STYCZEŃ – 1/2012 (21)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081–5255

Logistyka branży farmaceutycznej

ADR 2012

Nowa ustawa o transporcie towarów niebezpiecznych

Zatrzymaj czas!
Nowe zasady rejestrowania czasu pracy kierowcy



Nakład: 11 000 egzemplarzy

17 – 18 kwietnia 2012

SilesiaTSL EXPO

Targi Transportu,
Spedycji i Logistyki



Synergia branż transportu
szynowego, drogowego
oraz logistyki i magazynowania





www.tslexpo.pl

kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. +48 32 788 75 06, tel. kom. +48 510 031 732
e-mail: silesiatslexpo@exposilesia.pl

SILPOSTEX

Targi Branży Pocztowej
i Kurierskiej



Jedyne takie targi w Polsce
- nowe miejsce spotkań
branży pocztowo-kurierskiej





www.silpostex.pl

kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. +48 32 788 75 06, tel. kom. +48 510 031 732
e-mail: silpostex@exposilesia.pl

21 – 22 marca 2012



SilesiaKOMUNIKACJA

Targi Transportu
Publicznego

Spotkanie branży transportu
publicznego w największej
polskiej aglomeracji





www.silesiakomunikacja.pl

kontakt: Tomasz Wącirz
tel. +48 32 788 75 37, tel. kom. +48 510 031 683
e-mail: silesiakomunikacja@exposilesia.pl

exposilesia **Sosnowiec**

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

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

ROTRA

IV Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

8-11.05.2012, Kielce

Współpraca:

ZMPD Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych



CENY PROMOCYJNE DO 15 STYCZNIA 2012

Patronat medialny: TSL biznes etransport.pl

TARGI KIELCE S.A., ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
Dyrektor Projektu - Bogusława Grzechowska, tel. 41 365 12 10,
fax.: 41 365 14 26, e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

www.rotra.targikielce.pl

W numerze

> Wydarzenia

Wielkimi krokami zbliża się XI edycja Forum Młodej Logistyki!.....6

CeBIT 2012 – od komputerów do biznesu.....7

> Logistyka

Automatyzacja... w praktyce Transport i magazynowanie w branży farmaceutycznej.....8

Standardy i jakość w logistyce farmacji.....12

SUUS Fresh – nowa oferta transportu w temperaturze kontrolowanej.....14

Nowy dyrektor logistyki multimodalnej.....14

arvato Polska otworzyło Skład konsygnacyjny dedykowany branży farmaceutycznej.....15

Najwyższa jakość dla farmacji.....16

Jest alternatywa dla transportu drogowego na Wschód.....18

Dwadzieścia lat zarządzania łańcuchem dostaw.....19

Stabilny wzrost FM Logistic.....22

Materiały niebezpieczne w magazynie.....24

Jak składować materiały niebezpieczne i niestandardowe?.....26

ADR bez tajemnic.....28

Towary niebepieczne w transporcie i magazynowaniu.....28

> Logistyka – technologia

Toyota Tonero FIRST – jakość łatwiej dostępna.....32

Palety dla przemysłu farmaceutycznego.....34

> Powierzchnie magazynowe

W farmacji nie ma miejsca na magazynowe eksperymenty.....36

> Transport drogowy

Trzy w jednym – nowa ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych.....38

Zatrzymaj czas!.....42

Ręcznie czy zdalnie – jak odczytywać dane z tachografu?.....44

EFAS-4 – tachograf nowej generacji w ofercie MATT.....45

> Prawo

Kierowcy a ryzyko w transporcie towarów.....46

Czas pracy kierowców. Część 2.....50

Jak refakturować koszty transportu?.....56

> Systemy IT

Translait: Zadowolenie to podstawa.....58

Polskie firmy przepłacają za oprogramowanie.....60

Strona internetowa wizytówką firmy.....61

Rozwiązania IT pisane „pod klucz” mogą zwiększyć przewagę konkurencyjną.....62

> Kurier Express Poczta

Usługa overnight courier – cały świat jest nasz.....64

> Transport kolejowy

PKP Cargo buduje silną markę Rekordowy zysk w 10-letniej historii spółki.....66

> Transport lotniczy

Branża lotnicza nie obawia się kryzysów.....68

Prenumerata – strona 70

Czytaj również:



Miesięcznik TSL Biznes
ul. Trzcinowa 30/13
02-446 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

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

Nakład: 11 000 egzemplarzy
Druk: Drukarnia Edit, tel. 22 872 95 08

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
Katarzyna Czajkowska-Matosiuk, Tomasz Dobczyński, Aleksander Domaradzki, Dariusz Drabek, Elżbieta Haber, Marcin Jurczak, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Franciszek Nietz, Dorota Raben, Remigiusz Romaniuk, Marek Różycki, Jerzy Różyk, Radosław Sitek, Beata Trochymiak, Karol Wójtowicz, Damian Żabicki.

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. Trzcinowa 30/13, 02-446 Warszawa
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Drodzy Czytelnicy!

Witam po świąteczno-noworocznej przerwie w pierwszym wydaniu TSL Biznes w roku 2012. Roku, przed którym chyba niemal wszyscy stawiają pytanie - jaki będzie? Czy dobra końcówka 2011 to zwiastun lepszych czasów i koniec ciągnącego się od kilkudziesięciu już miesięcy „spowolnienia"? A może to pozorna cisza przed drugą, trzecią czy kolejną fazą kryzysu? Jak nastawić się na ten rok, jak się przygotować, jak przetrwać? Każdy z nas ma, lub wcześniej czy później będzie miał własną odpowiedź.

Jednego można być niemal pewnym. Rok 2012 z pewnością nie będzie okresem nudnym. Wielu, nie tylko zagorzałych kibiców piłkarskich, z niecierpliwością i lekkim niepokojem, wyczekuje czerwca i piłkarskich mistrzostw, które stanowią też „deadline" dla wielu inwestycji infrastrukturalnych. Czy zdążymy na czas, czy po lipcu w końcu zaczniemy przemieszczać się po kraju w nieco bardziej cywilizowany sposób? Czy może grozi nam totalny paraliż, a rozpoczęte inwestycje po Euro nagle stracą impet? Oczekiwania i przewidywania wobec najbliższych miesięcy są więc bardzo zróżnicowane, a w „rozgrywce „optymistów i pesymistów odnotowujemy remis.

My stajemy po stronie tej pierwszej grupy i z optymizmem wkraczamy w nowy rok, choć wiemy, że nie będzie to czas sielanki – a wytężonej pracy i dalszego rozwoju.

Spodziewamy się, że będzie to czas dalszych dynamicznych zmian, również na arenie transportowej i logistycznej. Jeszcze większego znaczenia nabierać będą określenia, takie jak optymalizacja procesów, zwiększanie wydajności, ograniczanie kosztów, przemyślane inwestycje. My też stawiamy sobie za noworoczne postanowienie dostarczanie jeszcze większej dawki takich właśnie porad, pożytecznych wskazówek i przydatnych informacji branżowych.

Jedną z inicjatyw, którą będziemy rozwijali w tym roku będą Spotkania Transportowe, czyli cykliczne konferencje i szkolenia dla branży transportowej i logistycznej. Na pierwszy cykl spotkań zaprosimy już niebawem, a poświęcimy je w dużej mierze właśnie odpowiedniemu podejściu do spraw inwestycji i optymalizacji kosztów w działalności transportowej. Wspólnie z naszymi ekspertami i partnerami przedstawimy rozwiązania, które mogą pomóc przedsiębiorcom z branży transportowej w jeszcze efektywniejszym, wydajniejszym i bezpieczniejszym prowadzeniu swojego biznesu. W kolejnych miesiącach również nie zabraknie spotkań i innych aktywności naszego wydawnictwa, także dla innych sektorów branży TSL, o czym będziemy informowali na łamach miesięczników TSL Biznes i Truck & Van, oraz w kontaktach bezpośrednich. Zapraszamy do stałej współpracy i lektury.



Tymczasem chciałbym z tego miejsca wszystkim czytelnikom, współpracownikom i partnerom naszego wydawnictwa życzyć spokojnego, ale i ciekawego roku oraz realizacji wszystkich planów, zarówno tych służbowych, jak i prywatnych.

Mirosław Ganiec
redaktor naczelny i wydawca

Chcesz zwiększać wydajność i zyskowność swojej firmy transportowej?

Chcesz mądrze ograniczać koszty działalności transportowej?

TSL Biznes i Truck & Van zapraszają na cykl bezpłatnych spotkań transportowych:

Jak zarabiać więcej, jak inwestować właściwie?



- jakie elementy bezpośrednio i pośrednio wpływają na koszty działania działu transportu i firmy przewozowej?
- jak świadomie i mądrze ograniczać wydatki?
- jak zwiększać efektywność, bezpieczeństwo i wydajność firmy?

Na Spotkaniach Transportowych poznasz rozwiązania, które pozwolą osiągnąć te cele. Eksperci przybliżą również najnowsze zmiany w prawie transportowym.

SPOTKANIA TRANSPORTOWE
– już wkrótce w Twoim regionie

TSLbiznes MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA
Truck&Van www.truck-van.pl

Więcej informacji oraz formularz zgłoszenia znajdziesz na: WWW.TSL-BIZNES.PL/SPOTKANIA

Wielkimi krokami zbliża się
XI edycja Forum Młodej Logistyki!

Studenckie Koło Logistyki Stosowanej na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej po raz kolejny zaprasza wszystkich miłośników branży TSL na XI Forum Młodej Logistyki oraz Logistyczne Targi Pracy.

LOGISTYCZNE TARGI PRACY
Gmach Główny Politechniki Warszawskiej, 29 marca 2012, Warszawa
www.logistycznetargipracy.pl

XI FORUM MŁODEJ LOGISTYKI

W dniach 29-30 marca 2012 r. w Gmachu Głównym Politechniki Warszawskiej spotkają po raz kolejny środowiska studenckie z całej Polski, najbardziej wpływowi przedstawiciele firm branży TSL oraz zaproszeni goście. Tradycją już jest, że na wiosnę, podczas wspólnej debaty mają oni możliwość skonfrontować wiedzę wyniesioną z akademickich murów z praktyką i rzeczywistością biznesową.





Można powiedzieć, że ta cykliczna impreza wyrosła z czasem na największą, najstarszą i najciekawszą konferencję studencką poświęconą logistyce i stricte wymianą wiedzy miedzy studentami, a śmietanką świata logistycznego.

Podczas Forum Młodej Logistyki najbardziej aktywne koła naukowe walczą o tytuł najlepszego młodego logistyka, jednak co roku formuła imprezy ulega zmianie. Organizatorzy zmieniają charakter wystąpień, czym zaskakują swoich uczestników coraz lepszą formą konferencji. Nad wysokim poziomem merytorycznym Forum Młodej Logistyki zawsze czuwa kapituła ekspertów.

Podczas pierwszego dnia XI FML-u odbędą się również II Logistyczne Targi Pracy w Auli Głównej Politechniki Warszawskiej. Jest to doskonała okazja do spotkania z osobami zainteresowanymi rynkiem pracy w sektorze transportu, spedycji i logistyki. Po wielkim sukcesie I edycji, ponownie będzie można spotkać się i porozmawiać z przedstawicielami branży logistycznej, wśród których znajdą się m.in. operatorzy logistyczni, firmy transportowe oraz dostawcy sprzętu logistycznego i rozwiązań informatycznych. W zeszłym roku w targach udział wzięło ponad 1500 gości.

KK

Więcej informacji na stronie:
www.sklspw.pl

CeBIT 2012
– od komputerów do biznesu

Wcześniej postrzegane jako targi komputerowe, teraz prezentujące technologie i innowacje. W dniach 6-10 marca 2012 r. w Hannoverze odbędą się targi CeBIT 2012. Podczas ubiegłorocznej edycji na targach nawiązano ponad 7 milionów kontaktów biznesowych. Wśród zwiedzających było 500 dyrektorów ds. informatyki z międzynarodowych koncernów dysponujących budżetem inwestycyjnym przekraczającym 50 miliardów euro.

Targi CeBIT podzielone są na cztery platformy tematyczne, skierowane do różnych grup odbiorców. Na uwagę sektora logistycznego i transportowego zasługują dwa: CeBIT pro, gdzie zagoszczą rozwiązania teleinformatyczne do celów komercyjnych oraz CeBIT gov, gdzie zgromadzone będą produkty i usługi dla przedstawicieli sektora publicznego – od szczebla lokalnego, poprzez regionalny i krajowy po unijny.



Centralnym tematem CeBIT 2012 jest „Managing Trust" – zarządzanie zaufaniem. Hasło nawiązuje do „obliczania w chmurze" (computing cloud). Popularność rozwiązań opartych o chmurę wciąż rośnie – jednak głównym hamulcem do jeszcze bardziej dynamicznego rozwoju tej koncepcji jest brak zaufania firm i konsumentów do idei Cloud. Celem CeBIT 2012 jest zmniejszenie rozdźwięku między zaufaniem, które powinno towarzyszyć korzystaniu z nowych technologii a ich realnym poziomem bezpieczeństwa. Targi dążą, aby impreza stała się międzynarodową platformą dyskusji o kwestii zabezpieczeń we współczesnym zdigitalizowanym świecie.

W ramach wydarzeń towarzyszących konferencji (CeBIT Global Conferences 2012) zorganizowane zostaną cztery dni tematyczne. Zwróćmy uwagę na dwa: „All Things Smart – Inteligentne rozwiązania do różnych zastosowań". W centrum uwagi znajdą się takie zagadnienia, jak zrównoważona gospodarka energetyczna, inteligentne systemy zarządzania ruchem, mobilność, system kształcenia i ochrona zdrowia. Drugim tematem będzie „Flying the Cloud – Szybując w chmurze". Wśród poruszanych tematów znajdzie się magazynowanie danych w architekturze Cloud, procesy w chmurze danych, ochrona prywatności, mobilność i konwergencja.

Imprezę wyróżnia jej międzynarodowa ranga. W edycji 2011 udział wzięło ponad 4 200 firm z 70 krajów świata,



339 tys. zwiedzających ze 110 państw oraz 5 tys. dziennikarzy z różnych zakątków globu.

Na kraj partnerski targów CeBIT 2012 wybrana została Brazylia, według prognoz jeden z rynków o najwyższym wzroście gospodarczym w tym roku.

KK

Więcej informacji:
www.hfpoland.com
info@hf-poland.com



Automatyzacja... w praktyce

Transport i magazynowanie w branży farmaceutycznej

Branża farmaceutyczna to dla logistyków klient prestiżowy, ale i niezwykle wymagający. To nie tylko ładunki do przewiezienia i magazynowania. Stawką w tej grze jest zdrowie i życie ludzi, a kluczem do sukcesu – wysoka jakość procesów i zadań realizowanych na wszystkich kolejnych ogniwach łańcucha dostaw.

Obsługa klientów branży farmaceutycznej związana jest z szeregiem obostrzeń i ograniczeń. Chcąc pozostać w zgodzie z licznymi przepisami prawa, firmy logistyczne wysoko stawiają poprzeczkę. Jednym ze sposobów na utrzymanie niezbędnych standardów jest powszechne stosowanie rozwiązań z obszaru szeroko rozumianej automatyzacji i informatyzacji procesów. Dotyczy to zarówno obszaru, transportu, magazynowania jak i zarządzania całymi łańcuchami dostaw. O jakości całego procesu decyduje najsłabsze jego ogniwo – niższa jakość realizacji jednego z zadań oznacza automatyczne obniżenie standardów dla całego procesu. A idąc dalej – na nic najwyższe standardy magazynowania jeżeli ładunek zostanie uszkodzony przy okazji niewłaściwego przewozu. – *Logistyka branży farmaceutycznej z roku na rok wkracza w nowe obszary technologiczne, które jeszcze nie tak dawno nie były powszechnie eksplorowane. Prawo farmaceutyczne nakłada na operatorów logistycznych szereg obostrzeń, dotyczących odpowiedniej temperatury i wilgotności składowania towarów, a producenci wymagają zapewnienia bezpieczeństwa ich mienia w procesie logistycznym. Aby spełnić te wymogi, operatorom logistycznym przychodzi z pomocą technologia i zautomatyzowane systemy* – mówi Katarzyna Dąbrowska, Supervisor of Pharmaceutical Stock w Damco.



W pogoni za technologią

Zabezpieczenie ładunku oznacza nie tylko konieczność zachowania standardów temperaturowych. To także eliminacja wszystkich zagrożeń związanych z udostępnieniem ładunku osobom niepowołanym. W tym celu wykorzystuje się systemy dostępu do pomieszczeń czy środków transportu, ograniczające ryzyko dostępu do ładunku przez osoby trzecie. Postęp techniczny dokonał się w wielu dziedzinach, także i monitoring parametrów przechowywania czy transportu ładunku nie wymaga zaangażowania człowieka, ograniczając jego rolę do nadzoru nad systemem i ewentualnego reagowania na nieprawidłowości. – *Operatorzy logistyczni chcąc zapewnić bezpieczeństwo składowanych towarów, stosują automatyczny system kontroli dostępu, polegający na umieszczeniu czytników kart magnetycznych przy wejściach do kluczowych pomieszczeń magazynowych. System ten pozwala weryfikować częstotliwość wejść/wyjść z danego pomieszczenia, a także zidentyfikować osobę, która wchodziła na teren objęty kontrolą dostępu. Obecnie coraz rzadziej spotkamy w magazynie tradycyjne termometry, a zdecydowanie częściej będziemy mieli do czynienia z systemem rejestracji temperatury i wilgotności, który czuwa nad prawidłowymi warunkami składowania, a w sytuacjach awaryjnych generuje powiadomienia sms-owe lub mailowe do wyznaczonych osób, które mogą szybko podjąć interwencję* – mówi Katarzyna Dąbrowska.

Dlaczego branża farmaceutyczna tak chętnie korzysta z rozwiązań zautomatyzowanych? Aby odpowiedzieć na to pytanie warto zwrócić uwagę na korzyści związane z automatyzacją. Kluczowa wydaje się tu być możliwość znacznego zmniejszenia ryzyka błędu – zarówno na etapie zarządzania paletami w magazynie, jak i kompletacji wysyłek czy realizacji dystrybucji. Mając na względzie bezpieczeństwo odbiorców leków, minimalizacja ryzyka popełnienia pomyłki oznaczać może zagrożenie zdrowia lub życia pacjenta. Automatyzacja i informatyzacja procesów dają możliwość ciągłego i bieżącego podglądu wszystkich realizowanych zadań. Jest to istotne zwłaszcza wówczas, gdy informacja o transportach i wysyłkach niezbędna jest do wycofania partii leków z transportu. Wysokie wymagania w zakresie składowania czy transportu oznaczają konieczność monitorowania wielu parametrów ładunków – a zautomatyzowane systemy znacznie ułatwiają zbieranie i późniejsze przetwarzanie danych. Nie bez znaczenia jest rosnąca rola kosztów utrzymania i szkolenia zasobów ludzkich. Rozwiązania zautomatyzowane oferują często wielokrotnie wyższą efektywność, co przy chęci minimalizowania kosztów jednostkowych związanych z usługą trnsportu czy magazynowania, także nie jest bez znaczenia. – *Sam proces operacji magazynowych coraz częściej jest zautomatyzowany.*

Producenci wózków widłowych, regałów magazynowych prześcigają się w coraz nowszych systemach dla logistyki. W przypadku branży farmaceutycznej zautomatyzowany proces jest ogromnym ułatwieniem, ponieważ tu liczy się szybkość, precyzja, a także bezpieczeństwo. Dzięki automatyzacji procesów logistycznych, operacje skracają się, a prawdopodobieństwo pomyłki przy wydaniu lub przyjęciu towaru jest znacznie mniejsze. I tak w magazynach pojawiają się regały taśmowe, pozwalające precyzyjnie pobrać określony towar z określonym numerem serii, układnice automatyczne czyli specjalne regały, obsługiwane bezosobowo, w których umieszczanie towaru w przypisanych lokalizacjach odbywa się za pomocą rolek, wózki do kompletacji z podnoszoną kabiną, umożliwiające pobranie towaru z wyższych poziomów składowania i mnóstwo innych systemów dostępnych na rynku. Dobór systemu zależy od wymagań klienta, od możliwości przystosowania powierzchni magazynowej, ale też od ceny, bo to stanowi największą blokadę przy inwestycji w automatykę w logistyce – tłumaczy Katarzyna Dąbrowska. To właśnie konieczność ponoszenia wysokich nakładów na inwestycje magazynowe stawiana jest jako jeden z argumentów „przeciwko" powszechnej automatyzacji.

Ładunek cenny i wrażliwy

Wysoka wartość ładunku w połączeniu z koniecznością zachowania odpowiednich standardów wymagają zwrócenia uwagi na jakość usług transportowych. Tu nie ma miejsca na przypadkowe firmy transportowe i niedoświadczoną kadrę. – *Operator logistyczny świadczący obsługę transportową produktów farmaceutycznych musi działać zgodnie z prawem farmaceutycznym oraz Dobrą Praktyką Dystrybucyjną. Firma logistyczna specjalizująca się w obsłudze sektora farmaceutycznego może zapewnić obsługę zarówno przewozów dedykowanych, całopojazdowych, jak również poprzez system hubów przeładunkowych, obsługę przesyłek paletowych i paczkowych. Wyzwaniem dla operatora jest zapewnienie kontrolowanej temperatury przewozu, gdzie każdy etap dystrybucji (dostawa z fabryki, przeładunek w hubie, dystrybucja do odbiorcy) musi być poparty potwierdzeniem prawidłowości warunków transportu i składowania. Oczekiwaniem, zarówno klientów jak i ich odbiorców, są wydruki z monitoringu przekazywane bezpośrednio przy dostawie* – tłumaczy Agata Grenda, kierownik ds. kluczowych klientów w FM Logistic. Aby zapewnić możliwość przekazywania wydruków z systemu monitoringu temperatury, firma wyposażyła flotę chłodniczą w drukarki. – *Obecnie większość aut przewożących tego typu produkty wyposażona jest w system monitoringu temperatury i wilgotności, który pozwala zarówno operatorowi logistycznemu, jak i właścicielowi towaru sprawdzić, w jakich warunkach towar był przewożony. W trakcie transportu stosuje się także elektroniczne czytniki temperatury, umieszczone wewnątrz opakowania zbiorczego. Powszechne jest także wyposażanie aut w GPS, który umożliwia sprawdzenie, gdzie znajduje się auto, a z nim towar, który niejednokrotnie jest wysokowartościowy* – mówi Katarzyna Dąbrowska. Konieczność ciągłego monitoringu poziomu temperatury to nie jedyne ograniczenie dla transportu branży farmaceutycznej. Specyfika ładunku sprawia, że także i wymogi jakościowe dotyczące stanu taboru czy jego poziomu zaawansowania technicznego są wyższe.





Lotniczym w temperaturze kontrolowanej

DHL Global Forwarding rozszerza serwis w zakresie przewozu przesyłek wrażliwych na temperaturę, nawiązując współpracę z amerykańską firmą CSafe – dostawcą kontenerów chłodniczych i grzewczych na rynku przewozów lotniczych w temperaturze kontrolowanej.

Dzięki nowym rozwiązaniom, klienci DHL mają duży wybór spośród szerszej gamy lotniczych kontenerów specjalistycznych. Takie działanie jest odpowiedzią na potrzeby rynku oraz wpisuje się w dążenia DHL Global Forwarding, do zapewnienia innowacyjnych rozwiązań dla przesyłek w zimnym łańcuchu dostaw – mówi Krzysztof Bielica, wiceprezes zarządu, dyrektor produktu lotniczego DHL Global Forwarding w Polsce.



DHL jest pierwszym europejskim operatorem logistycznym, który podpisał porozumienie dzierżawy z CSafe, rozszerzając w ten sposób serwis dla klientów z branży Life Science. – *Jesteśmy bardzo zadowoleni z możliwości współpracy z DHL Global Forwarding. Dzięki włączeniu do swoich usług produktu CSafe AcuTemp RKN, firma DHL GF zyska dostęp do najnowocześniejszych rozwiązań na świecie* – podkreśla Brian Kohr, prezes CSafe, LLC.

Zapewnienie jakości oraz bezpieczeństwa transportu ma również zasadnicze znaczenie dla branży medycznej. Temperatura musi być utrzymywana na stałym poziomie podczas wszystkich procesów logistycznych, zwłaszcza wtedy, gdy w grę wchodzi dostarczenie dużych partii towarów niezwykle wrażliwych oraz dóbr wartościowych, takich jak szczepionki. – *Aby sprostać tym wymaganiom DHL oferuje szereg zintegrowanych rozwiązań. W Polsce regularnie organizujemy przesyłki w temperaturze kontrolowanej głównie dla klientów z branży medycznej i farmaceutycznej oraz chemicznej* – dodaje Krzysztof Bielica.

RC



Piotr Ponganis,
Strategic Account Manager, Intermec Technologies

W zgodzie z technologią

Automatyczna identyfikacja w branży farmaceutycznej i biotechnologicznej w ogromnym stopniu decyduje o sukcesie projektów badawczych i całego łańcucha dostaw. W tak specyficznych wymaganiach procesy manualne wiązałyby się z ogromnym ryzykiem błędu ludzkiego – tu z pomocą przychodzą rozwiązania autoID: począwszy od specjalistycznych etykiet, skończywszy na urządzeniach mobilnych. Obie branże często aranżują transporty próbek czy preparatów w kontrolowanych, np. bardzo niskich temperaturach. Etykiety muszą więc być wytrzymałe nie tylko na skrajne temperatury, ale np. na działanie chemikaliów i różne formy sterylizacji laboratoryjnej. Intermec proponuje m.in. etykiety z poliestru czy polipropylenu – również takie, które implementuje się na niewielkich fiolkach czy opakowaniach leków. Cechą, której najczęściej oczekuje przemysł farmaceutyczny, jest ich wytrzymałość m.in. na ścieranie czy wilgoć.

– *Klienci z sektora farmaceutycznego mając świadomość „wrażliwości" swoich produktów, mają zazwyczaj wyższe oczekiwania w stosunku do jakości usług transportowych. Przejawiają się one zarówno w oczekiwaniach dotyczących taboru (samochody w zabudowie chłodniczej, w bardzo dobrym stanie technicznym, z możliwością wydruków z monitoringu temperatury), jak i w zakresie terminowości dostaw i konieczności spełnienia wysokich wskaźników KPI* – komentuje Agata Grenda.

Wysokie wymagania stawiane są także samym pracownikom firmy transportowej czy operatorowi logistycznemu. Przewożony ładunek jest wrażliwy, dysponuje także wysoką wartością. Dodatkowo konieczne jest ciągłe nadzorowanie i pełna gotowość do wycofania partii z obrotu jeżeli pojawi się taka konieczność. – *Obsługa produktów leczniczych wiąże się z dużą odpowiedzialnością wynikającą z zazwyczaj wysokiej wartości towaru. Transport 33 palet produktów leczniczych to najczęściej równowartość kilkuset tysięcy do kilku milionów złotych. Operator powinien więc mieć świadomość dużej wartości przewożonego towaru i zapewnić serwis na najwyższym poziomie, aby zminimalizować ryzyko powstania strat w transporcie. Operator logistyczny musi zapewnić identyfikację produktów w łańcuchu dostaw (monitoring numeru serii produktu) i być gotowym w każdej chwili na zastosowanie procedury wstrzymania i wycofania produktu z rynku na skutek decyzji klienta lub nadzoru farmaceutycznego* – mówi Agata Grenda.

IT w firmie, terminal u magazyniera

Firmy branży farmceutycznej coraz częściej decydują się na wdrożenie zaawansowanych systemów IT mających na celu nie tylko zarządzanie produkcją, ale także szeroko rozumianymi procesami logistycznymi. Jako przykład posłużyć tu może łódzka Polfa, która pod koniec 2010 r. wprowadziła takie właśnie rozwiązanie. System oparto na rozwiązaniach informatycznych Sagra Technology. Objął on dwie dywizje pionu sprzedaży, w tym pracowników wizytujących apteki czy lekarzy. Dał on możliwość składania zamówień w systemie w czasie rzeczywistym. – *Traktujemy Emigo jak system zarządzania relacjami z klientami (CRM). Dzięki rozwiązaniom Sagra Technology nasz pracownik w terenie, zbierając zlecenia z aptek i szpitali, widzi stany magazynowe i dostępne w poszczególnych hurtowniach produkty. Każdy z handlowców ma także dokładny podgląd pełnej historii klienta i dostęp do danych o wcześniejszych zamówieniach oraz ich realizacji* – mówi Tadeusz Niedziałkowski, dyrektor ds. Sprzedaży w Polfie Łódź. Docelowo handlowiec ma uzyskać także dostęp do poziomu stanów magazynowych podmiotów, z którymi firma współpracuje.

Choć oprogramowanie traktowane jest bardziej jako sposób na wspieranie sprzedaży, dostęp do danych związanych z zapasami w magazynie czy możliwość dokładnego prognozowania pozwalają na usprawnienie procesów logistycznych. Przy okazji możliwe jest analizowanie zadań realizowanych przez pracowników terenowych na wielu różnych płaszczyznach,

w tym m.in. pod kątem weryfikacji realizacji wizyt u klientów, poziomu sprzedaży czy rabatowania. Z logistycznego punktu widzenia istotną funkcjonalnością jest podgląd stanów magazynowych u dystrybutorów.

Jednym z elementów decydujących o możliwości skutecznego wdrażania zautomatyzowanego zarządzania zadaniami i procesami jest dostęp do rozwiązań o charakterze mobilnym. Towarzyszą one coraz częściej pracownikom magazynów, ale także kierowcom czy przedstawicielom handlowym. Ze względu na specyfikę pracy, sektor farmaceutyczny ma tu swoje wymagania. Podobnie jest w przypadku powierzchni magazynowych czy środków transportu, specyfika ładunków stawia określone warunki także stosowanym rozwiązaniom mobilnym. – *Pod względem urządzeń, otoczenie sektora farmaceutycznego ma dwojakie wymagania. Przedstawiciele farmaceutyczni, odwiedzający lekarzy, apteki i dystrybutorów, oczekują wielofunkcyjnego, wytrzymałego terminala, który pozwoli im na płynną komunikację w czasie rzeczywistym. Z kolei pracownicy magazynów z produktami farmaceutycznymi potrzebują terminala szczególnie odpornego na upadki, ale również spełniającego szczegółowe wymogi dla pracy w trudnych warunkach* – tłumaczy Piotr Ponganis, Strategic Account Manager w Intermec Technologies.



Damian Dziok,
kierownik Składu Konsygnacyjnego FIEGE

Oferta kompleksowa

Zaawansowane oferty operatorów obejmują kompleksową transportowo-magazynową obsługę łańcucha dostaw. Innymi słowy od magazynu wyrobu gotowego do klienta finalnego (hurtowni, apteki, szpitala). Także usługi VAS wymagające odpowiednich zezwoleń, obsługę zwrotów, przygotowanie dokumentacji transportowej i sprzedażowej zgodnie z wytycznymi klientów. Przewaga tkwi w optymalizacji kosztów, kompetencjach logistycznych, elastyczności operatorów.

Rynek rozwiązań zautomatyzowanych ciągle się rozwija, nie można zapomnieć o jednym. Wszystkimi urządzeniami w mniejszym lub większym stopniu i tak steruje człowiek – co uzasadnia wszelkie inwestycje w rozwój zasobów ludzkich i podnoszenie kompetencji pracowników. – *Choć redukcja zasobów ludzkich niezbędnych do obsługi magazynowej znacznie spada na rzecz zautomatyzowanych procesów, to i tak czynnik ludzki nadal pozostaje najistotniejszym ogniwem w całym łańcuchu logistycznym i od człowieka zależy czy zautomatyzowany system będzie funkcjonował prawidłowo. Od człowieka zależy poprawność w ostatecznym procesie kontroli* – mówi Katarzyna Dąbrowska.



Tomasz Grabiak
Prezes Zarządu, Logzact SA

Dlaczego branża farmaceutyczna tak chętnie korzysta z rozwiązań zautomatyzowanych?

Gwarancja bezpieczeństwa

Konieczność spełnienia przez obiekt magazynowy w przemyśle farmaceutycznym wszystkich, wyjątkowo restrykcyjnych wymogów stawianych producentom przez normy GMP (Good Manufacturing Practice) wymusza stosowanie skomplikowanych i czasochłonnych procedur zapewnienia jakości. Pełna kontrola przepływów materiałowych w magazynie zautomatyzowanym realizowana za pomocą ścisłej integracji automatyki i oprogramowania zarządzającego, daje w takim obiekcie nowe niespotykane w rozwiązaniu tradycyjnym możliwości. Dla przykładu, w magazynie zautomatyzowanym realizacja procesu kwarantanny, któremu podlegają surowce i wyroby gotowe jest znacznie prostsza niż w tradycyjnym obiekcie, bo odbywa się praktycznie bez przemieszczania tych towarów.
W przypadku magazynu automatycznego warte podkreślenia jest ograniczenie wpływu zawodnego czynnika ludzkiego na realizację procesów, który jest najczęstszym źródłem powstawania błędów i strat.
Przykładem obiektu, który spełnia wszystkie wymienione powyżej standardy i wymagania jest Wielofunkcyjny Magazyn Farmaceutyczny Wysokiego Składowania zaprojektowany i wykonany przez naszą firmę dla Pabianickich Zakładów Farmaceutycznych Polfa SA.

Rynek idzie do przodu

Rynek farmaceutyczny wciąż się rozwija. Wraz ze starzeniem się społeczeństw Europy Zachodniej branża ta jeszcze przez wiele lat notować będzie wzrosty obrotów i rozwój asortymentu. To z kolei dobra wiadomość dla firm logistycznych, które właśnie w szeroko rozumianym sektorze farmaceutycznym ulokowały swoją działalność. Obok potrzeb zgłaszanych przez rynek, zmiany wynikają tu także z przekształceń strukturalnych i ciągłego dopasowywania sieci przedsiębiorstw krajowych do standardów zachodnich. – *Rynek usług dla branży wciąż się rozwija i myślę, że ten trend będzie utrzymywany. W branży farmaceutycznej wciąż trwa konsolidacja, która będzie przekładała się na zmieniające się koncepcje logistyczne. W najbliższym czasie będą uwidaczniały się procesy optymalizacji łańcuchów dostaw, pojawiać i zmieniać się będą koncepcje logistyczne, w obszarze logistyki leków planowane jest zaostrzenie wymogów Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Te wszystkie kwestie będą wymagały od operatorów logistycznych elastyczności oraz otwartości na zmieniające się wymagania klientów* – tłumaczy Damian Dziok, kierownik Składu Konsygnacyjnego FIEGE. Branża farmaceutyczna to jeden z tych sektorów gospodarki, które w obszarze logistyki od wielu lat myślą w kategoriach sieci i łańcuchów dostaw – a nie pojedynczych zadań realizowanych dla konkretnych podmiotów. Wszystko wskazuje na to, że także w najbliższej przyszłości branża farmaceutyczna będzie uchodziła za logistycznie innowacyjną.



Marcin Jurczak

Standardy i jakość w logistyce farmacji

Idea zaspokojenia potrzeb klientów nie jest wymysłem naszych czasów. Prawdopodobnie pierwszą osobą, która zdefiniowała pojęcie „Jakość", był Platon, który określił ją jako „pewien stopień doskonałości", a pojęcie to ewoluowało przez wieki. Do osiągnięcia tejże doskonałości zmierzają działania wszystkich przedsiębiorców, oferujących swoje towary lub usługi, oparte na licznych normach i przepisach dotyczących zachowania wyznaczonych standardów jakości. Na to, aby ostateczny produkt spełniał wymagania producenta, a także określone normy jakości, składa się wiele czynników i ogniw długiego łańcucha dostaw.

Jednym z tych ogniw jest operator logistyczny, jego zasoby (zarówno materialne jak i kadrowe), wewnętrzne procedury i wartości stanowiące podstawę systemu zarządzania jakością. Sam system zarządzania jakością stanowi narzędzie, umożliwiające operatorom logistycznym podnoszenie poziomu jakości poprzez ciągłe doskonalenie metod i sposobów działania. W systemie tym funkcjonuje zasada ciągłej poprawy, poprzez nieustające dążenie do poprawy skuteczności i efektywności podejmowanych działań.


fot. GSK

Klient najważniejszy

Zarządzanie jakością, na pierwszym miejscu stawia klienta, a następnie podporządkowuje wszystkie obszary funkcjonowania organizacji spełnieniu jego oczekiwań. Ciągłe doskonalenie skuteczności systemu wymaga od operatorów logistycznych prowadzenia pomiarów i analiz w zakresie zadowolenia klienta (poprzez ankiety, spotkania z klientami), wyników prowadzonych audytów wewnętrznych, a także nadzoru nad wyrobem niezgodnym oraz prowadzonymi działaniami korygującymi i zapobiegawczymi. W gestii pracodawcy leży zapewnienie zasobów ludzkich, zapewnienie kompetencji i świadomości pracowników poprzez cykliczne szkolenia, weryfikowanie skuteczności działań, zapewnienie infrastruktury oraz środowiska pracy, potrzebnych do dostarczenia usługi. Te wszystkie działania prowadzą do wzrostu jakości usługi, oferowanej przez operatora logistycznego, poprzez wzrost jakości pracy, jaka została włożona w jej wykonanie.

Branża farmaceutyczna jest dla operatora logistycznego bardzo wymagająca. Przepisy prawa farmaceutycznego nakładają na wszystkie ogniwa łańcucha dostaw szeroką gamę obostrzeń, którym należy sprostać, by produkt finalny, dostępny potem dla ludzi, często ratujący ludzkie życie, był w 100% zgodny z założeniami producenta i spełniał wszystkie wymogi, bo życie ludzkie jest wartością nadrzędną.

Reprezentując firmę logistyczną obsługującą branżę farmaceutyczną, w której funkcjonuje Zintegrowany System Zarządzania Jakością, wiem ile pracy należy włożyć we wdrożenie systemu jakości, a także utrzymanie certyfikatów. Ale wiem też, jak ogromne znaczenie ma dla naszych klientów współpraca z ludźmi świadomymi istnienia pojęcia „Jakość". Polityka jakości oraz cele jakościowe na dany rok, zintegrowane z nią, stanowią dla wszystkich pracowników naszej firmy kodeks postępowania i wyznacznik działań, jakie będziemy musieli podjąć, określają kierunek, w jakim zmierza firma. Aby funkcjonować w zgodzie z polityką jakości, aby wypełniać cele na dany rok, a przede wszystkim, aby zaspokoić potrzeby klientów farmaceutycznych, należy postępować zgodnie z udokumentowanymi procedurami, opisującymi procesy w organizacji, wymaganymi normą ISO 9001, należy prowadzić nadzór nad dokumentami, nadzór nad zapisami, nadzór nad wyrobem niezgodnym, audyty wewnętrzne, działania korygujące i zapobiegawcze. Powyższe działania nie mogą być jedynie suchymi zapisami, one muszą żyć i funkcjonować w świadomości ludzi.

W zgodzie z prawem i... Dobrymi Praktykami

Najlepszym przykładem na funkcjonowanie jakości w przypadku usługi logistycznej dla branży farmaceutycznej wychodzącej poza obręb standardowej usługi jest wytwórnia farmaceutyczna, funkcjonująca na terenie bazy logistycznej Damco Poland Sp. z o.o. Wytwórnia farmaceutyczna działa na zasadach Dobrej Praktyki Wytwarzania (GMP), a w zakres jej działalności wchodzą usługi przepakowania produktu leczniczego w opakowania jednostkowe i zbiorcze, a także nanoszenie daty przydatności i numeru serii na opakowania jednostkowe i zbiorcze. Usługi te, świadczone

są zarówno na potrzeby wytwórcy, jak i importera równoległego. Prawidłowość i zgodność z prawem farmaceutycznym wszystkich wykonywanych czynności wytwórczych jest potwierdzona świadectwem jakości wystawianym przez osobę wykwalifikowaną. Zgodnie z wymogami GMP wszystkie procesy wytwórcze i dystrybucyjne są zdefiniowane, a krytyczne etapy procesów są rejestrowane, z możliwością odtworzenia historii serii produktu. W ramach wytwórni farmaceutycznej funkcjonuje także system wycofania serii z obrotu oraz system przyjmowania i rozpatrywania reklamacji. Dobra Praktyka Wytwarzania zmusza operatora logistycznego do takiej organizacji firmy, w której kierownicy odpowiedzialni za kontrolę jakości i produkcję są od siebie niezależni, a każdy z nich ma jasno zdefiniowane obowiązki. W pomieszczeniach produkcyjnych obowiązują rygory higieny farmaceutycznej, skutkujące specjalnymi zasadami ubierania i zachowania się. Pomieszczenia i urządzenia muszą spełniać wysokie standardy farmaceutyczne, przyczyniające się do minimalizowania prawdopodobieństwa defektów produktów leczniczych, a w szczególności ograniczać do minimum ryzyko zanieczyszczenia i pomieszania produktów. Pomieszczenia, urządzenia i procesy wytwarzania wymagają specjalnych procedur walidacji, których celem jest weryfikacja poprawności i powtarzalności procesów produkcyjnych. Produkcja jest prowadzona w obszarach o podwyższonej czystości w oparciu o surowce dostarczone od kwalifikowanych dostawców.

Dobre Praktyki w dystrybucji

GMP to nie jedyne Dobre Praktyki, funkcjonujące w logistyce branży farmaceutycznej. Mamy tu też do czynienia z Dobrymi Praktykami Dystrybucyjnymi (GDP) stanowiącymi zespół zasad i przedsięwzięć gwarantujących bezpieczne przyjmowanie, transportowanie, przechowywanie i wydawanie produktów leczniczych. Procedury Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej określają zasady utrzymania właściwego stanu technicznego i sanitarnego lokalu hurtowni farmaceutycznej, przechowywania produktów leczniczych, transportu i załadunku produktów leczniczych oraz prawidłowego prowadzenia hurtowni farmaceutycznej, a także zasady i tryb przyjmowania oraz wydawania produktów leczniczych. Zgodnie z tymi zasadami zostały zbudowane i funkcjonują hurtownie farmaceutyczne, znajdujące się w magazynie Damco w Mszczonowie. GDP określa z jakich pomieszczeń powinna się składać


fot. Hexal

hurtowania farmaceutyczna (komora przyjęć, w której przyjęcie produktów jest kontrolowane pod względem jakościowym i ilościowym, pomieszczenie magazynowe do przechowywania produktów, gwarantujące uzyskanie warunków temperaturowych określonych w odpowiednich świadectwach rejestracji produktów, pomieszczenia ekspedycyjnego, czyli komory wydań przesyłek oraz pomieszczenie biurowe, dedykowane dla pracowników obsługi administracyjnej hurtowni i jej kierownika, na pomieszczeniu socjalnym kończąc). W rozplanowaniu pomieszczeń ogromne znaczenie ma fakt, iż komory przyjęć i wydań muszą posiadać odrębne wejścia w celu zabezpieczenia towaru przed wymieszaniem i błędnym wydaniem lub przyjęciem, a w ww. pomieszczeniach magazynowych hurtowni istnieje obowiązek określenia ciągów komunikacyjnych, właściwych do charakteru wykonywanych zadań. GDP określa także ogólne warunki magazynowania leków oraz ich otoczenia, polegające na utrzymaniu pomieszczeń w czystości, wprowadzając odpowiednie procedury gwarantujące zachowanie właściwej higieny magazynowej. Należy zapewnić skuteczne izolowanie towaru od warunków zewnętrznych. Powierzchnia, kubatura oraz infrastruktura techniczna pomieszczeń magazynowych muszą być dostosowane do prowadzonego asortymentu, a także wyposażone w odpowiednie urządzenia wentylacyjne, gwarantujące zgodny z prawem proces wentylacji pomieszczeń oraz urządzenia termoregulacyjne, czyli automatykę zapewniającą utrzymanie właściwych warunków temperaturowych produktów oraz legalizowane (wzorcowane) przyrządy, umożliwiające całodobową kontrolę oraz rejestrację temperatury i wilgotności. W praktyce jest to zintegrowany system czujek temperaturowych rozmieszczonych w różnych miejscach magazynu (na różnych wysokościach), połączonych radiowo lub liniowo z centralnym komputerem rejestrującym dane sczytywane z sensorów.

Warto wspomnieć, że najbliższy rok może być przełomowy, jeśli chodzi o branżę farmaceutyczną, ponieważ w perspektywie są liczne zmiany w prawie farmaceutycznym, nakładające na operatorów logistycznych jeszcze bardziej restrykcyjne przepisy, chociażby dotyczące obowiązkowego mapowania magazynów. System jakości w organizacji musi być żywym organizmem, na którego prawidłowe funkcjonowanie składają się wszystkie komórki. Pracownicy firmy muszą być świadomi istnienia tego systemu, i wraz z najwyższym kierownictwem muszą budować go i stale udoskonalać. System istniejący jedynie na papierze, „bo tak wypada", „bo jest się czym pochwalić przed klientem", nie ma najmniejszej racji bytu.

Małgorzata Wiśniewska
Damco Sp. z o.o.

SUUS Fresh – nowa oferta transportu w temperaturze kontrolowanej

Firma logistyczna ROHLIG SUUS Logistics wprowadziła na rynek nowy produkt – SUUS Fresh. Usługa dedykowana jest dla producentów artykułów żywnościowych i nieżywnościowych jak również surowców i półproduktów, wymagających warunków kontrolowanej temperatury podczas transportu.

Usługa SUUS Fresh obejmuje realizację całopojazdowych przewozów drogowych w warunkach temperatury kontrolowanej od -22°C do + 20°C, zarówno w wymiarze krajowym jak i międzynarodowym. Operator dysponuje specjalistycznym taborem spełniającym wymogi techniczne i formalne, jak również gwarantuje klientom profesjonalną obsługę doświadczonego zespołu specjalistów. – *Naszą usługę kierujemy do producentów żywności i artykułów nieżywnościowych oraz dostawców półproduktów czy surowców, którzy potrzebują przewozu i konsolidacji ładunków kilku nadawców do jednego odbiorcy lub też transportu towarów pochodzących od jednego nadawcy do kilku odbiorców zlokalizowanych w tym samym rejonie. Ponadto usługa SUUS Fresh odpowiada na potrzeby międzynarodowych sieci handlowych, które codziennie przerzucają towary ze swoich magazynów centralnych do punktów sprzedaży detalicznej* – mówi Bogumił Baron, project team menedżer w ROHLIG SUUS Logistics.



Usługa SUUS Fresh powstała w oparciu o szerokie kompetencje ROHLIG SUUS w realizacji przewozów całopojazdowych. Produkt dedykowany jest dla branży spożywczej jak również innych branż, które wymagają transportu w temperaturze kontrolowanej, na przykład chemii budowlanej lub farmaceutyków. – *Przez trzy ostatnie lata budowaliśmy i umacnialiśmy swoją pozycję na rynku przewozów całopojazdowych krajowych, stając się jednocześnie jednym z liderów w przewozach ładunków neutralnych. Teraz czas na kolejny ruch. Podjęliśmy decyzję strategiczną o powstaniu nowej linii produktowej, jaką są przewozy w temperaturze kontrolowanej SUUS Fresh. Uznaliśmy, że potencjał rynku jest na tyle duży, iż jego potrzeby nie są zaspakajane przez obecnych operatorów. Struktura naszej firmy pokrywająca zasięgiem całą Polskę, wyraźne kompetencje organizacji w tym zakresie oraz stale rosnący wolumen przesyłek, kreowany przez potrzeby naszych klientów, to solidne podstawy do rozwoju nowego produktu* – mówi Arkadiusz Andruch, dyrektor przewozów całopojazdowych w ROHLIG SUUS Logistics. W przyszłości firma planuje rozwój usługi SUUS Fresh o realizację dostaw w systemie dystrybucji drobnicowej.

Nowy dyrektor logistyki multimodalnej

Stanowisko dyrektora logistyki multimodalnej w GEFCO Polska objął Georges Gomes.

Transport multimodalny to jeden z kluczowych kierunków rozwoju Gefco. Jest optymalnym rozwiązaniem odpowiadającym zapotrzebowaniu na działania przyjazne dla środowiska i realną alternatywą dla transportu drogowego. Oprócz względów ekologicznych, rozwój logistyki multimodalnej niesie ze sobą korzyści w wymiarze ekonomicznym. – *Wzrost cen paliwa, wprowadzanie kolejnych opłat drogowych oraz sytuacja na rynku pracy wśród przewoźników, którzy dbają o to, by kierowcy ciężarówek nie poruszali się na trasach przekraczających 500 km – te wszystkie czynniki powodują, że transport multimodalny coraz częściej zastępuje drogowy. Jednym z moich głównych zadań w GEFCO, oprócz kierowania działaniami operacyjnymi będzie rozbudowa silnego zaplecza organizacyjnego dla transportu multimodalnego oraz rozszerzenie wachlarza usług dostępnych dla naszych klientów* – mówi Georges Gomes.

Docelowo GEFCO planuje zredukowanie udziału transportu drogowego w operacjach firmy do 75% (obecnie wynosi on ponad 80%). Operator będzie rozwijać połączenia multimodalne dzięki rozbudowanej sieci międzynarodowej. Te ambitne cele wymagały zaangażowania menedżera, którego cechuje rozległe doświadczenie zdobyte na wielu rynkach.

Georges Gomes, nowy dyrektor Logistyki Multimodalnej rozpoczął karierę w branży logistycznej w 1995 roku w Brazylii, gdzie koordynował transport multimodalny na rzecz producentów samochodów. Po powrocie do Europy zajmował się inżynierią logistyki dla branży Automotive. Przez 6 lat pracował na Słowacji, gdzie między innymi nadzorował dystrybucję samochodów koleją na obszarze całej Europy. W Polsce mieszka od 2002 roku. Jest absolwentem Uniwersytetu Paryskiego na kierunkach Ekonomia Przemysłu oraz Organizacje Przemysłowe i ich Strategie.



Georges Gomes, Dyrektor Logistyki Multimodalnej GEFCO Polska

arvato Polska
otworzyło Skład konsygnacyjny dedykowany branży farmaceutycznej

arvato Polska, lider w dziedzinie kompleksowych rozwiązań outsourcingowych, uruchomiło kolejny – czwarty magazyn logistyczny, w którym świadczy profesjonalne usługi dla klientów z branży farmaceutycznej.



Waldemar Kaczmarek, dyrektor Obszaru Telco i Nowe Technologie w arvato Polska

arvato Polska, posiadające ponad 15-letnie doświadczenie w dystrybucji rozmaitych towarów, w minionym roku podjęło decyzję o uruchomieniu magazynu farmaceutycznego. Kolejna inwestycja arvato w Błoniu k/Warszawy wyniosła 5 milionów złotych. Bazując na know how pochodzącym z koncernu Bertelsmann AG, a dokładniej dywizji arvato healthcare, firma koncentruje swoją uwagę na świadczeniu kompleksowych usług outsourcingowych dla klientów z branży farmaceutycznej, medycznej, stomatologicznej i diagnostycznej oraz na współpracy z ich kontrahentami (aptekami, lekarzami, szpitalami, laboratoriami, itd.).



Skład konsygnacyjny ma powierzchnię 6 000 m^2 i jest wyposażony w strefę wysokiego składowania dla 5000 jednostek paletowych w temperaturze 15-25°C, jak również w temperaturze 2-8°C – 480 jednostek paletowych oraz posiada chłodnię do składowania produktów w temperaturze 8-15°C.

Firma arvato proponuje również powierzchnie pod hurtownie farmaceutyczne dostosowane do indywidualnych wymogów klienta.

Magazyn zarządzany jest w oparciu o system informatyczny **SAP ERP 2006 (ECC6),** który oferuje ujęcie całego łańcucha procesu, w tym klientów, dostawców i przewoźników. System jest walidowany zgodnie z przewodnikiem GAMP 5, w zakresie bezpieczeństwa procesów logistycznych w branży farmaceutycznej, zgodnie z ustawą o Dobrych Praktykach Wytwarzania oraz dokumentacją EudraLex.

– *Zasadniczą różnicą w obsłudze logistycznej branży farmaceutycznej w porównaniu z klientami z innych sektorów jest specyfika, wartość obsługiwanych produktów oraz konieczność spełnienia niezwykle precyzyjnie określonych warunków proceduralnych w zakresie magazynowania, konfekcjonowania i transportu. Stąd bardzo skrupulatnie arvato przygotowywało się do uruchomienia nowego magazynu logistycznego dla tak wymagającej branży, dla której decydujące znaczenie ma wysoka jakość świadczonych usług w całym łańcuchu dostaw* – powiedział Waldemar Kaczmarek, dyrektor Obszaru Telco i Nowe Technologie w arvato Polska, któremu podlega również nowy Skład konsygnacyjny.

arvato zawsze było skoncentrowane na świadczeniu kompleksowych usług outsourcingowych swoim klientom. Również w przypadku branży farmaceutycznej ta zasada pozostaje w mocy. Powstanie Składu Konsygnacyjnego arvato Healthcare miało na celu oferowanie pod jednym dachem pełnego zakresu usług.

Klienci mogą więc korzystać z:

- usług logistycznych, w tym rozwiązań w zakresie optymalizacji zarządzania tzw. zimnym łańcuchem dostaw – w temperaturze kontrolowanej, magazynowania i zarządzania transportem, uwzględniając najwyższe standardy GDP
- usług IT, obejmujących m.in. zarządzanie przewoźnikami, spójny system kontroli i śledzenia warunków transportu zgodnie z wymaganym zakresem temperatur, platformę CRM arvato.pharma.box, która zarządza kontaktami ze wszystkim uczestnikami tego rynku, a także własną rzetelną i aktualną bazę danych 12 500 aptek funkcjonujących na polskim rynku
- usług contact center – m.in. w zakresie telemarketingu i telesprzedaży produktów i usług, wielojęzycznej obsługi klienta w tym informowania o lekach oraz realizacji zamówień, itd.
- usług lettershop – korespondencji masowej
- usług finansowych.

Dla jednego z klientów firma przeprowadziła wysyłkę materiałów marketingowych oraz reklamowych korzystając z własnej bazy danych polskich aptek. Akcja wzmocniona została telefonicznym wsparciem sprzedaży wybranych produktów oraz zbieraniem zamówień. Wszystkie kontakty zostały zarejestrowane na platformie arvato.pharma.box, co pozwoliło kontrolować proces i generować stosowne raporty sprzedażowe. W efekcie klient rozszerzył zasięg swojej sprzedaży o 70%.



Najwyższa jakość dla farmacji

Czy operator logistyczny jest konkurentem hurtowni farmaceutycznej, jak sprawnie obsługiwać sektor medyczny i co może zaproponować w tym względzie operator – opowiada Damian Dziok, kierownik Składu Konsygnacyjnego FIEGE Sp. z o.o.

Jakie obowiązki nakłada prawo farmaceutyczne na operatorów logistycznych i jak operator, taki jak FIEGE, radzi sobie z nimi?

Od strony operacyjnej świadczenie usług przez operatora logistycznego ograniczone jest przestrzeganiem restrykcyjnych wymagań prawa farmaceutycznego oraz Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Składy konsygnacyjne powinny być wyposażone w certyfikowane urządzenia termoregulacyjne, umożliwiające całodobową kontrolę oraz rejestrację temperatury i wilgotności, chłodnie dla produktów z tzw. „zimnego łańcucha", instalacje wentylacyjno-oddymiające oraz systemy alarmowe, informujące o odstępstwach od założonych warunków składowania. Utrzymywanie wysokich standardów pracy oraz obsługa klienta w oparciu o zalecenia GDP jest gwarantem świadczenia usług na najwyższym poziomie i zgodnie z obowiązującym prawem. Ponadto, w przypadku produktów wymagających spełnienia dodatkowych kryteriów (zimny łańcuch, cytostatyki, substancje psychotropowe, środki odurzające) operator powinien zapewnić możliwość przechowywania ich w specjalnie wydzielonych miejscach, często z ograniczonym dostępem osób postronnych. Prawidłowość wszystkich operacji logistycznych oraz ich zgodność z wymogami prawa są stale nadzorowane przez specjalnie zatrudnionych farmaceutów. Obsługa logistyczna farmaceutyków wymaga właściwego zaprojektowania wielu procesów, w tym bardzo istotnego procesu wstrzymania lub wycofania produktu z obrotu, w każdym przypadku, gdy zaistnieje taka potrzeba. Kluczowym zagadnieniem jest oczywiście dokumentacja towarzysząca tym procesom, w szczególności procedury, instrukcje oraz formularze prezentujące poprawność ich przebiegu.

Spełnianie wymagań i przestrzeganie ściśle określonych procedur jest związane z codzienną pracą na składzie konsygnacyjnym lub w hurtowni farmaceutycznej. Regularnie przeprowadzane badanie poziomu usług w Fiege są wyraźnym i przejrzystym dowodem dostarczania naszym klientom doskonałych jakościowo rozwiązań.

Jaki jest Wasz klucz do sukcesu w obsłudze branży farmaceutycznej?

Na wysoką jakość obsługi naszych klientów wpływa możliwość czerpania z wieloletniego doświadczenia płynącego z obsługi kilkudziesięciu klientów farmaceutycznych w oddziałach Fiege we Włoszech, Szwajcarii czy Niemczech. Dzięki posiadanemu know-how, ogromnemu doświadczeniu pochodzącemu z przeprowadzania skomplikowanych procesów w oparciu o certyfikaty GDP i GMP, jesteśmy w stanie zaoferować naszym klientom innowacyjne rozwiązania logistyczne, które pozwolą im skupić się na swojej podstawowej działalności. Także usługi VAS



Damian Dziok, kierownik Składu Konsygnacyjnego FIEGE



wymagające odpowiednich zezwoleń, obsługę zwrotów, przygotowanie dokumentacji transportowej i sprzedażowej zgodnie z wytycznymi klientów. Przewaga tkwi w optymalizacji kosztów, kompetencjach logistycznych, elastyczności operatorów.

Poprzez aktywne uczestnictwo w organizowanych przetargach branżowych oraz skrupulatną analizę potrzeb potencjalnych klientów, Fiege kładzie duży nacisk na pozyskanie nowych partnerów biznesowych z tej branży. W chwili obecnej Fiege współpracuje z kilkoma klientami farmaceutycznymi, świadcząc usługi logistyczne w kilku hurtowniach farmaceutycznych oraz składach konsygnacyjnych, zlokalizowanych w centrach dystrybucji w Mszczonowie oraz Dąbrowie Górniczej. Oprócz produktów leczniczych OTC oraz Rp, obsługą logistyczną objęte są również suplementy diety, a dla jednego z klientów uruchomiony został magazyn środków kontrolowanych.



Poza obsługą wyrobów gotowych Fiege posiada doświadczenie w magazynowaniu surowców do produkcji leków oraz organizacji całopojazdowego transportu zarówno krajowego jak i zagranicznego. Aktualnie Fiege zatrudnia trzech farmaceutów, którzy nadzorują prawidłowość operacji logistycznych oraz ich zgodność z wymogami prawa farmaceutycznego.

Co może przekonać producentów i dystrybutorów leków do korzystania z usług operatora logistycznego w miejsce np. własnej logistyki czy współpracy bezpośrednio z sieciami hurtowni?

Ze współpracy z operatorem logistycznym wynika wiele korzyści. Przede wszystkim operator logistyczny nie jest podmiotem handlowym, czyli nie zajmuje się handlem lekami, nakładaniem marż czy wyszukiwaniem rynków zbytu. Współpraca firm farmaceutycznych z operatorem logistycznym daje więc producentom pełną kontrolę nad realizacją ich własnej polityki handlowej i zarządzaniem efektywną dystrybucją swoich produktów. Profesjonalny, doświadczony i neutralny operator logistyczny, jakim jest Fiege, pozwala natomiast na znaczne obniżenie rzeczywistych kosztów dystrybucji firm farmaceutycznych poprzez efektywne zarządzanie pełnym łańcuchem logistycznym w całym procesie dystrybucji. Podmioty, które przekazują organizację logistyki w ręce operatora bardzo rzadko powracają do logistyki na własną rękę. Przygotowanie rzetelnej analizy kosztowej, wobec założenia długookresowej współpracy, w każdym przypadku potwierdzi korzyści ekonomiczne wynikające ze współpracy z operatorem logistycznym.

Czy Fiege zamierza skupiać się na obsłudze logistycznej sektora farmaceutycznego tylko do poziomu obsługi magazynu i dystrybucji, czy też może oferować szerszy zakres usług, np. dystrybucji leków do aptek, obsługi szpitali itp. Czy wtedy operator logistyczny może być konkurencją dla hurtowni farmaceutycznej?

Grupa Fiege stale się rozwija, oferując coraz bardziej wyspecjalizowane rozwiązania dla niezwykle wymagającej branży, jaką jest branża medyczna. Sukces z jakim spotkało się świadczenie usług dla tego sektora w Niemczech pozwala myśleć coraz odważniej o wprowadzeniu tego rodzaju usług na rynek polski. Fiege świadczy usługi z zakresu logistyki szpitalnej w Niemczech, krajach Beneluxu oraz we Włoszech i planuje rozszerzanie ich na inne kraje Europy, gdyż potrzeby szpitali są w mniejszym lub większym stopniu wszędzie takie same. W krajach tych Fiege oferuje usługi od etykietowania, pakowania produktów leczniczych, obsługi przyszpitalnych aptek, poprzez koordynowanie centralnych zakupów, sterylizację przyrządów, a w Holandii także logistykę materiałów radioaktywnych. Od zawsze powtarzamy, że naszą domeną jest oferowanie indywidualnych rozwiązań – czyli najbardziej optymalnych kosztowo dla konkretnego klienta.



Jeśli chodzi o hurtownie farmaceutyczne należy podkreślić, że operatorzy nie stanowią dla nich zagrożenia, przede wszystkim z tego powodu, że nie zajmują się sprzedażą produktów. Operator logistyczny nie jest podmiotem handlowym, nie zajmuje się obrotem lekami, nakładaniem marż czy wyszukiwaniem rynków zbytu. Operatorzy logistyczni mogliby stanowić uzupełnienie oferty hurtowni, oferując wysoko wyspecjalizowane usługi. Pozwoliłoby to hurtowniom obniżyć koszty i skupić się na zakupie produktów leczniczych po jak najniższych cenach, promować je i pozyskiwać jak najlepsze rynki zbytu, co bezpośrednio przekłada się na zwiększenie popytu.



Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał
Mirosław Ganiec

Jest alternatywa dla transportu drogowego na Wschód

Większość z nas doskonale pamięta ubiegłoroczny zator drogowy na granicy rosyjskiej. Kosztował on polską branżę TSL oraz jej klientów wiele milionów złotych. Jak skutecznie ustrzec się przed taką sytuacją oraz szybko i bez niespodzianek zrealizować z końcem roku transport na Wschód?

W okresie listopada i grudnia liczba zleceń na przewozy wzrasta od 20 do nawet 30%. Większość z nich realizowana jest frachtem drogowym, choć alternatywne formy transportu, szczególnie kolej, nierzadko okazują się dużo bardziej ekonomiczne i pewne. Zeszłoroczna sytuacja na granicy rosyjskiej udowodniła słuszność tej tezy.

Zagrożenia na przełomie roku

Nie od dzisiaj wiadomo, że przełom roku łączy się zazwyczaj z niewystarczającą powierzchnią ładunkową na samochodach względem zapotrzebowania klientów firm logistycznych. Ceny transportu wzrastają więc o nawet 50%. Sytuację zaostrza fakt, iż wielu przewoźnikom kończą się czasowe zezwolenia na wjazd do Rosji, jednocześnie trudno im uzyskać nowe, gdyż ich roczna pula jest już zazwyczaj na wyczerpaniu.

Wysokie koszty i ryzyko opóźnień w dostawach to dwa najistotniejsze problemy, których najbardziej chcą uniknąć firmy. Stwierdzenie niby oczywiste, jednak okazuje się, że wbrew niemu klienci nadal preferują transport drogowy w przewozach do Moskwy i Azji Centralnej, nawet w tak newralgicznym miesiącu jak grudzień. Zeszłoroczne problemy z wjazdem polskich ciężarówek do Rosji sytuacji nie zmieniły. Przypomnijmy, że trwający blisko trzy tygodnie przestój skutkował dużymi stratami finansowymi nie tylko wśród przewoźników, ale także ich klientów. Koszt przewozu okazał się o nawet 55 punktów procentowych wyższy niż pierwotnie zakładano, natomiast udział wymiany międzynarodowej pomiędzy Polską a Rosją zmniejszył się nawet o kilka procent, czyli o kilkadziesiąt milionów złotych (zgodnie z danymi polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, obroty handlowe między krajami w 2010 r. wyniosły 20 785 mln USD).


fot. SXC

Fracht kolejowy silną konkurencją

Fracht kolejowy od dłuższego czasu z powodzeniem sprawdza się w przewozach na Wschód. W szczególności w okresach dużego ryzyka na granicach, czyli w czasie świąt czy Nowego Roku. Na odległych trasach kolej ma dużo większe możliwości przewozowe, jest tańsza i równie szybka co jej konkurent drogowy. W jednym wagonie szerokotorowym można przetransportować nawet 68 ton ładunku, gdy tymczasem w aucie masa brutto ładunku nie może przekroczyć 20 ton. Jeden wagon mieści zatem więcej ładunku niż trzy samochody.

Często zapomina się o tym, że na odległych kierunkach wschodnich fracht kolejowy pozwala klientowi dwukrotnie zmniejszyć koszty przewozu i zrealizować go w porównywalnym czasie. Co więcej, koszt transportu jest stabilny, gdyż nie wpływają na niego wahania cen na rynku paliwowym. Przy tym transport jest niezależny od drogowych pozwoleń i sytuacji na przejściach granicznych. Fracht kolejowy to jednak nie tylko mniejsze koszty i większa terminowość, ale także dbałość o środowisko naturalne. Rozwijając ten sposób transportu, mamy świadomość, iż przyczyniamy się do poprawy sytuacji ekologicznej na świecie.


fot. Patryk Pohl

Iwetta Drewko-Bieńkowska, dyrektor ds. Spedycji Kolejowej w ROHLIG SUUS Logistics

Kierunek Moskwa – już pędzimy

Potencjał frachtu kolejowego w przewozach na Wschód jest ogromny. W ROHLIG SUUS Logistics na tych właśnie rynkach koncentrujemy rozwój biznesu kolejowego. Otwieramy obecnie atrakcyjne połączenie Polska-Moskwa. Jest ono dostępne głównie dla klientów, którzy mają zakontraktowane cykliczne dostawy ładunków do stolicy Rosji, obejmujących od kilku do kilkunastu aut tygodniowo. Teraz zamiast transportu drogowego mogą wykorzystać dedykowane połączenie intermodalne oparte o stałą linię kolejową z usługą door to door.

Wybierajmy kolej

Zeszłoroczne wydarzenia na granicy rosyjskiej czy też ostatnie znaczące wahania cen paliw potwierdzają tezę, że czas zaufać kolei i za jej pomocą realizować część przewozów na Wschód. Sukcesywnie udowadniamy klientom, że transport kolejowy i intermodalny jest równie wygodny, a często bardziej efektywny niż przewozy samochodowe.

Iwetta Drewko-Bieńkowska,
Dyrektor ds. Spedycji Kolejowej
w ROHLIG SUUS Logistics



Dwadzieścia lat zarządzania łańcuchem dostaw

fot. Fotolia

Współczesny model łańcucha dostaw jest efektem rewolucji w sposobie postrzegania klientów oraz organizacji zasobów, by sprostać ich wymaganiom. Przez dwadzieścia lat przebyliśmy długą drogę – to zaskakujące, jak daleko zaszliśmy.

Postęp w zakresie zarządzania łańcuchem dostaw w ciągu ostatnich 20 lat jest godny uwagi z wielu względów. Wpłynął on bowiem na sposób prowadzenia przez organizacje działalności biznesowej, relacje z dostawcami i klientami oraz zarządzanie całym procesem odpowiadającym na zapotrzebowanie rynku – od zamówienia, aż do momentu znalezienia się towaru na półkach. Te zmiany wywarły duży wpływ na konkurencyjność firm i ich zdolność do generowania zysku. Ale jest również obszar, w którym te zmiany dotykają każdego z nas bezpośrednio – z perspektywy klientów, niskie ceny produktów oraz natychmiastowa dostępność są najbardziej istotnymi aspektami transformacji zarządzania łańcuchem dostaw.

Dzisiaj możemy polegać na wydajnych i zaawansowanych łańcuchach dostaw, dzięki którym urządzenia elektroniczne produkowane w fabrykach na drugim końcu świata dostarczane są pod nasze drzwi. Podobnie jest w przypadku świeżych warzyw i owoców rosnących w innych strefach klimatycznych. Mamy nieprzerwany dostęp do dóbr będących niegdyś sezonowymi rarytasami. Jako konsumenci wymagamy szerokiego asortymentu oraz udogodnień podczas zakupu i dostawy towarów. Dodatkowo oczekujemy dobrej ceny. Jak to możliwe? W zasadzie sprowadza się to do gruntownej przebudowy sposobu, w jaki firmy widzą swoich klientów oraz organizują własne przedsiębiorstwo w celu zaspokojenia popytu.

Era informacji

Na początku lat 90. zarządzanie łańcuchem dostaw było wschodzącą teorią zarządzania, z korzeniami w sektorze produkcyjnym. Adaptacja modelu „dostawy na czas" (Just-in-time) komponentów w przemyśle samochodowym pozwoliła zanotować oszczędności oraz zwiększyć wydajność, dzięki lepszej kontroli łańcucha dostaw, zmniejszeniu zapasów oraz minimalizacji odpadów produkcyjnych. Producenci dostrzegli korzyści z większej orientacji na klienta oraz modelowania łańcucha dostaw w zależności od popytu.



Jeff Baum, wiceprezes działu międzynarodowego w Manhattan Associates

Handel detaliczny również szybko zrozumiał znaczenie posiadania większej kontroli nad łańcuchem dostaw. Dzięki współpracy z kluczowymi dostawcami oraz sprawniejszej wymianie informacji ze sklepami, możliwe stało się uzyskanie bardziej przejrzystego obrazu podaży i popytu. Szybki rozwój branży IT był bodźcem do rewolucji skierowanej na klienta. Jednak spoglądając wstecz, łatwo zapomnieć o wyzwaniach, z jakimi przyszło nam się zmierzyć oraz o ograniczonych możliwościach dostępnych na początku tej strategicznej i operacyjnej transformacji biznesu.

Lata 90. to okres zanim pojawiły się takie rozwiązania jak szerokopasmowy internet, szybkie i tanie komputery oraz otwarte systemy operacyjne. Aplikacje były bardzo ograniczonymi rozwiązaniami i wiele czasu pochłaniała ich implementacja. Dane były przechowywane w rozproszonych po całej organizacji silosach, informacje nie były łatwo dostępne, transakcje z dostawcami były w większości prowadzone na papierze, a fax był nowością. Informacje często były ponownie wpisywane i skutkowały błędami, zbędnymi wydatkami oraz straconym czasem.

Jeff Baum, wiceprezes działu międzynarodowego w Manhattan Associates – firmie, która została założona 20 lat temu jako dostawca oprogramowania dla magazynów – wspomina jak systemy zarządzania łańcuchem dostaw zmieniały się na przestrzeni lat. – *Lata 90. były świadkiem narodzin systemów łańcuchów dostaw, które różniły się od systemów produkcyjnych. W skrócie MRP stał się ERP* – mówi Jeff Baum. – *Pod koniec lat 90. pojawiły się systemy informatyczne, które można było aktualizować, a optymalizacja wkroczyła w obszar magazynowania, transportu oraz zarządzania zasobami łańcucha dostaw. Były to jednak rozwiązania, które nie łączyły się w całość. Jeden dostawca mógł być najlepszy w magazynowaniu, inny w transporcie.* Jeff Baum podkreśla, że łańcuch dostaw był wciąż zestawem skleconych rozwiązań, czy funkcji. – *W wielu przypadkach ludzie nazywali to łańcuchem dostaw, ale była to tak naprawdę logistyka, która nie wpływała na zaopatrzenie lub zapasy, a skupiała się bardziej na fizycznej dystrybucji.*


fot. Crown


fot. Crown

Nawiązując do rozwoju systemów ERP, Jeff Baum wyjaśnia pojawienie się w połowie lat 90. idei posiadania jednego systemu kontrolującego cały proces – począwszy od spraw biurowych, poprzez produkcję, do operacji związanych z łańcuchem dostaw. Jeff Baum zarysowuje trudności w osiągnięciu tej koncepcji, czyli zapotrzebowanie rynku na nowoczesne rozwiązania pozwalające na prostą integrację z systemem ERP, a następnie przyjęcie bardziej otwartych standardów, usług sieciowych oraz prostych sposobów umożliwiających dzielenie się informacjami w czasie rzeczywistym.

Niełatwa droga rozwoju

Kilkanaście lat temu, ogromny koszt długiej implementacji podkopywał sektor oprogramowania, osiągając apogeum w przeddzień millennium, kiedy to firmy prześcigały się w instalowaniu nowych systemów ERP w obawie przed tajemniczą „pluskwą milenijną". Obawa okazała się nieuzasadniona.

Darryl Barr, dyrektor w grupie zarządzania produktami w Manhattan Associates, przybliża proces czasochłonnej implementacji sprzed dziesięciu lat. – *Te wdrożenia trwały miesiącami, czasami nawet latami i były bardzo sztywne w zakresie konfiguracji. Trzeba było wprowadzić duże ilości danych w zakresie wymiarów, wagi oraz sposobu zarządzania informacjami w odniesieniu do ludzi i stref. Ze względu na złożoność projektów wiele czasu zajmowało rozwiązywanie problemów oraz wyszkolenie załogi. W tamtych czasach, wdrożenie trwające od sześciu do dziewięciu miesięcy było traktowane jako całkiem szybkie.* Darryl Barr wyjaśnia, że były to duże projekty, gdyż „pełnowartościowe systemy zarządzania magazynem nie były rozwiązaniem dla małych i średnich przedsiębiorstw".

Według Darryla Barra, obecnie średni czas implementacji wynosi od trzech do sześciu miesięcy, a systemy są bardziej dostępne dla mniejszych przedsiębiorstw. Darryl Barr wskazuje, że: *sposób w jaki podchodzimy do konfiguracji rozwiązania wpływa na krótszy czas implementacji. Kreator w logiczny sposób prowadzi użytkownika przez wszystkie ustawienia. Niegdyś systemy były projektowane przez ludzi, którzy rozwiązywali techniczne problemy. Obecnie projektujemy systemy z punktu widzenia operacji. Doświadczenie użytkownika końcowego jest podstawą naszego myślenia.*

Dyrektor w dziale zarządzania produktami, Manhattan Associates, Eric Lamphier, przedstawia jak zmieniła się hierarchia organizacyjna pionu IT w firmach. – *Dwadzieścia lub nawet dziesięć lat temu byli to ludzie zajmujący się operacjami, którzy mieli największy wpływ na decyzje zakupowe w firmie i to od nich zależało utrzymanie wydajności łańcuch dostaw. Dział IT miał bardzo mało do powiedzenia.*

Pracownicy operacyjni mogli wdrożyć technologię lokalnie, na przykład w magazynie lub w regionie i ta technologia niekoniecznie musiała być zgodna ze strategią IT na poziomie korporacji. Zmieniło się to wraz z pojawieniem się dyrektorów IT. Teraz musimy udowodnić naszą przydatność również zespołowi IT oraz dyrektorowi IT, w taki sam sposób jak zespołowi operacyjnemu. Przedstawiciele departamentu IT zdają sobie doskonale sprawę, że nie mogą mieć różnych systemów w centrali oraz lokalnie. Zależy im na centralizacji i strukturyzacji centrum danych z obsługą IT na poziomie korporacyjnym, bezpieczeństwo oraz integrację, która zapewni wyższy poziom zarządzania raportowaniem – mówi Eric Lamphier.

Globalny efekt

To bardziej ustrukturalizowane i zintegrowane podejście do rozwoju infrastruktury IT odpowiada za znaczne rozszerzenie możliwości systemów przez ostatnie dziesięć lat i wskazuje jak ważna w prowadzeniu biznesu jest dobra infrastruktura IT. Jednakże, to wspólny rozwój mocy obliczeniowej oraz dostęp do szerokopasmowego internetu umożliwił globalną ekspansję łańcuchom dostaw. Szybki transfer danych pomiędzy wszystkimi szerokościami geograficznymi pozwolił na większą widoczność informacji w łańcuchu oraz ułatwił kontakty pomiędzy dostawcami i odbiorcami. Razem z bardziej otwartymi strukturami handlowymi technologia umożliwia zlecanie produkcji do regionów o niższych kosztach. Natomiast rozwój sektora logistycznego umożliwia oferowanie globalnych usług – dobra mogą obecnie tanio docierać do odbiorców na zachodzie. Rozwinięty łańcuch dostaw napędza współczesne zjawisko konsumpcjonizmu. – *Nastąpiło pewnego rodzaju spłaszczenie świata. Na początku mojej kariery bardzo rzadko myśleliśmy o łańcuchu dostaw poza naszym krajem. Obecnie rozmawiamy o scentralizowanych rozwiązaniach dotyczących łańcucha dostaw, działających jednocześnie w wielu strefach czasowych, wielu krajach na całym świecie. Dwadzieścia lat temu byłaby to czysta fantastyka, dzisiaj jest to całkiem zwyczajne*" – mówi Darryl Barr.

Darryl Barr wyjaśnia, że łańcuchy dostaw są obecnie znacznie bardziej skomplikowane niż kiedyś. Przełomem w ułatwieniu integracji różnych systemów zarządzania łańcuchem dostaw było opracowanie rozwiązania „SCOPE", które wykorzystuje podstawowe, wspólne dla pakietu aplikacji, dane. – *Niezależnie od tego, czy mówimy o przedmiocie w magazynie, czy też przedmiocie będącym w transporcie, czy też o uzupełnieniach, za każdym razem odnosimy się do tej samej bazy danych – mamy możliwość obserwowania naszych produktów w każdym ogniwie łańcucha dostaw* – mówi Darryl Barr. Elastyczność i zwinność są podstawowymi atrybutami dzisiejszych, zorientowanych na przyszłość, łańcuchów dostaw. Zdolność do szybkiego reagowania na zmieniające się okoliczności plasuje elastyczne rozwiązania w zakresie łańcucha dostaw na uprzywilejowanej pozycji i daje firmom przewagę konkurencyjną, która może generować zyski. Nowoczesne technologie wykorzystywane w zarządzaniu łańcuchem dostaw to umożliwiają. Imponujące jak zmieniły nam się czasy.

RC

LOGZACT Logistic Systems

LOGISTYKA NA WYSOKIM POZIOMIE **KONCEPCJA + REALIZACJA + SERWIS**

Automatyczne magazyny wysokiego składowania stosowane są wszędzie tam, gdzie istotne jest efektywne wykorzystanie powierzchni magazynowej oraz konieczna precyzyjna i bezbłędna obsługa procesów. Dzięki zastosowaniu sterowanych komputerowo układnic magazynowych możliwe jest sprawne, bezobsługowe wykonywanie wszelkich operacji (przyjęcie, składowanie, kompletacja, wydanie itd.)



Logzact świadczy szeroki zakres usług związanych z projektowaniem, wdrożeniem oraz serwisowaniem automatyki magazynowej. 20 lat doświadczeń zdobytych w Sygnity, a wcześniej w spółce Emax oraz wsparcie światowych liderów branży automatyki logistycznej stanowią gwarancję realizacji projektów na najwyższym poziomie.

Logzact SA ul. Towarowa 35 / 61-896 Poznań / Tel. +48 61 85 90 210 / Fax: +48 61 85 90 211 / www.logzact.pl

Stabilny wzrost FM Logistic

FM Logistic, międzynarodowy operator logistyczny działający w Polsce od 16 lat, zamyka kolejny rok sukcesami. Obroty firmy sięgnęły 620 mln złotych, firma zyskała nowych klientów, przedłużyła umowy z obecnymi i zwiększyła zatrudnienie, dając pracę kolejnym 250 osobom.

Operator skutecznie buduje przewagę konkurencyjną i rozwija usługi dla farmacji. W 2011 FM Logistic zwiększyło liczbę pojazdów własnych o 35 nowych naczep. Otwarto nową platformę w Woli Bykowskiej i rozbudowano kolejne cztery. Od listopada br. FM Logistic ma także nową odświeżoną identyfikację. Jej premiera miała miejsce 14 listopada br.



FM Logistic był jednym z pierwszych operatorów logistycznych, którzy zainwestowali w Polsce. Przez szesnaście lat funkcjonowania w Polsce obrana przez zarząd firmy długofalowa strategia rozwoju sprawdza się, przynosząc z roku na rok nowe sukcesy rynkowe i stałe, stabilne zwiększanie sprzedaży. Pomimo trwającego kryzysu gospodarczego oraz trudności związanych z rosnącymi kosztami transportu, FM Logistic w Polsce może pochwalić się imponującym wynikiem 620 mln obrotu na przełomie lat 2010/2011. W FM Logistic w Polsce na koniec 2011 roku znajduje zatrudnienie 2950 pracowników, co czyni firmę jednym z największych pracodawców w sektorze TSL.

Ekspansja sektorowa

Obecnie FM Logistic osiągnęło bardziej zrównoważony profil realizowanych misji logistycznych. Można zaobserwować ogólnie narastający od lat, wzrost zainteresowania klientów usługami o dużej wartości dodanej (co-packing i co-manufacturing). Usługi magazynowania stanowią obecnie około ⅓ sprzedaży FM Logistic w Polsce (28,6% z czego ok. 8% to składowanie, 21% handling i usługi administracyjne), usługi transportowe przynoszą w sumie 59% (30,3% pochodzi z transportu międzynarodowego, a 28,7% z transportu krajowego), usługi Co-packingu i Co-manufacturingu reprezentują 12,2% a usługi Customs/SCM 0,2%. Klienci FM Logistic wywodzą się z sześciu sektorów aktywności. Obroty wśród nich kształtują się następująco: food industry (36%); retail (33%); home&personal care (16%); industrial&electronics (12%); luxury cosmetics (2%) i health (1%).

Do dyspozycji klientów jest ponad 500 tys. m² powierzchni magazynowych i produkcyjnych, na 9 platformach usytuowanych w całym kraju, co również stawia FM Logistic w gronie największych operatorów logistycznych w Polsce, pod względem powierzchni operacyjnej. W tym roku firma otworzyła nową powierzchnię magazynową w Woli Bykowskiej (Piotrków Tryb.) oraz kontynuowała zapowiadane rozbudowy platform w: Olszowej (Strzelce Opolskie), Błoniu, Jarostach (Piotrków Tryb.) i Mszczonowie.

Na przełomie 2010/2011 roku rozliczeniowego FM Logistic rozpoczęło współpracę z kilkoma nowymi klientami, takimi jak: Colgate (Europa Centralna - magazynowanie/dystrybucja/copacking/SCM); Sanofi-Aventis (magazynowanie/dystrybucja); Sandoz Lek (magazynowanie/dystrybucja); Hortex (dystrybucja) i Coty (copacking). Co więcej, aktualni klienci operatora także zdecydowali się na rozszerzenie zakresu współpracy o dodatkowe usługi np. Auchan (magazynowanie), Technicolor (co-manufacturing), Danone Fresh (dystrybucja), Michelin (magazynowanie/dystrybucja), IKEA (magazynowanie/dystrybucja), Lotte-Wedel (magazynowanie/dystrybucja) i GSK (dystrybucja, cross-docking). Prezentowane dane wydają się szczególnie imponujące w kontekście ekonomicznych problemów w sektorze TSL.

W 2011 r. FM Logistic zwiększyło też liczbę pojazdów własnych. Od maja operator dysponuje 35 nowymi naczepami.

Nowa identyfikacja

Ten rok przyniósł także odświeżenie identyfikacji firmy. Nowe logo FM Logistic ma podkreślać najważniejsze wartości korporacyjne operatora – solidność, innowacyjność i nowoczesność. Elementem nawiązującym w nim do tradycji są czerwone litery FM, pochodzące od nazwisk założycieli firmy, Panów Edmonda Faure i Jean-Marie Machet, a także kolor niebieski, swoisty kod genetyczny firmy, związany z nią od samego początku jej istnienia. Na stałe do corporate identity weszły też dwa hasła opisujące misję i filozofię działania operatora. Jedno z nich brzmi "The art of winnig solutions", drugie "Total commitment, agile solutions".



Nagradzani, wyróżniani

W rankingu firm TSL, publikowanym co roku na łamach dziennika „Rzeczpospolita" FM Logistic zajęło szóstą pozycję w zestawieniu firm TSL, wg zysku brutto w 2010 r. W tym roku firma znalazła się także na 419 miejscu na liście 1000 największych firm w Polsce, przygotowanej przez Gazetę Finansową. W listopadzie 2011 roku, platforma FM Logistic w Jarostach zdobyła II miejsce w konkursie organizowanym przez Okręgowy Inspektorat Pracy. W XVIII edycji konkursu „Pracodawca – organizator pracy bezpiecznej", FM Logistic Jarosty wyróżnione zostało w kategorii zakładów zatrudniających od 51 do 250 pracowników.

30 z nich to najnowocześniejsze dostępne na rynku chłodnie 33-paletowe oraz 5 plandek typu Long Max. Ta inwestycja pochłonęła 7 milionów złotych.

Kierunek – farmacja

Firma FM Logistic, umacniająca swoje kompetencje w usługach dla przemysłu farmaceutycznego, uzyskała w tym roku certyfikat GMP (Good Manufacutring Practice/Dobra Praktyka Wytwarzania) i GDP (Good Distribution Practice/ Dobra Praktyka Dystrybucji) w zakresie magazynowania i dystrybucji produktów farmaceutycznych. Nadanie tych certyfikatów, to potwierdzenie najwyższej jakości realizowanych przez operatora projektów logistycznych.

W planach na przyszłość operator wymienia umacnianie pozycji w sektorach kluczowych (FMCG, retail, kosmetyki i farmacja). Głośno mówi też o rozszerzeniu zasięgu geograficznego poprzez budowę kolejnych platform wymieniając południową Polskę i okolice Poznania. Plany operatora zakładają też dalszy, sukcesywny wzrost sprzedaży o ok. 10-15% w skali roku.

RC



PEKAES z nowym CRM-em

Od listopada wszyscy klienci giełdowej spółki są obsługiwani z wykorzystaniem nowego rozwiązania IT. CRM PEKAES obejmuje wszystkie działania na rzecz klienta, począwszy od pierwszego kontaktu przez działania operacyjne do obsługi posprzedażowej.

System pozwala stale monitorować aktywność poszczególnych handlowców w rozbiciu na konkretne usługi, gwarantuje szybki dostęp do wszystkich informacji o klientach, a tym samym poprawia ich obsługę. Prace nad projektem rozpoczęły się na początku bieżącego roku. System dostarczyła i wdrożyła firma BCC. Rozwiązanie jest oparte na aplikacji CaRuM, autorskim produkcie BCC, który wspiera kluczowe procesy sprzedażowe. Finalizując wdrożenie PEKAES dołączył do wciąż nielicznego grona krajowych firm pracujących w oparciu o systemy CRM. Jak pokazuje ostatni raport GUS, w Polsce – inaczej niż w Europie Zachodniej – w 2010 roku niewiele – ponad 16% firm wykorzystywało oprogramowanie CRM do zbierania, przechowywania i analizowania informacji o klientach.

„Lider Społecznej Odpowiedzialności" dla PEKAES

Tytuł przyznała kapituła konkursu Lider Społecznej Odpowiedzialności Dobra Firma 2011. To kolejna nagroda, jaką spółka otrzymała w zakresie działań CSR.

PEKAES od kilku lat oprócz realizacji założeń biznesowych, konsekwentnie rozwija także strategię działań odpowiedzialnego biznesu. Notowana na GPW spółka z sektora TSL uczestniczyła m.in.: w projektach „Poznaj swoją grupę krwi" (2009), „Weekend bez ofiar" (2010) czy w pracach „Klubu Przyjaciół Prezydencji". W mijającym roku spółka wdrożyła Kodeks Etyki oraz rozpoczęła projekt wolontariatu pracowniczego: „POMAGAMY – wolontariusze PEKAES". *– W PEKAES konsekwentnie stawiamy na rozwój naszych pracowników, wspieranie społeczności lokalnych oraz na ekologię. Rozwój biznesu jest dla nas równoznaczny z budowaniem lepszego otoczenia społecznego* – mówi Jacek Rajnowski-Janiak, dyrektor Biura Zarządu i Komunikacji.

Materiały niebezpieczne w magazynie

Magazyny używane do przechowywania materiałów niebezpiecznych powinny spełniać odpowiednie warunki techniczne i organizacyjne, które wynikają z przepisów prawa. Ważne jest bowiem zapewnienie bezpieczeństwa zarówno ludzi jak i środowiska.

W świetle przepisów prawa materiały niebezpieczne powinny być przechowywane w pomieszczeniach i miejscach do tego przeznaczonych. Tym samym obiekty magazynowe muszą spełniać wymagania, które są odpowiednie do właściwości i rodzaju przechowywanych substancji. Przypomnijmy, że materiały niebezpieczne mogą być transportowane przy użyciu dróg (ADR), kolei (RID) oraz śródlądowych dróg wodnych (ADN). Oprócz tego substancje niebezpieczne przemieszczane są transportem morskim (IMDG) a także lotniczym (ICAO IT).

Cechy dobrego magazynu

Magazyn, który przeznaczony jest do przechowywania materiałów niebezpiecznych powinien mieć właściwie oznakowane ciągi komunikacyjne i transportowe. Ważne jest, aby drogi, przejścia a także dojazdy pożarowe nie prowadziły do miejsc, w których występuje zagrożenie. Wymiary musimy dostosować do ilości potencjalnych użytkowników magazynu, urządzeń transportowych i przemieszczanych ładunków. Zadbajmy o odpowiednią nawierzchnię dróg, placów manewrowych, postojowych i składowych, a także dojazdów pożarowych. Nawierzchnia powinna być nie tylko równa i utwardzona, ale także wytrzymała na określone obciążenie. Magazyn, przeznaczony do przechowywania materiałów niebezpiecznych wyposażmy w urządzenia, które zapobiegają zanieczyszczeniu lub skażeniu w stopniu szkodliwym dla zdrowia ludzkiego, powietrza, gruntu oraz wód. Jest to szczególnie istotne podczas pożaru lub powodzi, gdzie istnieje ryzyko przedostania się skażonych wód gaśniczych lub powodziowych do środowiska. Powinniśmy zwrócić uwagę na karty charakterystyki produktu, stanowiące dodatkowe źródło informacji o podjętych środkach i przebiegu działań, zapobiegających zanieczyszczeniu środowiska na wypadek przestania się niebezpiecznej substancji do otoczenia. W kartach charakterystyk produktów powinny znaleźć się informacje o metodach oczyszczania czy też środkach stosowanych do neutralizacji substancji w razie uwolnienia.

Układ karty charakterystyki zgodny z wymaganiami rozporządzenia REACH

- identyfikacja substancji/preparatu i identyfikacja przedsiębiorstwa,
- identyfikacja zagrożeń,
- skład/informacja o składnikach,
- pierwsza pomoc,
- postępowanie w przypadku pożaru,
- postępowanie w przypadku niezamierzonego uwolnienia do środowiska,
- postępowanie z substancją/preparatem i jej/jego magazynowanie,
- kontrola narażenia/środki ochrony indywidualnej,
- właściwości fizyczne i chemiczne,
- stabilność i reaktywność,
- informacje toksykologiczne,
- informacje ekologiczne,
- postępowanie z odpadami,
- informacje o transporcie,
- informacje dotyczące przepisów prawnych,
- inne informacje.


fot. DKSH

Wymagania konstrukcyjne

Posadzka magazynu, gdzie przechowywane będą materiały niebezpieczne, powinna być odporna na składowane chemikalia, dzięki czemu zyskamy odpowiednie warunki bezpieczeństwa i unikniemy gromadzenia ładunków elektrostatycznych. W tym zakresie producenci oferują specjalne farby i pokrycia. Nie bez znaczenia pozostaje taka konstrukcja ścian, która przeciwdziała rozprzestrzenianiu się ognia. Zastosowane materiały powinny zapewniać odpowiednią klasę energetyczną. Konstrukcja ścian musi wydzielić w magazynie sekcje lub strefy. Odpowiednich konstrukcji chroniących na wypadek rozszczelnienia lub pożaru wymagają również rampy i drzwi ewakuacyjne. Stąd też niejednokrotnie zastosowanie znajduje wyprofilowanie posadzek i listew awaryjnych. Przed bramami oraz rampami umieszcza się odboje lub ograniczniki sygnalizacyjne. Tym sposobem zyskamy ochronę przed zniszczeniem elementów budynku. Zadbajmy o system pryszniców awaryjnych lub płuczek do oczu. Jednak pamiętajmy, aby ich odprowadzenie nie było skierowane do kanalizacji – lecz do niezależnych pojemników.

Środki ochrony – rzecz ważna

Wiele jest środków, które w razie potrzeby zapewnią ochronę przed przedosta-

niem się substancji do środowiska. Na przykład zapewniając szczelność magazynu, zyskamy przeciwdziałanie wyciekom. Stąd też przydatne rozwiązanie stanowi kanalizacja bezodpływowa, która pozwala na przechwytywanie cieczy, tym samym eliminując możliwość przedostania się jej do środowiska. Zastosowanie znajdują niejednokrotnie zbiorniki czy też opakowania awaryjne. Rozwiązania te idą w parze z drenażem i uszczelnieniami, tym samym zapobiegając przedostaniu się pozostałości środków gaśniczych oraz odpadów poakcyjnych do środowiska. Warto więc uszczelnić krawędzie styku ścian z podłożem, odpowiednio wyprofilować posadzki, zastosować ściany trwale łączone z podłożem czy też przewidzieć kanalizację bezodpływową lub połączoną ze zbiornikiem retencyjnym. Zwróćmy uwagę na odpowiednią izolację podłoża pod posadzką, która w razie pęknięcia płyt lub ich odkształcenia nie pozwoli na przeniknięcie substancji szkodliwej do fundamentów. Nie mniej ważne pozostaje odpowiednie odprowadzenie wód opadowych. Stąd też w tym celu niejednokrotnie zastosowanie znajdują odprowadzenia poziome oraz właściwie wyprofilowane powierzchnie parkingu. Uwzględnić możemy również podniesienie ramp.


fot. Alfred Talke

Jak ogrzewać i oddymiać?

Dobierając ogrzewanie magazynu substancji niebezpiecznych powinniśmy uwzględnić takie rozwiązania, dzięki którym zostanie zminimalizowane ryzyko pożarowe. W jaki sposób? Ważne jest więc w tym zakresie ogrzewanie bez odkrytych elementów grzewczych. Może to być na przykład system ogrzewania wodnego. Zastosować możemy również ogrzewanie gazowe osłonięte. Jednak w takim rozwiązaniu zwróćmy uwagę na czujniki gazu oraz, w przypadku rozszczelnienia, na możliwość zastąpienia gazu palnego gazami obojętnymi. Bezpieczeństwo poprawi także system detekcji gazu współpracujący z odpowiednimi urządzeniami sterująco-kontrolnymi. Zwróćmy również uwagę na klapy oddymiające, które minimalizują ryzyko pożarowe. System wentylacyjny powinien spełniać odpowiednie wymagania wynikające z norm i przepisów. Jeżeli w magazynie mogą powstawać pary kwaśne lub zasadowe, to powinniśmy uwzględnić odpowiednie materiały wykonania. Nie bez znaczenia pozostaje również wentylacja awaryjna i monitoring stężeń.



fot. TES

Podaje się, że materiały niebezpieczne stanowią około 45% wszystkich substancji chemicznych, które obsługiwane są w ramach procesów logistycznych. Pamiętajmy, że przepisy prawa nie dopuszczają przechowywania, nawet czasowego, substancji niebezpiecznych w obiektach do tego celu nieprzystosowanych. Substancjami o charakterze niebezpiecznym mogą być zarówno półprodukty jak i wyroby gotowe i odpady.

Przy analizie warunków techniczno-budowlanych magazynowania materiałów niebezpiecznych powinniśmy wziąć również pod uwagę wymagania zawarte w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 21 kwietnia 2006 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. nr 80 z 2006 r. poz. 563). W dokumencie tym w rozdziale: „Czynności zabronione i obowiązki w zakresie ochrony przeciwpożarowej" określono wykroczenia, które mogą stanowić przyczynę pożaru lub wpływać na jego rozwój oraz powodować utrudnienia w prowadzeniu akcji ratowniczo-gaśniczej. Zwróćmy również uwagę na rozdział 3 „Materiały niebezpieczne".

Damian Żabicki

Jak składować materiały niebezpieczne i niestandardowe?

Procesy produkcyjne niejednokrotnie wymuszają na logistyce magazynowanie oraz transportowanie materiałów niebezpiecznych i niestandardowych. W takim przypadku nasz magazyn, czy też inne miejsce składowania, musi spełnić odpowiednie, a zarazem dodatkowe wymagania. Pamiętajmy, że w dużej mierze wynikają one z przepisów prawa.

Chcąc przechowywać materiały niebezpieczne powinniśmy zadbać o odpowiednie regały. Chodzi przede o ich wytrzymałość i stabilną konstrukcję. Ważne są zabezpieczenia, które zapobiegają przewróceniu się regałów. Przedmioty łatwo tłukące się, niebezpieczne substancje, preparaty chemiczne i ciężkie materiały, musimy przechowywać na najniższych półkach. Jeżeli przechowujemy towar, który może ulec samozapaleniu, ograniczmy również wysokość jego składowania. Musimy zastosować również kominy wentylacyjne. Ważne jest przesypywanie lub częste przerzucanie hałd i zwałów materiałów niebezpiecznych.

Z daleka od napięcia

Pamiętajmy, że nie możemy składować materiałów bezpośrednio pod elektroenergetycznymi liniami napowietrznymi lub w odległości mniejszej (licząc w poziomie od skrajnych przewodów) niż:

- 2 m – od linii niskiego napięcia,
- 5 m – od linii wysokiego napięcia do 15 kV,
- 10 m – od linii wysokiego napięcia do 30 kV,
- 15 m – od linii wysokiego napięcia powyżej 30 kV.

W zbiornikach i naczyniach

Zwróćmy uwagę na zbiorniki, naczynia i inne opakowania, które przeznaczone są do przechowywania materiałów niebezpiecznych. Muszą być one bowiem w odpowiedni sposób oznakowane. Powinny być wykonane z materiału, który jest odporny na reakcje chemiczne. Zadbajmy o szczelne naczynie, które dodatkowo zabezpieczone jest przed wydostawaniem się z wnętrza niebezpiecznej zawartości lub wnikaniem do środka substancji niebezpiecznych.

Jeżeli będziemy przechowywać ciekłe materiały niebezpieczne w zbiornikach stałych, musimy uwzględnić rozwiązania, które chronią przez rozlewem i rozprzestrzenianiem się zawartości w razie uszkodzenia zbiornika. Są to najczęściej wanny, rynny, koryta czy też zbiorniki rezerwowe. Warto zadbać o urządzenia, dzięki którym możliwy jest bezpieczny pomiar ilości cieczy znajdującej się w zbiorniku. Pamiętajmy o uniemożliwieniu dostępu osobom niepowołanym do miejsc przechowywania zbiorników. Zbiorniki z ciekłymi materiałami niebezpiecznymi i cieczami gorącymi możemy przechowywać nad stanowiskami pracy wyłącznie w przypadku, gdy wymusza to proces technologiczny. Jednak ważne są wtedy urządzenia chroniące pracowników w razie rozlania się substancji. Zwróćmy uwagę, że nad pomieszczeniami, w których znajdują się stałe zbiorniki z gazami sprężonymi, skroplonymi lub rozpuszczonymi pod ciśnieniem, nie możemy organizować stanowisk pracy.

Jak składować i transportować?

Nie możemy pakować, składować a także ładować i transportować materiałów niebezpiecznych z innymi substancjami, które mogą stworzyć dodatkowe zagrożenia w efekcie wzajemnego oddziaływania. W pomieszczeniu magazynowym powinniśmy przewidzieć odpowiednie instrukcje postępowania. Obiekty, gdzie będą przechowywane materiały niebezpieczne oraz pomieszczenia zagrożone niebezpieczeństwem wydzielania się substancji trujących lub tworzących z powietrzem mieszaniny wybuchowe, muszą być wyposażone w urządzenia sygnalizujące ewentualne zagrożenia. Nie mniej ważny jest odpowiedni sprzęt gaśniczy, substancje neutralizujące, apteczki, a także odpowiednie środki ochrony zbiorowej i indywidualnej. Środki te muszą być dobrane w zależności od mogących wystąpić zagrożeń. W pomieszczeniach, gdzie w wyniku awarii wydzielają się substancje toksyczne lub palne, powinien działać system awaryjnej wentylacji wyciągowej, który uruchamiany jest zarówno od wewnątrz jak i z zewnątrz pomieszczenia.

Składując substancje niebezpieczne, pamiętajmy o przestrzeganiu ograniczeń dotyczących wspólnego składowania i stosowania materiałów. Ważne jest ograniczenie ilości jednocześnie składowanych materiałów do takiej, która jest dopuszczalna. Podkreśla się przestrzeganie zasad rotacji z zachowaniem dopuszczalnego czasu składowania poszczególnych materiałów. Wszystkie materiały muszą być tak rozmieszczone, aby możliwe było prowadzenie kontroli ich składowania.

Jak zatem powinniśmy zorganizować załadunek materiałów niebezpiecznych? Otóż, przede wszystkim musi się on odbywać w miejscu przystosowanym specjalnie do tego celu. Zadbajmy także o środki, które przeznaczone są do ochrony indywidualnej i zbiorowej. Tym sposobem zapewnimy ochronę przed zagrożeniami, które są skut-


fot. Denios

Klasyfikacja materiałów niebezpiecznych według Konwencji ADR

1 – Materiały i przedmioty wybuchowe,
2 – Gazy,
3 – Materiały ciekłe zapalne,
4.1 – Materiały stałe zapalne,
4.2 – Materiały samozapalne,
4.3 – Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne,
5.1 – Materiały utleniające,
5.2 – Nadtlenki organiczne,
6.1 – Materiały trujące,
6.2 – Materiały zakaźne,
7 – Materiały promieniotwórcze,
8 – Materiały żrące,
9 – Różne materiały i przedmioty niebezpieczne.

kiem elektryczności statycznej lub powstałymi w efekcie przelewania się cieczy.

Rynek dostarcza rozwiązań

Na rynku możemy nabyć na przykład paletokontenery, które są niezwykle przydatne przy magazynowaniu materiałów niebezpiecznych. Uwzględniono w nich zawór z odpowietrzaniem. Paletokontenery najczęściej dostępne są z paletami drewnianymi, plastikowymi oraz kombi (stal i tworzywo). Standardowo wyposażone są one we wlew, zawór spustowy a także kosz. Z pewnością przydatne okażą się szyldy na etykiety. Jedną z kluczowych kwestii stanowią atesty elementów, za pomocą których składowane są materiały niebezpieczne.

Interesujące rozwiązania stanowią także szafy na materiały niebezpieczne. To właśnie dzięki nim zyskamy możliwość magazynowania substancji o charakterze silnie żrącym czy też łatwopalnym. Decydując się na zastosowanie szaf tego typu, zwróćmy uwagę na to czy spełniają one normy dotyczące przechowywania materiałów niebezpiecznych (EN 14470-1). Typowe szafy wykonane są materiałów nieiskrzących. Ważną ich cechą jest również ognioodporność. Szafy tego typu poddawane są procesowi certyfikacji w czterech klasach odporności pożarowej (15, 30, 60 i 90 minut). Oprócz tego w górnej części zastosowanie znajdują otwory, które umożliwiają podłączenie szafy do otworów wentylacyjnych, co dodatkowo minimalizuje ryzyko zatrucia oparami.

Jeżeli substancje przechowywane są w beczkach, zadbajmy o wanny wychwytowe. Wykonane są one z metalu lub tworzywa sztucznego. Ich podstawowe zadanie to stałe wychwytywanie wycieków. Bardzo często wanny wychwytowe znajdują zastosowanie w miejscach, gdzie pobierane są płyny. Spust odbywa się za pomocą specjalnego kranu. Przydatna cecha rozwiązań tego typu, to możliwość łatwego przemieszczania przy użyciu wózka widłowego. Na rynku dostępne są także akcesoria do wanien wychwytowych. Opcjonalnie można nabyć rampę podjazdową, dzięki której transport jest znacznie ułatwiony. Najczęściej wykonana jest ona z trwałego, a zarazem odpornego na chemikalia polietylenu. Rampę mocuje się do modułu za pomocą zaczepów o małym kącie nachylenia. Tym sposobem zyskujemy możliwość łatwego ustawiania i zdejmowania ciężkich beczek przy pomocy wózków. Bezpieczeństwo użytkowania z pewnością poprawi antypoślizgowe żebrowanie. Wanny wychwytowe stanowią dobre rozwiązanie przy składowaniu akumulatorów oraz beczek i pojemników z olejami lub substancjami agresywnymi. Mocna, samoustawiająca się kratownica jest nieprzesuwna i łatwo zdejmuje się do czyszczenia. Poszczególne moduły palet (wanien) można łączyć, aby uzyskać większą powierzchnię roboczą. W celu uszczelnienia krawędzi pomiędzy paletami (wannami) oraz trwałego ich połączenia, należy zastosować zestaw profili łączących i łącznik krzyżakowy. Opcjonalna rampa podjazdowa mocowana do modułu za pomocą zaczepów o małym kącie nachylenia, ułatwia ustawianie i zdejmowanie ciężkich beczek przy pomocy wózków. Antypoślizgowe żebrowanie rampy oraz platformy roboczej zapewnia bezpieczną eksploatację beczek i pojemników. Pamiętajmy, że wanny wychwytowe dostępne są również w wersjach przenośnych. Mobilność zapewniona jest wtedy dzięki kołom skrętnym.

Niestandardowe składowanie

Niejednokrotnie stoimy przed koniecznością magazynowania materiałów, które cechują się niestandardowymi wymiarami lub podwyższoną masą. W przypadku dużych obciążeń zastosować możemy regały z wysuwanymi półkami. Takie rozwiązanie stanowi solidną konstrukcję, dzięki czemu zyskujemy możliwość składowania ciężkich elementów. W półkach zastosowano przetłoczenia, które zapobiegają zsunięciu się towaru. Bezpieczeństwo użytkowania poprawia blokada przed wysunięciem dwóch półek jednocześnie. Dodatkowo niektóre regały mogą mieć wyższe ramy, gdzie górne części wyposażone są w belki, umożliwiające podwieszenie ręcznego wciągnika łańcuchowego do podnoszenia i opuszczania ładunków.

Do przechowywania elementów długich doskonale nadają się regały wspornikowe. O konstrukcji regału decyduje wysokość oraz masa towarów. Stąd też wybrać możemy regały lekkie, średnie oraz ciężkie. Regały wspornikowe produkowane są także z myślą o składowaniu bardzo ciężkich elementów dłużycowych. Wysuwane wsporniki umożliwiają obsługę regałów suwnicą lub żurawiem.

Materiały niebezpieczne najlepiej składować na regałach o odpowiedniej wytrzymałości i stabilnej konstrukcji. W procesie związanym z przechowywaniem materiałów niebezpiecznych niejednokrotnie znajdują zastosowanie zbiorniki i naczynia. Podkreśla się, aby były one odpowiednio oznakowane. Istotna jest również odporność na reakcje chemiczne. W magazynie kluczową rolę odgrywają odpowiednie instrukcje postępowania, a także urządzenia, które sygnalizują ewentualne zagrożenia.


fot. Hover

Producenci oferują szereg elementów zdecydowanie ułatwiających magazynowanie. Stąd też z pewnością przydadzą się paletokontenery. Interesujące rozwiązanie stanowią również szafy na materiały niebezpieczne. Są one szczególnie przydatne w przypadku konieczności przechowywania substancji silnie żrących. Jeżeli będziemy przechowywać substancje w beczkach, zadbajmy o wanny wychwytowe. Wykonane są one najczęściej z metalu lub tworzywa sztucznego.

A jak przechowywać materiały niestandardowe? Otóż, materiały długie składowane są na regałach wspornikowych. Magazynowanie materiałów o podwyższonej masie wymaga regałów wzmocnionych.

Damian Żabicki

ADR bez tajemnic

Towary niebezpieczne w transporcie i magazynowaniu



fot. Volvo

Specyfika przewozów ADR związana jest przede wszystkim z koniecznością zapewnienia odpowiednich wymogów dla transportu. Warto mieć świadomość co i kiedy podlega przepisom ADR; za ich nieprzestrzeganie grożą bowiem wysokie kary.

Czym jest ADR? Historia międzynarodowej umowy warunkującej przewóz materiałów niebezpiecznych sięga roku 1957. Wtedy to w Genewie podpisano pierwszą konwencję porządkującą przepisy w tym zakresie. Polska jest członkiem konwencji ADR od roku 1975, dotychczas umowę ratyfikowało ok. 50 krajów, a liczba ta stale rośnie (np. w 2011 r. dołączyła do nich Islandia). Podstawowym celem wprowadzenia uregulowań prawnych o charakterze międzynarodowym było doprowadzenie do sytuacji, w której transport drogowy materiałów niebezpiecznych podlegać będzie tym samym wymogom w różnych krajach. Jednakowy poziom bezpieczeństwa i stworzenie standardów to jedno, znacznie ważniejszą kwestią jest jednak możliwość szybkiego „odczytania" cech charakterystycznych ładunku bez względu na miejsce jego pochodzenia. To przydatne zwłaszcza wtedy, gdy dojdzie do wypadku – a informacja o sposobie reagowania ładunku z rozbitego pojazdu na środowisko i ludzi w bezpośrednim otoczeniu może okazać się kluczowa przy zabezpieczeniu i usuwaniu skutków zdarzenia losowego.



Daniel Zaporowski,
doradca ds. ADR, Śląskie Centrum Logistyki S.A.

Oznakowany samochód... i bezpieczny kierowca

Podstawę systemu oznaczenia ładunku oparto na założeniu, że informacja o rodzaju przesyłki i sposobie jej oddziaływania na otoczenie powinna być ogólnie dostępna. Do tego celu wykorzystuje się prostokątne tablice z numerami oraz dodatkowe oznaczenia w postaci tablic informacyjnych. Zasada numeracji jest zawsze taka sama. Informacja umieszczona na pomarańczowej tablicy składa się z licznika – charakteryzującego oddziaływanie ładunku oraz mianownika – opisującego zawartość pojazdu. W mianowniku znajduje się czterocyfrowy kod, odpowiadający konkretnemu rodzajowi ładunku (np. 1662 – nitrobenzen, 1738 – chlorek benzylu itd). Licznik natomiast stanowi kombinację cyfr – charakteryzując ładunek pod kątem rodzajów i intensywności zagrożeń. „Trójka" to produkty łatwopalne (ciecze i gazy), „czwórka" odnosi się do łatwopalnych materiałów stałych. Ładunki oznaczone „szóstką" są trujące, „ósemką" – żrące. Podwojenie cyfry (np. „33") oznacza wyższą intensywność niebezpieczeństwa. Znak X umieszczony przed cyframi – zagrożenie

ADR także w magazynie

Magazynowanie towarów niebezpiecznych wymaga najwyższej staranności, rygorystycznego przestrzegania procedur bezpieczeństwa, doskonałej organizacji pracy, wysoko wyspecjalizowanej kadry, systemu szkoleń. Poza szeregiem technicznych systemów bezpieczeństwa i ochrony ppoż, kontroli dostępu i monitoringu, konieczny jest również bardzo specjalistyczny system komputerowy zarządzania magazynem. Nie wystarczy zwykły WMS do zapewnienia najwyższej jakości serwisu. Te kryteria zostały spełnione w nowoczesnym magazynie, którego operatorem jest Śląskie Centrum Logistyki S.A. Potwierdza to między innymi atest SQAS – Safety and Quality Assessment System.

silną reakcją danego ładunku z wodą. Jeżeli ładunek miałby być oznaczony tylko jedną cyfrą niebezpieczeństwa (jakąkolwiek, ale jedną) to po niej powinno występować zero. Same oznaczenia pojazdów to oczywiście nie wszystko. Konieczne jest zapewnienie przeszkolonej obsługi czy odpowiedniego wyposażenia technicznego (chociażby gaśnic).

Standard w magazynie

Hasło ADR utożsamiane jest dziś nie tylko ze standardem transportowym. To cała filozofia zarządzania ładunkami na kolejnych etapach łańcucha dostawy – od czynności ładunkowych, poprzez fizyczne przemieszczenie, na składowaniu i obsłudze ładunku w magazynie skończywszy. Coraz częściej ładunkom wymagającym specjalnych warunków bezpieczeństwa dedykowane są konkretne obszary magazynów lub całe obiekty – a odpowiedni poziom wyposażenia ma być gwarancją poziomu bezpieczeństwa. Systemy monitorowania wycieków lub zadymienia czy specjalne posadzki w kształcie niecki, uniemożliwiające wydostanie się rozlanej cieczy poza obiekt – technika budowlana pozwala dziś dostosować obiekt magazynowy do każdych, nawet najmniej typowych warunków przechowywania. Do tego systemy przeciwpożarowe – z instalacją o podwyższonej wydajności, dostosowaną do gaszenia pożarów różnych substancji. Magazyn dedykowany towarom ADR to – z punktu widzenia bezpieczeństwa – obiekt o podwyższonym ryzyku zarówno dla środowiska naturalnego, jak i okolicznej ludności. To z kolei sprawia, że konieczne może stać się dostosowanie obiektu do wyższych obostrzeń, wynikających chociażby z przepisów ochrony środowiska.

– *Inwestor, który podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska jest zobowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze. Jeśli tego nie uczyni, z pewnością zostaną one wyegzekwowane przez właściwy organ nadzoru. Zanim inwestor przystąpi do składowania towarów niebezpiecznych, może się okazać, że przekracza limity ilości substancji, które klasyfikują podmiot do zakładów zwiększonego bądź dużego ryzyka powstania poważnej awarii przemysłowej, przez co będzie musiał się odpowiednio przygotować i spełnić szereg wymogów* – tłumaczy Daniel Zaporowski, doradca ds. ADR, Śląskie Centrum Logistyki S.A.

Kto wypisze mandat?

O tym, że warto przewozić ładunki zgodnie z przepisami, przekonał się kierowca wiozący do Radomia dwa 20-stopowe kontenery. Auto zostało zatrzymane do kontroli w Gdyni przez inspektorów pomorskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego. W związku z tym, że w liście przewozowym zadeklarowano przewóz 20 ton materiałów niebezpiecznych, inspektorzy przeprowadzili kontrolę z zakresu ADR. Wykazano, że kierowca nie posiadał zaświadczenia o ukończeniu kursu specjalistycznego, w samochodzie brakuje gaśnic, wyposażenia awaryjnego, a pojazd nie jest ponadto oznakowany tablicami barwy pomarańczowej. Wszczęto dwa postępowania, zagrożone karą łącznie 71 tys. zł.

Wśród pojazdów zatrzymanych do kontroli w minionym roku znalazł się także litewski ciągnik z naczepą, wiozący 22 tony zużytych akumulatorów, wraz ze znajdującym się wewnątrz kwasem siarkowym. Po konsultacji ze strażą pożarną



zakwalifikowano ładunek jako transport materiałów niebezpiecznych..., który jednak realizowany był bez spełniania jakichkolwiek zasad obowiązujących takie ładunki. Inspektorzy łódzkiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego nałożyli na przewoźnika karę w drodze decyzji administracyjnej. Kara wynosiła 16,2 tys. zł, na mocy ustawy została jednak ograniczona do kwoty 15 tys. zł.

„Nie" dla drobnicy

Specyfika przewozów ADR sprawia, że zarządzanie przesyłkami drobnicowymi w tym obszarze to zadanie trudne do koordynowania i niewdzięczne do realizacji. – *Współodpowiedzialność w sferze oznakowania sztuk przesyłek oraz towarzyszącej im dokumentacji, z którą mamy do czynienia oferując przewozy w systemie drobnicowym dla towarów niebezpiecznych (ADR), zniechęcają przewoźników do rozwoju tej gałęzi usług w branży TSL. W roku 2011 odpowiedzialność za brak poprawnego oznaczenia na przesyłkach zawierających towary niebezpieczne była przypisywana wszystkim stronom łańcucha logistycznego, czyli karę z tego tytułu otrzymywał zarówno przewoźnik, jak i operator logistyczny oraz nadawca. W przypadku braku nalepek ostrzegawczych i numerów rozpoznawczych UN, Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) nakładała karę w wysokości 1500 zł na wszystkie ww. strony, chociaż błąd de facto był jeden. Praktyka pokazuje, iż w przewozach tego rodzaju trudno jest ustawić proces transportowy tak, by każde ogniwo łańcucha dostaw dysponowało odpowiednim czasem na sprawdzenie każdej sztuki przesyłki. Służby ITD uzasadniały wymiar kary tym, że każda ze stron przyjmująca ładunek do przewozu powinna sprowadzić jego oznakowanie i sposób pakowania. Niestety, ostatnie zmiany w prawie o transporcie drogowym nie znowelizowały tego podejścia i nadal za ten sam błąd ITD może ukarać poszczególnych uczestników przewozu. Dodatkowo, od 4 grudnia 2011 roku mandatem może zostać ukarany także kierowca. Takie zasady nie zachęcają przewoźników do rozwoju przewozów drobnicowych dla towarów niebezpiecznych, ponieważ obarczone są one wysokim ryzykiem kar* – tłumaczy Grażyna Łukasik, menedżer SHE w Raben Polska sp. z o.o.



fot. Cargologic

Pamiętaj o zmianach

Wraz ze zmieniającymi się realiami gospodarczymi także przepisy ADR podlegają ciągłym korektom. Początek roku 2012 upłynie pod znakiem wejścia w życie nowej Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych (z dniem 1.01). Warto śledzić zmiany, obejmujące m.in. obwiązek wyznaczania doradców ADR.

Marcin Jurczak



Tylko Toyota - dzięki SAS zapewnia większe bezpieczeństwo i mniejsze koszty



Toyota SAS - zwiększenie bezpieczeństwa i wydajności

System Aktywnej Stabilności (SAS) jest technologią czynnie redukującą ryzyko powstawania wypadków oraz uszkodzeń ładunków. Ten unikatowy, opatentowany system Toyoty, nieustannie kontroluje wszystkie operacje wózka i automatycznie wprowadza korekty w jego działaniu. Sześć zaawansowanych funkcji systemu współdziała tak, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo podczas jazdy Twojemu operatorowi i transportowanym towarom.

Wszelkie informacje dotyczące SAS, produktów i usług firmy Toyota Material Handling Polska uzyskacie Państwo u naszych przedstawicieli handlowych, za pośrednictwem strony internetowej www.toyota-forklifts.pl, a także poprzez e-mail: info@pl.toyota-industries.eu.

TOYOTA INDUSTRIAL EQUIPMENT BT

TOYOTA
MATERIAL HANDLING
stronger together

TOYOTA MATERIAL HANDLING EUROPE, ZARZĄDZANIE MARKAMI TOYOTA I BT W EUROPIE

Toyota Tonero FIRST – jakość łatwiej dostępna

Innowacyjna konstrukcja z zastosowaniem najnowocześniejszych rozwiązań inżynieryjnych Toyoty, zapewniły wózkowi Toyota Tonero czołowe miejsce w swojej klasie. Teraz Toyota Material Handling Polska Sp. z o.o. przygotowała ofertę specjalną na wózki Toyota Tonero FIRST. Obejmuje ona nowe czołowe wózki spalinowe w wybranej specyfikacji z krótkim terminem dostawy po specjalnej cenie.

Toyota Tonero to wózek, który wyznaczył nowe standardy w pięciu kluczowych obszarach związanych z pracą wózków widłowych: bezpieczeństwie, wydajności, trwałości, komforcie i ochronie środowiska. Tonero zaprojektowano z myślą o maksymalnym bezpieczeństwie w miejscu pracy. Zarówno operator wózka widłowego jak i przemieszczany towar są chronione przez zaawansowaną technologię bezpieczeństwa, w tym unikalny system SAS (System Aktywnej Stabilności). System SAS Toyoty jest pierwszym na świecie aktywnym systemem kontroli stabilności pracy wózka widłowego. Oddziaływując aktywnie na parametry wózka zapewnia on zachowanie stabilności pojazdu we wszystkich warunkach, chroniąc zarówno operatora jak i ładunek w czasie skręcania i podnoszenia towarów. System Toyota OPS – Czujnik Obecności Operatora – określa czy operator znajduje się w pozycji siedzącej. Jeśli na wózku brakuje operatora, uruchomienie wózka oraz podnoszenie i opuszczanie masztu nie jest możliwe, co zabezpiecza wózek przed niewłaściwym jego użytkowaniem.

Podniesienie bezpieczeństwa pracy uzyskano też rozszerzając w znaczny sposób widoczność wokół wózka Tonero. Wnętrze, dach i maszt zaprojektowane są tak, aby umożliwić najlepszą widoczność końcówek wideł zarówno w czasie jazdy jak i w czasie pobierania ładunku z ziemi oraz w momencie, gdy ładunek jest na wysokości.

Wydajny i trwały

Szeroki wybór silników LPG lub typu diesel produkowanych przez Toyotę, umożliwia dopasowanie napędu do konkretnych potrzeb i warunków. Zużycie energii przy operacjach przeładunkowych jest korzystniejsze przy wykorzystaniu przemiennika momentu obrotowego Toyoty pozwalającego na najbardziej wydajny i płynny przepływ energii z silnika do kół napędowych wózka.

Wzrost wydajności pracy operatora jest możliwy dzięki uwzględnieniu jego potrzeb i nawyków w procesie operowania wózkiem. Toyota zaprojektowała układ pedałów, dzięki któremu operator może zachowywać się jak podczas prowadzenia samochodu. Nawet niedoświadczeni kierowcy będą w stanie obsługiwać wózki Tonero w sposób intuicyjny, co przyczynia się do zwiększonej wydajności pracy.

Funkcje kontrolne obsługi ładunku zostały zoptymalizowane poprzez wykorzystanie mini-dźwigni i dźwigni wielofunkcyjnych, programowalnych przy pomocy wyświetlaczy. Ich czułość można dostosować do indywidualnych potrzeb i przyzwyczajeń operatora, uzyskując idealny kontakt człowieka z maszyną dla osiągnięcia maksymalnej wydajności pracy.



Prawdziwa wartość ekonomiczna to nie tylko cena zakupu, ale przede wszystkim koszty operacyjne w czasie całego okresu użytkowania pojazdu. Wózki widłowe marki Toyota znane są z jakości, trwałości i niezawodności. Pozwala to zmniejszyć koszty ponoszone przez ich właścicieli podczas eksploatacji. Zwiększona gotowość operacyjna wózka, nawet w najtrudniejszych warunkach. Bez względu na to, jak trudne będą warunki pracy, Toyota Tonero na pewno sobie z nimi poradzi. Zewnętrzna obudowa z grubego metalu oraz odporne panele boczne zaprojektowane są do pracy przy dużych obciążeniach. Trwałość zwiększono też przy pomocy wodoodpornych złączy elektronicznych chroniących wózki podczas pracy przy

Tonero FIRST

Wózki Toyota Tonero FIRST dostępne są w ofercie specjalnej w specyfikacji:

- Widły 1200 mm
- Osłona ładunku H = 1220 mm
- Zintegrowany przesuw boczny
- Opony nieprzebijalne PSC
- Światła przednie
- Światła tylne - kierunkowskazy, stop, cofania
- Fotel operatora z systemem ORS
- System aktywnej stabilności TOYOTA SAS
- System wykrywania obecności operatora OPS
- Sygnał cofania
- Światło ostrzegawcze
- Łatwość obsługi
- Niskie koszty utrzymania
- Ergonomiczna kabina
- Zaawansowane funkcje

dużej wilgotności. Zwiększony przepływ powietrza w chłodnicy pozwala na pracę w wysokiej temperaturze otoczenia.

Przyjazny operatorowi...

Komfortowy i wygodny sprzęt przekłada się wprost na bezpieczeństwo pracy oraz zadowolenie i wydajność pracowników. Dlatego Toyota Tonero oferuje najbardziej ergonomiczne rozwiązania dla operatorów. Jest to rezultat wnikliwego przeanalizowania potrzeb operatora we wszystkich etapów pracy – od wchodzenia i schodzenia z wózka, do spędzania długiego czasu w pojeździe. Dzięki temu inżynierowie Toyoty stworzyli komfortową przestrzeń do pracy, która w następstwie prowadzi do zwiększonej wydajności.

Operatorzy doceniają łatwość wsiadania i wysiadania dzięki obniżonym, szerokim stopniom oraz uchwytowi pomocniczemu. Zwiększona przestrzeń podłogowa i podwyższony daszek ochronny umożliwia przyjęcie wygodniejszej pozycji przez operatora na fotelu, który z wykorzystaniem systemu ORS posiada możliwość dopasowania do odpowiedniej pozycji w czasie prowadzenia pojazdu. Mniejsza średnica kierownicy – 30 cm – umożliwia szybsze i łatwiejsze skręcanie, a niższy poziom wibracji i głośności wpływa znacząco na redukcję zmęczenia.



Łatwy w obsłudze, a zarazem niezawodny i precyzyjny wózek Toyota Tonero przemieszcza palety szybciej, bezpieczniej. Wózek ten należy do ścisłej czołówki w swojej klasie.

...i środowisku

Praca wózka przy ograniczonym do minimum wpływie na środowisko stanowi wyzwanie, do którego Toyota podchodzi bardzo poważnie. Innowacyjne rozwiązania w wózkach widłowych Tonero w pełni to odzwierciedlają podnosząc znacznie poprzeczkę przy podejściu do ochrony środowiska w obszarze przemysłowym przeładunku towarów. Proces produkcji ma miejsce w fabrykach posiadających certyfikat ISO 14001, co zapewnia minimalny wpływ na środowisko naturalne. Toyota wymaga takich samych standardów od wszystkich dostawców. Silnik użyty w wózkach Tonero zapewnia potrzebną moc i jest przyjazny środowisku. Wózki Tonero działają zgodnie z najnowszymi rozporządzeniami unijnymi w odniesieniu do emisji spalin, a nawet są bardziej przyjazne środowisku niż przewiduje to prawo.

Inżynierowie Toyoty stworzyli wózek w 99% przetwarzalny na surowce wtórne, obniżając ilość odpadów do absolutnego minimum. Całkowicie wyeliminowano użycie azbestu, rtęci i kadmu, zaś ilość ołowiu i chromu sześciowartościowego znacznie zredukowano. Osiągnięcia te pozwalają wykonywać pracę przy jak najmniejszym oddziaływaniu na środowisko naturalne.

MG



Palety dla przemysłu farmaceutycznego

Nie wszystkie leki magazynuje się w taki sam sposób. Stąd też nowoczesne procesy logistyczne muszą sprostać zróżnicowanym warunkom przechowywania. Niektóre z nich wymagają składowania w temperaturze pokojowej, zaś inne muszą mieć zapewnioną niską temperaturę. Istotną rolę odgrywają więc palety, pojemniki i kontenery, które wspomagają magazynowanie i transportowanie leków.

Co powinno wyróżniać palety stosowane w przemyśle farmaceutycznym? Ważna jest przede wszystkim ich wytrzymałość, a co za tym idzie, możliwość przechowywania na regałach wysokiego obciążenia, Stąd też, w zależności od wybranego modelu, uzyskać możemy obciążenie dynamiczne przekraczające 1500 kg i statyczne powyżej 5000 kg (przy płaskim podłożu). Dobry materiał wykonania palety powinien wyróżniać trwałość oraz odporność na uderzenia. Istotną rolę odgrywa również antypoślizgowa powierzchnia. Dodatkowo zastosować możemy burty na krawędziach. Kluczową rolę odgrywają atesty dla przemysłu farmaceutycznego i spożywczego. Pamiętajmy, że dokumenty w tym zakresie dotyczą pośredniego lub bezpośredniego kontaktu ze wyrobami spożywczymi.

Z tworzywa sztucznego

Dużą popularnością w przemyśle farmaceutycznym cieszą się palety wykonane z tworzyw sztucznych, które pozwalają na utrzymanie czystości. Oprócz tego zyskuje się odporność na uszkodzenia, stabilność i trwałość. Ważne jest nieabsorbowanie wody przez tworzywo sztuczne, a co za tym idzie, niezmienną masę. Palety plastikowe tworzone z myślą o przemyśle farmaceutycznym nie wchłaniają zapachów i nie ulegają rozwarstwianiu. Podaje się, że okres użytkowania palet wynosi ponad 15 lat. Niektóre modele są odporne na działanie kwasów i rozpuszczalników. Nie bez znaczenia pozostaje możliwość pracy w niskich i wysokich temperaturach przy niezmiennych kształtach.

W nowoczesnych paletach przewiduje się dodatkowe wzmocnienia podestu, dzięki czemu odporność na uderzenia jest większa. Na uwagę zasługuje również otwarty podest, a w efekcie dobra cyrkulacja powietrza. Zabudowane fragmenty podestu są przeznaczone pod czytniki z fotokomórką. Możemy umieścić logo firmy nakładane technologią gorącego stempla. Przewiduje się także miejsce na etykietę z kodem kreskowym. Wiele ciekawych rozwiązań przewidziano również w podstawach palet. Wzmocnione ożebrowania płóz palet, transpondery na RFID, wzmocnienia spodu podestu w miejscach podnoszenia palet, to tylko kilka przykładów w tym zakresie. Oferta rynkowa w zakresie palet wykonanych z tworzywa sztucznego jest bardzo obszerna. Podstawę stanowią palety pełne. Z pewnością przydadzą się w nich gumowe podkładki, które mają za zadanie zabezpieczanie przed przemieszczaniem się palety. Sprawdzą się także ażurowe palety gniazdowalne i półpalety na płozach, które dostępne są także w wersji lekkiej. Półpalety oferowane są również jako gwiazdowalne pełne z otworami.

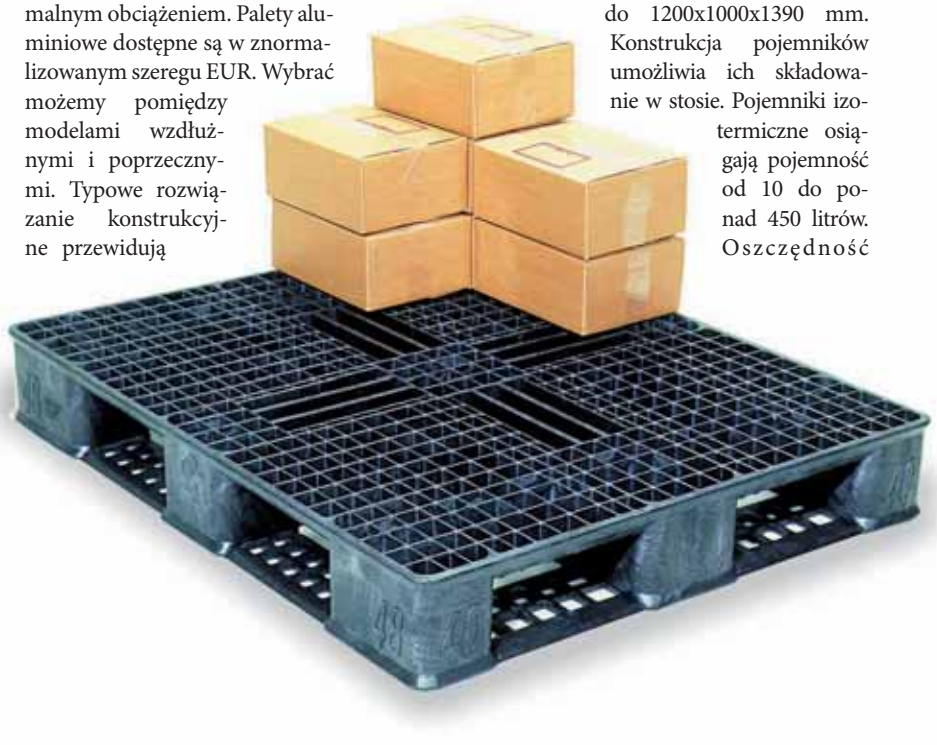
... i z metalu

Dużym uznaniem w przemyśle farmaceutycznym cieszą się również palety aluminiowe. Za ich stosowaniem przemawia przede wszystkim łatwość mycia, wysoka wytrzymałość oraz odporność mechaniczna. Na uwagę zasługuje również estetyka. Podkreśla się trwałość, gładką powierzchnię a także dobrą relację pomiędzy masą a maksymalnym obciążeniem. Palety aluminiowe dostępne są w znormalizowanym szeregu EUR. Wybrać możemy pomiędzy modelami wzdłużnymi i poprzecznymi. Typowe rozwiązanie konstrukcyjne przewidują ramy i szprosy o profilu 800x300 mm. Oferowane są również palety, które jako materiał wykonania uwzględniają stal nierdzewną. W zależności od modelu są one wzdłużne, poprzeczne lub wyposażone w stopy.

Kontenery i pojemniki

Podczas produkcji i przechowywania leków niezastąpione są również kontenery, które sprawdzają się także przy transportowaniu produktów na znaczne odległości. Za pomocą specjalnych taśm, opakowania możemy zabezpieczyć przed otwarciem i dostępem osób nieuprawnionych. Kontenery wyposażone są w pokrywy, gdzie przewiduje się rowki zapobiegające obsuwaniu taśmy. To właśnie w rowku maszyna pakująca powinna precyzyjnie umieścić taśmę. Kontenery mogą być układane na paletach, które dodatkowo są owijane.

Z myślą o przemyśle farmaceutycznym produkowane są również pojemniki aluminiowe. To właśnie dzięki nim zyskamy zachowanie stałej temperatury przechowywanego produktu (w przypadku pojemników izotermicznych) oraz wytrzymałość na uszkodzenia mechaniczne. Standardowe pojemniki osiągają wymiary od 200x150x120 mm do 1200x1000x1390 mm. Konstrukcja pojemników umożliwia ich składowanie w stosie. Pojemniki izotermiczne osiągają pojemność od 10 do ponad 450 litrów. Oszczędność





miejsca, podczas transportu pustych pojemników, zapewni możliwość chowania jednego w drugi. Jako wyposażenie dodatkowe nabyć możemy pokrywy nakładane i uszczelniające, pokrywy na zawiasach, uchwyty, przegrody, wózki transportowe, kieszenie etykietowe, trwałe oznakowanie napisem lub logo firmy.

Ochrona dodatkowa

Przydatne rozwiązanie stanowią transportowe folie ochronne. Zagwarantują one dodatkową ochronę przed zanieczyszczeniami i wilgocią. Stąd też zastosować możemy folie termokurczliwe i obciągające typu stretch. Oferowane są także pokrowce i kaptury foliowe.

Oferta rynkowa w zakresie folii ochronnych jest bardzo obszerna. Nabyć więc możemy folie przezroczyste bądź zabarwiane. Dostępne są także folie ze środkami antyelektrostatycznymi, ze stabilizatorami promieniowania UV i absorbentami UV. Na foliach uwzględnić można nadruki firmowe.

Jak dobrze wybrać?

Przy wybieraniu odpowiedniej palety, przeznaczonej dla przemysłu farmaceutycznego, zwróćmy uwagę na kilka ważnych czynników. W pierwszej kolejności zadbajmy o wybór właściwego materiału wykonania palety. Powinien on posiadać odpowiednie atesty. Materiał determinuje również wytrzymałość palety, masę, kolor, sposób transportowania itp. Pamiętajmy o maksymalnym obciążeniu palety. Wyróżniamy nośność statyczną, która określa wytrzymałość palety z ładunkiem oraz nośność dynamiczną, czyli wytrzymałość palety z ładunkiem podczas ruchu, na przykład w czasie transportowania. Nie bez znaczenia pozostaje także nośność regałowa. To właśnie ten parametr określa wytrzymałość palety położonej z ładunkiem na regale wysokiego składowania. Rzecz jasna, powinniśmy określić odpowiedni do naszych potrzeb rozmiar palety. Największym uznaniem cieszą się palety EURO. Niejednokrotnie używane są palety specjalistyczne, czyli półpalety, a także ćwierćpalety. Istotną cechą, którą należy wziąć pod uwagę przy wyborze, jest również zastosowanie. Chodzi przede wszystkim o używanie palet w transporcie czy też magazynowaniu. Pamiętajmy o masie palety, która jest istotna na przykład podczas transportu lotniczego. Nie bez znaczenia pozostaje również rodzaj blatu. Palety mogą być pełne, ażurowe, gładkie, antypoślizgowe, wyposażone w ranty itp. Przy wyborze ważny jest również rodzaj płóz.

Zwróćmy uwagę, że procesy logistyczne, które realizowane są w przemyśle farmaceutycznym, wymagają spełniania, oprócz właściwości związanych z warunkami magazynowania i transportowania, pewnych szczególnych zasad bezpieczeństwa. Stąd też kluczową rolę odgrywa odpowiednia, a co najważniejsze skuteczna i pewna, identyfikacja produktu leczniczego. Nie mniej ważna pozostaje identyfikacja nadawcy i odbiorcy produktu. Kluczowe miejsce zajmuje zabezpieczenie przed wzajemnym skażeniem produktów leczniczych. Właściwie realizowane procesy logistyczne powinny uchronić leki przed zniszczeniem, uszkodzeniem mechanicznym, a co najważniejsze kradzieżą. Nie bez znaczenia pozostaje ochrona przed szkodliwym działaniem wysokiej i niskiej temperatury, a także światła, wilgoci i innych niekorzystnych warunków zewnętrznych.

Istotną rolę odgrywają palety całkowicie zamknięte, z gładkimi powierzchniami zarówno od góry jak i od spodu. Ważne jest bowiem w przemyśle farmaceutycznym, spożywczym i chemicznym łatwe czyszczenie i zminimalizowanie osadzania się brudu i bakterii. Wybierając paletę, zwróćmy również uwagę na oferowane akcesoria. Warto zadbać więc o ochraniacze na narożniki, okładziny antypoślizgowe czy też zabezpieczenie krawędziowe ciągłe lub przerywane. Przydatne rozwiązanie stanowią również elementy pozwalające na odpowiednie oznakowanie palet.

Damian Żabicki

iF product design award dla wózków Linde H40–H50

Firma Linde Material Handling otrzymała niedawno nagrodę „iF product design award 2012" za przeprojektowanie wózków spalinowych z serii H40–H50.

Przyznając tę nagrodę, mianowany przez organizację International Forum Design (iF) międzynarodowy zespół ekspertów po raz kolejny wyraził swoje uznanie dla wysokiej jakości projektu przemysłowych wózków Linde. Do konkursu zgłoszono 2923 produkty w 16 kategoriach. Nagrodę iF zdobyły 863 produkty.
Dla firmy Linde MH projekt łączy się nierozerwalnie z funkcjonalnością wózków. Jak twierdzi Ralf Dingeldein, wiceprezes działu sprzedaży wózków nowych (New Trucks) w firmie Linde MH: – *Produkt inwestycyjny potrzebuje czegoś więcej niż*



tylko pięknego projektu. Naszym zamierzeniem jest zademonstrowanie imponującej funkcjonalności naszych wózków poprzez projekt, który jest zarówno atrakcyjny wizualnie, jak i zgodny z tożsamością marki. Dobry projekt zapewnia intuicyjność oraz prawidłowość obsługi wózka, jak również gwarantuje lepszą ergonomię oraz wyższy poziom zadowolenia użytkownika.
Przeprojektowane wózki spalinowe z serii H40–H50 o udźwigu 4–5 ton firma Linde Material Handling zaprezentowała po raz pierwszy na targach CeMAT 2011. Techniczną perełką tych wózków jest zastosowana do zasilania układu hydraulicznego podnośnika pompa o regulowanej wydajności, która nie tylko redukuje zużywaną przez wózek energię, ale również zapewnia cichszą pracę, w szczególności podczas podnoszenia ładunków. Warto również wspomnieć o nowoczesnych siedzeniach, które pojawiły się w kabinie kierowcy. Łatwe do zauważenia są także wprowadzone w tej serii wózków zmiany wizualne – modele oparto na nowym wzorze wózka Linde.

W farmacji nie ma miejsca na magazynowe eksperymenty

Zmiany w logistyce firmy Neuca to obecnie jeden z jej kluczowych projektów. O tym, jak duże znaczenie firma przykłada do elastyczności, solidności i wiarygodności dewelopera mówi Rafał Szydłowski, dyrektor D.C. Logistyki Magazynowej.

Na co zwracaliście Państwo szczególną uwagę, wybierając powierzchnie magazynowe?

W tak specyficznej branży jak dystrybucja leków, lokalizacja magazynów i możliwość dostosowania ich do szczególnych wymagań przechowywanych w nich produktów ma istotne znaczenie dla sukcesu firmy na rynku. Wdrażamy właśnie nowy system logistyki w Grupie NEUCA, a do jego kluczowych założeń należy zwiększenie efektywności transportu. Przewóz produktów leczniczych wykonujemy za pomocą samochodów, dlatego zależało nam na położeniu powierzchni magazynowych w pobliżu głównych arterii. Równie ważna była odległość od magazynów lokalnych i klientów. Ze względu na wygodę pracowników chcieliśmy też, aby była możliwość dojazdu do magazynów środkami transportu publicznego. Oczywiście, obiekty musiały także spełniać nasze wysokie wymagania co do jakości wykonania i możliwości zastosowania najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych. Nie interesują nas gotowe magazyny o uniwersalnych cechach, stąd zdecydowaliśmy się na opcję build-to-suit. Zmiany w logistyce naszej firmy to obecnie jeden z kluczowych projektów, dlatego dużą wagę przykładaliśmy do elastyczności partnera, solidności i wiarygodności. W tym projekcie nie było miejsca na eksperymenty.



Rafał Szydłowski, dyrektor D.C. Logistyki Magazynowej



Dlaczego zdecydowaliście się na podjęcie współpracy z Panattoni?

Zadecydowało doświadczenie Panattoni w realizacji tego typu projektów i gotowość do spełnienia większości naszych warunków – zarówno technicznych, jak i czasowych. A muszę przyznać, że i harmonogram, i założenia techniczne magazynów były dość wyśrubowane...

Wybrali Państwo obiekty zlokalizowane w Poznaniu i Ożarowie.

Nie rozważaliśmy innych lokalizacji, a te są wynikiem przeprowadzonych wielopłaszczyznowych analiz. W grę wchodziły tylko Poznań i Warszawa jako magazyny centralne. Wybór konkretnego adresu w tych dwóch rejonach był wynikiem szczegółowego porównania oferowanych opcji. Chociaż żadna z dwóch lokalizacji nie jest idealna, udało nam się znaleźć satysfakcjonujące rozwiązanie.

Jakie wymagania muszą spełniać obiekty, w których przechowywane są produkty farmaceutyczne?

Podstawowa kwestia to zgodność obiektów magazynowych z Rozporządzeniem Mini-



stra Zdrowia z 2002 r., określającym Procedury Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej Leków. Pomieszczenia muszą mieć zamontowane systemy termoregulacji i wentylacji oraz skutecznie chronić składowane produkty przed wpływem czynników zewnętrznych. Ściany, sufit i podłoga powinny być łatwe do czyszczenia i o gładkich, niepylących powierzchniach. Do wszystkich wymogów o charakterze prawnym w naszym przypadku doszła jeszcze konieczność dopasowania magazynów do specyficznych wymagań wynikających z zastosowania określonych rozwiązań technologicznych i transportowych. Magazyny musiały być maksymalnie efektywne.

W jaki sposób wynajmowane przez Państwa obiekty zróżnicowane są pod względem organizacji powierzchni?

Zróżnicowanie pomieszczeń wynika z ich różnych funkcji i wymogów prawnych oraz warunków przechowywania produktów. Są więc pomieszczenia przystosowane do przechowywania w różnych zakresach temperatur, oddzielne strefy dla produktów wycofanych z obrotu i wstrzymanych. W magazynach wydzielono także specjalne pomieszczenia dla produktów wymagających składowania w określonej temperaturze lub szczególnego dozoru – jak na przykład leki psychotropowe. Osobno składowane są także preparaty szczególnie niebezpieczne, na przykład cytostatyki. Jak w każdym magazynie organizacja powierzchni uwzględnia też podziały funkcjonalne. Produkty są składowane w zależności od gabarytów, wytrzymałości opakowania, częstotliwości wydań.

Czy w Polsce firmy z branży farmaceutycznej łatwo mogą znaleźć odpowiednie powierzchnie magazynowe?

To zależy od konkretnych, indywidualnych potrzeb firm. Na polskim rynku magazynów nie brakuje wolnych powierzchni, bardzo trudno jednak znaleźć obiekty, które będą łączyły doskonałą lokalizację z zaawansowaniem technicznym i możliwością wdrażania zindywidualizowanych rozwiązań. Jeśli producent lub dystrybutor nie ma szczególnych potrzeb, bez problemu znajdzie magazyn dla siebie. My jednak mieliśmy z tym niemały problem.



Firma funkcjonuje na rynku ponad dwie dekady. Jak na przestrzeni lat zmieniał się rodzimy rynek farmaceutyczny? Jaka jest jego obecna specyfika?

Rzeczywiście, w tym okresie rynek bardzo się zmienił. Po 1989 r. powstawało wiele hurtowni farmaceutycznych. W szczytowym okresie było ich ponad 1000, z czego wiele zajmowało się dystrybucją produktów tylko jednej firmy. Przez lata najmniej efektywne podmioty upadały, a mniejsze hurtownie były przejmowane przez większych graczy. Po okresie transformacji rynku, około 10 lat temu, stopniowo stawaliśmy się jednym z największych podmiotów – wtedy jeszcze pod nazwą Torfarm. Obecnie rynek jest już ustabilizowany, choć trudniejszy. Koncentracji hurtu farmaceutyków towarzyszy spadek marż dystrybutorów i konsolidacja na rynku aptek. Dlatego tak ważna jest obecnie efektywność kosztowa i doskonałość procesów biznesowych. Przy niskich marżach, silnej konkurencji i mocnej pozycji przetargowej klientów musimy osiągać doskonałość biznesową w każdym obszarze.

Dziękujemy za rozmowę.

Artykuł ukazał się w magazynie DEVELOPER 1/2011



Trzy w jednym – nowa ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych

1 stycznia 2012 roku weszła w życie nowa ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych. Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. została ogłoszona w Dzienniku Ustaw nr 227. Najistotniejszą zmianą, jaką wprowadziła ustawa jest scalenie w jednym przepisie warunków przewozu materiałów niebezpiecznych, dotyczących różnych rodzajów przewozu: drogowego (umowa europejska ADR), kolejowego (międzynarodowy regulamin RID) i żeglugi śródlądowej (umowa europejska ADN).

Nowa ustawa weszła w życie 1 stycznia 2012 r. i jednocześnie uchyliła Ustawę z 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych oraz Ustawę z 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych.

Nowa ustawa określa w szczególności zasady prowadzenia działalności w zakresie krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego, koleją i żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych. Ustala organy i jednostki realizujące zadania związane z tym przewozem oraz kontrolujące i nadzorujące przewóz towarów niebezpiecznych. W ustawie określono zasady nabywania uprawnień do przewozu towarów niebezpiecznych oraz szkolenia osób realizujących takie przewozy. Ustawa ponadto reguluje kwestie dotyczące kontroli ciśnieniowych urządzeń transportowych.

Wzorem poprzednich ustaw, w obecnej określono obowiązki uczestników przewozu towarów niebezpiecznych i wymagania w stosunku do osób wykonujących czynności, związane z przewozem tego typu towarów. Określono też regulacje dotyczące środków transportu używanych do przewozu towarów niebezpiecznych. W ustawie uregulowana została również kwestia kar pieniężnych za naruszenie określonych w niej obowiązków.

Przesunięcia personalne

W stosunku do dotychczas obowiązujących regulacji w tym zakresie, ustawa przenosi na dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego dotychczasowe kompetencje prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Głównego Inspektora Transportu Drogowego i dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej w zakresie egzaminowania i wydawania uprawnień doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz prowadzenia ewidencji doradców.

Również na dyrektora TDT zostały przeniesione dotychczasowe kompetencje dyrektora Urzędu Dozoru Technicznego w sprawach nadzoru nad wytwarzaniem i wykonywaniem badań okresowych butli.

Jako rozwiązanie różniące się od dotychczasowej regulacji, w ustawie wprowadzono obowiązek zgłoszenia przewozu drogowego towarów niebezpiecznych do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, przewozu koleją – do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewozu żeglugą śródlądową do dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej właściwego ze względu na trasę przewozu. Aktualnie, zgodnie z art. 27 Ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, przewóz niektórych towarów podlega zgłoszeniu do Komendanta Wojewódzkiego Policji oraz do Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej. W przepisie przyjęto rozwiązanie, aby zgłoszenie przewozu szczególnie niebezpiecznych towarów następowało do głównych w skali całego kraju organów, właściwych dla poszczególnych rodzajów przewozu.

Uprawnienia dla kierowców

W ustawie uregulowano też kwestie dotyczące osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych, a także kwestie uzyskiwania uprawnień w tym zakresie. Do osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych ustawa zalicza osoby fizyczne zatrudnione przez



Tadeusz Leszczyński, szef bezpieczeństwa produkcji i ekologii, doradca DGSA, Schenker Sp. z o.o.

uczestnika przewozu lub wykonujące czynności na jego rzecz, w tym m.in. kierowców. Ustawa określa, jakie wymagania muszą być spełnione przez osobę uprawnioną do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne w przewozie drogowym. Jednym z wymogów wskazanych w ustawie jest obowiązek posiadania zaświadczenia ADR. W tym zakresie przepis nie wprowadza zmian w stosunku do obowiązującej regulacji.

Istotną zmianę stanowi natomiast określenie władzy właściwej w zakresie egzaminowania, którą będzie minister właściwy do spraw transportu. Osobom niezadowolonym z przebiegu egzaminu będzie przysługiwało prawo do złożenia skargi na przebieg i wynik egzaminu do ministra właściwego do spraw transportu. Egzamin dla kierowców pojazdów należących do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej

Polskiej będzie natomiast przeprowadzany w upoważnionej jednostce wojskowej. Zaświadczenie ADR w tym przypadku będzie wydawane przez szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

Upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktu wykonawczego pozwoli na szczegółowe uregulowanie kwestii związanych z przeprowadzaniem egzaminu, uzyskiwaniem zaświadczeń ADR, sposobem przechowywania dokumentacji dotyczącej egzaminu, wzorem zaświadczenia ADR i wysokością opłat.

Uprawnienia w transporcie żeglugą śródlądową

W ustawie zawarto regulacje dotyczące eksperta do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej, który jest odpowiednikiem kierowcy posiadającego zaświadczenie ADR w przewozie drogowym. Rozszerzono problematykę uregulowaną dotychczas w uchylanych przepisach ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej. Analogicznie do obowiązków i wymagań wobec kierowcy określono w nim, jakie wymagania musi spełniać osoba pełniąca funkcję eksperta ADN.

Jednym z wymogów jest posiadanie świadectwa eksperta ADN. Osoby pełniące funkcje eksperta ADN do spraw przewozu gazów lub do spraw przewozu chemikaliów muszą posiadać także odpowiednio świadectwo eksperta ADN do spraw przewozu gazów albo świadectwo eksperta ADN do spraw przewozu chemikaliów. Świadectwa otrzymują osoby, które spełniają określone w ustawie wymagania, ukończyły odpowiedni kurs i złożyły z wynikiem pozytywnym egzamin. Ww. świadectwa wydaje dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej na okres 5 lat. Ewidencję ekspertów ADN będzie prowadził dyrektor żeglugi śródlądowej, a ewidencję w systemie teleinformatycznym – dyrektor TDT.

Podobnie jak przy zaświadczeniach ADR, w przypadku świadectw eksperta ADN, właściwą władzą w zakresie egzaminowania będzie minister właściwy do spraw transportu. Organem właściwym w zakresie wydawania świadectw eksperta ADN będzie dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej. Rozporządzenie wydane przez ministra właściwego do spraw transportu określi m.in. szczegółowe warunki i formę egzaminu na eksperta ADN, wzór świadectw, tryb ich wydawania, sposób przechowywania dokumentacji związanej z egzaminowaniem oraz wysokość opłat za egzamin i wydanie wtórnika odpowiedniego świadectwa. Ogólnodostępną ewidencję odpowiednich świadectw eksperta ADN będzie prowadził w systemie elektronicznym dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.


fot. Hoyer

Doradca do spraw bezpieczeństwa

W ustawie uregulowano także kwestie dotyczące doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych (doradcy DGSA). Zgodnie z art. 15 ustawy uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany wyznaczyć na swój koszt co najmniej jednego doradcę do spraw bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych.

Zasadniczą zmianą w ustawie jest inne rozwiązanie kwestii dotyczących procedury uzyskiwania uprawnień doradcy w sposób jednolity dla wszystkich rodzajów przewozu. Jednym z warunków uzyskania świadectwa doradcy jest złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu przed komisją powołaną przez ministra właściwego do spraw transportu. Organem właściwym do wydawania, przedłużania i cofania świadectwa doradcy będzie dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w miejsce dotychczasowego wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego.

W celu jak największego ujednolicenia procedur dotyczących wszystkich ujętych w ustawie rodzajów przewozu towarów niebezpiecznych przewidziano część ogólną egzaminu, którą będzie zdawał każdy doradca niezależnie od rodzaju przewozu i część specjalistyczną dotyczącą odpowiednio przewozu drogowego, przewozu koleją lub żeglugą śródlądową. Podobnie jak w przypadku egzaminów kierowców ADR i ekspertów ADN, osobom niezadowolonym z przebiegu egzaminu będzie przysługiwało prawo do złożenia skargi na przebieg i wynik egzaminu do ministra właściwego do spraw transportu.

Sprawozdania w nowym terminie

Dużym ułatwieniem będzie zmiana terminu przesyłania rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Począwszy od 2012 roku termin składania rocznych sprawozdań to 28 lutego. Zmieniono miejsce składania sprawozdań. Należy je składać do

ADR-Dinudis
PHU SZKOLENIOWE
Bezpieczeństwo towarów niebezpiecznych w transporcie drogowym
Doradztwo ADR
Kursy: dla Doradców DGSA, ADR podstawowe i specjalistyczne, Napełnianie i opróżnianie cystern
Szkolenia: stanowiskowe i okresowe
POGOTOWIE ADR: 600 947 531
Dowiedz się więcej:
50-266 Wrocław, ul. św. Jadwigi 12,
tel. 71 346 99 25, www.adr-dinudis.pl

wojewódzkiego inspektora transportu drogowego (dotychczas do wojewody), prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej – w zależności od rodzaju transportu. Uległ też zmianie adres przekazywania raportu z wypadku lub awarii z udziałem towarów niebezpiecznych. Raport ten składać będzie uczestnik przewozu do prezesa UTK, wojewódzkiego ITD lub dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej.


fot. Volvo Trucks

W ciągłym rozwoju – kursy doszkalające

W rozdziale 5 ustawy (art. 50-58) została ujęta problematyka działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia kursów dokształcających dla kierowców, kursów na ekspertów ADN oraz kursów dla doradców, a także kontrola tej działalności. Zgodnie z ustawą działalność taka podlega wpisowi do rejestru podmiotów prowadzących kursy i mogą ją prowadzić podmioty spełniające określone w tym przepisie warunki. Organem prowadzącym rejestr podmiotów prowadzących kursy jest marszałek województwa, właściwy ze względu na siedzibę albo miejsce zamieszkania podmiotu prowadzącego kurs (art. 50). Art. 51 projektu ustawy nakłada na podmiot prowadzący kursy obowiązki w zakresie przekazywania informacji i sprawozdań odpowiednim, określonym w ustawie, władzom. Ważnym przepisem w ustawie jest wprowadzenie kontroli nad prowadzeniem kursów, która została powierzona marszałkowi województwa właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia kursu (art. 52). Określono zakres kontroli podmiotów prowadzących kursy, uprawnienia osób wykonujących tę kontrolę oraz sposób postępowania w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w toku kontroli. W przypadku stwierdzenia w toku kontroli rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia kursów, marszałek województwa właściwy ze względu na miejsce zamieszkania albo siedzibę podmiotu prowadzącego kursy wydaje decyzję administracyjną o zakazie prowadzenia działalności w tym zakresie.

Przepisy bezpieczeństwa

Rozdział 6 ustawy (art. 59–63) określa wymagania dla środków transportu przewożących towary niebezpieczne. Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych środkiem transportu wymaga wcześniejszego uzyskania „świadectwa dopuszczenia pojazdu ADR" (art. 59) wystawianego, w drodze decyzji administracyjnej, na okres roku przez dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Pojazdy należące do sił zbrojnych, przewożące towary niebezpieczne, dla których ADR wymaga wydania świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, powinny posiadać odpowiednie świadectwo dopuszczenia pojazdu do tego przewozu wystawiane przez szefa Wojskowego Dozoru Technicznego, natomiast w przypadku przewozów międzynarodowych świadectwa będzie wystawiał dyrektor TDT (art. 59).

W art. 62 ustawy przewidziano ten sam wymóg dla statków żeglugi śródlądowej. W tym wypadku świadectwo dopuszczenia statku ADN wystawia dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej na okres 5 lat. Jeżeli statek w wyniku doznanych uszkodzeń nie spełnia wszystkich wymagań dotyczących budowy lub instalacji elektrycznej, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej może na określoną podróż i dla określonego ładunku wydać tymczasowe świadectwo dopuszczenia statku.

Rozdział 7 projektu ustawy (art. 64-96) dotyczy zagadnień związanych z ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi (naczynia ciśnieniowe, butle, zbiorniki, baterie, kontenery itp.), a w szczególności obowiązków podmiotów uczestniczących w obrocie ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi, procedur oceny zgodności i notyfikacji oraz kontroli spełniania wymagań przez te urządzenia.

Podmioty nadzorujące

W jednym z ostatnich rozdziałów znalazły się przepisy dotyczące nadzoru i kontroli. Zgodnie z art. 97 ustawy, nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych oraz nad jednostkami realizującymi zadania związane z tym przewozem będzie sprawować minister właściwy do spraw transportu. Wynika to ze specyfiki i charakteru



wykonywanych przewozów, szczególnego niebezpieczeństwa związanego z tymi przewozami, właściwości merytorycznej w zakresie ADR, RID, ADN, w tym także w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Natomiast nadzór nad przewozem towarów niebezpiecznych środkami transportu należącymi do sił zbrojnych będzie sprawował Minister Obrony Narodowej.

Kontrolę przewozu towarów niebezpiecznych przeprowadzają:

- inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego – w zakresie przewozu drogowego,
- upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego – w zakresie przewozu koleją,
- upoważnieni pracownicy Urzędu Żeglugi Śródlądowej – w zakresie przewozu żeglugą śródlądową.

Ponadto kontroli mogą dokonywać funkcjonariusze Policji, funkcjonariusze Straży Granicznej, funkcjonariusze celni oraz żołnierze Żandarmerii Wojskowej.

W rozdziale 9 ustawy uregulowano kwestię kar pieniężnych za naruszenie obowiązków wynikających z ustawy. Kary te są nakładane w formie decyzji administracyjnej, przy czym w przypadku przewozu drogowego towarów niebezpiecznych będzie miał zastosowanie tryb określony w przepisach Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Wykaz naruszeń został określony w załączniku do projektu ustawy. W porównaniu do dotychczasowego taryfikatora kar – podniesiono wysokość niektórych kar, np. za naruszenia dotyczące wymaganej dokumentacji lub niewyposażenie środka transportu w wymagane gaśnice lub wymagane środki ochronne.

Dostosowania do nowych przepisów

Rozdziały 10 i 11 ustawy zawierają przepisy zmieniające, przepisy przejściowe i dostosowujące oraz przepisy końcowe. Zmiany zostaną wprowadzone w Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Ustawie z dnia 21 czerwca 2002 r. o materiałach wybuchowych przeznaczonych do użytku cywilnego, Ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, Ustawie z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie oraz w Ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zmiany te mają charakter dostosowujący do nowo wprowadzanych przepisów.

W przepisach przejściowych określono m.in. utrzymanie ważności dotychczas wydanych świadectw doradcy, zaświadczeń ADR oraz odpowiednich świadectw eksperta ADN, a także świadectw dopuszczenia pojazdu ADR i dopuszczenia statku ADN. Określono, które z przepisów wykonawczych wydanych na podstawie ustaw uchylanych zachowują moc po wejściu w życie Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Zaproponowano, aby termin obowiązywania utrzymanych czasowo w mocy aktów wykonawczych wynosił 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Uregulowano też sytuację podmiotów prowadzących przed dniem wejścia w życie ustawy kursy w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych.

Ustawa dokonała równolegle wdrożenia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych, Dyrektywy Komisji 2010/61/UE z dnia 2 września 2010 r. dostosowującej po raz pierwszy do postępu naukowo-technicznego załączniki do Dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L 233 z 03.09.2010, str. 27) oraz Dyrektywy Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. WE L 249 z 17.10.1995, str. 35). Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Podsumowując – ustawa nie wprowadziła istotnych zmian do obecnie obowiązującego systemu i nie wpłynie na zmianę sytuacji biznesu zajmującego się transportem towarów niebezpiecznych.

Tadeusz Leszczyński,
szef bezpieczeństwa produkcji i ekologii,
doradca DGSA, Schenker Sp. z o.o.

„Na Osi" w styczniu

tvn turbo

Zapraszamy do oglądania kolejnych odcinków programu „Na Osi"*, nadawanych na antenie telewizji TVN Turbo. W styczniu łykniemy nieco egzotyki i europejskich nowości, powrócimy do magicznej atmosfery świąt i zajrzymy do krainy baśni. Poznamy też kolejnych niezwykłych kierowców. Będą i sprawy bardziej przyziemne, oraz jak zwykle spora dawka wiedzy o przepisach i bezpieczeństwie ruchu drogowego. Zobaczyć będzie można między innymi:

Kontakt z redakcją Na Osi:
tel. (77) 464 02 08,
mail: naosi@poczta.onet.pl
ul. Nowowiejska 45
46-073 Chróścina



07.01. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:
- Mercedes Actros 2641K z wywrotką KH Kipper
- relacja z targów Trailer 2011 w Kortrijk
- premiera MAN TGS w Malezji
- ognisty smok, ciężarówka i kierowca

14.01. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:
- szwedzko – chińska Scania Touring
- gdzie nowego Mercedesa Actrosa ogłoszono „Ciężarówką Roku 2012"
- Volvo świątecznie w Siedlcach
- kierowca i jego tytanowa ciężarówka

21.01. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:
- auto dla Supermana, czyli nowe Iveco Daily
- pół miliona osi Mercedes-Benz z Kassel
- świąteczna Scania w Kazimierzu
- pełna życia starość ciężarówki

28.01. godz. 14:00 – premiera, a powtórki codziennie przez cały tydzień:
- nowy Mercedes Actros 1851 prosto z polskiego salonu
- „Operator Logistyczny Roku 2011"
- MAN'y na najdroższą autostradę świata
- kierowca nie mający nic do ukrycia

Oprócz tego, w każdym programie przegląd najświeższych i najciekawszych informacji branżowych, czyli Stroboskop. Na pytania widzów odpowiadają: młodszy aspirant Janusz Bereszczyński z KMP w Opolu i młodszy specjalista transportu drogowego Rafał Kochanowski z WITD w Opolu. Program prowadzi Sławek Sochacki.

Sponsorem programu „Na Osi" jest:
Platinum ORLEN OIL

Zatrzymaj czas!

Czy można spowolnić działanie tachografu, by dotrzeć do celu w dozwolonym czasie? Okazuje się, że tak i to całkiem legalnie.

Tachograf cyfrowy jest już wszystkim dobrze znany, bo funkcjonuje w transportowej codzienności prawie 6 lat. Pierwsze takie urządzenia dla wielu ludzi były dużym problemem: do obsługi wymagały pewnej wiedzy i wprawy, a przede wszystkim zabierały kierowcy cenne minuty jazdy. Zgodnie z wymaganiami homologacyjnymi dla czasu powstania pierwszych tachografów cyfrowych, rejestrowały one nawet pierwszą rozpoczętą sekundę w kolejnej minucie, jako pełną minutę jazdy. Ze strony klientów pojawiały się więc liczne reklamacje, w których udowadniali, że zastosowany tachograf „ukradł" im np. 20 czy 30 minut w jednym dniu. Na poparcie swoich spostrzeżeń przedstawiali różne szczegółowe raporty, opracowane m.in. na podstawie pomiarów GPS. Pokrzywdzeni przedsiębiorcy oczywiście mieli rację, ale wymagania określone w latach 90-tych i nieco zmodyfikowane na początku minionego 10-lecia właśnie tak stawiały całą sprawę.



Uzupełnieniem oferty Stoneridge jest urządzenie do pobierania danych o nazwie Optac. Wyróżnia się bardzo wygodną, prostą obsługą i może współpracować ze wszystkimi generacjami tachografów cyfrowych.



Tachograf Stoneridge potrafi zaoszczędzić nawet do kilkudziesięciu minut czasu pracy kierowcy w ciągu doby, ma wiele praktycznych funkcji i jest prosty w obsłudze. Jeśli wcześniej przedsiębiorca nie rozważał zakupu nowego tachografu, bo jest dla niego za drogi, to obecny produkt niesie ze sobą tak wymierne korzyści, że może to być dla niego bardzo opłacalne.

Z korzyścią dla transportu

Teraz ta sytuacja uległa zmianie, bo od października 2011 r. wprowadzono rozwiązanie prawne wymagające dla nowych pojazdów zastosowania tachografów cyfrowych, które rejestrują jako aktywność ten czas, który przeważa w danej minucie. Jeśli kierowca jedzie dłużej niż 30 sekund, wówczas cała minuta jest zarejestrowana jako jazda, ale gdy zmieści się w czasie nieprzekraczającym 30 sekund (np; 25 sekund jazdy, 35 sekund odpoczynku) to będzie to zaliczone jako odpoczynek, który w tej minucie trwał ponad 30 sekund. Nowe tachografy standardowo montowane w pojazdach ciężarowych wyprodukowanych po 1 października 2011 r. to odpowiednia oferta dla firm, które nie są w stanie zrealizować określonych zadań transportowych w czasie, jaki zapewniają im tachografy poprzedniej generacji. W wielu przypadkach do ukończenia kursu brakuje kilkunastu czy kilkudziesięciu minut traconych np. w codziennych korkach. Istnieje więc ciągły niepokój o przekroczenia dozwolonego czasu pracy, którym z łatwością mógłby zapobiec nowy tachograf.

Przewaga dzięki technice

Pierwszym urządzeniem zapewniającym rejestrację mniejszej ilości czasu pracy kierowcy był tachograf cyfrowy marki Stoneridge Electronics. Na polskim rynku jest on dostępny m.in. za pośrednictwem warszawskiej firmy Neris. Nowe urządzenie uległo zmianie także pod innymi względami. W porównaniu do poprzedniej wersji jest przede wszystkim dużo prostsze w obsłudze i nie wymaga studiowania instrukcji użytkowania nawet przez osoby, które są mniej biegłe w korzystaniu z urządzeń elektronicznych. Kolejną nowością jest możliwość dodatkowych sposobów drukowania danych, np. w czasie rzeczywistym, a także wyjątkowa szybkość pracy. Obecnie włożenie i wyjęcie karty zajmuje od 10 do 20 sekund, a wcześniej trwało to ok. 40 sekund. Skróceniu uległ też czas pobierania danych: do 20 minut z całej pamięci masowej lub do 10 minut z 3 ostatnich miesięcy. Zgromadzone informacje można też pobierać automatycznie i to nie tylko przy wykorzystaniu systemu GPS, ale także za pośrednictwem telefonu komórkowego, który ma dzisiaj praktycznie każdy kierowca. Obecnie po włożeniu karty przedsiębiorstwa do tachografu można też dokonać samodzielnej zmiany wielu ustawień, np. aby urządzenie rejestrowało odpoczynek tuż po zatrzymaniu pojazdu. Wcześniej taki zabieg wymagał wizyty w serwisie, bo potrzebna była specjalna karta warsztatowa. Nowy tachograf, tak jak i poprzednie generacje Stoneridge, nie ma wymiennej baterii, którą w urządzeniach konkurencyjnych należy wymieniać co 2 lata przy okazji legalizacji i jest od nich połowę lżejszy, m.in. dzięki obudowie wykonanej z wysokiej jakości tworzywa. Duże znaczenie ma również wysoka niezawodność nowych tachografów Stoneridge, bo Neris nie zanotował jeszcze żadnych reklamacji przekraczających jeden promil.

Obecnie oferowane urządzenia Stoneridge są dostępne w dwóch odmianach: standardowej oraz ADR. Ciekawą innowacją jest tachograf uniwersalny,

który po łatwym przeprogramowaniu może być najpierw wykorzystywany w samochodzie dostawczym z instalacją 12V, a później w typowej ciężarówce. Aktualnie firma ma w sieci ponad 30 serwisów, które potrafią przeprowadzić takie czynności. Powstanie tachografu uniwersalnego jest ukłonem w kierunku serwisów i właścicieli firm.

Serwisy mając tylko dwie odmiany tachografów na swoim składzie mają możliwość zaprogramowania i założenia nowego tachografu w każdym pojeździe w bardzo krótkim czasie minimalizując cenny czas przestoju pojazdu np. w oczekiwaniu na przesyłkę z tachografem dedykowanym do danego modelu pojazdu.

Z drugiej ręki

Zdaniem firmy Neris, po pojawieniu się tachografów korzystniej naliczających czas pracy kierowcy, kupowanie urządzeń używanych jest już całkowicie nieopłacalne. Wystarczy pomnożyć ilość minut zaoszczędzonych przez jedną dobę przez dni robocze w danym miesiącu, aby łatwo przekonać się o możliwości zrealizowania dodatkowego kursu przy wykorzystaniu tego samego kierowcy. Poza tym sprawny z pozoru tachograf używany może być zepsuty. O ile urządzenia analogowe dało się łatwo sprawdzić w cyklu 24-godzinnym, to przy rozwiązaniach cyfrowych, które są znacznie bardzie skomplikowane i oferują więcej funkcji, pewne niesprawności mogą ujawnić się np podczas pobierania danych.

W ofercie firmy Neris nowy tachograf w wersji standardowej to wydatek rzędu 2400-2500 zł netto. Ta cena obejmuje montaż i legalizację w samochodzie ciężarowym a często również pobranie danych z wymontowanego urządzenia. Tachograf używany kosztuje ok. 1000 zł, do tego trzeba jeszcze doliczyć legalizację za ok. 400-500 zł. Biorąc pod uwagę dawny sposób naliczania czasu pracy kierowcy oraz ryzyko ukrytych wad i brak gwarancji, jego zakup przestaje być opłacalny.

Sieć obsługowa

Użytkownik tachografu Stoneridge może liczyć na fachową obsługę w ponad 300 placówkach serwisowych. Tworzą ją trzy główne grupy warsztatów. Najmniej liczną są serwisy zajmujące się jeszcze tachografami analogowymi, ale ich liczba z roku na rok maleje i przechodzą do drugiej grupy specjalizującej się w obsłudze wszystkich rodzajów urządzeń. Z kolei wśród tych, które zajmują się tylko tachografami cyfrowymi można wyróżnić placówki z ofertą podstawową oraz takie, które dysponują uniwersalnymi tachografami Stoneridge na składzie i potrafią je programować odpowiednio do pojazdu w jakim mają być zastosowane. Dużym ukłonem w stronę klientów jest także możliwość łatwego oraz szybkiego zakupu nowego tachografu. Neris jest w stanie dostarczyć przesyłkę z urządzeniem w ciągu 24 h, a nawet znacznie szybciej. Jeśli zachodzi potrzeba to nawet przy zamówieniach złożonych popołudniem, towar dociera pod wskazany adres następnego dnia rano.



Rozważając zakup nowego tachografu można łatwo sprawdzić potencjalne korzyści wynikające ze zmiany urządzenia. Służy do tego specjalna strona internetowa www.se5000.com/comparison-tool.html.

Bliska przyszłość

Prawdopodobnie od końca 2012 r. producenci nowych pojazdów będą zobowiązani do montowania tachografów rejestrujących czas pracy kierowcy na podstawie sygnałów z dwóch źródeł. Obecnie stosowanym rozwiązaniem jest nadajnik impulsów skrzyni biegów, ale ma on kilka wad. Z tego względu do tachografu cyfrowego będzie dochodził kolejny, równoległy sygnał prędkości. Może być nim układ lokalny pojazdu, np. ABS, jak też system pozycjonowania satelitarnego. Tachograf przystosowany do przetwarzania sygnałów z obu źródeł będzie więc miał dodatkowe zadanie wykazania ewentualnych różnic między obomą sygnałami, co z pewnością jeśli nie zapobiegnie, to na pewno utrudni ingerencję w układ. W dalszej przyszłości tachograf prawdopodobnie jeszcze bardziej zintegruje się z systemem elektronicznym pojazdu i będzie podobny do rozwiązań stosowanych w samolotach, gdzie jest prowadzony stały, zdalny monitoring jednostki nad danym terytorium.

Karol Wójtowicz
Fot. K. Wójtowicz, Neris



Lech Poddany
właściciel firmy Neris

Jakie korzyści daje zastosowanie nowego tachografu Stoneridge?

Przede wszystkim oznacza zmniejszenie ilości zarejestrowanych minut a nawet godzin pracy, co jest szczególnie ważne w polskich warunkach drogowych. Przebudowy dróg czy korki istotnie utrudniają działalność firm transportowych, więc niejednokrotnie trudno wyrobić się z realizacją określonego zadania.

Czy warto wymieniać tachograf na nowy?

To jest pytanie, na które nie ma jednoznacznej odpowiedzi, bo każda firma transportowa ma inną specyfikę pracy. Jeśli pojazd jeździ tylko 2 godziny dziennie albo w nocy, kiedy nie ma korków, zmiana urządzenia nie będzie opłacalna. Zupełnie inaczej jest w przypadku pojazdów, które realizują długie trasy i muszą pokonywać zatłoczone miasta. Wtedy zakup nowego tachografu będzie jak najbardziej uzasadniony i szybko się zwróci.

NERIS
ul. Michała Spisaka 90 a,
02-495 Warszawa
tel.: (22) 66 222 99,
fax: (22) 82 497 77
tel. kom.: 0 601 293 573
www.neris.pl, neris@neris.pl

Ręcznie czy zdalnie – jak odczytywać dane z tachografu?

Użytkujący tachograf cyfrowy ma obowiązek archwizacji danych z kart kierowców oraz z pamięci tachografu. Jednak ręczne pobieranie danych może okazać się problematyczne, zwłaszcza gdy firma posiada większą flotę, rozproszoną nierzadko po całej Europie. Z pomocą przychodzą rozwiązania zdalnego transferu danych zarówno z tachografu, jak i z kart kierowców.

Zgodnie z przepisami prawa przedsiębiorca korzystający z tachografu cyfrowego powinien minimum co 28 dni dokonać archiwizacji danych z karty kierowcy. Taki sam proces trzeba też przeprowadzić wobec danych przechowywanych w tachografie cyfrowym – tu czas pomiędzy odczytami nie powinien przekroczyć 90 dni.

Jak dokonuje się odczytu takich danych? W przypadku karty kierowcy najprostszymi rozwiązaniami są różnego rodzaju czytniki kart, podłączane wprost do komputera lub wyposażone we własną pamięć. W przypadku tachografu tradycyjnym rozwiązaniem jest czytnik wpinany w gniazdo komunikacyjne tachografu. Dane kopiowane są do pamięci przenośnego urządzenia lub na umieszczoną w nim kartę pamięci w formie plików z rozszerzeniem .ddd (zgodnie z prawnymi wymogami) i następnie mogą być przenoszone do komputera poprzez np. złącze USB. Tam można je zarchiwizować lub, po odpowiednim przekonwertowaniu, poddać dalszej obróbce, np. na potrzeby własnych analiz.



Urządzenie do zdalnego pobierania danych w wydatny sposób automatyzuje odczytywanie danych z tachografu i karty kierowcy bez potrzeby fizycznego kontaktu z pojazdem. Zaszyfrowana transmisja danych odbywa się poprzez sieć komórkową i GPRS.

Z ograniczeniami

Ręczne kopiowanie i przenoszenie danych jest rozwiązaniem pozornie najtańszym, wymaga bowiem tylko jednorazowego zakupu odpowiednich czytników. Można się nawet obejść i bez tego, korzystając z oferty serwisów tachografów, które przeprowadzą dla nas kopiowanie danych.

Rozwiązanie ręczne ma jednak wiele wad, uwidaczniających się zwłaszcza w przypadku firm dysponujących większą flotą oraz poruszających się z dala od bazy transportowej. Każde odczytanie danych wymaga pobrania od kierowcy karty oraz zaangażowania osoby z firmy, która dokona tego odczytu bądź to w bazie firmy, bądź udając się do kierowcy i pojazdu przebywającego w trasie. Dodatkowym utrudnieniem jest fakt, że do odczytywania danych z pamięci tachografu konieczna jest karta przedsiębiorcy, którą umieszcza się w gnieździe tachografu.

Producenci tachografów i czytników szybko wyszli naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców i wprowadzili na rynek zaawansowane czytniki i klucze do pobierania danych. Ofertę producenta tachografów – firmy VDO, reprezentowanej w Polsce przez spółkę Drabpol – otwiera Downloadkey II, czyli prosty w użyciu klucz do pobierania danych z tachografu. Niewielkie urządzenie wpina się do gniazda komunikacyjnego tachografu i w prosty sposób zgrywa dane do pamięci urządzenia. Do tego procesu potrzebujemy jednak karty przedsiębiorcy.

Odczyt danych z karty kierowcy umożliwi mobilny czytnik kart, wyposażony w wewnętrzne zasilanie i pamięć. Tu kierowca może co 28 dni odczytać dane bez konieczności stosowania karty przedsiębiorcy.



Bardziej rozbudowane klucze do odczytywania danych, jak TIS-Compact II firmy VDO, poza odczytywaniem i przechowywaniem danych posiadają też wbudowany software do wstępnej analizy pracy kierowców.

Szybko i wygodnie

Ręczne odczytywanie danych sprawdza się zwykle przy niewielkiej liczbie pojazdów, które regularnie pojawiają się w bazie macierzystej. Dla większych firm, operujących rozproszoną po całej Europie i liczniejszą flotą, konieczność regularnego odczytu kart i tachografów rodzi szereg trudności. Dla takich firm doskonałym rozwiązaniem są urządzenia do zdalnego pobierania danych, takie jak Remote Download Device – DLD firmy VDO.

Do tachografu umieszczonego w pojeździe podłącza się wówczas niewielkie urządzenie DLD. Połączenie pomiędzy owym urządzeniem a tachografem może



Downloadkey II VDO to dobre rozwiązanie dla firm z nieliczną flotą, które poszukują taniego i prostego rozwiązania do odczytu danych z tachografu.

być zrealizowane poprzez specjalny transmiter bezprzewodowy lub przewodowo, podłączając DLD bezpośrednio do tachografu (od tyłu) i umieszczając je w miejscu niedostępnym dla kierowcy.

Cały proces pobierania danych inicjowany jest zdalnie, z komputera w biurze firmy, do którego przyłączony jest czytnik z kartą przedsiębiorcy. Urządzenie DLD pobiera dane z tachografu i karty kierowcy oraz szyfruje je. Następnie, dzięki wbudowanemu modemowi z kartą GSM, paczka danych przesyłana jest za pomocą połączenia sieci komórkowej (GPRS) do zdalnego serwera, skąd mogą być pobrane przez przedsiębiorcę do zarchiwizowania lub dalszej analizy.

Korzyści w cenie

Co daje takie rozwiązanie przedsiębiorcy? Przede wszystkim cały proces pobierania i archiwizowania danych z tachografu może zostać całkowicie zautomatyzowany. Pobieranie danych z karty kierowcy i pamięci masowej odbywa się bez konieczności posługiwania się kartą przedsiębiorcy i wożenia jej w pojeździe przez kierowców i bez konieczności pojawiania się pojazdu w bazie. Bezprzewodowe przenoszenie zaszyfrowanych danych zwiększa też bezpieczeństwo w przypadkach, gdzie kierowcy nieregularnie pojawiali się w siedzibie firmy i zmuszeni byli do przesyłania odczytanych danych np. pocztą.

DLD oszczędza zatem czas i praktycznie niweluje ryzyko niepobrania danych w wymaganych prawem interwałach. Pobrane w ten sposób dane łatwo też wykorzystać w specjalistycznym oprogramowaniu do zarządzania i rozliczania czasu pracy kierowców. DLD może być też pierwszym krokiem do wprowadzenia bardziej rozbudowanego systemu zarządzania flotą, ale to już temat na inną okazję.

MG

NET POLSKA
- Czytniki tachografów cyfrowych i oprogramowanie
- Największy wybór, najlepsze ceny.

Sprawdź! www.netpolska.com
Zadzwoń: 91 483 70 70

EFAS-4 – tachograf nowej generacji w ofercie MATT

Firma MATT jest producentem urządzeń TachoDrive i oprogramowania TACHOMATT dla systemu tachografów cyfrowych. Razem z wprowadzanym na początku b.r. tachografem EFAS4, stanowią doskonałą ofertę dla firm transportowych oraz serwisów tachografów.



MATT jest przedstawicielem austriackiej firmy Intellic, zajmującej się tworzeniem innowacyjnych rozwiązań dla sektora Inteligentnych Systemów Transportowych. EFAS-4, to obecnie jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie tachografów cyfrowych na rynku. Nowa generacja tachografów EFAS pozwala na uzyskanie dużych oszczędności, poprzez wydłużenie czasu jazdy tzw. system jednominutowy. Ponadto przygotowany on został z myślą o zmianach, które będą wprowadzone z końcem roku 2012, m.in. do pobierania sygnału prędkości z drugiego źródła (ABS, GPS), nie tylko z przetwornika skrzyni biegów.

Niezawodność i niskie koszty eksploatacji EFAS to niewątpliwa zaleta tego tachografu. Jest to także jedyny tachograf na rynku, który można naprawić, np. wymienić drukarkę czy sloty na kartę. W przypadku wyładowania baterii wewnętrznej, nie zachodzi konieczność wymiany całego tachografu, jak to ma miejsce w konkurencyjnych rozwiązaniach.

Innowacyjne, nie mające do tej pory odpowiedników na rynku, urządzenie TachoDrive3, pozwala na błyskawiczną analizę danych, pobranych z karty kierowcy czy tachografu. Raport z takiej analizy może zostać wyświetlony na kolorowym



ekranie LCD, wydrukowany bezprzewodowo lub zapisany w pamięci urządzenia. Oprogramowanie TACHOMATT, to także dobry sposób na optymalne zaplanowanie



pracy kierowcy – tak, aby uniknąć płacenia mandatów. Program wskaże wszelkie niezgodności i wyliczy ewentualną karę, związaną z danym wykroczeniem.

Uzupełnieniem przedstawionych rozwiązań jest System Telematyczny, pozwalający na zarządzanie flotą (m.in. śledzenie pojazdów czy zdalny pobór danych – Remote Download).

Kompleksowość oferty MATT, to jej ważna cecha, dla tych wszystkich, którzy korzystają z systemu tachografów cyfrowych.

Więcej informacji:
www.matt.pl, www.efas.pl

Kierowcy a ryzyko w transporcie towarów

O ryzyku i jego wpływie na bezpieczeństwo finansowe przewoźników pisałem już kilkakrotnie w periodykach transportowych. Dość szczegółowo zaprezentowałem w nich poszczególne aspekty związane z ryzykiem i wskazywałem na metody zarządzania nim. Ryzyko zostało jednak przedstawione jako zespół czynników zewnętrznych powodujących szkody i w efekcie stanowiących zagrożenie dla przewoźników. Dziś chciałem zadać pytanie, czy kierowca stanowi jeden z owych elementów szeroko pojętego ryzyka?



Jerzy Różyk

Ponad 24 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 9 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.
Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni.
Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

Według danych Ministerstwa Infrastruktury w naszym kraju do 30.06.2011 r. zostało wydanych ok. 9,3 tys. licencji na krajowy przewóz drogowy osób dla ok. 67 tys. pojazdów i ok. 63,3 tys. licencji na krajowy przewóz drogowy rzeczy dla ok. 186,8 tys. pojazdów, w tym ok. 4,7 tys. tych licencji dotyczyło uprawnienia tylko na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Wyłączając przewóz osób, do transportu drogowego towarów zaangażowanych jest ok. 187 tys. pojazdów i należy przyjąć, że tyleż samo kierowców potrzebnych jest do ich prowadzenia. Dane nie uwzględniają zapewne pojazdów o DMC do 3,5 tony, więc liczba pojazdów i kierowców wzrośnie jeszcze bardziej. Szacuje się, że ok. 23 tys. licencji zostało wydanych przewoźnikom towarowym i osobowym prowadzących jednoosobową firmę i posiadających jeden samochód ciężarowy lub autobus. Przyjmując, że 50% to przewoźnicy towarowi, liczba pojazdów kierowanych przez kierowców zawodowych, którzy są jednocześnie przewoźnikami towarowymi wyniesie ok. 12 tys.

Mając na uwadze powyższe, dochodzimy do wniosków, że liczba kierowców zatrudnionych przez przewoźników towarowych będzie oscylowała w granicach ok. 175 tys. Gdyby dodać do tego kierowców samochodów o DMC do 3,5 t. oraz tych którzy mają stosowne uprawnienia a nie pracują, liczba ta ulegnie znacznemu zwiększeniu. Można więc wysnuć tezę, że gdyby wszystkie samochody w danym momencie przewoziły towar, a średnia szkoda będąca w odpowiedzialności przewoźnika wynosiłaby np. 100 tys. zł, po drogach jeździłoby ok. 175 tys. ryzyk o łącznym wolumenie 17 500 000 000 zł (siedemnaście miliardów pięćset milionów złotych).

Ryzyko – to według definicji – możliwość wystąpienia określonego zdarzenia.



W ujęciu transportowym takim ryzykiem może być np. kradzież towaru, zabór towaru wskutek oszustwa, zepsucie się towaru chłodniczego bądź uszkodzenie towaru wskutek wypadku drogowego. Powyżej przywołałem tylko niektóre czynniki, które można określić mianem czynników zewnętrznych, tkwiących poza sferą przewoźnika – złodziej, oszust, awaria agregatu chłodniczego lub inne okoliczności zewnętrzne stanowiące przyczyny wypadków, np. uderzenie w pojazd innego pojazdu, zajechanie drogi, przebiegające przez drogę zwierzę, niebezpieczna sytuacja na drodze, itp. Są one determinantami ryzyka i stanowią przyczyny większości szkód transportowych.

Niemniej jednak należy sobie zadać pytanie, czy przywołane czynniki zewnętrzne są jedynymi determinantami szkód w transporcie i czy przypadkiem nie są one konsekwencją działania (braku, zaniechania lub niewłaściwego działania) przewoźnika lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność, np. kierowców lub pracowników organizujących i nadzorujących transport. Od tych osób, a szczególnie od kierowców, w dużej mierze zależy to, w jakim stopniu to ryzyko jest redukowane.

Zgodnie z obowiązującym prawem, ryzyko spoczywa na przewoźniku, który jest stroną zawartej umowy przewozu. Prawo przewozowe nie przewiduje możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności tylko dlatego, że „podzlecił" przewóz dalszemu przewoźnikowi lub zlecił przewóz zatrudnionemu kierowcy. Zgodnie z art. 5 ustawy Prawo przewozowe, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za czynności wykonane przez przewoźników dalszych jak za swoje własne. Konwencja CMR, w art. 3 przewidziała odpowiedzialność przewoźnika nie tylko za czynności wykonane przez przewoźników dalszych, ale również za *„(...) czynności i zaniedbania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, (...)"*. Takimi osobami, w rozumieniu Konwencji CMR, mogą być więc również pracownicy biurowi oraz zatrudnieni kierowcy.

Kierowca materialnie odpowiedzialny?

Czy przepisy prawa wykluczają możliwość ponoszenia przez kierowców materialnej odpowiedzialności za szkodę w towarze w czasie przewozu? O ile przenoszenie na przewoźników dalszych owej odpowiedzialności materialnej za szkodę jest jak najbardziej możliwe (patrz. art. 3 Konwencji CMR i art. 5 Prawa przewozowego), przenoszenie jej na zatrudnionych kierowców już niestety jest znacznie ograniczone.

Zakres odpowiedzialności pracownika za szkodę wyrządzoną pracodawcy reguluje ustawa Kodeks pracy. Zgodnie z art. 115 k.p. *„Pracownik ponosi odpowiedzialność za szkodę w granicach rzeczywistej straty poniesionej przez pracodawcę i tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego wynikła szkoda."*, z ograniczeniem określonym w art. 119 k.p. do *„(…) kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego pracownikowi w dniu wyrządzenia szkody"*.

Odpowiedzialność, o jakiej mowa powyżej, nie wiąże się jednak z jakąkolwiek odpowiedzialnością osobistą pracownika wobec osoby trzeciej, gdyż zgodnie z art. 120 § 1 k.p. zobowiązanym do naprawienia szkody wyrządzonej przez pracownika przy wykonywaniu przez niego obowiązków pracowniczych jest wyłącznie pracodawca. Dopiero gdy pracodawca naprawi szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, na podstawie art. 120 § 2 k.p. może obciążyć szkodą pracownika, jednakże z uwzględnieniem ograniczenia kwotowego do wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia. Dotyczy to jednak sytuacji, gdy pracownikowi (sprawcy szkody) przypisuje się winę nieumyślną.

Niedbalstwo lub szkoda umyślna

Co w sytuacji, gdy pracownik wyrządzi szkodę umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa? Kodeks pracy przewidział rozwiązanie również dla takich sytuacji. Art. 122 k.p. wskazuje, że *„Jeżeli pracownik umyślnie wyrządził szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości."*. Doktryna i orzecznictwo definiują winę umyślną dla potrzeb określania materialnej odpowiedzialności pracowniczej na bazie prawa pracy.

Wina umyślna występuje w dwóch postaciach: zamiaru bezpośredniego i zamiaru ewentualnego. Zamiar bezpośredni



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA
Czytaj też
inne artykuły naszego
działu prawnego
i podatkowego
Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

ma miejsce wtedy, gdy sprawca ma zamiar wyrządzić pracodawcy szkodę i doprowadza do jej wyrządzenia. Do takich sytuacji dochodzi raczej rzadko. Analizując przypadki szkód transportowych najczęściej mamy do czynienia z winą umyślną w formie zamiaru ewentualnego. Zamiar ewentualny objawia się takim zachowaniem się pracownika, kiedy zdaje on sobie sprawę, że może spowodować szkodę i akceptując je godzi się z ewentualnością powstania szkody, choć jej wyrządzenie nie jest jego celem.

Za zamiar ewentualny może być uznane np. na kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, wyprzedzanie na tzw. trzeciego, jazda z niedozwoloną prędkością, jazda w stanie senności lub nawet ustawienie agregatu w trybie, który nie daje gwarancji na utrzymanie temperatury wymaganej przez nadawcę towaru. Takie działanie może zostać uznane przez pracodawcę za niewykonanie lub nienależyte wykonanie przez kierowcę obowiązków pracowniczych i w przypadku szkody powstałej po jego stronie (np. w środku transportu lub w związku z uszkodzeniem przewożonego towaru), może skutkować żądaniem naprawienia przez kierowcę szkody w pełnej wysokości na podstawie art. 122 k.p.


fot. Renault

Kodeks pracy jednak dość opiekuńczo traktuje w tym zakresie pracowników i przypisanie im przez pracodawców winy umyślnej jest w takich przypadkach trudne do udowodnienia.

Aby więc postawić kierowcy zarzut zamiaru ewentualnego, czyli winy umyślnej, pracodawca musiałby udowodnić pracownikowi, że ten był świadomy zagrożenia wystąpienia szkody i akceptował swoje działanie, skutki tego działania oraz samą szkodę. W większości przypadków takie działanie kierowców jest oceniane jako lekkomyślność lub niedbalstwo, tym samym nie są oni zobowiązani do pokrycia szkody w pełnej wysokości – odpowiedzialność, jaką w tym przypadku poniosą to maksymalnie wysokość trzymiesięcznego wynagrodzenia. Należy też wiedzieć, że ocena, czy działanie pracownika nosi znamiona winy umyślnej czy tylko niedbalstwa, zależy od konkretnych okoliczności i wymaga indywidualnego rozpatrywania.

Przy ocenie materialnej odpowiedzialności pracownika za szkodę wyrządzoną pracodawcy należy mieć również na uwadze, że w Kodeksie pracy istnieje art. 300, który stanowi, że „W sprawach nie unormowanych przepisami prawa pracy do stosunku pracy stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu cywilnego, jeżeli nie są one sprzeczne z zasadami prawa pracy." Niemniej jednak, wobec dość szczegółowych i jednoznacznych zapisów zawartych w Kodeksie pracy, odwoływanie do Kodeksu cywilnego jest rzadkie i w powyższych przypadkach raczej nie jest stosowane.

Szansa na zmianę?

Czy powyższy stan rzeczy, który bardzo niepokoi środowisko przewoźników, może się zmienić? Zapewne może, ale niestety nie zmienia się, a jeśli już, nie będzie to zmiana rewolucyjna – a raczej ewolucyjna. Nasze uczestnictwo w Unii Europejskiej wymusza na Polsce dostosowywanie zmian w prawie. Proces ten jest jednak rozłożony na długie lata, więc i w tym obszarze nie należy spodziewać się szybkich i radykalnych zmian. Póki co, unijny pakiet drogowy doprowadził do zmiany ustawy o transporcie drogowym, która wejdzie w życie od 1 stycznia 2012 r., a która wprowadza szereg istotnych zmian w odpowiedzialności przewoźników i… kierowców. Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym wprowadza odpowiedzialność kierowców za złamanie prawa, tym samym zdejmuje ten ciężar z przewoźników. Ponieważ ustawa przewiduje odpowiedzialność kierowców na zasadzie winy, za niektóre naruszenia przepisów będzie osobiście odpowiadał kierowca a nie przewoźnik.

Za co odpowiada kierowca?

Za co będzie ponosił odpowiedzialność kierowca w razie stwierdzenia nieprawidłowości w czasie kontroli drogowej? Między innymi za wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu, za skrócenie przerw w czasie jazdy lub odpoczynków, za nieprawidłowości stwierdzone na wykresówkach bądź za niestosowanie się do zakazów ruchu lub okresowych ograniczeń w ruchu. Przewidziane będą również kary za stosowanie niedozwolonych urządzeń przy obsłudze tachografu.

Mamy już więc zrobiony mały krok w kierunku prawnego usankcjonowania odpowiedzialności kierowców za naruszenia przez nich niektórych przepisów. Większym krokiem, zapewne ku uciesze tysięcy przewoźników, byłaby zmiana Kodeksu pracy w takim zakresie, która umożliwiałaby egzekwowanie od kierowców odszkodowań do wysokości po-

CDS
ODSZKODOWANIA

CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.
CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.
Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.
www.cds-odszkodowania.pl

niesionej szkody w przypadku wykazania, że powstała ona wskutek rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej kierowcy. Gdyby za tym wprowadzić obowiązkowe ubezpieczenie OC kierowcy zawodowego, sytuacja byłaby już dla przewoźników całkiem dobra.

Widocznym plusem takich rozwiązań byłoby zmniejszenie szkodowości przewoźnika w sytuacji, gdy szkodę wyrządził kierowca, a to zaś mogłoby doprowadzić do zmniejszenia składek za OC i AC pojazdów ciężkich oraz za ubezpieczenie OCP i znacznie odciążyć finansowo przewoźników. Konsekwencje szkód i ewentualnych zwyżek za ubezpieczenie ponosiłby bowiem sam kierowca. Sama składka za obowiązkowe ubezpieczenie OC jednego ciągnika siodłowego wynosi rocznie średnio 8-10 tys. złotych. Zmiana źródła finansowania szkód (np. z polisy OC kierowcy) mogłaby doprowadzić do znacznego zmniejszenia składki i tym samym do uzyskania oszczędności, które przewoźnicy mogliby wykorzystać np. na rozwój firmy.

Póki co, nadchodzące zmiany nie doprowadzą do poprawy sytuacji przewoźników, albowiem w ślad za zmianą Ustawy o transporcie drogowym nie idą dalsze zmiany, które pozwoliłyby egzekwować od kierowców odszkodowań za spowodowane przez nich szkody.

W Kodeksie cywilnym mamy art. 471, który dosyć wyraźnie wskazuje, że „*Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.*". Taką orientację prezentuje również art. 415 k.c., który mówi, że „*Kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.*". Gdyby nie fakt, iż prawo cywilne statuowane Kodeksem cywilnym ma charakter ogólny i ustępuje aktom prawnym, które w sposób szczegółowy regulują odpowiedzialność podmiotów prawa, nic nie stałoby na przeszkodzie, aby powyższy/e zapis/y stosować również wobec zatrudnionych kierowców. Ale, niestety, przepisy Kodeksu cywilnego są w dalszym ciągu podporządkowane Kodeksowi pracy i koło się zamyka. Wróciliśmy więc do punktu wyjścia i nie mamy co liczyć na to, że kierowcy będą odpowiadać za cokolwiek innego, niż wynika to z prawa, jakie będziemy mieli. A jak wynika z nowych przepisów, w tej materii radykalnych zmian niestety nie będzie.


fot. Volvo Trucks

Zbytnia pobłażliwość?

Czy to jest sprawiedliwe, trudno ocenić. Punkt widzenia kierowców i przewoźników – ich pracodawców – bez wątpienia będą skrajnie różne. Według mojej oceny, w niektórych przypadkach, np. gdy kierowca spowoduje szkodę prowadząc pojazd pod wpływem alkoholu, takie zachowanie powinno być uznane za winę umyślną i taki kierowca powinien odpowiadać do pełnej wysokości szkody poniesionej przez jego pracodawcę. Dodatkowo powinien otrzymać „wilczy bilet" i pracować przy budowie dróg dla trzeźwych kierowców. Fakt, że tak nie jest to, moim zdaniem, trudna do zaakceptowania nadopiekuńczość państwa.

Zapewne będą głosy oburzenia, a ci bardziej rezolutni zapytają „dlaczego". Ano dlatego, że za szkodę spowodowaną przez kierowcę, który był pod wpływem alkoholu większość ubezpieczycieli odmówi odszkodowania i pracodawca owego kierowcy będzie musiał pokryć szkodę z własnej kieszeni. Kierowca nie dość, że tego nie pokryje, to odda dowód rejestracyjny i kluczyki, odwróci się i odejdzie – a o przeprosinach i podziękowaniu za pracę nawet pewnie nie pomyśli.

Jerzy Różyk
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.pl



Czas pracy kierowców

Część 2

Charakter pracy ma podstawowe znaczenie przy wyborze odpowiedniego systemu czasu pracy, który ma obowiązywać w firmie. W poprzedniej części artykułu omówiony został system podstawowy i system równoważny. Jednakże czasem rodzaj pracy, jej organizacja albo miejsce wykonywania, mogą wymagać wprowadzenia specyficznego systemu czasu pracy zwanego systemem zadaniowym. Ponadto, pracownik ma prawo ubiegać się o zastosowanie wobec niego systemu, w którym będzie on wykonywał pracę przez mniej niż pięć dni w tygodniu (tzw. system skróconego tygodnia pracy) lub wyłącznie w weekendy i święta (tzw. system pracy weekendowej). Może się także zdarzyć, że praca niektórych kierowców będzie uzasadniała wprowadzenie przerw (tzw. system przerywany).

Zadaniowy system czasu pracy polega na tym, że wymiar czasu pracy określany jest wymiarem zadań, które pracownik ma wykonać. Jednakże w systemie tym rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala sam pracownik, czyli kierowca.

System ten jest dopuszczalny w stosunku do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym, gdy:

- jest to uzasadnione rodzajem przewozów lub ich szczególną organizacją,
- zadania przewozowe są określone przez pracodawcę w taki sposób, że kierowca może je wykonać w ramach czasu pracy nieprzekraczającego 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień,
- zachowane są normy dotyczące okresów prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i okresów odpoczynku.

Jest to system bardzo korzystny dla pracownika, ponieważ może on swoją pracę wykonać w dowolnym czasie, bez konieczności wyliczania się przed pracodawcą z każdej przepracowanej godziny. Pracodawcę pozbawia jednak bieżącej kontroli nad realizacją zadań powierzonych pracownikom.


fot. Renault Trucks

Ważne!
Zadaniowy system czasu pracy
W tym systemie również obowiązują normy czasu pracy; nie może on przekraczać 8 godzin na dobę i 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy. Jeżeli pracownik wykaże, że przy zachowaniu należytej staranności stale nie był w stanie wykonać zadań w normach (8-godzinnej i 40-godzinnej), to pracodawca będzie zobowiązany do zapłaty za pracę w godzinach nadliczbowych. Pracownik musi jednak wykazać, że przekraczanie tych granic było stałe i nie miało charakteru incydentalnego.

Systemy skrócone

Na pisemny wniosek kierowcy można dla niego zastosować system skróconego tygodnia pracy lub system pracy weekendowej. W systemie skróconego tygodnia pracy dopuszczalne jest wykonywanie pracy przez mniej niż 5 dni w ciągu tygodnia, przy równoczesnym przedłużeniu dobowego wymiaru czasu pracy, nie więcej niż do 12 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca.

Natomiast w systemie pracy weekendowej pracownik pracuje wyłącznie w piątki, soboty, niedziele i święta. W tym systemie dopuszczalne jest przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy, nie więcej jednak niż do 12 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca.

Wniosek pracownika o wprowadzenie jednego z tych systemów nie jest jednak wiążący dla pracodawcy. Może on, wedle własnego uznania, uwzględnić bądź odrzucić wniosek kierowcy. Zmiana systemu czasu pracy na system skróconego tygodnia, musi nastąpić na podstawie umowy o pracę.

System przerywanego czasu pracy

System przerywanego czasu pracy można zastosować jedynie w przypadku kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym. Istotą takiego sposobu rozliczania jest to, że w rozkładzie czasu pracy przyznaje się pracownikowi przerwę od pracy.

Należy jednak pamiętać, że przerwa:
- może być tylko jedna w ciągu doby,
- może trwać tylko do 5 godzin,
- gdy kierowca wykonuje przewozy regularne
- może trwać nie dłużej niż 6 godzin, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin.

Cech charakterystyczne:
- przerwa od pracy nie jest wliczana do czasu pracy,
- za czas przerwy przysługuje pracownikowi wynagrodzenie w wysokości połowy wynagrodzenia należnego za czas dyżuru,
- podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

System ten może być wprowadzony tylko w uzasadnionych przypadkach, tzn. kiedy inne systemy nie są dla kierowcy wystarczające dla wykonywania działalności prowadzonej przez firmę.

Przykład
Firma transportowa współpracuje z kontrahentami, którzy mogą przyjmować i wydawać towary jedynie bardzo wcześnie rano albo późnym popołudniem. W takiej sytuacji zasadne byłoby wprowadzenie systemu przerywanego, w którym kierowca pracuje od rana do południa, później wykorzystuje np. 3-godzinną przerwę, a następnie pracuje tyle godzin, ile pozostało z dobowego wymiaru czasu pracy.

Ważne!
Wynagrodzenie za czas przerwy
Należy jednak pamiętać, że kierowcy za czas przerwy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości równej połowie wynagrodzenia należnego za czas dyżuru, czyli 50% wynagrodzenia wynikającego z osobistego zaszeregowania pracownika, które określone jest stawką godzinową lub miesięczną.

Jeżeli nie wyodrębniono takich składników wynagrodzenia, wówczas wynagrodzenie za czas dyżuru równe jest 60% normalnego wynagrodzenia. Wynagrodzenie za okres przerwy stanowić będzie wtedy połowę tej kwoty, a więc 30%.

Przerywany czas pracy można wprowadzić także w ramach równoważnego systemu czasu pracy kierowcy. Jednak tylko wtedy, gdy:
- jest to uzasadnione, np. nie ma innej możliwości realizowania działalności firmy,
- kierowcy wykorzystują należycie dobowy odpoczynek,
- kierowcy pracują na podstawie z góry określonego harmonogramu, który obejmuje okres co najmniej jednego miesiąca.

W systemie przerywanym także obowiązują przerwy w prowadzeniu pojazdu. Jeżeli jednak przerwa wynikająca z przerywanego rozkładu czasu pracy następuje nie później niż po upływie 6-godzinnego czasu pracy, to nie musimy stosować przerw odpowiednio: 30-minutowej i 45-minutowej.

Ograniczenia w pracy kierowców dotyczące obowiązku udzielania przerw w prowadzeniu pojazdu po 6 godzinach pracy, a także ograniczenia dotyczące liczby godzin nadliczbowych w tygodniu (ale tylko te z art. 12 ust. 2 i 3 Ustawy o czasie pracy kierowców; nie odnoszą się to do ogólnego ograniczenia – przeciętnie 48 godzin na tydzień) i czasu pracy w porze nocnej, nie mają zastosowania do przewozów wykonywanych m.in.:
- pojazdami przeznaczonymi do przewozu rzeczy, gdy dozwolona maksymalna masa pojazdu, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 tony;
- pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego przeznaczone;

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

Przewozy krajowe i międzynarodowe

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

Oczekujemy taboru nie starszego niż 5 lat:
- preferowane pojazdy EURO 5
- zabudowa kontenerowa koloru białego (na pojazdach umieszczone będzie logo DPD)
- ciągniki siodłowe
- zestawów ciągnik/naczepa koloru białego (preferowana kontenerowa zabudowa)
- zamknięcia przestrzeni ładunkowej (preferowana roleta)

W ofercie prosimy zamieścić:
- informacje o firmie (w tym baza transportowa)
- informacje na temat posiadanego taboru
- komplet dokumentów rejestrowych
- komplet dokumentów branżowych
  - certyfikat kompetencji zawodowych
  - licencje krajową/wspólnotową
  - OC przewoźnika w transporcie krajowym/międzynarodowym na min. 100.000 USD
- propozycje oczekiwanego poziomu stawek przy gwarantowanej liczbie kilometrów dla 1 pojazdu w skali miesiąca do: 8 000 km, 10 000 km, 12 000 km

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

Oferty prosimy przesyłać na adres: transport@dpd.com.pl w terminie do 31.01.2012

W przypadku jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt telefoniczny w godz. 8:00 - 16:00 pod numerami: 042 717 08 70 wew. 772, 022 577 55 00 wew. 650

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

DPD



- pojazdami przeznaczonymi do wykonywania usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników bądź odbiorników radiowych lub telewizyjnych;



fot. Stobart Group

- pojazdami używanymi w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczonymi do zadań ratownictwa.

Wprowadzanie konkretnego systemu

Wybrany system czasu pracy można wprowadzić w drodze:
- układu zbiorowego pracy;
- regulaminu pracy;
- obwieszczenia (jeżeli pracodawca, czyli prowadzący firmę transportową nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy).

Jeśli w zakładzie działa organizacja związkowa – regulamin pracy prowadzący firmę ustala się w uzgodnieniu z tą organizacją. Natomiast w razie nieuzgodnienia treści regulaminu pracy z zakładową organizacją związkową w ustalonym przez strony terminie, regulamin taki ustala prowadzący firmę jako pracodawca.

W przypadku gdy nie jest on objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, wprowadzenia lub zmiany systemu czasu pracy powinien dokonać w drodze obwieszczenia. Obwieszczenie takie wchodzi w życie po upływie 14-dniowego terminu od podania go do wiadomości pracowników.

Pracodawca, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa, a także pracodawca, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu pracy oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy, może stosować okresy rozliczeniowe czasu pracy określone w art. 129§ 2 i w art. 135§ 2 i 3 Kodeksu pracy – po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy (art. 150§ 2 Kodeksu pracy).

Ważne!
Przerywany czas pracy w układzie zbiorowym
Należy jednak pamiętać, że przerywany czas pracy co do zasady może być wprowadzony tylko w układzie zbiorowym, a u pracodawcy, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa - na podstawie umowy o pracę (art. 139§ 4 Kodeksu pracy).

Z kolei system skróconego tygodnia pracy oraz system pracy weekendowo-świątecznej powinien być wprowadzany w indywidualnej umowie o pracę.

Czas pracy kierowcy

Należy pamiętać, że czas pracy kierowcy nie zawsze pokrywa się z samym czasem prowadzenia pojazdu. W praktyce taka sytuacja zdarza się tylko wyjątkowo.

Czasem pracy kierowców jest okres od rozpoczęcia do zakończenia pracy. Do pracy tej, poza prowadzeniem pojazdu, wlicza się także wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu, takie jak:
- załadunek i rozładunek oraz nadzór nad załadunkiem i rozładunkiem;
- nadzór i pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;
- czynności spedycyjne;
- codzienna obsługa pojazdów i przyczep;
- niezbędne czynności administracyjne;
- inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
- utrzymanie pojazdu w czystości.

Pamiętaj!
Czas pracy kierowcy obejmuje zarówno czas przejazdu, jak i wykonywania innych obowiązków, ujętych w harmonogramie.

Ponadto, do czasu pracy kierowcy wlicza się:
- czas 15-minutowej przerwy – jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi sześć godzin i więcej;
- czas dyżuru wykonywanego poza normalnymi godzinami czasu pracy – jeżeli kierowca podczas dyżuru wykonywał pracę;
- przerwy w pracy wynikające z przepisów szczególnych lub np. z układu zbiorowego pracy;
- czas pozostawania przez kierowcę na stanowisku pracy poza przyjętym rozkładem czasu pracy, gdy kierowca jest w gotowości do wykonywania pracy (w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu);
- okresy pozostawania do dyspozycji (tzw. „przestoje") w wymiarze ośmiu godzin, ale tylko w przypadku kierowców pracujących w zadaniowym systemie pracy.

Ważne!
Dotyczy to wyłącznie sytuacji, gdy kierowca taki nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy. W przeciwnym wypadku okresy te wlicza się do czasu dyżuru.

Czas pozostawania do dyspozycji

Do czasu „pozostawania do dyspozycji" zalicza się w systemie zadaniowym czasu pracy także czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym. W przypadku kierowców pracujących w którymś z pozostałych systemów, taki okres wlicza się do czasu dyżuru.

Pamiętaj!
W czasie pozostawania do dyspozycji kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy. Musi natomiast zachować gotowość do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy.

Okresy nie włączane do czasu pracy

Do czasu pracy nie wlicza się:

- dyżuru, podczas którego kierowca nie wykonuje pracy;
- dyżuru, poza rozkładem czasu pracy, podczas którego kierowca wprawdzie nie wykonuje pracy i nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy, ale jest w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu lub wykonywania innej pracy (np. dyżurem jest czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym – chyba że kierowca pracuje w systemie zadaniowym – wtedy jest to dla niego czas „pozostawania do dyspozycji");
- nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;
- dobowego nieprzerwanego odpoczynku;
- przerwy w pracy stosowanej w systemie przerywanego czasu pracy.

Zapamiętaj!
Jeżeli pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

Ograniczenia

Czas pracy kierowcy nie może przekroczyć maksymalnych norm czasu pracy oraz maksymalnych norm czasu prowadzenia pojazdu.

Szczególny charakter pracy kierowców sprawia, że normy czasu ich pracy różnią się od norm czasu pracy innych pracowników. Jest to spowodowane uciążliwością tej pracy oraz koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa kierowcy, innym użytkownikom drogi, a także przewożonym towarom.

Zapamiętaj!
Ustalając wymiar czasu pracy dla kierowcy, prowadzący firmę może skracać czas pracy lub obniżać jego normy.

Ważne!
Za przestrzeganie przez kierowców norm czasu pracy odpowiada zawsze pracodawca, czyli osoba prowadząca firmę transportową. Dotyczy to jednak tylko tych kierowców, którzy są w firmie zatrudnieni na podstawie umowy o pracę. Pozostali kierowcy – wykonujący przewozy w ramach umowy zlecenia albo swojej własnej działalności gospodarczej – sami odpowiadają za przestrzeganie przez siebie tych norm.

Obliczanie czasu pracy kierowcy

Aby prawidłowo obliczyć czas pracy kierowcy należy właściwie zakwalifikować poszczególne okresy wykonywania pracy, czyli odróżnić czas prowadzenia pojazdu od innych czynności związanych z wykonywaniem przewozu, przerw, dyżurów, okresów pozostawania do dyspozycji oraz okresów wypoczynku.

Sposób obliczania czasu pracy kierowcy został zaprezentowany na poniższym schemacie.

Czas pracy
=
Czas prowadzenia pojazdu
+
Czas wykonywania innych czynności związanych z przewozem
+
Czas 15-minutowej przerwy
+
Czas dyżuru poza godzinami pracy, jeżeli wówczas kierowca wykonywał pracę
+
Okresy pozostawania do dyspozycji pracodawcy wliczane do czasu pracy
+
Przerwy wynikające z przepisów szczególnych
-
Czas dyżuru
-
Nieusprawiedliwione postoje w czasie jazdy
-
Dobowy nieprzerwany odpoczynek




fot. Volvo Trucks

Przykład
Kierowca przewożący meble od godziny 10.00 do 12.00 ładował towar do samochodu. O godzinie 12.00 wyruszył w trasę. Po 4.5 godzinach jazdy (o 16.30) zatrzymał się na 45-minutową przerwę. Następnie wyruszył w dalszą drogę. O godzinie 18.15 zepsuł się samochód. Kierowca naprawiał go samodzielnie przez 45 minut. O 19.00 wyruszył w dalszą drogę i o 20.00 był na miejscu. Do godziny 21.00 pilnował rozładunku a następnie został zwolniony do domu.

W podanym przykładzie kierowca pracował od godziny 10.00 do 21.00, tj. 11 godzin. Do czasu pracy w tym okresie zaliczać będzie się: czas załadunku, czas prowadzenia pojazdu, czas naprawy samochodu oraz czas wyładunku i 15 minut z 45-minutowej przerwy. Nie zaliczymy zaś do czasu pracy 30 minut z 45-minutowej przerwy. Czas pracy będzie zatem wynosił 10 godzin i 30 minut.

Przykład
Pojazd przewożący towar za granicę prowadziło na zmianę trzech kierowców. Kierowca A prowadził przez pierwsze cztery godziny a kierowca B przez kolejne trzy. Następnie zatrzymali się na obiad. Po tej przerwie kierowca C prowadził przez cztery i pół godziny, po czym zmienił się z kierowcą A. Po trzech godzinach kierowcy znów się zmienili i dalej przez cztery godziny prowadził kierowca B. Po dojechaniu kierowca A przez 30 minut załatwiał formalności z przyjmującym ładunek, po czym udał się na spoczynek. Kierowcy B i C przez 2 godziny rozładowali samochód, a następnie skończyli pracę, z tym że kierowca B został jeszcze pół godziny, aby umyć szyby.


fot. Geodis

W podanym przykładzie do czasu pracy kierowcy A należy zaliczyć: 4 godziny prowadzenia pojazdu + 3 godziny kolejnego prowadzenia pojazdu + 30 minut załatwiania formalności + 15 minut przerwy. Kierowca A przepracował zatem 7 godzin i 45 minut.

Do czasu pracy kierowcy B należy zaliczyć: 3 godziny prowadzenia pojazdu + 4 kolejne godziny prowadzenia + 2 godziny rozładunku + 30 minut mycia szyb + 15 minut przerwy. Kierowca B przepracował zatem 9 godzin i 45 minut .

Do czasu pracy kierowcy C należy natomiast zaliczyć: 4,5 godziny prowadzenia pojazdu + 2 godziny rozładunku + 15 minut przerwy. Łącznie kierowca C pracował więc przez 6 godzin i 45 minut .

Do czasu pracy nie będzie zatem zaliczony okres 1 godziny i 15 minut z półtoragodzinnej przerwy na obiad. Okres taki zostanie zakwalifikowany jako nieusprawiedliwiony postój w czasie jazdy. Do czasu pracy można wliczyć tylko 15 minut tej przerwy.

Natomiast jako czas dyżuru potraktujemy przerwy, podczas których jeden z kierowców prowadził pojazd, a pozostali w tym pojeździe przebywali.

Znajomość opisanych powyżej zasad może okazać się bardzo korzystna dla każdego pracodawcy zatrudniającego kierowców. Odpowiednio dobrany i prawidłowo wprowadzony system czasu pracy ogrywa bowiem decydującą rolę w funkcjonowaniu firmy transportowej. Umożliwia sprawną organizację pracy i optymalne wykorzystanie potencjału pracowników.

Katarzyna Czajkowska-Matosiuk

Podstawa prawna
Ustawa o czasie pracy kierowców z 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U. z 2004 r. nr 92, poz. 879 z późn. zm.).
Umowa o pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) sporządzona w Genewie 1 lipca 1970 r.
Ustawa z 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (tekst jedn.: Dz.U. z 1998 r. nr 21, poz. 94 z późn. zm.).
Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

TRANS

EUROPEJSKA GIEŁDA TRANSPORTOWA

Szukasz transportu? Masz wolny pojazd?
150 000 kontrahentów czeka na Ciebie na giełdzie TRANS

- Wybieraj codziennie spośród 60 000 ofert wolnych ładunków i pojazdów
- Korzystaj z bazy 150 000 rzetelnych firm z całej Europy
- Zawieraj bezpieczne transakcje tylko ze sprawdzonymi partnerami

Creditreform

30 DNIOWY BEZPŁATNY OKRES TESTOWY



Giełdzie TRANS zaufali:

DB SCHENKER · KUEHNE+NAGEL · DACHSER · Raben · DSV · hellmann · Wincanton · RHENUS LOGISTICS · RÖHLIG SUUS · DHL

www.trans.eu

Jak refakturować koszty transportu?

Kwestie dotyczące odsprzedaży usług transportowych/spedycyjnych istotne są zarówno dla podmiotów działających w branży TSL, które w wielu przypadkach świadcząc usługi korzystają z pomocy podwykonawców, jak i podatników działających w innych branżach, którzy w celu prawidłowego wykonania umowy zobowiązani są do zapewnienia transportu towarów. W obu przypadkach nabyta od podwykonawcy usługa jest najczęściej odsprzedawana (refakturowana) na rzecz faktycznego beneficjenta usługi – zamawiającego. Czym jest zatem refaktura?

W sytuacji, gdy podatnik nabywa a następnie odsprzedaje usługi transportowe na rzecz kontrahentów, staje się po pierwsze beneficjentem usług transportowych, a następnie świadczącym te usługi. W stanie prawnym obowiązującym do dnia 30 listopada 2008 r. Ustawa o podatku od towarów i usług nie definiowała bezpośrednio pojęcia refaktury. Zasadniczą istotą refakturowania, zdiagnozowaną przez orzecznictwo i doktrynę, było natomiast zafakturowanie odsprzedaży usługi zwykle bez doliczenia jakiejkolwiek marży czy prowizji. Celem odsprzedaży usług było przeniesienie wyłożonych kosztów przez podmiot refakturujący na podmiot, który faktycznie z danych usług korzystał, pomimo że podmiot refakturujący fizycznie danej usługi nie świadczył.

W chwili obecnej zasady odsprzedaży usług zawarte zostały w Ustawie o podatku od towarów i usług. Po pierwsze wskazać należy, iż zgodnie z art. 8 ust. 2a ustawy o VAT w przypadku gdy podatnik, działając we własnym imieniu, ale na rzecz osoby trzeciej, bierze udział w świadczeniu usług, przyjmuje się, że ten podatnik sam otrzymał i wyświadczył te usługi. Powyższe oznacza, iż Ustawa o podatku od towarów i usług przyjmuje pewną fikcję traktując podmiot odsprzedający usługę tak jakby był jej fizycznym nabywcą, a następnie wykonawcą, pomimo iż w praktyce nie jest on, co do zasady, beneficjentem usługi (jest ona wykonywana bezpośrednio na rzecz zamawiającego), ani nie wykonuje usług.

W przypadku gdy podatnik, działając we własnym imieniu, ale na rzecz osoby trzeciej bierze udział w świadczeniu usług, podstawą opodatkowania jest kwota należna z tytułu świadczenia usług, pomniejszona o kwotę podatku, co wynika z art. 30 ust. 3 ww. ustawy o VAT.

Przykład
Spółka A dokonuje wewnątrzwspólnotowych dostaw towarów (WDT), które po spełnieniu odpowiednich ustawowych warunków opodatkowuje 0% stawką podatku VAT. Spółka często zobowiązuje się do wykonania dostarczanych przez nią towarów w szybszym niż to wynika z umowy terminie, pod warunkiem że kontrahent sam je przetransportuje. W sytuacji, gdy jest to dla kontrahenta znacznie utrudnione, wówczas spółka A decyduje się nabyć we własnym imieniu, ale na jego rzecz usługę transportu sprzedawanych towarów. Po wykonaniu usługi jej koszty są następnie refakturowane na rzeczywistego beneficjenta usługi, czyli kontrahenta.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na jeszcze jedno zagadnienie. Jak wskazano na wstępie, w okresie, gdy polskie przepisy nie odnosiły się do zagadnienie odsprzedaży usług, w orzecznictwie wskazywano, iż podmiot odsprzedający usługę musi tego dokonać po cenie jej nabycia, bez doliczenia prowizji lub marży. W kontekście powołanych przepisu pogląd taki należy w chwili obecnej uznać za błędny. Ustawa o podatku od towarów i usług nie zabrania doliczania marży w przypadku odsprzedaży usług, należy więc uznać, iż działanie takie jest uprawnione.

Obowiązek podatkowy przy odsprzedaży usług transportowych

Moment powstania obowiązku podatkowego w przypadku odsprzedaży usług transportowych i spedycyjnych uzależniony jest od tego, czy usługa odsprzedawana jest na rzecz podmiotu krajowego, czy też podmiot dokonujący odsprzedaży usług dokonuje równocześnie tzw. „eksportu usług", czyli odsprzedaje usługi na rzecz



Anna Resiak, ekspert podatkowy ECDDP www.ecddp.pl

podmiotów z terytorium UE lub krajów trzecich, dla których miejsce świadczenia zostało określone w innym niż Polska kraju (tzw. sprzedaż VAT NP).

W przypadku odsprzedaży usług na rzecz podmiotu krajowego obowiązek podatkowy powstaje zgodnie z art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a i b Ustawy o podatku od towarów i usług, tj. z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30. dnia, licząc od dnia wykonania usług transportu osób i ładunków kolejami, taborem samochodowym, statkami pełnomorskimi, środkami transportu żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, promami, samolotami i śmigłowcami oraz spedycyjnych i przeładunkowych. Zatem w tym przypadku obowiązek podatkowy powinien zostać rozpoznany przez podatnika najwcześniej z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty (w tej części) nie później niż w 30. dniu licząc od dnia wykonania usługi transportowej.

Natomiast, w przypadku „eksportu usług", dla których miejsce świadczenia ustala się na podstawie art. 28b (miejscem świadczenia jest kraj siedziby usługobiorcy), wówczas obowiązek podatkowy powstaje na zasadach określonych w art. 19 ust. 19a i 19b VATU,

czyli co do zasady z chwilą wykonania usług, z tym że:

1) usługi, dla których, w związku z ich świadczeniem, ustalane są następujące po sobie terminy płatności lub rozliczeń, uznaje się za wykonane z upływem każdego okresu, do którego odnoszą się te rozliczenia lub płatności, do momentu zakończenia świadczenia tych usług;
2) usługi świadczone w sposób ciągły przez okres dłuższy niż rok, dla których, w związku z ich świadczeniem, w danym roku nie upływają terminy rozliczeń lub płatności, uznaje się za wykonane z upływem każdego roku podatkowego, do momentu zakończenia świadczenia tych usług.

Moment wykonania usługi

Dla prawidłowego określenia momentu powstania obowiązku podatkowego niezbędne jest zatem wskazanie momentu wykonania usługi. W Ustawie o podatku od towarów i usług brak jest jednak w regulacji określającej, jaki moment należy uznać za chwilę wykonania odsprzedawanej usługi. Powyższe zagadnienie budzi również wątpliwości organów podatkowych oraz sądów administracyjnych, które prezentują w tym względzie rozbieżne stanowiska.

W ocenie autora, dla określenia momentu wykonania odsprzedawanej (refakturowanej) usługi decydujące znaczenie ma umowa łącząca strony. Strony uprawnione są do określenia jaką datę będą uważać za moment wykonania odsprzedawanej usługi transportowej lub spedycyjnej. Jednocześnie w przypadku, gdy umowa nie określa z jaką datą odsprzedawana usługa została wykonana, wówczas podatnik powinien odnieść się do momentu, kiedy usługa transportowa została rzeczywiście wykonana przez podmiot świadczący tę usługę w jej imieniu – lecz na rzecz podmiotu trzeciego. Należy w tym miejscu zauważyć, iż o wykonaniu usługi mówimy wówczas, gdy usługodawca wykona wszelkie czynności, do których był zobowiązany na rzecz usługobiorcy. Od tej daty należy liczyć 30-dniowy termin, w którym winien być rozpoznany obowiązek podatkowy.

Powyższe stanowisko jest również jedną z wskazywanych przez organy podatkowe możliwości prawidłowego postępowania. Przykładowo dyrektor Izby Skarbowej w Katowicach w interpretacji indywidualnej z dnia 26 lutego 2010 r. (sygn. IBPP3/443-920/09/KO), wskazał: *W tym miejscu niezbędnym jest odnieść się do określenia jaką datę należy przyjąć za datę wykonania usługi, która jest refakturowana. W odniesieniu do powyższej kwestii należy stwierdzić, iż o tym czy dana usługa została faktycznie wykonana i kiedy nastąpiło jej wykonanie w całości lub częściowo decyduje zawarta umowa cywilnoprawna. Umowa cywilnoprawna określa wzajemne prawa i obowiązki stron. O tym czy dana usługa została wykonana decyduje również jej charakter. Charakter usługi i datę jej wykonania definiują strony umowy cywilnoprawnej, z wyjątkiem gdy moment ten określa powszechnie obowiązujący przepis prawa, regulujący zasady danego rodzaju usług. W konsekwencji w zależności od charakteru danej usługi, w oparciu o datę wykonania usługi wynikającą z zawartej pomiędzy stronami umowy cywilnoprawnej należy określić obowiązek podatkowy z tytułu refakturowania usług na spółki faktycznie korzystające z tych usług.*

Anna Resiak,
ekspert podatkowy ECDDP
www.ecddp.pl



Translait: Zadowolenie to podstawa

Firma z branży produkcyjno-handlowo-logistycznej od roku 2011 dysponuje systemem do zarządzania transportem CarLo® firmy Soloplan. Codzienna oszczędność czasu, zadowolenie pracowników i klientów oraz znacznie niższe zużycie paliwa to pozytywne skutki wdrożenia nowego systemu.

Poniższy przykład pokazuje jak wielkie oddziaływanie mają ukazujące się w prasie branżowej artykuły. Kiedy we wrześniu 2009 r. pojawił się w czasopiśmie artykuł o firmie spedycyjnej Spedition Krummen Kerzers AG, Vincent Stucky nie krył swojego zadowolenia. Szef firmy handlowo-logistycznej Translait SA szukał wówczas systemu do zarządzania transportem. – *Artykuł opisywał bezproblemowe i szybkie wdrożenie oprogramowania dla spedycji CarLo® firmy Soloplan oraz możliwość połączenia go z systemem telematycznym Fleetboard* – wspomina Stucky. Wymagania stawiane przez firmę Krummen były podobne do wyobrażeń, jakie miał na ten temat zarząd w Translait. Dlatego Stucky skontaktował się z kolegami z Kerzers – ponad pół roku po publikacji artykułu. – *Firma Krummen od kilku miesięcy zbierała doświadczenia związane z pracą w tym systemie i była w stanie polecić mi to rozwiązanie. Bardzo szybkie i bezproblemowe wdrożenie oprogramowania w firmie Krummen stanowiło kolejny, ważny argument* – mówi przedsiębiorca.

Ambitny cel

Przestawienie się z dotychczasowego oprogramowania spedycyjnego stało się nagle koniecznością. Pomimo tego, że program został przed paroma laty stworzony z myślą o Translait, to nie był już w stanie sprostać coraz wyższym oczekiwaniom w firmie. Wiele procesów sprawiało problemy i zajmowało sporo czasu. Interfejs do systemu telematycznego Fleetboard nie byłby możliwy. –*Zależało nam na zintegrowanym rozwiązaniu umożliwiającym przepływ danych od produkcji, przez dział logistyki, aż po samego kierowcę i rozliczenie* – opisuje Selim Khamsi odpowiedzialny za dział IT w Translait. W tym celu firma wdrożyła w ubiegłym roku system gospodarki towarem Navision. Zadaniem CarLo® była zatem nie tylko komunikacja z modułem Fleetboard, lecz również z systemem ERP.

To, jak i inne wymagania stawiane przez Translait, zostało wyjaśnione wkrótce potem podczas dwudniowego warsztatu z firmą Soloplan. – *Już w czerwcu 2010 r. mieliśmy naszą specyfikację warunków realizacji zamówienia* – wyjaśnia Stucky. Pierwszą wersję CarLo® zainstalowano 1 października 2010 r.,



Oprogramowanie CarLo® pomaga pracownikom podczas dyspozycji



Vincent Stucky, dyrektor zarządzający w firmie Translait SA

tak aby pracownicy mogli przejść szkolenie i ćwiczyć na własnych komputerach. Od tego czasu zaczął już funkcjonować interfejs z Fleetboard. – *Czterodniowy cykl szkoleń przeprowadzono w sposób bardzo profesjonalny* – wychwala Stucky. Oficjalny termin rozpoczęcia pracy z CarLo® ustalono na dzień 1 stycznia 2011. – *To bardzo ambitny cel, ponieważ czekało na nas kilka życzeń specjalnych* – reasumuje Khamsi.

Odstępstwa od normy

W gruncie rzeczy procesy pracy firmy Translait można byłoby odwzorować na pomocą podstawowej wersji systemu CarLo®, jednak Stucky marzył o rozwiązaniu skrojonym na własną miarę, bazującym na standardowej wersji oprogramowania. – *Zmiany, na których nam zależało, stanowiły mniej więcej 20 procent wersji podstawowej* – ocenia Khamsi. Trzy miesiące później programistom z firmy Soloplan udało się zrealizować ponad 90 procent wymaganych zmian — wraz z interfejsem do Navision. Odstępstwa od normy wynikały w przypadku Translait z profilu przedsiębiorstwa. Nie chodziło w końcu o firmę spedycyjną, lecz o firmę produkcyjno-handlową dysponującą własnym, dużym taborem,

jeżdżącym również w ramach tej działalności. 60 cystern rozwozi nie tylko towar własny, lecz jeździ również na rzecz firm i osób trzecich, przez co często należy rozliczać się z frachtu. Tę część przejmuje CarLo®, a faktury handlowe są sporządzane przez Navision. Duże ułatwienie stanowi interfejs łączący z systemem zarządzania transportem, dzięki czemu można automatycznie przenieść faktycznie wydane ilości z CarLo® do Navision.

Jedna godzina dziennie oszczędności

Przekazywanie zleceń z CarLo® do 60 ciężarówek działa w równie prosty sposób. Ten punkt jest szczególnie istotny, ponieważ ponad 90 procent pojazdów zjeżdża do centrali w Corminboeuf tylko raz na 14 dni. Nie ma więc mowy o osobistym przekazaniu zleceń do 70 kierowców korzystających z taboru przez 7 dni w tygodniu. Zamiast tego przekazywanie danych odbywa się za pomocą mobilnej sieci GPRS. W tej kwestii decydującą rolę odgrywa interfejs między CarLo® a systemem telematycznym. Mimo posiadania przez Translait taboru złożonego zarówno z pojazdów Scania, jak i MAN oraz Mercedes, to większość z nich jest wyposażona w system telematyczny Daimler Fleetboard.

Dostępny pozostały czas jazdy jest natomiast bez pomocy kierowcy wyliczany automatycznie i także wysyłany do centrali. Zsynchronizowana współpraca między CarLo® a systemem telematycznym stanowi ogromne ułatwienie dla czterech dysponentów, przydzielających dziennie od 100 do 150 zleceń, których wolumen sięga od 1,5 do 2 mln litrów na całą flotę. Dalsze ułatwienie stanowią prekonfigurowane, standardowe trasy, które w prosty sposób można stworzyć oraz zmienić przy użyciu Translait lub CarLo®. – *Łącznie naszym dysponentom udaje się zaoszczędzić około jednej godziny dziennie* – ocenia Khamsi. Ponadto, dzięki wprowadzeniu systemu telematycznego oraz premii dla kierowców udało się zredukować zużycie paliwa o 2 litry na 100 kilometrów.

Zadowolenie pracowników

Istnieją zatem dobre szanse na amortyzację całego rozwiązania. Obok oszczędności paliwa, na korzyść tego rozwiązania przemawiają także wspomniane ułatwienia pracy dla dysponentów oraz automatyczne sporządzanie faktur przewozowych. Kolejnej wynikającej z tego korzyści nie da się wyrazić za pomocą liczb – *Zadowolenie naszych pracowników, w związku z wdrożeniem nowoczesnego oprogramowania dla spedycji wyraźnie wzrosło* – mówi Stucky.



Fot. Translait

Komputery pokładowe odbierają dane dotyczące zlecenia bezpośrednio od CarLo®, które naciśnięciem jednego przycisku są zatwierdzane przez kierowcę. Ponadto do zadań kierowcy należy wprowadzenie statusu zlecenia, np. „Dotarcie do fabryki", „Start rozładunku" lub „Koniec rozładunku" oraz dokładnej ilości płynnego towaru. To z kolei wiąże się z przyjaznym użytkowaniem oraz stabilnością, jaką cechuje się CarLo®. Bardzo ważna jest również możliwość dostosowania ekranu do własnych potrzeb przez każdego pracownika za pomocą kilku prostych czynności.

KK

Informatyczne wsparcie procesów logistycznych

System InterLAN SPEED został wybrany podstawową platformą zarządzania operacyjnego w Röhlig Suus

Firmy Röhlig Suus Logistics z Piaseczna i InterLAN z Poznania podpisały umowę dotyczącą wdrożenia systemu TMS (Transportation Management System). Oprogramowanie interLAN SPEED stanie się podstawową platformą zarządzania operacyjnego w Röhlig Suus Logistics obejmującą obszary transportu i spedycji drogowej, morskiej i lotniczej – w tym całopojazdowej, całokontenerowej oraz drobnicowej.

InterLAN SPEED będzie realizował także zadania w dziedzinach wspierających podstawowe procesy operacyjne jak np.: wymianę palet, Cash On Delivery, Proof Of Delivery, Return Of Documents, rozliczanie przewoźników, zarządzanie taborem i kierowcami, obsługę niezgodności i reklamacji oraz fakturowanie usług wygenerowanych w formie bilingów w innych systemach Röhlig Suus Logistics.

Istotnym zagadnieniem wdrożenia będzie integracja oprogramowania InterLAN SPEED z innymi systemami Röhlig Suus Logistics: finansowo – księgowym, mapami cyfrowymi, telematycznym (GPS), obiegiem dokumentów (workflow), magazynem logistycznym (WMS), portalem internetowym (webbooking i Track&Trace), a także systemami klientów - z wykorzystaniem korporacyjnej szyny danych oraz standardów EDI.

Szeroki zakres funkcjonalny systemu InterLAN SPEED wesprze dalszy rozwój Röhlig Suus Logistics, pozwoli zwiększyć efektywność działania i zaoferować klientom nowe usługi. Realizacja całego projektu została zaplanowana do połowy 2012 r., a pierwsze usługi będą realizowane już pod koniec pierwszego kwartału 2012 r.

Jeszcze dziś zaprenumeruj TSL Biznes na rok 2012

Skorzystaj z promocji, zamów on-line
www.TSL-biznes.pl/prenumerata



Polskie firmy przepłacają za oprogramowanie

Około 1/5 kosztów funkcjonowania działu IT w firmie to koszty oprogramowania, przeciętnie w ciągu roku oznacza to kwotę ok. 8 tys. zł od każdego użytkownika systemu. Ta suma może być mniejsza dzięki właściwemu zarządzaniu licencjami w firmie. Optymalne ich wykorzystanie pozwoli także przedsiębiorcom na uniknięcie wysokich kar za niewłaściwe wykorzystywanie oprogramowania – ostrzegają eksperci firmy doradczej Deloitte.

Koszty oprogramowania pochłaniają 18% budżetu IT w dużych firmach, a w małych i średnich przedsiębiorstwach – 20%. Na całkowity koszt aplikacji składa się zarówno początkowa cena nabycia, obejmująca opłatę licencyjną i koszty administracyjne oraz późniejsze wydatki eksploatacyjne, w tym uaktualnienia, utrzymanie i wsparcie techniczne. Istotnym elementem są także koszty związane z zapewnieniem szkoleń dla pracowników. Eksperci firmy doradczej Deloitte szacują, że wydatki te można skutecznie redukować dzięki odpowiedniemu zarządzaniu oprogramowaniem. – *Obecnie firmy mogą korzystać zarówno z tradycyjnych jak i niestandardowych modeli licencjonowania. W ramach pierwszego wzoru występuje licencja wieczysta lub subskrypcja. Coraz więcej przedsiębiorstw wybiera jednak systemy w niestandardowym modelu licencjonowania jak Freemium, Open Source czy finansowanie przez reklamę. Wybranie optymalnego modelu zależy od wielu czynników m.in. etapu rozwoju, na którym znajduje się firma, dlatego nie ma jednego uniwersalnego wzorca - rozwiązania należy dobierać po szczegółowej analizie potrzeb przedsiębiorstwa i planów jego rozwoju* – mówi Mariusz Ustyjańczuk, starszy konsultant w Dziale Zarządzania Ryzykiem Deloitte.

Firmy nierzadko marnotrawią pieniądze płacąc za oprogramowanie nieużywane, czyli takie, które zostało zainstalowane na komputerze użytkownika, ale nie jest mu ani potrzebne, ani przez niego wykorzystywane. Często przedsiębiorstwa wykupują także licencję na oprogramowanie, które nigdy nie zostaje wdrożone. Szacuje się, że wartość nieużywanego oprogramowania w Wielkiej Brytanii to ponad 100 funtów na komputer, w USA jest to kwota 100 dolarów na komputer. Średnio w tych krajach 22%-23% zakupionego oprogramowania nigdy nie zostało wdrożone do użytku. Skala strat występująca na powyższych rynkach nie jest wyjątkowym zjawiskiem, przeciwnie - potwierdza trend panujący na całym świecie, także w Polsce.

Eksperci Deloitte podkreślają, że problem efektywnego zarządzania oprogramowaniem dotyczy praktycznie wszystkich sektorów gospodarki, ale szczególne znaczenie ma dla instytucji o zdecentralizowanym modelu organizacyjnym. W związku z tym szczególnie istotne jest to dla branży energetycznej, firm dystrybucyjnych i handlowych, oraz dla tych, które tradycyjnie wydają dużo na rozwiązania IT, czyli sektora finansowego czy firm telekomunikacyjnych. Skala oszczędności, wynikających z wdrożenia efektywnego systemu zarządzania licencjami, będzie zależała przede wszystkim od ilości wykorzystywanych licencji, jakości programu zarządzania oraz treści umów podpisanych z producentem oprogramowania. – *Na polskim rynku nasilają się kontrole producentów oprogramowania. Stwierdzenie nieprawidłowości może wiązać się z wielomilionowymi karami. Z naszego doświadczenia wynika jednak, że w Polsce niezwykle rzadko zdarzają się przypadki świadomego łamania warunków licencjonowania. Najczęstszym powodem rozbieżności podczas audytów nie jest zła wola użytkownika, ale niezrozumienie warunków licencjonowania lub luki w inwentaryzacji* – dodaje Jakub Bojanowski, partner w Dziale Zarządzania Ryzykiem Deloitte.

Przedsiębiorcy nie powinni się jednak obawiać kontroli oprogramowania, tylko właściwie do niego przygotować. Eksperci firmy doradczej Deloitte wskazują na dwa istotne elementy procesu przygotowawczego. Przede wszystkim firmy powinny sprawdzić warunki umowy licencjonowania. Warto odpowiednio przygotować się do rozmowy na temat problematycznych punktów i sformułowań, które mogą prowokować dyskusję. Drugi krok to przeprowadzenie wewnętrznego audytu i lokalizacja potencjalnego źródła kłopotów licencyjnych zanim zrobi to dostawca.

KK



Strona internetowa wizytówką firmy

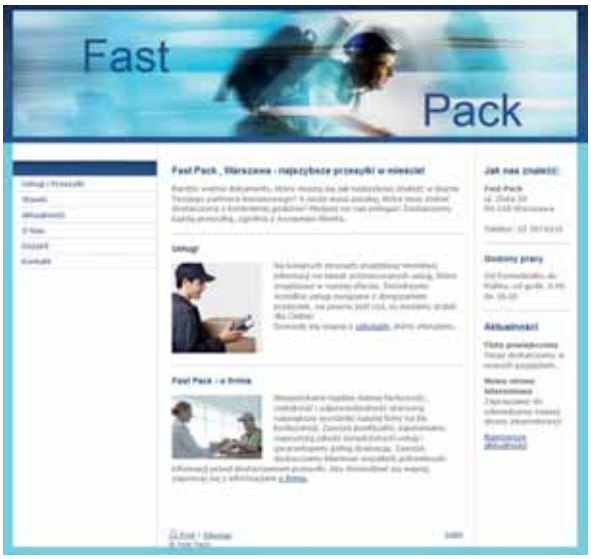
Strona internetowa to klucz do sukcesu firmy. Niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa, branży i rynku, na którym funkcjonuje czy profilu działalności strona www jest elementem przyciągającym nowych klientów, wizytówką firmy w sieci oraz miejscem prezentacji produktów i usług. Firmy, którym zależy na efektywnym wykorzystaniu potencjału Internetu, powinny przestrzegać kilku zasad przy konfiguracji i prezentacji swojej strony internetowej. Wpłyną one nie tylko na wizerunek przedsiębiorstwa, ale także przyciągną potencjalnych klientów i pozwolą zachować ich długotrwałą lojalność.

Chwytliwa nazwa domeny

Pierwszy krok do utworzenia profesjonalnej strony internetowej to znalezienie dobrze brzmiącej i zgodnej z prawem domeny. Dostawcy usług hostingowych posiadają w swojej ofercie bezpłatne narzędzia do sprawdzania wolnych domen, więc wybór odpowiedniej nie powinien sprawiać problemu. Ponadto adres internetowy powinien zgadzać się z tematem strony i być możliwie najkrótszy i chwytliwy. *„twojkurier”, „szybkapaczka”* czy *„kurierem”* to tylko niektóre propozycje. Można też pomyśleć o nazwie, która ułatwi trafienie do firmy zagranicznym klientom – *„yourcourier”, „speedypackage”* itp.

Przejrzysta i funkcjonalna struktura

Kolejnym niezbędnym krokiem do sukcesu jest zaprojektowanie przejrzystej struktury strony. Obecnie niektóre firmy hostingowe oferują aplikacje online, które pozwalają również osobom nieposiadającym wiedzy technicznej, stworzyć stronę internetową w prosty i szybki sposób (np. 1&1 MyWebsite). Klient szukający informacji chce je znaleźć możliwie jak najszybciej dlatego ważne jest by strona miała układ przyjazny dla jej użytkowników.



Strona internetowa nie powinna być zbyt hałaśliwa i przeładowana grafiką czy migoczącymi banerami i ruchomym tekstem. Elementem graficznym, który natomiast powinien być dobrze widoczny na stronie jest logo firmy.

Czytelny przekaz

Najważniejszym elementem strony internetowej jest jej treść. Struktura zamieszczonych informacji powinna być czytelna, a teksty krótkie, konkretne i dostarczające klientom informacji, których szukają. Strona internetowa firmy kurierskiej powinna przede wszystkim zawierać szczegółową ofertę wraz z aktualnym cennikiem. Dobrym pomysłem jest dostosowanie serwisu do potrzeb zarówno klientów indywidualnych, jak i firm. W dobrze widocznym miejscu powinny się znaleźć dokładne dane kontaktowe firmy: adres, telefon, godziny otwarcia. Można również dodać mapkę, która ułatwi klientom trafienie do celu. Poza zamieszczeniem wartościowych informacji nie należy zapominać o regularnym aktualizowani serwisu. Strona internetowa, która wita ubiegłorocznymi promocjami na pewno nie pozostawia dobrego wrażenia.

Wymagania techniczne

Poza chwytliwą nazwą domeny, przejrzystą strukturą i ciekawą treścią należy pamiętać o spełnieniu wymogów technicznych. Klient szukający firmy kurierskiej nie chce tracić czasu na wielokrotne próby wyświetlenia strony. Jeżeli po drugiej próbie treść czy elementy graficzne nie otwierają się w całości lub pewne aplikacje nie działają poprawnie, wówczas klienci zaczynają się niecierpliwić i szukać innych ofert. Dlatego optymalna prezentacja w różnych wyszukiwarkach i szybkość ładowania serwisu to podstawa.



Komentarz Olivera Maussa,
Dyrektora Generalnego 1&1 Internet

W dzisiejszych czasach posiadanie przez firmę strony internetowej to konieczność. Możliwość dotarcia z ofertą do szerokiej grupy klientów to największa zaleta posiadania firmowego serwisu. Przedsiębiorcy, zwłaszcza właściciele małych i średnich firm, obawiają się „wejścia do Internetu” z uwagi na wysokie koszty, brak czasu czy umiejętności i wiedzy. Dzięki nowemu narzędziu do projektowania stron internetowych, 1&1 MyWebsite (dostępne na stronie www.1and1.pl) każdy może w prosty i szybki sposób stworzyć atrakcyjną wizualnie, nowoczesną i w pełni dostosowaną do swoich potrzeb stronę www.

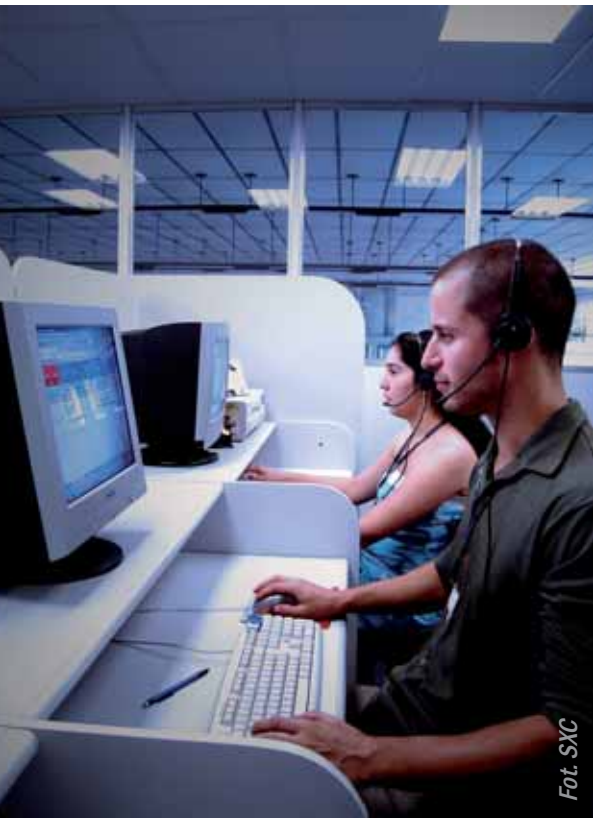


Fot. Photoxpress

Rozwiązania IT pisane „pod klucz” mogą zwiększyć przewagę konkurencyjną

Na polskim rynku gotowe systemy wspierające zarządzanie biznesowe są standardem. Jednak w przypadku firm zajmujących nisze rynkowe, rozwiązania „prosto z pudełka” nie spełniają oczekiwań. Tylko dedykowane oprogramowanie dopasowane do konkretnych wymagań usprawni procesy biznesowe.

Działalność gospodarcza w niszy ma wiele zalet. Zawężenie gamy produktów i usług w celu uatrakcyjnienia precyzyjnie określonego rynku jest strategią z powodzeniem wykorzystywaną w firmach każdej wielkości przez dekady, jeśli nie stulecia. Aby jednak w pełni wykorzystywać potencjał biznesowy takiego niszowego przedsiębiorstwa, trzeba uzbroić się również w „niszowe” rozwiązania wspierające zarządzanie firmą. Z jednej strony nasuwa się pytanie – po co tworzyć dedykowane rozwiązania informatyczne, gdy na rynku jest dostępna tak duża liczba gotowych systemów? Praktyka pokazuje jednak, że gotowe rozwiązania często nie spełniają specyficznych oczekiwań użytkownika, gdyż te są zazwyczaj częścią unikalnej korporacyjnej strategii IT.



Fot. SXC

Takim torem poszła firma Flaxpol z Kluczborka, producent odzieży roboczej i ochronnej oraz dystrybutor płyt wiórowych. Historia działalności firmy sięga początku lat 90. Jednak w takiej formie, jak obecnie, Flaxpol istnieje od 2003 r. Firma powstała z połączenia trzech mniejszych przedsiębiorstw. Wszystkie o niszowym profilu biznesowym, w szczególności zaś dział produkcji odzieży ochronnej.

To IT jest dla firmy, nigdy na odwrót

Wytwarzana przez firmę odzież jest certyfikowana zgodnie z obowiązującymi wymaganiami dyrektyw dotyczących środków ochrony indywidualnej. W zakresie oceny typu WE Flaxpol współpracuje z wiodącym akredytowanym laboratorium CIOP. Do wytwarzania odzieży firma wykorzystuje system przygotowania produkcji, który umożliwia tworzenie automatycznych układów kroju dla dowolnych kombinacji modeli i rodzajów tkanin, a przy tym pozwala uzyskać maksymalną wydajność krojowni pracy przy jak najniższych nakładach pracy i kosztach materiałowych.

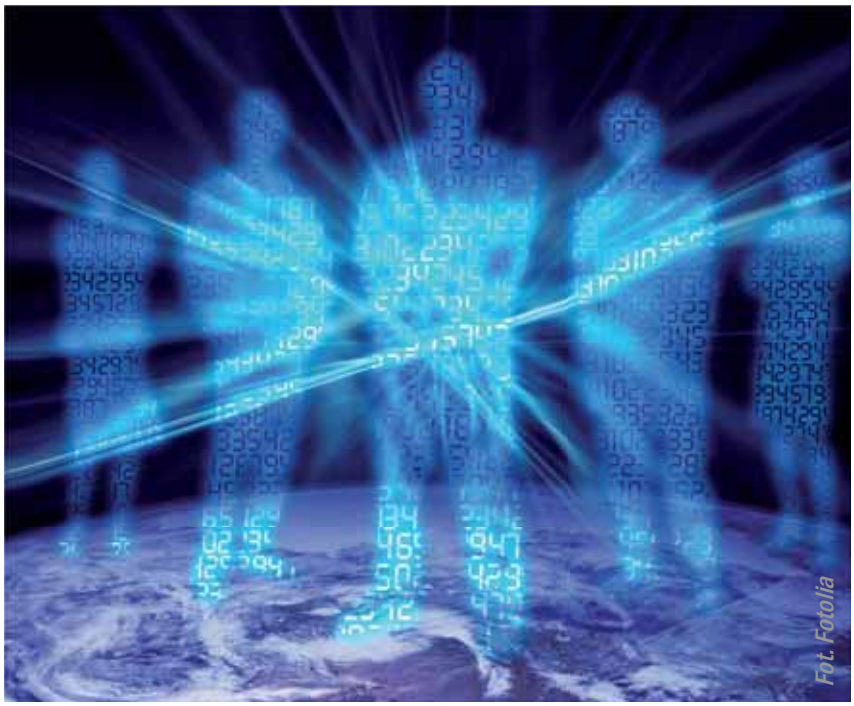
Tak zaawansowana technologicznie linia produkcyjna wymaga odpowiedniego zaplecza IT, które zapewni wsparcie informatyczne wszystkich zachodzących w firmie procesów, również tych najbardziej złożonych, specyficznych, niestandardowych. Firma postawiła na dedykowane rozwiązanie ERP. – *Wcześniej Flaxpol pracował na systemie humansoft HermesStandard. Przeznaczonym dla małych przedsiębiorstw. Kiedy firma postawiła na rozwój i powiększyła się o nowych pracowników, okazało się, że wyczerpał się limit licencjonowanych stanowisk. Korzystając z sytuacji Flaxpol zdecydował się na inwestycję w oprogramowanie wyższej klasy, dopasowane do specyfiki działalności* – tłumaczy Robert Górazda z Rob&Soft, partner wdrożeniowy Humansoft.

Do czasu poszerzenia działalności wszelkie potrzeby firmy spełniał humansoft HermesStandard. Dlatego Flaxpol zdecydował się na oprogramowanie wyższej klasy, ale od tego samego producenta – humansoft Hermes SQL. System cechuje wyjątkowo elastyczna architektura. Jego otwartość na indywidualne potrzeby firmy pozwala w prosty sposób budować dedykowane rozwiązania branżowe wraz z dodatkową funkcjonalnością tworzoną „pod klucz”. A w przypadku Flaxpolu ta kwestia miała szczególne znaczenie.

Modułowa budowa oprogramowania umożliwiła wybór tych pakietów, które są niezbędne w funkcjonowaniu takiej firmy jak Flaxpol. Poza modułem produkcji, Flaxpol zakupił również wszelkie moduły usprawniające zarządzanie działami kadrowo-płacowymi, handlowymi, magazynami, zamówieniami i zarządzania kontaktami z klientami. Nie były to jednak funkcjonalności typowe dla pudełkowej wersji oprogramowania – dzięki dostępnym w module OrangeSquid narzędziom programistycznym możliwe było dopasowanie poszczególnych funkcji do wymagań firmy. – *Po analizie przedwdrożeniowej mogliśmy sparametryzować wszystkie funkcjonalności pod kątem potrzeb klienta. Charakter działalności firmy wymuszał dopasowanie modułów oprogramowania do jej wymagań* – mówi Robert Górazda.

Mowa o zintegrowaniu modułu zamówień z modułem produkcji i handlowo-magazynowym. Flaxpol szyje odzież roboczą i ochronną. Zamówienia od klientów spływają nieregularnie. Ale jeśli jest zapotrzebowanie – zamówione

produkty powinny być uszyte i dostarczone zgodnie z umową. Dzięki odpowiedniej konfiguracji systemu pracownicy firmy mogą zracjonalizować wykorzystanie zarówno zasobów ludzkich, jak i maszynowych. W zależności od intensywności zamówień odpowiednio planować procesy produkcyjne. Szybka weryfikacja stanów magazynowych pozwala zaplanować produkcję tak, by uzupełnić magazyny, czy odpowiednio określić czas realizacji zamówienia. A to w konsekwencji przekłada się na optymalizację kosztów wytworzenia towaru – zbędna odzież nie zalega w magazynie, chętnie kupowane egzemplarze zawsze są dostępne dla potencjalnych klientów, a zamówienia realizowane terminowo.


Fot. Fotolia

Dodatkowo na potrzeby firmy zostały przygotowane dedykowane moduły analityczne, na podstawie których pracownicy Flaxpolu mogą szybko bez zbędnej straty czasu przygotowywać raporty i zestawienia wybranych przez siebie wskaźników. Analiza mocy produkcyjnych na przestrzeni wybranych miesięcy, wykorzystanie stanów magazynowych – takie raporty nie pochłaniają już kilku dni na szczegółowe przenoszenie informacji z poszczególnych programów i generowanie dodatkowych dokumentów.

ERP na lata

Systemy dedykowane są alternatywą dla produktów „z półki", jeżeli są one niedostępne lub nie odpowiadają specyficznym wymaganiom. Realizacja systemu dedykowanego gwarantuje, że będzie on dokładnie odpowiadał wymaganiom klienta. To, co jednak może odstraszać od wdrożenia rozwiązań „pod klucz", to czas realizacji. Z reguły firma zaabsorbowana własną działalnością nie chce poświęcać nadgodzin na adaptację nowego systemu. Jak się okazuje, takie założenie mija się z prawdą. – *Nasze prace wdrożeniowe do momentu pierwszego uruchomienia humansoft Hermes SQL trwały dokładnie miesiąc. Wszyscy pracownicy do tego czasu działali na dotychczas użytkowanym systemie, więc nie odczuli prowadzonych działań wdrożeniowych. Również migracje danych pomiędzy systemami nie powodowały utrudnień – wykonywaliśmy je w soboty, kiedy firma nie funkcjonuje* – wyjaśnia Robert Górazda.

Oczywiście samo wdrożenie trwało dłużej. Po pierwszym włączeniu systemu zawsze pojawią się kwestie, które należy jeszcze dopracować i dokładnie sparametryzować. We Flaxpolu ten proces trwał około sześć miesięcy, jednak poświęcony czas zaowocował oprogramowaniem w pełni oddającym model biznesowy firmy. A do tego nie skostniałym w swojej budowie – modułowa architektura wdrożonego rozwiązania może bowiem rozwijać się razem z firmą poprzez dodawanie kolejnych potrzebnych funkcjonalności. Inwestycja może karkołomna, ale z pewnością opłacalna i na lata.

KK

Nowe rozwiązania informatyczne w Hellmann

Hellmann Worldwide Logistics Polska wdraża nowy system informatyczny TMS, który w pełni zastąpi obecnie stosowane rozwiązania IT w transporcie drogowym krajowym i międzynarodowym.

Transport Management System (TMS) – czyli System Zarządzania Transportem, wdrażany jest w oparciu o platformę informatyczną SkyLogic na licencji firmy Benson Consultants. Dzięki nowemu projektowi wszystkie dane operacyjne (w tym również finansowe) będą znajdowały się w jednym systemie, spełniającym wszystkie cechy inteligentnego systemu transportowego, który m.in. optymalizuje dystrybucję, automatyzuje większość zadań dyspozytora i poprawia jakość podejmowanych decyzji. – *Dlaczego zdecydowaliśmy się na współpracę właśnie z firmą Benson Consultants i wybór platformy SkyLogic? To przede wszystkim zintegrowany, innowacyjny system, który dzięki zastosowaniu najnowszych technologii i wiedzy o procesach logistycznych stwarza wielkie możliwości rozwoju i udoskonalania procesów obsługowych naszych klientów* – mówi Juliusz Skurewicz, prezes Hellmann Worldwide Logistics Polska.

Funkcjonalność nowego systemu obejmuje wszystkie procesy związane z zarządzaniem logistyką i transportem, w tym procesy rejestracji i wyceny zleceń, EDI, planowania i wizualizacji tras, rozliczania i fakturowania, a przede wszystkim modelowania sieci logistycznej, obejmującej zarówno oddziały własne, jak i partnerskie. W Hellmann Worldwide Logistics Polska jeden z modułów SkyLogic zastąpi dotychczasową aplikację SOLP (System Obsługi Listów Przewozowych) służącą do rejestracji i śledzenia historii zlecenia przy użyciu przeglądarki internetowej. Wielką zaletą nowej platformy jest także zdalny dostęp klientów do rejestru faktur, informacji o pojazdach i kierowcach, wymiana informacji na etapie rejestracji, przeglądu i akceptacji zleceń.

Jeszcze dziś zaprenumeruj TSL Biznes na rok 2012
Skorzystaj z promocji, zamów on-line
www.TSL-biznes.pl/prenumerata



Usługa overnight courier – cały świat jest nasz

W języku bankowym usługa overnight to specyficzny rodzaj depozytu, który cechuje bardzo krótki okres zablokowania środków – zazwyczaj wynoszący jedną dobę. Lokatę zakłada się na koniec danego dnia operacyjnego, a zakończenie okresu deponowania jest określone na następny dzień operacyjny po dniu otwarcia lokaty. Jakie to ma przełożenie na usługi kurierskie?

W usłudze overnight courier zamiast środków pieniężnych klient powierza firmie kurierskiej przesyłkę, która na następny dzień może być doręczona z Polski na drugi koniec Europy. Przyjrzyjmy się historii rozwoju usługi overnight, infrastrukturze potrzebnej do jej realizacji, dostępnym obecnie na rynku usługom tego typu oraz orientacyjnym kosztom.

Z amerykańskim rodowodem

Przesyłka na czas doręczenia zostaje „zdeponowana" w firmie kurierskiej, a finalizacja usługi następuje wraz z wydaniem jej odbiorcy. Usługi overnight należą do typu usług zróżnicowanych ze względu na czas dostawy. Bardzo często przedmiotem doręczenia są pilne przesyłki, w przypadku, których nadanie następuje w godzinach popołudniowych, a doręczenie nawet do godziny 9-tej następnego dnia w wybranych miastach w kraju odbioru. Do realizacji opisywanej usługi wykorzystywany jest głównie transport lotniczy. Dotyczy to etapu przemieszczenia przesyłki na trasie pomiędzy krajem nadania i odbioru.

Pierwszą firmą kurierską, która oferowała usługi lotnicze była amerykańska UPS (United Parcel Service), która podjęła takie próby już w 1929 roku. Niestety, niewystarczający wolumen przesyłek, do którego częściowo przyczynił się wielki kryzys sprawił, że usługa została wycofana jeszcze w tym samym roku. Następne próby zostały podjęte w 1953 roku. UPS oferował usługi doręczenia do głównych miast na Wschodnim i Zachodnim Wybrzeżu USA w ciągu dwóch dni.

Kolejną firmą, która zaczęła wykorzystywać transport lotniczy w swojej podstawowej działalności był DHL. Na początku kurierzy DHL, którymi byli sami właściciele (Adrian Dalsey, Larry Hillbloom oraz Robert Lynn) od 1969 roku dostarczali dokumenty przewozowe dla statków dopływających do portu morskiego w Honolulu na Hawajach. Dokumenty były pakowane do teczek, z którymi kurierzy udawali się na lotnisko, bukowali bilety na najbliższe loty i lecieli z dokumentami do portu w Honolulu. DHL jest obecnie częścią globalnego koncernu Deutche Post. Z transportem lotniczym kojarzony jest również FedEx, który rozpoczął działalność w 1971 roku, a dwa lata później rozpoczął pierwsze lotnicze operacje na terenie 25 miast w USA.



Fot. DHL Express

Gęsta siatka

Podstawowymi elementami infrastruktury, która jest niezbędna do realizacji usługi typu overnight są lotniska oraz drogi lotnicze, na których następuje transport przesyłki pomiędzy krajami nadania i odbioru. Globalne firmy kurierskie realizują operacje na kilkuset lotniskach na świecie. DHL Express obsługuje ponad 500 portów lotniczych w Europie, Azji, Ameryce Łacińskiej, Afryce i w rejonie Pacyfiku oraz blisko 50 w Stanach Zjednoczonych. Główne centra przeładunkowe zlokalizowane są w Hongkongu, niemieckim Lipsku oraz Cincinnati (USA). Firma UPS zapewnia transport międzylotniskowy pomiędzy 112 międzynarodowymi lotniskami oraz 97 na terenie USA. FedEx Express w regionie EMEA (Europa, Bliski Wschód i Afryka) obsługuje 42 lotniska, z czego głównym centrum przeładunkowym jest Port lotniczy Paryż-Roissy-Charles de Gaulle w Paryżu (Francja).

Globalne firmy kurierskie do realizacji usługi overnight używają własnych środków transportu, które stanowią pokaźną flotę samolotów transportowych. Wśród najczęściej stosowanych są największe samoloty światowych producentów. Boeing 757-200 Freighter stosowany m.in. przez UPS, FedEx czy TNT na głównym pokładzie posiada miejsce dla 15 kontenerów lotniczych o wymiarach w podstawie 88"x125" (224 cm x 318 cm). Dodatkowe miejsce na ładunek znajduje się na dolnym podkładzie za skrzydłem (32,0 m^3 przestrzeni ładunkowej) i przed skrzydłem (19,8 m^3 przestrzeni ładunkowej). Maksymalna ładowność brutto samolotu B757-200 jest obliczona na

39, 780 ton. Airbus A300-600 Freighter stosowany m.in. przez UPS, DHL czy FedEx posiada na głównym pokładzie miejsce dla 22 kontenerów lotniczych o wymiarach w podstawie 88”x125” (224 cm x 318 cm). Dodatkowe miejsce na ładunek znajduje się na dolnym podkładzie za skrzydłem: 3 miejsca na kontenery 88”x125”x64” (224 cm x 318 cm x 163 cm) i przed skrzydłem – 5 miejsc na kontenery 88”x125”x64”. Maksymalna ładowność brutto samolotu A300-600 jest obliczona na 34, 900 ton. Innym często stosowanym samolotem m.in. przez UPS i FedEx jest MD-11 Freighter. Na głównym pokładzie posiada miejsce dla 26 kontenerów lotniczych odpowiednio: 4 miejsca dla kontenerów o wymiarach w podstawie 88”x125” oraz 22 miejsca dla kontenerów 96”x125” (243 cm x 318 cm). Dodatkowe miejsce na ładunek znajduje się na dolnym podkładzie: za skrzydłem 7 miejsc na kontenery 60,4”x125”x64” (153 cm x 318 cm x 163 cm) i przed skrzydłem – 6 miejsc na kontenery 88”x125”x64”. Maksymalna ładowność brutto samolotu MD-11 F jest obliczona na 91, 670 ton.



Szybko lub szybciej...

Istnieje szereg możliwości wyboru w zakresie trybu doręczenia przesyłki lotniczej. Poniżej zostaną przedstawione usługi dostępne w DHL Express. W usłudze DHL Express 9:00 zarówno paczki, jak i koperty doręczane są do godziny 9-tej w następnym dniu roboczym po nadaniu lub następnym możliwym dniu roboczym po nadaniu na terenie 225 krajów na świecie. DHL Express 12:00 to usługa analogiczna, przy czym paczka lub koperta doręczana jest do godziny 12:00. Rozszerzeniem obydwu usług jest DHL Express Worldwide, w której koperta lub paczka doręczana jest na koniec następnego dnia roboczego lub koniec następnego możliwego dnia roboczego po nadaniu. Usługą, która czyni cenę doręczenia samej koperty korzystniejszą od cen usług wymienionych powyżej jest DHL Express Envelope. Warunkiem skorzystania jest zapakowanie pism, dokumentów do koperty firmowej DHL, która nie może przekroczyć 250 g.

Kolejną firmą, którą poddamy analizie jest UPS Polska. Usługą doręczenia przesyłki do godziny 9:00 następnego dnia roboczego do większości rejonów w Europie oraz do godz 9:00 drugiego dnia roboczego do większości terenów USA oraz Azji jest UPS Express Plus. Doręczenie do godz. 12:00 jest realizowane przez usługę UPS Express na następny dzień roboczy po nadaniu do większości terenów w Europie, na drugi dzień na terenie USA oraz maksymalnie trzeci dzień na terenie Azji. Doręczenie na koniec następnego możliwego dnia roboczego jest realizowane przez usługę UPS Express Saver.

Podobne usługi świadczy FedEx. Na terenie Europy FedEx Express oferuje usługę FedEx International Priority Euro-One dla paczek o wadze do 68 kg. Doręczenie następuje na następny dzień roboczy lub następny możliwy dzień roboczy po nadaniu. Przyspieszenie usługi maksymalnie do godz. 10.00 jest możliwe dzięki usłudze FedEx Europe First do 18 tys. kodów pocztowych. W usługach międzykontynentalnych usługą typu overnight jest FedEx International Priority. Brak jest informacji o przyspieszeniu doręczenia do godz. 10.00 w usługach międzykontynentalnych FedEx.

Wyżej wymienione typy doręczeń obecne są również w firmie TNT Express. Możliwe do zastrzeżenia są godziny 9:00, 10:00 oraz 12:00 w usługach TNT 9:00 Express, TNT 10:00 Express oraz TNT 12:00 Express. Doręczenie do końca dnia roboczego lub następnego dnia roboczego jest możliwe w usłudze TNT Express. Usługa jest dostępna dla przesyłek do 500 kg.



...ale nie tanio

Na koniec przedstawione zostaną średnie ceny w usłudze overnight dla doręczenia koperty do 1 kg, paczki do 10 kg oraz paczki do 30 kg wg danych aktualnych na dzień 01.01.2012. Przykładowym krajem odbioru paczki jest Finlandia (FI). Nadanie paczki następuje oczywiście w Polsce (PL). Podane ceny zawierają dopłatę paliwową dla usług lotniczych w wartościach średnich obowiązujących na rynku w okresie październik-grudzień 2011. Analizie poddane zostały cenniki w firmach: TNT Express, DHL Expres, FedEx Express oraz UPS Polska. W takim wypadku średnia cena wysłania koperty do 1 kg w trybie ekspresowym wynosi 350,46 zł. Średnia cena wysłania paczki do 10 kg w trybie ekspresowym wynosi 1565,55 zł. Średnia cena wysłania paczki do 30 kg w trybie lotniczym wynosi 2501,65 zł. Średni czas doręczenia wynosi 1 dzień roboczy. Przedstawione ceny są cenami netto dla klientów bez podpisanej umowy z firmą kurierską (bez przyznanych rabatów). W przypadku głębszej analizy ofert cenowych, zachęcam do bezpośredniego kontaktu.

Procesy gospodarcze ulegają coraz większemu przyspieszeniu. Ostatnie lata kryzysu sprawiły, że znaczną część obrotu firm kurierskich stanowiły usługi ekonomiczne – tańsze, ale z dłuższym czasem doręczenia. Niemniej niektóre przesyłki nie mogą czekać, dlatego cały czas dużą popularnością cieszą się również przybliżone w tym artykule usługi typu overnight.

Tomasz Dobczyński
inżynier procesów logistycznych
tomasz.dobczynski@gmail.com

PKP Cargo buduje silną markę

Rekordowy zysk w 10-letniej historii spółki

Po czterech latach głębokiej i bolesnej chwilami restrukturyzacji, jeden z największych w Europie kolejowych przewoźników towarowych zbiera owoce żmudnego wysiłku. Wszystko wskazuje na to, że PKP Cargo odnotuje w roku swego dziesięciolecia rekordowe wyniki finansowe. Zysk netto za 11 miesięcy 2011 r. osiągnął poziom 226,4 mln zł, wobec 45 mln zł w 2010 r., a wynik na sprzedaży wyniósł 342,2 mln zł (41 mln zł rok wcześniej).

To, jaki będzie zysk na koniec roku okaże się dopiero pod koniec grudnia, kiedy po bieżącym kursie przeliczymy nasze zobowiązania walutowe – stwierdził Wojciech Balczun, prezes firmy podczas przedświątecznego spotkania z dziennikarzami. – *Ale już dziś stwierdzić można, że jest on znacznie wyższy od prognozowanego na początku roku i tego, który znalazł się w planie zaktualizowanym w połowie 2011 r. Po 11 miesiącach PKP Cargo przewiozło ponad 120 mln ton towarów; było to o 9% więcej więcej niż w analogicznym okresie 2010 r. Przychody netto ze sprzedaży wyniosły w firmie 4,62 mld zł, wypracowując rekordowy wynik na działalności operacyjnej – 278,7 ml zł (48 mln zł rok wcześniej).*

Bez „dogmatu masy"

Prezes Wojciech Balczun ocenia, że na koniec roku poziom przewozów osiągnie 130 mln ton. Spółka, której pełna nazwa brzmi PKP Cargo Logistics, nie opiera jednak swej działalności tylko na dochodowych przewozach ładunków. W skład grupy, obejmującej 6 dywizji biznesowych (przewozy, intermodal, spedycja, terminale, bocznice i tabor), wchodzi jeszcze 11 spółek taborowych, których łączny wynik netto za 11 miesięcy wyniósł 5,4 mln zł oraz cztery spółki logistyczne i spedycyjne: Centrum Logistyczne (CL) Małaszewicze, CL Medyka-Żurawica, Cargosped, PKP Cargo Service. Wypracowały one łącznie 25 mln zł, natomiast Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans, w którym Cargo przejęło kontrolę, dodatkowo 8,4 mln zł zysku. Tak więc skonsolidowany zysk netto całej grupy po jedenastu miesiącach wynosił ponad 265 mln zł.

Jak podkreśla prezes Cargo, wzrost przewozów nie jest dla spółki celem samym w sobie. – *Szczęśliwie odeszliśmy od kultywowanego jeszcze kilka lat temu „dogmatu masy". Zależy nam nadal, aby przewozić jak najwięcej ładunków, ale ważniejsze jest, aby realizowane przewozy generowały satysfakcjonującą marżę*. Na ubiegłorocznych, tak dobrych wynikach przewozowych w dużym stopniu zaważył boom kruszywowy, trwający od początku 2011 r. i związany z przyspieszeniem budowy dróg i autostrad. Wzrost przewozów kamienia, żwiru i wapnia w ujęciu rok do roku wyniósł około 52%, natomiast przewozy węgla kamiennego utrzymały się na niezmienionym poziomie.

Nakłady inwestycyjne w 2011 r. powinny się zamknąć w granicach 550-600 mln zł. Rok wcześniej były one niemal o 50% mniejsze. Najwięcej środków przeznaczono na zakup 380 wagonów węglarek uniwersalnych oraz modernizację taboru, głównie lokomotyw elektrycznych i spalinowych. Modernizacja tych ostatnich traktowana jest priorytetowo, bowiem zapewnia ona najszybszy zwrot z inwestycji, dzięki niemal natychmiastowym oszczędnościom na paliwie i oleju silnikowym. Zakupiono także wielosystemową lokomotywę Eurosprinter ES64F4 marki Siemens, która wykorzystywana jest do obsługi tras międzynarodowych, przede wszystkim na rynku czeskim. Prowadzone są też negocjacje na temat leasingu kilku kolejnych Traxxów produkcji Bombardiera.

Kierunek – Europa

PKP Cargo uruchomiła w 2010 r. samodzielne przewozy na terenie Czech, gdzie kontroluje obecnie ponad 5% rynku kolejowych



przewozów towarowych. Wiosną 2011 r rozpoczęła je w Niemczech i na Słowacji. Ekspansja na kolejne rynki to jeden z priorytetów działalności spółki na najbliższe lata. Jak poinformował Wojciech Balczun, w najbliższym czasie PKP Cargo powinno otrzymać stosowny certyfikat bezpieczeństwa, dzięki któremu będzie mogła realizować samodzielne przewozy w Austrii. Jednocześnie trwają procedury związane z pozyskaniem w I kwartale 2012 r. certyfikatów w Holandii i w Belgii oraz na Węgrzech. Uzyskanie tych dokumentów pozwoliłoby zaoferować klientom Cargo samodzielne przewozy z Małaszewicz do Rotterdamu czy dojeżdżać aż do granicy Włoch. – *Mam ambicję, aby PKP Cargo było realnie drugim przewoźnikiem w Unii Europejskiej. Chcemy jednak, by pozycja ta nie wynikała z historycznych zaszłości czy z wielkości polskiego rynku wewnętrznego. Chcemy realizować przewozy w najważniejszych transportowych korytarzach w Europie własnym taborem, stając się konkurentem dla Deutsche Bahn* – mówił W. Balczun. Przyznał jednak, że na razie PKP Cargo do DB „jest jeszcze bardzo daleko".

Po wstępnych rozmowach na temat ewentualnej akwizycji podmiotu działającego na rynku niemieckim, zarząd Cargo zastanawia się, czy nie lepiej jednak realizować przewozy samodzielnie, choćby przez rozszerzanie zakresu działania spółki PKP Cargo International z siedzibą w Bratysławie. Na razie jest ona wciąż na rozruchu, pełniąc bardziej rolę spedytora niż przewoźnika. Cargo, które na mocy decyzji rządu z marca 2011 r. ma być sprywatyzowane przy udziale inwestora zagranicznego, (będzie mógł on objąć większościowy pakiet spółki) nie wyklucza przejęcia w Europie Zachodniej; do tej pory nie znaleziono jednak tam partnerów gwarantujących efekt synergii.

Niepewny 2012 rok

Rekordowe wyniki 2011 r. stanowią dla największego towarowego przewoźnika kolejowego w Polsce swego rodzaju zaliczkę i zabezpieczenie na rok 2012, który – w opinii W. Balczuna – *przyniesie więcej wyzwań niż obecny, biorąc pod uwagę sygnały o możliwości nadejścia drugiej fali kryzysu*. Skutki poprzedniego, z lat 2008/2009 udało się już PKP Cargo niemal całkowicie zniwelować. Jak ocenia Janusz Lach, członek zarządu spółki w bieżącym roku powinna ona obsłużyć około 127-128 mln ton ładunków. W ramach około 500 mln zł przeznaczonych na inwestycje, znaczną sumę pochłoną koszty związane z remontem około 12,5 tys. wagonów, o 2,5 tys. więcej niż w 2011 r. Remont każdego tysiąca tego


fot. Fotolia,

taboru to suma rzędu 25-30 mln zł. Dojdą do tego zakupy nowych węglarek oraz dalsza modernizacja lokomotyw.

W planach jest kontynuacja informatyzacji spółki, umożliwiająca śledzenie trasy całych składów i pozwalająca na lepsze zarządzanie procesem przewozowym. Przewidziana jest też rozbudowa infrastruktury terminalowej – realizacja centrum logistycznego w Sławkowie oraz budowa terminala w Poznaniu Franowie. W 2011 r. infrastruktura logistyczna Grupy PKP Cargo składała się z terminali kontenerowych w Kobylnicy pod Poznaniem, Mławie i w Gliwicach, obsługiwanych przez spółkę zależną Cargosped. Od kwietnia 2010 r. funkcjonuje jako samodzielna spółka prawa handlowego Centrum Logistyczne w Małaszewiczach, a od lutego 211 r. w Medyce-Żurawicy. Z kolei Cargosped, dysponujący zmodernizowanym terminalem na warszawskiej Pradze, nabył uniwersalny terminal w Braniewie, a w terminalu Trade Transu w Woli Baranowskiej odbywa się przeładunek towarów sztukowych, na paletach, sypkich oraz masowych.

Kontynuowany będzie prowadzony od kilku lat proces restrukturyzacji, w wyniku którego z firmy odeszło kilkanaście tysięcy pracowników (obecnie Cargo zatrudnia nieco ponad 24 tys. osób), a liczba zakładów zmniejszyła się z 42 do 10 proces restrukturyzacji. – *Wreszcie możemy poczuć smak zwycięstwa* – mówił prezes W. Balczun 14 grudnia, na spotkaniu z prasą, podsumowującym 2011 r. – *A z powodu tego, co przeszliśmy przez ostatnie cztery lata, ten smak jest jeszcze bardziej satysfakcjonujący.* Teraz nikt już nie może mieć wątpliwości, że PKP Cargo jest spółką zbilansowaną i rentowną.

Franciszek Nietz

PS Trade Trans przewozi 120 tonowy most

Przedsiębiorstwo Spedycyjne TRADE TRANS zrealizowało przewóz 120- tonowego przęsła mostowego z Parczewa do Lasek w okolicy Lublina.

Most ma służyć jako przeprawa na rzece Tyśmienicy. Pomimo trudnych warunków atmosferycznych operacja przewozu 45 metrowego mostu o wysokości ponad 8 m i szerokości ponad 6 m zakończyła się sukcesem i most mógł stanąć na rzece Tyśmienicy, gdzie obecnie rozpoczną się prace nad jego instalacją. Transport przęsła to duże wyzwanie logistyczne wymagające właściwego załadunku, przewozu, rozładunku, demontażu wszystkich linii energetycznych i semaforów na 5-kilometrowym odcinku trasy przejazdu. Za pomocą podnośników hydraulicznych i specjalistycznego sprzętu sprowadzonego z zagranicy most został załadowany na 4 wagony. Nie jest to pierwszy tego typu ładunek przewożony przez Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans. Spółka specja-



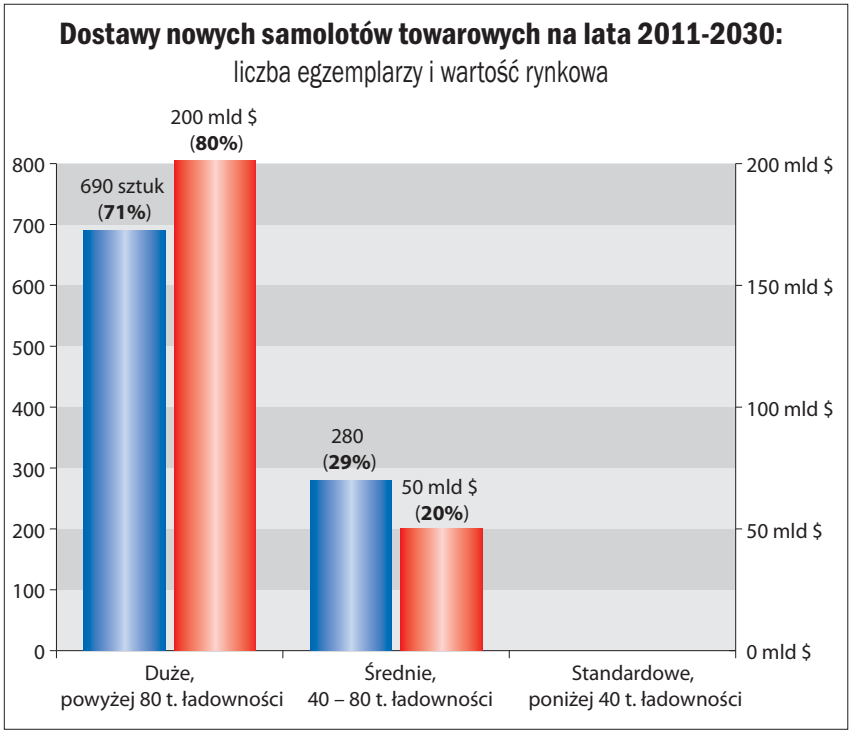
lizuje się w przewozach ładunków ponadgabarytowych i wyjątkowo ciężkich oraz w realizacji przedsięwzięć skomplikowanych i nietypowych. PS Trade Trans był operatorem spedycyjnym m.in.: dostawy 35-metrowych konstrukcji stalowych na budowę Stadionu Narodowego w Warszawie, transportu elementów pras hydraulicznych o wadze 130 ton do Rosji, wałów napędowych do silników okrętowych o masie 90 ton do Korei i Chin, zestawów kompresorowych – każdy o łącznej masie 108 ton - z USA do Polski na teren budowy podziemnego magazynu gazu, wraz z ich posadowieniem na fundamentach, transportu 125-tonowego reaktora z Czech na Ukrainę.

Branża lotnicza nie obawia się kryzysów

W ciągu najbliższych 20 lat sektor lotniczy pozostanie odporny na cykle koniunkturalne, podobnie jak w przeszłości – zapewnia w swej najnowszej prognozie obejmującej okres 2011-2030 Airbus, potentat na rynku samolotów. Wzrost liczby ludności, dynamiczny rozwój rynków wschodzących oraz utrzymująca się koniunktura w Ameryce Północnej i w Europie, większa urbanizacja, wreszcie dążenie do zastępowania starszych, mniej wydajnych samolotów nowymi, bardziej ekologicznymi modelami – napędzać będą popyt na samoloty.

Czy jednak, pogłębienie się europejskiego kryzysu finansowego, z jego negatywnymi skutkami wykraczającymi poza obszar Europy, nie do końca wykluczone w najbliższych latach, nie wywoła zawirowań na rynku lotniczym i nie zmusi do korekty tego optymistycznego scenariusza? Zapytany o to przez „TSL Biznes" – na konferencji prasowej Airbusa w Warszawie – Nico Metzger, analityk ds. badań i prognoz rynkowych stwierdził, iż poprzednie kryzysy powodowały tylko drobne spadki w ruchu lotniczym. – *W krótkiej perspektywie kryzys może mieć wpływ na popyt na samoloty i podróże powietrzne. W dłuższej natomiast perspektywie, popyt ten wzrastał. Mamy nadzieję, że tak będzie i tym razem* – stwierdził.

Dostawy nowych samolotów towarowych na lata 2011-2030:
liczba egzemplarzy i wartość rynkowa





Optymistyczne poprawki

Nadzieję tę odzwierciedla najnowsza prognoza największego na świecie producenta cywilnych samolotów odrzutowych. Przewiduje ona, że linie lotnicze kupią w najbliższych 20 latach około 27 800 nowych samolotów (w tym 900 frachtowców) za sumę 3,5 bln dolarów. 10 500 z nich zastąpi starsze, „paliwożerne" konstrukcje. W ten sposób globalna flota samolotów zwiększy się ponad dwukrotnie, z obecnych 15 000 samolotów do 31 500. Warto zauważyć, że poprzednia dwudziestoletnia prognoza Airbusa, zaprezentowana w 2010 r. i sięgająca 2029 r., była nieco bardziej ostrożna. Mówiono wtedy o popycie na około 25 tys. nowych samolotów pasażerskich i 870 transportowych. Liczba nowych maszyn miała w tym okresie wzrosnąć o 104% (z 14 240 do 29 050), a światowa flota cargo o 116%, (z 1550 w 2009 r. do 3350).

W prognozie z 2010 r. przewidywano w okresie najbliższego dwudziestolecia popyt na blisko 3000 samolotów transportowych: 670 małych, przebudowanych z maszyn pasażerskich, 1380 frachtowców do przewozów ładunków na trasach regionalnych i długodystansowych oraz 910 dużych. W raporcie Airbusa, opublikowanym jesienią 2011 r., poświęconym przede wszystkim przewozom pasażerskim, globalne zapotrzebowanie na flotę pasażerską i towarową ujęto w czterech wspólnych kategoriach: małych samolotów wąskokadłubowych i odrzutowych frachtowców (19 170 sztuk), mniejszych szerokokadłubowych i towarowych regionalnych (4790), większych szerokokadłubowych i frachtowców obsługujących długodystansowe połączenia (2120) oraz samolotów dużych (1780). Poza ostatnią kategorią, popyt na trzy pozostałe, w porównaniu z danymi z 2010 r. został zwiększony od kilku do kilkunastu procent.

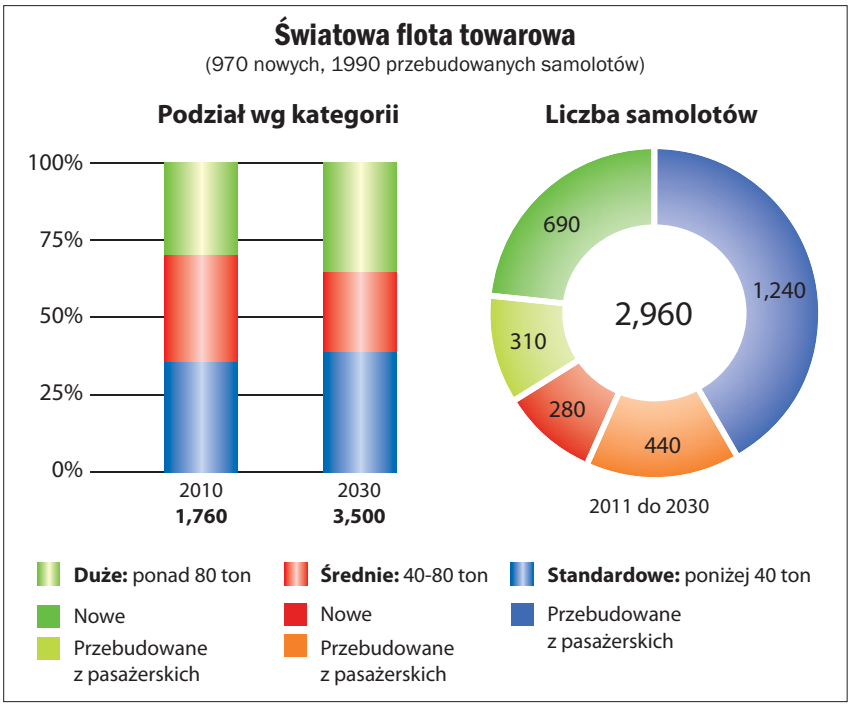
Pasażerskie na towarowe



Podobny rynkowy optymizm przebijał z przedstawionej w czerwcu 2011 r. długoterminowej prognozy amerykańskiego Boeinga, sięgającej także roku 2030. Było to już 47 wydanie raportu uchodzącego za jedną z najbardziej wszechstronnych i wiarygodnych analiz. Opiera się on na takich wskaźnikach jak: tempo rozwoju gospodarki światowej, przeciętny wzrost liczby pasażerów, wielkość ruchu lotniczego mierzonego w pasażerokilometrach oraz poziom przewozów cargo. W okresie tym – jak sądzi Boeing – tempo rozwoju światowej gospodarki wyniesie 3,3% w skali rocznej. Ruch lotniczy zwiększy się o 5,1% rocznie, a przewozy cargo o 5,6%. Rynek będzie potrzebował 33 500 samolotów pasażerskich i cargo.

Światowa flota samolotów cargo powiększy się z 1760 sztuk do 3500 sztuk. Wśród nowych samolotów towarowych będzie 970 najnowszych modeli (o wartości rynkowej 250 mld dol.) i 1990 samolotów pasażerskich przerobionych na modele cargo. Na rynek zostanie dostarczonych 690 sztuk największych frachtowców (o ładowności powyżej 80 ton). Średnich samolotów cargo (40-80 ton ładowności) pojawi się 280. Nie będzie specjalnego zainteresowania nowymi transportowcami, o ładowności poniżej 45 ton, trafi natomiast na rynek 1240 samolotów cargo tej kategorii, powstałych na bazie maszyn pasażerskich.

Samoloty takie, dzięki stosunkowo niskiej cenie są atrakcyjne dla operatorów logistycznych świadczących usługi na krótkich i średnich odległościach. Zrozumiałe więc, iż dominować będą one pod względem liczby na rynku cargo, podobnie jak maszyny wąskokadłubowe na rynku przewozów pasażerskich. W segmencie dużych frachtowców dostosowanie maszyn pasażerskich do transportu towarów również będzie odgrywało ważną rolą, jednak w tej kategorii przewozów, gdzie kluczowymi czynnikami są ładowność maszyny i jej międzykontynentalny zasięg, mniejszy popyt (310 sztuk) pojawi się na samoloty z konwersji.



Airbus liczy na Polskę

Według przewidywań analityków Airbusa, w najbliższych 20 latach największy, 34-procentowy popyt na samoloty generować będą rynki Azji. Kolejne miejsce zajmie Ameryka Północna i Europa – po 22%. Sama tylko Europa Środkowa i Wschodnia potrzebować będzie 529 nowoczesnych, ekologicznych samolotów o wartości około 38 mld dol. Flotylla ta obejmie 509 samolotów wąskokadłubowych o wartości 34,7 mld dol. oraz 20 samolotów szerokokadłubowych. Obecnie w 16 krajach tego regionu ponad 40 linii lotniczych eksploatuje około 259 samolotów.

Zgodnie z najnowszą prognozą wzrost ruchu lotniczego w Europie Środkowej i Wschodniej wyniesie 5,7% rocznie, prawie tak szybko jak przewidywana średnia światowa, szacowana na 5,8% i prognozowana średnia dla Ameryki Północnej (3,7%) oraz Europy Zachodniej (4,2%). – *W ciągu następnych 20 lat flota samolotów pasażerskich linii lotniczych, zarówno polskich, jak i zagranicznych przewoźników działających na polskim rynku, zwiększy się trzykrotnie, z nieco ponad 70 samolotów w chwili obecnej do 220 w roku 2030* – powiedział na wspomnianej konferencji prasowej Kimon Sotiropoulos, wiceprezes Airbusa na Europę Środkową.

Mimo że ten światowy potentat na rynku samolotów już od 14 lat współpracuje z polskim przemysłem lotniczym, do tej pory nie udało mu się przekonać do swych nowoczesnych, paliwooszczędnych komercyjnych modeli największego rodzimego przewoźnika PLL LOT, Airbus nie traci jednak nadziei. Na razie PZL Świdnik dostarcza mechanizmy zamykania drzwi pasażerskich, elementy oprofilowania podbrzusza samolotów oraz drzwi bagażowe dla samolotów z rodziny A320, jak również takie same drzwi dla samolotów dalekiego zasięgu.

W 2004 r. zakłady EADS PZL Warszawa-Okęcie (obecnie Airbus Military) rozpoczęły dostawy pierwszych podłóg kokpitu dla maszyn z rodziny A320, a w 2006 r. – montaż drzwi bagażowych dla tychże samolotów. W 2005 r. polscy producenci zostali włączeni w realizację programu A380. W zakładach Goodrich-Krosno produkowane są różne części skrzydeł A380 i podwozia tego największego samolotu Airbusa. Obecnie ponad dziesięć polskich firm zaangażowanych jest w bezpośredni łańcuch dostaw tego producenta.

Franciszek Nietz

Teraz jeszcze więcej możliwości

TSL biznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Prenumerata roczna
tylko **99 zł**

Truck&Van
www.truck-van.pl

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
  Trzcinowa 30/13,
  02-446 Warszawa
- telefon: 22 213 88 28

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

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)
Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2012
Truck&Van od numeru /2012
oba tytuły od numeru /2012

☐ Coroczne, automatyczne przedłużanie prenumeraty

Data i podpis

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.

Transport Week



Port Strategy & Investments
Conference 2012



Baltic Container
Conference 2012



Intermodal
Conference 2012

6-8 March 2012

Polish Baltic Philharmonic
Gdańsk / Poland

www.actiaconferences.com

Who should attend?

/ seaports /
/ maritime organizations /
/ terminal operators /
/ railway carriers /
/ logistics operators /
/ forwarders /
/ railways /
/ infrastructure managers /
/ local authorities /
/ governmental bodies /
/ financial institutions /
/ products & services providers /
/ consulting companies /
/ universities /
/ companies & institutions associated with the maritime, railway & intermodal sector /

Contact us

e-mail / alan@actiaforum.pl
phone / (+48 58) 627 2323
www.actiaconferences.com

Życzymy owocnego Nowego Roku



PANATTONI EUROPE

Polska: +48 22 540 71 71
www.panattoni.pl
www.build-to-suit.eu

Czechy: + 420 225 341 321
www.panattoni.cz