

GRUDZIĘŃ – 12/2014 (53)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Temat numeru:

Logistyka sieci handlowych

Ekologistyka na co dzień

Szansa dla kolei towarowych

Zmiany prawne w 2015 roku



Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

You drive, we care.



Twój pilot na trasach Europy

Opłaty drogowe z DKV. 30 lat doświadczenia.

Dobry menedżer floty stawia na kompleksową obsługę myta przez DKV. Gwarantujemy najwyższą jakość usług: rejestrację do niemal wszystkich systemów opłat w Europie, pełną obsługę danych przez internet, wygodne fakturowanie i niezawodne narzędzia – DKV Card i DKV Box. Do tego pakiet serwisów online: inteligentne planowanie tras i kalkulator kosztów opłat drogowych.

Więcej na: www.dkv-euroservice.pl



OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

LIDER na polskim rynku
z zakresu rozliczania czasu pracy kierowców

**WSPIERAMY PRZEWOŹNIKÓW
W PROBLEMIE RYCZAŁTÓW ZA NOCLEGI**



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.



*Radosnych
i bezpoślizgowych
Świąt Bożego
Narodzenia,
spędzonych
w rodzinnym gronie
oraz pomyślnego
i stabilnego
gospodarczo
Nowego Roku*

życzy zespół



SPOTKANIA
TRANSPORTOWE



W numerze

> Wydarzenia

Spotkania Transportowe – Jesień..... 6
Jeszcze lepiej niż przed rokiem.....10
Logistyczna wiosna na Politechnice...12

> Logistyka

Handel z perspektywami
Wciąż jest miejsce dla nowych sieci handlowych.....14
Minimum zapasów
– maksymalna dostępność towaru....18
Ekologistyka na co dzień22
Nowe obszary ekologistyki.....26
Flota FM Logistic nabiera barw.....27
Kaizen – ciągłe doskonalenie
Spotkanie z Masaaki Imai
w DB Schenker Logistics28
Poczta Polska
– Rok 2014 upłynął pod znakiem dalszego rozwoju oferty logistycznej..31
Technicolor z FM Logistic
razem od 10 lat.....32
Współpraca, która przynosi profity.....34

> Logistyka-technologia

Innowacyjne wsparcie logistyki36
Palety INKA
w formacie kontenerowym.....37
Nie tylko opakowania kartonowe38
Bramy jako racjonalna,
ekonomiczna korzyść.....40
Budynki modułowe
– szybki sposób
na budowę infrastruktury 41

> Powierzchnie magazynowe

Obsypany nagrodami42
Centrum przeładunkowe dla UPS43

> Finansowanie

Z leasingu korzystamy już od 20 lat...44

> Transport drogowy

„Neutralni CO2”, czyli nowy pomysł na ekologię w branży TSL52
Sieci wchodzą w ekopaliwo54
Wirtualne przemieszczenia sposobem inspekcji na wielotyśne kary55
Szczoty przewozowe kosztują56

> Transport kolejowy

Szansa dla kolei towarowych.....58

> Prawo

Polisa OC nadwyżkowa sposobem na minimalizację ryzyka.....62
Zmiany prawne w 2015 roku.....66
Wytyczne dla transportu68

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

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



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.

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA 2015

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

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

Już dziś rezerwuj czas i zapisz się na Spotkania Transportowe 2015.

Udział w Spotkaniach Transportowych jest bezpłatny po wcześniejszej rejestracji.

Zarejestruj się **BEZPŁATNIE** na stronie:
www.spotkania.tsl-biznes.pl

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



17 lutego	-	WARSZAWA
24 lutego	-	WROCŁAW
3 marca	-	GDAŃSK
10 marca	-	POZNAŃ
17 marca	-	LUBLIN
24 marca	-	KRAKÓW
31 marca	-	BIĄŁYSTOK
14 kwietnia	-	KATOWICE

Spotkania odbywają się
w godzinach 9.00 - 17.00

Organizatorzy Konferencji:

SPOTKANIA TRANSPORTOWE – JESIEŃ 2014

Otoczenie prawne i biznesowe branży transportowej zmienia się coraz szybciej. Nowe zjawiska i problemy mogą zaskoczyć nawet najbardziej przewidujących i doświadczonych przewoźników. Okazuje się, że do bycia na bieżąco ze zmianami prawnymi i rynkowymi nie wystarczają już coroczne, wiosenne spotkania, na których przedstawiamy rozwiązania najważniejszych problemów branży. Dlatego w tym roku postanowiliśmy zorganizować kolejną, uzupełniającą rundę Spotkań Transportowych – Jesień 2014, podczas której odwiedziliśmy trzy miasta. Na nasze zaproszenie odpowiedziało blisko pół tysiąca przedstawicieli branży transportowej.



Wszystkim partnerom Spotkań Transportowych zapewniliśmy na targach stoiska promocyjne, przy których kontynuowali oni rozmowy z uczestnikami konferencji, jak i nawiązywali nowe kontakty z odwiedzającymi targi.



Jesienną rundę rozpoczęliśmy 6 listopada w Warszawie, gdzie Spotkania Transportowe były jednym z najważniejszych wydarzeń w ramach drugiej edycji Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki Trans Poland 2014. Otwarta formuła konferencji sprawiała, że prelekcje naszych partnerów cieszyły się dużym zainteresowaniem zarówno wśród zaproszonych przewoźników, jak i innych osób odwiedzających targi.



Jesienną aurę rozjaśniała pomarańczowa gama pojazdów DAF, prezentowana na ekspozycji zewnętrznej. Nie zabrakło dystrybucyjnego modelu LF z zabudową Aerobody oraz flagowego modelu XF Euro6.





Jak skutecznie obsługiwać transporty tranzytowe z i do krajów trzecich (jak Rosja, Białoruś)? Czy można wyeliminować przestarzałe zabezpieczenia celne, oparte na powszechnie znanych rozwiązaniach papierowych deklaracji? Co dalej ze znanymi karnetami i ile będą kosztowały gwarancje celne? Paweł Zajac z SGS Polska przekonywał, że z usługą TransitNet obsługa transportów tranzytowych to proces zdecydowanie prostszy, szybszy, tańszy i pewniejszy.



Czy można wyobrazić sobie świat transportu bez dokumentu CMR? Okazuje się, że rozwiązania skutecznie zastępujące lub uzupełniające „ce-em-erkę” dostępne są już dziś. Romek Kałkowski przybliżył branży transportowej najnowsze rozwiązanie Systemu Trans.eu - Proof on Delivery, dzięki któremu można błyskawicznie potwierdzić dostarczenie towaru i nie czekać na zwrot drukowanego dokumentu CMR.



Wiarygodny przewoźnik w Europie - jak zdobyć zaufanie kontrahenta? Zachodni kontrahenci coraz częściej oczekują od polskich przewoźników zapewnienia swojej jakości poprzez posiadanie odpowiednich certyfikatów branżowych. System Trans.eu proponuje, by takim standardem dla rzetelnych i wiarygodnych przewoźników był certyfikat TCC (Trans.eu Certified Carrier), przyznawany bezpłatnie firmom działającym od minimum trzech lat, dysponującym nowoczesnym taborem i znakomitą opinią w branży. Alicja Ryło, Project Manager TCC, przybliżyła zasady przyznawania certyfikatu oraz zalety jego posiadania.



Janusz Długiński z firmy Bridgestone przedstawił najnowszą generację ogumienia do pojazdów ciężarowych, a także zalety korzystania z systemu monitorowania ciśnienia w oponach, wdrażanego przez producenta opon.



Pozwy pracowników i roszczenia kierowców, związane z godzinami nadliczbowymi i należnościami z tytułu podróży służbowych (diety i ryczałty) to temat, który wielu przewoźnikom spędza sen z powiek. Pierwszym krokiem do uniknięcia takich nieprzewidzianych sytuacji jest wprowadzenie odpowiednich zapisów w dokumentacji pracowniczej oraz prowadzenie ewidencji czasu pracy we właściwy sposób. Takie zadania najlepiej powierzyć specjalistom. Bartosz Najman, prezes OCRK, pokazał profesjonalny sposób rozliczania czasu pracy kierowców i wynikające z tego dodatkowe korzyści dla przewoźników.



Zawarcie umowy przewozu to jeden z pierwszych, formalnych kroków do realizacji usługi transportowej. Może być on przy tym kluczowym, zwłaszcza w przypadku ewentualnego sporu. Artur Martynów, Key Account Manager w Transinkasso przedstawił niuanse umowy przewozu. Prelegent przybliżył zagadnienia takie jak milczące przyjęcie oferty, kto jest osobą umocowaną do zawarcia umowy przewozu, kto zapłaci za odwołanie ładunku i czy przewoźnik może podjąć na ładunku dodatkowo inny towar?



Zbigniew Kołodziejek z DAF Trucks Polska pokazał, jak nowoczesne rozwiązania technologiczne pojazdów ciężarowych DAF wpływają na oszczędności w funkcjonowaniu firm transportowych. Jednak nawet posiadając najnowocześniejsze rozwiązania nie osiągniemy efektów, jeśli nie wiemy jak z nich wydajnie korzystać – dlatego DAF bardzo dużo uwagi poświęca stałemu uświadamianiu i edukowaniu kierowców, bowiem to od nich finalnie zależy, jakie koszty wygeneruje pojazd – i chodzi tu tylko o zużycie paliwa.



Dociekliwi mogli sprawdzić najnowsze rozwiązania już na miejscu. DAF XF Euro6, na co dzień wykorzystywany do szkolenia kierowców, towarzyszył nam podczas wszystkich spotkań.



Ogólne Warunki Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika. Czy to obowiązkowa prasa czy niezobowiązująca sugestia dla transportowca? Grzegorz Wiśniewski, dyrektor ds. sprzedaży w Transbrokers.eu wskazał główne zagrożenia cychające na przewoźników, będące wynikiem zbyt powierzchownego podejścia do spraw ubezpieczenia OCP.



W branży transportowej dominującą formą prowadzenia biznesu wciąż pozostaje jednoosobowa działalność gospodarcza. Blaski i cienie takiej formy prowadzenia firmy przedstawiła Anna Widuch - Wspólnik zarządzający kancelarii prawnej Translawyers Widuch i Wspólnicy sp. k.

Kompleksowego porównania różnych form prowadzenia działalności transportowej dokonał Łukasz Chwałczuk z kancelarii prawnej Iuridica, specjalizującej się w obsłudze firm transportowych. Prelegent dogłębnie przedstawiał wady i zalety każdej z form oraz udział praktycznych wskazówek dotyczących zmiany formy działalności. Temat ten pojawił się na Spotkaniach Transportowych nieprzypadkowo, bowiem bolączką wielu małych przewoźników (prowadzących działalność jednoosobową) pozostaje kwestia odpowiedzialności majątkowej za błędy, czasem popełnione nie przez nich samych, a np. ich pracowników.

Iwona Szwed z biura prawnego Arena 561 przeprowadziła uczestników przez „Transportowy wielobój legislacyjny”, bowiem takim mianem nazwać można zakres zmian prawnych, jakie czekają transportowców na przełomie 2014 i 2015 roku. Prelegentka wskazała zmiany, jakie obowiązywać będą w kwestii rozliczeń płatnych przejazdów w systemie viaTOLL oraz jaki wpływ na działalność przewoźników drogowych będzie miała dyrektywa siarkowa w transporcie morskim. Ekspertka wskazała też potencjalne problemy, jakie mogą wynikać również dla polskich przewoźników z uchwalonej w Niemczech ustawy o ustaleniu powszechnej płacy minimalnej. W wystąpieniu pojawił się również temat zasad egzekwowania i karania przewoźników za odbieranie tygodniowego odpoczynku w kabinie na terenie Belgii i Francji



Każda przerwa obfitowała licznymi dyskusjami w kulkarach. Możliwość bezpośrednich rozmów, zagłębienia się w temat i wymiany opinii „na gorąco” doceniają zarówno partnerzy, jak i uczestnicy naszych Spotkań.



Swobodna forma wystąpień skłania uczestników do włączania się w dyskusję i zadawania pytań. Dzięki takiej interakcji każdy może znaleźć odpowiedzi na nurtujące go problemy i w pełni wykorzystać potencjał spotkania i doświadczenia ekspertów.



Partnerzy Spotkań Transportowych jesień 2014



Czy konkurencja w branży transportowej ma swoje granice? Co wolno, a czego nie wolno zabronić naszym podwykonawcom, pracownikom i kontrahentom? O aspektach prawnych i zasadach konkurencji w branży transportowej opowiadał Paweł Judek z Kancelarii Działyński i Judek.



Jerzy Różyk z CDS Odszkodowania dokonał zestawienia funkcji przewoźnika i spedytora wczoraj i dziś oraz przewidywania, jak zmieniać się to będzie w przyszłości. Wszystko to w kontekście ponoszonych odpowiedzialności oraz sposobach zabezpieczenia roszczeń poprzez odpowiedni dobór zakresu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika i spedytora.

Na zakończenie jak zwykle czekały atrakcyjne nagrody. Poza zdobyciem prenumeraty naszych miesięczników, kilku szczęśliwców zakończyło udział w Spotkaniach z nowymi pojazdami w swoich flotach.

SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2015 Już dziś rezerwuj czas i zgłoś swój udział

Trwają przygotowania do kolejnej, zimowo-wiosennej edycji Spotkań Transportowych 2015. Tradycyjnie w kolejnych tygodniach odwiedzimy osiem polskich miast:



- 17 lutego – WARSZAWA
- 24 lutego – WROCŁAW
- 3 marca – GDAŃSK
- 10 marca – POZNAŃ
- 17 marca – LUBLIN
- 24 marca – KRAKÓW
- 31 marca – BIAŁYSTOK
- 14 kwietnia – KATOWICE

Spotkania odbywają się w godzinach 9.00-17.00

Podczas Spotkań Transportowych poruszymy najważniejsze, bieżące tematy związane z funkcjonowaniem firm i działów transportu – przybliżymy najnowsze zmiany prawne i pomożemy je zrozumieć, zasygnalizujemy możliwe problemy i wskażemy, jak ich unikać, pokażemy też, na co nowego i ciekawego warto zwrócić uwagę. Zachęcamy do kontaktu z redakcją i zgłaszania problemów oraz tematów, które powinniśmy poruszyć podczas konferencji.

Przewoźników i menedżerów transportu drogowego zapraszamy do BEZPŁATNEGO udziału w Spotkaniach Transportowych. Wystarczy zarejestrować się na stronie www.tsl-biznes.pl/spotkania, na której będziemy umieszczali aktualne informacje dotyczące najbliższej edycji Spotkań Transportowych 2015

Firmy i organizacje, które chciałyby zaprezentować swoją ofertę i propozycje podczas Spotkań Transportowych zapraszamy do współpracy. Prosimy o kontakt: promocja@kmg-media.pl, z chęcią udzielimy szerszych informacji o możliwości prezentacji podczas jednego lub kilku spotkań.

PROPOZYCJA SPECJALNA dla firm logistycznych, spedycyjnych i dystrybucyjnych

Poszukujesz przewoźników do współpracy z całą Polską, a może z konkretnego regionu? Spotkania Transportowe to doskonała okazja do nawiązania bezpośredniego kontaktu – przedstaw swoją ofertę współpracy, znajdź pewnych partnerów. Skontaktuj się z nami, chętnie udzielimy szerszych informacji o możliwości prezentacji podczas jednego lub kilku spotkań: promocja@kmg-media.pl

Jeszcze lepiej niż przed rokiem

Przed pierwszą edycją targów Trans Poland niewiele osób wróżyło im sukces. Jednak, ku zaskoczeniu sporej grupy specjalistów z branży TSL, pojawiło się na nich sporo wystawców i dużo więcej zwiedzających. A że nie był to przypadek, potwierdziła to tegoroczna impreza, odbywająca się w dniach 5-7 listopada w Centrum EXPO XXI w Warszawie.

Wystawców z branży transportu i logistyki było blisko 100 i to z 15 państw, natomiast odwiedzających około 2 600 z 26 krajów świata. Wśród gości nie zabrakło przedstawicieli instytucji branżowych oraz mediów specjalistycznych. Patronat honorowy nad imprezą objęło Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Z punktu widzenia dostawcy

Sukces potwierdzają wystawcy, którzy zadowoleni byli ze spotkań biznesowych i przewijającego się przez ich stoiska tłumy gości. – *Odwiedzających jest na pewno więcej niż w zeszłym roku – na poprzedniej edycji pojawiłam się jako gość. Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego, co się działo na naszym stoisku. Mamy już mnóstwo nowych przemysłów odnośnie naszej obecności w przyszłorocznej edycji targów. Nie zastanawiamy się, „czy wziąć udział”, ale „jak się zaprezentować” – mówi Klaudia Grzybowska z TimoCom.*

szczerze, że nie spodziewaliśmy się aż tak wielkiego zainteresowania. Już w tej chwili wiemy, że nasza obecność w przyszłym roku jest konieczna.

Utrzymane w formule B2B targi umożliwiły, z jednej strony, spotkanie managerów z firm transportowych, a z drugiej osób decyzyjnych w działach logistycznych importerów, eksporterów oraz przedsiębiorstw produkcyjnych i dystrybucyjnych. Właściciele, managerowie, dyrektorzy i prezesi stanowili aż 62% wszystkich odwiedzających. Wśród wystawców znalazły się natomiast takie firmy, jak DB Schenker Grupa Raben, Polskie Linie Lotnicze LOT - Biuro Cargo i Poczty, Loconi Intermodal, PCC Intermodal, Transics, TimoCom, Lufthansa Cargo, DPD Polska, Trans.EU,



Wystawców z branży transportu i logistyki było blisko 100, i to z 15 państw

rozwiązań wpływających na poziom bezpieczeństwa przewozu chemii i towarów niebezpiecznych.

Sukces targów w dużej mierze tkwi w tym, że starają się wnikliwie analizować branżę TSL i obserwować zachodzące w niej zmiany.

Bridgestone Sales Polska, DAF Trucks Polska i wiele innych.

Targi bardzo nam się podobają, widzimy mnóstwo gości. Jesteśmy cały czas bardzo zajęci, co mocno nas cieszy. Na tym właśnie nam zależało, więc pewnie będziemy tutaj w przyszłym roku – podsumowuje Piotr Skipor, Grupa Raben.

Organizacja wpłynęła na sukces

Do sukcesu targów przyczyniły się towarzyszące im konferencje i prelekcje. Pierwszego dnia odbyła się konferencja „Bezpieczeństwo transportu do państw WNP”, podczas której prelegenci udzielili odpowiedzi na pytania dotyczące przewozu towarów na Wschód. Poruszone zostały m.in. kwestie ostatnich zmian gospodarczych i politycznych, ich wpływu na polski transport oraz problem funkcjonowania karnetów TIR w Rosji. Drugiego dnia odbyło Forum Intermodalne EURO TSL 2014, którego głównym celem było zaprezentowanie zmian w przepisach ADR w 2015 r. oraz przybliżenie nowoczesnych

Podobnie jak w ubiegłym roku, w programie znalazły się również Spotkania Transportowe, organizowane przez redakcję magazynów TSL Biznes i Truck & Van wraz z partnerami, o których piszemy w artykule obok. Natomiast nowością była Strefa Służb – w jej ramach przedstawiciele Służby Celnej, Inspekcji Transportu Drogowego, Transportowego Dozoru Technicznego oraz Policji udzielali darmowych konsultacji i porad prawnych zainteresowanym uczestnikom targów.

Zdaniem organizatorów sukces targów w dużej mierze tkwi w tym, że starają się wnikliwie analizować branżę TSL i obserwować zachodzące w niej zmiany. Natomiast tegoroczni wystawcy dołożyli wszelkich starań, by jak najlepiej przygotować się do udziału w wydarzeniu. Wielu z nich postanowiło właśnie podczas Trans Poland zaprezentować swoje najnowsze rozwiązania i propozycje.

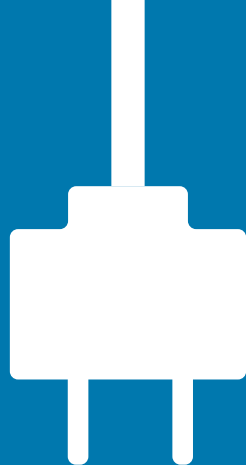
Trzecia edycja Trans Poland odbędzie się 4-6 listopada 2015 r. w Centrum EXPO XXI w Warszawie. ◀

KK

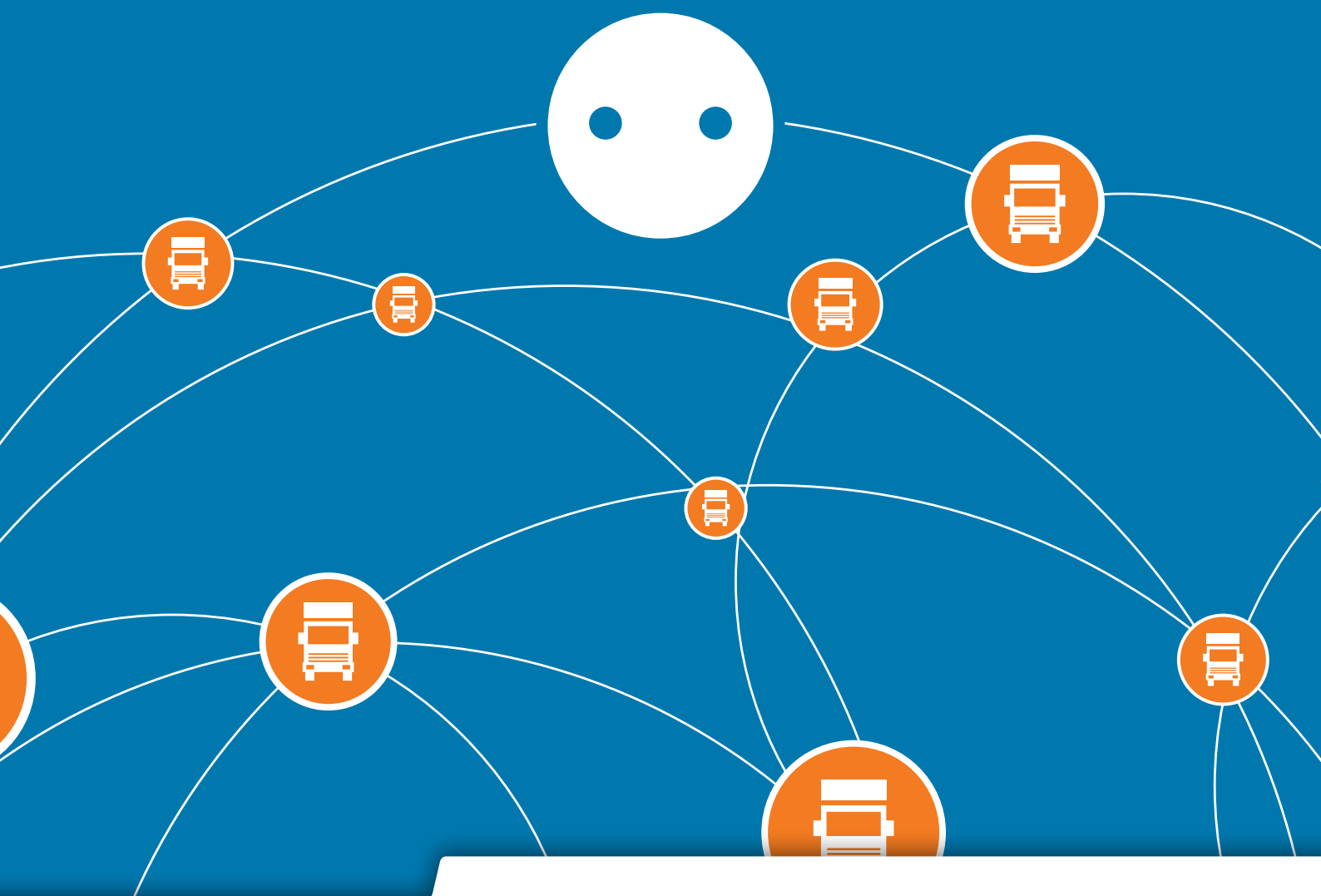


Nowością była Strefa Służb

Z kolei Joanna Ryszkowska z ERON-TRANS stwierdziła: – *W tym roku debiutujemy na targach Trans Poland. Jesteśmy bardzo mile zaskoczeni z tego względu, że odwiedza nas bardzo duża ilość osób – zarówno naszych stałych klientów i partnerów, jak i zupełnie nowych. Nawiązaliśmy wiele kontaktów biznesowych i przyznam*



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



Logistyczna wiosna na Politechnice

Już po raz czternasty członkowie Studenckiego Koła Logistyki Stosowanej, działającego na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej zorganizują Forum Młodej Logistyki – unikalną konferencję, łączącą społeczność studentów logistyki ze światem biznesu. Wydarzeniu towarzyszyć będą Targi Pracy Transportu i Logistyki, cieszące się od kilku lat rosnącym zainteresowaniem.

Po sukcesie poprzednich, już wielu edycji Forum Młodej Logistyki studenci nie zwalniają tempa. W tym roku stawiają na zmiany, którymi chcą zaskoczyć gości i uatrakcyjnić wydarzenie. Ich celem jest nawiązanie jeszcze lepszej współpracy z firmami, która przełoży się na poziom merytoryczny kon-

ferencji. Ciekawa inicjatywa, entuzjazm młodych ludzi, ich zaangażowanie w organizację czy wysoki poziom merytoryczny, to tylko niektóre z mocnych punktów tego wydarzenia.

ludźmi, którzy swoją uczelnianą i zawodową przyszłość wiążą z transportem i logistyką ze specjalistami i ekspertami branży logistycznej. Jest to kuźnia młodych talentów – miejsce, w którym można spotkać ludzi pełnych pasji i zaangażowania. Podczas tych dwóch dni studenci mają świetną okazję, aby poznać ludzi o podobnych



rozwinięcie współpracy w przyszłości, odbycie praktyk i staży czy rozpoczęcie kariery zawodowej w firmach poznanych podczas konferencji. Jest to zatem doskonała okazja zarówno dla studentów, poszukujących dogodnych możliwości do rozpoczęcia swojej kariery zawodowej, jak i przedstawicieli biznesu logistycznego i transportowego, poszukujących najbardziej aktywnych adeptów logistyki.

Forum Młodej Logistyki to platforma wymiany doświadczeń pomiędzy młodymi ludźmi, którzy swoją uczelnianą i zawodową przyszłość wiążą z transportem i logistyką ze specjalistami i ekspertami branży logistycznej.

ferencji. Ciekawa inicjatywa, entuzjazm młodych ludzi, ich zaangażowanie w organizację czy wysoki poziom merytoryczny, to tylko niektóre z mocnych punktów tego wydarzenia.

FML razem z targami

Forum Młodej Logistyki to platforma wymiany doświadczeń pomiędzy młodymi



zainteresowaniach, skonfrontować swoją wiedzę teoretyczną zdobytą na uczelni z wymaganiami rynku pracy oraz nawiązać bezpośredni kontakt z profesjonalistami w dziedzinie logistyki.

Wydarzenie towarzyszące, Targi Pracy Transportu i Logistyki, stanowią okazję dla pracodawców, aby wyszli naprzeciw młodym osobom wkraczającym na rynek pracy. Dają one możliwość pokazania się im jako instytucje otwarte na kontakt z młodymi i ambitnymi ludźmi poszukującymi pracy. Jest to również forma promocji firmy oraz zaprezentowania jej szerszemu gronu.

Obydwa wydarzenia od kilku lat organizowane są na początku marca, dzięki

Wydarzenie z tradycjami

Organizatorem FML i targów jest Studenckie Koło Logistyki Stosowanej – organizacja skupiająca młodych, ambitnych i kreatywnych ludzi, którzy są nie tylko studentami, ale wręcz pasjonatami transportu i logistyki. Koło działa przy Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej i od czternastu lat realizuje swój cykliczny projekt, którym jest Forum Młodej Logistyki oraz towarzyszące mu Targi Pracy.

Przygotowania do tegorocznej edycji Forum oraz Targów Pracy już ruszyły. Organizatorzy mają głowy pełne pomysłów, którymi na pewno zaskoczą uczestników. Zależy im na jeszcze wyższym poziomie

Targi Pracy Transportu i Logistyki, stanowią okazję dla pracodawców, aby wyszli naprzeciw młodym ludziom wkraczającym na rynek pracy.

czemu mają swoich stałych gości. W spotkaniu bierze udział coraz większa grupa studentów z całej Polski, dla których FML oraz towarzyszące mu targi pracy są okazją do nawiązania bezpośrednich kontaktów z przedstawicielami branży. Kontakty te często przekładają się na

merytorycznym, jak również na atrakcyjnej formie konkursu oraz świetnej zabawie.

Aktualne informacje o Forum Młodej Logistyki i Targach Pracy Transportu i Logistyki zamieszczane będą na www.skls.pw.edu.pl

AP





ANDROID APP ON
Google play

MAN



Jakość potwierdzona przez TÜV.
Po raz trzeci z rzędu MAN najlepszy
w raporcie TÜV. MAN kann.

Wyniki Raportu TÜV: www.vdtuev.de lub www.verkehrsrundschau.de/tuev-report

MAN kann



Handel z perspektywami

Wciąż jest miejsce dla nowych sieci handlowych

Choć polski rynek uznawany jest za mocno nasycony, wciąż jest tu miejsce dla nowych sieci handlowych. Stale rośnie liczba galerii handlowych, a wraz z nimi pojawiają nowe marki. Intensywnie rozwijają się także sieci dyskontowe, super- czy hipermarketów, zarówno krajowe jak i zagraniczne. „W tle” tej ekspansji powstaje zaplecze logistyczne, nieodłącznie związane z działalnością sieci handlowych.

Rynek handlowy podlega ciągłym zmianom. Klienci detaliczni codzienne zakupy coraz chętniej robią w sieciach handlowych, które stale rozwijają swoje placówki. Nieodłącznym towarzyszem tego rozwoju jest rozbudowa zaplecza logistycznego. Rozwijają się zarówno typowe sieci dyskontowe, supermarkety premium jak i markety budowlane czy „dom i ogród”. Coraz większą liczbą placówek mogą pochwalić się sieci odzie-

żowe czy obuwnicze. Konsument jest dziś coraz bardziej wymagający, coraz bardziej świadomy... ale i dysponuje coraz większą gotówką – nic zatem dziwnego, że walka o jego względy jest ostra, a w ostatnich latach nabiera dodatkowych kolorów.

Sieć z logistyką własną

Są sieci, które intensywnie rozwijają się w oparciu o własne zaplecze logistyczne.

Jako przykład posłużyć tu może strategia Jeronimo Martins Polska S.A. – właściciela sklepów Biedronka. Wraz z rozwojem sieci placówek (obecnie jest to ponad 2400 sklepów), firma rozbudowuje sieć dystrybucji. To ciekawy przykład logistyki realizowanej własnymi siłami. Obecnie JMP posiada 14 centrów dystrybucyjnych. Każde z nich zaopatruje średnio ok. 170 sklepów, a zasięgiem pokrywają one teren całego kraju. W lipcu sieć poinformowała o rozpoczęciu kolejnej inwestycji w centrum dystrybucyjne. Będzie ono zlokalizowane w Gorzowie Wielkopolskim. Nowe centrum posiadać będzie m.in. stację paliw, myjnię dla samochodów ciężarowych czy zbiornik na wody opadowe. Powierzchnia hali magazynowej wyniesie 26,5 tys. m², a obiekt zaopatrywać będzie około 200 sklepów sieci w całym regionie. Własna sieć dystrybucji pozwala na bieżący nadzór nad jakością procesów – zarówno w obszarze transportu jak i magazynowania. Czas składowania skrócono tu do minimum, dzięki zastosowaniu zaawansowanych narzędzi informatycznych do planowania zapasu, operacji magazynowych czy obsługi transportu. Od momentu zamówienia produkty trafiają na sklepowe półki w ciągu 24 godzin.

Zaskoczyć klienta

Ekspansja znanych na rynku marek to zauważalna tendencja, klienci coraz chętniej poszukują jednak także nowości. Jednym ze sposobów na przyciągnięcie klienta do galerii handlowej staje się dostępność do marki wcześniej nieznannej, czy nieobecnej na lokalnym rynku. Nowe marki stają się „wabikiem” by zainteresować potencjalnych konsumentów także nowym centrum handlowym, a takich świeżo wybudowanych na mapie Polski nie brakuje. Jako przykład ekspansji posłużyć może Toys”R”Us. Sieć ogłosiła wejście na polski rynek w październiku 2011 r., deklarując otwarcie ok. 20 sklepów i inwestycje na poziomie 200 mln zł. To sieć specjalizująca się w sprzedaży zabawek i produktów dla dzieci. Jednym z czynników, które zadecydowały o rozwoju w Polsce było właśnie to, że nasza silna, rozwijająca się gospodarka stanowi tu atrakcyjny punkt wyjścia także dla dalszej ekspansji w Europie Środkowo-Wschodniej. Pierwszy sklep sieci ruszył w Warszawie, kolejne w Rzeszowie, Gdańsku, na Bielanach Wrocławskich, w Poznaniu, Lublinie, Krakowie czy Szczecinie. – Wejście na polski rynek stwarza nie tylko interesującą możliwość rozwoju firmy w Europie, ale potencjalnie otwiera drzwi do krajów Europy Wschodniej. Polski, dynamiczny rynek i nastawione na rodzinę społeczeństwo



Obecnie JMP posiada 14 centrów dystrybucyjnych. Każde z nich zaopatruje średnio ok. 170 sklepów, a zasięgiem pokrywają one teren całego kraju. W lipcu sieć poinformowała o rozpoczęciu kolejnej inwestycji w centrum dystrybucyjne

stanowią doskonale miejsce dla naszego dalszego wzrostu – skomentował rozpoczęcie działalności w Polsce Antonio Urcelay, Prezydent Toys”R”Us na Europę.

Siec w outsourcingu

Nowoczesna logistyka to dziś m.in. możliwość powierzenia obsługi zadań logistycznych zewnętrznemu operatorowi. Tą drogą

ca, jak oczekiwania najmłodszych klientów – trzeba być przygotowanym na wszystko. Potrzebowaliśmy czasu, aby dobrze zrozumieć oczekiwania i sprawnie reagować na zmiany wolumenu i asortymentów. Przy średniej wielkości zapasu na poziomie około 2,5 tys. palet, ilość dostaw i wydań waha się miesięcznie nawet kilkunastokrotnie osiągając przedziały kilkudziesięciu tysięcy kartonów. Dodajmy do tego blisko



Polska staje się atrakcyjnym miejscem także z punktu widzenia logistyki prowadzonych działań. To doskonałe miejsce do budowania struktur o zasięgu międzynarodowym zapewniając, możliwość ekspansji na pozostałe, mniejsze rynki Europy Środkowej i Wschodniej

Na koniec 2013 r. istniało w Polsce 416 centrów handlowych o łącznej powierzchni najmu prawie 10 mln metrów kwadratowych. W całym ubiegłym roku oddano do użytku ponad 600 tys. m² powierzchni, z czego ok. 472 tys. w nowych obiektach.

idzie właśnie Toys”R”Us. Firma od kiedy jest w Polsce, realizuje operacje za pośrednictwem DSV Solutions. Rozwój sieci sklepów oznaczać będzie zatem rozszerzanie współpracy z operatorem. – Można powiedzieć, że obsługa wiodącej sieci sprzedaży zabawek dla dzieci jest równie wymagają-

2 tys. zmiennych pozycji asortymentowych i otrzymamy jednego z najbardziej wymagających klientów DSV Solutions. Podsumowując, dobra dwustronna komunikacja i umiejętność szybkiej reakcji jest podstawą udanej współpracy, a satysfakcja ze sprawniej obsługi takiego klienta, jak Toys”R”Us,

jest ogromna – komentuje Maciej Walenda, prezes zarządu DSV Solutions.

Rynek ma potencjał

Jak wynika z raportu Retail Research Forum, przygotowanego przez Polską

Optymalizujemy procesy w łańcuchu dostaw

FM Logistic, międzynarodowy operator logistyczny, tworzy, wprowadza i pilotuje działania w ramach globalnego łańcucha dostaw dostosowane do oczekiwań klientów. Jako kreator i lider w wdrażaniu logistycznych rozwiązań sprawia, iż każdy, nawet najbardziej skomplikowany łańcuch przepływu dóbr staje się możliwie najbardziej efektywny.

magazynowanie • dystrybucja • transport krajowy • transport międzynarodowy • co-packing • co-manufacturing

Radę Centrów Handlowych, na koniec 2013 r. w Polsce istniało 416 centrów handlowych o łącznej powierzchni najmu prawie 10 mln metrów kwadratowych. W całym ubiegłym roku oddano do użytku ponad 600 tys. m² powierzchni, z czego ok. 472 tys. w nowych obiektach. Średni wskaźnik pustostanów utrzymywał

zagranicznych sieci handlowych. W ubiegłym roku na krajowym rynku miało debiut blisko 40 nowych marek. Jak wynika z raportu Retail Research Forum, inwestorzy w 2013 r. zainwestowali łącznie ok. 3,3 mld euro, z czego prawie 1,3 mld euro w nieruchomości handlowe, przede wszystkim centra handlowe, co jest najlep-

szą przyczółkiem dla rozwoju – nie tylko dla dużych sieci handlowych, ze względu na skalę działania wymagających rozbudowanych struktur logistycznych, ale i mniejszych „graczy” – posiadających kilka czy kilkanaście placówek handlowych na terenie kraju. Sam rynek się zmienia – nasycenie powierzchniami handlowymi w największych miastach osiągnęło wysoki poziom, coraz częściej zatem to mniejsze miasta stają się kluczowym obszarem w rozwoju sieci handlowych. W zależności od strategii konkretnej sieci mogą to być miasta na poziomie 100-250 tys. mieszkańców, ale i kilkukrotnie mniejsze, powiatowe. Polski rynek jest mocno konkurencyjny, a w ostatnich latach konkurencja dodatkowo się tutaj zaostrzyła. Efektem jest m.in. konsolidacja – wyraźnie widoczna zarówno wśród sieci krajowych jak i zagranicznych.

Inwestorzy w 2013 r. zainwestowali łącznie ok. 3,3 mld euro, z czego prawie 1,3 mld euro w nieruchomości handlowe, przede wszystkim centra handlowe, co jest najlepszym wynikiem od 2006 r.

się w ub. roku na niskim poziomie – dla 227 centrów w 15 największych miastach Polski wynosił 3,5%. Niski poziom pustostanów i perspektywy rozwojowe całego rynku sprawiają, że Polska cieszy się dużym zainteresowaniem ze strony

szym wynikiem od 2006 r. To kolejny znak wskazujący na to, że nasz rynek ma jeszcze „miejsce” na nowe marki, nieobecne u nas lub dopiero zdobywające popularność na europejskich i światowych rynkach. Wraz z nimi pojawia się niezbędne zaplecze logistyczne – pod postacią magazynów zarządzanych samodzielnie lub za pośrednictwem operatorów logistycznych.

Polska atrakcyjnym rynkiem zbytu

Dlaczego to właśnie nasz kraj jest tak atrakcyjnym miejscem dla zagranicznych sieci handlowych? Decyduje o tym kilka czynników. Ze względu na potencjał prawie 40 milionów konsumentów, Polska to dla zagranicznych firm niezwykle atrakcyjny rynek zbytu. W ostatnich dwudziestu pięciu latach rynek ten charakteryzuje się ciągłym wzrostem poziomu konsumpcji. Duża liczba mieszkańców, ciągły wzrost poziomu

PL Plus wkracza do gry

Do walki o polski rynek stają m.in. sieci handlowe Bać-Pol oraz Piotr i Paweł. W ubiegłym roku powołały one do życia projekt pod nazwą Grupa Handlowa PL Plus – jest to odpowiedź na coraz silniejszą pozycję zagranicznych sieci handlowych na naszym rynku. – *Mamy świadomość, że aby być dobrze przygotowanym na najsilniejszą konkurencję musimy tworzyć skalę. Analiza strategiczna pokazała, że rynki docelowe obu firm są komplementarne, co oznacza, że tworząc wspólne plany, możemy bez obaw sumować potencjały, co rodzi dla naszych obu firm niesamowite szanse. A jednocześnie nie niesie praktycznie dla żadnego z nas zagrożeń* – mówi Leszek Bać, prezes rzeszowskiej Grupy Bać-Pol.



Jednym ze sposobów na przyciągnięcie klienta do galerii handlowej staje się dostępność do marki wcześniej nieznannej, czy nieobecnej na lokalnym rynku. Nowe marki stają się „wabikiem” by zainteresować potencjalnych konsumentów także nowym centrum handlowym

Nasycenie powierzchniami handlowymi w największych miastach osiągnęło wysoki poziom, coraz częściej zatem to mniejsze miasta stają się kluczowym obszarem w rozwoju sieci handlowych.

potrzeb konsumpcyjnych oraz rosnący poziom zamożności sprawiają, że zachodnie sieci widzą na naszym rynku wysoki popyt na towary i usługi. Polska staje się atrakcyjnym miejscem także z punktu widzenia logistyki prowadzonych działań. To doskonałe miejsce do budowania struktur o zasięgu międzynarodowym – zapewniając możliwość ekspansji na pozostałe, mniejsze rynki Europy Środkowej i Wschodniej.

Atrakcyjna lokalizacja i tranzytowe położenie to ważne argumenty czyniące

Pierwszym obszarem wspólnego działania jest tworzenie nowej marki własnej, wspólnej dla PL Plus. – *Stworzenie ekonomicznej marki własnej od podstaw na rynku tak konkurencyjnym byłoby dla nas samodzielnie niezwykle trudnym zadaniem. Na bazie tej nowej marki chcemy pokazać, że razem można sięgać po sukcesy nieosiągalne dla każdego oddzielnie i tworzyć wartość dodaną bardzo pożądaną przez naszych klientów* – mówi Piotr Woś, prezes sieci Piotr i Paweł. Wspólna marka własna ma

być wstępem do dalszych działań, których owocem mogła by być także integracja nawet kilku tysięcy polskich sklepów. Lokalni liderzy dzięki tej „koalicji” będą mieli możliwość i silne podstawy do skutecznego konkurowania z największymi „graczami” na rynku. W czerwcu tego roku list intencyjny w sprawie wejścia do grupy PL Plus podpisała także sieć supermarketów Polomarket.

Rosną także Mrówki

Intensywny rozwój towarzyszy także sieci marketów typu „dom i ogród” o nazwie Mrówka. – W ciągu pierwszych 4 miesięcy tego roku sieć marketów „dom i ogród” pod nazwą „PSB-Mrówka” powiększyła się o 11 placówek, osiągając liczbę 162 obiektów. Największe sklepy, o powierzchni ok. 2 tys. m² powstały w Gryfinie, Kościerzynie, Tomaszowie Lubelskim, Tarnobrzegu i Jędrzejowie. W maju planujemy uruchomienie 7 kolejnych marketów – w Krośnie Odrzańskim, Szymbarku, Będzinie, Oleśnie, Turku, Lublińcu i Chełmży. Mrówki są obecnie najliczniejszą siecią detaliczną sektora dom i ogród w Polsce. Funkcjonują głównie w miastach powiatowych, ale także w miejscowościach gminnych pod



Nowe centra handlowe, nowe marki sklepów, rozbudowa sieci dyskontów czy konsolidacja – wszystkie te zdarzenia skutkują koniecznością organizacji lub reorganizacji procesów logistycznych

wynosi niemal 200 tys. m². W roku 2013 ich przychody wyniosły 830 mln zł, zaś przychody wszystkich firm tworzących Grupę

sezonach uruchamialiśmy od 20 do ponad 30 sklepów. Planujemy powiększenie sieci do ponad 180 marketów na koniec 2014 roku. Do tej pory polskie firmy kupieckie prowadzące Mrówki wydały łącznie ponad 1 mld zł na budowę i wyposażenie tych marketów – komentuje Mirosław Lubarski, dyrektor marketingu w Grupie PSB S.A.

Nowe centra handlowe, nowe marki sklepów, rozbudowa sieci dyskontów czy konsolidacja – wszystkie te zdarzenia skutkują koniecznością organizacji lub reorganizacji procesów logistycznych. Wraz z rosnącą konkurencją procesy te muszą być dziś realizowane w sposób optymalny – zarówno pod względem wydajności jak i poziomu kosztów. ◀

dr Marcin Jurczak

Do walki o polski rynek stają m.in. sieci handlowe Bać-Pol oraz Piotr i Paweł. W ubiegłym roku powołały one do życia projekt pod nazwą Grupa Handlowa PL Plus – jest to odpowiedź na coraz silniejszą pozycję zagranicznych sieci handlowych na naszym rynku.

nazwą „Mini-Mrówka”. Mini-Mrówki to sklepy o powierzchni mniejszej niż 800 m², aktualnie działają 34 takie obiekty. Łączna powierzchnia sprzedaży wszystkich sklepów

PSB (hurtownie i markety) niemal 5 mld zł. Pierwsze Mrówki powstały 12 lat temu, ale wyraźne przyspieszenie rozbudowy sieci nastąpiło w 2009 r. – w poszczególnych

www.vehicom.pl

Vehicom
ZARZĄDZANIE FLOTĄ SAMOCHODOWĄ

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

W WERSJI BEZPŁATNEJ LUB PROFESJONALNEJ JUŻ OD 1072

Wersja bezpłatna lub profesjonalna już od 1072

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

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ WWW.VEHICOM.PL

INNOWACYJNA GOSPODARKA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

PROJEKT WSPÓLFINANSOWANY PRZEZ UNIĘ EUROPEJSKĄ Z EUROPEJSKIEGO FUNDUSZU ROZWOJU REGIONALNEGO DOTACJE NA INNOWACJE INWESTUJEMY W WASZĄ PRZYSZŁOŚĆ

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO



Minimum zapasów – maksymalna dostępność towaru

Sieci handlowe zgłaszają liczne wymagania zarówno w zakresie powierzchni magazynowych jak i realizacji dystrybucji. Zakres tych wymagań zależy od bardzo wielu czynników, m.in. od sprzedawanego asortymentu czy powierzchni i wymagań indywidualnych punktów handlowych.

Wzrost nasycenia rynku powierzchniami handlowymi wpływa na zwiększenie poziomu konkurencji, co z kolei zmusza handlowców do ciągłego udoskonalania zadań i procesów jak i podnoszenia atrakcyjności oferty handlowej. Coraz częściej to właśnie logistyka upatrywana jest jako jedno ze źródeł przewagi konkurencyjnej. I nie bez powodu, bo dzięki odpowiedniej organizacji zadań z zakresu realizacji dostaw, magazynowania czy organizacji dystrybucji możliwe jest zarówno podnoszenie wskaźników jakościowych jak i ograniczenie poziomu kosztów. Sieci logistyczne zgłaszają bardzo wiele wymagań względem realizowanych działań logistycznych. Od czego zależy zakres i szczegółowość tych wymagań? Od bardzo wielu czynników: profilu sprzedawanych produktów, szerokości asortymentu, wielkości punktów handlowych, sposobu realizacji zamówień, eksponowania towarów czy stosowanej polityki cenowej. Nie bez znaczenia jest tu także dostęp do outsourcingu logistycz-



Bezpośrednio na półkę

Juliusz Pakuński, kierownik usługi Dachser DIY-Logistics w Polsce

Usługa Dachser DIY-Logistics, z której korzystają m.in. firmy z branży ogrodniczej, polega na dostarczaniu przesyłek do sieci marketów budowlanych oraz typu dom i ogród, a także świadczeniu szeregu usług dodatkowych, w tym merchandisingu na terenie sklepu. Wyjątkowość usługi

polega na tym, że operator dostarcza produkty bezpośrednio na półki, a nie na rampę sklepu. W ramach Dachser DIY-Logistics firma dostarcza codziennie do 18 tys. marketów w całej Europie, ponad 2 mln przesyłek rocznie.

Wymagania jakościowe sieci DIY w odniesieniu do dostawców są bardzo wysokie, często trudne do zrealizowania. Dotyczą one np. dostaw w ściśle określonych oknach czasowych, sprawnej realizacji zaopatrzenia, obsługi zwrotów. Nierzadko w przypadku niewywiązania się z umowy przewidziane są kary. Dlatego współpraca dostawców z operatorem logistycznym, który zajmie się nie tylko klasycznie pojmowaną logistyką, ale także organizacją dostaw w ściśle określonych przez markety oknach czasowych, organizacją zwrotów, kontrolą towaru, a nawet merchandisingiem na terenie sklepu, ma szereg korzyści. Klienci otrzymują nie tylko wysokiej jakości serwis, ale i know-how oraz doświadczenie jakie zdobywamy od wielu lat na różnych rynkach.

nego – wiele podmiotów decyduje się na powierzenie obsługi logistycznej firmie zewnętrznej, w tym m.in. kompleksowo działającym operatorom logistycznym.

Rodzaj i szerokość asortymentu w bezpośredni sposób przekłada się na realizację zadań transportowych i magazynowych. Im szerszy rozmiar, tym większa liczba SKU w magazynie. Im większa liczba asortymentów, tym większym wyzwaniem staje się zapewnienie ich dostępności oraz ciągłej rotacji – by nawet rzadko sprzedający się produkt był dostępny w sklepie, a jednocześnie nie zajmował w nim zbyt dużej przestrzeni i nie ulegał przeterminowaniu. Znaczenie ma tu wielkość punktów handlowych i ich lokalizacja. Małe punkty posiadają zwykle bardzo skromne zaplecze magazynowe, co praktycznie uniemożliwia gromadzenie większych zapasów produktów bezpośrednio w lokalizacji sprzedażowej. To z kolei przekłada się także na wymagania związane ze sposobem zamawiania – gdy zamiast palet produkty zamawiane są z magazynu w opakowaniach zbiorczych – pod postacią pojedynczych kartonów, czy nawet w opakowaniach jednostkowych – w przypadku produktów droższych czy wolniej rotujących. Ważny jest sposób realizacji zamówień, w tym częstotliwość realizacji dostaw z magazynu czy centrum dystrybucyjnego.

Sam sposób dystrybucji zależy często od specyfiki konkretnej grupy produktów. Określone grupy towarów mogą mieć charakter „drogich logistycznie”, a wówczas dostarczane są do sklepu bezpośrednio od producenta (np. woda mineralna). Inne (np. pieczywo) – pomijają zaplecze logistyczne ze względu na krótki czas przydatności do spożycia. Z kolei jeszcze inne grupy produktów (owoce, warzywa, nabiał czy mrożonki) mogą być obsługiwane za pośrednictwem dedykowanej sieci dystrybucyjnej i innych obiektów magazynowych ze względu na swoje wymagania temperaturowe.

W transporcie i w magazynie

Sieci handlowe narzucają konkretne wymagania w zakresie zarówno samych powierzchni magazynowych jak i procesów realizowanych w magazynie. Co decyduje o atrakcyjności danej powierzchni magazynowej dla sieci handlowej? Eksperti zwracają uwagę na konieczność zapewnienia wystarczającej liczby doków, a także odpowiedniego zagospodarowania przestrzeni w magazynie (np. uzależnienie wysokości składowania od rodzaju asortymentu). Coraz częściej zwraca się uwagę na kwestie ekologiczne, zwracając uwagę m.in. na koszty utrzymania obiektów



Fot. DB Scheitler

Coraz częściej logistyka upatrywana jest jako jedno ze źródeł przewagi konkurencyjnej

PRAKTYCZNA – TANIA – DOBRA

Export palet transport lotniczy, morski i drogowy



Optymalny wybór

palety zapewnia oszczędność
w transporcie i składowaniu

Format kontenerowy

760 x 1140 mm
1140 x 1140 mm

Format Euro

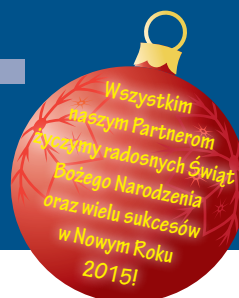
400 x 600 mm
400 x 800 mm
600 x 800 mm
800 x 1200 mm
1000 x 1200 mm



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



PEFC
produkt ekologiczny,
nieszkodliwy dla zasobów
naturalnych, z drewna
tartacznego 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 Siegersbrunn
Tel. 0049-8102-7742-0 · Fax 0049- 8102-5411 · www.inka-paletten.com · info@inka-paletten.com
www.inka-palety.pl



Zazwyczaj klasy A

Ewa Zawadzka,
Head of Land & Development w Prologis

Sieci handlowe zwykle poszukują obiektów dystrybucyjnych klasy A, położonych blisko głównych węzłów komunikacyjnych. Idealny budynek powinien mieć następujące parametry: wysokość składowania min. 10 m w świetle, niski współczynnik przenikalności ciepła budynku, duża ilość miejsc parkingowych, szerokie place manewrowe, 5 tys. kg/m² nacisku na posadzkę czy podwyższony wskaźnik ilości doków rozładunkowych na metr kwadratowy (1 dok na 600 m²). Prologis zapewnia wszystkie te standardy, czego przykładem jest obiekt typu BTS grupy Eko Holding, zajmującej się sprzedażą detaliczną i hurtową dóbr szybko zbywalnych oddany do użytku w marcu 2014 r. Budynek o powierzchni 34,9 tys. m² powstał na terenie Prologis Park Wrocław V, położonego przy obwodnicy Wrocławia oraz w bliskiej odległości od głównych szlaków transportowych, trzy kilometry na południowy-zachód od węzła Wrocław-Bielany. Do jego budowy zastosowano zwiększoną izolacyjność ścian zewnętrznych i dachu, przygotowano doki o podwyższonej izolacyjności termicznej oraz szczelności, wykorzystano energooszczędne oświetlenie (lampy T5 uruchamiane za pomocą czujek ruchu). Wybudowano powiększony parking, plac manewrowy o długości 35 m z trzech stron, 76 platform podnośnikowych, 5 doków załadunkowych dla małych ciężarówek oraz zadaszenie zewnętrzne. Na terenie magazynu znalazła się portiernia, wydzielona, monitorowana strefa ładowania baterii do wózków elektrycznych. Zainstalowano również TV przemysłową i stworzono pomieszczenie do obsługi odpadów biologicznych. W sąsiedztwie budynku powstały przystanki dla komunikacji miejskiej oraz wiaty dla rowerów i skuterów. W budynku przygotowano trzy strefy temperaturowe oraz rezerwowe zasilanie i zabezpieczenie systemów chłodniczych. Obiekt został wybudowany zgodnie z normą HACCP i posiada certyfikat BREEAM na poziomie „Good”.

magazynowych i ich wpływ na środowisko naturalne.

W zakresie samej organizacji procesów, kluczowe dla funkcjonowania obiektów magazynowych i sieci dystrybucji staje się występowanie określonych ograniczeń. To konieczność chociażby dopasowania dostaw do wyznaczonych okien czasowych czy możliwość przyjmowania towa-



Fot. Dachser

Wyzwaniem logistycznym, z jakim przychodzi zmierzyć się dostawcom i firmom logistycznym obsługującym sieci handlowe, są „podręczniki dostawców”. Precyzują one standardy postępowania z ładunkiem, wspólny sposób zarządzania dostawcami, zasady oznaczania palet czy standardy dotyczące opakowań zbiorczych i jednostek ładunkowych

rów wyłącznie w wybranych godzinach. Wyzwaniem są tu standardy zarówno samych centrów dystrybucyjnych, gdzie wymagania sieci handlowej narzucają się dostawcom, jak i galerii handlowych, gdzie

Rodzaj i szerokość asortymentu przekłada się na realizację zadań transportowych i magazynowych. Im szerszy rozmiar, tym większa liczba SKU w magazynie. Im większa liczba asortymentów, tym większym wyzwaniem jest zapewnienie ich dostępności oraz ciągłej rotacji.



O atrakcyjności danej powierzchni magazynowej dla sieci handlowej decyduje konieczność zapewnienia wystarczającej liczby doków oraz odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni w magazynie

Fot. SEGRO

z kolei podobne ograniczenia może stosować zarządca względem swoich najemców. Poszczególne lokalizacje handlowe w różnych punktach mogą funkcjonować w oparciu o zupełnie inne zasady realizacji dostaw, a konieczne staje się pogodzenie wymagań różnych stron i działania w różnych lokalizacjach.

To wszystko sprawia, że dystrybucja do sklepów staje się dziś wyzwaniem zarówno organizacyjnym jak i kosztowym. Zmienia się także model zamówień – realizowane są mniejsze dostawy, ale za to częściej. Do zarządzania zamówieniami powszechnie wykorzystuje się dziś rozmaite narzędzia IT – co usprawnia zarządzanie dostawami i podnosi ich efektywność. Warto też wspomnieć o samych ograniczeniach transportowych – w przypadku placówek w centrach miast czy obszarach o gęstej zabudowie (takich jak chociażby osiedla mieszkaniowe) dodatkowe ograniczenia mogą wynikać z fizycznego braku możliwości wjazdu dużym samochodem ciężarowym.

Zasady równe dla wszystkich

Jednym z typowych przykładów wyzwań logistycznych, z jakimi przychodzi zmierzyć się zarówno dostawcom jak i firmom logistycznym obsługującym sieci handlowe, są „podręczniki dostawców”. Precyzują one standardy postępowania z ładunkiem, wspólny sposób zarządzania paletami, zasady oznaczania palet czy standardy dotyczące opakowań zbiorczych i jednostek ładunkowych. Z punktu widzenia sieci to niezwykle ważne, by



Rośnie liczba firm zwracających uwagę na kwestie ekologiczne, m.in. na koszty utrzymania obiektów magazynowych i ich wpływ na środowisko naturalne

Sam sposób dystrybucji zależy często od specyfiki konkretnej grupy produktów. Określone grupy towarów mogą mieć charakter „drogich logistycznie”, a wówczas dostarczane są do sklepu bezpośrednio od producenta (np. woda mineralna).



Zgodnie z kodeksem dostawcy

Krzysztof Wieczorek, dyrektor wdrożeń procesów non-core logistics w Grupie OEX

Wszystkie firmy dostarczające towary do sieci handlowych zobowiązane są do przestrzegania restrykcyjnych wymagań kodeksów dostawcy. Dotyczą one samego sposobu przewożenia towarów, jego dostarczenia i rozładunku. Kodeksy definiują m.in. jak mają być ustawione palety, jak

przygotować dokumentację czy jaką wysokość powinien mieć samochód dostawczy. Niektóre z wymagań na pierwszy rzut oka mogą wydawać się absurdalne, jednak wszystkie służą optymalizacji czasu przyjmowania dostaw. Niewłaściwe przygotowanie towaru czy niezachowanie terminu przez jednego z dostawców zaburza bowiem cały harmonogram procesu. Dlatego nie rzadko zdarzają się sytuacje odsyłania kierowców z transportem nie spełniającym wymogów kodeksu.

Nie każda z firm wstawiających swoje produkty do sieci handlowych jest w stanie dostosować się do tak restrykcyjnych norm. Pomocne okazuje się wówczas wsparcie operatorów logistycznych, którzy przejmują towar od producenta, przepakowują, w razie potrzeby łączą w zestawy (np. promocyjne) i odpowiednio przygotowane dostarczają do centrum dystrybucyjnego danej sieci sklepów.

wielu dostawców stosowało się do wspólnych, spójnych standardów. Taki „zbiór zasad” pozwala na ujednoczenie logistyki wewnątrz danej sieci i sprawne zarządzanie dalszą drogą produktu aż na sklepową półkę.

Poszczególne sieci handlowe to różne wyzwania. Innymi zasadami kierować się będzie mały sklep typu *convenience*, innymi popularny dyskont, a jeszcze innymi supermarket kierujący do klientów ofertę premium. Rynek handlowy ciągle ewoluje, zmienia się model zakupów. Wraz z rozwojem handlu internetowego, zmienia się także organizacja sprzedaży w dużych sieciach handlowych. W wielu przypadkach zasady gospodarowania pozostają jednak podobne, a osiągnięte cele – zbieżne ze sobą. Bardzo często chodzi bowiem o to samo – o minimalizację poziomu zapasów lub maksymalizację dostępności atrakcyjnego dla klientów asortymentu.

dr Marcin Jurczak

Ekologistyka na co dzień

Dlaczego warto „być eko”? I co robimy by minimalizować nasz wpływ na środowisko naturalne? Zapytaliśmy przedstawicieli firm logistycznych, dlaczego i w jaki sposób inwestują w rozwiązania proekologiczne.

Dlaczego warto „być eko”? – *Ekologia zaczyna powszednieć. Jest raczej obowiązkiem, a nie innowacją. Troska o środowisko wynika z naszego instynktu samozachowawczego. Niszczenie otoczenia naturalnego może mieć katastrofalne skutki dla nas samych. Ponadto, ekologia staje się również wymogiem prawnym w kontekście dyrektywy Parlamentu Europejskiego, którą kraje UE będą zmuszone adaptować poprzez rozporządzenia na rynki lokalne. Nakłada ona na duże firmy, zatrudniające powyżej 500 pracowników, obowiązek raportowania pozafinansowego, czyli właśnie danych środowiskowych, ale również społecznych, związanych z zatrudnianiem pracowników, prawami człowieka czy kwestiami antykorupcyjnymi – tłumaczy Marta Szymborska, Lider CSR Grupy Raben.*

– *Dbłość o środowisko naturalne to nasz obowiązek wobec przyszłych pokoleń, dlatego w Dachser od lat wdrażamy ideę zrównoważonego rozwoju. Trend zainteresowania ekologią dostrzegamy również u naszych klientów, którzy sami prowadzą działania pro-ekologiczne i doceniają fakt, że my przykładamy do nich tak dużą wagę. Inwestycje w rozwiązania pro-ekologiczne, choć często wymagają dodatkowych nakładów finansowych, w dłuższej perspektywie czasu, oprócz pozytywnego wpływu na środowisko, mogą przynieść wymierne korzyści w postaci obniżenia kosztów eksploatacyjnych. Dobrym przykładem jest stworzenie systemu elektronicznej komunikacji – mówi Grzegorz Lichocik, prezes zarządu Dachser Sp. z o.o.*

W szerokim gronie i na dużą skalę

Na rynku logistycznym coraz częściej pojawiają się także rozwiązania, które choć bezpośrednio nie przekładają się na zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń, to wpływają na budowanie świadomości ekologicznej i akcentują problemy środowiskowe. Przykładem takiego rozwiązania jest DHL GoGreen – system śledzenia emisji CO₂ oraz generowania raportów węglowych. Czym jest tzw. raport węglowy? To zestawienie, które pozwala zobrazować emisję spalin, wskazywanych



Inicjatywą proekologiczną jest program „Green Freight Europe”, do którego dołączyło m.in. FM Logistic. Dotyczy ona wdrażania systemu norm europejskich służących do obliczania, zbierania, analizowania i monitorowania danych na temat emisji CO₂ w transporcie towarowym

W krajach UE duże firmy, zatrudniające powyżej 500 pracowników, mają obowiązek raportowania pozafinansowego, czyli danych środowiskowych, społecznych, związanych z zatrudnianiem pracowników, prawami człowieka czy kwestiami antykorupcyjnymi.



Na każdym etapie łańcucha dostaw

Grzegorz Lichocik, prezes zarządu Dachser Sp. z o.o.

W przypadku działalności operatora logistycznego, której sporą część stanowi transport samochodowy, ograniczenie emisji CO₂ jest szczególnie istotne. Stawiamy na najbardziej nowoczesne i przyjazne dla środowiska samochody.

Dzięki naszym systemom IT planujemy wykorzystanie floty samochodowej tak, aby średnia emisja CO₂ w przeliczeniu na pojedynczą przesyłkę była jak najmniejsza. Systemy te umożliwiają również sprawne konsolidowanie transportu, dzięki któremu ograniczamy liczbę wykorzystanych samochodów. Dzięki naszej rozbudowanej międzynarodowej sieci oddziałów, konsolidujemy przesyłki właściwie na każdym etapie łańcucha dostaw. Stosujemy również inne innowacyjne rozwiązania, jak np. kontenery wymienne, umożliwiające piętrowy załadunek i optymalne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej.

jako kluczowy element zanieczyszczeń generowanych przez branżę logistyczną. W „śledzeniu zanieczyszczeń” pomaga także funkcja Track & Trace, Klient ma możliwość zalogowania się do systemu, wpisania numeru przesyłki, a następnie otrzymuje informację dotyczącą emisji spalin podczas przewozu konkretnej przesyłki – wg europejskiej normy EN 16258 lub dekretu francuskiego 2011-1336. DHL Global Forwarding deklaruje także gotowość przygotowania CO₂ Carbon Report – zbiorczego, szczegółowego raportu dla wszystkich przesyłek danego klienta z wybranego okresu (np. jednego roku).

Działania ekologiczne stają się znacząco skuteczniejsze, gdy angażują szeroką rzeszę osób. Nic zatem dziwnego, że coraz częściej ich uczestnikami stają się klienci, podwykonawcy czy firmy współpracujące. – *Od dwóch lat prowadzimy akcję e-faktura=wyższa kultura zachęcającą odbiorców naszych usług do korzystania z elektronicznej wersji tego dokumentu. Akcja e-faktu-*

Już teraz możemy budować świadomość ekologiczną we współpracy z klientami i dostawcami, zachęcać do korzystania z już istniejącej ekologicznej oferty.

ra=wyższa kultura organizowana jest przy współpracy z Fundacją Aeris Futuro, której misją jest przeciwdziałanie globalnym zmianom klimatu i promowanie odpowiedzialnego biznesu. Można więc powiedzieć, że na rzecz ochrony środowiska tworzymy nawet koalicje – czasem, jak w przypadku akcji e-faktura=wyższa kultura – wielostronne. Angażujące naszych klientów, pracowników i organizacje pozarządowe – mówi Marta Szymborska.

– *To co możemy robić już teraz, to budować świadomość ekologiczną we współpracy z klientami i dostawcami, zachęcać do korzystania z już istniejącej ekologicznej oferty. Możemy wymagać spełniania norm ekologicznych przez podwykonawców czy w polityce zakupowej, inicjować wspólne innowacyjne przedsięwzięcia na rzecz ekologii. Mamy już narzędzia, które wspierają naszych klientów w ich działaniach ekologicznych, takie jak eko-kalkulator czy raporty emisji spalin. Umożliwiają one sprawdzenie emisji gazów do atmosfery podczas transportu towarów. Zachęcamy do korzystania z e-faktury. Poprzez nasze odpowiedzialne działania wspólnie możemy wpływać na zahamowanie negatywnych trendów w zakresie środowiska. W dłuższym czasie to się opłaci wszystkim – twierdzi Beata Konecka, Marketing Manager DB Schenker Logistics.*



Mniej ciężarówek na drodze

Beata Konecka, Marketing Manager
DB Schenker Logistics

W Polsce przeważa transport samochodowy. Blisko 200 tys. ciężarówek krąży po naszych drogach realizując ponad 80% transportu towarowego. Dlatego podjęcie tematu efektywnego, a przez to ekologicznego zarządzania w tym obszarze jest niezmiernie ważne. Poprzez oszczędne i efektywne gospodarowanie zasobami i transportem przyczyniamy się do redukcji emisji CO₂. W DB Schenker Logistics przesyłki wielu producentów są konsolidowane i dalej wspólnie podróżują w jednej ciężarówce np. na sklepowe półki. Sposób ten jest o wiele bardziej efektywny, niż gdyby każda firma sama dostarczała swoje towary. To ważna korzyść wspierająca środowisko, jaką operator logistyczny oferuje dla biznesu.

Ważna jest również maksymalizacja wypełnienia aut. Jest to jeden z celów strategicznych firmy. Im więcej towarów wspólnie podróżuje, tym mniej samochodów na drogach. Dla przykładu samo zwiększenie wypełnienia ciężarówek w polskiej sieci DB Schenker Logistics w 2013 r. spowodowało, że na drogi wyjechało ich mniej o 4,5 tys. Jest to równoważne ze spadkiem zużycia paliwa o 340 tys. litrów i mniejszą emisją CO₂ o 1,1 tys. ton.

rodowo czy globalnie. A taką inicjatywą jest program „Green Freight Europe”, do którego dołączyło m.in. FM Logistic. – *Zapoczątkowana w marcu 2012 r. inicjatywa „Green Freight Europe” dotyczy wdrażania systemu norm europejskich służących do obliczania, zbierania, analizowania i monitorowania danych na temat emisji CO₂ w transporcie towarowym. Jej celem jest poprawa ekologiczności transportu w Europie. Jest to niezależny i dobrowolny program, bazujący na podobnej inicjatywie w Stanach Zjednoczo-*

Międzynarodowo i globalnie

Działania proekologiczne angażują wiele grup interesariuszy, coraz częściej prowadzone są także na szerszą skalę – międzyna-



Minimalizować negatywne skutki

Magdalena Lubańska, dyrektor transportu
FM Logistic w Polsce

Z racji roli, jaką odgrywamy w łańcuchu dostaw zwracamy szczególną uwagę na środowisko i staramy się by w każdym wymiarze naszego funkcjonowania minimalizować negatywne skutki wynikające choćby z naszych operacji transportowych, ale nie tylko. Standardem jest posiadanie własnych sortowni odpadów we wszystkich placówkach FM Logistic na świecie. Od 2007 r. realizujemy usługę *poolingu*, dzięki której zredukowana jest liczba pojazdów na drogach, a co za tym idzie ograniczana jest emisja CO₂.

Najnowszym projektem w dziedzinie działań pro-środowiskowych jest „flota eco”. W samochodach obsługujących klientów z branży farmaceutycznej zamontowane są instalacje gazowe, w celu zmniejszenia emisji dwutlenku węgla. Gaz stosowany do zasilania samochodów dodatkowo gwarantuje silnikom większą elastyczność i płynną pracę, co jest szczególnie istotne przy jeździe miejskiej. Każdy „eco” pojazd został charakterystycznie oznakowany.

Ostatnio również FM Logistic podpisało list intencyjny, o przystąpieniu do projektu ULTRA ECO, w ramach inicjatywy Unii Europejskiej Horizon 2020, który ma na celu, między innymi, obniżenie uciążliwości transportu w dużych aglomeracjach miejskich.



Fot. Daclis

Zamiast tradycyjnych komputerów, stosujemy terminale sieciowe, dzięki czemu oszczędności wykorzystania energii oraz emisji CO₂ sięgają 90%. Staramy się zachęcać klientów do wdrożenia tych dobrych, sprawdzonych przez nas praktyk, dlatego promujemy korzystanie z e-faktury

nych, ma na celu intensyfikację współpracy pomiędzy spedytorami, dostawcami usług logistycznych i rządami. Firma FM Logistic uczestniczy w tym projekcie wraz ze 100 innymi podmiotami (dostawcami, spedytorami, dostawcami usług logistycznych itp.) – tłumaczy Magdalena Lubańska dyrektor transportu FM Logistic w Polsce.

Globalna sieć pozwala na prowadzenie działań proekologicznych na niespotykaną dotychczas skalę. To dostęp do wiedzy, kapitału, technologii – czynników, które okazują się być bardzo przydatne przy wdra-

Dbałość o środowisko to nie tylko redukcja poziomu zużycia paliwa. To także codzienna praca w każdym obszarze działania przedsiębiorstwa – od stanowisk biurowych po pracowników magazynowych.



Fot. DB Schenker Logistics

Mamy już narzędzia, które wspierają naszych klientów w ich działaniach ekologicznych, takie jak eko-kalkulator czy raporty emisji spalin. Umożliwiają one sprawdzenie emisji gazów do atmosfery podczas transportu towarów



Na każdym szczeblu

Marta Szymborska, Lider CSR Grupy Raben

Troska o szeroko rozumiane otoczenie wpisana jest w naszą strategię społecznej odpowiedzialności, a ta z kolei nierozrywnie złączona jest w celami biznesowymi Grupy Raben. Trudno jest zatem wymienić wszystkie działania ekologiczne podejmowane w firmie, ponieważ mają one miejsce na każdym szczeblu naszej organizacji. Istotne znaczenia ma dla nas optymalizacja kluczowych procesów w naszej firmie – magazynowania i transportu. Dlatego wprowadziliśmy do magazynów Grupy Raben oświetlenie LED. Stosujemy droższe, lecz bardziej efektywne od przeciętnych, systemy grzewcze oraz inwestujemy w izolację termiczną platform dokowych. Wymieniamy flotę samochodową na nowszą, emitującą mniejszą ilość gazów do atmosfery. Szkolimy naszych kierowców z zasad eco-drivingu. Świadczymy również usługę transportu intermodalnego, by udostępnić naszym klientom możliwość korzystania z serwisu bardziej ekologicznego.

Bardzo istotna jest również edukacja pracowników na temat postępowania z odpadami – jak przechowywać odpady niebezpieczne, jak segregować surowce, aby do kontenerów trafiała jednorodna frakcja i w efekcie uzyskać lepsze poziomy odzysku.

żaniu rozwiązań sprzyjających środowisku.
– Globalna sieć DB Schenker Logistics
– drogową, kolejową, lotniczą i oceanicz-

na – łączy 130 krajów. Dzięki niej towary firm z różnych branż błyskawicznie trafiają do producentów lub konsumentów na europejskich i światowych rynkach. Wciąż rosną oczekiwania co do jakości i szybkości dostaw przy jednoczesnym obniżaniu kosztów. Tymczasem zmiany klimatyczne mobilizują nas wszystkich do oszczędzania zasobów i zmniejszania emisji szkodliwych substancji. Dlatego naszym celem jest dostarczenie klientom ekologicznych rozwiązań logistycznych – kontynuuje Beata Konecka.



Fot. DB Schenker Logistics

Terminal DB Schenker Logistics w Złotorii koło Białegostoku został zaprojektowany z uwzględnieniem nowoczesnych rozwiązań przyjaznych środowisku, z myślą o oszczędności energii, redukcji emisji CO₂, efektywnej gospodarce wodnej i ciepłej

Oszczędni – także w biurze

Dbłość o środowisko to nie tylko redukcja poziomu zużycia paliwa. To także codzienna praca w każdym obszarze działania przedsiębiorstwa – od stanowisk biurowych po pracowników magazynowych. – *Stawiamy na oszczędność papieru – 90% całej komunikacji odbywa się drogą elektroniczną. We wszystkich etapach procesu logistycznego wykorzystujemy archiwizację optyczną. Zamiast tradycyjnych komputerów, stosujemy terminale sieciowe, dzięki czemu oszczędności wykorzystania energii oraz emisji CO₂ sięgają 90%. Staramy się zachęcać klientów do wdrożenia tych dobrych, sprawdzonych przez nas praktyk, dlatego promujemy korzystanie z e-faktury. W nowo powstających oddziałach wdrażamy różne innowacyjne rozwiązania, które wspomagają nasze pro-ekologiczne założenia – wyjaśnia Grzegorz Lichocik.*

– *Bardzo istotna jest również edukacja pracowników na temat postępowania z odpadami – jak przechowywać odpady niebezpieczne, jak segregować surowce, aby do kontenerów trafiała jednorodna frakcja i w efekcie uzyskać lepsze poziomy odzysku. Dlatego organizujemy szkolenia dla wszystkich zaangażowanych w proces segregacji, od początku, czyli od momentu rozpakowania towaru. W celu usprawnienia procesu gospodarki odpadami klientom zapewniamy kontenery wyposażone w nadajniki GSM, które wysyłają sygnał po ich częściowym wypełnieniu, co automatyzuje proces i oszczędza czas pracowników. Naszym celem jest zawsze uzyskanie jak najwyższego poziomu recyklingu surowców i odzysku odpadów, przy utrzymaniu wysokiej sprawności systemu, który w żaden sposób nie może kolidować z podstawowym*



Zmiany klimatyczne mobilizują nas wszystkich do oszczędzania zasobów i zmniejszania emisji szkodliwych substancji

Raport węglowy to zestawienie, które pozwala zobrazować emisję spalin, wskazywanych jako kluczowy element zanieczyszczeń generowanych przez branżę logistyczną.

procesem logistycznym centrum dystrybucyjnego – tłumaczy Anna Nowakowska, dyrektor sprzedaży i marketingu w Stena Recycling.

To oznacza także konieczność odpowiedniego postępowania z wytwarzanymi odpadami chociażby przez ich sortowanie. Segregacja odpadów to jeden ze sposobów na podniesienie efektywności gospodarowania zasobami. W przypadku codziennej pracy centrów dystrybucyjnych najczęściej wytwarzanymi odpadami są folia i karton, dlatego działaniem proekologicznym będzie skupienie się na efektywności samego procesu. Z tego powodu rozwiązania powinny być dopasowane do potrzeb – dla niektórych klientów wprowadziliśmy pogłębiony proces segregacji odpadów dzieląc podstawowe frakcje, jak np. folia, na specyficzne rodzaje, odrębnie gromadząc paski pp (taśmy spinające), kompaktując styropian czy rozszerzając usługę segregacji na powierzchnie biurowe poprzez wprowadzenie naszego autorskiego rozwiązania – MultiSortów – podsumowuje Anna Nowakowska. ◀

dr Marcin Jurczak



Kompleksowa gospodarka odpadami

Anna Nowakowska, dyrektor sprzedaży i marketingu, Stena Recycling

Należy przede wszystkim pamiętać, że „zielona” logistyka, której koncepcje zrównoważonego rozwoju transportu podnoszone są w ostatnich latach przez branżę TSL, nie powinna ograniczać się jedynie np. do stosowania normy EURO. Wśród działań proekologicznych dedykowanych

branży nie można zapomnieć o kompleksowej gospodarce odpadami w obiektach magazynowych – specjalności firmy Stena Recycling. Rozwiązania te najlepiej uwzględnić już na etapie projektowania centrów dystrybucyjnych, których najemcami bardzo często są firmy logistyczne – obniża to koszty wdrożenia usługi, niweluje konieczność ewentualnych zmian w budynku i daje możliwość przeprowadzenia certyfikacji BREEAM lub LEED, które podnoszą wartość samych obiektów.

Nowe obszary ekologii

Niemal każdy operator logistyczny podejmuje dziś działania mające na celu ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko. Myli się jednak każdy, kto uważa, że ograniczają się one wyłącznie do wymiany floty na nowszą. Ekologia coraz częściej wkracza na nowe obszary.

Od lat jednym z najbardziej widocznych działań ekologicznych podejmowanych przez operatorów jest dążenie do obniżenia zużycia paliwa, a wraz z nim – także do obniżenia emisji CO₂. To z jednej strony reakcja na rosnące ceny paliw, które stanowią od 30 do 50% kosztów transportu, z drugiej efekt wprowadzania coraz ostrzejszych regulacji unijnych związanych z emisją gazów cieplarnianych. Operatorzy stosują więc zasadę ecodrivingu, inwestują w aerodynamiczne naczepy, korygują trasy online redukując puste przebiegi. Największe oszczędności uzyskują jednak inwestując w zakup nowych pojazdów. – Starsze silniki spalały 34 l oleju napędowego na 100 km, nowsze potrafią przejechać ten dystans zużywając

29 l paliwa. – zauważa Maciej Janusz, koordynator ds. transportu i logistyki w firmie Transsped.

Sadzą lasy i doświetlają magazyny

Coraz częściej ciężar rozwiązań ekologicznych przenosi się jednak z floty na inne obszary działalności operatorów. Grupa Raben wprowadziła np. obowiązkowe drukowanie dwustronne, elektroniczny

wyposażone są nowobudowane magazyny Raben Polska w Sosnowcu i w Robakowie oraz magazyny Fresh Logistics w Gliwicach. Grupa rozpoczyna także proces modernizacji obiektów już istniejących. – Podobnie jak w przypadku oświetlenia LED, stosujemy droższe, lecz bardziej efektywne od przeciętnych, systemy grzewcze oraz inwestujemy w izolację termiczną platform dokowych. Wszystkie wprowadzane w Grupie Raben rozwiązania techniczne łączą ekologiczną z natury oszczędność kosztów

Coraz częściej ciężar rozwiązań ekologicznych przenosi się z floty na inne obszary działalności operatorów.

obieg dokumentów HR (wnioski urlopowe etc.), realizuje także akcję e-faktura = wyższa kultura skierowana do klientów. – Odstąpienie od papierowej wersji dokumentu oznacza posadzenie przez Grupę Raben drzewa. Szacuje się, że w wyniku inicjatywy może zostać zasadzonych nawet 6000 sadzonek – wyjaśnia Marta Szymborska, lider Grupy CSR Grupy Raben. W podobnym kierunku zmierza GeoPost, właściciel DPD, który sadzi lasy w Kolumbii i realizuje program biofermentacji w Kambodży.

Ekologiczne rozwiązania stosuje się także w magazynach. DHL Parcel pozyskuje np. wodę z wody deszczowej, stosuje oświetlenie LED oraz wykorzystuje doświetlenie światłem naturalnym. Oświetlenie LED wprowadził także do swoich magazynów Raben. W oświetlenie takie

eksploatacji, która to w bezpośredni sposób przekłada się na możliwość zaoferowania klientowi lepszych warunków komercyjnych – przekonuje Marta Szymborska, Lider CSR Grupy Raben.

DPD realizuje z kolei program „Total ZERO”, który pozwala na transport paczek neutralnych dla środowiska. W ramach programu realizowane są działania edukacyjne (stopki maili, naklejki „oszczędzaj światło”, ekologiczne newslettery), działania racjonalizujące wykorzystanie i ochronę zasobów naturalnych w biurach i magazynach (eko-toalety, kranie na fotokomórki, świetlówki energooszczędne). DPD dba także o gospodarkę odpadami, w tym o segregację i zmniejszenie ilości wytwarzanych śmieci (oszczędność folii, papieru, materiałów operacyjnych). Z in-

Ekologiczne rozwiązania stosuje się także w magazynach. DHL Parcel pozyskuje np. wodę z wody deszczowej, stosuje oświetlenie LED oraz wykorzystuje doświetlenie światłem naturalnym

Finalni konsumenci coraz częściej chcą wiedzieć czy kupowany przez nich produkt jest wyprodukowany w odpowiedzialny sposób.

nich działań można wymienić stosowanie opakowań, które mogą być łatwo poddawane recyklingowi. Na ekoopakowania zwraca też uwagę Marcin Balmas z DHL Parcel – *Ekoprojektowanie opakowań (lekkie, dopasowane do charakterystyki produktu, np. plastikowe lub tekturowe palety) ma istotny wpływ na wzrost efektywności transportu i przyczynia się to do obniżenia jego kosztów, a co za tym idzie, zanieczyszczeń z nimi związanych* – przekonuje.

Ekoklient

Podjęcie takich działań jest wynikiem biznesowej kalkulacji. Finalni kon-

sumenci coraz częściej chcą wiedzieć czy kupowany przez nich produkt jest wyprodukowany w odpowiedzialny sposób. Łańcuch logistyczny stanowi w tym procesie ważną część. – *Dziś w zapytaniach przetargowych, które otrzymujemy, nikt nie pyta już o to, czy posiadamy certyfikaty środowiskowe. Klienci pytają o to, jakie są to certyfikaty. Nie pytają o to, czy mierzymy emisję CO₂, ale o ile planujemy ją obniżyć. Pewne elementy stały się oczywiste. Przechodzimy na wyższy poziom zaangażowania i świadomości.* – tłumaczy Marta Szymborska z Grupy Raben.

Marcin Balmas z DHL Parcel przyznaje, że firmy przyjazne środowisku są

chętniej wybierane jako partner biznesowy. – *Większość naszych kontrahentów certyfikuje się na zgodność z międzynarodową normą zarządzania polityką środowiskową ISO 14001 i tego samego oczekują od nas. W większości przypadków jednym z elementów przystąpienia do przetargu na obsługę logistyczną firmy jest odpowiedź na ankietę zawierającą informację na temat wpływu naszej firmy na ochronę środowiska: czy posiadamy system jakości i środowiska, jak ograniczamy nasz wpływ na jego zanieczyszczenie* – opowiada.

Z badania przeprowadzonego w 2014 r. na zlecenie Fundacji Nasza Ziemia wynika, że ponad 90% Polaków segreguje śmieci, chroni przyrodę oraz oszczędza wodę i energię. Nawet jeśli te wyniki są nieco na wyrost, to i tak widać, że ekologia w świadomości Polaków zajmuje coraz ważniejsze miejsce. Nie uwzględnianie tych oczekiwań w logistyce byłoby więc dużym błędem. ◀

Adam Mitura

Flota FM Logistic nabiera barw

Na ulice wyjechały naczepy FM Logistic z nową identyfikacją. Po pojazdach z „metkami eco”, którymi zostały oznakowane ekologiczne samochody dedykowane branży health, przyszła kolej na flotę do obsługi branży fresh.

Zgodnie z zapowiedzią, FM Logistic rozwija usługi dla branży fresh, które dopełniają portofolio operatora. Przygotowując ofertę na polski rynek FM Logistic korzystało z doświadczeń, jakie zdobyło za granicą przy obsłudze tego typu produktów, bo branża fresh to rynek bardzo wymagający. Te działania przynio-

sły firmie pierwszego dużego klienta. Od IV kwartału FM Logistic realizuje usługi magazynowania oraz transportu dla produktów z kategorii fresh oraz ultrafresh dla MAKRO Cash & Carry Polska.

Rozpoczynając ten projekt operator unowocześnił też identyfikację naczep dedykowanych obsłudze branży fresh. W nowej



W nowej odsłonie pojazdy FM Logistic wyglądają jak duże chłodnie na kółkach. Rysunek gałki do regulacji temperatury ma podkreślać zalety rozwiązań stosowanych do obsługi wymagających produktów z kategorii fresh i ultrafresh

Rozpoczynając ten projekt operator unowocześnił też identyfikację naczep dedykowanych obsłudze branży fresh.

FM Logistic

- ▶ FM Logistic jest założoną w 1967 r. francuską firmą posiadającą swoje centra logistyczne w Europie, Azji i Ameryce Południowej (Brazylia).
- ▶ W Polsce jest ich osiem: Mszczonów, Tomaszów Mazowiecki, Wolbórz, Wola Bykowska, Piotrków Trybu-

nalski, Pruszków, Błonie i Olszowa. Łączna powierzchnia magazynowa i produkcyjna oddana do dyspozycji klientów to ponad 500 tys. m².

- ▶ Główna siedziba firmy w Polsce mieści się w Mszczonowie pod Warszawą.
- ▶ Firma zatrudnia w naszym kraju ponad 2,5 tys. osób, a w całej organizacji około 19 tys.

odsłonie pojazdy FM Logistic wyglądają jak duże chłodnie na kółkach. Rysunek gałki do regulacji temperatury ma podkreślać zalety rozwiązań stosowanych do obsługi wymagających produktów z kategorii fresh i ultrafresh. FM Logistic odpowiada za dystrybucję produktów, takich jak: nabiał, wędliny, mrożonki, owoce i warzywa, świeże mięso, świeże ryby i owoce morza. I każda grupa asortymentowa wymaga odrębnej strefy temperaturowej. Oznakowane samochody FM Logistic to najnowocześniejsze naczepy z systemem duo control, które umożliwiają w jednym czasie transport produktów wymagających różnych zakresów temperatury. ◀

MM

Kaizen – ciągłe doskonalenie

Spotkanie z Masaaki Imai w DB Schenker Logistics

Pojęcie kultury lean, która zakłada stworzenie szczupłego i wydajnego przedsiębiorstwa, nie jest obce ludziom związanym z branżą TSL, choć – mimo deklaracji – niewiele polskich firm tak naprawdę ją stosuje. Pionierem w Polsce jest DB Schenker Logistics, który 24 października zorganizował spotkanie klientów i menadżerów firmy z Masaaki Imai, liderem kaizen.

Masaaki Imai postrzegany jest na całym świecie jako pionier i promotor filozofii Lean Management, architekt ciągłego doskonalenia i guru lean. Uczestnicy spotkania w warszawskim oddziale DB Schenker Logistics mieli więc jedną z niewielu okazji wysłuchania wykładu Mistrza na temat „Roli Liderów w kulturze Lean”.

– Szansa spotkania z guru kaizen na świecie jakim jest Masaaki Imai, stwarza możliwość lepszego zrozumienia nowego systemu motywowania, który rozwinął się

W efekcie wzrasta też satysfakcja z pracy i poziom zaangażowanie – stwierdził przedstawiając swojego gościa Janusz Górski, prezes DB Schenker Logistics w Polsce.

Tu trzeba dodać, że DB Schenker Logistics od wielu lat buduje kulturę lean, koncentrując się na ciągłym doskonaleniu procesów, eliminowaniu marnotrawstwa i lepszym wykorzystaniu zasobów, po to aby zwiększyć wartości dostarczaną klientom. Siłą rzeczy, budując tę kulturę firma kładzie też nacisk na odpowiedni model przywództwa przy równoczesnym upra-

Podstawę systemu kaizen i budowy kultury lean stanowi założenie, że wszystkie działania podejmowane w firmie mogą być robione lepiej, a to pociąga za sobą ciągłe doskonalenie ludzi, procesów, wyrobów i usług, struktur organizacyjnych itd.

w tej kulturze. Pracownicy są zachęceni do większej samodzielności, dzielenia się pomysłami, wspólnego rozwiązywania problemów i tym samym zwiększenia swojego wpływu na najbliższe otoczenie biznesowe.

womocnieniu pracowników, którzy stają się w większym stopniu odpowiedzialni za swoją pracę, przedsiębiorstwo i otoczenie.

– Wprowadzenie kultury lean do całej firmy wymaga z jednej strony nieustannego



DB Schenker Logistics od wielu lat buduje kulturę lean, koncentrując się na ciągłym doskonaleniu procesów, eliminowaniu marnotrawstwa i lepszym wykorzystaniu zasobów, po to aby zwiększyć wartości dostarczaną klientom

Masaaki Imai

- ▶ Światowy ekspert kaizen, nazywany guru lean i architektem ciągłego doskonalenia.
- ▶ Urodzony w Tokio w 1930 r., absolwent Uniwersytetu Tokijskiego.
- ▶ Przez wiele lat współpracował z Taiichi Ohno, twórcą Toyota Production System – zasad zarządzania, które stały się podstawą współczesnej koncepcji Lean Management.
- ▶ W 1985 r. założył KAIZEN® Institute, międzynarodową organizację posiadającą dziś dwadzieścia biur na całym świecie. Jest założycielem i prezesem honorowym Instytutu KAIZEN działającego w ponad 30 krajach.
- ▶ Jest autorem pierwszej na świecie książki przybliżającej zachodnim menedżerom japońską filozofię zarządzania opartą na ciągłym doskonaleniu „Kaizen: klucz do konkurencyjnego sukcesu Japonii”.
- ▶ Jest również autorem „Gemba Kaizen. Zdroworozsądkowe podejście do zarządzania”, kolejnego bestsellera, który wydano w Polsce w 2006 r.

wysiłku od wszystkich pracowników, z drugiej zaś stwarza możliwości ciągłego rozwoju. Podstawą jest zrozumienie i wdrażanie procesu nieustannego doskonalenia się. Uczymy się od najlepszych, sięgając do źródeł tej kultury – dodał Janusz Górski wskazując na Masaaki Imai.

Kaizen to szczupłe zarządzanie

Podstawę systemu kaizen i budowy kultury lean stanowi założenie, że wszystkie działania podejmowane w firmie mogą być robione lepiej, a to pociąga za sobą ciągłe doskonalenie ludzi, procesów, wyrobów i usług, struktur organizacyjnych itd. To wcale nie muszą być zmiany kosztowne, wymagające wprowadzenia



Nie znam czegoś takiego jak dobre zapasy. Produkt najlepiej jest wytwarzać dopiero po otrzymaniu zamówienia od klienta – podkreślał Masaaki Imai

wyrafinowanych narzędzi, ale usprawnienia niskokosztowe i zdroworozsądkowe, dzięki którym przedsiębiorstwo może w sposób bardziej elastyczny reagować na zmiany zachodzące na rynku, a jednocześnie w sposób maksymalny zadowolić klienta, co jest celem firmy działającej w systemie kaizen. Jest to możliwe m.in. dzięki minimalizacji zasobów. Oznacza to koniec tradycyjnego myślenia, gdzie uzyskuje się minimalny rezultat przy wykorzystaniu maksimum zasobów. Ma to miejsce w tradycyjnych, zachodnich przedsiębiorstwach, w których – po to aby zadowolić udziałowców – na wszelki wypadek gromadzone są ogromne zapasy, a jednocześnie marnotrawione pieniądze i czas, co na dodatek ma negatywny wpływ na środowisko. – Nie znam czegoś

Każda współczesna firma powinna więc dążyć do tego, aby stać się lean – aby przy minimalnym poziomie zasobów generować jak największe możliwe korzyści. Najgorsza jest nadprodukcja i tworzenie zapasów – Zatem kaizen prowadzi do lean, a lean prowadzi do green – pisze w swojej książce „Gemba kaizen. Zdroworozsądkowe podejście do zarządzania” Masaaki Imai.

Każda współczesna firma powinna dążyć do tego, aby stać się lean – aby przy minimalnym poziomie zasobów generować jak największe możliwe korzyści.

W kulturze kaizen zmienia się także model przywództwa przy równoczesnym uprawomocnieniu pracowników, którzy stają się w większym stopniu odpowiedzialni za swoją pracę, przedsiębiorstwo i otoczenie. Natomiast do roli menedżerów najwyższego szczebla należy dawanie przykładu innym. Bez odpowiedniego przywództwa nie można uzyskać zadawalającego efektu wdrażania narzędzi kaizen.

Najcenniejsza w firmie

Miejscem, gdzie odbywa się prawdziwa praca i które jest najcenniejsze w firmie, jest gemba, czyli miejsce pracy, w którym następuje wytworzenie wartości dodanej, jakim jest np. linia produkcyjna. – Jeśli pytasz od czego zacząć lean, idź ze wszystkimi kierownikami na gembę i przyglądaj się przepływowi. Będziesz widział, które narzędzia są potrzebne w twojej firmie – twierdzi profesor Imai. Wszystkie techniki,

gemba i być na gembie, by rozumieć gembę i rozwijać gembę. Niech każdy kierownik przyjdzie do gemba i przygląda się przepływowi – dodaje. A przepływ stanowi podstawę w zarządzaniu szczupłym. Określają go trzy podstawowe zasady pozwalające realizować kaizen w gemba, będące niezbędnym składnikiem dobrego zarządzania. Są to: własne utrzymywanie stanowiska pracy (porządek miejsca pracy), elimina-

cja mudy, czyli marnotrawstwa rozumianego jako działanie niedodające wartości oraz standaryzacja. Ta ostatnia umożliwia trwałą poprawę w dwóch pierwszych obszarach, a to dzięki temu, że gwarantuje jakość poszczególnych procesów i zapobiega powtarzaniu błędów, a nawet może obniżyć ich poziom o 50%. Według Masaaki Imai drugie 50% zależy od stopnia utrzymania porządku miejsca pracy w obrębie gemba.

O tym, że proste, codzienne usprawnienia przekładają się na zwiększenie efektywności procesów w firmie, przekonuje się coraz więcej przedsiębiorstw. Przykładem jest DB Schenker, gdzie przy znacznie niższym nakładzie kosztów, czasu i inwestycji, osiągnięta jest większa produktywność, jakość i zyski.

Janusz Górski twierdzi, że – budowanie kultury lean w DB Schenker Logistics sprzyja rozwojowi zarówno liderów, jak i pracowników. Zadaniem szefów jest ciągłe

Miejscem, gdzie odbywa się prawdziwa praca i które jest najcenniejsze w firmie, jest gemba, czyli miejsce pracy, w którym następuje wytworzenie wartości dodanej.

takiego jak dobre zapasy. Produkt najlepiej jest wytwarzać dopiero po otrzymaniu zamówienia od klienta – podkreślał Masaaki Imai. – Dla Toyoty na pierwszym miejscu jest klient, odnalezienie wartości, która jest dla niego istotna i sprawne jej dostarczenie. To jest wizja i misja szczupłego przedsiębiorstwa. Wszystkie firmy, które mają lean, a nie rozumieją tej podstawowej zasady, nie są przedsiębiorstwami lean, są tradycyjnymi przedsiębiorstwami z narzędziami lean – dodał.

które znamy z Toyota Production System, prowadzą do zwiększenia przepływu, synchronizacji i poziomowania. Przepływ pojedynczej sztuki to wyzwanie, do którego dążąc stosujemy narzędzia lean, takie jak kanban, 5S czy SMED.

W swoim wystąpieniu Masaaki Imai podkreślił także, że nawet jeśli w firmie dokonane są pewne usprawnienia, to jeśli przywódca opuści gembę, zadziała zasada entropii – wszystko zacznie się pogarszać, zamiast iść do przodu. – Dlatego musisz żyć



Uczymy się od najlepszych, sięgając do źródeł tej kultury – powiedział Janusz Górski wskazując na Masaaki Imai



Uczestnicy spotkania w warszawskim oddziale DB Schenker Logistics mieli jedną z niewielu okazji wysłuchania wykładu Mistrza na temat „Roli Liderów w kulturze Lean”

doskonalenie pracowników. Pracownicy mają wpływ na rozwój firmy, a liczba zgłoszonych i wdrożonych usprawnień świadczy o ich zaangażowaniu i rozwoju. Praca staje

adoptowanie ich obu. Bowiem jedynie synergia innowacyjności i kaizen realizowana w praktyce, a nie studiowanie literatury, warunkuje osiągnięcie trwałego sukcesu.

Zasady pozwalające realizować kaizen w gemba to: porządek miejsca pracy, eliminacja muda, czyli marnotrawstwa oraz standaryzacja.

się ciekawsza. Proces kaskadowania celów strategicznych poprzez wszystkie szczeble organizacji pozwala na zbudowanie zaangażowania wokół wspólnych celów. Nową kompetencją pracowników jest umiejętność rozwiązywania problemów i eliminacji marnotrawstwa.

U podstaw takiego podejścia stoi założenie, że zawsze trzeba wierzyć w to, że jest lepszy sposób na wykonanie danej pracy, a to pociąga za sobą niekończące się doskonalenie. I właśnie na takim ciągłym doskonaleniu opiera się japońska filozofia zarządzania. Wynika to też z mentalności Japończyków, którzy wolą małymi krokami

Przed wszystkim człowiek

Masaaki Imai skupił się także na jakości, której utrzymanie w tradycyjnych przedsiębiorstwach jest traktowane jako wydatek i koszt, gdyż zadowoleni mają być przede wszystkim akcjonariusze, a nie klienci, którzy są najważniejsi w systemie kaizen. Pracownicy nie są jednak w stanie zapewnić produktu czy usługi dobrej jakości, jeśli pozbawieni są dyscypliny i nie skupiają się na eliminowaniu mudy. Jej eliminowanie może okazać się najbardziej efektywnym kosztowo sposobem na wzrost produktywności i obniżenie nakładów operacyjnych.

Ludzie to najważniejszy z fundamentów gemba kaizen. To oni muszą się identyfikować z firmą i być dumni z dokonywanych zmian.

nieustannie doskonaląc procesy, opierając się na zdrowym rozsądku i zaangażowaniu pracowników, a nie jak zachodni menedżerowie, preferując nagłe zmiany, oparte na technologiach i znacznych inwestycjach. Te dwa różne podejścia Masaaki Imai nazywa kaizen i innowacyjnością. Wyzwaniem, jakie stawia przed menedżerami, jest za-

To od ludzi zależy najwięcej, więc należy korzystać z wiedzy wielu z nich, a nie jednego człowieka. – *System sprawdza się tylko wtedy, gdy koncentruje się na człowieku* – dodaje Masaaki Imai. Wiele firm poniosło porażkę, gdyż nie przygotowały ludzi do zmiany. Ludzie to najważniejszy z fundamentów gemba kaizen. To oni mu-

Słownik

Kaizen – stan umysłu, w którym nigdy nie jesteśmy zadowoleni z zastanego stanu rzeczy.

Lean – wykorzystywanie minimalnej ilości zasobów, w konsekwencji tych, które mamy na ziemi.

Gemba – miejsce wykonywania rzeczywistej pracy.

Muda – czynność, która zużywa zasoby, lecz nie dodaje wartości dla zewnętrznego lub wewnętrznego klienta.

Kanban – metoda planowania i sterowania produkcją polegająca na takim organizowaniu procesu wytwórczego, aby każda komórka organizacyjna produkowała dokładnie tyle, ile w danej chwili jest potrzebne. W metodzie tej za czynnik krytyczny zarządzania materiałami uznano sterowanie zapasami.

5S – sposób zorganizowania miejsca pracy oraz zoptymalizowania procesu poprzez wdrożenie kultury porządku, eliminowania zbędnych rzeczy, przedmiotów, dokumentów i procedur. 5S to selekcja, systematyka, sprzątanie, standaryzacja, samodyscyplina. Są to fundamenty do zarządzania w trybie lean.

SMED – zasady opracowane w tłoczniach blach karoseryjnych Toyoty i adoptowane do użycia w innych dziedzinach produkcji. Jest to zespołowy proces redukujący czas przebrojenia maszyny, co zwiększa czas przeznaczony na produkcję i jednocześnie umożliwia zmniejszenie wielkości partii produkcyjnych, ilości zapasów, a w efekcie powoduje obniżenie kosztów produkcji. Czas przebrojenia decyduje o elastyczności systemu produkcyjnego.

szą się identyfikować z firmą i być dumni z dokonywanych zmian. A przecież doskonalenie nie kończy się nigdy.

Dodatkowym, naturalnym atutem przedsiębiorstwa lean jest to, że staje się ono bardziej ekologiczne. Z samej definicji rodzajów marnotrawstwa wynika budowanie procesu, w którym zużywana jest minimalna ilość energii ludzkiej i zasobów pozyskiwanych z zewnątrz. Krótszy proces produkcji – to ekologia, utrzymywanie maszyn w dobrej kondycji, bez wycieków – to ekologia, kaizen – to ekologia. ◀

Elżbieta Haber

Poczta Polska



Rok 2014 upłynął pod znakiem dalszego rozwoju oferty logistycznej

Koniec roku to czas podsumowań realizacji planów oraz okres wyznaczania sobie celów na przyszłość. W Pionie Operacji Logistycznych Poczty Polskiej w mijającym roku wiele uwagi poświęcono rozwojowi produktów i systemów informatycznych. W 2014 r., już po raz drugi z rzędu, zanotowaliśmy wzrost wolumenów oraz podwoiliśmy wartość sprzedaży przesyłek paletowych.

Przesyłka Paletowa

Od stycznia tego roku klienci posiadający umowę korzystają z **Elektronicznego Nadawcy**, co umożliwia im integrację systemów klienta i Poczty Polskiej oraz samodzielne generowanie dokumentów przewozowych. Już 70% naszych klientów skorzystało z tej możliwości. W najbliższym czasie uruchomiony zostanie kolejny serwis internetowy o nazwie **e-klient**, zintegrowany z nowym systemem TMS, który od 17 listopada wspiera operacje logistyczne w obszarze Przesyłki Paletowej. Aplikacja **e-klient**, oprócz bieżącej komunikacji z pocztowym systemem operacyjnym czy wydruku dokumentacji, pozwala klientowi na zarządzanie informacją o przesyłkach. Pozyskiwanie szczegółowych danych o każdym ruchu palety w sieci logistycznej umożliwia współpraca **TMS** z urządzeniami mobilnymi wykorzystywanymi do skanowania palet na każdym etapie transportu na terminalach. Informację o aktualnym statusie przesyłki dostarcza system operacyjny dzięki szczegółowym opisom wprowadzanym w przypadku anomalii w dostawie.

TMS pomaga pracownikom w sprawnym zarządzaniu przepływem przesyłek oraz produktów dodatkowych, podnosząc jakość świadczonych usług – zwiększa terminowość dostaw, usprawnia obsługę dokumentów zwrotnych oraz kontrolę sald

klientów o profilu zarówno produkcyjnym, jak i handlowym, dedykowana jest wszystkim tym, którzy dążą do optymalizacji kosztów logistycznych. Kompleksowa oferta dotyczy wszelkich czynności wykonywanych na powierzchni magazynowej, tj.

Jeszcze w grudniu formalnie uruchomiony zostanie nowy produkt – magazynowanie. Usługa ta, skierowana do szerokiej grupy klientów o profilu zarówno produkcyjnym, jak i handlowym, dedykowana jest wszystkim tym, którzy dążą do optymalizacji kosztów logistycznych.

paletowych. System wspiera również wdrożoną na początku obecnego roku usługę **pobranie**, co przekłada się na skrócenie czasu realizacji przelewu pobranej kwoty za towar na rachunek klienta.

Logistyka kontraktowa

Jeszcze w grudniu formalnie uruchomiony zostanie nowy produkt – **magazynowanie**. Usługa ta, skierowana do szerokiej grupy

przyjęcia towaru i jego rozładunku, formowania jednostek ładunkowych, składowania i zarządzania zapasami, kompletacji zamówień, zabezpieczenia towaru, wydania, jak również okresowych inwentaryzacji. Poczta Polska świadczy również usługi dodatkowe typu VAS, w skład których wchodzi: etykietowanie, oznakowywanie, przepakowywanie, tworzenie zestawów promocyjnych itp.

Rozwój usługi magazynowania będzie prowadzony etapowo. W pierwszej kolejności proponujemy rozwiązania w obszarze logistyki kontraktowej w ramach już istniejących sieci terminali Poczty Polskiej – do dyspozycji klientów oddajemy nowoczesne magazyny klasy A, zlokalizowane w całej Polsce, z bezpośrednim dostępem do infrastruktury sieci dystrybucyjnej. W kolejnym etapie uruchomione zostaną dedykowane powierzchnie wspierane nowoczesnym systemem WMS.

Dzięki wprowadzonym właśnie produktom i rozwiązaniom informatycznym Poczta Polska świadczyć będzie mogła jeszcze bardziej kompleksowe i nowoczesne usługi logistyczne – naszym celem jest dalsze wspieranie rozwoju działalności naszych klientów i tworzenie długofalowego partnerstwa w obszarze logistyki. ◀

MM



Usługa magazynowania, dostępna od grudnia tego roku w ofercie Poczty Polskiej, rozszerza pakiet rozwiązań optymalizujących koszty logistyczne

Technicolor z FM Logistic razem od 10 lat

W 2004 r. firma FM Logistic rozpoczęła realizację usług dla firmy Technicolor. W ciągu 10 lat kooperacji operator wyprodukował dla swojego klienta 50 mln zestawów, co daje średnio rocznie 5 mln sztuk 400 różnych produktów, wysyłanych do ponad 60 krajów świata.

FM Logistic realizuje dla Technicolor (wcześniejsza nazwa firmy Thomson) wysoce wyspecjalizowane usługi obejmujące co-manufacturing, magazynowanie, zaopatrzenie, obsługę celną i transport międzynarodowy. Do 2011 r. operacja była prowadzona na platformie FM Logistic w Mszczonowie, a od 2011 r. siedzibą dla tego projektu jest platforma operatora w Błoniu.

Usługi co-manufacturingu realizowane przez FM Logistic obejmują customizację polegającą m.in. na wgrywaniu oprogramowania do modemów, nadrukowywaniu logo klientów końcowych metodą tampondruku i kompletowaniu zestawów. Wyposażenie techniczne stanowią trzy półautomatyczne linie produkcyjne, około stu komputerowych stacji progra-

mowania, a także maszyny firmy Tampoprint, kilkadziesiąt specjalistycznych drukarek oraz zaawansowany, dedykowany system informatyczny. Projekt obsługuje zespół około 150 wyspecjalizowanych pracowników.

W tym roku firmy obchodzą rocznicę 10-lecia współpracy. Z tej okazji 19 listopada odbyła się oficjalna uroczystość na platformie operatora w Błoniu, z udziałem



wszystkich kluczowych osób z obu firm. Wielu z obecnych podczas oficjalnej uroczystości jest związanych z operacją od samego początku.

– Nasze wspólne dziesięciolecie to dowód na to, że długofalowa, partnerska współpraca umożliwia realizację nawet bardzo złożonych operacji. Co ważne, w ciągu tych 10 lat udało się nam dostarczać usługi najwyższej jakości z utrzymaniem wszyst-

FM Logistic realizuje dla firmy Technicolor wysoce wyspecjalizowane usługi obejmujące co-manufacturing, magazynowanie, zaopatrzenie, obsługę celną i transport międzynarodowy.



Z okazji 10-lecia współpracy 19 listopada odbyła się oficjalna uroczystość na platformie operatora w Błoniu z udziałem wszystkich kluczowych osób z obu firm

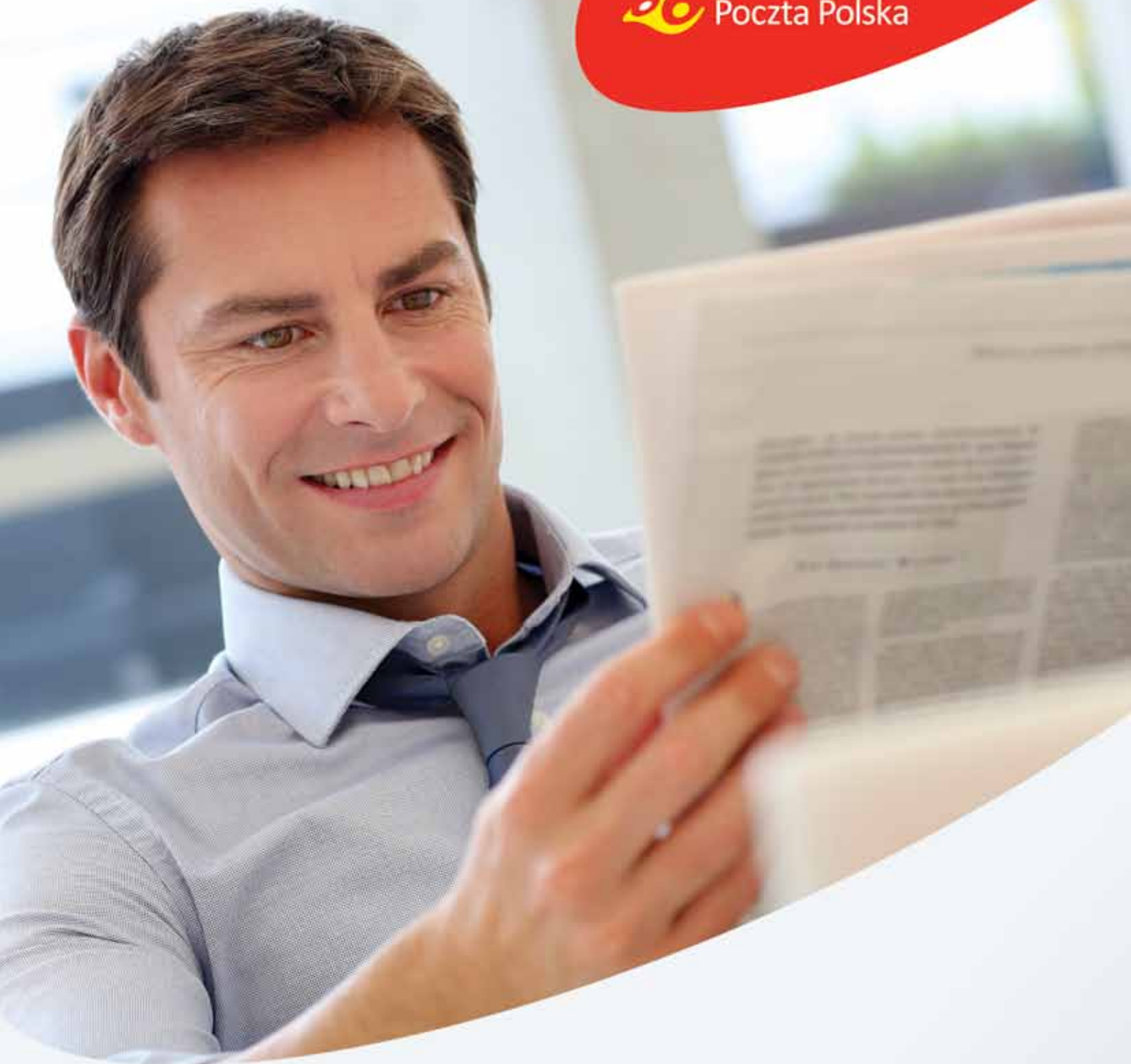
kich KPI w tzw. „zielonej strefie” – stwierdził Piotr Różycki z FM Logistic Polska.

– To dla nas wyjątkowa współpraca pod wieloma względami. FM Logistic daje nam unikalne wsparcie kompetentnej kadry w dopasowaniu produkcji do zmieniających się potrzeb rynku i oczekiwań odbiorców. Wielokrotnie sprostano wyzwaniom rekonfigurując technologie, wdrażając nowe rozwiązania IT etc. To właśnie dzięki temu odnotowujemy nieustająco wysokie przywiązanie klientów z obsługiwanej przez nas strefy EMEA (Europa, Bliski Wschód i Afryka) – podsumował współpracę Łukasz Widawski z firmy Technicolor.

Partnerzy cyklicznie organizują warsztaty, dzięki którym udaje się obydwu stronom wypracować innowacyjne pomysły. Rozwojowi projektów i maksymalnej optymalizacji służy zarządzanie w duchu „continuous improvement” z wykorzystaniem narzędzi LEAN, które stosuje FM Logistic w Polsce.

– Taka elastyczność i zaangażowanie to ogromny komfort. Życzymy sobie równie udanych kolejnych przynajmniej 10 lat razem – dodał na koniec Łukasz Widawski. <

MM



Masz chwilę na przyjemności...
Logistyką już się zajęliśmy

Transport i magazynowanie dla firm





Fot. Omega Poland

Model działania sieci po raz pierwszy w Polsce został zaimplementowany przez konkurencyjne firmy z jednej branży w celu ograniczenia kosztów oraz do umocnienia swojej pozycji na rynku logistycznym jako jedna grupa

Współpraca, która przynosi profity

Polski System Dystrybucji (PSD), który zrzesza firmy z branży logistycznej, istnieje już blisko 10 lat. Na czym polega ich współpraca? Skąd wziął się pomysł na założenie takiej organizacji? Jakie bariery mieli do pokonania udziałowcy? – mówi Jacek Bukowski, Project Manager firmy LOXX, która należy do PSD.

LOXX od początku jest udziałowcem PSD. W jaki sposób działa ten system?

Polski System Dystrybucji to porozumienie kilku dużych firm logistycznych zlokalizowanych w różnych miejscach Polski, których wspólne działanie (wymiana towarowa) ma służyć optymalizacji kosztów, poprawie jakości oferowanych usług oraz tworzeniu nowych produktów możliwych do jednoczesnego wprowadzenia we wszystkich lokalizacjach. PSD posiada

Na czym polega współpraca w grupie PSD?

Współpraca pomiędzy partnerami opiera się na stworzeniu wspólnej platformy do dystrybucji towarów opartej na hubie centralnym znajdującym się w Piotrkowie Trybunalskim, dwóch hubach regionalnych – w Poznaniu i w Warszawie w siedzibie firmy LOXX oraz na 14 magazynach partnerów zlokalizowanych w najważniejszych gospodarczo regionach kraju. Każdy z partnerów w ciągu dnia odbiera przesyłki

regionalnego. W nocy w hubie centralnym przesyłki są sortowane, ładowane na poszczególne linie partnerów regionalnych, zaś następnego dnia rano partnerzy doręczają je do odbiorców w wyznaczonym regionie Polski. Sam model działania sieci nie jest innowacyjny i funkcjonuje już od dawna w wielu firmach zajmujących się dystrybucją, natomiast po raz pierwszy w Polsce został zaimplementowany przez konkurencyjne firmy z jednej branży w celu ograniczenia kosztów oraz do umocnienia swojej pozycji na rynku logistycznym jako jedna grupa.



Jacek Bukowski

Polski System Dystrybucji to porozumienie kilku firm logistycznych z Polski, których wspólne działanie ma służyć optymalizacji kosztów, poprawie jakości usług oraz tworzeniu nowych produktów możliwych do jednoczesnego wprowadzenia we wszystkich lokalizacjach.

oddzielną osobowość prawną i jako firma założona w 2005 r. była jedną z najbardziej innowacyjnych form współpracy w branży logistycznej.

nadawane przez klientów w jego regionie. Przesyłki są zbierane w magazynie partnera, skąd w godzinach popołudniowych przewożone są do hubu centralnego lub

Jakie korzyści odnosi firma LOXX dzięki przynależności do Polskiego Systemu Dystrybucji?

Podmioty, zrzeszone w PSD posiadają obecnie zaplecze logistyczne o łącznej powierzchni ponad 150 tys. m², które zlokalizowane jest w największych miastach

w Polsce. Łącznie dysponują flotą ponad 600 samochodów dystrybucyjnych. Dzięki temu LOXX jest w stanie konkurować z największymi firmami logistycznymi w Polsce. Każdy z partnerów wprowadził do systemu jakąś wartość dodaną, z której obecnie korzystają wszyscy. Nowe produkty, nad którymi pracuje centrala

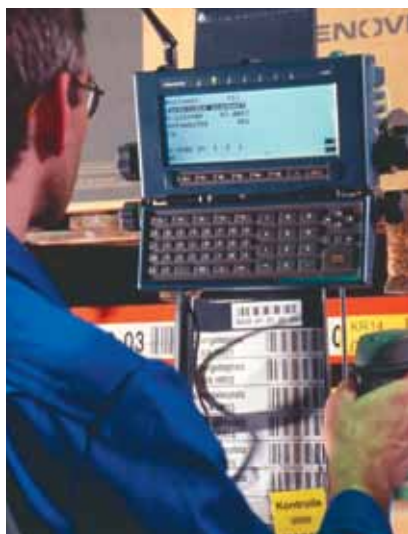
się przełożyć na wartość dodaną, która pozwala dalej rozwijać się grupie. Wiele czasu zajęło PSD stworzenie jasnych, przestrzeganych przez wszystkich partnerów zasad i reguł współpracy. Teraz po 10 latach działalności wszyscy widzą jak wielka praca w tym zakresie została wykonana i jak można to wykorzystać w przyszłości.

Podmioty, zrzeszone w PSD posiadają zaplecze logistyczne o łącznej powierzchni ponad 150 tys. m², które zlokalizowane jest w największych miastach w Polsce. Łącznie dysponują flotą ponad 600 samochodów dystrybucyjnych.

PSD, są automatycznie implementowane do wszystkich oddziałów i partnerów. PSD jako sieć obsługuje szeroki wachlarz towarów. Żadna z firm należących do tej organizacji nie byłaby w stanie zbudować samodzielnie takiego potencjału. Dzięki przynależności do PSD optymalizujemy koszty naszej działalności, bo wykorzystujemy nie tylko własne zasoby, ale również infrastrukturę magazynową oraz transportową naszych partnerów.

Czy nie ma problemów podczas współpracy między partnerami?

W każdej firmie czy grupie niezależnych podmiotów dochodzi czasami do konfliktów. W PSD wszystkie konflikty staramy



Celem realizacji przedmiotowego projektu jest połączenie jednym nowoczesnym systemem informatycznym 12 firm (beneficjent + 11 partnerów), dotychczas użytkujących własne systemy informatyczne w celu uzyskania synergii i zwiększenia wydajności współpracy

W jaki sposób PSD wykorzystuje nowe technologie informatyczne?

Obecnie w PSD wdrożony został nowatorski, dedykowany system IT, którego zadaniem jest znaczące usprawnienie procesu składania zleceń przez klientów oraz monitorowanie przesyłek na całej trasie. Począwszy od nadania przesyłki przez klienta, poprzez wprowadzenie towaru na stany magazynowe do systemu WMS, aż po dystrybucję krajową i dostawę do odbiorcy. System w znacznym stopniu ułatwia komu-



Każdy z partnerów wprowadził do systemu jakąś wartość dodaną, z której obecnie korzystają wszyscy. Nowe produkty, nad którymi pracuje centrala PSD, są automatycznie implementowane do wszystkich oddziałów i partnerów

Jakie środki unijne otrzymał system i jak je wykorzystuje?

Polski System Dystrybucji zrealizował projekt „Wdrożenie systemu informatycznego, klasy B2B integrującego zarządzanie procesami logistycznymi w zakresie realizacji zleceń” w ramach Działania 8.2 – wspieranie wdrażania elektronicznego biznesu B2B, Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka 2007-2013.

Celem realizacji przedmiotowego projektu jest połączenie jednym nowoczesnym

Żadna z firm należących do PSD nie byłaby w stanie zbudować samodzielnie takiego potencjału.

unikację na poziomie klient/przesyłka, znacząco zdejmując część zadań z pracowników operacyjnych. Nowy program dba o to, aby przesyłka dotarła zawsze na czas do miejsca przeznaczenia. Istotna jest też możliwość analizowania i mierzenia poszczególnych parametrów jakościowych w całym systemie PSD oraz rozbudowane raportowanie.

PSD zostało w tym roku wyróżnione tytułem „Rynkowy Lider Innowacji”...

PSD działa w Polsce już od 10 lat, cały czas rozwija swoje struktury oraz ciągle wprowadza nowe produkty. 10 lat temu forma współpracy wyprzedzała standardy obowiązujące wówczas w naszej branży. Innowacyjna budowa umożliwiła firmom założycielskim i partnerskim rozwój oraz rozszerzenie zasięgu działania. Udowodniliśmy wszystkim, że współpraca pomiędzy konkurującymi ze sobą podmiotami jest możliwa, a co więcej, może wszystkim przynosić ogromne korzyści.

systemem informatycznym 12 firm (beneficjent + 11 partnerów) dotychczas użytkujących własne systemy informatyczne w celu uzyskania synergii i zwiększenia wydajności współpracy. Wartość projektu to 944,7 tys. zł, z czego udział Unii Europejskiej wynosi 472,6 tys. zł.

Wdrożony system informatyczny wspiera działalność w naszej firmie w zakresie kalkulacji ofert dla zleceń, ewidencji zleceń przyjętych do realizacji, planowania podjęć, przeładunków, transportów liniowych, dystrybucji oraz w zakresie automatyzacji rozliczeń międzyoddziałowych na podstawie zaimplementowanych cenników. Dodatkowo system wspomaga raportowanie, zwrot opakowań, obieg i archiwizację dokumentów transportowych. Klienci mogą korzystać z webbookingu czyli modułu umożliwiającego rejestrację zleceń przez klientów oraz z track & trace.

Dziękuję za rozmowę. ◀

Innowacyjne wsparcie logistyki

PIOMAR został kluczowym dostawcą usług logistycznych i strategicznym partnerem spółki Nutricia w Europie. Kooperacja między obiema firmami obejmuje usługi transportowe i logistyczne oraz magazynowanie surowców i wyrobów gotowych.

P IOMAR to polska firma transportowa, z ponad 25-letnim doświadczeniem i stabilną pozycją na rynku, świadcząca usługi w kraju i za granicą. Flota 100 nowoczesnych pojazdów pozwala jej kierowcom pokonywać dystans 12 mln km rocznie i przewozić ponad 30 tys. ton towarów w każdym miesiącu.

Z zachowaniem wysokich standardów

Jednym ze stałych klientów firmy PIOMAR jest polski zakład Nutricia. Spółka należy do grupy Danone i specjalizuje się w produkcji żywności dla niemowląt. Ze względu na charakter działalności półprodukty i wyroby gotowe wyprodukowane w zakładzie muszą być przewożone z zachowaniem wysokich standardów higienicznych. Przed rozpoczęciem współpracy Nutricia od dłuższego czasu z powodzeniem używała systemu TMS Transwide do zarządzania transportem i do komunikacji z przewoź-

również, że tam, gdzie jest używany Transwide wyraźnie poprawia się komunikacja magazynu PIOMAR z innymi przewoźnikami, co pozwala na znaczną oszczędność czasu. – *Już wcześniej byliśmy bardzo zadowoleni z rozwiązań systemu Transwide i dlatego zasugerowaliśmy zastosowanie go firmie PIOMAR, aby ułatwić planowanie załadunku i rozładunku. PIOMAR bardzo szybko wdrożył ten system i również czerpie wiele korzyści z zapewnianych przez niego funkcjonalności* – komentuje Krzysztof Szczuka, kierownik ds. transportu i magazynowania w firmie Nutricia.

Przed wszystkim optymalizacja

Stosując się do zaleceń Nutricii, PIOMAR korzysta z systemu Transwide w celu optymalizacji usług transportowych i logistycznych producenta żywności dla niemowląt. Spośród wszystkich funkcjonalności tego systemu PIOMAR używa modułu twSlot służącego do planowania pracy, który

Tam, gdzie jest używany Transwide wyraźnie poprawia się komunikacja magazynu PIOMAR z innymi przewoźnikami, co pozwala na znaczną oszczędność czasu.

nikami. Doskonale więc wie jak praktyczne jest to narzędzie – wykorzystuje je do weryfikacji przewożonego towaru, przewoźników, pojazdów i kierowców. Ponadto docenia możliwość stosowania okien czasowych w okresie, gdy wypadają dni wolne, a także opcję harmonogramu do zarządzania przewozami i ich planowania. Zauważyła

w bardzo prosty sposób umożliwia firmie rezerwację przychodzących i wychodzących zadań logistycznych i magazynowych w siedzibie klienta. Moduł ten został zaprojektowany z uwzględnieniem wszystkich procesów odbywających się u producentów i dystrybutorów. Pozwala przewoźnikom rezerwować przedziały cza-



O firmie

Wolters Kluwer Transport Service

Jedyny dostawca zindywidualizowanego oprogramowania i usług do zarządzania transportem dla przewoźników, spedytorów, dostawców usług logistycznych i producentów. Opracowane przez firmę rozwiązania Teleroute, Nolis, 123cargo, BursaTransport, Transwide, TAS-tms i FreightCentral służą do zwiększenia wydajności usług transportowych.

Spółka Wolters Kluwer Transport Services należy do grupy Wolters Kluwer, która w 2013 r. odnotowała przychody na poziomie 3,6 mld euro. Zatrudnia 19 tys. pracowników na całym świecie i posiada oddziały w ponad 40 krajach Europy, obu Ameryk oraz w regionie Azji i Pacyfiku. Siedziba firmy Wolters Kluwer znajduje się w Alphen aan den Rijn w Holandii.

sowe w zakładzie producenta drogą elektroniczną przy jednoczesnym uwzględnieniu wszelkich ograniczeń ze strony klienta.

Wyniki są jak najbardziej zadowalające – PIOMAR zoptymalizował swój czas pracy i koszty operacyjne magazynowania. Ponadto firma udoskonala obecnie swoje operacje i zadania w magazynie oraz planowanie przewozów i zasobów. Dodatkowo usprawniona została komunikacja pomiędzy partnerami, ponieważ Nutricia może monitorować wszystkie operacje transportowe – także te, które odbywają się poza jej zakładem, w magazynie firmy PIOMAR. – *Biorąc pod uwagę ogromne ilości produktów, jakie są obecnie przewożone, nie da się już pracować bez takiego narzędzia. Jest wysokie zapotrzebowanie na innowacyjne wsparcie magazynowania i spedycji. Korzystanie z narzędzi Transwide odzwierciedla trend w branży odznaczający się zastosowaniem rozwiązań informatycznych w logistyce. Możliwość połączenia WMS, TMS i platform logistycznych to duża przewaga konkurencyjna dla naszej firmy – potwierdza Maciej Howis, kierownik magazynu w firmie PIOMAR.* <

MM

Palety INKA w formacie kontenerowym

Dwie paletami o formacie kontenerowym firma Inka Paletten zareagowała na znany logistyczny problem, polegający na tym, że wymiary kontenerów ISO oraz formaty powszechnie używanych palet Euro nie są dopasowane.

Klasyczne kontenery morskie są wynalazkiem amerykańskim, podczas gdy paleta Euro to tradycyjny europejski format. Dlatego palety wielokrotnego użytku z europejskiego systemu wymiary w typowych kontenerach, o wymiarach 20 i 40 stóp, są zazwyczaj transportowane z dodatkowymi przesyłkami – nie wypełniają całej dostępnej powierzchni.



potrzebny dodatkowy ładunek, który w innym przypadku jest niezbędny do wypełnienia wolnej przestrzeni, przeładunek przebiega łatwiej i szybciej.

W zgodzie z przepisami

Palety Inka spełniają również nowe, zastrzone przepisy dotyczące bezpieczeństwa transportu lotniczego. Wprowadzone wiosną zmiany to konsekwencja wejścia w życie uzupełnienia do

rozporządzenia unijnego 185/2010, które wprowadziło jeszcze bardziej szczegółowe kontrole przy transporcie lotniczym. Kosztują one dużo czasu i pieniędzy, ale ten, kto wysła swój towar na paletach Inka, nie ma się czym martwić – należy tylko zwrócić uwagę na kilka szczegółów.

– *Niektórzy z naszych klientów martwią się, że nie będą mogli, jak dotychczas, stosować do przewozów lotniczych palet Inka, gdyż kontrolerzy lotów będą oceniać niewypełnione nóżki palet jako potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa* – mówi Peter Fischer, szef firmy Inka Paletten GmbH.

Wątpliwości te są jednak bezpodstawne – paleta Inka jest wciąż w 100% przystosowana do transportu drogą lotniczą. Jak zapewnia zarząd firmy, wszystkie palety Inka, które obciążone są ładunkiem na całej powierzchni i zabezpieczone specjalną taśmą lub w całości

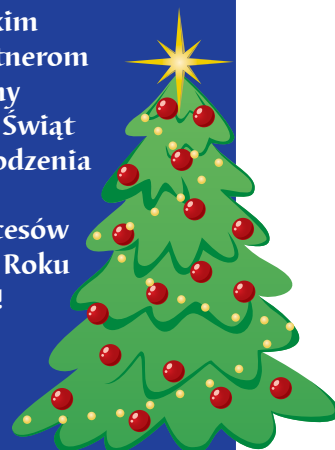
– razem z nóżkami – owinięte folią, stanowią całkowicie bezpieczny ładunek. Niemożliwym jest, aby przy tak szczelnie owiniętej przesyłce, jeśli nie ma żadnych uszkodzeń, ukryć narkotyki czy materiały wybuchowe w pustych nóżkach palet. Tak przygotowane przesyłki nie będą również ponownie kontrolowane – pod warunkiem, że wysyłająca ją osoba/firma jest zarejestrowana w Departamencie Lotnictwa (Urząd Lotnictwa Cywilnego).



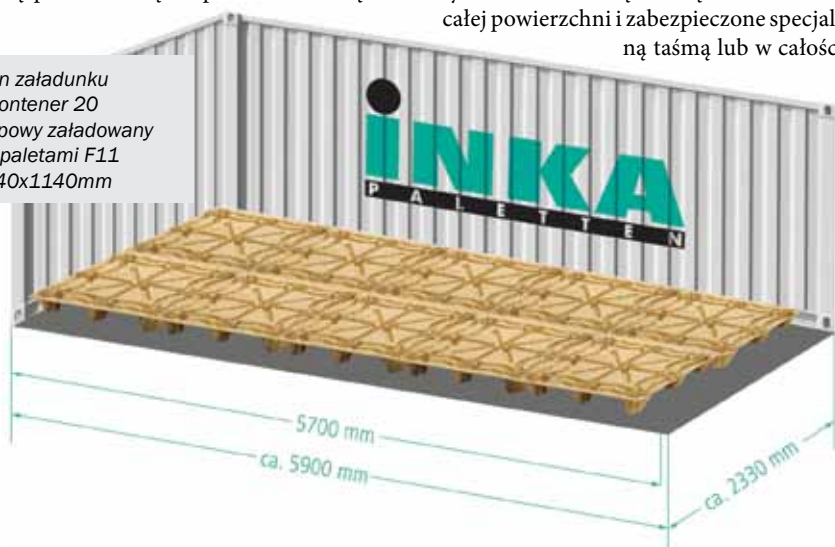
Paleta Inka jest w 100% przystosowana do transportu drogą lotniczą

Peter Fischer radzi, aby wszyscy korzystający z transportu lotniczego jak najszybciej zarejestrowali się, bo kto nie będzie figurował jako „znany dostawca”, będzie musiał poddać się długiej i kosztownej procedurze kontroli swoich towarów – niezależnie od tego jakiego rodzaju opakowania stosuje. <

Wszystkim
naszym Partnerom
życzymy
radosnych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz
wielu sukcesów
w Nowym Roku
2015!



Plan załadunku
– kontener 20
stopowy załadowany
10 paletami F11
1140x1140mm





Zakładając, że w Polsce zbiera się 1 mln t papieru, oraz że zakłady papiernicze skupują go po około 200-300 zł za tonę, można oszacować jego wartość na 200 do 300 mln zł w skali roku

Nie tylko opakowania kartonowe

Polacy są coraz bardziej świadomi zagrożeń jakie niesie ze sobą rosnąca liczba odpadów i rozumieją potrzebę segregacji śmieci. Blisko 89% Polaków twierdzi, że je segreguje, a połowa robi to często lub zawsze. Aż 95% ankietowanych wybiera opakowania kartonowe, a ponad 80% uznało, że materiałem, który najlepiej zabezpiecza produkty jest karton.

Ponad 2/3 badanych uważa, że opakowania kartonowe najłatwiej podać recyklingowi, a 93% ceni sobie kartony za łatwość w otwieraniu i wygodę w użyciu. Liczy się już nie tylko jaki produkt kupujemy, ale czy jego opakowanie jest przyjazne środowisku.

– Świadomość ekologiczna Polaków stale rośnie, a w związku z członkostwem naszego kraju w Unii Europejskiej, polskie prawodawstwo w zakresie m.in. ochrony środowiska i zagospodarowywania odpadów jest dostosowywane także do standardów europejskich. Blisko 85% Europejczyków jest przekonanych, że mają wpływ na ochronę środowiska. Jesteśmy coraz aktywniejsi w tej kwestii i chętnie angażujemy się w szeroko

pojęte działania proekologiczne. Najczęściej segregujemy odpady do recyklingu (72%), ograniczamy zużycie energii (52%) oraz zużycie wody (37%). Jesteśmy także świadomymi konsumentami i zdecydowanie czę-

to kolejny etap skutecznego dbania o środowisko. Maszyny wspierające proces recyklingu nie tylko pozwalają o nie dbać, ale mogą również przynosić wymierne korzyści finansowe, co widać u naszego

Polskie prawodawstwo w zakresie m.in. ochrony środowiska i zagospodarowywania odpadów jest dostosowywane także do standardów europejskich.

ściej wybieramy produkty w opakowaniach kartonowych, które ulegają łatwiejszemu recyklingowi w porównaniu do innych tworzyw. Kartoniki do płynnej żywności składają się w około 73-88% z papieru, a więc celulozy, która pochodzi z drewna, czyli surowca odnawialnego – komentuje Marcin Sobaniec, ekspert HSM Polska.

zachodniego sąsiada. Natomiast w Polsce za przykład może posłużyć segment rynku, jakim jest skup opakowań papierowych. Zakładając w dużym przybliżeniu, że w Polsce zbiera się 1 mln t papieru, oraz że zakłady papiernicze skupują go po około 200-300 zł za tonę, można oszacować jego wartość na 200 do 300 mln zł w skali roku.

Mniej odpadów w Biedronce

Warto podkreślić znaczenie technologii, która wspiera nas w walce z rosnącymi stertami śmieci. Obok segregacji odpadów

– Nie tylko indywidualni konsumenci zauważyli potrzebę zastosowania bardziej ekologicznych rozwiązań. Duże firmy i przedsiębiorstwa, w tym m.in. sieci marketów spożywczych, dbają o środowisko sor-



Postęp technologiczny pozwala nam redukować czas potrzebny do utylizowania coraz większych ilości śmieci, a przy okazji oszczędzać energię

Każdy sklep należący do sieci Biedronka ma obowiązek segregowania odpadów. Do recyklingu trafiają m.in. świetlówki, tonery, folia oraz makulatura. Specjalne pojemniki do segregacji odpadów stoją również w biurach sieci.

Firma HSM

- ▶ Należy do światowych producentów urządzeń do recyklingu z zakresu techniki biurowej i ochrony środowiska.
- ▶ Jest wiodącym na świecie dostawcą pras belujących, profesjonalnych systemów prasujących i niszcząco-prasujących dla przemysłu surowców wtórnych oraz biurowych niszczarek dokumentów i nośników danych.
- ▶ Główna siedziba firmy znajduje się w Frickingen, w południowych Niemczech. Produkcja zlokalizowana jest w czterech zakładach produkcyjnych na terenie Niemiec.
- ▶ Firma posiada swoje oddziały w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych oraz w Polsce.

tując surowce wtórne i poddając je recyklingowi – dodaje Marcin Sobaniec.

Przykładem może być sieć sklepów Biedronka. Każdy sklep będący w tej sieci ma obowiązek segregowania odpadów. Do recyklingu trafiają m.in. świetlówki, tonery, folia oraz makulatura. Specjalne pojemniki do segregacji odpadów stoją również w biurach sieci. W 2012 r., w sklepach i centrach dystrybucyjnych odzyskano i przekazano do recyklingu 122 tys. t makulatury, 6,4 tys. t opakowań z tworzyw sztucznych oraz 2,7 tys. ton opakowań z drewna. Sieć ściśle współpracuje z uprawnionymi jednostkami w zakresie odbioru odpadów żywnościowych. Jedyłą formą zagospodarowania produktów przeterminowanych i nienadających się do sprzedaży jest przekazywanie ich wyspecjalizowanym firmom, także tym któ-

Dzięki urządzeniom możemy pozbywać się nieprawidłowo napełnionych lub przeterminowanych produktów w opakowaniach jednorazowych, eliminując ryzyko skażenia środowiska lub wód gruntowych.

re dostarczają do sieci odpowiedni sprzęt wspomagający proces recyklingu.

– W sklepach należących do sieci Biedronka wykorzystywane są belownice do makulatury i folii firmy HSM Polska. Dzięki użytkowaniu tych maszyn w naszych sklepach zmniejszana jest objętość odpadów, a tym samym niższa jest również liczba kursów samochodów przewożących te odpady. Ograniczone zostaje w ten sposób zużycie paliwa, a także emisja dwutlenku węgla do środowiska – informuje Zespół Biura Prasowego Jeronimo Martins Polska S.A., właściciela sieci sklepów Biedronka.

Pomaga postęp technologiczny

Idąc dalej i wymieniając kolejne przykłady maszyn do recyklingu, to dzięki takim urządzeniom jak uniwersalna prasa HSM URP-S, możemy pozbywać się nieprawidłowo napełnionych lub przeterminowanych produktów w opakowaniach jednorazowych, eliminując ryzyko skażenia środowiska lub wód gruntowych. Pełne puszkki i butelki PET są nakłuwane, prasowane, a ich zawartość trafia do specjalnie przygotowanych zbiorników (wanien zbiorczych). Odciśnięte płyny mogą być przeznaczone do zastosowania w biogazowni. Puszkki stanowią dodatkowy materiał do wykorzystania w ramach przerobu hutniczego. Natomiast zmiażdżone i sprasowane opakowania miękkie można wykorzystać jako dodatek

do nowych produktów włókienniczych lub do ponownej produkcji opakowań. Odpadki nienadające się do użycia można usunąć termicznie w spalarniach śmieci.

– Warto dodać, że w Polsce spala się tylko 4,5% śmieci. To dużo mniej niż w Niemczech, gdzie spalaniu ulega 22% odpadów. Liderem w Europie nadal pozostaje Dania, która w ten sposób pozbywa się 54% swoich śmieci – podsumowuje Dariusz Mainka, kierownik sprzedaży urządzeń przemysłowych HSM Polska Sp. z o.o.



Maszyny wspierające proces recyklingu nie tylko pozwalają dbać o środowisko, ale mogą również przynosić wymierne korzyści finansowe, co widać u naszego zachodniego sąsiada

Postęp technologiczny pozwala nam zredukować czas potrzebny do utylizowania coraz większych ilości śmieci, a przy okazji oszczędzać energię. Tą opinię podziela Edward Skiba, prezes Regionalnego Zakładu Utylizacji Odpadów Komunalnych w Rypinie. – Obecnie do prasowania surowców po segregacji wykorzystujemy belownicę VK 4812 z firmy HSM. Dzięki zastosowaniu tego urządzenia, zmniejszyliśmy ilość pracowników do obsługi maszyny. Wcześniej korzystaliśmy z prasy trzykomorowej pionowej. W czasie zmiany trwającej 8 godzin trzech pracowników wykonywało w granicach od 12-14 bel. Teraz dzięki wykorzystaniu prasy HSM, w ciągu godziny mamy sprasowane około 8-10 bel. Realne wartości są oczywiście uzależnione od sposobu podawania surowca do przenośnika. ◀

*Dane pochodzą z Ogólnopolskiego sprawozdania wiedzy o recyklingu i badania Eurobarometru.



Zmiażdżone i sprasowane opakowania miękkie oraz odpady drzewne można wykorzystać jako dodatek do nowych produktów włókienniczych lub do ponownej produkcji opakowań



Bramy jako racjonalna ekonomiczna korzyść

Zadanie zlecone specjalistom od szybkie bram przemysłowych było bardzo różnicowane. – Potrzebowaliśmy solidnych i szybkich bram zewnętrznych z dobrą izolacją cieplną. Poza tym w zakładzie produkującym żywność, w którym priorytetem jest zachowanie najwyższych standardów higienicznych, bramy musiały być łatwe w czyszczeniu”, mówi Björn Herrmann opisując założenia wyjściowe.

W zakładzie za planowanie projektów i związane z nimi inwestycje odpowiedzialny jest Björn Herrmann. Thomas Abel, kierow-

Z dodatkowym nadzorem

Przez śluzy (bramy) można przejeżdżać w obu kierunkach. Panuje przed nimi

obiekty lub osoby, urządzenie w ułamku sekundy uruchamia otwieranie się bramy. W zakładzie HELA Gewürzwerk Hermann Laue zainstalowano już łącznie 14



Björn Herrmann, Thomas Abel

nik warsztatu elektrycznego dodaje: – Aby chronić się przed przeciągami, zimnem, letnim upałem, a także przed brudem w intensywnie użytkowanych obszarach zdecydowaliśmy się na montaż bram w systemie tzw. „śluz”. Żaden z pracowników nie podałby sterowaniu nimi.

olbrzymi ruch poprzeczny, dlatego też projektanci zdecydowali o wprowadzeniu dodatkowego nadzoru za pomocą skanera laserowego EFA-SCAN®. To pierwszy na świecie skaner laserowy wykorzystywany w bramach. Urządzenie dokładnie rejestruje cały obszar przed bramą w inteligentny sposób łącząc zapis ruchu i niezawodne zabezpieczenie strefy przedpola. W obrębie strefy dynamicznego zapisu urządzenie EFA-SCAN® reaguje jak szybki generator impulsów. Rejestrując ruch

Aby chronić się przed przeciągami, zimnem, letnim upałem, a także przed brudem w intensywnie użytkowanych obszarach zdecydowaliśmy się na montaż bram w systemie tzw. „śluz”.



bram szybkie producenta z dolnobawarskiej miejscowości Bruckberg. Projektanci najpierw sprawdzali i wypróbowywali bramy pod każdym kątem. – To normalna procedura – twierdzi Björn Herrmann. – Później możemy jedynie stwierdzić, że kości zostały rzucone.

Thomas Abel nie szczędzi pochwał: – Jesteśmy bardzo zadowoleni z serwisu, konserwacji oraz obsługi klienta. Współpraca przebiegała dokładnie tak, jak sobie tego życzymy. Wszystko jest po prostu odpowiednio skonstruowane. Od czasu montażu przed trzema laty bramy działają bezawaryjnie, jednak fakt, że w razie potrzeby nie trzeba długo czekać na serwis działa uspokajająco na obu pracownikach. Gdy zadzwonimy serwis musi natychmiast przyjechać. Nie może-

my pozwolić sobie na przestoje – wyjaśnia Björn Herrmann.

Przed wszystkim jakość

Jakość i serwis dostawców usług stanowią dla pracowników przedsiębiorstwa HELA Gewürzwerk Hermann Laue taki sam składnik codziennej pracy jak wartości związane z ich własną działalnością. Zamierzeniem firmy Hela jest zawsze zagwarantowanie maksymalnego bezpieczeństwa produktów żywnościowych – od momentu zakupu surowców, poprzez magazynowanie i dystrybucję, aż do momentu dostawy do klienta. Przedsiębiorstwo przykłada szczególną wagę do produktu, organizacji i systemu zapewnienia jakości.

Historia firmy sięga roku 1905 i rozpoczęła się od objęcia przez Hermanna Laue w Hamburgu sklepu z produktami rolnymi i przyprawami. Opracowanie mieszanek przypraw dla potrzeb przetwórstwa mięsnego, paczkowane porcje przypraw do potraw i napojów oraz nowatorskie wprowadzenie na rynek niemiecki (po raz pierwszy) ketchupu z przyprawami stanowią jedynie kilka z licznych filarów sukcesu przedsię-



biorstwa. Do partnerów handlowych HELA zaliczają się dziś ubojnie i przemysł zajmujący się przetwórstwem mięsa, działające na całym świecie sieci fast foodów, rozrastające się międzynarodowe sieci handlowe oraz zwiększający swoje obroty producenci żywności. Jako przedsiębiorstwo z branży przypraw działające na wielu zagranicznych rynkach HELA dostarcza swoje produkty do 60 krajów na całym świecie. Oprócz głównej siedziby w Ahrensburg posiada między in-

nymi oddziały w australijskim Melbourne, w Santiago de Chile, w Jinan (Chiny), w kanadyjskim Uxbridge, w Venlo (Holandia), w austriackim Gmünd oraz w Singapurze. <



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

Budynki modułowe – szybki sposób na budowę infrastruktury

Coraz częściej firmy logistyczne, chcąc powiększyć swoją infrastrukturę, dokupują lub wynajmują moduły, z których w szybki sposób można postawić wolnostojące obiekty, a także pomieszczenia biurowe wewnątrz magazynu.

Możliwość budowy niemal dowolnych budynków o wysokości do trzech kondygnacji, dają budynki modułowe Touax. – *Z modułów powstają zaplecza budowy, biura osób kierujących pracami, punkty sprzedaży, wydzielone przestrzenie w obiektach fabrycznych, pomieszczenia socjalne i szatnie, a nawet przedszkola czy siedziby firm logistycznych* – wymienia Jacek Staniszewski, dyrektor generalny Touax Sp. z o.o.

Kluczowe w technologii modułowej jest szybkie tworzenie bezpiecznych i spełniających normy budynków, które dodatkowo są efektywne kosztowo. Ważnym kryterium technologii Touax jest również mobilność. Z jednej strony oznacza to możliwość przewiezienia i montażu modułów w krótkim czasie i w dowolnym miejscu w Polsce.

Oprócz możliwości zakupu, Touax oferuje także krótko- i długoterminowy wynajem kontenerów. Podstawowa linia wynajmowanych modułów obejmuje kontenery socjalne, korytarzowe, schodowe i sanitarne. Dzięki zestawianiu takich elementów można tworzyć obiekty o dowolnym przeznaczeniu, powierzchni i konfiguracji pomieszczeń. Linij podstawową uzupełniają kontenery magazynowe i stróżówki.

Do najważniejszych zalet technologii modułowej należą lekka konstrukcja oraz łatwość montażu i demontażu oraz możliwość zmiany przeznaczenia takiego obiektu. Pozwala to nie tylko na ustawienie budynku w dowolnym miejscu, ale i na szybkie przeniesienie go do innej lokalizacji i przywrócenie terenu do stanu pierwotnego – wskazuje Jacek Staniszewski.



Kontenery Touax spełniają normy techniczno-budowlane i sanitarne obowiązujące w krajach UE. Dodatkowo firma zapewnia kompleksowe usługi związane z przygotowaniem budynku do oczekiwań klienta: montaż instalacji elektrycznych, sieci internetowych, systemów alarmowych, a także wyposażenie łazienek i kuchni. Touax dba też o odpowiednie wykończenie obiektu, również w wysokim standardzie. <

MM

Obsypany nagrodami

Zdobycie pięciu głównych nagród w 12. edycji konkursu CIJ Awards oraz dwóch w konkursie CEE Investment & Green Building Awards potwierdziło, że pozycję lidera na rynku powierzchni przemysłowych zajmuje Panattoni Europe.

Podczas gali wręczenia nagród 12. edycji konkursu CIJ Awards, organizowanego przez miesięcznik poświęcony branży deweloperskiej w Europie Środkowo-Wschodniej, zespół Panattoni Europe wywołymano aż pięć razy. Odbierał on nagrody w kategoriach: Przemysłowy Deweloper Roku, Przemysłowy Kontrakt Roku, Przemysłowa Inwestycja Roku, najlepszy Dział Marketingu oraz Osobowość Roku, którą otrzymał Robert Dobrzycki, partner zarządzający Panattoni Europe. Natomiast nagrody EuropaProperty dla Panattoni Europe zostały przyznane w kategoriach Przemysłowy Deweloper Roku i Inwestycja Roku za realizację obiektów dla Amazona.

Nie tylko dla Amazona

Pięć wyróżnień przyznanych w konkursie CIJ Awards związanych jest przede wszystkim z niebywale intensywnymi 12 miesiącami pracy całego zespołu – od listopada 2013, do końca października br., a także z wieloletnią aktywnością dewelopera na polskim rynku. Niewątpliwie najważniejszym wydarzeniem dla dewelopera w tym okresie był bezprecedensowo rekordowy kontrakt w Polsce oraz w Europie Środkowej i Wschodniej z firmą Amazon na budowę dwóch centrów dystrybucyjnych – pod Poznaniem i Wrocławiem – na łączną



Nagrody EuropaProperty wręczono przy obecności wielu wybitnych inwestorów oraz profesjonalistów z dziedziny Real Estate w regionie CEE

powierzchnię ponad 246 tys. m². To przede wszystkim dzięki niemu firma zdobyła nagrodę Industrial/Warehouse Developer of the Year. Ale nie tylko. Jury wzięło pod

wzrost w rynku. Natomiast w pierwszym półroczu 2014 r. w realizacji było 317 tys. m² i 108 tys. m² ukończonej powierzchni, a także budowa 300,6 tys. m² we wrześniu

Pięć wyróżnień przyznanych w konkursie CIJ Awards związanych jest przede wszystkim z niebywale intensywnymi 12 miesiącami pracy całego zespołu – od listopada 2013, do końca października br.

uwagę statystyki i pozycję lidera przez trzy kwartały w ocenianym okresie. W 2013 r. deweloper podpisał umowy najmu na 646 tys. m², dzięki czemu zdobył 34% udział

i ukończone 345,3 tys. m² takich projektów jak BTS dla K-Flex; ekspansja portfolio własnych parków i wspomnianych dwóch obiektów dla firmy Amazon. Tym ostatnim deweloper zawdzięcza tytuł Industrial/Warehouse Lease of the Year. Warto zaznaczyć, że firma Amazon wybrała dewelopera pomimo braku wcześniejszej współpracy w Europie, a Panattoni jako jedyny był w stanie spełnić warunki dzierżawy obu inwestycji na łączną powierzchnię 246 tys. m², czy wykonanie obiektów w ciągu 12 miesięcy.

Podpoznańska inwestycja dla firmy Amazon zdobyła nagrodę Industrial/Warehouse Development of the Year. Doceńono: otrzymanie 27 ha działki z zintegrowanych 7 mniejszych, 9-miesięczny czas trwania budowy inwestycji i zakończenie jej dwa tygodnie przed terminem, a także stworzenie w ciągu 4 miesięcy węzła na drodze DK92 z dwoma rondami. Węzeł ten składa się z łącznic wraz z pasami włączenia do i wyłączenia z ruchu, dróg serwiso-



Wyniki tegorocznej edycji konkursu CEE Investment & Green Building Awards ogłoszono podczas wieczornej gali, która odbyła się 30 października w hotelu InterContinental, w Warszawie

wych, dróg dojazdowych i dróg gminnych w ciągu budowanego wiaduktu.

Robert Dobrzycki, partner zarządzający Panattoni Europe, już po raz szósty raz odebrał tytuł Leadership of the Year. Tegoroczny tytuł zawdzięcza skuteczności w działaniu oraz doskonałym wynikom w regionie CEE, które zapewniły mu awans na poziomie europejskim, czy osobistemu prowadzeniu inwestycji dla firmy Amazon i wreszcie przyciągnięciu portfela inwestycyjnego o wartości ponad 350 mln euro na nieruchomości w Polsce, Niemczech i Czechach. Nagrodzony został również dział marketingu dewelopera, prowadzony przez Anitę Pietrykowską, który otrzymał nagrodę Marketing Team of the Year – docenione zostały kampanie: marketingowa i PR-owa, wspierające największe kontrakty dewelopera.

Nie tylko CJ Awards

Jeśli chodzi o konkurs CEE Investment & Green Building Awards, organizowany przez EuropaProperty, to jego jury również doceniło osiągnięcia Panattoni Europe w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy. Dlatego kontrakt z firmą Amazon na realizację dwóch obiektów ogłoszony został inwestycją roku, a Panattoni Europe otrzymał tytuł Przemysłowego Dewelopera Roku. Wydarzenie dedykowane jest inwestycjom oraz budownictwu zrównoważonego rozwoju w regionie Europy Centralnej i Wschodniej.

Dla branży nagroda Inwestycji Roku, przyznana kontraktowi z firmą Amazon nie była zaskoczeniem – ta rekordowa transakcja w Polsce i w Europie Środkowej i Wschodniej na budowę dwóch obiektów magazynowych o powierzchni przekraczającej 246 tys. m² została oficjalnie otwarta w październiku. Centra zlokalizowane są w Poznaniu i we Wrocławiu, a obecnie trwa ich ostatnia trzecia faza certyfikacji BREEAM Interim na poziomie Very Good.

Aktualnie Panattoni Europe realizuje w Polsce 162,6 tys. m² nowej powierzchni magazynowej, na którą składają się takie inwestycje jak Panattoni Park Sosnowiec, Panattoni Park Ożarów II czy Panattoni Park Poznań III i IV, a także nowy obiekt w ramach Panattoni Park Łódź East. Od początku roku firma ukończyła 400 tys. m², w tym wspomniane obiekty dla Amazona. Na szczycie podium plasują dewelopera również wyniki podsumowujące pierwsze półrocze br. Panattoni oddało 108 tys. m² (m.in. 50 tys. m² dla firmy Castorama Polska czy 33,6 tys. m² dla klienta Polaris) czyli ponad dwukrotnie więcej niż firma zajmująca drugie miejsce na podium. ◀

EH

Centrum przeładunkowe dla UPS

Sortowanie aż 15 tys. paczek na godzinę, to będzie możliwe w nowym centrum przeładunkowym UPS w Strykowie. Inauguracja jego budowy oraz tamtejszego oddziału UPS miała miejsce 6 listopada.

W oficjalnej uroczystości wmurowania kamienia węgielnego wzięli udział przedstawiciele inwestora, władz lokalnych oraz firmy Panattoni Europe, która jest odpowiedzialna za realizację tej inwestycji dla UPS. Otwarcie obiektu o łącznej powierzchni blisko 13 tys. m², planowane jest na pierwszą połowę 2015 r.

– *Uroczystość wmurowania kamienia węgielnego, to wydarzenie przełomowe w 22-letniej historii UPS w Polsce. Stanowi ono odzwierciedlenie naszej silnie rozwijającej się sieci logistycznej.* – powiedział Piotr Sitarek, dyrektor generalny UPS Polska. – *Co ważne, po zakończeniu tej inwestycji będziemy mogli świadczyć usługi jeszcze wyższej jakości oraz jeszcze lepiej łączyć polskich klientów z rynkami na całym świecie* – dodał.

Nowy obiekt w Strykowie, będący jednocześnie największym tego typu projektem w historii firmy realizowanym w Europie Środkowo-Wschodniej, będzie łączył w sobie funkcjonalność centrum przeładunkowego oraz oddziału dystrybucyjnego dla

przesyłek o różnej wielkości, tak aby na bieżąco zaspokajać rosnące potrzeby rynku. Będzie on miał łączną powierzchnię prawie 13 tys. m², co stanowi równoważność dwóch pełnowymiarowych boisk do piłki nożnej. Centrum zostanie wyposażone w najnowocześniejszą technologię, a to dzięki niej będzie możliwe sortowanie 15 tys. paczek na godzinę.

– *Obiekt Panattoni Europe dla UPS Polska w Strykowie powstaje w strategicznej lokalizacji dla dystrybucji krajowej i międzynarodowej. Dowodzić tego może centralne położenie w kraju i bliskość najważniejszych szlaków komunikacyjnych – węzła autostrady A2, a także drogi 71 w pobliżu krajowej trasy 14. Wybór naszej lokalizacji przez lidera branży, którym jest firma UPS, świadczyć może o rozumieniu przez nas potrzeb firm przewozowych. To rozumienie poparte jest wieloletnim doświadczeniem Panattoni w realizacjach inwestycji dla branży kurierskiej, co doceniła firma UPS, a za co jesteśmy wdzięczni* – powiedział Marek Dobrzycki, dyrektor zarządzający na Polskę Zachodnią, Panattoni Europe. ◀





Fot. Alphabet

Aktualnie Związek Polskiego Leasingu zrzesza 32 firmy leasingowe oraz Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, który otrzymał specjalny status członka zbiorowego ZPL, zachowując swoją strukturę organizacyjną i autonomię działania

Z leasingu korzystamy już od 20 lat

Leasing jako instrument finansowania w Polsce stosowany jest od 20 lat. W tym czasie ważnym ośrodkiem integracji całej branży, reprezentującym jej interesy, stał się Związek Polskiego Leasingu. Jego władze czynnie uczestniczyły w tworzeniu korzystnych dla przedsiębiorców przepisów, które wpłynęły na bezpieczeństwo i jakość oferowanych usług.

20 lat to jednak niewiele w porównaniu z początkami istnienia tego narzędzia finansowania, które sięgają 5000 lat. Wtedy w Mezopotamii kapłani leasingowali rolnikom narzędzia, ziemię, czy nawet stud-

nie. 4000 lat temu w Babilonie działała firma leasingowa obsługująca żołnierzy, którzy z powodu orężnych obowiązków sami nie mogli zajmować się rolą – płaciła im opłaty ratalne, a ich ziemię dzierżawiła rolnikom.

Transakcje leasingowe zawierali też Egipcjanie, Rzymianie i Grecy, którym zawdzięczamy pomysł leasingu bankowego. Fenicjanie zarabiali na leasingowaniu flot statków, Grecy – kamieniołomów i kopalń, a azjaci – pól ryżowych i łodzi rybackich. Z wyleasingowanych statków korzystał Wilhelm Zdobywca wyruszając na półdóbr Brytanii w 1066 r. Takie były początki średniowiecznych praktyk, kiedy transakcje leasingowe zawierano w związku z wojnami. To w tych czasach wyznaczono granicę pomiędzy wynajmem krótko- i długoterminowym. W tym pierwszym norma było leasingowanie statku wraz z załogą, a w drugim dużo większą rolę grała jego technologiczna żywotność, która determinowała okres umowy. Również w Ameryce w XVIII i XIX w. większość transakcji dotycząca wynajmu koni i wozów, a potem budowy kolei związana była z leasingiem.

Leasing we współczesnej formie pojawił się pod koniec XIX w., wtedy o miano pierwszej firmy leasingowej rywalizowały



W 2008 r. do ZPL przystąpił Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, a także nastąpiła zmiana nazwy organizacji na Związek Polskiego Leasingu. Obecnie leasing jest najpopularniejszym instrumentem zewnętrznego finansowania wśród mikroprzedsiębiorstw oraz firm z sektora MŚP. Tylko w ostatnich trzech latach dzięki leasingowi sfinansowano inwestycje o wartości blisko 100 mld zł

British Railway Wagons i kompania telefoniczna Bell. Jednak prędomowym okresem dla leasingu była II wojna światowa. Maszyny na pola walki, przede wszystkim w Stanach Zjednoczonych, były produkowane na zamówienie rządowe, z wykorzystaniem narzędzi leasingowych. Tak było wygodniej, gdyż po zwycięstwie nie były już do niczego potrzebne.

Do odbudowy zniszczonej przez wojnę infrastruktury potrzebny był kapitał, co spowodowało wzrost ceny kredytów bankowych. Alternatywną formą finansowania był leasing, zwłaszcza że w latach 50. wprowadzono korzyści podatkowe, polegające na rozdzieleniu uprawnień pomiędzy stronami umowy do zaliczania opłat w koszty uzyskania przychodów i dokonywania odpisów amortyzacyjnych. Na dodatek korzystający nie miał obowiązku ujawniania w bilansie użytkowanych dóbr, tym samym poprawiał sobie zdolność kredytową. W 1952 r. w San Francisco powstała pierwsza, niezależna, firma leasingowa. Od 1960 r. rozpoczęła się ekspansja leasingu w Kanadzie, Europie Zachodniej i na Dalekim Wschodzie, a w latach 70. w Afryce i Ameryce Południowej. W Polsce pojawił się w latach 90.

Nie takie trudne początki

Pierwsze firmy leasingowe działalność w Polsce rozpoczęły po 1989 r. Były to m.in. EFL, BRE Services, Kredyt Lease i BEL Leasing. Spotkanie dziewięciu spośród działających kilkunastu wówczas firm, którego celem było powołanie organizacji chroniącej prawa i reprezentującej interesy zrzeszonych członków m.in. na forum międzynarodowym, odbyło się we wrześniu 1991 r. W jego trakcie powstała nieformalna struktura o nazwie Konferencja Przedsiębiorstw Leasingowych. Po trzech latach przygotowań, 29.11.1994 r., równe 20 lat temu, nastąpiła oficjalna rejestracja Konferencji Przedsiębiorstw Leasingowych – Związku Pracodawców w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie.

KPL był protoplastą dzisiejszego Związku Polskiego Leasingu. Jedną z jego pierwszych decyzji było powołanie Komitetu Statystycznego. Pierwsze dane statystyczne dla polskiego rynku leasingu opracowano już od 1992 r. Od 1995 r. były zbierane co roku, według obowiązującej do dzisiaj procedury.

Od samego początku Konferencja Przedsiębiorstw Leasingowych była traktowana jako forma przejściowa, którą powinna zastąpić trwała organizacja. Mimo tego wpływała na kształt ustaw o budżetowych, a sama stale się rozwijała. II Krajowa KPL odbyła się w 1993 r. w Warszawie. Udział w niej wzięło już 41 firm. To na



Łączna wartość wyleasingowanych w 2003 r. środków ruchomych po raz pierwszy w historii leasingu przekroczyła w Polsce granicę 10 mld zł. Największą popularnością cieszyły się pojazdy. Udział leasingu środków transportu wynosił wówczas 70% całego rynku leasingu ruchomości.

LogiMAT 2015

13. Międzynarodowe Targi
Dystrybucji, Transportu Materiałów
i Przepływu Informacji

10 – 12 lutego 2015

Neue Messe Stuttgart, Niemcy

zarządzanie
kompleksowością
inteligentne kształtowanie
przyszłości



Zamów informacje
dla wystawców!



Wzrost finansowania pojazdów ciężarowych w 2013 r. to pochodna wdrażania normy emisji spalin Euro 6 oraz oczekiwanej poprawy sytuacji ekonomicznej w strefie euro, a to przekłada się na popyt na usługi transportowe

KPL był protoplastą dzisiejszego Związku Polskiego Leasingu. Jedną z jego pierwszych decyzji było powołanie Komitetu Statystycznego.

przyjęto statut organizacji, ustalono powołanie biura i formę jego finansowania oraz złożono dokumenty rejestracyjne w sądzie. W tych czasach najważniejsze było uzgodnienie i opracowanie reguł prawnych pozwalających na prowadzenie bezpiecznej działalności leasingowej. KPL przygotowała projekt kompleksowego uregulowania zagadnień prawnych leasingu w Polsce – co miało przyczynić się do stworzenia jednolitych ram prawnych dla leasingu – przedstawiła go w Ministerstwie Finansów i zorganizowała a wiele seminariów na temat leasingu.

Rozwój spowodował zmiany

Wraz ze zmianami prawnymi dotyczącymi leasingu zaczęła zmieniać się struktura firm działających na tym rynku. Wprowadzone w.w. uregulowanie leasingu spowodowało wzrost zainteresowania leasingiem grup bankowych, które zaczęły dominować w rynku. Wraz z nimi pojawiły się tzw. transakcje *big ticket*, czego przykładem były samoloty Embraer wyleasingowane przez PLL LOT, czy też pierwsze nieruchomości.

Efektom zachodzących zmian była upadłość w 2001 r. kilku małych firm

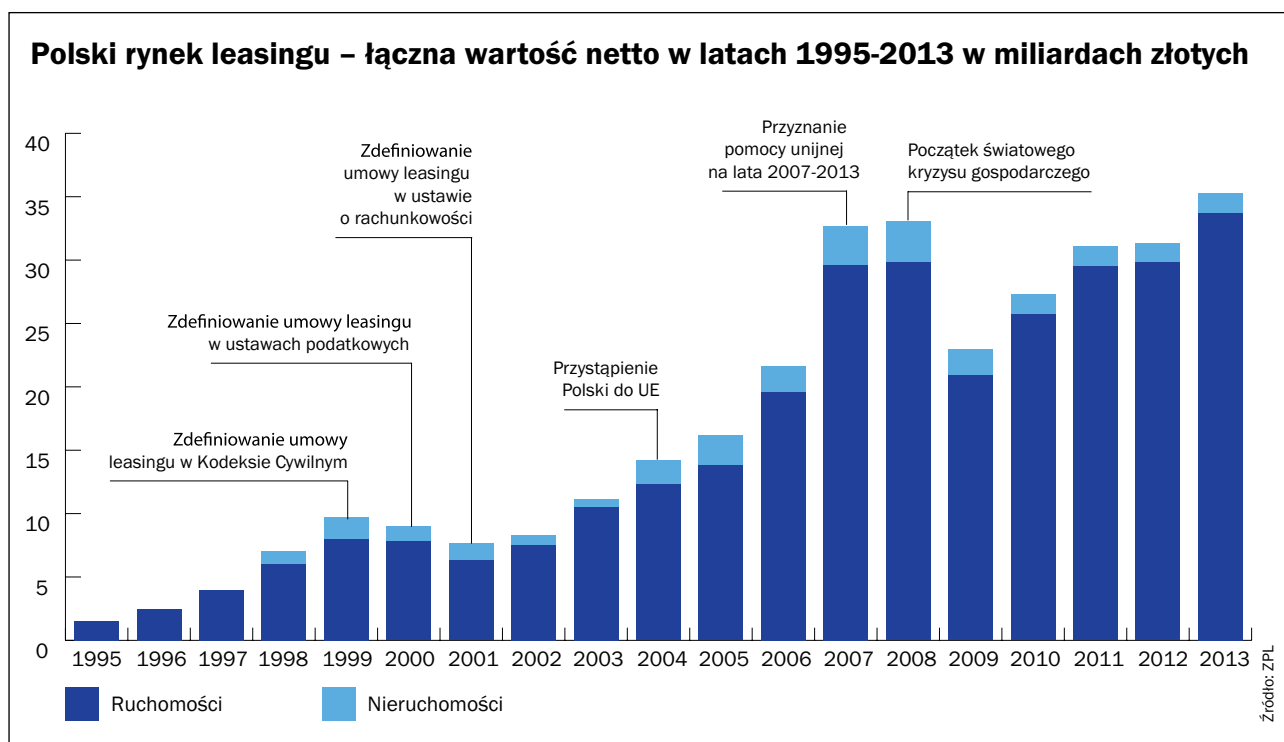
Przełomem w funkcjonowaniu leasingu w Polsce stało się zdefiniowanie umowy leasingu w Kodeksie Cywilnym w 1999 r. oraz w ustawach podatkowych (2000 r.) i ustawie o rachunkowości (2001 r.).

niej rozpoczęto współpracę z Leaseurope, organizacją, która zrzesza krajowe związki firm leasingowych z Europy.

We wrześniu 1994 r. na Zgromadzeniu Założycielskim (udział w nim wzięło 21 firm) powołano związek pracodawców,

Przełomem w funkcjonowaniu leasingu w Polsce stało się zdefiniowanie umowy leasingu w Kodeksie Cywilnym w 1999 r. oraz w ustawach podatkowych (2000 r.) i ustawie o rachunkowości (2001 r.).

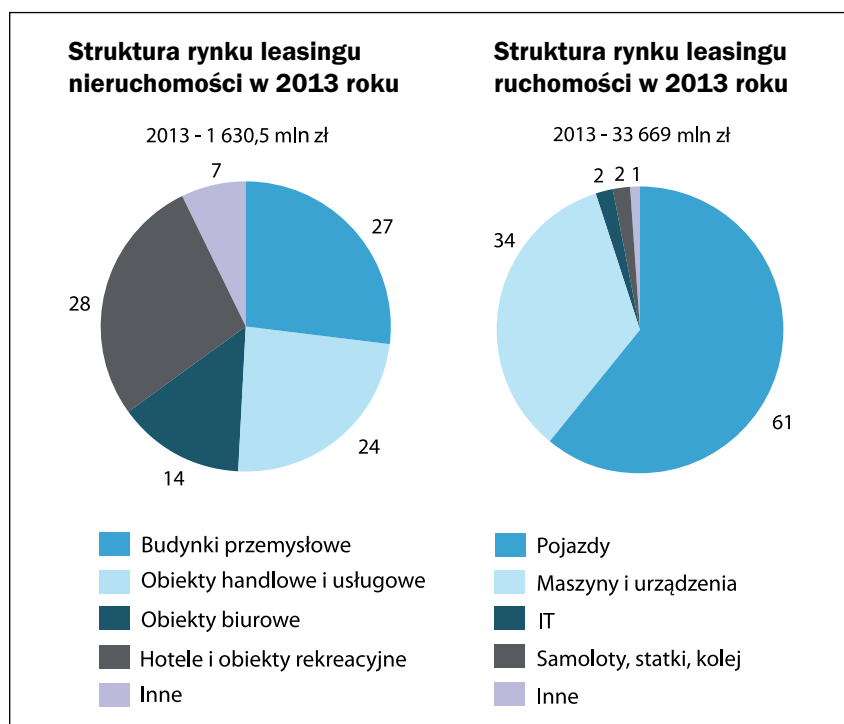
niezwiązanych ani z bankami, ani z instytucjami finansowymi. W 2002 r. udział firm należących do banków lub instytucji finansowych wyniósł już 84%, a niezależnych firm leasingowych spadł do zaledwie 2,6%. Przy czym w 1998 r. odsetek tych





Wesołych Świąt

Wszystkim osobom związanym z branżą TSL życzymy pełnych radości Świąt Bożego Narodzenia oraz pomyślności i sukcesów w nadchodzącym Nowym Roku



W 2002 r. udział firm leasingowych należących do banków lub instytucji finansowych wyniósł już 84%, a niezależnych firm spadł do zaledwie 2,6%. Przy czym w 1998 r. odsetek tych ostatnich wynosił jeszcze 45%.

ostatnich wynosił jeszcze 45%. Oprócz zmian prawnych na reorganizację rynku leasingu miał wpływ ograniczony dostęp do źródeł finansowania firm niezależnych. Szybko zmniejszała się liczba firm prowadzących działalność leasingową. W roku 1999 dane statystyczne raportowały 82 firmy, a w 2002 było już ich tylko 31.

Jednak lata 2002 i 2003 przyniosły wyraźny wzrost całej branży. Efektem były wyniki – łączna wartość wyleasingowanych środków ruchomych po raz pierwszy w historii leasingu przekroczyła w Polsce granicę 10 mld zł. Największą popularnością cieszyły się pojazdy. Udział leasingu środków transportu wynosił wówczas 70% całego rynku leasingu ruchomości i osiągnął wynik zbliżony do poziomu rynków Europy Zachodniej.

W 2003 r. Konferencja zmieniła nazwę na Związek Przedsiębiorstw Leasingowych, który czynnie uczestniczył w batalii o kształt nowej ustawy VAT-owskiej, w wyniku czego jej zapisy były korzystne dla całej branży leasingowej. Nowe perspektywy przed leasingiem otworzyła akcesja Polski do Unii Europejskiej. W tamtym momencie poziom finansowania inwestycji leasingu

w Polsce był 2-3 niższy, niż w krajach starej UE.

W 2008 r. do ZPL przystąpił Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, a także nastąpiła zmiana nazwy organizacji na Związek Polskiego Leasingu. W kolejnych latach, wraz z pojawianiem się nowych programów oraz transz budżetowych przeznaczonych dla Polski, znaczenie leasingu jako wsparcia w pozyskiwaniu unijnych grantów rosło. W trakcie przygo-

W rekordowym dla branży leasingowej ubiegłym roku firmy z tego sektora sfinansowały transakcje o wartości przeszło 35 mld zł, co stanowi wzrost o 13% w stosunku do roku ubiegłego.

towań do Euro 2012 leasing był liderem w finansowaniu inwestycji budowlanych i drogowych.

Według stanu na koniec 2012 r. przedsiębiorstwa leasingowe przekazały w leasing 1 143 tys. środków (przedmiotów), obsługując 387 tys. leasingobiorców (dane

GUS). Polska plasowała się na 8. miejscu w Europie pod względem udziału w rynku europejskim, przed wszystkimi państwami postkomunistycznymi (oprócz Rosji) i m.in. przed Austrią, Belgią, Hiszpanią, Finlandią, Holandią i Norwegią. Była również jednym z 12 państw członkowskich Leaseurope, które osiągnęło wzrost sprzedaży w 2012 r. w porównaniu do 2011 r.

We współpracy z Leaseurope

Leaseurope to organizacja reprezentująca europejskie stowarzyszenia leasingowe oraz związki działające w obszarze wynajmu krótko- i długoterminowego. Polska w strukturach Leaseurope jest reprezentowana przez Związek Polskiego Leasingu, który uczestniczy w pracach powołanej przez Leaseurope Grupy Roboczej krajów Europy Środkowej, Wschodniej i Południowo-Wschodniej (CESEE), Grupy Sterującej ds. Motoryzacji, a także współpracuje z innymi komitetami i grupami roboczymi Leaseurope. Razem z tą organizacją ZPL brał udział m.in. w konsultacjach społecznych zorganizowanych przez Komisję Europejską na temat zredukowanych stawek VAT, w konsultacjach dotyczących wypracowania stanowiska Leaseurope w stosunku do Komisji Europejskiej w kwestii liberalizacji rynku wynajmu samochodów ciężarowych, włączył się do prac przy opracowaniu wspólnie z ELFA (amerykański związek leasingodawców) uwag do projektu UNIDROIT w odniesieniu do leasingu (modelowa konwencja międzynarodowa dotycząca leasingu). Ponadto ZPL uczestniczył w procesie opracowywania przez Leaseurope standardów umów leasingowych, przygotowuje opinię dotyczącą skutków dla branży leasingowej wdrożenia do przepisów krajowych nowej Dyrektywy UE dotyczącej podatku VAT, a także stanowisko do wstępnej wersji Kodeksu dobrych praktyk dotyczących

dzielenia się informacjami w celu zabezpieczenia przed oszustwami i kradzieżami samochodów. Przedstawiciele polskiego sektora leasingowego wielokrotnie mieli okazję brać udział przy pracach Grup Roboczych Leaseurope i pełnili oficjalne funkcje w obrębie tej organizacji. W obec-



TRAKO 2015

11. Międzynarodowe Targi Kolejowe



Gdańsk, AmberExpo

22-25.09

trakotargi.pl



Wesołych Świąt!
Szczęśliwego Nowego Roku!



Patronat Honorowy Minister Infrastruktury i Rozwoju

organizacja



miejsce



Centrum Wystawienniczo-Kongresowe
80-560 Gdańsk, ul. Żaglowa 11

współorganizacja



współpraca



patronat medialny





Głównym motorem rynku leasingu pojazdów w pierwszym kwartale 2014 r. są pojazdy lekkie. Duży wzrost zawdzięczamy w dużej mierze „okienku” kratkowemu umożliwiającemu przedsiębiorcom pełne odliczenie podatku VAT od zakupu aut z homologacją ciężarową o masie nieprzekraczającej 3,5 t.

nym Zarządzie Leaseurope kraje Europy Środkowej, Wschodniej i Południowo-Wschodniej reprezentuje przewodniczący Komitetu Wykonawczego ZPL Arkadiusz Etryk.

Najpopularniejszy wśród małych

Obecnie leasing jest najpopularniejszym instrumentem zewnętrznego finansowania wśród mikroprzedsiębiorstw oraz firm z sektora MŚP. Tylko w ostatnich trzech latach dzięki leasingowi sfinansowano inwestycje o wartości blisko 100 miliardów złotych. Leasing finansuje już co trzecią inwestycję na rynku ruchomości. W rekordowym dla branży ubiegłym roku firmy z tego sektora sfinansowały

transakcje o wartości przeszło 35 mld zł, co stanowi wzrost o 13% w stosunku do roku ubiegłego. To najwyższy poziom od rekordowego 2008 r., kiedy to rynek leasingu wyniósł 32,9 mld zł. W segmencie pojazdów sfinansowano transakcje o wartości 20,7 mld zł (wzrost o 22,9%). Z kolei segment maszyn i urządzeń zanotował wzrost o 3,4% – sfinansowano transakcje o wartości 11,5 mld zł. Łącznie na rynku leasingu ruchomości sfinansowano transakcje o wartości przeszło 33,6 mld zł, co oznacza wzrost o 13,1% w stosunku do roku ubiegłego. Wzrost finansowania pojazdów ciężarowych to pochodna wdrażania normy emisji spalin Euro 6 oraz oczekiwanej poprawy sytuacji ekonomicznej w strefie euro, a to przekłada się na popyt na usłu-

gi transportowe. I choć struktura wzrostu całego rynku leasingu jest w miarę zrównoważona, to głównym motorem rozwoju w 2013 r. były właśnie pojazdy ciężarowe: od 0,1% r/r w I kw. do 64,4% w IV kw. 2013. Wysoką dynamiką charakteryzował się również leasing pojazdów lekkich, co było wynikiem rosnącej liczby rejestracji nowych (jest to powiązane z odnawianiem masowych umów na leasing aut z „kratką” z lat 2009-2010) i niepewności co do finalnego rozwiązania w zakresie VAT-u od zakupu aut. Jednak najwyższa dynamika na rynku pojazdów, wynosząca 54,9%, widoczna była w segmencie leasingu autobusów.

Wartość nieruchomości wyleasingowanych w 2013 r. wyniosła 1,6 mld zł, co oznacza wzrost o 11,1% w ujęciu rocznym. Po bardzo dobrym I półroczu z dynamiką 115,2% r/r, w III i IV kw. 2013 r. leasing nieruchomości zanotował ujemne dynamiki w ujęciu rocznym: odpowiednio 39,0% i 25,3%. Zanotowano także istotny wzrost liczby raportowanych umów w 2013 r. o 44,9%: do 271 wobec 187 raportowanych w 2012 r. Niższa dynamika wartości sfinansowanych aktywów to pochodna spadku średniej wartości transakcji do 4,2 mln zł w porównaniu do 6,6 mln zł odnotowanej w 2012 r. Średnia wartość transakcji jest wyraźnie niższa w porównaniu do lat ubiegłych – latach 2004-2009 wynosiła średnio 14,8 mln zł.

Łączna wartość aktywnego portfela na koniec 2013 r. zamknęła się w kwocie 64,5 mld zł (56,5 mld zł dla ruchomości i 8,0 mld zł dla nieruchomości) i jest



W pierwszej połowie tego roku firmy leasingowe sfinansowały zakup pojazdów ciężarowych o wartości zbliżonej do 4,5 mld zł, co oznacza wzrost o 32,2% w porównaniu z pierwszą połową 2013 r.

Łączna wartość aktywnego portfela na koniec 2013 r. zamknęła się w kwocie 64,5 mld zł (56,5 mld zł dla ruchomości i 8,0 mld zł dla nieruchomości) i jest porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (83,9 mld zł).

porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (83,9 mld zł, wg stanu na 30.11.2013 r.). Wartość aktywnego portfela w ciągu 2013 r. wzrosła o 4,9%, zwiększając się w tym okresie o 3,0 mld zł.

W ostatnim roku

Aktualnie Związek Polskiego Leasingu zrzesza 32 firmy leasingowe oraz Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, który otrzymał specjalny status członka zbiorowego ZPL, zachowując swoją strukturę organizacyjną i autonomię działania. Firmy zrzeszone w Związku reprezentują ok. 90% rynku leasingu w Polsce.

Jeśli chodzi o wyniki w tym roku to pierwsza jego połowa nastawia optymistycznie. W tym czasie polskie firmy leasingowe sfinansowały łącznie transakcje o wartości przekraczającej 21 mld zł, co oznacza wzrost o 31,8% w stosunku do analogicznego okresu w roku ubiegłym.

Dzięki temu wartość sfinansowanych w tym roku aktywów przekroczyła rekordowy dotąd wynik z I półrocza 2008 r., kiedy rynek leasingu wyniósł 17,9 mld zł.

We wzroście rynku leasingu ruchomości jeszcze większy niż w latach ubiegłych udział miały zakupy pojazdów lekkich i ciężarowych. Jednak to pojazdy lekkie są głównym motorem rynku leasingu pojazdów w pierwszym kwartale 2014 r. Duży wzrost zawdzięczamy w dużej mierze „okienku” krótkowemu umożliwiającemu przedsiębiorcom pełne odliczenie podatku VAT od zakupu aut z homologacją ciężarową o masie nieprzekraczającej 3,5 t. Polscy przedsiębiorcy wyleasingowali ponad 22 tys. takich pojazdów. Duża dynamika w tym segmencie utrzymała się również w II kw., na co decydujący wpływ miały korzystne przepisy dla leasingu samochodów z segmentu premium. Łącznie w pierwszych sześciu miesiącach 2014 r. sfinansowano pojazdy lekkie o wartości przeszło 8 mld zł, co stanowi wzrost

o 55,6% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego.

Wysoką dynamikę utrzymał również segment leasingu pozostałych pojazdów, w tym transportu ciężkiego. W I kw. 2014 r. finansowanie było napędzane wzrostem popytu na usługi transportowe, co wynikało z bazującego na eksporcie wychodzenia z recesji strefy euro oraz rosnącej sprzedaży zagranicznej Polski. W II kw. segment pojazdów ciężarowych wyhamował, co wynika z rosnącej bazy z 2013 r., kiedy to w II połowie miały miejsce masowe zakupy nowych pojazdów z Euro 5. W pierwszej połowie roku firmy leasingowe sfinansowały zakup pojazdów ciężarowych o wartości zbliżonej do 4,5 mld zł, co oznacza wzrost o 32,2% w porównaniu z pierwszą połową 2013 r.

Również w segmencie maszyn i urządzeń zanotowano wzrost, na który istotny wpływ ma wysokie wykorzystanie zdolności produkcyjnych w firmach, odbicie w budownictwie i pozyskiwane środki unijne dla sektora rolniczego. Ponadto, dla wyniku maszyn znaczenie miała także poprawa koniunktury, co skłaniało firmy do odnowy parków maszynowych. Niemal 6,5 mld zł w sfinansowanych w pierwszej połowie 2014 r. maszynach i urządzeniach to ponad 23,7% więcej niż w pierwszej połowie 2013 r. ◀

Elżbieta Haber,
opracowanie na podstawie danych z ZPL

LINK4 ubezpiecza NEONET

LINK4 wygrał kolejny przetarg na ubezpieczenie floty, tym razem na współpracę zdecydowała się firma Neonet, która posiada flotę kilkuset pojazdów. LINK4 ubezpieczy ją w zakresie AC i OC w pełnym wymiarze.

LINK4 zaoferował również fundusz prewencyjny, na który złożą się szkolenia kierowców, materiały dotyczące bezpieczeństwa na drodze oraz inne instrumenty z zakresu zarządzania ryzykiem obniżające poziom szkodowości.

Neonet jest wiodącym dystrybutorem sprzętu RTV, AGD i IT w Polsce, obec-

wraz z pakietem szkoleń dla kierowców znakomicie wpisze się w realizację naszej polityki flotowej. Wiedza ekspercka LINK4 pomoże nam w podnoszeniu standardów bezpieczeństwa kierowców i korzystnie wpłynie na dalszą redukcję szkód i kosztów – stwierdziła Magdalena Tuszyńska, dyrektor administracji Neonet S.A.

przyczyn szkód wraz z blokiem szkoleń dla kierowców, których program będzie dostosowany przez specjalistów LINK4 w taki sposób, aby redukować najczęstsze przyczyny szkód.

– Flota pojazdów Neonet S.A. jest świetnie prowadzona. Wysoki poziom zarządzania ryzykiem wsparty naszym pakietem analitycznym i szkoleniowym z pewnością przyniesie korzyści obu partnerom, ale przede wszystkim użytkownikom pojazdów zwiększając ich bezpieczeństwo – dodał Konrad Owsiański, dyrektor Pionu Ubezpieczeń Biznesowych w LINK4. ◀



Konrad Owsiański

MM

Oferta LINK4 obejmuje ubezpieczenia OC i Auto Casco pojazdów wraz z pakietem zarządzania ryzykiem.

nym w blisko 300 salonach sprzedaży oraz w sprzedaży internetowej. – LINK4 profesjonalnie uczestniczył w postępowaniu przetargowym. Wierzymy, że oferta LINK4

Oferta LINK4 obejmuje ubezpieczenia OC i Auto Casco pojazdów wraz z pakietem zarządzania ryzykiem, do którego należy system raportów i analiz

„Neutralni CO₂”, czyli nowy pomysł na ekologię w branży TSL

Oznaczenie EPA przyznawane jest firmom, które w praktyce realizują ideę zrównoważonego rozwoju oraz stawiają na efektywność w warunkach silnej konkurencji

Zaangażowanie na rzecz dbałości o środowisko naturalne to ważny obszar działalności DKV. Operator rozwija obecnie trzy projekty, których celem jest promowanie zasad zrównoważonego rozwoju.

Najnowszy z nich o nazwie „Neutralni CO₂” to koncepcja odpowiedzialnego, czyli ekologicznego prowadzenia biznesu przez duże firmy z branży TSL – w tym operatorów kart paliwowych. Drugi program kierowany jest do klientów i nosi nazwę „DKV Card Climate” – oferuje przewoźnikom specjalny rodzaj karty paliwowej, dzięki której mogą oni dotować projekty z obszaru ochrony środowiska w kwocie zależnej od ilości zanieczyszczeń odprowadzanych przez nich do atmosfery. Trzecia inicjatywa to rozpoczęty wiele lat temu międzynarodowy plebiscyt „Eco Performance Award”, który nagradza firmy najlepiej realizujące ideę zrównoważonego rozwoju.

Neutralni CO₂

W ramach tego programu firma DKV dotuje przedsięwzięcia, które ograniczają emisję dwutlenku węgla do atmosfery. We

współpracy z międzynarodową organizacją *myclimate* promuje pojęcie „neutralności CO₂”, czyli oddaj środowisku tyle, ile mu zabierasz.

Na przykład, na podstawie obliczeń za 2013 r. firma DKV wykazała emisję 3448 ton CO₂. Według uśrednionej stawki za tonę odpowiada to kwocie ponad 20 tysięcy euro. Sumę tę DKV zainwestowało więc w certyfikowane projekty, mające na celu ochronę środowiska. Pochodzą one z rekomendacji organizacji *myclimate*, wyspecjalizowanej w ewaluacji inicjatyw środowiskowych i promującej ideę „bądź neutralny CO₂” na świecie (www.myclimate.org).



Wylączenie zużytego CO₂ i jego rekompensata dla środowiska to dla DKV priorytet w zrównoważonym rozwoju firmy

Euro Service wydatkuje w formie rekompensaty za emisję CO₂.

Suma przeznaczana jest na ochronę klimatu poprzez dotowanie takich projektów, jak turbiny wiatrowe w Turcji, stoso-

W ramach programu „Neutralni CO₂” firma DKV dotuje przedsięwzięcia, które ograniczają emisję dwutlenku węgla do atmosfery. We współpracy z międzynarodową organizacją *myclimate* promuje pojęcie „neutralności CO₂”, czyli oddaj środowisku tyle, ile mu zabierasz.

– Wylączenie zużytego CO₂ i jego rekompensata dla środowiska to dla nas priorytet w zrównoważonym rozwoju firmy – mówi Michał Bałakier, dyrektor generalny DKV Euro Service Polska. – Na tej bazie będziemy dążyć do dalszego, stopniowego zmniejszania emisji dwutlenku węgla w naszej codziennej działalności.

Kalkulacja emisji CO₂ przez *myclimate* obejmuje wszystkie procesy biznesowe firmy. Od ogrzewania, klimatyzacji, zakupu energii, zużycia papieru i wydruków, przez urządzenia elektroniczne (w tym karty paliwowe i urządzenia pokładowe DKV Box), catering i korespondencję, po dojazd pracowników, komunikację, produkcję odpadów i zużycie wody. Na tej bazie wyliczany jest budżet, który DKV

wanie zewnętrznych kucharek na biomasę w Indiach oraz kucharek napędzanych energią słoneczną na Madagaskarze. Wsparcie DKV obejmuje wyłącznie projekty z kategorii *Gold Standard* (złoty standard), co oznacza, że w największym stopniu przyczyniają się one do zmniejszania emisji dwutlenku węgla do środowiska na świecie.

DKV Card Climate

Program oparty jest na nowej, ekologicznej karcie paliwowej „DKV Card Climate”. Korzystanie z niej pozwala – na zasadach dobrowolności – wspierać projekty środowiskowe, mające na celu ograniczenie emisji dwutlenku węgla na świecie.



Kalkulacja emisji CO₂ przez *myclimate* obejmuje wszystkie procesy biznesowe firmy. Na tej bazie będzie ona dążyć do dalszego, stopniowego zmniejszania emisji dwutlenku węgla w codziennej działalności

Program „DKV Card Climate” oparty jest na nowej, ekologicznej karcie paliwowej. Korzystanie z niej pozwala wspierać projekty środowiskowe, mające na celu ograniczenie emisji dwutlenku węgla na świecie.

Jak to działa? Każdy litr zużywanego paliwa przyczynia się do emisji konkretnej ilości dwutlenku węgla do atmosfery. Ilość ta obliczana jest według norm międzynarodowych, a następnie przeliczana na równowartość finansową – wg szkodliwości dla środowiska naturalnego. Kwoty kompensacji wynoszą: 1,6 centa na litr diesla, 1,5 centa na litr paliwa, 1 cent na litr LPG oraz 1,7 centa na kilogram CNG.

Skumulowana „kwota eko” jest jasno wyodrębniona w fakturze DKV. Środki zgromadzone w ten sposób w 100% przeznaczane są na ochronę klimatu poprzez dotowanie projektów rekomendowanych przez organizację *myclimate*.

Można tu zadać pytanie, czy być eko to dodatkowy wydatek czy korzyść dla przewoźnika? Okazuje się, że coraz częściej podczas doboru kontrahentów w przewozach europejskich brany jest pod uwagę stopień szkodliwości ich pojazdów dla środowiska. Każdy użytkownik DKV Card Climate otrzymuje certyfikat organizacji *myclimate*, a także specjalne oznakowanie, którym może się posługiwać we wszystkich swoich materiałach – np. na naczepach ciągników czy w dokumentach. Są one potwierdzeniem 100% kompensacji CO₂, a tym samym dowodem na świadome, odpowiedzialne prowadzenie biznesu.

Począwszy od listopada 2014 r. DKV Card Climate wydawana jest bezpłatnie, jako dobrowolny zamiennik obecnie używanej karty DKV. Sposób jej użytkowania jest identyczny jak do tej pory. Dane dotyczące gromadzonych „kwot eko” można przeglądać na internetowej platformie eReporting DKV.

Plebiscyt Eco Performance Award

Eco Performance Award, w skrócie EPA, to najbardziej prestiżowy plebiscyt branży TSL, organizowany od 2007 r. pod auspicjami Uniwersytetu St. Gallen w Szwajcarii. Stawia na idę skutecznego łączenia ekonomii, odpowiedzialności społecznej oraz troski o środowisko naturalne. Inicjatorem i współorganizatorem przedsięwzięcia jest DKV Euro Service. Na zwycięzców co roku czeka 10 tys. euro oraz prestiżowe wyróżnienia.

Odnaczenie EPA przyznawane jest firmom, które w praktyce realizują ideę

zrównoważonego rozwoju oraz stawiają na efektywność w warunkach silnej konkurencji. Do tegorocznej edycji konkursu po raz pierwszy zaproszone



Każdy użytkownik DKV Card Climate otrzymuje certyfikat organizacji myclimate, a także specjalne oznakowanie, którym może się posługiwać we wszystkich swoich materiałach

zostały firmy polskie. Fakt ten stanowi wyraz uznania dla rodzimych przewoźników w świetle konkurencyjności ich działań i wysokiej jakości usług.

Finałiści plebiscytu otrzymują nagrodę pieniężną oraz certyfikat EPA, a także możliwość oznakowania swojej floty pre-

w języku angielskim lub niemieckim. Ankietę znajdziemy w internecie pod adresem: www.eco-performance-award.com. Termin zgłoszeń mija zazwyczaj w marcu.

W tym roku na czele jury stanął prof. Dr. Wolfgang Stölzle z Uniwersytetu St. Gallen. W konkursie, rozstrzygniętym we wrześniu, zwyciężyła firma Elflein Spedition & Transport z Bambergu w Bawarii. Wyróżniona została za kompleksową koncepcję zrównoważonego rozwoju. Obejmuje ona innowacje w zarządzaniu flotą, korzystanie z alternatywnych źródeł energii oraz prowadzenie nowoczesnych programów szkoleniowych, a także duże zaangażowanie w programy pomocy charytatywnej. Warto zauważyć, że zeszłoroczny laureat nagrody EPA firma Seifert Logistics Group, przekazała nagrodę na rzecz fundacji opiekującej się dziećmi z chorobami psychicznymi w Niemczech „Radio 7 Children.”

Rewolucje TSL

Na polskim rynku DKV prowadzi autorski program, który wspiera efektywne zarządzanie firmą transportową „Rewolucje TSL. Koszty a przychody, czyli jak nie podciąć sobie skrzydeł.” Inicjatywa zakłada przeprowadzenie nieodpłatnego audytu w średniej wielkości firmach transportowych. Jego celem jest pomoc w usprawnieniu działania przewoźników w wybranych obszarach, a następnie – opisy przypadków.

Inicjatorem programu jest firma DKV Euro Service, która zaprosiła do współpra-

Eco Performance Award stawia na idę skutecznego łączenia ekonomii, odpowiedzialności społecznej oraz troski o środowisko naturalne. Inicjatorem i współorganizatorem przedsięwzięcia jest DKV Euro Service.

stizowym logotypem „Eco Performance Award”. Nagroda przyznawana jest w dwóch kategoriach zależnych od wielkości firmy. Pierwszą stanowią floty do 50 pojazdów, drugą – parki samochodowe z flotami przekraczającymi 50 pojazdów.

O tym, komu zostanie przyznana nagroda, decyduje 5-osobowa kapituła, w skład której wchodzi prominentni przedstawiciele świata nauki i jednostek państwowych oraz dyrektorzy wiodących firm z branży TSL: DKV Euro Service, Siemens, PTV Group, Continental oraz Knorr-Bremse. Aby wziąć udział w konkursie, wystarczy odpowiedzieć na trzy pytania, które dotyczą idei zrównoważonego rozwoju i ekologii. Odpowiedzi należy przesłać

cy doświadczonych partnerów z branży TSL – środowisko naukowe, wydawnictwa edukacyjne oraz firmy i ekspertów wyspecjalizowanych w usługach dla transportu. Tak powstała Rada Programowa projektu, w skład której wchodzi: DKV Euro Service – usługi dla transportu, Eco Driving Academy PL – autoryzowany partner IRU Academy, Arena 561 – biuro prawne, system Trans.eu, który oferuje jedno ze swoich rozwiązań – giełdę transportową, Sagan Consulting – finansowe rozwiązania dla firm. Patronat naukowy nad przedsięwzięciem objął prof. Zdzisław Kordel, kierownik katedry Gospodarki Przestrzennej na Uniwersytecie Gdańskim. ◀

BR

Sieci wchodzą w ekopaliwo

Pojawiające się coraz częściej na dachach supermarketów i na przylegających do nich parkingach panele słoneczne są wstępem do rozwoju stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W rozwoju tego konceptu – postępującego szczególnie szybko w Europie Zachodniej – z czołowymi detalistami współpracują już znane koncerny samochodowe.

Powoli, choć systematycznie, ekologiczne źródła energii zdobywają sobie wiernych klientów także wśród zmotoryzowanych. Na całym świecie pomiędzy 2011 a 2013 r. nastąpił wzrost sprzedaży aut napędzanych energią elektryczną z 80 tys. do 405 tys. sztuk i nadal sukcesywnie się powiększa, podobnie jak grono korzystających z nich instytucji prywatnych i firm. Są wśród nich coraz częściej sieci handlowe, które na własne potrzeby wyposażają dachy supermarketów w panele fotowoltaiczne zamieniające energię słoneczną w prąd, a z drugiej montujące na swoich przysklepowych parkingach ładowarki do pojazdów elektrycznych.

Bezpłatne ładowanie

Niezwykle aktywny w negocjowaniu z sieciami handlowymi w sprawie budowy ładowarek do baterii samochodowych jest koncern Nissan. W Norwegii porozumiał się już z miejscową siecią supermarketów Kiwi co do budowy blisko 80 szybkich stacji zasilania aut z napędem elektrycznym. Z uwagi na fakt, że w projekt włączyły się także inne marki samochodów z napędem elektrycznym – Volkswagen oraz Renault – norweskie ładowarki mają być wszechstronne i przez kilka pierwszych lat oferować prąd bezpłatnie. Punkt ładowania ma zostać wyposażony we trzy rodzaje wyjść – dwa dla prądu stałego oraz jedno dla prądu przemiennego.

W ekoenergię inwestuje również inna skandynawska sieć supermarketów –

IKEA. Po wprowadzeniu paneli słonecznych do niektórych sklepów szwedzkiej firmy, detalista uruchomił pierwszych kilkanaście stanowisk do ładowania samochodów z napędem elektrycznym przy swoich obiektach handlowych w Wielkiej Brytanii. Również i w tym projekcie obecny jest Nissan, który na Wyspach posiada już kilkadziesiąt ładowarek samochodowych typu CHAdeMO. Za sprawą firmy Ecotricity, uczestniczącej w tym innowacyjnym projekcie o nazwie Electric Highway, elektryczne ładowarki są zasilane ze źródeł odnawialnych: słońca i wiatru. Tankowanie pojazdu o mocy 50 kW z niemal pustego trwa przy sklepach firmy IKEA

następnie do przysklepowego oświetlenia, a także do ładowarek samochodowych. Dodatkowym wsparciem dla solarów są umieszczone na parkingowych słupkach niewielkie wiatraki generujące ekoenergię.

Zielone ambicje Auchan

Niezwykle zdeterminowane do rozwoju sieci elektrycznych stacji paliw są władze grupy Auchan. Francuska firma podczas tegorocznej wiosny rozpoczęła budowę stacji z elektrycznymi ładowarkami przy swoich kilkuset ojczyznych supermarketach. Docelowo projekt ma objąć całą Francję, a w dalszym etapie inne kraje,

Władze szwedzkiej firmy liczą, że w ciągu najbliższych sześciu lat wartość całego zużycia energii odnawialnej na potrzeby działalności IKEI sięgnie 100%.

niedługo ponad pół godziny. Także w pierwszej fazie rozwoju projektu, ładowanie auta ma się odbywać gratis.

Od solara po stację

Zarówno panele słoneczne, jak i ładowarki dla aut z napędem elektrycznym stanowią kluczowe miejsce w zaplanowanej do 2020 r. strategii zrównoważonego rozwoju Grupy IKEA. Władze szwedzkiej firmy liczą, że w ciągu najbliższych sześciu lat wartość całego zużycia energii odnawialnej na potrzeby działalności spółki sięgnie 100%. W tym celu Skandynawowie wydali już ponad 1,5 mld euro, i jak zapewniają chcą, aby ich firma znalazła się wśród tworzących pionierską infrastrukturę dla coraz modniejszych w Europie Zachodniej samochodów elektrycznych.

Podobną do sieci IKEA strategię realizuje północnoamerykański operator supermarketów Whole Foods. W grudniu, na nowojorskim Brooklynie uruchomił sklep wyposażony w panele słoneczne na parkingowych wiatkach. Urządzenia pobierając energię fotowoltaiczną przesyłają ją

w których działa detalista i gdzie istnieją przesłanki do dużego popytu na eko-pojazdy. Także w przypadku konceptu Auchan "drugą nogą" przedsięwzięcia jest koncern Nissan, a oferowana przy supermarketach energia dostarczana bezpłatnie. Tylko na razie, gdyż z deklaracji władz detalisty wynika, że w przyszłym roku planowane jest wprowadzenie opłat na pierwszych stacjach z ładowarkami.

Kierownictwo Auchan wierzy, że nasilenie inwestycji w rozwój eko-stacji zachęci posiadaczy aut z napędem elektrycznym do wyruszania w podróż daleko poza aglomeracje miejskie. Jak ujawnił Vincent Mignot, dyrektor generalny spółki Auchan France, do końca tego roku należy się spodziewać uruchomienia przez detalistę około 140 punktów napełniania samochodowych baterii elektrycznych. – *Stacje te będziemy systematycznie upowszechniać i już niebawem każdy użytkownik pojazdu zasilanego prądem będzie mógł swobodnie przemierzać kraj bez obawy, że zostanie na środku drogi bez energii. Nasze ładowarki będą niemal przy każdym sklepie Auchan – zapewnił Mignot.* ◀

Marcin Zatyka



Tankowanie pojazdu o mocy 50 kW z niemal pustego często trwa tylko nieco ponad pół godziny. Także w pierwszej fazie rozwoju projektu, ładowanie auta przy sklepach IKEI ma się odbywać gratis

Wirtualne przemieszczenia nowym sposobem inspekcji na wielotysięczne kary

Niejednokrotnie zdarza nam się myśleć, że co jakiś czas pojawiają się nowe „triki” wśród służb kontrolnych, mające na celu kolejne, nie zawsze słuszne nakładanie kar na kierowców lub dążenia do ukarania osób zarządzających firmami transportowymi.

Takiego przeświadczenia można nabrać dowiadując się, że zatrudniany przez nas kierowca otrzymał mandat tuż po dojechaniu do pojazdu i rozpoczęciu pracy, a my jako przedsiębiorcy jesteśmy obciążeni odpowiedzialnością za dopuszczenie do naruszenia przepisów o obowiązkowym odpoczynku lub stosowaniu urządzeń rejestrujących.

Nie tylko czas pracy

Sytuacja związana jest z przemieszczaniem kierowcy „do” lub „z” pojazdu w sposób wskazany w art. 9 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Zgodnie z jego wskazaniem, jeśli kierowca jest dowożony do swojego pojazdu (w którym rozpocznie pracę), a pojazd ten nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy (gdzie kierowca zazwyczaj pracuje), wówczas kierowca zmuszony jest ujawniać ten okres w ewidencji, a to na wykresówkach, a to na danych na karcie kierowcy. Ponadto okres ten nie jest traktowany jako odpoczynek, ani przerwa, lecz jako czas „gotowości”. Jeśli nie wysłaliśmy kierowcy autobusem lub pociągiem do miejsca rozpoczęcia pracy i zmuszony on był do samodzielnego prowadzenia pojazdu, np. osobowego (jest to pojazd nieobjęty zakresem rozporządzenia), wówczas ta aktywność kierowcy

traktowana jest jako „inna praca”. Sytuacja ta obowiązuje również w drodze powrotnej. Rejestracja w/w aktywności musi znaleźć się zarówno na wykresówkach kierowców, jak i mieć swój ślad w danych karty kierowcy. Co więcej, jeśli okres dojazdu lub powrotu będzie trwał dość długo, koniecznym jest uwzględnienie tego w planie pracy.

Przykładowo, jeśli firma zatrudnia kierowcę, który rozpoczyna pracę w Niemczech i dojeżdża sam pojazdem osobowym do miejsca, w którym podejmuje pracę, np. po 5 godzinach prowadzenia pojazdu,

wskazując zarówno miejsce rozpoczęcia jak i zakończenia wykonywania zadania. To zjawisko zauważalne jest również w ruchu międzynarodowym, gdzie istnieje obowiązek wprowadzania do tachografów cyfrowych kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy (w przypadku Hiszpanii dodatkowo regionów). Różnice w nazewnictwie między miejscem (krajem) zakończenia dnia pracy a kolejnym miejscem rozpoczęcia dnia pracy są bardzo szybko wyłapywane przez służby kontrolne. Następnym elementem kontroli są przejechane kilometry pojazdu,

Jeśli kierowca jest dowożony do swojego pojazdu, a pojazd ten nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, wówczas kierowca zmuszony jest ujawniać ten okres w ewidencji.

pracodawca musi uwzględnić fakt, iż kierowca ten jest w pracy już od 5 godzin, tym samym istnieje konieczność pomniejszenia puli godzin pracy kierowcy w wymiarze dobowym i tygodniowym, ponieważ nie można zaliczyć tego okresu ani do przerwy, ani do odpoczynku.

Częstokroć kierowcy nie rejestrują tej aktywności ręcznie w należyty sposób (świadomie szukając „oszczędności czasowych” lub nieświadomie z roztargnienia). Wówczas służby kontrolne od razu zauważą dość proste do określenia naruszenie przepisów, zarówno w zakresie użytkowania tachografów, jak i nieprzestrzegania norm rozporządzenia 561/2006.

Panaceum – monitoring zapisów

Te wirtualne (niezarejestrowane) przemieszczanie, dość dobrze widoczne jest w przypadku użytkowania pojazdów wyposażonych w tachografy analogowe, gdzie każdego dnia pracy należy używać nowej wykresów-

ki, sprawdzając miejsc załadunków lub rozładunków, czy też miejsc odbioru zaświadczeń o dniach wolnych. Ta całość dokumentacji w sposób jednoznaczny umożliwia określenie miejsc, w których na przestrzeni czasu znajdował się kierowca. To też musi mieć swoje odzwierciedlenie w ewidencji czasu pracy, a jeśli nie ma, wówczas kontrolujący nie zawaha się przed wymierzeniem kary zarówno z zakresu niewłaściwej obsługi urządzeń rejestrujących, jak i nieprzestrzegania norm czasu pracy, przerw i odpoczynków.

Panaceum na w/w zjawisko to dobrze wyszkolona kadra kierowców oraz bardzo skrupulatny i niestety czasochłonny monitoring właściwych ręcznych zapisów wprowadzanych przez kierowców za czas przejazdów do lub z miejsca pracy. Dlatego najlepiej powierzyć to zadanie profesjonalnej firmie wspierającej działalność przewoźników, takiej jak np. Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców. ◀

Jakub Ordon, ekspert OCRK
www.ocrk.pl



Jakub Ordon,
ekspert OCRK



Jeśli okres dojazdu lub powrotu będzie trwał dość długo, koniecznym jest uwzględnienie tego w planie pracy



Szczyty przewozowe kosztują

Problem comiesięcznych szczytów przewozowych w transporcie drogowym towarów dotyka niemal każdą firmę produkcyjną, zwiększając jej koszty logistyczne średnio o 5-15% rocznie.

Pomimo, że 50% firm z pozytywnymi efektami podjęło działania ograniczające szczyty, to średnia ich skala w firmach generujących duże

wolumeny przewożonych towarów nadal wynosi 202% – tak wynika z badania przeprowadzonego w ramach projektu „Szczyty kosztują”.

Negatywne efekty

Rosnąca liczba przesyłek podczas ostatnich 4-5 dni miesiąca to zwykle sztucznie generowane szczyty spowodowane powszechnymi w firmach systemami motywacyjnymi, rozliczanymi na koniec każdego miesiąca. Wolumen wzrasta wówczas o średnio 202%, wpływając na wyższe koszty logistyczne (5-15% rocznie), utraconą sprzedaż (wskazuje ją 61% badanych) oraz jakość serwisu, w tym m.in. opóźnienia, błędy i braki czy uszkodzenia. Co ciekawe, zaledwie 10% szczytów to efekt okresowego wzrostu konsumpcji.

Poza policzalnymi konsekwencjami szczytów przewozowych, respondenci zauważają też negatywne efekty dotyczące np. dezorganizacji pracy i chaosu spowodowanego nieprzewidywalnością szczytów, notorycznych braków realizacji celów wydajnościowych, podwyższonego poziomu stresu czy rotacji pracowników.

Wielkim optymizmem napawa fakt, iż 86% zarządów firm jest gotowych wesprzeć dział logistyki w rozwiązywaniu problemu szczytów przewozowych. Co więcej, aż 91% firm deklaruje, że podejmowało walkę ze szczytami, z czego 50% osiągnęło efekty.

Pierwsze badanie

– *Choć fakt występowania szczytów przewozowych nie jest niczym nowym, nigdy wcześniej nie podjęto próby bliższego zbadania tego zjawiska. Tymczasem jego skala i powszechność są zaskakujące – na tle innych krajów europejskich jesteśmy wręcz ewenementem. Samo badanie to dopiero początek. Teraz, wiedząc z czym się mierzymy, jesteśmy w stanie wypracować katalog dobrych praktyk i dążyć do ograniczenia szczytów*

Inne mechanizmy rynkowe

Mateusz Boruta, dyrektor zarządzający ECR Polska



Polski rynek TSL istotnie różni się pod względem mechanizmów rynkowych od większości krajów europejskich. Występują na nim co najmniej 4 zjawiska, które istotnie wpływają na wzrost sztucznych szczytów przewozowych.

1. Sposób budowania celów sprzedażowych i rozliczania sprzedaży – w wielu krajach Europy dominuje premiowanie za sprzedaż do klienta końcowego, czyli odsprzedaż (sell-out). W Polsce taki system premiowania za wyniki jest wciąż mało popularny.

2. Poziom rozwoju łańcuchów dostaw – w krajach o bardziej dojrzałych rynkach firmy konkurują ze sobą „na półce sklepowej”, ale współpracują w „logistyce”, ponieważ jej poziom jest wyrównany. U nas natomiast często jeszcze zarządzanie łańcuchem dostaw jest obszarem tworzenia przewagi konkurencyjnej.

3. Informacja jest wciąż dobrem mocno chronionym przez polskie firmy, co pośrednio wynika ze zjawiska opisanego w poprzednim punkcie. Powinna natomiast być, tak jak w wielu innych krajach europejskich, przekazywana „wzdłuż i wszerz” łańcucha dostaw, tak aby wszyscy jego uczestnicy mogli optymalizować swoje działania.

4. W Polsce naprawdę niewiele firm rzetelnie liczy koszty transakcji – w ujęciu holistycznym. Po części jest to wynikiem kultury biznesu i izolacji poszczególnych obszarów biznesowych, po części krótkowzroczności spowodowanej oczekiwaniem szybkich efektów.

Z punktu widzenia firmy handlowej promocyjny zakup od producenta/dostawcy to nie tylko korzystniejsze warunki zakupu, ale także m.in. zwiększone zaangażowanie kapitału, zaburzenia rotacji, ryzyko przekroczenia terminów przydatności, zwiększone wykorzystanie części składowej magazynu. Z punktu widzenia producenta, oprócz taktycznych korzyści w walce konkurencyjnej, to również nieracjonalne koszty logistyki, obniżona marża, trudności z osiągnięciem założonego poziomu obsługi klienta itp. Dlatego zachęcam do rzetelnej i całościowej analizy zjawiska, w tym liczenia łącznych kosztów „deali” i „domykania targetów”.



Zmiany są możliwe

Arkadiusz Andruch, dyrektor ds. Krajowego i Międzynarodowego Frachtu Całopojazdowego w ROHLIG SUUS Logistics

Wpływ zjawiska szczytów przewozowych jest widoczny na każdym etapie łańcucha dostaw, generując koszty w wymiarze logistyki, magazynowania, a finalnie w obszarze kosztów transportowych. W sytuacji, gdy na rynku wysoko wolumenowym coraz wyraźniej zmagamy się z deficytem samochodów i rosnącymi kosztami usług przewoźników, dodatkowa nieregularność transportów w znaczący sposób przyczynia się do zmniejszenia rentowności usług drogowych. Sytuacja, w której przez trzy tygodnie w miesiącu przewoźnicy nie mają pracy, a w ostatnim otrzymują trzykrotnie więcej zleceń, jest przesłanką do pogłębienia ich strat, gdyż takie działanie wymaga zaangażowania większych środków transportu i kapitału. W efekcie, z braku stabilnego zatrudnienia, przewoźnicy niejednokrotnie zmuszeni są do poruszania się w tzw. szarej strefie, co negatywnie odbija się na rynku pracy i jakości usług.

Za chwilę konieczność redukcji zjawiska szczytów to będzie droga bez odwrotu. Bo jeśli np. klient operatora logistycznego generuje wzrost liczby przesyłek o 300% w ostatnie dni miesiąca, a inny połowę swoich zleceń realizuje w końcówce miesiąca i w dodatku jest to klient, który miesięcznie przewozi ok. 50 tys. palet, to łatwo sobie wyobrazić co się dzieje, kiedy dochodzi do kumulacji 10 czy 20 takich klientów. Wydawać by się mogło, że rozwiązaniem mogą być wyższe budżety logistyczne pod koniec miesiąca, które zrekompensują operatorom większą ilość pracy. W rzeczywistości jest to doraźne rozwiązanie, które w dłuższej perspektywie nie przyniesie korzyści.

Zmiany jednak są możliwe, a otoczenie sprzyja, co potwierdzają wyniki badań. Aż 64% dyrektorów logistyki powiedziało, że zarządy ich firm są w pełni świadome konsekwencji związanych ze szczytami. Mając odpowiednią świadomość, możemy dyskutować i wdrażać praktyki, które będą zmniejszać negatywne skutki, co jest celem naszego działania.

Rosnąca liczba przesyłek podczas ostatnich 4-5 dni miesiąca to zwykle sztucznie generowane szczyty spowodowane powszechnymi w firmach systemami motywacyjnymi, rozliczanimi na koniec każdego miesiąca. Wolumen wzrasta wówczas o średnio 202%

przewozowych – komentuje Klaudia Szymańska, koordynator projektu „Szczyty kosztują” z ROHLIG SUUS Logistics.

W ramach koordynowanego przez siebie projektu firma ROHLIG SUUS Logistics organizuje warsztaty z logistykami i szefami działów sprzedaży, podczas których toczy się dyskusja o obecnie funkcjonujących w firmach sposobach ograniczania szczytów przewozowych. Uczestnicy szukają również skutecznych pomysłów radzenia sobie z tym problemem. – *W efekcie dajemy uczestnikom argumenty do dalszych rozmów, już we własnych organizacjach. Staramy się, by w warsztatach uczestniczyły osoby reprezentujące różne działy w firmach, gdyż problem powszechnej opinii nie kończy się na dziale logistyki. Im więcej osób i firm włączy się*

w dyskusję, tym efekty będą bardziej satysfakcjonujące – dodaje Klaudia Szymańska.

Badanie zostało przeprowadzone w ramach projektu think tank „Szczyty kosztują” w czerwcu 2014 r., na podstawie 22 indywidualnych wywiadów ankietowych przeprowadzonych z managerami logistyki i łańcucha dostaw w polskich i międzynarodowych przedsiębiorstwach generujących wysokie wolumeny przewożonych towarów w transporcie krajowym (kilkanaście-kilkadziesiąt tysięcy palet miesięcznie). Respondenci reprezentowali m. in. branże: FMCG, elektronika, AGD, budowlana (w tym: chemia budowlana, armatura, wyposażenie wnętrz).

KK

Więcej danych z badania na www.szczytykosztuja.pl.

Szansa dla kolei towarowych

18 stycznia 2014 r., a następnie 12 kwietnia na 240-kilometrowym szlaku kolejowym między miejscowością Sibelin, w pobliżu Lyonu a Nîmes w południowej Francji, odbyły się dwa przejazdy najdłuższego dotąd w Europie pociągu towarowego, mierzącego prawie 1500 m. Ten zakończony sukcesem eksperyment, realizowany przez francuską spółkę SNCF Fret, przy współpracy 16 partnerów, otwiera nowe szanse przed przewozami towarowymi, a zdaniem niektórych ekspertów jest zapowiedzią rewolucji w kolejowym frachcie.

Nowatorski pociąg zestawiony został z dwóch składów po 750 metrów każdy. Dwie lokomotywy, jedna czołowa i jedna w środku składu, prowadziły 72 wagony, przewożące części zamienne i produkty z Frankfurtu do Hiszpanii, w ramach regularnego serwisu intermodalnego firmy Kombiverkher. Przejazdy te, jak zapewniali przedstawiciele SNCF Fret, trzeciego w Europie przewoźnika towarowego, dowiodły, że urządzenia techniczne na francuskiej sieci kolejowej nie stwarzają specjalnych trudności w zestawianiu wydłużonych składów pociągów, bez ubiegania się o dodatkowy przydział u zarządcy infrastruktury. Pokazały też elastyczność takiego rozwiązania. Pociągi sytemu Marathon można „komponować” z dwóch, albo trzech składów, z różnych typów wagonów i różnorodnego frachtu. – *Podjmując się tego innowacyjnego rozwiązania, szukamy warunków wzmocnienia konkurencyjności transportu kolejowego, aby uczynić go bardziej atrakcyjnym dla spedytorów francuskich i Europejczyków* – stwierdziła Sylvie Charles, dyrektor SNCF Fret.



Nowatorski pociąg zestawiony został z dwóch składów po 750 metrów każdy. Dwie lokomotywy, jedna czołowa i jedna w środku składu, prowadziły 72 wagony, przewożące części zamienne i produkty z Frankfurtu do Hiszpanii, w ramach regularnego serwisu intermodalnego firmy Kombiverkher



Trzeba uwzględnić ograniczenia

Mirosław Siemieniec,
PKP Polskie Linie Kolejowe

Długość pociągu ograniczona jest długością użyteczną torów dodatkowych na poszczególnych stacjach danej linii. Pociąg po wjeździe na stację, na tor główny dodatkowy, celem poprzedzenia lub krzyżowania, musi zmieścić się pomiędzy dwoma skrajnymi punktami, tzw. ukresem i semaforem wyjazdowym. W naszych warunkach dopuszczalna długość pociągu wynosi 600 do 650 m. W krajach takich jak Rosja czy USA, gdzie pociągi jadą setki kilometrów poza miastami, długości pociągów są większe.

Ograniczenia wynikają też z parametrów trakcyjnych lokomotywy. Pociąg musi pokonywać spadki i pochylenia terenu z rozkładową prędkością, więc musi dysponować odpowiednią mocą uciągu. Ograniczenie wynika również z wytrzymałości sprzęgów śrubowych, łączących wagony. Praktycznie sprzęgi przenoszą siłę ciągu do 60 ton. W Rosji stosowane są autoszczepy łączące wagony i mogące przenosić większe obciążenia.

W naszych warunkach najcięższe pociągi mają brutto około 3200 ton. Od czasu do czasu przewoźnicy zamawiają cięższe pociągi, nawet do 4000 ton. Przeważnie jednak przewoźnicy w kraju zamawiają jednak pociągi na 2600 - 2800 ton. Dla linii, na których będzie odbywał się ruch towarowy (wszystkie poza lokalnymi) standardem jest nacisk na oś wynoszący 22,5 ton. Wynika to z europejskich i krajowych regulacji (odpowiednio Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności i dokument PLK). Wszystkie korytarze Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) będą dostosowane do tego parametru.

Frachtowy Marathon

Marathon („MAke RAil The HOpe for protecing Nature”), wbrew naszym skojarzeniom językowym, nie ma nic wspól-

i modeli biznesowych. Podsumowaniem możliwości tego programu, wykazanych podczas dwu francuskich testów i jakby symbolicznym zakończeniem jego etapu eksperymentalnego, była konferencja zor-

Pociągi sytemu Marathon można „komponować” z dwóch, albo trzech składów, z różnych typów wagonów i różnorodnego frachtu.

nego z bieganiem na długich dystansach. To realizowany od 2012 r. projekt rozwojowy, finansowany przez Unię Europejską, mający na celu zwiększenie efektywności i konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych poprzez wykorzystanie najnowszych rozwiązań technologicznych

organizowana we wrześniu, podczas tegorocznych targów InnoTrans, przez UNIFE (Stowarzyszenie Europejskiego Przemysłu Kolejowego), wspólnie z UIC (Międzynarodowy Związek Kolei) i NewOpera, organizację non/profit, promującą kolejowe przewozy towarowe.



Korzyści dla przewozów intermodalnych

Mirosław Kuk, rzecznik prasowy
PKP CARGO

Decyzja o wprowadzeniu w Polsce długich pociągów zostanie podjęta przez zarządcę infrastruktury, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe. Z perspektywy PKP CARGO takie rozwiązanie byłoby z pewnością interesujące, szczególnie w dłuższej perspektywie, kiedy PKP CARGO uzupełniłoby liczbę „ciężkich” lokomotyw. Jednak już dzisiaj mogłyby na tej decyzji skorzystać „lekkie” pociągi wykorzystywane w ramach przewozów intermodalnych, dla których to rozwiązanie byłoby bardzo korzystne.

Co do perspektywy wprowadzenia pociągów o długości ok. 1500 metrów, na tę chwilę infrastruktura kolejowa w Polsce nie jest jeszcze przystosowana do takiego rozwiązania, jednak zdecydowanie warto docelowo zmierzać w tym kierunku. Rozwiązanie to z pewnością pozwoliłoby zwiększyć konkurencyjność krajowego transportu kolejowego.



Konieczne są nakłady na przebudowę układów torowych, urządzeń srk, dobudowa ewentualnych nowych odcinków linii kolejowych, zapewnienie odpowiedniego taboru i wreszcie zmiany w odpowiednich aktach prawnych

Na spotkaniu tym wskazywano na ekonomiczne i logistyczne korzyści transportu towarów długimi i ciężkimi pociągami, o nacisku na oś 22,5 ton czy nawet 25 ton. I tak według studium firmy Systa dla FER-MED, działającego w Brukseli stowarzyszenia prywatnych przedsiębiorców, mającego na celu zwiększenie konkurencyjności przewozów towarowych w Euro-

pie z zachowaniem wymogów ochrony środowiska, pociągi takie zapewniają o 45% większą ładowność, o 25% mniejsze koszty operacyjne i o 25% mniejsze ceny rynkowe przewozu towarów. Są to istotne atuty frachtu kolejowego w jego zaostrzającej się rywalizacji z transportem drogowym.

Dyskutanci na tym forum podkreślali również, że projekt Marathon jest od-

powiedzią na nowe wyzwania stwarzane przez coraz większe kontenerowce płynące z wielkich hubów azjatyckich i zapełniające setkami tysięcy kontenerów centra logistyczne i przeładunkowe w portach europejskich. Przy wyczerpujących się możliwościach szybkiego ich przewozu ciężarówkami, 1500-kilometrowe pociągi mogą w dużej mierze rozwiązać ten problem. Poza tym tego typu transport spełniać może wymogi unijnej Białej Księgi Transportu, zakładającej 60% ograniczenie emisji CO₂ do roku 2050.

Marathon to realizowany od 2012 r. projekt rozwojowy, finansowany przez UE, mający na celu zwiększenie efektywności i konkurencyjności kolejowych przewozów towarowych poprzez wykorzystanie najnowszych rozwiązań technologicznych i modeli biznesowych.

Długie pociągi w Polsce

Zanim jeszcze doszło do próbnych przejazdów pociągów towarowych, realizowanych przez SNCF Fret w ramach programu

GVZ 
Frankfurt (Oder)



GREEN SUPPLY CHAINS BETWEEN EAST & WEST

+++ Nowe zdolności przeładunkowe Terminalu Intermodalnego Frankfurt nad Odrą +++

OFERUJEMY:

- ▶ Nowoczesny, publiczny terminal dla transportów kombinowanych – dostępny dla wszystkich operatorów i przewoźników kolejowych
- ▶ Większa wydajność dzięki suwnicy, operującej ponad 4 torami przeładunkowymi
- ▶ Należące do miasta miejsca odstawcze dla przewoźników kolejowych
- ▶ Powierzchnie przemysłowe pod kolejowe centrum logistyczne bezpośrednio przy terminalu
- ▶ Regionalni logistycy i przewoźnicy kolejowi z polsko-niemieckiego regionu gospodarczego, kompetentnie świadczący usługi na miejscu

POSZUKUJEMY:

- ▶ Operatorów dla nowych połączeń w transportach kontynentalnych i dalekomorskich
- ▶ Przewoźników kolejowych / przedsiębiorstw, świadczących usługi przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej
- ▶ Świadczących usługi value added services w intermodalnych transportach
- ▶ Załadawców/logistyków zainteresowanych utworzeniem punktu konsolidacyjnego dla transportów kontynentalnych i dalekomorskich

www.gvz-ffo.de 



 **INVESTOR CENTER
OSTBRANDENBURG**
We take care of your business.

Kontakt: Sybille Rehse | Kierownik projektu w zakresie transportu & logistyki
Investor Center Ostbrandenburg GmbH | Tel. +49 335 557 1300 | rehse@icob.de | www.icob.de





Rozwiązaniem mogą być mijanki

Michał Litwin, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych

W obliczu silnej konkurencji ze strony transportu drogowego, przewoźnicy kolejowi zmuszani są poszukiwać oszczędności kosztowych oraz wzrostu efektywności transportu. Jednym z najpopularniejszych modeli jest próba zwiększenia załadunku (masy brutto, liczby kontenerów) w ramach jednego składu. Sposobem na to może być zwiększenie długości pociągów.

Dziś w Polsce obowiązującym, choć nie zawsze dotrzymywanym, standardem są pociągi 600-metrowe. Unia Europejska postuluje ich wydłużenie do 750 m. Zdaniem wielu ekspertów celowe byłoby jednak wydłużenie ich nawet do 1500 metrów, wzorem takich państw, jak USA czy Rosja. W tym celu na najważniejszych magistralach towarowych w Polsce należałoby dostosować infrastrukturę do mijania tak długich składów. Można to osiągnąć stosunkowo tanio, budując długie mijanki na szlaku, czyli tory główne dodatkowe bądź bocznice. Takie rozwiązanie pozwoliłoby uniknąć kosztownych modernizacji istniejących już stacji.

Paradoksalnie, wydaje się, że kwestie techniczne i inwestycyjne byłyby najprostsze do pokonania, gdyż stosunkowo łatwo można by skorzystać z funduszy unijnych. Najwięcej trudności napotkałoby zapewne uzgodnienie i dostosowanie całej sfery uregulowań formalnych (rozporządzenia, instrukcje PKP PLK) regulujących takie zagadnienia jak: próby hamulca, rozmieszczenie lokomotyw, obliczenia trakcyjne, tablice odbiegów, zasady współpracy między lokomotywami i maszynistami, etc.

Za naszą wschodnią granicą eksploatowane są już tak długie pociągi. Niestety, w czasie przeładunku na granicy jeden pociąg ze Wschodu musi być dzielony na 3 składy. Przedstawiciele Komisji Europejskiej również dostrzegają ewidentne zalety takiego rozwiązania, którymi między innymi jest obniżenie kosztów transportu oraz minimalizacja zanieczyszczenia środowiska.

tak, to jakie muszą być do tego spełnione wymogi i w jakim horyzoncie czasowym byłoby to możliwe? Debata specjalistów na tej konferencji, wskazująca na atuty długich i ciężkich pociągów, ale również na bariery utrudniające szybkie ich wprowadzenie na polskie tory, nie dała w tej kwestii jednoznacznej odpowiedzi. Zgodna natomiast była opinia, że w Instytucie Kolejnictwa powinno powstać studio analizujące wszystkie aspekty wprowadzenia standardu 1500 m pociągów – *jako potencjalnie najkorzystniejszego rozwiązania, zapewniającego kolei wykorzystanie jej największych zalet w transporcie masowym towarów na duże odległości.*

– *Kolejowi przewoźnicy towarów stają w obliczu ciężkiej walki konkurencyjnej ze strony transportu drogowego. Udział kolei w transporcie towarów spadł z około 60% do niecałych 20%. Kolej powinna zareagować zwiększając dopuszczalną długość składów do 1500 metrów, co (...) umożliwiłoby, poprzez obniżenie kosztów jednostkowych transportu, odzyskanie starych i zdobycie nowych klientów – uważa Rafał Mielczarski, były dyrektor zarządzający Freightliner PL. Zdaniem Wojciecha Jurkiewicza, prezesa Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNP), szybkie rozpoczęcie prac nad wprowadzeniem standardu dla pociągów o długości 1,5 km, pozwoliłoby na pierwsze wprowadzenie składów, choćby na jedną linię za około 10 lat.*



Proponowane przez ZNPK linie, którymi mogłyby jeździć pociągi 1500 m, obejmują główne trasy towarowe: Gdańsk/Gdynia – Bydgoszcz – Katowice Żilina, Szczecin/Swinoujście – Wrocław – Międzyzlesie, Terespol – Łuków – Dęblin – Radom – Koluszki – Łódź – Ostrów Wlkp. – Głogów oraz końcówki linii 1520 mm, prowadzące do terminali przeładunkowych w Polsce

rozwoju i badań Martahon, w październiku 2013 r. Instytut Kolejnictwa i Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych (ZNP) zorganizowali w Warszawie konferencję poświęconą pociągom 1500 m, uwarunkowaniom infrastrukturalnym, technicznym i ekonomicznym eksploatacji

Szanse i bariery

Obecnie optymizm Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych w tej kwestii idzie nawet dalej. W dokumencie tej organizacji przesłanym do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, z lutego 2014,

W Instytucie Kolejnictwa powinno powstać studio analizujące wszystkie aspekty wprowadzenia standardu 1500 m pociągów jako potencjalnie najkorzystniejszego rozwiązania, zapewniającego kolei wykorzystanie jej największych zalet w transporcie masowym towarów na duże odległości.

długich składów, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki polskiej kolei towarowej, która, podobnie jak inne koleje europejskie staje przed wyzwaniem dalszej poprawy efektywności i obniżeniem kosztów jednostkowych transportu towarów.

Czy w Polsce możliwe jest wprowadzenie na tory takich pociągów? A jeśli

zawierającym uwagi i postulaty odnośnie projektu Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) znalazł się fragment mówiący o tym, iż – *należy przeanalizować – i jeśli to możliwe: wdrożyć – koncepcję zwiększania parametrów istotnych dla przewoźników towarowych*

na liniach dedykowanych transportowi towarów. W szczególności chodzi o zwiększone naciski osiowe (250 kN/os) oraz długość składu do 1500 m. W szczególności zasadnym wydaje się przeanalizowanie w/w możliwości na liniach nr 273 oraz 131, a także na wybranym ciągu Wschód-Zachód. Również podobny dokument Zespołu Doradców Gospodarczych TOR i Railwy Business Forum nadmieniał, że powinno się w Polsce – wzorem m.in. Francji – poważnie przebadać możliwości i rozważyć jazdy nocą lub na liniach dedykowanych pociągami, np. 1500 m, na istniejącej infrastrukturze.

Wojciech Jurkiewicz przedstawił szereg dowodów przemawiających za opcją długich pociągów w Polsce. Wymienić tu należałoby:

- ▶ Konieczność dostosowania infrastruktury do standardów TEN-T (i tak trzeba „rozkopać tory” i ponieść koszty dostosowując wybrane ciągi do standardu 750 m).
- ▶ Duża alokacja środków UE na kolej w latach 2014-2020 – preferowane będą projekty zwiększające innowacyjność i konkurencyjność kolei.

▶ Do 2015 r. tworzone są Towarowe Korytarze Kolejowe (Rozporządzenie 913) dedykowane transportowi towarów, na których można wprowadzić np. standard 1500 dla całych ciągów transportowych w relacjach paneuropejskich.

- ▶ Jest to rozwiązanie stosunkowo tanie – wydaje się, że wystarczą „mijanki na szlaku”:
- brak konieczności kosztownej przebudowy stacji,
- brak kosztownego wykupu gruntów
- szeroki pas terenów kolejowych PKP PLK.
- ▶ Generalnie wysoki wiek taboru w Polsce i trzeba go będzie niedługo zastępować.

Proponowane przez ZNPK linie, którymi mogłyby jeździć pociągi 1500 m (patrz: mapka), obejmują główne trasy towarowe: Gdańsk/Gdynia – Bydgoszcz – Katowice Żilina, Szczecin/Świnoujście – Wrocław – Międzyzlesie, Terespol – Łuków – Dęblin – Radom – Kuluszki – Łódź – Ostrów Wlkp. – Głogów oraz końcówki linii 1520 mm, prowadzące do terminali przeładunkowych w Polsce.



Wprowadzenie pociągów 1500-metrowych wymaga torów stacyjnych o długości co najmniej 1600-1700 m, dostosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym do pociągów o długości 1500 m, minimalnego lub nawet braku ruchu pociągów pasażerskich

Jeszcze poczekamy

Aby eksploatować długie pociągi na najważniejszych magistralach kolejowych konieczne jest dostosowanie infrastruktury do mijania tak długich składów. Zdaniem mgr. inż. Roberta Kruka z Zakładu Dróg Kolejowych i Przewozów Instytutu Kolejnictwa wymaga to torów stacyjnych o długości co najmniej 1600-1700 m, dostosowania urządzeń sterowania ruchem kolejowym do pociągów o długości 1500 m, minimalnego lub nawet braku ruchu pociągów pasażerskich. Oprócz wykorzystania istniejących odcinków linii kolejowych o małym obciążeniu ruchu, położonych na terenach mało zurbanizowanych, do uruchomienia takich pociągów na sieci linii kolejowych w Polsce konieczne są nakłady na przebudowę układów torowych, urządzeń srk, dobudowa ewentualnych nowych odcinków linii kolejowych, zapewnienie odpowiedniego taboru i wreszcie zmiany w odpowiednich aktach prawnych.

Mirosław Siemieniec ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe podkreśla, że zmiana przepisów prawnych nie jest taka pewna, ani nie znane są warunki ich wdrożenia. – *Musimy trzymać się obecnych dyrektyw i przepisów unijnych, bo od ich przestrzegania zależy możliwość otrzymania i rozliczenia przyznanych środków. Jeżeli więc przepisy o nacisku na oś i długości pociągów weszły w życie w 2016 lub 2017 r. uwzględniając okres karencji na przygotowanie inwestycji (około 5 lat), ich wdrażanie zaczęłoby się grubo po 2020 r.* ◀

Franciszek Nietz

Pokonanie barier byłoby opłacalne

Tadeusz Syryjczyk, b. minister transportu, Partner w ZDG TOR



Każde skrócenie maksymalnej długości pociągu – a na nielicznych liniach w Polsce jest to 750 m, częściej 600 m, jest czynnikiem ograniczającym konkurencyjność kolei. Koleje amerykańskie są konkurencyjne na tamtejszym rynku między innymi tym, że długość pociągów jest istotnie większa niż w Europie. Sprawa ewentualnego wydłużenia dopuszczalnej długości pociągu to problem wypracowania procedur i rozwiązań technicznych. Kwestia zbadania warunków ekonomicznych w Polsce to duży temat techniczny oraz prawny. Oczywiście, że jest bariera, ale można by zacząć myśleć czy jej pokonanie byłoby opłacalne i jak ją ewentualnie pokonać.

Stanowisko PKP PLK w tej kwestii jest konserwatywne, co rozumiem. Burzy to ogólny porządek i od razu nasuwa się pytanie o bezpieczeństwo, możliwość, przepisy itd. Wśród przewoźników też panuje koncentracja nad bieżącymi kłopotami (znikoma prędkość handlowa, duże kłopoty z zamknięciami), ale niektórzy sygnalizowali zainteresowanie taką ewentualnością.

Jeżeli chodzi o sieć europejskich korytarzy transportowych, to tutaj możemy być aż nadto „spokojnymi”. Regulacje UE są równie konserwatywne, nie będą od nas wymagać, na przebiegających przez Polskę korytarzach, dopuszczenia do ruchu długich pociągów. W niektórych kwestiach technicznych UE narzuca rozwiązania bardziej konserwatywne od naszych krajowych. Np. wbrew interesowi naszych przewoźników stosowanie w korytarzach towarowych rozkładów budowanych z tras katalogowych, które z natury rzeczy są mniej elastyczne od indywidualnych rozkładów jazdy, mających w Polsce całkowitą przewagę nad „katalogami”. Dzięki takiemu podejściu można bowiem lepiej wykorzystywać parametry linii krojąc rozkład (trasę) i parametry pociągu pod konkretne zamówienie. Rzeczona długość będzie np. zawsze 600 m, choć na niektórych odcinkach mogłoby być więcej.

Jeżeli chodzi o sieć europejskich korytarzy transportowych, to tutaj możemy być aż nadto „spokojnymi”. Regulacje UE są równie konserwatywne, nie będą od nas wymagać, na przebiegających przez Polskę korytarzach, dopuszczenia do ruchu długich pociągów. W niektórych kwestiach technicznych UE narzuca rozwiązania bardziej konserwatywne od naszych krajowych. Np. wbrew interesowi naszych przewoźników stosowanie w korytarzach towarowych rozkładów budowanych z tras katalogowych, które z natury rzeczy są mniej elastyczne od indywidualnych rozkładów jazdy, mających w Polsce całkowitą przewagę nad „katalogami”. Dzięki takiemu podejściu można bowiem lepiej wykorzystywać parametry linii krojąc rozkład (trasę) i parametry pociągu pod konkretne zamówienie. Rzeczona długość będzie np. zawsze 600 m, choć na niektórych odcinkach mogłoby być więcej.

Polisa OC nadwyżkowa sposobem na minimalizację ryzyka

W Polsce ubezpieczenie Odpowiedzialności Cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego unormowane jest Ustawą z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, o Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i o Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152 z późniejszymi zmianami). Do dnia dzisiejszego ustawa doczekała się już paru nowelizacji, z których ostatnia miała miejsce w sierpniu 2011 r. Od czerwca 2012 funkcjonuje w niezmienionej formie.

Art. 24 ustawy określa, w jakich przypadkach poszkodowanemu przysługuje odszkodowanie z polisy Odpowiedzialności Cywilnej:

1. Z ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, będącą następstwem śmierci, uszkodzenia ciała, rozstroju zdrowia bądź też utraty, zniszczenia lub uszkodzenia mienia.
2. Za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą podczas i w związku z:
 - 1) wsiadaniem do pojazdu mechanicznego lub wysiadaniem z niego;
 - 2) bezpośrednim załadowywaniem lub rozładowywaniem pojazdu mechanicznego;
 - 3) zatrzymaniem lub postojem pojazdu mechanicznego.

Art. 35 Ustawy mówi, iż ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

Proszę zwrócić uwagę, iż ustawa mówi o „każdej osobie”. Nie ma więc znaczenia, czy jest to właściciel pojazdu, pracownik firmy, czy też osoba zupełnie obca, np. złodziej.

Ustawa nie wspomina nic o uprawnieniach do kierowania pojazdem. Zatem wypłata odszkodowania na rzecz poszkodowanego nastąpi, nawet jeśli pojazdem kieruje np. nieletni lub osoba nie posiadająca uprawnień. Ubezpieczycielowi może w takich przypadkach przysługiwać regres do sprawcy szkody.

Limity odpowiedzialności

W Art. 36 znajdziemy informację o limitach odpowiedzialności, czyli do jakiej kwoty poszkodowany otrzyma pokrycie strat.



Agnieszka Pieczyńska,

kierownik Działu Ubezpieczeń Komunikacyjnych, Marsh Polska

1. Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej. Suma gwarancyjna nie może być niższa niż równowartość w złotych:
 - 1) w przypadku szkód na osobie – 5 mln euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, bez względu na liczbę poszkodowanych;
 - 2) w przypadku szkód w mieniu – 1 mln euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki są objęte ubezpieczeniem, bez względu na liczbę poszkodowanych – ustalana przy zastosowaniu kursu średniego ogłoszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu wyrządzenia szkody.
2. Za szkody spowodowane w państwach, o których mowa w art. 25 ust. 2, zakład ubezpieczeń odpowiada do wysokości sumy gwarancyjnej określonej przepisami tego państwa, nie niższej jednak niż suma określona w ust. 1.

Na pierwszy rzut oka są to całkiem spore kwoty. Po przeliczeniu euro na złotówki, daje nam to około 20 mln w szkodach osobowych i ponad 4 mln w szkodach rzeczowych, ale co istotne, jest to limit na wszystkie osoby uczestniczące



Jeśli obywatel naszego kraju spowoduje wypadek za granicą Polski, a poszkodowanym jest obcokrajowiec, to odpowiadamy do limitu obowiązującego w danym kraju



Co do zasady OC obejmuje swoim zakresem przede wszystkim terytorium Polski. Jednak, na zasadzie wzajemności, obejmuje również terytorium państw, których biura narodowe są sygnatariuszami Porozumienia Wielostronnego. W sumie są to 32 państwa

Art. 35 Ustawy mówi, iż ubezpieczeniem OC posiadaczy pojazdów mechanicznych jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie trwania odpowiedzialności ubezpieczeniowej, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

w zdarzeniu. Oznacza to, że jeśli poszkodowanych jest pięć osób, każda z nich w limicie będzie mogła liczyć na nie więcej niż 1 mln euro odszkodowania w odniesieniu do szkód osobowych. Jednak przy założeniu, że to autobus weźmie udział w kolizji, liczba poszkodowanych może wzrosnąć nawet do 56 osób. Wówczas pozostaje jedynie 370 tys. zł/osobę. Należy zadać sobie pytanie, czy taka kwota jest wystarczająca? Niewiele osób zdaje sobie sprawę, że wypadek może skończyć się nie tylko wypłatą jednorazowego odszkodowania, ale też dożywotnią rentą.

Poniżej przedstawiamy przykład szkody z 28 kwietnia 2013.

Około drugiej w nocy kierowca uderzył samochodem w przyłączy gazu w budynku przy ulicy Krasińskiego 14 w Słupsku. Dochodzi do wybuchu i zawalenia się kamienicy. Nie ma ofiar w ludziach. Do akcji zostało skierowanych 21 zastępów straży pożarnej. W sumie poszkodowanych zostało 25 osób. W kamienicy było 10 mieszkań.

Zastanówmy się jak duża może być ta szkoda oraz jakie roszczenia mogą zostać zgłoszone.

Pierwszy koszt obejmuje uprzątnięcie szkody/rozbiórkę budynku: ok **340 tys. zł.** (*bazując na kosztach rozbiórki kamienicy w Katowicach). Ciężki sprzęt pracował 5 godzin: koparki, spychacz i dźwig. Gruz wywożono 3 dni.

Drugi natomiast obejmuje koszt samej kamienicy (w tym 10 mieszkań): ok **2,5 mln zł** (4.306 zł za/m²).

Limit na szkody majątkowe to 1 mln euro, czyli wg kursu z dnia zdarzenia, który wynosił 4,1588 zł, w złotych będzie to 4.158.800 zł.

Jako że wykorzystaliśmy już ok 2.840.000 zł, to pozostanie 1.318.800 zł. Statystycznie na osobę będzie to 52752 zł. Do zaspokojenia są jeszcze m.in. roszczenia za zniszczony dobytek mieszkańców, ich utracone korzyści, szkody w sąsiednich budynkach, roszczenia mieszkańców sąsiednich budynków, zniszczone zaparkowane przed kamienicą pojazdy, utracone korzyści firm, które prowadziły działalność w sąsiedztwie itp.

Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, najwyżej jednak do ustalonej w umowie ubezpieczenia sumy gwarancyjnej.

Zakres terytorialny działania polisy

Inną kwestią, którą należy wziąć pod uwagę, jest zakres terytorialny działania polisy OC. Co do zasady OC obejmuje swoim zakresem przede wszystkim terytorium Polski. Jednak, na zasadzie wzajemności, obejmuje również terytorium państw, których biura narodowe są sygnatariuszami Porozumienia Wielostronnego, tzn. państw UE, państw Europejskiego Porozu-

mienia o Wolnym Handlu EFTA oraz kraje stowarzyszone. W sumie są to 32 Państwa.

Zasady odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez kierowcę zależą od tego, w jakim kraju miał miejsce wypadek i kto jest poszkodowany. Jeśli obywatel naszego kraju spowoduje wypadek za granicą Polski, a poszkodowanym jest obcokrajowiec, to odpowiadamy do limitu obowiązującego w danym kraju.

Wysokość roszczeń w państwach Zachodniej Europy są znacznie wyższe niż w Polsce. Niektóre Państwa europejskie mają wyższe limity, a nawet Nielimitowany zakres odpowiedzialności za polis OC.

Istnieje więc ryzyko, że za spowodowany przez nas wypadek możemy odpowiadać całym swoim majątkiem. Bowiemy w przypadku przekroczenia limitu odpowiedzialności pokrycie pozostałych kosztów spoczywa bezpośrednio na sprawcy. Zgodnie z zapisami art. 415 Kodeksu cywilnego: – *Kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.*

Należy także zwrócić uwagę na artykuł 38. Niewiele osób zdaje sobie sprawę,

iż polisa OC to nie polisa „od wszelkiego zła”. Są cztery sytuacje, w których polisa OC komunikacyjna nam nie pomoże.

Art. 38. [Wyłączenie odpowiedzialności]
1. Zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody:

- 1) polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego; dotyczy to również sytuacji, w której posiadacz



Istnieje możliwość przeniesienia ryzyka utraty majątku na ubezpieczyciela poprzez zawarcie polisy OC nadwyżkowej. To ubezpieczenie oparte jest na zasadach określonych w Ustawie Odpowiedzialności Cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Limit odpowiedzialności to ustalona w umowie ubezpieczenia kwota ponad sumy gwarancyjne

pojazdu mechanicznego, którym szkoda została wyrządzona, jest posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu mechanicznego, w którym szkoda została wyrządzona;

- 2) wynikłe z przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu, chyba że odpowiedzialność za powstałą szkodę ponosi posiadacz innego pojazdu mechanicznego niż pojazd przewożący te przedmioty;
- 3) polegające na utracie gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, wszelkiego rodzaju dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych, numizmatycznych i podobnych;
- 4) polegające na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska.

Nacisk na prewencję

Zastanówmy się, co możemy zrobić, by przede wszystkim zminimalizować występowanie takich szkód. W naszej ocenie warto położyć duży nacisk na prewencję – zalecane jest podejmowanie działań zapobiegawczych, takich jak szkolenia z doskonalenia techniki jazdy czy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Inne dostępne narzędzia zapobiegawcze to analiza

własnych szkód, regularna weryfikacja uprawnień kierowców i przeprowadzanie dodatkowych psychotestów. Najistotniejsze jednak jest, aby prewencja szkodowa była systematyczna i konsekwentna.

Jeśli poszkodowanych jest pięć osób, każda z nich w limicie będzie mogła liczyć na nie więcej niż 1 mln euro odszkodowania w odniesieniu do szkód osobowych.

Polskie prawo określa limity odpowiedzialności w ramach podstawowego obowiązkowego ubezpieczenia OC komunikacyjnego. Są to tzw. limity minimalne/gwarancyjne. Jednakże szkody przekraczające te limity, jak wspomniano powyżej, muszą również zostać pokryte przez sprawcę szkody.

W przypadku szkód o charakterze katastroficznym, np. uszkodzenia obiektów inżynierii lądowej, spowodowania wypadku z udziałem autokaru lub pociągu przewożącego pasażerów, ryzykujemy majątkiem firmy lub swoim prywatnym.

Istnieje możliwość przeniesienia tego ryzyka na ubezpieczyciela poprzez zawarcie polisy OC nadwyżkowej, czyli ponad

limit minimalny. To ubezpieczenie oparte jest na zasadach określonych w Ustawie Odpowiedzialności Cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Limit odpowiedzialności to ustalona w umowie ubezpieczenia kwota ponad sumy gwarancyjne.

Ubezpieczenie adresowane jest przede wszystkim do przedsiębiorców (niezależnie od wielkości oraz rodzaju prowadzonej działalności) posiadających flotę pojazdów mechanicznych.

Zalety ubezpieczenia:

- sumy gwarancyjne wielokrotnie wyższe niż w ubezpieczeniach obowiązkowych,
- objęcie limitem całej floty, a nie pojedynczego pojazdu, umożliwiające ograniczenie kosztów ubezpieczenia.

Marsh zajmuje się także obsługą programów światowych. Funkcjonują one w ten sposób, iż lokalne polisy OC wystawiane są wg prawa danego Państwa, z limitami tego Państwa. Ogół lokalnych polis obejmuje polisę nadwyżkową tzw. Excess Liability. Rozwiązanie to jest stosowane właśnie na wypadek szkód o charakterze katastroficznym.

Zakres ubezpieczenia ponad limity wynikające z Ustawy obejmuje:

- udzielanie ochrony na wypadki powstałe poza granicami Polski,
- możliwe rozszerzenie zakresu ubezpieczenia o szkody powstałe w związku z zanieczyszczeniem środowiska.

Ubezpieczyciel wypłaci odszkodowanie odpowiadające różnicy pomiędzy rzeczywistą wartością szkody a kwotami.

Pamiętajmy, iż w ubezpieczeniu OC mamy szeroki wachlarz roszczeń. W praktyce każda szkoda stanowi indywidualnie rozpatrywany przypadek. ◀

Agnieszka Pieczyńska,
kierownik Działu Ubezpieczeń
Komunikacyjnych, 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 specjalistycznych

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



*Niech czas Świąt Bożego Narodzenia przyniesie ze sobą spokój, radość i ciepło
a Nowy Rok niech zapisze się w kalendarzu
dniami pełnymi dobrych wspomnień i ważnych chwil*

życzy zespół targów

 **AUTOSTRADA-POLSKA**



MASZBUD



TRAFFIC-EXPO-TIL



ROTRA



EUROPARKING

www.autostrada-polska.pl

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

Zmiany prawne w 2015 roku



Nowy, 2015 r. nie będzie szczędził przewoźnikom dodatkowych obowiązków lub podwyższenia kosztów prowadzonej działalności w zakresie transportu drogowego. Już z dniem 01.01.2015 wzrasta płaca minimalna w Polsce i pierwszy raz zostaje określona płaca minimalna w Niemczech. Ponadto unijne dyrektywy siarkowe obligują tym razem nie samych przewoźników, ale operatorów promowych do redukcji emisji siarki w paliwach morskich, co może mieć przełożenie na koszty przepraw promowych. Zmieniają się również zasady oskładkowania wynagrodzenia członków Rad Nadzorczych.

W rozporządzeniu Rady Ministrów z 11 września 2014 r. w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę w 2015 r. (Dz. U. Poz. 1220) przyjęto stawkę 1750 zł brutto dla pracownika zatrudnionego w pełnym wymiarze czasu pracy. Wynagrodzenie to nie może w swojej konstrukcji zawierać ryczałtu za pracę w godzinach nadliczbowych. Jednakże podwyżka dotychczasowej kwoty o 70 zł brutto daje możliwość zmiany struktury płacy, co może złagodzić odczuwalny wzrost kosztów pracowniczych. Podniesienie płacy minimalnej i określenie nowej stawki w dokumentach pracowniczych to okazja również do uzupełnienia akt pracowniczych. W przypadku przedsiębiorstw zatrudniających mniej niż 20 pracowników

(w przeliczenia na etaty) początek roku to okazja do poinformowania załogi o tworzeniu ZFŚS lub poinformowaniu o wypłacie świadczeń urlopowych.

Czy polski kierowca będzie zarabiał 8,50 euro za godzinę po 1 stycznia 2015?

Niemiecka *Ustawa o ustaleniu powszechnej płacy minimalnej* (Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns) z 11.08.2014 wprowadza obowiązek wynagrodzenia pracownika pracującego na terenie Niemiec na poziomie 8,50 euro za godzinę pracy. Temat szeroko komentowany na forum publicznej debaty niemieckiej w zasadzie nie powinien mieć większego znaczenia dla polskich przedsiębiorców

i ich pracowników. Okazuje się jednak, że nowe przepisy dotyczyć będą każdego pracownika, również zagranicznego pracującego w Niemczech, niezależnie od tego, czy zatrudniony będzie przez krajową czy zagraniczną firmę. Szczególnie obawy w tym zakresie mają przewoźnicy wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy, świadczący usługi kabotażowe na terytorium Republiki Federalnej Niemiec. Nie są znane interpretacje i wytyczne jak służby kontrolne traktować będą pracownika mobilnego, który tylko część swojej pracy wykonuje na terenie Niemiec. Wiadomo jednak, że w związku z wprowadzeniem płacy minimalnej powstanie 1600 etatów w FKS (Federalna Administracja Celna) w celu kontroli legalności zatrudnienia i wynagrodzenia. Istnieje uzasadniona obawa, że niemiecką stawką płacy minimalnej objęci będą pracownicy nie posiadający obywatelstwa niemieckiego, w tym kierowcy, wykonujący nie tylko transgraniczny przewóz drogowy, ale również tranzytowy przewóz przesyłek. Niemieccy spedytorzy, obawiając się wysokich kar, sięgających nawet 500 tys. euro za angażowanie kierowców, których wynagrodzenie będzie kształtowało się poniżej płacy minimalnej, apelują o wyjaśnienie spornych kwestii. W szczególności zastanawiający jest pogląd, zgodnie z którym kierowca niezależnie od rodzaju wykonywanego transportu ma otrzymać za czas pracy świadczonej za niemiecką granicą wynagrodzenie równe niemieckiej płacy minimalnej. Takie podejście doprowadziłoby niewątpliwie do zachwiania poziomu opłacalności kontraktowanych na przyszły rok frachtów. Radykalne rozwiązania jakie wprowadził niemiecki parlament dotyczą



Iwona Szwed

Niemiecka Ustawa o ustaleniu powszechnej płacy minimalnej z 11.08.2014 wprowadza obowiązek wynagrodzenia pracownika pracującego na terenie Niemiec na poziomie 8,50 euro za godzinę pracy.



Nie są znane interpretacje i wytyczne jak służby kontrolne traktować będą pracownika mobilnego, który tylko część swojej pracy wykonuje na terenie Niemiec. Wiadomo jednak, że w związku z wprowadzeniem płacy minimalnej powstanie 1600 etatów w FKS

ponadto obowiązku zgłaszania i rejestrowania pracowników zagranicznych. Szeroko rozumiani wykonawcy zatrudniający lub podzlecający wykonanie określonej pracy na terenie Niemiec, mogą być również zobowiązani do prowadzenia i okazania na żądanie organu celnego danych odzwierciedlających czas pracy pracowników/kierowców. Dokumentację w tym zakresie organ kontrolny będzie mógł kontrolować za okres 2 lat.

W całym temacie na tą chwilę pozostaje więcej pytań niż odpowiedzi. Najważniejsze pytanie dotyczy jednak tego, czy też duże niemieckie firmy spedycyjne, czy też załadownicy, w obawie przed oskarżeniem o omijanie płacy minimalnej, nie będą chcieli zredukować listy podwykonawców (przewoźników) tylko do tych, którzy stosują płacę minimalną?



Rząd polski wprowadził projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z dnia 16 września 2014 r. (RPU VII, poz. 2748), jednak prace legislacyjne nie zostały jeszcze zakończone

Prokurator Generalny poddał pod rozwagę 14-dniowy termin wejścia w życie ustawy po jej ogłoszeniu. Mając na

groźdzenia członka rady nadzorczej nie tylko ubezpieczeniem zdrowotnym, ale również ubezpieczeniem emerytalnym i rentowym. Przy czym posiadanie innego tytułu do ubezpieczeń społecznych, pobieranie renty lub emerytura nie będzie umożliwiała zwalniania z nowych obowiązków dot. wynagrodzenia członka rady nadzorczej.

Aby poznać co jeszcze zmienia się od roku 2015 zapraszamy do serwisu www.wytyczne.pl lub na stronę prawną czasopisma, poświęconą wytycznym dla transportu. Znajdziecie tam Państwo dwie Wytyczne – zmiany karania za brak opłaty w systemie viaToll oraz dodatkowe oznakowanie pojazdów w Austrii. ◀

Iwona Szwed

Nowe przepisy dotyczyć będą każdego pracownika, również zagranicznego pracującego w Niemczech, niezależnie od tego, czy zatrudniony będzie przez krajową czy zagraniczną firmę.

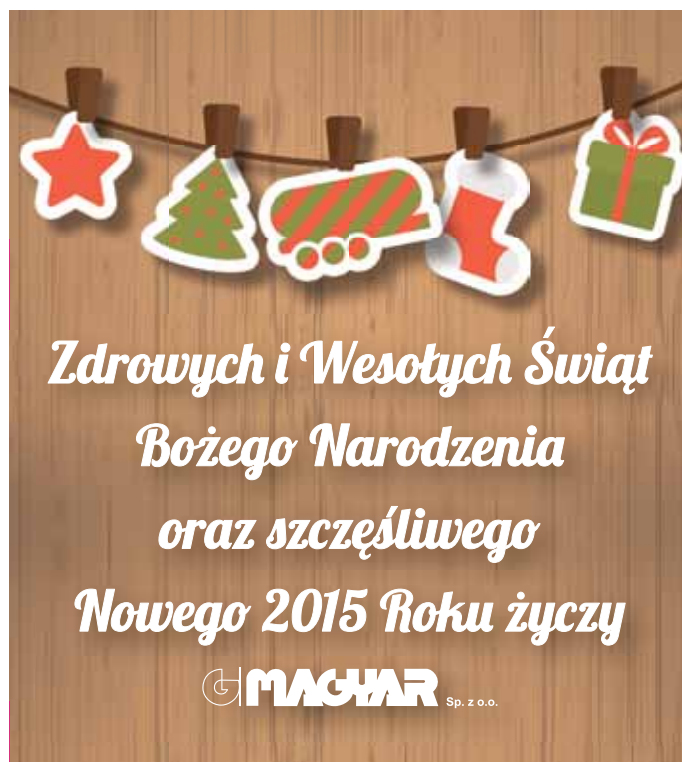
Dyrektywa siarkowa

Międzynarodowa Konwencja o Zapobieganiu Zanieczyszczeniu Morza przez Statki oraz towarzysząca jej dyrektywa nr 1999/32/WE i zmieniana dyrektywa nr 2012/33/UE zobowiązują państwa członkowskie oraz państwa, które przystąpiły do konwencji do obniżenia poziomu emisji siarki z 1% do 0,1% od 01.01.2015 przez armatorów i operatorów promowych. Nowym poziomem emisji siarki objęty został basen Morza Bałtyckiego i Północnego oraz wody Kanału La Manche. Redukcja emisji może nastąpić w drodze montażu specjalnych płuczek paliwa, przejścia na napęd skroplonym gazem ziemnym lub wprowadzeniem nowych technologii opartych na odsiarczonym paliwie. Każdy z tych sposobów redukcji wymaga wielomilionowych nakładów, a nie gwarantuje sukcesu lub zwrotu poniesionych kosztów. Stąd część linii armatorzy wygaszają. Wiele wskazuje na to, że koszty przepraw promem ulegną znacznemu wzrostowi. Do polskiego prawa krajowego nie wdrożono jeszcze dyrektyw unijnych. Rząd wprowadził projekt ustawy o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z dnia 16 września 2014 r. (RPU VII, poz. 2748) – Druk Sejmowy 2748 – jednak prace legislacyjne nie zostały jeszcze zakończone.

uwadze procedury związane z udzieleniem zgody na testy instalacji wprowadzających nowe technologie i procedury kontrolne w zakresie zawartości siarki w paliwie żeglugowym, termin 14 dni może okazać się niewystarczający, tym bardziej, że naruszenie obowiązków nałożonych ustawą będzie obwarowane karą pieniężną. Prokurator Generalny podkreślił również, że zasada demokratycznego państwa prawnego wymaga ustalenia odpowiedniej *vacatio legis*, która pozwoli adresatom norm na dostosowanie się do nowych regulacji.

„Rady nadzorcze do oskładkowania”

Również ze wzrostem kosztów muszą liczyć się przewoźnicy zorganizowani w spółkach prawa handlowego, w których funkcjonują rady nadzorcze. Zmiana ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych z dnia 23 października 2014 r. nakłada bowiem od dnia 01.01.2015 obowiązek objęcia wy-



Wytyczne dla transportu – grudzień 2014



Wytyczna 24/2014

viaToll” nowe regulacje
od 02.01.2015

Po licznych konsultacjach oraz zmianach projektu długo oczekiwana nowelizacja ustawy o drogach publicznych w zakresie warunków i zasad nakładania kar pieniężnych za naruszenie przepisów dotyczących opłat za przejazd po drogach objętych Elektronicznym Poborem Opłat wejdzie w życie w dniu 02 stycznia 2015 roku.

W nowym brzmieniu nowelizacja ustawy zakłada rozszerzenie obowiązku uiszczenia Opłaty Elektronicznej na dwa podmioty: kierowcę i właściciel/posiadacz pojazdu. Pod rządami zmodyfikowanej ustawy dotychczasowa odpowiedzialność kierowcy znacząco ulegnie zmianie, gdyż będzie on odpowiedzialny tylko za wprowadzenie do urządzenia prawidłowych danych o kategorii pojazdu – „deklaracja przyczepy”. Natomiast właściciel/posiadacz pojazdu oprócz zawarcia umowy z Operatorem Elektronicznego Systemu Poboru Opłat i wyposażeniem kierowcy w urządzenie pokładowe viaBox po wejściu w życie zaproponowanych zmian będzie obowiązany również do używania urządzenia zgodnie z przeznaczeniem, postanowieniami Umowy, załącznikiem nr 2 do Umowy, specyfikacją techniczną oraz zaleteniami producenta zawartymi w dołączonej instrukcji obsługi urządzenia.

Pomimo znaczącej zmiany w zakresie adresata sankcji i w znacznej mierze przrzućcia odpowiedzialności na właściciela/posiadacza pojazdu, należy podkreślić, że istotnemu zmniejszeniu ulegnie wysokość kary za nieuiszczenie opłaty elektronicznej w pełnej wysokości oraz nieuiszczenie opłaty.

Kara pieniężna w przypadku wprowadzenia do urządzenia nieprawidłowych danych o kategorii pojazdu czy używania urządzenia niezgodnie z jego przeznaczeniem, skutkująca wniesieniem opłaty niższej niż wymagana powoduje, że **kierującemu** lub **właścicielowi/posiadaczowi**:

- zespołu pojazdów o łącznej DMC powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy, poruszającemu się po drogach objętych Elektronicznym Systemem Poboru Opłat wymierza się karę pieniężną w wysokości 250 zł,
- w pozostałych przypadkach 750 zł.

Z kolei za brak urządzenia pokładowego viaBox umożliwiającego komunikację z systemem centralnym lub brak umowy z Operatorem Elektronicznego Systemu Poboru Opłat powodujący nieuiszczenie opłaty elektronicznej **właściciel**:

- zespołu pojazdów o łącznej DMC powyżej 3,5 tony złożonego z samochodu osobowego o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony oraz przyczepy, poruszającemu się po drogach objętych Elektronicznym Systemem Poboru Opłat bez uiszczenia opłaty elektronicznej, wymierza się karę pieniężną w wysokości 500 zł,
- w pozostałych przypadkach 1500 zł.

Nowe zasady kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe viaBox-a, wprowadzają istotną zasadę przedawnienia naruszeń. Wprowadzenie takiej zasady niewątpliwie ma na celu gwarancję, że kierowcy czy właściciele/posiadacze pojazdu nie będą karani po upływie długiego okresu czasu od chwili stwierdzenia naruszenia obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, co ma miejsce obecnie. Potrzebna instytucja przedawnienia zgodnie z nowelizacją będzie wynosić 6 miesięcy od dnia popełnienia

naruszenia. W praktyce oznacza to, że Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie mieć ściśle określony czas na ustalenie sprawcy i wszczęcie postępowania administracyjnego, w innym wypadku po wskazanym okresie karalność naruszenie ulega przedawnieniu.

Kolejna wprowadzona nowelizacją zasada przewiduje, że na podmiot naruszający obowiązek uiszczenia opłaty elektronicznej nie może zostać nałożona więcej niż jedna kara administracyjna za poszczególne naruszenie w ciągu doby. W tym zakresie Ustawodawca określił:

- ▶ jedną karę dla przedsiębiorcy na dobę dla danego (jednego) pojazdu,
- ▶ jedną karę dla kierowcy,
- ▶ pojęcie DOBY, obejmuje okres OD GODZ. 00:00 DO GODZ. 24:00.
- ▶ Co najważniejsze, Senat po rozpatrzeniu uchwalonej przez Sejm nowelizacji wprowadził do jej tekstu istotną poprawkę art. 4, w brzmieniu:

„Nie wszczynają się postępowania administracyjnego na podstawie art. 13k ust. 1 lub 2 ustawy, o której mowa w art. 1, a wszczęte umarza się, jeżeli naruszenie zostało popełnione przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy”.

Wskazana zmiana została wprowadzona przede wszystkim, aby nowa regulacja nie była narażona na zarzut nierównego traktowania podmiotów znajdujących się w podobnej sytuacji prawnej. Senat wprowadzając zmianę wprost wskazał, że nie wszczynają się postępowania administracyjnego, a wszczęte



Wytyczne dla transportu – grudzień 2014



umarza się, jeżeli naruszenie zostało popełnione przed dniem wejścia w życie nowej ustawy tj. przed 02 stycznia 2015 roku. Jednoznacznie wskazuje, to że ustawa przewiduje zniesienie kar dla kierowców w stosunku do których do dnia dzisiejszego toczy się postępowanie administracyjne i nie zostanie ono zakończone przed 02.01.2015.

Nadto, Ustawodawca zagwarantował podmiotowi karanie administracyjną karą pieniężną możliwość prawa do obrony poprzez zniesienie rygoru natychmiastowej wykonalności, a także, co jest szczególnie istotne, prawa do uwolnienia się od odpowiedzialności administracyjnej. Dzięki wprowadzonym zmianą system sankcji nie utracił swojego odstrasżającego charakteru. Słusznie zostało zauważone przez Ustawodawcę, że obiektywna koncepcja odpowiedzialności administracyjnej nie jest odpowiedzialnością absolutną. Rygorystyczne uregulowanie sytuacji w stosunku do kierującego pojazdem w dotychczasowym stanie prawnym i ustalenie wysokości sankcji administracyjnej niezależnie od przyczyn, które spowodowały niewykonanie obowiązku (np. brak umowy z viaToll), były nie do pogodzenia z klauzulą demokratycznego państwa prawnego.

Wytyczna 25/2014

Winiety ekologiczne w Austrii

Nowelizacja ustawy IG-L z dnia 31 października 2014 roku wprowadza obowiązek oznaczenia wszystkich pojazdów najpóźniej od dnia 01 stycznia 2015 roku plaketką emisji spalin normy Euro.

Zaostrzono i rozszerzono obowiązujące zakazy jazdy dla samochod ciężarowych i pojazdów siodłowych dla EURO 0. Natomiast od 01 lipca 2014 obowiązuje zakaz jazdy pojazdów odpowiadających klasie spalinowej EURO 1, a od 01 stycznia 2016 roku również EURO 2.

Ścisłe zakazy środowiskowe dla samochod ciężarowych i pojazdów siodłowych obowiązują na całym terenie miasta Wiednia i obszarach Dolnej Austrii na wschód od Wiednia tzw. „wiedeńskie obszary wiejskie”, które obejmują swoim zakresem przedstawione poniższe okręgi i gminy:



1) Okręg Bruck przy Leitha

gminy: Bad Deutsch- Altenburg, Bruck an der Leitha, Enzersdorf an der Fischa, Göttesbrunn- Arbes-thal, Götzendorf an der Leitha, Hainburg an der Donau, Haslau- Maria Eilend, Höflein, Petro-nen- Carnuntum, Rohrau, Scharndorf, Trautmannsdorf an der Leitha;

2) Okręg Gänserndorf

gminy: Aderklaa, Andlersdorf, Deutsch- Wagram, Eckartsau, Engelhartstetten, Gän-sedorf, Glinzendorf, Groß-Enzersdorf, Groß-hoven, Haringsee, Lasse, Leopoldsdorf im Marchfelde, Manns-dorf an der Donau, Mar-chegg, Markgrafneusiedl, Obersiebenbrunn, Orth an der Donau, Par-basdorf, Raasdorf, Strasshof an der Nordbahn, Untersieben-brunn, Weiden an der March, Weikendorf;

3) Okręg Korneuburg

gminy: Bisamberg, Hagenbrunn, Korneuburg, Langenzersdorf;

4) Okręg Mödling

gminy: Achau, Biedermannsdorf, Brunn am Gebirge, Guntramsdorf, Hennersdorf, Laxenburg, Mün-chendorf, Vösendorf, Wiener Neudorf;

5) Okręg okolica Wiednia

gminy: Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Himberg, Schwechat, Ebergassing, Klein-Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Rauchenwarth, Schwad-dorf, Zwölfaxing.

Istotną kwestią wskazanej nowelizacji jest wprowadzenie nowej winiety ekologicznej dla ciągników zakwalifikowanych do klasy emisji spalin Euro 6. Do dnia 31 października

2014 roku ciągniki o Euro 6 posiadały winietę przyporządkowaną do Euro 5, która w świetle nowelizacji nie wymaga zmiany na nową.

Ważne:

- 1) pojazd, który nie posiada winiety w czasie kontroli zostaje zakwalifikowany jako Euro 1 i ukarany mandatem w wysokości 2.180 euro,
- 2) winiety ekologicznej nie można kupić na stacjach paliw,
- 3) winiety o emisji spalin Euro z innych krajów nie będą uznawane w Austrii,
- 4) do winiety musi być wystawione zaświadczenie o jej wydaniu, które kierowca musi okazać podczas kontroli,
- 5) na winiecie musi być wydzielonych 6 ostatnich cyfr numeru identyfikacyjnego pojazdu,
- 6) obowiązek oznaczenia winietą ekologiczną nie dotyczy autobusów.

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

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

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

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

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

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

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2015
Truck&Van od numeru /2015
oba tytuły od numeru /2015

Coroczne, automatyczne
przedłużanie prenumeraty

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

„Przebudowa Nabrzeża Szwedzkiego w Porcie Gdynia”

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

współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności

Beneficjent: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.

Wartość projektu: 88 541 489 PLN

Wartość dofinansowania z Unii Europejskiej: 51 378 344 PLN

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013

Priorytet VII „Transport Przyjazny Środowisku”

Działanie 7.2. „Rozwój Transportu Morskiego”

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



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



Nowy standard obsługi **2000** urządzeń mobilnych w tym roku

DB Schenker Logistics wprowadza urządzenia mobilne w dystrybucji przesyłek drobnicowych i paczkowych.

Informacja dla Klienta w czasie rzeczywistym!

Więcej na: www.logistics.dbschenker.pl