubezpieczenia, jak również komentarze i oceny przyznane jej przez dotychczasowych partnerów biznesowych. Przewoźnik, który ubiega się o przyznanie TCC musi również udowodnić, że jego działalność spełnia europejskie normy ekologiczne (EURO 5) oraz pozy-

tem monitorujący ubezpieczenie przewoźnika, który pozwala poznać dokładny zakres polisy, jej ważność i warunki.

Transport napędzany korzyściami

Baza profesjonalnych i rzetelnych przewoźników pomaga usprawnić procesy logistyczne w każdej firmie, zlecającej transport ładunków. Wśród wielu korzyści takiego rozwiązania można wymienić optymalizację kosztów np. przez redukcję kosztownych opóźnień.

Inną zaletą jest wzrost efektywności działania całej firmy. Dzięki usprawnieniu procesu wyszukiwania przewoźników, więcej czasu można przeznaczyć na inne, bardziej istotne aspekty jej funkcjonowania. W ten sposób zyskuje się również szansę na poszerzenie cennych kontaktów biznesowych ze sprawdzonymi i rzetelnymi kontrahentami. <

KK

System Trans.eu pojawi się na targach w Hannoverze w dniach 25.09-02.10.2014 roku na stoisku 22 w Hali 13. To okazja do zawarcia wielu pożytecznych znajomości.

Mobilny dostęp do świata TimoCom!

Dostawca giełdy transportowej umożliwia bezpieczną realizację zleceń transportowych



„Poruszyć przyszłość” tak brzmi motto tegorocznych targów „IAA Pojazdy użytkowe 2014”, które trwać będą w dniach 25.09-02.10 w Hanowerze. Dla odwiedzających to wydarzenie niezwykle istotne są wszelkie nowości branżowe dotyczące mobilności, transportu czy logistyki. I tym razem firma TimoCom Soft- und Hardware GmbH, będąca liderem wśród giełd transportowych w Europie, wystąpi na targach ze swoją kolejną premierą.

Podczas targów ten dostawca usług IT zaprezentuje nową, ekskluzywną usługę, a mianowicie mobilny dostęp do wszystkich swoich programów – i to przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa.

Mobilny dostęp do platform to większa szansa na sukces

Przy tworzeniu mobilnej wersji programu pod uwagę brane były przede wszystkim aktualne potrzeby nowoczesnej logistyki – tak, by finalnie wszystkim osobom zajmującym się transportem, dać możliwość szybkiego i elastycznego reagowania na zachodzące na rynku zmiany. – *Udostępnienie użytkownikom mobilnej wersji naszych platform to naturalna odpowiedź na wymagania współczesnego rynku. Dzięki temu rozbudowaliśmy również dostępność naszej oferty* – mówi Chief Representative firmy TimoCom Marcel Frings. Na targach IAA dysponenci, przewoźnicy, a także przedsiębiorcy z sektora przemysłowego i handlowego będą mogli osobiście przetestować mobilny dostęp do świata TimoCom.



Korzyści jakie niesie ze sobą to innowacyjne rozwiązanie są oczywiste. Dzięki aplikacji barometru transportowego będzie można zalogować się do swojego konta w TimoCom przy pomocy smartfona lub tableta, zawsze gdy będzie to konieczne.

Trzy stopnie bezpieczeństwa z TimoCom

A to jeszcze nie wszystko. Innowacyjność powstałej wersji wykracza daleko poza to, co dotychczas znane użytkownikom platform. – *Zawieranie umów transportowych powinno być możliwe jak najbardziej bezpieczne, dlatego też pracowaliśmy nad tym,*



Już od 25 tego miesiąca wszyscy odwiedzający targi będą mogli zobaczyć, w jaki sposób za pomocą tabletu lub smartfona, można efektywniej działać na co dzień w branży logistycznej. Na **stanowisku C 19 w hali numer 13** będzie można

Barometr transportowy zostanie oficjalnie zaprezentowany podczas konferencji prasowej zatytułowanej „Mobilny dostęp do TimoCom? Ależ tak!”, która odbędzie się w ramach targów „IAA Pojazdy użytkowe 2014” w Hanowerze, we wtorek, 23. września 2014 r. o godzinie 11:45, w sali numer 17 centrum kongresowego.

by zastosować najwyższe standardy bezpieczeństwa także przy mobilnym korzystaniu z naszych produktów. Przyjrzyliśmy się popularnym wersjom oprogramowań telefonów komórkowych, a także sprawdziliśmy ich mechanizmy bezpieczeństwa – mówi Frings. Dzięki temu, poprzez aplikację barometru transportowego, powstał bezpieczny dostęp do platform TimoCom. Zostanie on oficjalnie zaprezentowany podczas Konferencji prasowej zatytułowanej „Mobilny dostęp do TimoCom? Ależ tak!”, która odbędzie się w ramach targów „IAA Pojazdy użytkowe 2014” w Hanowerze, we wtorek, 23. września 2014 r. o godzinie 11:45, w sali numer 17 centrum kongresowego.

pod okiem ekspertów osobiście wypróbować, jak funkcjonują znane już programy na urządzeniach mobilnych. Nie ma znaczenia, czy chodzi o giełdę ofert transportowych TC Truck&Cargo®, platformę przetargową TC eBid®, narzędzie kalkulacyjne - trackingowe TC eMap® czy o wszystkie inne rozwiązania biznesowe oferowane przez TimoCom – mobilny dostęp do tych platform z pewnością umożliwi usługodawcom transportowym większą swobodę w prowadzeniu interesów. ◀

KK



Więcej informacji o TimoCom znajdują Państwo na stronie: www.timocom.pl.

Wytyczne dla transportu – wrzesień 2014



Wytyczna 17/2014

Szkolenia okresowe

Z dniem 10 września 2014 r. upływa termin przeprowadzenia szkoleń okresowych kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, którzy swoje uprawnienia uzyskali w okresie 01.01.2006 – 10.09.2009. Ponadto kierowcy posiadający prawo jazdy kategorii D1, D1+E, D, D+E, którym upływa pięcioletni termin ważności prawa jazdy, również mają obowiązek odnowienia uprawnień podczas szkoleń okresowych.

Kierowcy, którzy odbyli wymagane szkolenia okresowe powinni wystąpić o wymianę prawa jazdy na nowe, posiadające wbity „kod 95” wraz ze wskazanym terminem ważności posiadanych uprawnień.

Natomiast ci, którzy odbyli wymagane szkolenie okresowe, ale nie

zdążyli wymienić prawa jazdy, wykonując przewozy powinni mieć przy sobie i okazywać podczas kontroli dokumenty potwierdzające, iż odbyli szkolenie i złożyli wniosek o wymianę prawa jazdy. Kierowca, który pomimo ciężącego na nim obowiązku, nie odbył kursu do dnia 10 września 2014 r., powinien zrobić to jak najszybciej. Pracownicy zatrudnieni na stanowisku kierowcy, którzy uchylają się przed odnowieniem uprawnień, winni pamiętać, iż art. 52 § 1 pkt 3 Kodeksu pracy zezwala pracodawcy na rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracownika w razie zawinionej przez niego utraty uprawnień koniecznych do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.

Obowiązek powyższy jest istotny zarówno ze względu na udokumentowanie posiadanych kwalifikacji do wykonywania zawodu kierowcy, ale również z uwagi na ewentualną odpowiedzialność odszkodowawczą w razie zaistnienia szkody wskutek działań kierowcy, który nie odnowił swoich uprawnień.

Podstawa prawna:

Ustawa o transporcie drogowym tj. Dz.U. 2013, poz. 1414

Ustawa o kierujących pojazdami tj. Dz.U. 2014, poz. 600

Kodeks pracy tj. Dz.U. 1998, Nr 21, poz. 94

Wytyczna 18/2014

Niewątpliwie potrzebna instytucja przedawnienia

W dniu 1 września 2014 roku została przekazana prezydentowi do podpisu ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych i ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, wprowadzająca szereg

zmian w zakresie adresata sankcji, trybu, sposobu i wysokości wymierzania kary pieniężnej za uiszczenie w niepełnej wysokości lub nieuiszczenie opłaty elektronicznej.

Istotną zmianą w zakresie wskazanej ustawy jest przede wszystkim zastosowanie niewystępującej dotychczas instytucji przedawnienia odpowiedzialności administracyjnej, która sprowadza się do tego, że w stosunku do właściciela/posiadacza czy kierującego pojazdem GITD nie wszczy na postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia naruszenia upłynął termin określony ustawowo.

Rzadko występujący w prawie administracyjnym rodzaj przedawnienia w początkowych założeniach projektu miał wynosić 180 dni, na wzór art. 97 § 1 k.p.w. Senat postanowił jednak wprowadzić poprawkę w tym zakresie ze względu na możliwość pojawiających się trudności w obliczaniu wskazanego terminu.

Uchwała Senatu wprowadzająca poprawkę w zakresie obliczania okresu przedawnienia w miesiącach, a nie dniach, została przyjęta z aprobatą na forum Sejmu i ostatecznie termin przedawnienia będzie wynosił 6 miesięcy.

W powyższym brzmieniu ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.



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

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

Szkody środowiskowe

– gdy ubezpieczenie OC działalności nie wystarcza...

Odpowiedzialność prawna podmiotów korzystających ze środowiska za szkody w nim wyrządzone, zwiększyła się wraz z wprowadzeniem Dyrektywy 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu, a następnie wraz z implementowaniem jej do prawa polskiego Ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.

Warto zaznaczyć, że tak szeroki rodzaj odpowiedzialności nie jest objęty ochroną gwarantowaną w ramach klauzuli rozszerzającej ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzenia działalności i posiadania mienia. Pojawia się zatem pytanie: jak przedsiębiorstwa mogą efektywnie zarządzać ryzykiem środowiskowym?

Zgodnie z Ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie, do działalności stwarzającej ryzyko w środowisku zalicza się m.in.:

1) **produkcję, wykorzystanie, przechowywanie, przetwarzanie, składowanie, uwalnianie do środowiska oraz transport:**

- a) substancji niebezpiecznych i preparatów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 11 stycznia 2001 r. o substancjach i preparatach chemicznych,
- b) środków ochrony roślin w rozumieniu ustawy z dnia 18 grudnia 2003 r. o ochronie roślin,
- c) produktów biobójczych w rozumieniu ustawy z dnia 13 września 2002 r. o produktach biobójczych.

2) **transport:**

- a) towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
- b) towarów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 31 marca 2004 r.



Statystyki szkód w środowisku w Polsce, w podziale na branże, wskazują na duży (ponad 10%) udział transportu w ogólnej ich liczbie. Do największej liczby zdarzeń dochodzi w transporcie drogowym/kolejowym, następnie rurociągowym (awarie, uszkodzenia) oraz morskim.



Aleksandra Hęcka

Broker. Marsh Polska

Ekspert w zakresie zarządzania ryzykiem środowiskowym. Posiada doświadczenie w aranżowaniu programów ubezpieczeniowych i w obsłudze firm z wielu sektorów gospodarki. W Marsh odpowiedzialna jest za rozwój Praktyki Zarządzania Ryzykiem Środowiskowym.

o przewozie kolejną towarów niebezpiecznych,

- c) materiałów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim,
- d) materiałów niebezpiecznych w rozumieniu ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej.

Należy podkreślić, że nie tylko transport niebezpiecznych towarów i materiałów zagraża środowisku, jednakże skutki szkód z ich udziałem są z reguły bardziej uciążliwe.

Poważne awarie przemysłowe

Bardzo istotne znaczenie nie tylko dla środowiska, ale również życia i zdrowia ludzi ma występowanie poważnych awarii przemysłowych. Zgodnie z definicją ustawową przez poważną awarię rozumie się zdarzenie (w szczególności emisję, pożar lub eksplozję), powstałe w trakcie procesu

przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska, lub powstanie takiego zagrożenia z opóźnieniem. Wśród źródeł zdarzeń o znamionach poważnej awarii wymienia się:

sokiego ciśnienia, w rezultacie czego doszło do wycieku i pożaru metanu, co spowodowało śmierć dwóch osób².

Definicja szkody w środowisku

Zgodnie z art. 6 Ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środo-

W wyniku tego zdarzenia doszło do zapłonu i wybuchu trzech zbiorników z paliwem, co spowodowało pożar okolicznych budynków. Benzyna z kolei wsiąknęła w powierzchnię ziemi i system kanalizacyjny. W rezultacie tego zdarzenia: około 500 osób ewakuowano, 20 osób zostało rannych; zanieczyszczeniu uległy okoliczne studnie i około 2,6 ha powierzchni ziemi. Koszty dekontaminacji wyniosły 10 mln euro.⁴

3. Wyciek 1,2 mln l paliwa lotniczego z powodu nieszczelności rury, do której doszło wskutek niedbałej konserwacji. Efekt to zanieczyszczenie ponad 20 okolicznych

Nie tylko transport niebezpiecznych towarów i materiałów zagraża środowisku, jednakże skutki szkód z ich udziałem są z reguły bardziej uciążliwe.

- ▶ procesy przemysłowe i magazynowanie substancji niebezpiecznych w zakładach mogących być źródłem poważnej awarii (w tym ZDR, ZZR i pozostałych),
- ▶ procesy przemysłowe i magazynowanie substancji niebezpiecznych w zakładach nienależących do wyżej wymienionych grup,
- ▶ wypadki w transporcie materiałów niebezpiecznych.

Największa ilość zdarzeń o znamionach poważnej awarii ma miejsce na terenie zakładów, co stanowi ponad połowę wszystkich zarejestrowanych wypadków. W odniesieniu do transportu udział ten wyniósł 25% w 2013 r. i zmniejszył się w stosunku do roku poprzedniego o blisko 4 p.p.

Wśród zdarzeń zarejestrowanych w transporcie najwięcej miało miejsce, podobnie jak w latach poprzednich, w transporcie drogowym – 9 zdarzeń, rurociągowym – 8 zdarzeń, kolejowym – 3 zdarzenia i wodnym – 1 zdarzenie. Najczęstszymi przyczynami wystąpienia szkód w transporcie było niezachowanie należytej ostrożności przez kierowców i nieprzestrzeganie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zdarzeń w transporcie rurociągowym ropy naftowej i produktów ropopochodnych (paliwa płynne oraz gaz ziemny) dochodziło głównie poprzez uszkodzenie gazociągu w trakcie wykonywania robót ziemnych oraz z powodu złego stanu technicznego rurociągu (wyciek paliwa lotniczego i ropy naftowej¹).

W 2013 r. do Komisji Europejskiej zgłoszonych zostało 5 zdarzeń o znamionach poważnej awarii, z czego 2 z uwagi na ich poważne skutki (śmierć osób). Jednym z nich było wydarzenie z dnia 14 listopada 2013 r. w Jankowie Przygodzkim (woj. wielkopolskie), gdzie podczas prac budowlanych rozszczelnieniu uległ gazociąg wy-

wisku i ich naprawie, przez szkodę w środowisku rozumie się „negatywną, mierzalną zmianę stanu lub funkcji elementów przyrodniczych, ocenioną w stosunku do stanu początkowego, która została spowodowana bezpośrednio lub pośrednio przez działalność prowadzoną przez podmiot korzystający ze środowiska:

- a) w gatunkach chronionych lub chronionych siedliskach przyrody,
- b) w wodach, mających znaczący negatywny wpływ na potencjał ekologiczny, stan ekologiczny, chemiczny lub ilościowy wód,
- c) w powierzchni ziemi, przez co rozumie się zanieczyszczenie gleby lub ziemi, w tym w szczególności zanieczyszczenie mogące stanowić zagrożenie dla zdrowia ludzi.

Przykłady szkód środowiskowych w branży transportowej

Statystyki szkód w środowisku w Polsce, w podziale na branże, wskazują na duży (ponad 10%) udział transportu w ogólnej ich liczbie. Do największej liczby zdarzeń dochodzi w transporcie drogowym/kolejowym, następnie rurociągowym (awarie, uszkodzenia) oraz morskim. Poniżej przedstawiamy wybrane przykłady szkód.

1. Wyciek kwasu solnego przez uszkodzony zawór cysterny zaparkowanej na noc na terenie parkingu. W pobliżu parkingu znajdował się hotel, z którego trzeba było ewakuować gości i zamknąć obiekt. Na koszty związane z tego rodzaju szkodą składają się m.in. utracony zysk, szkody rzeczowe hotelu i gości: 120 tys. USD oraz szkody osobowe: 90 tys. USD, a także koszt działań naprawczych (zanieczyszczenie środowiska): 100 tys. USD.³

2. Wykolejenie się składu przewożącego 20 cystern (każda zawierała ok. 80 tys. l benzyny), spowodowane pęknięciem osi.



Ustawa Prawo ochrony środowiska wyróżnia trzy rodzaje odpowiedzialności za szkody w środowisku: cywilną, karną i administracyjną. Na szczególną uwagę zasługuje ta ostatnia, bowiem niezależnie od dwóch pozostałych, jest ona egzekwowana przez organy administracji w drodze decyzji administracyjnych.

gospodarstw i rzeki. Koszty działań doraźnych i koszty naprawcze wyniosły 11 mln USD, a roszczenia z tytułu odpowiedzialności cywilnej kolejne 200 tys. USD.⁵

Powyższe przykłady ilustrują jak duże koszty generują szkody w środowisku. W każdym przypadku, poza szkodami osobowymi i rzeczowymi, doszło do zanieczyszczenia środowiska, w rezultacie czego koniecznym okazało się poniesienie nakładów na koszty zapobiegawcze i/lub naprawcze.

Kto ponosi odpowiedzialność za szkody w środowisku?

Kwestie związane z ochroną środowiska w Polsce zostały uregulowane w Ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, która wyróżnia trzy rodzaje odpowiedzialności za szkody w środowisku: cywilną, karną i administracyjną. Na szczególną uwagę zasługuje ta ostatnia,

1 Raport o występowaniu zdarzeń o znamionach poważnej awarii w 2013 r., Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, Warszawa kwiecień 2014, www.gios.gov.pl.

2 Ibidem.

3 Dane ACE European Group.

4 Dane ACE European Group.

5 Dane ACE European Group.



Jedną z metod finansowania skutków realizacji ryzyka środowiskowego jest ubezpieczenie odpowiedzialności z tytułu szkód w środowisku, które zakresem obejmuje nie tylko zdarzenia nagłe i niespodziewane, ale również powolne uwalnianie substancji szkodliwych do środowiska.

bowiem niezależnie od dwóch pozostałych, jest ona egzekwowana przez organy administracji w drodze decyzji administracyjnych.

Odpowiedzialność administracyjna, zdaniem wielu autorów, została przewidziana w Ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie.⁶ Jest ona polskim odpowiednikiem Dyrektywy 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. Oba te akty prawne, w myśl zasady „zanieczyszczający płaci” (Polluter Pays Principle) obarczają podmioty korzystające ze środowiska i stwarzające w nim bezpośrednie zagrożenie szkodą lub szkodę, odpowiedzialnością finansową. Zgodnie z Ustawą, w przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany niezwłocznie podjąć działania zapobiegawcze, a w przypadku szkody w środowisku

⁶ Radecki W. (2007), Ustawa o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie. Komentarz, Wyd. Difin, Warszawa, s. 15-16.

– działania naprawcze. Nie podjęcie powyższych działań przez wskazany podmiot skutkuje wydaniem przez organ administracyjny decyzji nakładającej na podmiot korzystający ze środowiska obowiązek prowadzenia działań zapobiegawczych i naprawczych. Koszty przeprowadzenia tych działań ponosi tenże podmiot.

Ubezpieczenie szkód w środowisku

Na ogół niewystarczająca wiedza na temat odpowiedzialności środowiskowej oraz często błędne przekonanie, że w przypadku spowodowania szkody w środowisku zostanie ona w pełni pokryta z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przedsiębiorstw, wpływają na wciąż niewielkie zainteresowanie samodzielnym ubezpieczeniem środowiskowym. Niemniej jednak, koszty przywrócenia środowiska do stanu sprzed szkody, których poniesienie

czyciel pokrywa koszty działań zapobiegawczych i naprawczych, w tym oczyszczania terenu (ubezpieczonego i nieubezpieczonego), rekultywacji, przywrócenia równowagi biologicznej, a także odszkodowania jakie ubezpieczony będzie zobowiązany zapłacić z mocy prawa osobom trzecim. Zgłoszenie roszczenia odszkodowawczego przez osoby trzecie do zakładu ubezpieczeń nie jest warunkiem koniecznym „uruchomienia” wypłaty z ubezpieczenia środowiskowego, ponieważ ubezpieczyciel pokrywa wyżej wymienione koszty nałożone na ubezpieczonego w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto, dzięki zastosowaniu tzw. daty retroaktywnej, ubezpieczyciel odpowiada również za szkody historyczne. Z kolei w standardowej polisie OC działalności z zakresu ochrony wyłączone są wprost szkody regulowane przepisami Dyrektywy 2004/35/WE. W przypadku, gdyby do szkody w środowisku doszło w rezultacie wypadku komunikacyjnego i jego spraw-

W przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany niezwłocznie podjąć działania zapobiegawcze, a w przypadku szkody w środowisku – działania naprawcze.

wynika z Ustawy o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie, mogą znacząco wpłynąć na kondycję finansową przedsiębiorstw, w skrajnych przypadkach doprowadzając do konieczności zaprzestania prowadzenia przez nich działalności.

Jedną z metod finansowania skutków realizacji ryzyka środowiskowego jest ubezpieczenie odpowiedzialności z tytułu szkód w środowisku, które w odróżnieniu od polisy OC działalności, obejmuje zakresem nie tylko zdarzenia nagłe i niespodziewane, ale również powolne (stopniowe) uwalnianie substancji szkodliwych do środowiska. W ramach polisy środowiskowej, ubezpie-

ca chciałby skorzystać z obowiązkowego ubezpieczenia posiadaczy pojazdów mechanicznych, ubezpieczyciel jest wolny od odpowiedzialności z uwagi na ustawowe wyłączenie z zakresu ochrony szkód polegających na zanieczyszczeniu środowiska.

Z uwagi na bardzo wysokie koszty związane z zanieczyszczeniem środowiska oraz rygorystyczne mechanizmy egzekwowania, de facto coraz szerszej odpowiedzialności prawnej za szkody w środowisku, warto zainwestować w tego typu ochronę. ◀

Aleksandra Hęćka
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



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

Kara administracyjna za viaTOLL, a jej sprawiedliwość

W prawie administracyjnym sankcja odgrywa ważną rolę motywując adresatów do przestrzegania dyrektyw administracyjnych. Jednak na podstawie elektronicznego systemu poboru opłat i jeszcze obowiązującej Ustawy o drogach publicznych można było mieć wątpliwości czy kara za nieuiszczenie opłaty elektronicznej efektywnie urzeczywistnia podstawową ideę sprawiedliwości, o którą oparty jest system prawny.



Na wstępie należy wskazać, że wymogi stosowania prawa administracyjnego obwarowane są dwiema podstawowymi sankcjami jakimi są sankcja karna oraz egzekucyjna. Z uwagi, iż kara za naruszenie obowiązku zawartego w Ustawie o drogach publicznych jest połączona z normami o konstrukcji typowej dla prawa karnego i tym samym mieści się w systemie tego prawa, objęta jest konstytucyjnymi regułami odpowiedzialności karnej. Ustawodawca na gruncie wskazanej wyżej regulacji, dokonując pozornego zabiegu formalnej depenalizacji odpowiedzialności karnej za wskazany rodzaj naruszenia pod postacią sankcji administracyjnej, w istocie wprowadził ją o charakterze stricte represyjnym, o czym niezaprzeczalnie świadczyła wysokość kar za naruszenie przepisów ustawy. Bez wątpienia mechanizm nałożenia kary naruszał zasadę proporcjonalności i był wyrazem władczej ingerencji Organu Kontrolnego w sferę praw i wolności konstytucyjnych.

Naruszenie zasady równości

Stosownie do obowiązującej ustawy o drogach publicznych, z dniem 1 lipca 2011 roku Elektroniczny System Poboru

Opłat zastąpił system „winietowy”. Tym samym do dnia wejścia w życie nowelizacji Ustawy zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 3 udp,

się na dwie grupy: nieuiszczenie opłaty elektronicznej oraz nieuiszczenie opłaty elektronicznej w pełnej wysokości. Wyso-

Zrównanie odpowiedzialności określającej dwa odmienne stany faktyczne nie pozwalało w żaden sposób zindywidualizować represji, przez co powodowało naruszenie zasady równości obywateli wobec prawa.

obowiązek ponoszenia ww. opłaty spoczywał na korzystającym z dróg krajowych lub ich odcinków, który wykonywał przejazd pojazdem samochodowym w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. 2012 r. poz. 1137). Obowiązek dotyczy również zespołu pojazdów składającego się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich DMC.

System sankcji administracyjnych za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej został określony w art. 13 k ustawy o drogach publicznych i do czasu wprowadzenia istotnych zmian nowelizacją Ustawy o drogach publicznych dzielił

kość tej kary nieproporcjonalna do stopnia naruszenia prawa i do poziomu opłat w pierwszym przypadku wynosiła 3 000 zł, natomiast za uiszczenie opłaty w niepełnej wysokości wymierzana była kara w wysokości 1 500 zł. Wskazana dolegliwość była większa, niż jest to niezbędne dla osiągnięcia założonego celu jakim jest prawidłowe uiszczenie opłaty elektronicznej.

W odniesieniu do kary za nieuiszczenie opłaty elektronicznej za niepożądane prawnie zachowanie należało uznać zrównanie odpowiedzialności kierujących, którzy nie uiszcili opłaty z powodu błędu systemu a tych, którzy w ogóle nie zamontowali urządzeń viaBox i tym samym nie wpłacili środków na pokrycie kosztów przejazdu po drodze objętej elektronicznym systemem poboru opłat. Takie zrównanie odpowiedzialności określającej dwa odmienne stany faktyczne nie pozwalało w żaden spo-

W odniesieniu do kary za nieuiszczenie opłaty elektronicznej za niepożądane prawnie zachowanie należało uznać zrównanie odpowiedzialności kierujących, którzy nie uiszcili opłaty z powodu błędu systemu a tych, którzy w ogóle nie zamontowali urządzeń viaBox i tym samym nie wpłacili środków na pokrycie kosztów przejazdu po drodze objętej elektronicznym systemem poboru opłat





Kwestia dotycząca nakładania kar pieniężnych za wykonywanie przejazdu bez uiszczenia opłaty elektronicznej była przedmiotem wypowiedzi Rzecznika Praw Obywatelskich i obecnie jest przedmiotem pytania prawnego do Trybunału Konstytucyjnego

sób zindywidualizować represji przez co powodowało naruszenie zasady równości obywateli wobec prawa. Norma zawarta w art. 13 k ust. 1 przerzucała na kierujących odpowiedzialność za prawidłowe działanie systemu viaToll, na które nie mają oni żadnego wpływu. Dyspozycja wskazanego artykułu nakazywała nałożenie na kierującego kary pieniężnej w każdy przypadku, nawet gdy nieuiszczenie opłaty elektronicznej było spowodowane nienawiązaniem komunikacji przez urządzenie z infrastrukturą przydrożną. W tym przypadku ukaranie kierującego odbywało się w oderwaniu od pojęcia winy, a ponadto uniemożliwiało

rozpatrzyć, weryfikując przy tym dane uzyskane z elektronicznego systemu poboru opłat. Tymczasem często zdarzało się, co nawet zostało zauważone przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w jednym z wyroków o sygnaturze akt VISA/Wa264/13, iż organ kontrolny poza informacjami przyjmowanymi za wiarygodne i niekwestionowane od operatora systemu, własnych ustaleń nie czyni, a nawet nie weryfikuje tych informacji konkretnymi dokumentami źródłowymi czy żądaniami.

Omawiając ten problem należało zastanowić się, czy przyznane przez ustawodawcę organom władzy publicznej, takim jak Inspekcja Transportu Drogowego, uprawnienia do wymierzania kar administracyjnych i to tak bezwzględnych, oznaczało wkroczenie administracji w kompetencje wymiaru sprawiedliwości, a tym samym przełamanie zasady równowagi i trójpodziału władzy zawartej w art. 10 Konstytucji.

Nie bez znaczenia jest fakt, że kwestia dotycząca nakładania kar pieniężnych za wykonywanie przejazdu bez uiszczenia opłaty elektronicznej była przedmiotem wypowiedzi Rzecznika Praw Obywatelskich i obecnie jest przedmiotem pytania prawnego do Trybunału Konstytucyjnego.

Obecny poselski projekt zmiany ustawy o drogach publicznych, ustawy o au-

Elektronicznego Poboru Opłat, ale również do używania urządzenia zgodnie z przeznaczeniem, postanowieniami Umowy, OWU, specyfikacją techniczną oraz zaleceniami producenta zawartymi w dołączonej instrukcji obsługi viaBox.

Zasadniczemu zmniejszeniu ulegną również kary za nieuiszczenie opłaty elektronicznej, które przedstawiają się w następujący sposób:

1) właścicielowi zespołu pojazdów o łącznej DMC powyżej 3,5 tony, złożonego z samochodu osobowego o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy, poruszających się po drogach objętych Elektronicznym Systemem Poboru Opłat bez uiszczenia opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną w wysokości 500 zł;

2) w pozostałych przypadkach 1500 zł.



Kierujący pojazdem będzie odpowiedzialny tylko za wprowadzenie do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu

Istotne zastrzeżenie budziła możliwość funkcjonowania w systemie prawnym demokratycznego państwa prawa, urzeczywistniającego zasady sprawiedliwości społecznej, wymierzanie kar na zasadzie automatyzmu.

przywołanie jakichkolwiek okoliczności przemawiających na korzyść kierującego pojazdem, ponieważ „przyczyny, z powodu których opłata nie została uiszczona, nie są okolicznościami istotnymi dla rozpoznania sprawy administracyjnej”.

Brak weryfikacji

Niezależnie od niedopełnionego obowiązku uiszczenia opłaty zauważyć należy, że istotne zastrzeżenie budziła możliwość funkcjonowania w systemie prawnym demokratycznego państwa prawa, urzeczywistniającego zasady sprawiedliwości społecznej, wymierzanie kar na zasadzie automatyzmu. Podmiot odpowiedzialny za kontrolę prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej jakim jest Inspekcja Transportu Drogowego winien był każdy przypadek powodujący wszczęcie postępowania administracyjnego szczegółowo i wnikliwie

tostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym wprowadza istotne zmiany w zakresie nie tylko adresata sankcji, ale również trybu, sposobu i wysokości wymierzania kary pieniężnej.

Podział odpowiedzialności

Po wejściu w życie nowelizacji ustawy obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej będzie obejmował dwa podmioty – kierującego pojazdem oraz właściciela czy posiadacza pojazdu. Zakres przedmiotowy również ulegnie zmianie, gdyż kierujący pojazdem będzie odpowiedzialny tylko za wprowadzenie do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu – musi poprawnie nacisnąć przycisk, aby urządzenie przeszło w stan „pojazd z przyczepą”. Natomiast obowiązek właściciela/posiadacza pojazdu zostanie znacząco rozszerzony nie tylko o zawarcie umowy z Operatorem

W przypadku wprowadzenia do urządzenia nieprawidłowych danych o kategorii pojazdu to kierowca poniesie odpowiedzialność administracyjną, natomiast za używanie urządzenia niezgodnie z jego przeznaczeniem, sankcji podlega właściciel/posiadacz pojazdu, jeżeli naruszenie dotyczy:

1) zespołu pojazdów o łącznej DMC powyżej 3,5 tony, złożonego z samochodu osobowego o DMC nieprzekraczającego 3,5 tony oraz przyczepy, poruszającym się po drogach objętych Elektronicznym Systemem Poboru Opłat bez uiszczenia opłaty elektronicznej w pełnej wysokości, wymierza się karę pieniężną w wysokości 250 zł

2) w pozostałych przypadkach 750 zł

Biorąc pod uwagę rodzaj i charakter sankcji, omawiając Elektroniczny System Poboru Opłat, niezaprzeczalnie należy zauważyć, że nowelizacja ustawy o drogach publicznych spowoduje zapewne pogłębienie zaufania nie tylko do systemu, który opłaty pobiera, ale również do organów administracji państwowej, które są związane z kontrolą uiszczenia opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych. ◀

Milena Piechnik
Biuro Prawne Arena 561
www.arena561.pl



Polskim portom morskim grozi „zakorkowanie”

Raport na temat dostępności transportem kolejowym do Portu Gdynia był bodaj pierwszym, tak wnikliwym i kompletnym opracowaniem, poświęconym kwestii o ogromnym znaczeniu dla przyszłości transportu morskiego, kolejowego oraz intermodalnego. O tym dokumencie z Bogusławem Kowalskim, ekspertem Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, byłym wiceministrem transportu i jego współautorem (obok Pawła Rydzyńskiego) rozmawia Franciszek Nietz.

Jak opracowany przez Panów dokument przyjęty został przez przedstawicieli portów Gdynia i Gdańsk, środowisko kolejowe, przewoźników intermodalnych?

Raport, opublikowany w marcu 2014 r., został bardzo dobrze oceniony przez środowisko portów i ich interesariuszy. Pozytywnie na jego temat wypowiedzieli się przedstawiciele zarządów portów Gdańsk

cowaniu. W Krajowej Izbie Gospodarczej odbyła się specjalna konferencja poświęcona raportowi.

Pomyślnie nasze oceny i zawarte w raporcie rekomendacje zostały też przyjęte przez większość środowiska kolejowego i przez przewoźników intermodalnych. Ponadto w czerwcu Urząd Transportu Kolejowego opublikował własny raport na temat przepustowości węzła kolejowego w aglomeracji trójmiejskiej, niemal całko-

zakłopotanie w organach administracji odpowiedzialnych za projektowanie i przygotowanie inwestycji kolejowych, czego dowodem była, opublikowana w lipcu, uspokajająca opinia Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Może warto przypomnieć oświadczenie biura prasowego resortu odpowiedzialnego także za transport kolejowy...

Raport, opublikowany w marcu 2014 r., został bardzo dobrze oceniony przez środowisko portów i ich interesariuszy.

i Gdynia. W okresie ostatnich miesięcy pojawiło się parę nowych elementów dotyczących kwestii poruszanych w tym opra-

wie zbieżny z wnioskami przedstawionymi wcześniej w opracowaniu ZDG TOR. Nasz raport wywołał natomiast pewne

Zdaniem MIiR przepustowość linii kolejowych do polskich portów morskich jest obecnie na wystarczającym poziomie. Generalnie mogę zgodzić się z opinią resortu, że dzisiaj ta przepustowość jest wystarczająca, ale my nie mówimy o tym, co jest dzisiaj, ale o tym, co będzie jutro. I to nie „jutro” rozumianym w perspektywie 10 lat, ale najbliższych miesięcy czy lat. W tym kontekście stanowisko MIiR jest raczej



Bogusław Kowalski
ekspert Zespołu Doradców
Gospodarczych TOR

wymijające. Resort zapowiada dość ogólnie potrzebę dalszych działań, „których efektem może być podjęcie decyzji o modernizacji linii kolejowej 201”. Brak natomiast konkretów dotyczących zakresu i terminu ewentualnych inwestycji na tym szlaku.

Tymczasem – jak wynika z raportu ZDG TOR – podniesienie przepustowości tej linii (kluczowej dla zwiększenia dostępności kolejowej do portów), poprzez kompleksową modernizację i budowę drugiego toru na wybranych odcinkach, powinna być potraktowana priorytetowo.

Linia 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) obecnie na większości przebiegu jest niezelektryfikowana i jednotorowa, łącząc aglomerację trójmiejską i bydgoską. Stanowi ona w tej relacji trasę alternatywną dla podstawowego ciągu linii 202/9/131 (Gdynia – Gdańsk – Tczew – Maksymilianowo/Bydgoszcz), najsilniej obciążonych w skali kraju jeśli chodzi o liczbę pociągów towarowych. Znacząca poprawa linii 201 spowoduje, iż Trójmiasto posiadać będzie dwie (a nie, jak obecnie jedną) pełnowartościowe trasy kolejowe dla transportów ładunków z głębi Polski. Podniesie to nie tylko atrakcyjność transportu kolejowego, ale też jego bezpieczeństwo. Zminimalizuje bowiem ryzyko zablokowania transportu towarów do i z Portu Gdynia, co może wystąpić np. w sytuacji wy-



Lawinowy wzrost przeładunków w trójmiejskich portach, przy jednoczesnym rozwoju transportu pasażerskiego wymagają wyężonych działań związanych z rozbudową infrastruktury kolejowej przez PKP PLK

padku bądź awarii na ciągu linii 202/9/131. Jak podkreślamy w raporcie: *podniesienie przepustowości linii 201 pozwoli na skierowanie znacznie większej niż obecnie liczby pociągów do/z Portu Gdynia, z pominięciem bardzo obciążonej trasy przez Gdańsk i Tczew.*

Jeden krok do przodu dla Państwa przesyłek



Hupac jest Państwa partnerem dla przewozów, przyjaznych środowisku, w całej Europie i Rosji aż po Daleki Wschód. Państwa przesyłki przewozimy w transporcie kombinowanym: szybko, bezpiecznie i pewnie. Hupac dysponuje własnymi zasobami jak: wagony, terminale i rozwiązania informatyczne oraz razem z Państwem inwestuje w przyszłość.

www.hupac.ch info@hupac.ch Tel. +41 91 6952800

HUPAC
moving together

Raport ZDG TOR zaleca szybkie podjęcie prac modernizacyjnych na linii 201, natomiast Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju czeka na zakończenie odpowiednich analiz, które, (tu cytata): – *pozwolą na przeprowadzenie prac studialnych dla modernizacji linii 201 na odcinku Gdynia – Maksymilianowo. W zależności od wyników studiów wykonalności, podjęte zostaną decyzje dotyczące modernizacji tej linii. Brzmi to dość ogólnikowo, a czas na realizację tej niezbędnej inwestycji upływa.*

Rzeczywiście, działać trzeba tutaj bardzo szybko. W raporcie podkreśliśmy, że lawinowy wzrost przeładunków w trójmiejskich portach, przy jednoczesnym rozwoju transportu pasażerskiego (przede wszystkim za sprawą Pomorskiej Kolei

Podniesienie przepustowości linii 201 pozwoli na skierowanie znacznie większej niż obecnie liczby pociągów do/ z Portu Gdynia, z pominięciem bardzo obciążonej trasy przez Gdańsk i Tczew.

pomiędzy Gdynią i Kościerzyną, choć niewątpliwie poprawi przepustowość, nie jest docelowym rozwiązaniem. PKP PLK robi to, co może robić w granicach dostępnych środków i w zakresie tych decyzji dotyczących kierunkowych inwestycji, jakie obecnie ma. Żeby dokonać modernizacji 201 w pełnym wymiarze, należałoby dokonać pewnych przesunięć w planowanych inwestycjach, zwiększyć nakłady finansowe na ten cel. A to wykracza poza kompetencje tej spółki i wymaga decyzji politycznej. Myślę, że powoli do niej dochodzimy.

Jest to w tej chwili niezbędne. W wieloletnim planie inwestycyjnym dotyczącym kolei i sięgającym roku 2030 możliwe jest dokonywanie pewnych korekt. Rząd zresztą kilkakrotnie już tak robił. Osobiście w pełni się zgadzam z głosami interesariuszy portów trójmiejskich, którzy podkreślają, że rozwój tych portów leży absolutnie w interesie kraju i nie jest to tylko prywatna sprawa ich właścicieli czy inwestorów. Istotne jest to również dla gospodarczego znaczenia Polski w regionie. Żywa gospodarka i prywatni przedsiębiorcy wyprzedzili i zaskoczyli w tej sprawie rząd, który musi się wreszcie obudzić.

Żeby dokonać modernizacji 201 w pełnym wymiarze, należałoby dokonać pewnych przesunięć w planowanych inwestycjach, zwiększyć nakłady finansowe na ten cel.

Metropolitarnej i SKM) wymagają wyłożonych działań związanych z rozbudową infrastruktury kolejowej przez PKP PLK. Zarządca infrastruktury zdaje się rozumieć problem i zapowiada, że będzie koncentrować się na modernizacji najbardziej obciążonych odcinków 201.

Jednak likwidacja „wąskich gardeł” na korytarzu „tczewskim” jak i „kościerskim”,

Takie przesunięcie jest chyba możliwe. W perspektywie budżetowej UE 2014-2020 pojawił się np. nowy mechanizm finansowania dużych inwestycji, także kolejowych („Łącząc Europę”). Oferuje on stosunkowo szybko, znaczne współfinansowanie niektórych projektów, sięgające nawet 85% ich kosztów...

Na problem ten należałoby także spojrzeć z perspektywy dynamicznie rozwijających się i mocno inwestujących w ostatnich latach w swą infrastrukturę polskich portów morskich. Czy prędzej lub później nie może dojść do sytuacji, że nie będą one w stanie szybko i sprawnie dowieźć i wywieźć skierowanej do nich masy ładunków?

Nie ma tu zgrania inwestycji realizowanych przez prywatnych przedsiębiorców z zapleczem lądowym. Wydając zgodę na te inwestycje, wspomagając je środkami inwestycyjnymi, organa państwowe jakby nie zastanawiają się nad tym jak ta masa ładunków będzie dalej ekspediowana. Brak jest odpowiedniej interakcji między tymi dwoma podmiotami. Administracja działa tutaj zbyt wolno, często trzeba ją „popychać”. Pewną pociechę stanowić może fakt, że ostatnio pojawiły się nowe pomysły rozwiązania tego dylematu. Mogłyby one nawet zostać zrealizowane i otrzymać dofinansowanie z UE w nowej perspektywie budżetowej 2014-2020.

O jakich konkretnie projektach Pan myśli?

Są to koncepcje związane z żeglugą śródlądową. Chodzi tu o dwa pomysły. Pierwszy to udrożnienie Dolnej Wisły i zbudowanie hubu przeładunkowego w Solcu Kujawskim. Projekt ten zakłada, że wielkie kontenerowce, płynące do portów, nie byłyby przeładowywane na lądzie, tylko od razu na barki i spławiane jakieś 100 kilometrów



Nierozwiązanie problemów wynikających z niskiej przepustowości linii kolejowych może w kolejnych latach utrudnić rozwój Portu Gdynia i spowodować, że beneficjentami dynamicznie rozwijającego się rynku przewozów intermodalnych będą inne nadbałtyckie porty



Rozwój portów leży w interesie kraju i nie jest to tylko prywatna sprawa właścicieli czy inwestorów. Istotne jest to również dla gospodarczego znaczenia Polski w regionie.

w głąb lądu, po czym, we wspomnianym hubie, byłyby przeładowywane na platformy kolejowe bądź drogowe i następnie kierowane do konkretnych miejsc przeznaczenia. Drugi projekt, który był świeżo omawiany na Radzie Ministrów, to wieloletni plan inwestycyjny związany z odblokowaniem czy udrożnieniem portu w Elblągu, połączony z przekopaniem Mierzei Wiślanej. W ten sposób mniejsze

jednostki morskie nie musiałyby od razu wpływać do portów trójmiejskich, tylko płynąć dalej do portu w Elblągu i tam byłyby przeładowywane.

jednym szlaku, mają sens ekonomiczny. Na to dzisiaj nie ma w tej kwestii jednoznacznej odpowiedzi, bo takich analiz jeszcze nie przeprowadzono. Rozumiem,

Korytarz 5 na północnym odcinku, w wariantcie podstawowym ma być wytyczony z Gdyni do Masymilianowa ciągiem linii 202/9/131.

Kiedy te inwestycje i przez kogo miałyby być realizowane? Z jakich środków? Poza tym ich ewentualne sfinalizowanie to kwestia co najmniej kilku dobrych lat, a naszym portom grozi „kolejowe zakorkowanie” już niedługo, jeśliby sprawdziły się prognozy przewidujące dalszy wzrost przeładunków.

Faktem jest, że wspomniane projekty są jeszcze słabo zaawansowane, znajdują się dopiero we wstępnej fazie. Ich koszty trzeba dokładnie policzyć i skalkulować, na ile te pomysły są realne i czy port w Elblągu i hub w Solcu Kujawskim, usytuowane na

że dopiero po decyzji rządu, taki wieloletni plan będzie przygotowywany i powstanie odpowiednia analiza. Poza tym, przy rozpatrywaniu takich pomysłów trzeba uwzględnić, czy są one satysfakcjonujące dla inwestorów rozbudowujących terminale kontenerowe i zaplecze przeładunkowe w samych portach. Wówczas zwiększone zdolności przepustowe Gdyni i Gdańska nie będą w pełni wykorzystywane.

Dotąd nie wspominaliśmy o innym jeszcze wyzwaniu związanym z przepustowością trójmiejskiego węzła kolejowego, o którym mówi się także w omawianym raporcie.



TERAZ TAKŻE W WERSJI NA SMARTFONY!



Giełda e-containers

bezkonkurencyjne narzędzie dla operatorów kontenerowych, firm transportowych i spedycji.



Oferty ładunków dla przewoźników kontenerowych.



Oferty kontenerów poimportowych i wolnych nacpez kontenerowych.



Ochrona płatności



Codziennie setki nowych ofert



Od 2012 r rozszerzyliśmy zasięg na: Niemcy, Litwę, Łotwę, Estonię, Ukrainę, Białoruś i Rosję.



Chodzi tu o uruchomienie do 15 listopada 2015 r. – zgodnie z wymogami Unii Europejskiej – 5. kolejowego towarowego korytarza transportowego rozpoczynającego się w Gdyni i łączącego trójmiejskie porty z portami nad Morzem Adriatyckim. Według wstępnych ustaleń, Korytarz 5 na północnym odcinku, w wariantie podstawowym ma być wytyczony z Gdyni do Masymilianowa ciągiem linii 202/9/131, natomiast jako trasę alternatywną PKP PLK proponuje wytyczenie go linią 201 przez Kościerzynę. Należy się spodziewać, że na liniach „korytarzowych” nastąpi przyrost liczby pociągów towarowych – co wymuszać musi działania inwestycyjne związane z poprawą przepustowości.

Pojawia się tu jeszcze inny problem. Otóż na liniach „korytarzowych” pierwszeństwo przy konstruowaniu rozkładu jazdy mają pociągi kursujące w relacjach międzynarodowych. W tej sytuacji np. pociąg z kontenerami jadący na Śląsk będzie stał z boku i czekał, aż wszystkie inne pociągi przejadą, włącznie z regionalnymi, a ten, który będzie jechał do Czech, pojedzie jako pierwszy. Co w tej sytuacji mieliby zrobić operatorzy, którym zależy na czasie i którzy przewożą np. produkty spożywcze? Zamawiać pociąg do Czech i stamtąd ponownie dowozić swoje ładunki? To byłby jakiś absurd. Peelka musi razem z przewoźnikami, operatorami i zarządami portów ustalić, jak sobie wyobraża połączenie tych wszystkich oczekiwań i zobowiązań.

Inwestycje w portach, realizowane bądź zaplanowane na najbliższe lata, powstają z myślą o rosnącej roli Gdyni i Gdańska jako hubów przeładunkowych w przewozach intermodalnych. Jak brak przepustowości linii kolejowych do tych portów wpłynie na ten rodzaj transportu?



Nie ma zgrania inwestycji realizowanych przez prywatnych przedsiębiorców z zapleczem lądowym. Wydając zgodę na te inwestycje, wspomagając je środkami inwestycyjnymi, organa państwowe jakby nie zastanawiają się nad tym jak ta masa ładunków będzie dalej ekspediowana.

Jak wiadomo, udział transportu kolejowego w Polsce w obsłudze łańcucha intermodalnego, w przekroju całej Unii Europejskiej, wzrósł na przestrzeni dekady prawie o jedną trzecią. Nerozwązanie problemów wynikających z niskiej przepustowości linii kolejowych może w kolejnych latach utrudnić rozwój Portu Gdynia i spowodować, że beneficjentami dynamicznie rozwijającego się rynku prze-

przepustowości linii kolejowych zapewniających dojazdy do Trójmiasta skutkować może nie tylko zahamowaniem wzrostu, ale wręcz zmniejszeniem skali przeładunków. Kontrahenci mogą bowiem zacząć poszukiwać innych portów na południowym brzegu Morza Bałtyckiego, dysponujących lepszą dostępnością transportu kolejowego niż Gdynia. Dodajmy, że zahamowanie wzrostu bądź nawet zmniejszenie skali przeładunków w tym por-

Należy się spodziewać, że na liniach „korytarzowych” nastąpi przyrost liczby pociągów towarowych – co wymuszać musi działania inwestycyjne związane z poprawą przepustowości.

wozów intermodalnych będą inne nadbałtyckie porty, także charakteryzujące się dużym potencjałem dla rozwoju intermodalu.

W naszym raporcie zwracamy uwagę, że w skrajnym przypadku, brak odpowiedniej

cie i w Gdańsku może negatywnie wpłynąć na inne gałęzie transportu, a w konsekwencji prowadzić do znacznego pogorszenia sytuacji na pomorskim rynku pracy. ◀

Franciszek Nietz

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



www.tsl-biznes.pl/gratis



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

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

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

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

Koszt całkowity projektu: 96 435 080 PLN

Kwota dofinansowania z UE: 39 092 500 PLN

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

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

Przedsięwzięcie przyczyni się do :

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



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

Tankkontenery do specjalnych zastosowań

Przedmiotem działalności TWS jest wynajem tankkontenerów przeznaczonych przede wszystkim do specjalnych zastosowań i na rynki niszowe. Dzięki temu, że flota firmy liczy około 5000 jednostek, stała się ona jednym z liderów w tym segmencie rynku, a dalsze inwestycje mają zapewnić umocnienie jej pozycji. Jest to tym bardziej realne, że niezależnie od tego czy klientowi chodzi o sprawdzone normy, czy też o wyrafinowane, niestandardowe rozwiązania, żadne wyzwanie nie może pozostać bez odpowiedzi.

TWS ma ponad 25-letnie doświadczenie w wynajmie tankkontenerów przeznaczonych do ładunków płynnych dla przemysłu chemicznego i spożywczego. Firma już na początku działalności wytyczyła sobie najwyższe standardy jakości i nadal je poprawia. Obecnie skupia się na orientacji na klienta, opłacalności działań i ochronie ludzi oraz środowiska naturalnego. Dzięki nowoczesnej flocie i innowacyjnym rozwiązaniom jest w stanie przekształcać logistykę swoich klientów w strategiczny czynnik budujący ich rozwój.

są w środku. Szeroki zakres wymagań może dotyczyć śledzenia pozycji poprzez monitorowanie obszaru i temperatury podczas transportu, albo też ochrony przed kradzieżą i określenia jak długo pojemniki pozostają w danym miejscu i czy zmieniały, nawet na trochę, swoje położenie.

Spełnienie tych wszystkich wymagań umożliwiają rozwiązania tworzone przez ekspertów, które gwarantują szybką i globalną dostępność każdego rodzaju tankkontenera. A trzeba wiedzieć, że w ciągu wielu lat działalności firma dorobiła się



Wszeczhonne zastosowanie

Coraz bardziej złożone wymagania techniczne, dotyczące odpowiednich narzędzi i sprzętu ma nie tylko przemysł. Obecne potrzeby klientów często wykraczają poza czysty wynajem kontenerów, a dodatkowo obejmują ochronę, zabezpieczenie i monitorowanie zarówno samych kontenerów jak i produktów, które

zespołu doświadczonych i kompetentnych pracowników, którzy koncentrują się na życzeniach i potrzebach swoich klientów. Dzięki swojej głównej kompetencji w zakresie wynajmu tankkontenerów, wspólnie z doradztwem technicznym, monitorowaniem i ubezpieczeniami, TWS jest w stanie w pełni zrealizować ofertę, która stawia wymagania o bardzo wysokich standardach. Usługi obejmują

centralną koordynację i monitorowanie urządzeń, indywidualną obsługę klienta, a także organizowanie dostaw pustych kontenerów do klienta.

Dostępne tankkontenery spełniają wszystkie potrzeby zarówno klienta, jaki i przewożonych produktów. Sieć składów, autoryzowanych warsztatów i myjni gwarantuje należytą dostępność i obsługę. Lokalny kontakt i wsparcie są łatwo dostępne dzięki temu, że firma posiada przedstawicieli w Europie, Azji, Ameryce Północnej i Południowej oraz Australii. Szczegółowe uzgodnienia są podstawą do tego, aby rozwiązania oferowane klientom były jak najbardziej odpowiednie. Obejmują one wszystko – od spełnienia warunków jakie wymaga dany ładunek, poprzez warunki wynajmu i elastyczne okresy wynajmu, aż po różnorodne opcje techniczne. Dla sektora chemicznego i spożywczego dostępna jest kompleksowa flota standardowych tankkontenerów i nadwozi wymiennych, a także tankkontenery specjalnego przeznaczenia, takie jak chłodnie, kontenery szczególnie izolowane, przeznaczone do wyrobów bitumicznych lub żółtego fosforu, czy też pojemniki do transportu płynów spożywczych wyposażone w mieszadła.

Temperatura pod kontrolą

Aby unaocznic jak ważne są proponowane przez TWS rozwiązania posłużmy się przykładem. Dajmy na to, że klient wynajmuje kontener wyposażony w specjalną izolację i ogrzewanie do przetransportowania surowca niezbędnego do produkcji wyrobu finalnego. Surowiec musi być transportowany i przetwarzany w wymaganym zakresie temperatur. Miejsca wytworzenia i przetworzenia ładunku znajdują się w różnych krajach, więc wymagany jest transport na znaczne odległości, głównie koleją. Aby uniknąć niepotrzebnego i kosztownego nadmiernego wzrostu temperatury kontenera i ładunku, musi ona być utrzymywana na stosunkowo stałym poziomie przez czas określony. Niezbędny do tego celu jest system śledzenia pozycji kontenera, który monitoruje jego położenie i temperaturę oraz umożliwia szybkie korygowanie potencjalnych opóźnień.

TWS było w stanie stworzyć dla klienta mającego tego typu wymagania rozwiązanie oparte o technologię GPS. Kontenery wyposażono w zabezpieczony przed nieuprawnionym dostępem system pozycjonowania o zasilaniu baterijnym. Kompetentnym partnerem przygotowującym ten projekt jest austriacka firma CEplus, która gromadzi i przetwarza dane operacyjne pozyskane z pojazdów, maszyn i urządzeń, bez względu na producenta lub branżę oraz bez ingerencji w wyposażenie elektroniczne danego urządzenia. Innymi słowy, systemy te są samowystarczalne. CEplus dostarcza użytkownikom zgromadzone dane i informacje w postaci odpowiednio zestawionych analiz i historii awarii. Sprzęt zaprojektowano pod kątem pracy w trudnych warunkach, jakie stanowią codzienność w branży budowlanej, w rolnictwie i leśnictwie oraz podczas śledzenia kontenerów. Jest on w stanie wytrzymać nawet skrajne warunki pogodowe i wahania temperatury.



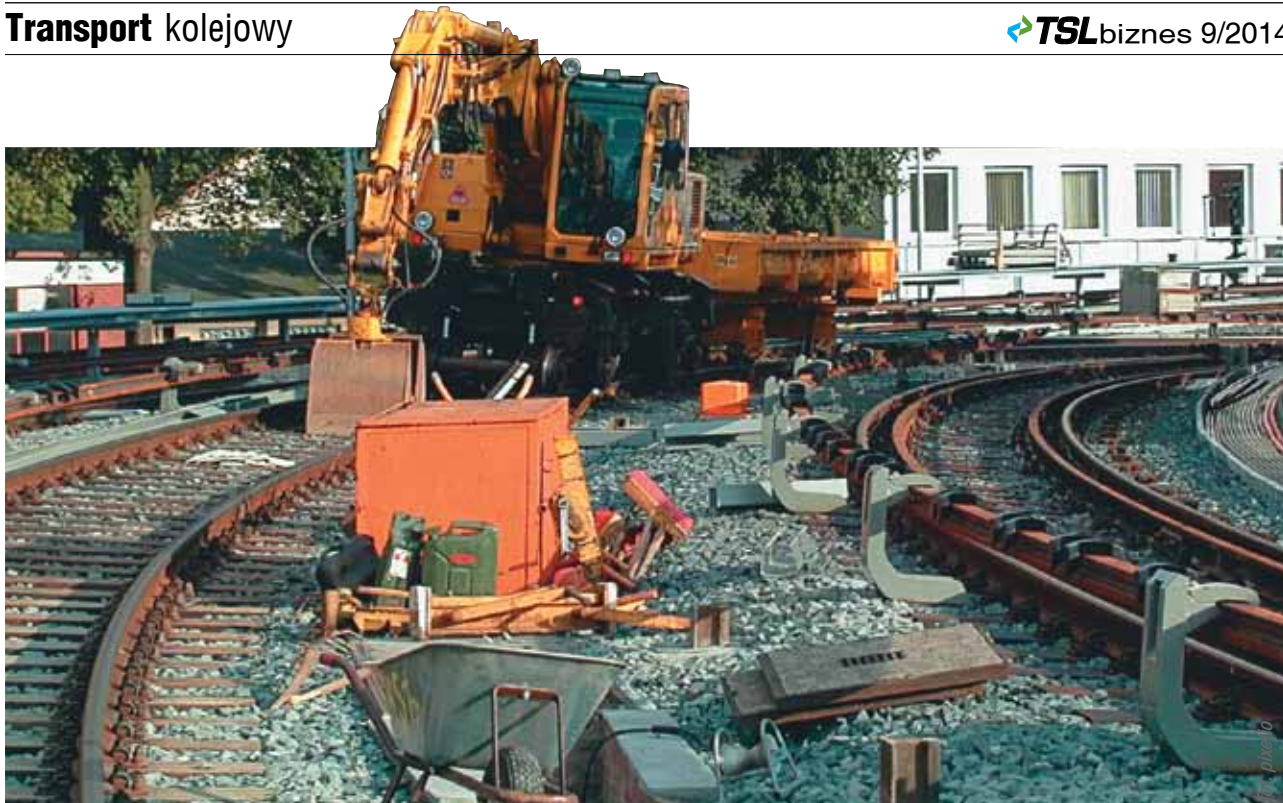
W tym przypadku systemy CEplus są wykorzystywane do monitorowania tankkontenerów przewożonych koleją na terenie Europy Wschodniej. Temperatura otoczenia jest zachowywana w pamięci urządzenia do dalszego przetwarzania. Możliwy jest również dokładny pomiar temperatury ładunku. Technologia ta umożliwia bardziej efektywne organizowanie procesów, co prowadzi do zwiększenia wydajności i ułatwia kontrolę spełniania wewnętrznych standardów jakości.

Obecnie użytkowanych jest ok. 50 tankkontenerów wyposażonych w takie urządzenia, które ustawione są zgodnie ze specyficznymi potrzebami klientów. Pomimo pracy w temperaturach docho-

dzących w zimie nawet do -30°C , system jeszcze nigdy nie zawiódł i niezawodnie opracowuje dane zebrane w każdych warunkach pogodowych. CEplus i TWS oferują w ten sposób swoje rozwiązania, rozwinięte na bazie praktycznych doświadczeń i przeznaczone do praktycznych zastosowań. Dzięki temu dają realną wartość pieniądзом zainwestowanym w rozwój firmy. ◀

MM

kontakt:
publicrelations@tws-gruppe.de
TWS TankContainer - Leasing
GmbH & Co KG
www.tws-gmbh.de



Z dużym poślizgiem

Liczące około 1300 kilometrów kolejowe połączenie Polski, poprzez republiki bałtyckie, ze Skandynawią miało być jednym ze sztan-darowych projektów komunikacyjnych finansowanych przez Unię Europejską. Trasa ta znalazła się na liście 30 priorytetowych projektów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w ramach unijnego budżetu 2007-2013. Dziś już wiadomo, że planowany termin ostatecznego ukończenia tej inwestycji do roku 2020 jest całkowicie nierealny.

Początkowo, według ambitnych planów Komisji Europejskiej, Rail Baltica miała powstać do 2016 r., jednakże w opublikowanym w 2008 r. raporcie, odnotowującym postęp w realizacji unijnych projektów priorytetowych, termin zakończenia prac przesunięto na rok 2020. Obecnie mówi się już o roku 2024. Tempo prac na tej inwestycji rzeczywiście od początku nie było (i nadal nie jest) imponujące. Kolej Bałtycka znalazła się wśród trzech projektów, z listy 30 priorytetowych, nad którymi prace – zdaniem Komisji – powinny ulec zdecydowanemu przyspieszeniu. We wrześniu 2010 r. ukończono zaledwie 156 km trasy, a prace trwały na 107 km.

Łotwa „zamraza” projekt

Budowa litewskiego fragmentu trasy ruszyła w maju 2010 r. Odcinek drogi kolejowej Szesztokai (od granicy polskiej) – Mariampol – Kowno miał być gotowy do 2013 r. Koszt tej inwestycji szacowano na ok. 264 mln euro, a 80% tej sumy zobowią-

zała się przekazać Litwie Unia Europejska. Estonia, korzystając ze środków przeznaczonych na TEN-T, zobowiązała się do końca 2010 r. zakończyć modernizację odcinka między miejscowościami Vala i Tartu. Z kolei Łotwa poprosiła Brukselę o zgodę na „zamrożenie” swej części projektu do 2011 r., ze względu na trudną sytuację gospodarczą kraju.

Polska część Rail Baltica liczy 341 km i składa się z pierwszego odcinka Warszawa – Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) oraz drugiego, prowadzącego z Białegostoku do granicy państwowej z Litwą. Dokładny przebieg tego właśnie fragmentu linii pozostawał długi czas nieustalony. W początkach 2010 r. inwestor – PKP Polskie Linie Kolejowe – wnioskował o wydanie decyzji środowiskowej uwzględniającej przebieg trasy w wybranym przez spółkę wariantcie: Białystok – Ełk – Olecko – Suwałki – Trakiszki do granicy z Litwą. Modernizacja tego odcinka miała kosztować 700 mln zł, a projekt ten znalazł się na liście rezerwowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.



Odcinek Warszawa Rembertów – Sadowne trzeba zakończyć i rozliczyć z Komisją Europejską do końca 2015 r., w przeciwnym wypadku stracimy unijne dofinansowanie

Decyzję w sprawie przebiegu linii z Białegostoku, bez której nie można było rozpocząć jakichkolwiek prac budowlanych, miała wydać Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku w porozumieniu z taką samą agendą w Olsztynie. Oczekiwanie na ten dokument przeciągało się i odpowiednią decyzję środowiskową, podtrzymującą wariant PKP PLK, wydano dopiero w czerwcu 2012 r. W dokonywanej co pięć lat ocenie postępu prac przy poszczególnych priorytetowych projektach TEN-T, Komisja Europejska – niezależnie od kwestii przebiegu trasy z Białegostoku – zwróciła uwagę na opóźnienie w rozpoczęciu modernizacji pierwszego odcinka Rail Baltica, prowadzącego z Warszawy do Białegostoku. W początkach listopada 2010 r. PKP PLK ogłosiły przetarg na wykonanie aktualizacji kosztorysu inwestorskiego, materiałów przetargowych oraz raportu środowiskowego i wniosku o wydanie decyzji środowiskowych niezbędnych dla rozpoczęcia w 2011 r. tej inwestycji. Znalazła się ona na liście projektów podstawowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Termin realizacji to lata 2011-2014, a koszt około 2,37 mld zł.

Polska opóźnia

Budowa polskiego fragmentu Rail Baltica rozpoczęła się ostatecznie z ponad rocznym opóźnieniem, pod koniec maja 2013 r., kiedy to ruszyła modernizacja trasy Warszawa – Białystok na 66 kilometrowym odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne. Inwestor, PKP Polskie Linie Kolejowe i wykonawca, firma Torpol prowadzą tu walkę z czasem. Inwestycję tę trzeba bowiem zakończyć i rozliczyć z Komisją Europejską do końca 2015 r., w przeciwnym wypadku stracimy unijne dofinansowanie. Chcąc tego uniknąć PKP PLK zgodziły się na całkowite zamknięcie 31 kilometrowego modernizowanego odcinka Tłuszcz – Sadowne, co – zdaniem wykonawcy – pozwoli na przeprowadzenie wszystkich prac w 10 miesięcy, zamiast blisko 2 lat.

W obecnej, kończącej się perspektywie budżetowej UE nie zostanie natomiast (wbrew wcześniejszym planom) zmodernizowany odcinek linii E75 Sadowne – Białystok. Odcinek ten, podobnie jak pozostałe prace na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowne, zgłoszony został przez PKP PLK do konkursu w ramach nowego unijnego funduszu „Łącząc Europę”. Pierwszy konkurs o unijne dotacje na projekty kolejowe (sięgające nawet 85% ich kosztów) rozpocznie się we wrześniu 2014 r.



W ramach budżetu 2014-2020 powinien zostać zrealizowany fragment Rail Baltica, z Białegostoku do Suwałk. Duże wątpliwości budzi natomiast możliwość przeprowadzenia w tym okresie modernizacji odcinka z Suwałk do miejscowości Trakiszki na granicy z Litwą

W ramach budżetu 2014 -2020 powinien zostać również zrealizowany kolejny fragment Rail Baltica, z Białegostoku do

Suwałk. Duże wątpliwości budzi natomiast możliwość przeprowadzenia w tym okresie modernizacji odcinka z Suwałk do miejsc-



Rewitalizacja odcinka Opole Groszowice – Błotnica Strzelecka wchodzi w ostatnią fazę

Dobiega końca rewitalizacja odcinka linii kolejowej między Błotnicą Strzelecką a Opolem Groszowicami, dzięki której pociągi pokonają tę trasę w ok. 30 minut. Inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. podwyższy nie tylko prędkość przejazdu, ale także komfort podróży i bezpieczeństwo.

– Zaawansowanie prac na sierpień br. wynosi blisko 70 proc. Zakończyliśmy już wymianę torów i sieci trakcyjnej na pierwszym torze. Zamontowaliśmy nowe rozjazdy w Kamieniu Śląskim i w Tarnowie Opolskim. Zrealizowaliśmy także część prac na drugim torze. Obecnie trwają roboty na torze nr 2 szlaków Błotnica Strzelecka – Toszek, Błotnica Strzelecka – Strzelce Opolskie, Szymiszów – Kamień Śląski i Strzelce Opolskie – Szymiszów oraz na stacjach Błotnica Strzelecka, Strzelce Opolskie i Szymiszów - informuje Waldemar Cymanek, kierownik kontraktu z PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Z Opola do Katowic w niecałe 90 minut

Rewitalizacja realizowana na zlecenie PLK polega na odtworzeniu pierwotnego stanu ponad 35 km linii kolejowej. Nowe szyny, sieć trakcyjna, wyremontowane perony i przepusty znacznie podwyższą komfort podróży na odcinku linii kolejowej między Błotnicą Strzelecką a Opolem Groszowicami. Po zakończeniu prac i sfinalizowaniu odbiorów, które zaplanowano jeszcze w tym roku, pociągi pasażerskie będą mogły jeździć po tej trasie z prędkością 120 km/h, a towarowe 70 km/h, co oznacza, że czas przejazdu dla składów regionalnych skróci się do ok. 30 min, a międzywojewódzkich do ok. 23 min. Ponadto pasażerowie dotrą z Opola do Katowic w niecałe 90 minut.

Rewitalizacja, czyli przywrócenie parametrów technicznych linii kolejowej po długim okresie eksploata-

cji jest najszybszą i najtańszą metodą usprawnienia ruchu kolejowego. Pozwala na likwidację ograniczeń prędkości oraz zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Wyższy komfort i bezpieczeństwo

W ramach rewitalizacji odnawiane są także perony, na których montowane są: nowa nawierzchnia, wiaty, oświetlenie, nagłośnienie i gabloty informacyjne. Inwestycja zakłada także dostosowanie obiektów do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

W trosce o bezpieczeństwo uczestników ruchu kolejowego oraz drogowego, wyremontowane zostaną 22 przejazdy kolejowo-drogowe. – Inwestycja objęła także rozjazdy, wiadukty oraz przepusty. Ich remont pozwoli na bezpieczniejszą, a zarazem szybszą podróż pociągami, co podniesie atrakcyjność transportu kolejowego – podkreśla Waldemar Cymanek.

Projekt „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 132 na odcinku Błotnica Strzelecka – Opole Groszowice, POIiŚ 7.1-65” jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Całkowity koszt inwestycji to ponad 251,8 mln zł brutto.

Studium wykonalności
Rail Baltica



	Podwyższenie prędkości na obecnych liniach	Nowe linie
Rosyjskie standardy	<ul style="list-style-type: none"> 120 km/h (red dashed line) 160 km/h (purple dashed line) 	<ul style="list-style-type: none"> 160 km/h (green solid line)
Europejskie standardy	<ul style="list-style-type: none"> 120 km/h (cyan dashed line) 160 km/h (blue dashed line) 	<ul style="list-style-type: none"> 160 km/h (green solid line) 200 km/h (red solid line)

wości Trakiszki na granicy z Litwą. W „Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.” odcinek ten znalazł się dopiero na ostatnim miejscu. W szybką modernizację trasy do Trakiszek nie wierzy litewski minister łączności Riomas Sinkevičius. W cytowanym niedawno przez nasze media oświadczeniu

Z Berlina do Helsinek

- Rail Baltica (międzynarodowa linia E75) przebiegać będzie przez tereny Polski i trzech państw bałtyckich, a następnie przez morskie połączenie promowe dotrze do Helsinek. Stanowić ma oś łączącą Finlandię, Litwę i Łotwę, Estonię (przez Warszawę, Berlin i Pragę) z Europą zachodnią i południową. Liczyć będzie łącznie około 1300 km. W Estonii będzie miała 300 km, na Łotwie 308 km, na Litwie 360 km.
- W Polsce 341 km, z czego 172 km linii dwutorowej i 169 km linii kolejowej jednotorowej. Pociągi pasażerskie będą mogły jeździć tą trasą z prędkością 160 km/godz. (docelowo do 200 km/godz.), towarowe natomiast 120 km/godz., z naciskiem na oś 225kN.
- Koszt realizacji tej inwestycji szacowano początkowo na 2,6 mld euro. Sumę tę skorygowano następnie do 3,6 mld euro. Koszt powstania polskiego odcinka Rail Baltica szacowany jest na około 7 mld zł. 85% wartości tego projektu może być finansowane z Unii Europejskiej. Obecnie tylko w ramach krajowych programów operacyjnych, ale także z unijnego funduszu „Łącząc Europę”.
- Z wstępnego studium wykonanego dla Komisji Europejskiej wynika, że w początkowym okresie za pomocą Rail Baltica będzie transportowane 9,8 mln ton towarów rocznie, natomiast w 2040 r. miałyby to być 15,8 mln ton.



W obecnej, kończącej się perspektywie budżetowej UE nie zostanie (wbrew wcześniejszym planom) zmodernizowany odcinek linii E75 Sadowne – Białystok

stwierdził on, iż otrzymał od polskiej wicepremier (Elżbiety Bieńkowskiej), która jest również ministrem transportu, list, z którego wynikało, że – Polska w latach 2014-2020 nie planuje rekonstruować odcinka kolei od granicy z Litwą do Białegostoku.

Litwa obstawała przy Wilnie

Polska ostateczny przebieg swego odcinka Rail Baltica wyznaczyła dopiero w połowie 2012 r. Nie byliśmy jednak najgorsi. Znacznie dłużej trwała obstrukcja strony litewskiej. Kraj ten dopiero w czerwcu 2014 r., podczas dziesiątego spotkania przedstawicieli Litwy, Łotwy, Estonii, zgodził się na przeprowadzenie trasy Rail Baltica przez Kowno, a nie przez Wilno, za czym obstawały władze litewskie. Pomysłowi temu zdecydowanie sprzeciwiali się Łotwa i Estonia oraz Komisja Europejska. Podczas wizyty w Estonii przewodniczący Komisji Jose Manuel Barroso wezwał kraje bałtyckie do przyspieszenia prac nad realizacją projektu. – Niezwykle istotne dla tych krajów jest osiągnięcie porozumienia co do

podstaw projektu wartego 3,6 mld euro – wtórował mu przewodniczący Parlamentu Europejskiego Marin Schultz, który zagroził, że kraje bałtyckie mogą stracić unijne dofinansowanie na budowę linii. Zmiana przebiegu trasy Rail Baltica groziłaby bowiem „gigantycznym opóźnieniem” w realizacji projektu.

Porozumienie z Litwą i zapowiedź powstania spółki koordynującej cały projekt niebezpieczeństwa takie oddaliło. Pozwoli również na dalsze finansowanie tej inwestycji. A i Litwa wygrała na swoim uporze. W ramach wspomnianego porozumienia, modernizacja około 100 kilometrowego odcinka pomiędzy Kownem a Wilnem została włączona do unijnego projektu, co oznacza możliwość współfinansowania ze strony Unii Europejskiej. Powstanie spółki koordynującej budowę Rail Baltica na terenie Litwy, Łotwy i Estonii stwarza nadzieję, że linia tą będzie gotowa w tych krajach do 2024 r. Polska natomiast może okazać się ostatnim hamulcowym tego ambitnego projektu transportowego. ◀

Franciszek Nietz

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

Bez zaskoczeń w pierwszym półroczu

Grupa CTL Logistics w pierwszym półroczu 2014 r. przewiozła ok. 7 mln ton ładunków, wykonując pracę prawie 1,7 mld tkm. Na terenie Niemiec, poprzez spółkę CTL Logistics GmbH, osiągnęła wynik na poziomie ok. 1,5 mln ton i ponad 500 mln tkm.

Na wyniki spółek przewozowych obecnych na polskim rynku wpływa m.in. trwająca modernizacja sieci kolejowej oraz zawirowania na rynku przewozu węgla. W pierwszych miesiącach br. o 48% spadła punktualność przewozów kolejowych i chociaż nie ma jeszcze danych za kolejny kwartał, można spodziewać się podobnych wyników. Jest to konsekwencją stanu infrastruktury i trwającego procesu jej modernizacji.

Oferta zależy od sytuacji

– Przewoźnicy w większym stopniu muszą angażować się w organizację przewozów. W Grupie CTL w 2013 r. średnia długość przejazdu wynosiła 220 km, w II kwarta-

ek na krótkich dystansach. Pozostali będą musieli uzbroić się w cierpliwość i znaleźć inny sposób prowadzenia swojej działalności. W CTL od dłuższego czasu intensywnie rozwijamy nasze usługi doradcze i rozbudowujemy kompleksową ofertę logistyczną, czego najlepszym przykładem jest realizowana umowa na obsługę elektrowni należących do EDF. Efektem kompleksowej oferty logistycznej jest zmniejszony tonaż przewożonych ładunków z jednoczesnym wydłużeniem obsługiwanych tras, zwiększonym wachlarzem usług a co za tym idzie podnoszeniem naszej konkurencyjności na rynku – wyjaśnia Jacek Bieczek, prezes zarządu CTL Logistics.

CTL w pierwszym półroczu przewiózł o ok. 8% mniej ładunków niż w analo-



całej branży w przypadku spadku przewozów kruszywo po pierwszym bumie na rynku budowlanym.

– To naturalne, że operatorzy logistyczni najszybciej rejestrują wszelkie zmiany zachodzące w przemyśle, zwłaszcza korzystającym z przewozów masowych. Już następny rok powinien przynieść wzrost przewozów, między innymi dzięki realizowanym pracom modernizacyjnym finansowanym w ramach kolejnej perspektywy finansowej UE. Wierzymy też, że uda się górnictwu uporać z obecnymi problemami – dodaje Jacek Bieczek.

CTL w pierwszym półroczu przewiózł o ok. 8% mniej ładunków niż w analogicznym okresie w 2013 r., lecz odnotował równocześnie tylko 2% spadek wykonanej pracy przewozowej.

le tego roku to już 250 km. Warto zwrócić uwagę na to, że najintensywniejsze prace prowadzone przez zarządcę infrastruktury są dopiero przed nami. W tym okresie bez wątplenia zyskują firmy, które masowo obsługują przewozy dla własnych spół-

gicznym okresie w 2013 r., lecz odnotował równocześnie tylko 2% spadek wykonanej pracy przewozowej. Jako jeden z głównych operatorów obsługujących przemysł górniczy odczuł jego obecne problemy, podobnie jak to miało miejsce w odniesieniu do



Ważna jest kompleksowość

CTL Logistics konsekwentnie buduje swoją ofertę dla konkretnych klientów pod ściśle określone procesy. Obecnie pracuje nad rozbudową siatki połączeń do obsługi potoków towarów oraz poszerza współpracę z partnerami, którzy coraz częściej decydują się powierzyć jej kompleksową obsługę logistyczną. Bazuje na długoterminowej współpracy z partnerami z branży energetyki zawodowej, górnictwa, chemii oraz dynamicznie rozwijającego się rynku przewozów do i z portów.

Grupa CTL Logistics to międzynarodowy operator logistyczny specjalizujący się w budowaniu kompleksowej oferty dla klientów różnych branż przemysłowych. Oferuje kompleksową obsługę logistyczną w zakresie transportu kolejowego i samochodowego towarów, spedycji, obsługi bocznic kolejowych, utrzymania taboru kolejowego, budowy i serwisu infrastruktury kolejowej, usług przeładunkowych, doradztwa celnego oraz zaopatrzenia w surowce. ◀

MM

Apetyt PKP Cargo na Pol-Miedź Trans

W pierwszej połowie 2015 r. PKP Cargo planuje objęcie do 50% udziałów w spółce Pol-Miedź Trans, należącej w całości do KGHM Polska Miedź SA i posiadającej ok. 2,5% udziału w rynku przewozów w Polsce. Ma ona stabilną bazę przychodową i dobrą sytuację finansową.

Współpraca PKP Cargo i KGHM Polska Miedź to element realizacji strategii przewoźnika zakładającej aktywną rolę w konsolidacji polskiego rynku przewozów towarowych, na którym obecnie działa ok. 60 graczy. Prace związane z wejściem kapitałowym PKP Cargo do spółki PMT ruszyły we wrześniu. Toczą się równolegle z procesem wydzielania ze spółki Pol-Miedź Trans działalności niezwiązanych z transportem kolejowym. Zakończenie procesu podziału PMT jest planowane na pierwsze półrocze 2015 r. PKP Cargo zamierza objąć do 50% udziałów w spółce PMT, a KGHM pozostanie jej większościowym udziałowcem.

– Zgodnie z zapowiedziami PKP Cargo będzie aktywnym graczem na polu konsolidacji rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce. Realizowana transakcja to kolejny, ważny projekt, nad którym pracujemy – mówi Adam Purwin, prezes zarządu PKP Cargo.

Dzięki zaangażowaniu w PMT polski przewoźnik uzyska kolejne źródło stałych przychodów, dodatkowe kontakty handlowe, a także zwiększy skalę działalności.

– Przeanalizowaliśmy wiele wariantów rozwoju części kolejowej spółki. Pracujemy nad optymalnym rozwiązaniem, jakim jest pozyskanie dla tego obszaru branżowego inwestora strategicznego. Musimy przeprowadzić kolejne, znaczące inwestycje w tabor i chcemy wzmocnić naszą pozycję na rynku krajowych przewozów towarowych. PKP Cargo daje taką szansę, dlatego zdecydowaliśmy się na rozważenie partnerstwa z tą spółką – mówi Mirosław Krutin, prezes Pol-Miedź Trans.

Po stronie KGHM Polska Miedź korzyści z wdrażanego rozwiązania to przede wszystkim dostęp do największego w Polsce, nieustannie modernizowanego taboru i szerokiej palety usług logistycznych Grupy PKP Cargo. Pozwoli to również KGHM na skoncentrowanie się na procesach inwestycyjnych w zakresie działalności podstawowej, a jednocześnie na pozyskanie wiarygodnego partnera w obszarze towarowych przewozów kolejowych.

Współpraca z KGHM w zakresie kolejowych przewozów towarowych jest

kolejnym elementem realizacji strategii PKP Cargo. Ostatnio polski przewoźnik podpisał list intencyjny w sprawie potencjalnego nabycia stu procent udziałów CTL Logistics – perspektywicznej spółki posiadającej stabilny udział w polskim i niemieckim rynku kolejowych przewozów towarowych. W tym samym czasie

PKP Cargo poinformowało w komunikacie do inwestorów o porozumieniu w sprawie potencjalnego nabycia jednego z największych prywatnych towarowych przewoźników kolejowych w Europie – czeskiego AWT, posiadającego ok. 8% udziału w czeskim rynku. ◀

KK



Nowe tory między Rybnikiem a Chałupkami

W październiku br. ruszają prace remontowe, dzięki którym w przyszłym roku będzie można bezpiecznie i komfortowo podróżować koleją na trasie Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki. Odnowionych zostanie ponad 30 km torów, perony i przejazdy kolejowo – drogowe. Po zakończeniu robót pociągi będą mogły jechać z prędkością 80 km/h, a całą trasę pokonają w niecałe 40 min.

Prace remontowe przygranicznego odcinka linii nr 140 i 158 obejmują kompleksową wymianę torów i sieci trakcyjnych. Na trasie z Rybnika do Chałupek wyremontowane zostanie 13 peronów: w Rybniku Towarowym (2), Rybniku Rymer, Radlinie Obszary, Radlinie (2), Wodzisławiu Śląskim (2), Bełżnicy, Czyżowicach, Olzie (2) i Rudyszwałdzie. Obiekty zostaną wyposażone w nowe wiaty, oświetlenie, megafony oraz zegary. Podniesie to znacznie komfort oczekiwania na pociąg.

Ponadto w ramach inwestycji zaplanowano także remont 31 obiektów w tym: mostów, wiaduktów, przepustów, przejścia pod torami, a także 24 przejazdów kolejowych, które znajdują się m.in. w: Chałupkach, Czyżowicach, Olzie, Radlinie i Rudyszwałdzie. Pozwoli to na przywrócenie na trasie maksymalnej prędkości do 80 km/h. Podwyższy się także bezpieczeństwo w ruchu kolejowym i drogowym.

Zakończenie prac na trasie Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki, dzięki którym



będzie można w prosty sposób dostać się np. do czeskiej Ostrawy zaplanowano na październik 2015 roku. Wartość projektu to ponad 159,7 mln zł.

W całej Polsce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują przy finansowej pomocy Unii Europejskiej rewitalizację o łącznej wartości aż 3,6 mld zł. Jest to 12 inwestycji, które przyczynią się do odtworzenia pierwotnych parametrów technicznych linii kolejowych po długim okresie eksploatacji. Pozwoli to na likwidację ograniczeń prędkości oraz zwiększenie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Projekt „Poprawienie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowych nr 140 i 158 na odcinku Rybnik – Chałupki” współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Jaki smartfon dla spedytora?

Telefon jest podstawowym narzędziem pracy spedytora. Wybór aparatu i usług nie powinien sprowadzać się do kwestii marki urządzenia i ceny zakupu. Ważne są też parametry użytkowe oraz usługi, z których może korzystać smartfon i te, których dostarcza z nim operator.

Praca w spedycji, zwłaszcza drogowej, to ciągle rozmowy. Z magazynem, klientem, a przede wszystkim z kierowcami. Czy już się „podstawił”? Kiedy będzie „kręcił pauzę”? Czy zdąży wjechać do miasta przed zakazem? Dlaczego bierze po drodze doładunki? O ile niekiedy można by sobie wyobrazić pracę spedytora bez komputera, o tyle bez telefonu jest ona praktycznie niemożliwa. Wybór konkretnego modelu i taryfy są więc kluczowe dla efektywności jego pracy.

Bez limitu = bez niespodzianek

Warto zacząć od odpowiedniego abonamentu. Jeszcze do niedawna oferty gwarantujące nielimitowane połączenia ze wszystkimi numerami w Polsce należały do rzadkości. Obecnie są one bardzo popularne a przy tym stosunkowo niedrogie. W Orange taką taryfę (Biz 60) można mieć już od 60 zł miesięcznie. Obejmuje ona nie tylko nieograniczoną liczbę połączeń na numery komórkowe i stacjonarne, ale także dowolną liczbę SMS-ów. To przydatne uzupełnienie możliwości kontaktu, bowiem część kierowców preferuje ten sposób komunikacji.

Taryfy nielimitowane są wyjątkowo praktycznym rozwiązaniem dla użytkowników intensywnie korzystających z telefonu. Nie tylko pozwalają ograniczyć koszty, ale i minimalizują ryzyko niespodziewa-

nych wydatków. O ile pracownik nie będzie korzystał z usług premium (takich jak konkursy SMS-we czy pobieranie tapet), miesięczna opłata pozostanie na stałym, przewidywalnym poziomie.

w korkach i szukania z mapą w rękę objazdów czy miejsca docelowego. Może szybko oszacować odległość i czas potrzebny na dotarcie do celu, a także zaplanować optymalną trasę i miejsca ewentualnych

Firmy dysponujące flotą z własnymi kierowcami mogą jeszcze bardziej obniżyć koszty użytkowania telefonów, wybierając dla niektórych pracowników tańsze oferty limitowane, gwarantujące jednak bezpłatne połączenia w ramach macierzystej sieci.

Firmy dysponujące flotą z własnymi kierowcami mogą jeszcze bardziej obniżyć koszty użytkowania telefonów, wybierając dla niektórych pracowników tańsze oferty limitowane, gwarantujące jednak bezpłatne połączenia w ramach macierzystej sieci. To jedna z zalet korzystania z usług jednego operatora. Pozwala ona na bezpłatne, nielimitowane połączenia pomiędzy wszystkimi pracownikami firmy wyposażonymi w telefony działające w sieci tego samego operatora.

Inną przydatną zwłaszcza dla kierowców usługą może być też nawigacja dostępna m.in. w Orange. Dzięki niej, kierowcy mają w swoim smartfonie zawsze aktualną mapę Polski (a nawet Europy - w wariantach Premium), która uwzględnia aktualne utrudnienia w ruchu, na przykład roboty drogowe czy objazdy. Dzięki niej kierowca może uniknąć stania

przerw. Nawigacja zwiększa więc nie tylko komfort pracy, ale także sprzyja zmniejszeniu zużycia paliwa i podnosi bezpieczeństwo jazdy.

Przyda się smartfon (i tablet)

Dzięki popularyzacji smartfonów mobilny dostęp do poczty elektronicznej nie musi być zarezerwowany dla kadry zarządzającej. Nawet prostsze modele telefonów komórkowych bardzo dobrze radzą sobie z wyświetlaniem zawartości skrzynek mailowych oraz załączników (dokumentów MS Office i PDF). O ile do komunikacji z kierowcami może wystarczyć głos i SMS, o tyle w przypadku ustaleń z klientami coraz częściej niezbędny jest email. Dobrym rozwiązaniem będzie w tym przypadku smartfon, który może być świetną alternatywą dla laptopa – droższego i bardziej narażonego na ewentualne uszkodzenia. Dobrym wyborem do różnych zadań może być również tablet. To bardzo dobre rozwiązanie dla spedytorów, którzy mają często pracować poza biurem, korzystając z klienta pocztowego i np. internetowego systemu transportowego klienta. To urządzenie dużo tańsze niż laptop, a do tego dostępne w wielu gotowych zestawach wraz z usługami internetu mobilnego

(np. kupując usługi mobilnego internetu z abonamentem za niespełna kilkadziesiąt złotych miesięcznie, w zestawie można wybrać solidny tablet już za złotówkę).

Szukając odpowiednich urządzeń dla firmy, warto zwrócić uwagę na ich parametry użytkowe. Od dużego ekranu i najnowszego procesora często ważniejsze będą solidna obudowa i pojemna bateria. Bardziej konserwatywni użytkownicy ucieszą się ze smartfonów wyposażonych w klawiaturę QWERTY, zamiast bardzo popularnego ekranu dotykowego.

Jeśli spedytor ma w telefonie lub na tablecie nie tylko przeglądać pocztę, ale i korzystać z systemu transportowego udostępnionego w internecie (np. do awizacji transportów), warto przed ostatecznym wyborem przetestować różne modele pod kątem zgodności z używanym systemem. Różnice pomiędzy przeglądarkami WWW w poszczególnych smartfonach i tabletach są duże. Może się okazać, że to co działa na tablecie prezesa, nie koniecznie da się uruchomić na smartfonie spedytora.

W razie wątpliwości co do wyboru konkretnego urządzenia, dobrze jest sprawdzić jego parametry i działanie przykładowych funkcji w internecie, np. na stronie www.mojtelefon.info.

Uwaga na zagranicę

Przedsiębiorcy organizujący transport międzynarodowy szczególnie dokładnie powinni przyglądać się taryfom telekomunikacyjnym na usługi poza granicami kraju. Połączenia zagraniczne i roamingowe mogą bardzo szybko i mocno wywindować koszty użytkowania firmowych połączeń. By temu zapobiec warto skorzystać ze specjalnych taryf i pakietów, przygotowanych dla klientów prowadzących interesy poza



Taryfy nielimitowane są wyjątkowo praktycznym rozwiązaniem dla użytkowników intensywnie korzystających z telefonu. Nie tylko pozwalają ograniczyć koszty, ale i minimalizują ryzyko niespodziewanych wydatków.

granicami. Przykładem mogą być taryfy Orange Biz. Ich użytkownicy, w wybranych opcjach abonamentu mogą wykonywać połączenia międzynarodowe do krajów Unii Europejskiej bez dodatkowych kosz-

Warto pamiętać, że roaming to nie tylko rozmowy, ale i transmisja danych, której koszty mogą być bardzo duże. Aby nie narażać na nie klientów, operatorzy umożliwiają wyznaczenie limitu kosztów dostępu

Szukając odpowiednich urządzeń dla firmy, warto zwrócić uwagę na ich parametry użytkowe. Od dużego ekranu i najnowszego procesora często ważniejsze będą solidna obudowa i pojemna bateria.

tów. W cenie abonamentu mają również bezpłatne odbieranie rozmów na terenie całej UE. Wybierając plan taryfowy Orange Biz 125 znacznie obniżają koszty połączeń wychodzących w roamingu, płacąc za nie tak jak za zwykle połączenia w kraju.

do internetu na terenie Unii Europejskiej. Klient może zdecydować o automatycznym wprowadzeniu blokady w momencie, gdy rachunek przekroczy np. 100 zł. Lepiej jednak zczasu aktywować odpowiedni pakiet, który pozwoli korzystać z sieci dużo taniej.

Na szczególną uwagę zasługuje w tym przypadku unikalna usługa, dostępna tylko w Orange - Bezpieczny Internet w UE. W jej ramach maksymalny miesięczny koszt korzystania z internetu to 40 zł. Za tę kwotę otrzymujemy paczkę 100MB, która zazwyczaj wystarcza do używania poczty elektronicznej w podstawowym zakresie. Bardziej wymagający klienci mogą skorzystać z większych pakietów - 0,5 i 1GB za odpowiednio 99 i 199 zł). Co ważne, jeśli nie wykorzystają całego wykupionego pakietu, zapłacą proporcjonalnie mniej. Usługi tej nie trzeba włączać za każdym razem, kiedy wyjeżdża się za granicę - brak transmisji danych w danym miesiącu to brak jakiegokolwiek opłaty. <

KK



Przedsiębiorcy organizujący transport międzynarodowy szczególnie dokładnie powinni przyglądać się taryfom telekomunikacyjnym na usługi poza granicami kraju. Połączenia zagraniczne i roamingowe mogą bardzo szybko i mocno wywindować koszty użytkowania firmowych połączeń. By temu zapobiec warto skorzystać ze specjalnych taryf i pakietów, przygotowanych dla klientów prowadzących interesy poza granicami.

Komtechnika

– przyjrzyj się branży z bliska

Targi Komtechnika (14-17.10.2014) w Poznaniu uzupełniają i rozszerzają ofertę prezentowanych na Poleko rozwiązań, a także podejmują temat ekologii w szeroko pojętym zakresie gospodarki komunalnej. Co ciekawego będzie można zobaczyć na targach?

W tym roku w poznańskich pawilonach 6A oraz 5A pokazana zostanie oferta producentów i dystrybutorów maszyn, urządzeń oraz oprogramowania dla branży zajmującej się gospodarką odpadami, a w pawilonie 5 oferta rozwiązań w zakresie gospodarki komunalnej (m.in. sprzęt komunalny do zagospodarowania oraz unieszkodliwiania odpadów komunalnych, lokalny transport zbiorowy, rozwiązania dotyczące letniego i zimowego utrzymania dróg, utrzymania terenów zielonych i utrzymania obiektów komunalnych).

Podczas targów, na terenie otwartym odbędą się pokazy możliwości maszyn w ruchu – City Truck Show.



Oferta dla wielu

Wśród wystawców targów Komtechnika zaprezentują się m.in. Aebi Schmidt, Anaconda – AR System, BDS Semko, Daimler Benz AG, Eco-Clean, Elte GPS,

stratorów i zarządców infrastruktury wojewskiej, a także osób odpowiedzialnych za gospodarkę komunalną oraz ochronę środowiska. Na ekspozycji będą mogli zapoznać się z rozwiązaniami z zakresu rekultywacji terenów powojennych, z pro-

Pod raz pierwszy, w dniu 15 października, odbędzie się międzynarodowa konferencja NGV „Metan dla motoryzacji”. Konferencji patronuje i koordynuje Fundacja Green Fuel przy współpracy z portalem cng.auto.pl. W czasie konferencji zostanie pokazany przekrój najbardziej innowacyjnych rozwiązań. Liderzy branży NGV podzielą się swoimi spostrzeżeniami na temat trendów, możliwości i polityki niezbędnej do przyspieszenia rozwoju rynku NGV. Prelegenci wskażą skuteczne strategie na rzecz rozwoju ekologicznych paliw metanowych.

Pod raz pierwszy, w dniu 15 października, odbędzie się międzynarodowa konferencja NGV „Metan dla motoryzacji”.

Fusch Oil Corporation, Impex, Integra Kamiński, Kastell, Kärcher, Pol-Agra, POM Augustów, PPU OMEGA, PT&Trade, Tech-Kom, Technika 2011 oraz Tezana.

Dodatkowo podczas tegorocznej edycji Poleko i Komtechnika przygotowano specjalną ścieżkę zwiedzania dla admini-

duktami i technologiami wspomagającymi zbieranie, przetwarzanie i unieszkodliwianie materiałów oraz odpadów niebezpiecznych, z rozwiązaniami z obszaru ochrony wody, gospodarki ściekowej, technik komunalnych czy infrastruktury wspierającej bezpieczeństwo ekologiczne.

Dopełnieniem tegorocznych wydarzeń w „Strefie Metanu” będzie przejazd ekologicznego konwoju CNG Blue Corridor 2014 NGV Rally. Na targach będziemy gościć załogi Rajdu składające się z przedstawicieli Międzynarodowych Organizacji NGV. W tym roku załogi Blue Corridor pokonają samochodami zasilanymi CNG 6 050 km. Celem i ideą corocznych Rajdów Blue Corridor Rally jest promowanie ekologicznego paliwa metanowego do zasilania pojazdów na całym świecie. Polski odcinek Rajdu koordynuje Fundacja GREEN FUEL – polska organizacja NGV, wpierająca rozwój ekologicznych paliw metanowych w transporcie polskim. ◀



Dopełnieniem tegorocznych wydarzeń w „Strefie Metanu” będzie przejazd ekologicznego konwoju CNG Blue Corridor 2014 NGV Rally

Metan dla motoryzacji

W „Strefie Metanu”, w ramach Miasteczka Ekologicznego na targach Poleko i Komtechnika, zostanie zaprezentowana kompleksowa „mieszanka” dostawców przemysłu NGV – wystawa pojazdów zasilanych CNG oraz technologii, systemy tankowania metanu, butle CNG i oferty dostawców komponentów. Będą też obecni przedstawiciele montażu, instalacji i serwisu CNG, konsultanci i specjaliści branży CNG/LNG.

➤ Więcej o ekspozycji i wydarzeniach na www.komtechnika.pl

7-8 października 2014 r., Regent Warsaw Hotel
Doroczne spotkanie ekspertów branży logistycznej

XI FORUM POLSKICH MENEDŻERÓW LOGISTYKI



Podczas tegorocznego Forum nasi eksperci pokażą m.in.:

- ▶ Jak efektywnie optymalizować koszty w logistyce!
- ▶ Jakie są przetłomowe rozwiązania dla logistyki w szczytach przewozowych!
- ▶ Jakie są kompleksowe i nowoczesne rozwiązania magazynowe dla firm!
- ▶ Jak automatyzować działania w logistyce i jakie są dzisiejsze wyzwania rynku!
- ▶ Jak zostać logistycznym managerem przyszłości!

UWAGA ! W tym roku zapraszamy Państwa także do udziału w Akademii Logistyki – jest to formuła pięciu sesji równoległych, która umożliwi dopasowanie specjalistycznego treningu menedżerskiego do własnych potrzeb.

Więcej informacji, pełny program oraz formularz zgłoszeniowy – konferencje.pb.pl
Masz pytanie? Zadzwoń lub napisz: 22 333 97 77, szkolenia@pb.pl



Nowy Solaris.

Dopracowany w najdrobniejszych szczegółach.

Premiera już 24 września 2014 r.

TRANSEXPO
KIELCE
08.10.2014 11:00
HALA E STOISKO 1

PREMIERA



nowySolaris.pl