LUTY – 2/2018 (88)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081–5255



Tematy numeru:

Logistyka branży odzieżowej

Wyniki gospodarcze sprzyjają branży leasingowej

Co będzie z transportem drogowym po brexicie?

ISSN 2081 5255
9 772081 525802 02
Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

21-23 MARCA 2018

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI

II EDYCJA

MT TSL



Patroni:

Marszałek Województwa Mazowieckiego — PATRONAT HONOROWY Marszałek Województwa Mazowieckiego

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji

Inspekcja Transportu Drogowego

Przemysłowy Instytut Motoryzacji

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych

Wydział Transportu Politechnika Warszawska

TLP Transport Logistyka Polska

PSTT

Wojskowa Akademia Techniczna

200 wystawców | 10 konferencji branżowych | 3 dni spotkań biznesowych

INTERMODAL II. TARGI TRANSPORTU INTERMODALNEGO **INTERMODAL 2018**

www.mttsl.pl

WARSAW BUS

MIĘDZYNARODOWE **TARGI TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

III EDYCJA



www.warsawbusexpo.eu

7 ŚWIATOWYCH PREMIER AUTOBUSÓW

Już dzisiaj odbierz swoje bezpłatne zaproszenie. Zarejestruj się na **www.mttsl.pl/rejestracja**

ORGANIZATOR PTAK WARSAW EXPO

KONTAKT: MAGDALENA **WŁOCZKOWSKA** **TEL.** | +48 513 032 781 **MAIL** | m.wloczkowska@warsawexpo.eu







Druga generacja silników i układu przeniesienia napędu
+ Predictive Powertrain Control
+ Analiza użytkowania pojazdu Fleetboard

Ekonomiczność jest sumą wielu detali.

Predictive Powertrain Control i analiza użytkowania pojazdu Fleetboard są dostępne na życzenie.
Więcej informacji udzieli Państwu najbliższy dealer Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



To było nieuchronne. Niepewna sytuacja na polskim rynku transportu drogowego związana z wprowadzeniem MiLoGu i Loi Macron, nadchodzącym brexitem, planowaną płacą minimalną w krajach UE i nowymi regulacjami dotyczącymi Pakietu Mobilności spowodowała, że mimo wyjątkowo dobrej koniunktury na rynku leasingu, w wypadku transportu ciężkiego ożywienia nie było. Przyrosty, porównując rok 2017 z 2016, wyniosły zaledwie 2%, a największe były pod koniec roku. Wynikało to raczej z konieczności wymiany starego taboru na nowy, a nie z rozwoju. Poza tym, kiedy minęło trochę czasu i okazało się, że płaca minimalna w Niemczech i Francji nie uderza tak bardzo w polskich przewoźników jak się spodziewano, to odważono się zainwestować w nowe środki transportu.

Teraz najwięcej obaw budzi brexit, zwłaszcza, że nie wiadomo, jakie zostaną wprowadzone regulacje prawne na terenie Zjednoczonego Królestwa, a będą dotyczyły sporej części polskich przewoźników. Wystarczy przytoczyć dane, które podano podczas międzynarodowej konferencji „Brexit – konsekwencje dla transportu drogowego", zorganizowanej przez ZMPD. Mówią one, że 80% przewozów drogowych pomiędzy Wielką Brytanią a krajami UE wykonują firmy przewozowe zarejestrowane na kontynencie, a jest ich około 3 tys. rocznie. Udział polskich firm transportowych w tym „kawałku tortu" wynosi aż 23%, co daje nam drugą pozycję w przewozach z/do Wielkiej Brytanii, zaraz po Irlandii. W przewozach kabotażowych wykonywanych na terenie tego kraju zajmujemy już pierwsze miejsce i tu najwięcej możemy stracić. Bo jeśli zostaną wprowadzone podobne regulacje, jakie obowiązują pomiędzy Unią Europejską a Szwajcarią, czy Norwegią, to wcale nie będzie można ich wykonywać. Trudno więc się dziwić, że przewoźnicy ograniczają inwestycje, a niektórzy już dziś myślą o innych kierunkach lub rozwijają transport krajowy.

Czy mają rację? Dowiemy się w ciągu paru miesięcy.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

Logistyka

Pełna paleta usług to już niemal konieczność 6
Obsługa branży fasion to duże przedsięwzięcie 12
Ekskluzywne marki bez transformacji mogą zniknąć z rynku 14
Mimo rozwoju technologii, wciąż najważniejsi są ludzie 16
Ciągłe poszukiwanie optymalnych rozwiązań 18
Logistyka branży odzieżowej w AsstrA 19
Silne powiązanie z branżą e-commerce 20
Na początku jest Poznań 21
Co roku kilkuprocentowe wzrosty 22

Logistyka-technologia

Najszybsze bramy i zabytkowa stylizacja 26
RX20 – flagowiec STILL-a w nowej odsłonie 28

Finansowanie i ubezpieczenia

Wyniki gospodarcze sprzyjają branży leasingowej 30
Istotne zmiany w rachunkowości dla części firm 34
Rozwiązania kreujące rynek 35

Transport intermodalny

W dobrym tempie 36
Będzie ciaśniej i wolniej 39

Transport drogowy

Co będzie z transportem drogowym po brexicie? 42
Pierwszy odcinek Via Baltica 45
Wynagradzanie kierowców a dokumentacja wewnątrzzakładowa 46
Nowoczesna giełda transportowa ułatwia i automatyzuje pracę 48
DKV Euro Service odzyskuje dla klientów podatek akcyzowy od paliw mineralnych 49
Warto pomyśleć o transporcie krajowym 50

Prawo

Rok 2018 – rokiem wyzwań związanych z RODO 52
Przekroczenie czasu pracy kierowcy. Jak uniknąć kar? 56
Polski transport kwitnie. Dlaczego profesjonalne wsparcie jest koniecznością? 60



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
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

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

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

Skład DTP
Studio 2000 www.studio2000.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

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

Współpraca
Tomasz Dobczyński, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Mariusz Kasior, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Łukasz Pluszczewicz, Monika Roman, Jerzy Różyk, Damian Żabicki.

KMGmedia

Wydawca
KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Poznaj nasze wszystkie aktywności: **www.kmg-media.pl**

TSLbiznes · Truck&Van · SPOTKANIA TRANSPORTOWE · Vademecum TRANSPORTU · Katalogis.net
AGRO Expert · CONSTRUCTION Expert · KOMUNAL Expert · SERWIS Expert · Tool Expert

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji szkoleniowych dla branży transportowej

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA WIOSNA 2018

marzec - kwiecień 2018

KRAKÓW | WROCŁAW | WARSZAWA | POZNAŃ
LUBLIN | BIAŁYSTOK | SOSNOWIEC | GDAŃSK

KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

W programie jak zwykle nie zabraknie obszernych prelekcji, odpowiadających na bieżące i potencjalne problemy branży transportowej.
Nie wdajemy się w zbędne politykowanie, lecz udzielamy konkretnych wskazówek i porad.

STREFA EKSPERCKA i BIZNESOWA:

Uzupełnieniem części merytorycznej jest obszerna strefa ekspercka i biznesowa, w której do dyspozycji uczestników pozostają eksperci prawni oraz dostawcy produktów i usług, prezentujący rozwiązania wspierające skuteczniejsze, bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

ZDOBĄDŹ NOWE ZLECENIA:

W Strefie Załadowcy na uczestników konferencji będą czekali przedstawicieli firm produkcyjnych, dystrybucyjnych, spedycyjnych i operatorów logistycznych, który poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

BĄDŹ Z NAMI NA SPOTKANIACH TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, którzy chciałyby przekazać uczestnikom konferencji informacje o swojej działalności i ofercie (w formie np. stanowiska promocyjnego, krótkiej prelekcji lub insertu materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy również firmy produkcyjne, dystrybucyjne, spedycyjne i logistyczne, które poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

WIĘCEJ INFORMACJI:

Redakcja TSL Biznes i Truck & Van
spotkania@kmg-media.pl
tel. 22 213 88 28

Zarejestruj się BEZPŁATNIE na stronie:

www.spotkania.tsl-biznes.pl

Pełna paleta usług to już niemal konieczność

Branża odzieżowa w Polsce rozwija się niezwykle dynamicznie, a perspektywy na następne 8-10 lat zakładają dalsze wzrosty. W chwili obecnej nasz kraj z rynkiem o wartości około 10-12 mld USD plasuje się w pierwszej dziesiątce wśród krajów UE oraz pod koniec trzeciej dziesiątki wśród wszystkich państw świata. Duża dynamika oraz specyfika branży wymusza niejako outsourcing całości, bądź choć części łańcucha dostaw. O roli firm logistycznych w tej branży mówi Damian Kołata, Senior Business Development Manager w FIEGE.


Damian Kołata

Czym charakteryzuje się obsługa logistyczna branży odzieżowej i z jakimi wyzwaniami musi sobie poradzić operator logistyczny?

Coraz wyraźniej branża ta bardzo szybko ewoluuje w kierunku *fast fashion* i nawet ośmiu kolekcji w ciągu roku. Jeśli dodamy do tego niezliczoną ilość kolorów, wzorów i rozciągniętą siatkę rozmiarową, otrzymamy bardzo duży wolumen, niezwykle często rotującego towaru o bardzo krótkim cyklu życia. Jak wynika z raportu PMR „Handel detaliczny odzieżą i obuwiem w Polsce 2017. Analiza rynku i prognozy rozwoju na lata 2017-2022" polski rynek w 2022 r. osiągnie wartość 43,2 mld zł. Oznacza to wzrost w ciągu niespełna dekady o niemal połowę.

Warto również podkreślić, że coraz większą uwagę przykładamy do jakości, zarówno samych ubrań, jak i procesów logistycznych zaprojektowanych dla branży. Na warszawskiej giełdzie notowanych jest kilka polskich firm odzieżowych i obuwniczych. Roczne przychody największych z nich liczone są w miliardach złotych, a zysk netto – w setkach milionów. Są na tyle istotne, że wyznaczono specjalny subindeks sektorowy WIG-odzież. Jego wartość w 2017 roku wzrosła o ponad 30%, nieco mocniej niż WIG20, który zwiększył wartość o niespełna 28%. Z tego względu czołowe firmy nie mogą sobie pozwolić na jakiekolwiek ryzyko w zakresie terminowości dostaw, kompletności, uszkodzeń, a więc ogólnie rzecz biorąc – jakości. Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe czynniki, z pewnością można stwierdzić, że outsourcing pozostaje bardzo często jedynym rozwiązaniem zapewniającym dalszy rozwój, jakość i elastyczność.

Rosnące znaczenie segmentu internetowego powoduje wprowadzenie do obsługi logistycznej nowych procesów. FIEGE jest w stanie podjąć się całościowego zarządzania operacjami w branży odzieżowej i w takim wariancie współpracuje z kilkoma kontrahentami.



Operator logistyczny obsługujący firmy odzieżowe musi posiadać duże doświadczenie i dostęp do infrastruktury, obejmującej regały paletowe i półkowe, stojaki umożliwiające przechowywanie odzieży na wieszakach, a nawet całe systemy, które pozwalają na jej przemieszczanie

Z czego wynika specyfika branży? Na czym polegają usprawnienia?

Aby sprostać rosnącym wymaganiom, operator logistyczny posiadać musi duże doświadczenie i dostęp do większej infrastruktury, obejmującej nie tylko regały paletowe i półkowe, lecz także stojaki umożliwiające przechowywanie odzieży na wieszakach, bądź nawet całe systemy, które pozwalają na jej przemieszczanie. Należy również pamiętać o wydzielonych strefach dla towarów o znacznej wartości. Tylko rozbudowana i rozlokowana we właściwy sposób infrastruktura będzie odpowiednia dla operacji na coraz częstszych

dostawach wolumenu. Zwiększona częstotliwość dostaw wynikająca z przyczyn opisanych wcześniej, oznacza nic innego jak więcej czynności operacyjnych, które rozpoczynają się już w momencie przyjęcia i składowania a kończą w chwili kompletacji i pakowania. Nie należy również zapominać o istotnym elemencie procesowym, jakim jest zarządzanie zwrotami. Mam tu na myśli zarówno zwroty z sektora B2B, czyli z salonów firmowych, czy hurtowni, jak i zawroty z kanału e-commerce, które sięgają bardzo często nawet 70%. Jest to istotna wartość, która jednak rośnie jeszcze bardziej w gorących przedświątecznych okresach, bądź w wyniku coraz bardziej popularnych w Polsce dni darmowej dostawy, a także przeniesionych z rynku amerykańskiego akcji, takich jak „Black Friday" oraz „Cyber Monday". Dopiero połączenie tych wszystkich umiejętności daje faktyczne korzyści naszym partnerom i pozwala się skupić im na rozwoju swoich podstawowych działań, zostawiając nam do zagospodarowania całość procesów logistycznych, usług stanowiących wartość dodaną, zarządzanie zwrotami i obsługę kanału e-commerce. Klient znacznie minimalizuje w takim wypadku ryzyko, zmniejsza się również zaangażowanie kapitału własnego, który może zostać przekierowany na działania służące osiąganiu przewagi konkurencyjnej.



Na życzenie klientów FIEGE oferuje również prasowanie i odświeżanie odzieży, szycie, foliowanie, wieszanie na wieszaki, mocuje etykiety oraz koraliki z cenami, znaczniki RFID, a także plakietki zabezpieczające



www.fmlogistic.com

FM LOGISTIC

Jaki zakres usług oferuje FIEGE firmom z branży odzieżowej?

Aby sprostać wysokim wymaganiom i pomóc naszym klientom osiągnąć przewagę na konkurencyjnym rynku, FIEGE oferuje bardzo szeroką paletę usług. Standardem jest oczywiście typowy proces polegający na przyjęciu towaru, kompletacji zamówienia i wysyłce. Jest to jednak absolutne minimum, które stanowi bazę do konstrukcji coraz bardziej wyrafinowanych procesów, ponieważ tylko takie podejście pozwala na zwiększanie poziomu konkurencyjności w niezwykle trudnej branży odzieżowej i obuwniczej. Możemy więc zaproponować szereg innych czynności poprzedzających proces przyjęcia, lub mu towarzyszących, a także usługi, które mogą zostać wykonane na późniejszym etapie, czyli kontrolę jakości, katalogowanie artykułów, wysyłkę wzorów do studiów fotograficznych, a także etykietowanie czy przygotowywanie zestawów promocyjnych. Na życzenie naszych klientów oferujemy również prasowanie i odświeżanie odzieży, szycie, foliowanie, wieszanie na wieszaki, mocujemy etykiety oraz koraliki z cenami, znaczniki RFID, a także plakietki zabezpieczające. Klienci FIEGE korzystają także z systemu obsługi klienta poprzez wielojęzyczny system *call center*, czy naszych usług celnych, HR-owych oraz wspierających rozwój systemów IT. Mówiąc generalnie – FIEGE jest w stanie wykonać każdą relatywnie możliwą usługę, jakiej zażyczy sobie klient.

Zostawiając operatorowi całość procesów logistycznych, usług stanowiących wartość dodaną, zarządzanie zwrotami i obsługę kanału e-commerce, klient minimalizuje ryzyko, zmniejsza się również zaangażowanie kapitału własnego.



Tylko doświadczony operator logistyczny może zapewnić zadowolenie klienta na kolejnych etapach, czyli szybkim przyjęciu zwrotu, jego sklasyfikowaniu, zwrocie gotówki, bądź wysłaniu towaru dla wymiany w przypadku pierwotnego zamówienia niewłaściwego rozmiaru

Na ile rozwój kanału e-commerce wpływa na zmianę obsługi branży odzieżowej? W jakim kierunku zachodzą zmiany? Jakie usługi wykonuje FIEGE u swoich klientów?

Z roku na rok coraz większą część obrotów branży odzieżowej stanowią przychody z internetowego kanału sprzedaży. Można wręcz śmiało powiedzieć, że odzież i kanał e-commerce to naturalne powiązanie. Najnowsze badania pokazują, że nawet 72% internautów dokonujących zakupy online z największą częstotliwością wybiera ubrania, akcesoria i dodatki. Dopiero kolejną kategorią są książki oraz płyty i artykuły elektroniczne. Gdyby sięgnąć głębiej i doszukać się różnic dotyczących płci i wieku, również nie można pozwolić sobie na skupienie się tylko wokół jednej grupy. Stale rośnie udział mężczyzn kupujących odzież online, zaciera się również różnica demograficzna. Klientami internetowego kanału sprzedaży są zarówno nastolatki, jak i osoby po pięćdziesiątym roku życia. Przedstawiciele branży muszą więc skupić bardzo dużo uwagi na rozwoju e-commerce. Tym bardziej, że odzież zajmuje czołową pozycję jako kategoria podatna na efekt ROPO (szukanie informacji o produkcie w internecie, a kupowanie w sklepie stacjonarnym) i odwróconego ROPO (szukanie informacji w sklepie stacjonarnym i kupowanie w internecie). Wydatki na zakupy online dla kategorii „odzież/akcesoria/dodatki" wynoszą już prawie 100 złotych miesięcznie, rośnie również zakres wydatków na obuwie. Tak duża skala i tempo rozwoju powoduje, że pomocny w tym zakresie staje się również doświadczony operator logistyczny. Będzie on w stanie zaoferować odpowiednio

FIEGE oferuje bardzo szeroką paletę usług. Standardem jest typowy proces polegający na przyjęciu towaru, kompletacji zamówienia i wysyłce. Jest to jednak absolutne minimum, które stanowi bazę do konstrukcji coraz bardziej wyrafinowanych procesów.



Ograniczenie handlu w niedziele sprawi, że zwiększona ilość zamówień w kanale e-commerce wywoła szczyt logistyczny, który spowoduje konieczność np. uruchomienia dodatkowej zmiany w niedzielę, tak aby wszystkie zamówienia opuściły centrum dystrybucyjne w poniedziałek rano i jak najszybciej dotarły do klientów

opracowane i nieustannie udoskonalane procesy szybkiej kompletacji zamówień, zapewnia prawidłowość ich realizacji i bezbłędność w wysyłce, a także podejmie się zarządzania procesem zwrotów, w ramach którego od momentu przyjęcia paczki do chwili udostępnienia jej do kolejnej sprzedaży, należy wykonać szereg różnorodnych czynności. Podsumowując – rosnące znaczenie segmentu internetowego powoduje wprowadzenie do obsługi logistycznej wielu nowych procesów. FIEGE jest w stanie podjąć się całościowego zarządzania operacjami w branży odzieżowej i już od 2007 r. współpracuje w takim wariancie z kilkoma kontrahentami.

Jednym z najważniejszych trendów wskazanych przez dyrektorów logistyki największych firm w ostatnich badaniach PMR, przeprowadzonych wspólnie z FIEGE oraz P3 Logistics Park, jest właśnie rozwój e-commerce. Musimy pamiętać, że klient chce nie tylko otrzymać towar o czasie, ale towar musi być nieuszkodzony, a przesyłka kompletna i zawierająca dokładnie ten asortyment, który wskazany został w zamówieniu. To



Nowoczesne technologie to także automatyzacja procesów. Przenośniki czy sortery są już praktycznie standardowym wyposażeniem nowoczesnego magazynu skalkulowanego dla branży odzieżowej i obuwniczej. FIEGE idzie jeszcze dalej i oferuje usługi robota pickującego



Ważna jest możliwość śledzenia przez partnera operatora całego procesu zamówienia, od momentu jego otrzymania, poprzez kompletację i pakowanie, aż do momentu zwrotu gotówki za zrealizowany zwrot. Operator pokazuje w taki sposób całą ścieżkę i w sposób transparentny rozlicza się ze swoim partnerem

jednak tylko pierwsza część całego procesu. Tylko doświadczony operator logistyczny może zapewnić zadowolenie klienta na kolejnych etapach, czyli szybkim przyjęciu zwrotu, jego sklasyfikowaniu, zwrocie gotówki, bądź wysłaniu towaru dla wymiany w przypadku pierwotnego zamówienia niewłaściwego rozmiaru. Jest to nowa usługa, wymagająca dostosowania systemu WSM oraz szybkiej reakcji, natomiast z pewnością będzie doceniona przez klientów, dla których zakupy online stają się nieodzowną częścią wizyt na stronach internetowych firm odzieżowych.

Na ile przepisy prawne określają lub ograniczają branżę?

Nie sposób nie wspomnieć w tym miejscu o nowych regulacjach prawnych dotyczących ograniczenia handlu w niedzielę. Warto podkreślić, że od 1 marca 2018 r. zakupy będą możliwe jedynie w dwie niedziele w ciągu miesiąca, a już od 1 stycznia 2019 r. tylko jedna niedziela będzie handlowa. Ustawodawca jeszcze bardziej rygorystycznie potraktował rok 2020, od kiedy to niedzielny handel będzie możliwy jedynie 7 razy w roku.

Ograniczenia powyższe sprawiają, że firmy, jeśli jeszcze tego oczywiście nie zrobiły, muszą otworzyć się na e-commerce. W ciągu roku dostępne będą aż 23 dodatkowe dni, w których brak będzie jakiejkolwiek konkurencji dla branży odzieżowej ze strony klasycznego handlu detalicznego. Można też spodziewać się wielu nowych akcji promocyjnych, np. „Cyber Sunday". Należy podkreślić, że do tej pory niedziela była dniem, w którym w znacznym stopniu przeważały zakupy offline. Teraz będzie to się musiało zmienić i przedsiębiorcy, którzy jako pierwsi zauważą ten fakt, skorzystają na tym. Warto przypomnieć, że w branży odzieżowej aż 70% zakupów offline dokonywanych było właśnie podczas weekendów. Znaczna część tego wolumenu będzie teraz zamawiana online.

Internetowy kanał sprzedaży staje się coraz bardziej popularny. Przedstawiciele branży muszą więc skupić bardzo dużo uwagi na rozwoju e-commerce. Tym bardziej, że odzież zajmuje czołową pozycję jako kategoria podatna na efekt ROPO i odwróconego ROPO.

Z pomocą w tym wypadku również przychodzi operator logistyczny. Zwiększona ilość zamówień wywoła kolejny szczyt logistyczny, który spowoduje konieczność np. uruchomienia dodatkowej zmiany w niedzielę, tak aby wszystkie zamówienia opuściły centrum dystrybucyjne w poniedziałek rano i jak najszybciej dotarły do klientów.



FIEGE oferuje usługę Fiege Far East, w ramach której odbiera towar ze szwalni i dokonuje na miejscu wstępnej kontroli jakościowej. Skorzystanie z tej usługi pozwala szybko zareagować na ewentualne niewłaściwe wykonanie zamówionego produktu i rozpocząć natychmiast proces reklamacji

Jaką rolę w branży odzieżowej odgrywają nowoczesne technologie?

Kwestię nowoczesnej technologii możemy podzielić na dwie części. Pierwsza z nich to zaawansowane systemy WMS wraz z oprogramowanie Business Intelligence. FIEGE oferuje taki pakiet swoim klientom i cieszy się on niezwykle dużą popularnością. W chwili obecnej nieodzowne wydaje się zaoferowanie klientom możliwości śledzenia przesyłki. Co najważniejsze, nie mówimy tu jedynie o klasycznym *trackingu*, z którego korzysta klient ostateczny, aby sprawdzić, czy przesyłka będzie w określonym dniu do niego dostarczona, ale o możliwości śledzenia przez partnera operatora całego procesu zamówienia, od momentu otrzymania zamówienia, poprzez kompletację i pakowanie, nawet aż do momentu zwrotu gotówki za zrealizowany zwrot. Operator pokazuje w taki sposób całą ścieżkę i w sposób transparentny rozlicza się ze swoim partnerem zapewniając wysoki poziom usług. Bardzo często znaczącą blokadą przed podjęciem decyzji o outsourcingu jest obawa przed utratą kontroli nad procesem. Tak naprawdę mamy do czynienia z całkowicie odmienną sytuacją. To właśnie dzięki outsourcingowi partner może rozliczać operatora i mieć całkowitą kontrolę nad wszelkimi procesami logistycznymi.

Nowoczesne technologie to także automatyzacja procesów. Przenośniki czy sortery są już praktycznie standardowym wyposażeniem nowoczesnego magazynu skalkulowanego dla branży odzieżowej i obuwniczej. FIEGE idzie jeszcze dalej i oferuje usługi robota *pickującego*, do zadań którego należy kompletacja kartonów z obuwiem bądź odzieżą oraz transfer skompletowanych paczek do strefy pakowania i wysyłki. Niezliczona ilość sensorów, czujników i laserów powoduje, że mogą one pracować wspólnie z ludźmi. Ponadto roboty te mają zdolność uczenia się i zapamiętywania np. przeszkód i barier istniejących w magazynie. Warto podkreślić, że w obliczu coraz większych barier w dostępie do zasobów ludzkich, roboty są wręcz nieocenionym elementem elastycznego łańcucha dostaw i pozwalają zachować gwarancję stabilności i jakości w okresie fluktuacji zamówień, czy tez różnorodnych *peaków* sprzedażowych.

Jestem przekonany, że wkrótce roboty *pickujące* staną się nieodzownym elementem krajobrazu magazynu prowadzonego przez doświadczonego operatora dla partnera z branży odzieżowej, bądź obuwniczej.

Operator logistyczny musi być przede wszystkim partnerem klienta wychodzącym z propozycją usprawnień i optymalizacji, przedstawiającym nowe rozwiązania w sferze zarządzania łańcuchem dostaw, które wpłyną na osiągnięcie przewagi konkurencyjnej.

Czy widać konkretny kierunek rozwoju obsługi logistycznej branży odzieżowej?

Kluczową cechą dobrego operatora logistycznego, w przypadku branży modowej, będzie elastyczność i umiejętność szybkiej reakcji na pojawiające się potrzeby. Co ważne – operator może wspomóc kontrahenta również w jak największej integracji pionowej, co ułatwi szybkie i bezbłędne wprowadzenie na rynek kolejnych kolekcji. FIEGE oferuje swoim klientom usługę Fiege Far East, w ramach której odbieramy towar ze szwalni i dokonujemy już na miejscu wstępnej kontroli jakościowej. Skorzystanie z takiej usługi pozwala szybko zareagować na ewentualne niewłaściwe wykonanie zamówionego towaru i rozpocząć natychmiast proces reklamacji. Pozwala to na zminimalizowanie opóźnień, które są dla podmiotów branży modowej bardzo niebezpieczne. Jakakolwiek strata czasu przy niezwykle szybko zmieniających się trendach i kolekcjach, może spowodować znaczny spadek sprzedaży i w obliczu dużej konkurencji nastręczyć sporo trudności w powrocie na poprzedni poziom. Operator logistyczny musi być dla swojego klienta nie tylko usługodawcą, ale przede wszystkim partnerem wychodzącym z propozycją usprawnień i optymalizacji oraz przedstawiającym nowe rozwiązania w sferze zarządzania łańcuchem dostaw, które wpłyną na osiągnięcie przewagi konkurencyjnej i stanowić będą znaczną wartość dodaną na tak konkurencyjnym i dynamicznym rynku.

Oprócz elastyczności coraz większą rolę odgrywać będzie jakość. Zarówno tradycyjny kanał sprzedaży detalicznej, jak i e-commerce mają bardzo duży potencjał i nieustannie nabierają rozpędu. Z jednej strony jest to bardzo duża szansa dla operatorów logistycznych, ale z drugiej strony stanowi ona bardzo istotne wyzwanie, ponieważ każdy rozwój i wzrost pociąga za sobą większy udział kompleksowych usług, które muszą być wykonywane z bardzo dużą starannością. Klienci ostateczni są niezwykle wymagający, a badania pokazują, że z przyjemnością dokonują ponownych zakupów, czy też składają zamówienia w sklepach, które gwarantują wysoki poziom obsługi, a dostawy są terminowe i kompletne. FIEGE gwarantuje gotowość do zaprojektowania całościowego rozwiązania, a uzyskany w ten sposób efekt synergii wynikający z faktu ciągłej współpracy z firmami z branży *fashion*, pozwoli na optymalizację zarówno kosztów, jak i zaoferowanie klientom ostatecznym lepszych standardów jakości i terminowości.

IGKM

Targi Kielce
exhibition & congress centre

TRANSEXPO

XIV Międzynarodowe Targi
Transportu Zbiorowego

23-25.10.2018



Najważniejsze wydarzenie dla transportu zbiorowego

+58%	+22%	+26%	+24%
10 340 m^2	5 500	164	61
Powierzchnia wystawowa	Profesjonalnych zwiedzających	Wystawców	Redakcji

transexpo.pl



Rolą operatora logistycznego jest identyfikacja rozmiaru oraz cech produktu, a w przypadku ich rozbieżności – korekta, tak aby klient finalny otrzymał produkt zgodny ze swoim zamówieniem. Zakładając szeroki lub nawet bardzo szeroki zakres SKU, rola wymagań w stosunku do operatora wzrasta

Obsługa branży fashion to duże przedsięwzięcie

Obsługa logistyczna branży odzieżowej niesie ze sobą wiele wyzwań i różni się w zależności od kanału sprzedaży i skali projektu fashion. Projekty logistyczne dla fashion ciężko integrować w ramach magazynów typu multiuser dla innych branż, ponieważ warunki składowania ubrań powinny minimalizować możliwość zakurzenia, zawilgocenia czy też przejęcia obcych zapachów. Najczęściej są to projekty dedykowane z niestandardowymi rozwiązaniami przeznaczonymi dla tej branży.



Marek Kunert

Każda firma ma własną strategię sprzedaży, duże znaczenie ma tutaj prestiż danej marki i dbałość o produkt, w tym warunki magazynowania i sposób pakowania zleceń.

Mnogość producentów i krajów produkcji powodują, że artykuły w tzw. rozmiarówce mogą się różnić, nie tylko w zakresie klasyfikacji oznaczenia rozmiaru, ale także fizycznie, co wcale nie jest rzadkością. Rolą operatora logistycznego jest identyfikacja rozmiaru oraz cech produktu, a w przypadku rozbieżności ich korekta, tak aby klient finalny otrzymał produkt zgodny ze swoim zamówieniem. Zakładając szeroki, lub nawet bardzo szeroki zakres SKU, rola wymagań w stosunku do operatora wzrasta. Wielu operatorów świadczy też usługi dodatkowe, takie jak na przykład studio modelingu lub studio fotograficzne, gdzie koniecznym jest posiadanie odpowiedniego zaplecza technicznego i *know-how* w tym zakresie.

Kolejnym bardzo ważnym aspektem jest obsługa zwrotów towarów zakupionych online. Sprawna realizacja procesu kontroli jakościowej zwrotu i przygotowanie produktu do ponownej sprzedaży pozwalają oszczędzać pieniądze i skracają czas niezbędny do uzupełnienia brakującego towaru w magazynie.

Efektywność procesu magazynowego oraz wysokie wymagania rynku co do czasu realizacji zleceń dla klientów indywidualnych, prowadzą do ciągłego usprawniania i optymalizacji. Najczęściej wiąże się to z automatyzacją procesów oraz redukcją zapasów magazynowych.

Spora nieprzewidywalność

Branża odzieżowa charakteryzuje się dużą sezonowością i nieprzewidywalnością sprzedaży, zwłaszcza tej realizowanej w kanale e-commerce. Efektywność procesu magazynowego oraz wysokie wymagania rynku co do czasu realizacji zleceń dla klientów indywidualnych, prowadzą do ciągłego usprawniania i optymalizacji. Najczęściej wiąże się to z automatyzacją procesów oraz redukcją zapasów magazynowych. Wielu operatorów usprawnia system *pickowania* oraz kompletacji zamówień, a także stosuje systemy automatycznych przenośników z sorterami.

Kompleksowa obsługa logistyczna projektów dla branży *fashion* to duże przedsięwzięcie. Zakres usług może być bardzo szeroki, począwszy od dopasowanego systemu magazynowania, przez ujednolicone standardy składania i pakowania odzieży, po usługi modelingu i studia fotograficznego. Kolejną kategorią usług są logistyka

zwrotów, usługi IT oraz kompleksowe zarządzanie logistyką opakowań dla sprzedaży internetowej. Osobnym obszarem usług jest transport i dystrybucja, które zależą od skali i zasięgu terytorialnego projektu.

Celem wzrost efektywności

Wsparcie procesów sprzedażowych i bezbłędna realizacja zleceń klientów, co w konsekwencji prowadzi do budowania *positive customer experience* oraz relacji z klientem, należy od nowoczesnych technologii. A one odgrywają również istotną rolę w redukcji kosztów procesowych, dzięki czemu znacznie wzrasta konkurencyjność. Można by powiązać nowoczesne technologie z coraz trudniejszym rynkiem pracy pod kątem zasobów ludzkich, natomiast ostatecznie wszystko sprowadza się do tego, że należy dążyć do wzrostu efektywności. Automatyzacja procesów jest nieunikniona, a dostępne rozwiązania w tym zakresie są na tyle szerokie i nowatorskie, że ogranicza je jedynie budżet inwestycyjny.

Online ma swoje konsekwencje

E-commerce to wygodne i szybkie zakupy w zaciszu domowym. Klienci kupujący online z pewnością są już dużo bardziej dojrzali zakupowo niż jeszcze kilka lat temu – mają większe zaufanie do form płatności, dostaw, nie obawiają się realizować zwrotów, za które przeważnie nie pobierane są opłaty. Ma to też widoczny wpływ na zlecenia w sprzedaży online – kupujący niejednokrotnie zamawia kilka rozmiarów danego asortymentu z góry zakładając, że część zamówionych artykułów i tak zostanie odesłana. E-commerce to sprzedaż nieograniczona miejscem i czasem, co w połączeniu z dużą sezonowością i nieprzewidywalnością branży *fashion* daje niemalże mieszankę wybuchową.

W ślad za zmianami jakie zaszły w dynamice sprzedaży musi iść obsługa logistyczna projektów dla branży odzieżowej. Rolą operatora logistycznego jest bezbłędne przyjęcie towaru na stan magazynowy, składowanie, właściwa kompletacja i pakowanie zlecenia. Odpowiednie zarządzanie zapasami, bezbłędna i szybka realizacja zamówień leżą u podstaw satysfakcji klienta kupującego online.

A branża odzieżowa rozwija się bardzo dynamicznie, zachowując duży potencjał do dalszego rozwoju, zwłaszcza w internetowym kanale sprzedaży. Klienci kupujący online charakteryzują się dojrzałością zakupową i większym zaufaniem do tej formy zakupów.

Powoli zanika chęć dotknięcia artykułu i przymierzenia go w sklepie, a elastyczne procesy zwrotów nie budzą obaw kupujących. Ogromnym plusem sprzedaży online jest możliwość przymierzenia i dokonania wyboru danego artykułu w warunkach domowych. Jeszcze jakiś czas temu zakup garnituru, butów czy koszuli wiązał się z koniecznością udania się do salonu sprzedaży, dziś takie zakupy realizowane są przez internet.

Sprawna realizacja procesu kontroli jakościowej zwrotu i przygotowanie produktu do ponownej sprzedaży pozwalają oszczędzać pieniądze i skracają czas niezbędny do uzupełnienia brakującego towaru w magazynie.



W ślad za zmianami jakie zaszły w dynamice sprzedaży musi iść obsługa logistyczna projektów dla branży odzieżowej. Rolą operatora logistycznego jest bezbłędne przyjęcie towaru na stan magazynowy, składowanie, właściwa kompletacja i pakowanie zlecenia

Marek Kunert,
dyrektor oddziału
Rhenus Logistics S.A.

COLIAN Logistic
Partnerstwo i zaufanie

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





Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: logistyka@colian.pl, www.colianlogistic.pl



Wertykalnie zintegrowany łańcuch dostaw daje poziom autonomii, którego nie mają mniejsze firmy polegające na zewnętrznych wytwórcach. Jednak nawet to nie wystarczy, jeśli celem jest przyspieszenie i zoptymalizowanie procesów produkcyjnych

Fot. INDITEX

Ekskluzywne marki bez transformacji mogą zniknąć z rynku

Luksusowe marki, w tym Gucci, Ralph Lauren aby stawić czoła rosnącej konkurencji zmieniają strategię i rezygnują z produkcji skupionej na działaniach sezonowych. Czują oni na sobie oddech takich firm jak np. hiszpańska Zara, która wypuszcza nowe produkty do pięciu razy szybciej. By zachować konkurencyjność ekskluzywni producenci rozpoczęli proces dogłębnej cyfrowej transformacji, wdrażając technologie mające przyspieszyć i zoptymalizować produkcję.

Ekskluzywne brandy odzieżowe zrozumiały, że nadszedł czas na zmianę. Jej katalizatorem są nie tylko badania rynkowe, lecz również – jeśli nie przede wszystkim – wyniki i prognozy finansowe. Na tle młodych, dynamicznych firm odzieżowych, które nie tylko biją rekordy sprzedaży detalicznej za sprawą bogatej i dynamicznie zmieniającej się oferty, lecz również opanowały internet, gdzie czują się jak ryba w wodzie. Rynkowi seniorzy w bolesny sposób mieli się przekonać, że w cyfrowym świecie szybkich interakcji nie ma miejsca na zastój. Dawny blask i splendor zdają się nie wystarczać. Według ekspertów we współczesnej gospodarce liczy się szybkość w reagowaniu na bieżące trendy, co bezsprzecznie związane jest ze sprawną logistyką, oraz zaplecze produkcyjne, które takie reakcje umożliwia.



Fot. Pexels

W przepadku marek luksusowych szybkość oznacza przewagę nad konkurencją, a skupianie się na perfekcyjności kosztem tempa wprowadzania nowych produktów na rynek może je słono kosztować

Nie wystarcza uznana marka

Zdaniem Piotra Rojka z DSR, firmy specjalizującej się w rozwiązaniach IT dla przemysłu, aby nadążyć za młodą, dynamiczną konkurencją nie wystarczy uznana marka. – *Utrzymanie rynkowej pozycji przez firmy z długą tradycją wymaga nieustannych reform i inwestycji. Doskonale widać to w dziedzinie produkcji. Dzięki technologiom informatycznym Przemysłu 4.0 firmy odzieżowe mogą płynnie realizować zróżnicowane harmonogramy produkcyjne i sprawnie reagować na zmiany. Technologia znacząco usprawnia również przepływ informacji od projektantów do zakładów produkcyjnych w różnych lokalizacjach. Pozwala im to wyjść poza sztywne ramy sezonowości i nieustane zaskakiwać klienta nowymi produktami* – wyjaśnia Rojek.

Kurs na ucieczkę od sezonowości obrały Gucci, Ralph Lauren, Coach, Helmut Lang, Burberry and Rag & Bone, które do niedawna skupiały się przede wszystkim na trendach w obrębie cykli wiosna/lato, jesień/zima. Ich nowa strategia ma zapewnić większą elastyczność i szybsze okna produkcyjne. – *Szybkość to dziś wszystko* – mówi Karin Tracy, szefowa działu mody i urody w Facebook. Jej zdaniem w przepadku marek luksusowych szybkość oznacza przewagę nad konkurencją, a skupianie się na perfekcyjności kosztem tempa wprowadzania nowych produktów na rynek może je słono kosztować.

Dynamiczne firmy odzieżowe, które według analityków z Alvanon wypuszczają nowe produkty do pięć razy szybciej niż ospała konkurencja oraz sprzedawcy działający na rynku e-commerce pokroju Zelando czy Boohoo, każdego dnia mogą uaktualniać swoją ofertą i stronę sklepu internatowego o najnowsze style, wiodą prym w wyścigu trendów i najlepiej odpowiadają na drzemiącą w konsumentach potrzebę nowości. Luksusowe marki modowe próbowały różnych półśrodków. Niektóre zdecydowały się na dodanie dodatkowych kolekcji w ciągu roku, inne próbują dostosować się do zyskującego na popularności trendu *see-now-buy-now* – czyli zobacz teraz i kup teraz. Zakłada on, że przedstawianie kolekcji kilka miesięcy wcześniej niż jest ona udostępniana klientom, to schemat nieadekwatny do współczesnych realiów. Zaprezentowane po raz pierwszy kreacje powinny być błyskawicznie dostępne w sprzedaży. Taki model działania przyjął niedawno szwedzki gigant H&M. Aby funkcjonować w ten sposób nie wystarczą dobre chęci. Firmy oferujące odzież ekskluzywną muszą liczyć się z totalną rewolucją, która w największym stopniu musi dotknąć samej produkcji oraz logistyki.

Włosi internacjonalizują produkcję

Pod koniec zeszłego roku grupa Kering, do której należy szereg luksusowych marek, ogłosiła plany uruchomienia „Gucci Art Lab" – 35 tys. stóp kwadratowych przestrzeni przemysłowej we Włoszech. W nowej fabryce wytwarzane będą dobra skórzane z własnych, zróżnicowanych materiałów. Wszystko po to, by łańcuch dostaw Gucci znalazł się bliżej domu. – *To krok w kierunku internalizacji produkcji, szczególnie produktów skórzanych. Z czasem zyskamy lepszą kontrolę nad rozwojem produktów, materiałów i pobieraniem próbek* – powiedział Jean-Marc Duplaix, CFO Kering. Większa kontrola nad procesami produkcyjnymi oznacza również większą kontrolę nad terminami i częstotliwością wypuszczania nowych produktów oraz dostaw. W ten sposób takie marki jak Burberry czy Tommy Hilfiger miały zmienić swoje harmonogramy produkcji na bardziej dynamiczne w zaledwie kilka tygodni. Wertykalnie zintegrowany łańcuch dostaw daje poziom autonomii, którego nie mają mniejsze firmy polegające na zewnętrznych wytwórcach. Jednak nawet to nie wystarczy, jeśli celem jest przyspieszenie i zoptymalizowanie procesów produkcyjnych. Bez inwestycji w nowe technologie przemysłowe i automatyzację nie sposób dogonić konkurencji, a tym bardziej jej wyprzedzić. Firmy takiej jak PVH Corporation i Xcel Brands wykorzystują oprogramowanie do projektowania w 3D, co pozwala im wykraść cenne miesiące z procesu produkcji. – *Marki luksusowe powinny radzić sobie lepiej z wdrażaniem nowych technologii, by wspomóc procesy produkcyjne. Oprogramowanie do tworzenia produktów w 3D testowane jest przez różne firmy i niebawem zmieni to sposób funkcjonowania detalistów* – uważa Ed Gribbins z Alvanon.

W branży modowej, gdzie liczy się czas, a każdy przestój opóźnia wyjście produktu na rynek, niezwykle istotne jest utrzymanie sprawnej linii produkcyjnej. Z pomocą przychodzi przemysłowy internet rzeczy – technologia, która zaoszczędziła firmom setki milionów dolarów. – *IIoT to nie tylko konserwacja predykcyjna, wykrywająca anomalie w pracy maszyn i ostrzegająca o potencjalnych awariach nim się one wydarzą. Analizując dane z sensorów można zoptymalizować linię produkcyjną tak, aby wszystkie maszyny pracowały z wydajnością oczekiwaną przez zarządzających. Nie dzieje się to jednak za pociągnięciem czarodziejskiej różdżki. To pewien proces, który wymaga zaangażowania doświadczonych specjalistów, jednak w ostatecznym rozrachunku taka optymalizacja to opłacalna inwestycja* – zauważa Piotr Rojek.

Technologia przeciwko podziałom

W tradycyjnych, mocno rozbudowanych organizacjach zazwyczaj komunikacja pomiędzy departamentami i zagranicznymi oddziałami jest niewystarczająca, by nie powiedzieć znikoma. Gdy tempo wypuszczania nowych produktów na rynek może wpłynąć na pozycję organizacji, usprawnienie komunikacji staje się priorytetem. Zespoły projektantów, marketingu, produkcji i analityki danych muszą ze sobą rozmawiać, aby szybciej podejmować decyzje. Doskonale rozumie to firma Xcel Brands, która powołała specjalny *task force* w jednym celu: aby zidentyfikował nowe technologie, które mogą wpłynąć nie tylko na komunikację wewnątrz organizacji, lecz również na wszystkie sfery prowadzenia biznesu. – *To, nad czym pracujemy będzie integrować przeróżne funkcje. Marketing, działy projektowania i planowania oraz nasi partnerzy detaliczni będą pracować wspólnie. Szybkość wejścia na rynek ma kluczowe znaczenie i musimy działać tak szybko, jak to możliwe* – mówi Kate Twist, chief digital officer w Xcel Brands.

Projekty umożliwiają skuteczną komunikację na wielu płaszczyznach są niezwykle istotne dla sprawnego funkcjonowania organizacji, jednak zdaniem ekspertów, jeśli jej informatyczny fundament jest słaby i nie spełnia współczesnych wymogów, to pozostałe rozwiązania na niewiele się zdadzą. Dlatego firmy coraz częściej decydują się na wymianę systemów ERP na takie, które obejmują większość obszarów ich funkcjonowania. – *Nie możemy mówić o skutecznej komunikacji wewnątrz rozbudowanej organizacji bez rozbudowanego systemu do planowania zasobów przedsiębiorstwa. ERP jest sercem całego informatycznego ekosystemu, które gromadzi informacje z kluczowych działów. W ten sposób kadra zarządzająca może w czasie rzeczywistym obserwować aktualną sytuację w firmie i na tej podstawie szybko podejmować świadome decyzje* – dodaje dyrektor zarządzający w DSR SA.

MP

Dynamiczne firmy odzieżowe, które każdego dnia mogą uaktualniać swoją ofertą i stronę sklepu internatowego o najnowsze style, wiodą prym w wyścigu trendów i najlepiej odpowiadają na drzemiącą w konsumentach potrzebę nowości.



Zespoły projektantów, marketingu, produkcji i analityki danych muszą ze sobą rozmawiać, aby szybciej podejmować decyzje. Doskonale rozumie to firma Xcel Brands, która powołała specjalny task force w jednym celu: aby zidentyfikował nowe technologie



Fot. iStock

Bez inwestycji w nowe technologie przemysłowe i automatyzację nie sposób dogonić konkurencji. Firmy takiej jak PVH Corporation i Xcel Brands wykorzystują oprogramowanie do projektowania w 3D, co pozwala im wykraść cenne miesiące z procesu produkcji

Mimo rozwoju technologii, wciąż **najważniejsi są ludzie**

Branża odzieżowa jest różnorodna. Mali producenci działający na lokalnych rynkach oraz ekskluzywne domy mody potrzebują innego zakresu opieki i obsługi niż producenci najpopularniejszej wśród konsumentów fast fashion. O tych różnicach i ich konsekwencjach mówi Jadwiga Żurek, dyrektor ds. sprzedaży w Arvato SCM Solutions w Polsce.


Jadwiga Żurek

W wypadku *fast fashion* wyzwaniem staje się globalny łańcuch dostaw przy jednoczesnym krótkim życiu produktu, częstych peakach sprzedażowych i wysokiej nieprzewidywalności trendów. Do tego dochodzi rozproszenie punktów dostawy, małe i częste wolumeny dostaw oraz wąskie przedziały czasowe (np. godzina przed lub po otwarciu centrum handlowego), a także dystrybucja do konsumentów.

Z własnego doświadczenia wiemy, że obsługa logistyczna największych producentów i dystrybutorów odzieży wymaga elastyczności, zwinnego zarządzania łańcuchem dostaw oraz otwartości na częste wprowadzanie zmian w procesach.

Czy z tej różnorodności wynika specyfika branży?

Specyfika branży *fashion* wynika z potrzeb klientów, którzy oczekują szybkiego reagowania na trendy oraz łatwego dostępu do produktu i jego dobrej ceny. Dlatego często największe marki posiadają rozległe, globalne sieci manufaktur, wyspecjalizowane w różnych cyklach produkcyjnych: zarówno kilkumiesięcznych (przy procesie kontraktacji kolekcji wiosna-lato i jesień-zima), jak i trwających dwa tygodnie (od projektu do wprowadzenia na rynek).

Operator logistyczny musi zatem umieć odpowiadać na potrzeby firmy. Z jednej strony jest to optymalizacja kosztów w przypadku uporządkowanych, wielomiesięcznych procesów, gdzie niezbędnym okazuje się posiadanie szerokiej sieci centrów dystrybucji czy składów celnych. Z drugiej zaś jest to błyskawiczna dystrybucja z koniecznością szybkiego wprowadzenia towaru do sklepów.

Specyfika branży fashion wynika z potrzeb klientów, którzy oczekują szybkiego reagowania na trendy oraz łatwego dostępu do produktu i jego dobrej ceny. Dlatego często największe marki posiadają rozległe, globalne sieci manufaktur wyspecjalizowane w różnych cyklach produkcyjnych.

Co więcej, w związku z wciąż rosnącym znaczeniem branży *fashion* w e-commerce, logistyka musi dostosować się do oczekiwań klientów w zakresie jednolitego doświadczenia w wielu kanałach sprzedaży oraz sprawnej obsługi reklamacji i zwrotów.

Czym powinien się wyróżniać operator logistyczny obsługujący branżę odzieżową?

Dobrych operatorów logistycznych cechuje kompleksowość usług oraz dzielenie się wiedzą. Oznacza to nie tylko gotowość podjęcia się wszystkich zadań w zakresie obsługi logistycznej, ale także możliwość strategicznego doradztwa przy wdrażaniu nowych kanałów sprzedaży i wchodzeniu na nowe rynki.

Obsługa logistyczna obejmuje cały proces – od zarządzania transportem, przez magazynowanie i dystrybucję, do obsługi zwrotów i reklamacji. Operatorzy najlepiej przystosowani do obsługi branży *fashion* posiadają możliwość transportu i magazynowania towaru w pozycji wiszą-

Dobrych operatorów logistycznych cechuje kompleksowość usług i dzielenie się wiedzą. Oznacza to gotowość podjęcia się wszystkich zadań w zakresie obsługi logistycznej i możliwość strategicznego doradztwa przy wdrażaniu nowych kanałów sprzedaży i wchodzeniu na nowe rynki





Od operatorów logistycznych wymaga to coraz większych inwestycji w systemy, infrastrukturę i oprogramowanie. Jednak wciąż najważniejsi są ludzie – eksperci, którzy dzięki wieloletniemu doświadczeniu potrafią ocenić wartość nowych procesów i usprawnień



Rozwój e-commerce oznacza konieczność wprowadzenia rozwiązań omnichannel. Integracja kanałów sprzedaży to wyzwanie dla operatorów logistycznych, którzy muszą wprowadzić nowoczesną infrastrukturę IT

cej oraz oferują szeroki zakres usług dodatkowych, dedykowanych branży, np. prasowanie, etykietowanie, przepakowywanie, sortowanie (np. według asortymentu, modelu, numeru dostawy lub sklepu, itp.), kontrola jakości czy drobne naprawy.

Coraz powszechniejsza świadomość znaczenia logistyki ostatniej mili dla budowania pozytywnych doświadczeń klienta skłania firmy do wyboru operatorów, którzy przykładają wagę do sprawnej dystrybucji miejskiej i komunikacji z klientami.

Jak rozwój kanału e-commerce zmienił branżę odzieżową?

Według badań 32% Polaków kupuje produkty branży *fashion* w sklepach online, a udział e-commerce nieustannie wzrasta. Klienci poruszają się między kanałami swobodnie, oczekując jednolitych informacji na temat produktów, ich cen oraz możliwości reklamacji i zwrotu. Internetowy kanał sprzedaży odzieży, akcesoriów i obuwia stał się pełnoprawnym uczestnikiem rynku.

Dlatego rozwój e-commerce oznacza konieczność wprowadzenia rozwiązań *omnichannel*. Integracja kanałów sprzedaży to wyzwanie dla operatorów logistycznych, którzy muszą wprowadzić nowoczesną infrastrukturę IT – taką, która zapewni klientom dokonywanie zamówień online z odbiorem w sklepie stacjonarnym (*click & collect*), sprawdzanie dostępności produktu w sklepie stacjonarnym albo stacjonarne dokonywanie zwrotu.

Czy bez nowoczesnych technologii możliwy byłby taki rozwój branży?

Nowoczesne technologie to przede wszystkim narzędzia upraszczania i skracania procesów oraz optymalizacji kosztów, co oznacza że ich dobre wykorzystanie odgrywa automatyzacji procesów, przechowywaniu danych w chmurze i wykorzystywaniu Big Data. Nowoczesne magazyny i centra dystrybucyjne od dawna korzystają już z częściowej automatyzacji dla wybranych procesów, coraz częściej pojawia się też dążenie do pełnego zautomatyzowania pracy w tych miejscach.

Prognozy wskazują, że system analiz Big Data staje się coraz bardziej znaczącym narzędziem na każdym etapie procesu logistycznego. Pozwala chociażby wybrać najlepszą trasę transportu wewnętrznego oraz ułatwia zarządzanie zasobami magazynowymi, np. dzięki wiedzy o poprzednich *peakach* sprzedażowych i wyprzedażach, tak ważnych w branży *fashion*.

Nowe technologie zmieniają też *real-time marketing* i możliwości sprzedażowe w kategorii moda. Spersonalizowane i geotargetowane przekazy reklamowe (np. indywidualne i krótkotrwałe zniżki wysyłane w trakcie przebywania w sklepie na urządzenie mobilne), wykorzystanie rzeczywistości rozszerzonej do wirtualnego przymierzenia akcesoriów lub tworzenia własnych projektów (np. butów), aplikacje połączone z lustrem pozwalającym na zmianę koloru ubrań – oto kilka przykładów, jak już funkcjonują nowe technologie w branży *fashion*.

Na ile przepisy prawne wpływają na branżę?

operatorzy logistyczni muszą brać pod uwagę dużo większy pakiet ustaw, uchwał, rozporządzeń i regulacji specyficznych dla różnych krajów. Dotyczą one głównie praw konsumenta, kwestii polityki prywatności i ochrony danych osobowych, ale też zróżnicowanych form reklamacji i obsługi zwrotów oraz zasad sprzedaży drogą elektroniczną. Trzeba uważać na każdy szczegół, np. w Austrii przycisk „Kup" musi brzmieć „Zahlungspflichtig bestellen" – i jest to jedyna obowiązująca formuła.

Logistyka sektora mody coraz częściej opiera się na automatyzacji procesów, przechowywaniu danych w chmurze i wykorzystywaniu Big Data. Nowoczesne magazyny i centra dystrybucyjne korzystają już z częściowej automatyzacji dla wybranych procesów.

Dokąd więc zmierza obsługa logistyczna branży odzieżowej?

Celem operatorów logistycznych jest jak najlepsze dostosowanie się do potrzeb klientów, dlatego kierunek rozwoju wyznacza branża, którą oni obsługują. Nie inaczej jest z branżą modową, w której nieustannie rośnie udział *fast-fashion* i e-commerce. Logistyka musi dostosować się do ich potrzeb, dążąc do maksymalnego przyspieszenia łańcucha dostaw, optymalizacji kosztów i tworzenia jak najlepszych doświadczeń klienta w całej jego *customer journey*.

Od operatorów logistycznych wymaga to coraz większych inwestycji w systemy, infrastrukturę i oprogramowanie. Jednak wciąż najważniejsi są ludzie – eksperci, którzy dzięki wieloletniemu doświadczeniu potrafią ocenić wartość nowych procesów i usprawnień.



DB Schenker oferuje swoim klientom pełne portfolio usług w zakresie produktów pełnokontenerowych, tzw. Buyer-Consoli czy LCL (z serwisem bezpośrednim do Gdańska na czele), a także usługi lotnicze i kolejowe

Ciągłe poszukiwanie **optymalnych rozwiązań**

Azja jest miejscem, gdzie szyje się większość ubrań trafiających na nasz rynek. Ich dostarczeniem do Europy zajmują się operatorzy logistyczni. O tym, z jakimi wyzwaniami muszą sobie poradzić – mówi Bartosz Wilczyński Ocean Business Development Manager w DB Schenker.

Bartosz Wilczyński

Czym charakteryzuje się obsługa logistyczna branży odzieżowej?

Obsługa logistyczna firm z branży odzieżowej musi charakteryzować się dużą elastycznością i znakomitą wiedzą o procesie zakupowym i produkcyjnym klientów z tego segmentu rynku. Dzięki dokładnemu zrozumieniu potrzeb i mapowaniu procesu jesteśmy w stanie zaoferować produkty „szyte na miarę" lub tworzyć rozwiązania dedykowane specjalnie dla klientów z tej branży. Operator logistyczny zawsze powinien być przygotowany na dużą ilość zmiennych przy aranżowaniu transportów dla klientów odzieżowych. Ważne też, aby był on obecny we wszystkich lokalizacjach, gdzie odbywa się produkcja dla firm z tej branży. Pomaga to w lepszym zbudowaniu rozwiązania, jak i komunikacji z partnerami produkującymi wyroby dla firm w Polsce.

DB Schenker oferuje swoim klientom pełne *portfolio* usług w zakresie produktów pełnokontenerowych, tzw. Buyer-Consoli czy LCL (z serwisem bezpośrednim do Gdańska na czele), a także usługi lotnicze i kolejowe, z których branża odzieżowa korzysta bardzo często.

Z czego wynika specyfika tej branży? Na czym polegają usprawnienia?

Firmy odzieżowe coraz częściej stawiają na „krótkie-szybkie" kolekcje kosztem tradycyjnych sezonów wiosna/lato i jesień/zima. Często kolekcje wiążą się z dodatkowymi promocjami związanymi z obecnością danych marek w mediach, czy z wchodzeniem na rynek np. nowych produkcji. W związku z tym branża logistyczna musi być zawsze gotowa na szereg zmian w oczekiwaniach klienta co do podejścia do danej partii towaru i sposobu transportu. DB Schenker, dzięki budowaniu trwałych relacji z klientami, może tworzyć rozwiązania adekwatne do konkretnych promocji i kolekcji.

Jaki zakres usług oferuje operator firmom z branży odzieżowej?

Firma DB Schenker, jako lider w zakresie biznesu oceanicznego, oferuje swoim klientom usługi frachtu pełnokontenerowego, dedykowanych konsolidacji tzw. Buyer-Consoli oraz serwis drobnicy kontenerowej. Proponujemy opcje transportu bezpośrednio do Gdańska, jak i przez Hamburg. Dzięki temu klienci mają możliwość rotowania towarem i wyboru kilku wypłynięć do Europy w jednym tygodniu, w zależności od gotowości towaru.

Dodatkowo oferujemy szereg tzw. Value Added Services – usług dedykowanych dla branży odzieżowej po stronie

Operator logistyczny zawsze powinien być przygotowany na dużą ilość zmiennych przy aranżowaniu transportów dla klientów odzieżowych. Ważne też, aby był on obecny we wszystkich lokalizacjach, gdzie odbywa się produkcja dla firm odzieżowych.

azjatyckiej, takich jak konfekcjonowanie towaru, kontrola jakości (na różnym poziomie – od mierzenia po sprawdzanie wymiarów, kontrola kolorów) czy weryfikacja liczby sztuk w zamówieniu. Usługi te proponowane są po uprzednim dokładnym poznaniu procesu i potrzeb klienta.

DB Schenker oferuje też dedykowane rozwiązania z krajów rozwijających się, np. Pakistanu, Bangladeszu czy Indii.

Na ile rozwój kanału e-commerce wpływa na zmianę obsługi branży odzieżowej? W jakim kierunku zachodzą zmiany?

Rozwój usług e-commerce w branży odzieżowej spowodował wzrosty wolumenu w związku z większą potrzebą dostępności towaru w magazynach naszych klientów. Nie ma to znaczącego wpływu na usługi biznesu oceanicznego, ale jest poważnym wyzwaniem dla naszego produktu LAND, w ramach którego staramy się odpowiadać na tego typu potrzeby. Wiąże się to również z faktem coraz częstszych rozwiązań B2C, a nie tylko B2B.

Czy widać konkretny kierunek rozwoju obsługi logistycznej branży odzieżowej?

Branża odzieżowa stara się ciągle szukać optymalnych rozwiązań – zarówno w zakresie zakupu towarów w Azji, jak i sposobu ich wprowadzania na rynek. Widoczna jest tendencja przenoszenia produkcji do państw o niższych kosztach pracy. Wciąż wiele zamówień realizowanych jest przez sprawdzonych partnerów biznesowych z Chin, jednak prostsze wzory coraz częściej wytwarzane są w krajach takich jak Indie, Pakistan czy Bangladesz. Proponujemy klientom także rozwiązania dedykowane branży odzieżowej właśnie z tych krajów. Przykładem może być otwarcie linii drobnicowych DB Schenker z Bangladeszu lub Pakistanu do Gdańska oraz ciągły rozwój linii bezpośrednich z Chin, wiążący się z otwieraniem kolejnych wypłynięć w jednym tygodniu z danych portów.


Fot. DB Schenker

Branża logistyczna musi być zawsze gotowa na szereg zmian w oczekiwaniach klienta co do podejścia do danej partii towaru i sposobu transportu

Sposób wprowadzania kolekcji na rynek jest uwarunkowany strategią i sposobem działania danej firmy. Każdy ma swój pomysł: wszystko zależy od modelu zarządzania i wizji danego klienta. Dlatego tak ważnym dla DB Schenker jest odpowiednie, indywidualne podejście, poznanie potrzeb, wizji klienta, a przede wszystkim zbudowanie długofalowej współpracy, w oparciu o produkty z naszego *portfolio* jak i o dedykowane rozwiązania „szyte na miarę".

Logistyka branży odzieżowej w AsstrA

Firma AsstrA świadczy kompleksowe usługi transportowo-logistyczne w zakresie organizacji międzynarodowego transportu towarów przemysłu lekkiego, w tym transportu odzieży, akcesoriów, tekstyliów, okuć i innych produktów.



W celu koordynacji usług transportowych dla branży odzieżowej zainicjowano nowy projekt AsstrA Fashion & Beauty Logistics. Za główny cel projektu postawiono zbadanie potrzeb klientów branży odzieżowej, co pozwoliło na wprowadzenie nowej oferty usług oraz innowacyjnych schematów dostaw.

Do grona klientów firmy należą światowe marki odzieżowe oraz sieci detaliczne. W dobie panowania trendu *Fast Fashion* i *Ultra Fashion* czas dostawy jest niezwykle istotny. Kierownik projektu, Fedor Pakush, podkreśla – *Wszystkie transportowane produkty trafiają bezpośrednio na półki w sklepach, po czym są sprzedawane. Właśnie dlatego bardzo istotnym aspektem jest dostawa na czas. Jeśli pojawią się opóźnienia w transporcie, półki w sklepach pozostaną puste, a firma nie osiągnie zysku.*

Aktualnie AsstrA doskonali sposób dostawy, który pozwoli na jeszcze szybszy przewóz towarów przemysłu włókienniczego. Nowy schemat realizowany będzie przez kierowców pracujących w trybie cztero- i sześciozmianowym, co pozwoli ciężarówce pokonać 4000 kilometrów w przeciągu 78 godzin, uwzględniając czas niezbędny do przekroczenia granicy polsko-białoruskiej.

Silne powiązanie z branżą e-commerce

Klienci UPS prowadzą działalność w wielu branżach, włączając w to sektory: farmaceutyczny, high-tech, przemysłowy, e-handlu, retail, a także odzieżowy. Każda z nich ma swoje specyficzne potrzeby w zakresie transportu i obchodzenia się z przesyłkami, ale zawsze nadrzędnym celem pozostaje uproszczenie i zsynchronizowanie procesów biznesowych klientów.

To dlatego, że przez ostatnie 2-3 lata usługi logistyczne stały się bardziej zorientowane na klienta. Te dla branży odzieżowej są teraz silnie powiązane z e-commerce, ponieważ wiele firm odzieżowych rozwija swoje wielokanałowe modele sprzedaży. A UPS jest partnerem logistycznym, który świadczy usługi pozwalające tym firmom skupić się na tym, co robią najlepiej, pozostawiając operacje logistyczne profesjonalistom.

Współpraca UPS z Cafardini

Doskonałym przykładem rozwiązań dostosowanych do potrzeb klientów w branży odzieżowej jest współpraca UPS i Cafardini – firmą, która została założona w 2010 r. Zanim jednak rozpoczęto wspólne działania, przeprowadzono serię specjalnych testów. UPS spełnia wszystkie wymagania Cafardini związane z transportem garniturów; co obejmuje ostrożne przewożenie ich w pozycji pionowej (dzięki odpowiedniej etykiecie) oraz dostarczanie na czas i w idealnym stanie.

Cafardini docenia także szybkość i elastyczne podejście UPS. W przypadku, gdy klienci firmy przekładają termin przymiarki, tak, by odbyła się ona wcześnie rano, operator za pomocą usług ekspresowych zapewnia dostawę w wymaganym terminie. Dzięki codziennemu połączeniu lotniczemu do i z Warszawy, które łączy się z globalną siecią transportową UPS, przesyłki zagraniczne Cafardini są dostarczane szybko i bez kłopotu, niezależnie od tego w jakim kierunku świata zmierzają.

Liczne inwestycje w sektorze e-commerce są konsekwencją dobrej sytuacji na rynku. Po pierwsze, firmy prowadzące działalność w Polsce notują znaczący wzrost sprzedaży. Jak wskazują wyniki raportu E-commerce Standard 2016 nawet 78% polskich sklepów online uzyskało wzrost sprzedaży w skali roku.

Szycie na miarę może wymagać kilku rund przymiarek i korekt, stąd usługi logistyki zwrotnej są niezbędne. UPS Returns ułatwia ten proces klientom i samej firmie Cafardini, bez względu na to, gdzie dany garnitur się znajduje. W takich wypadkach drukują oni etykiety zwrotne, a kurier UPS, w dogodnym dla klienta terminie, odbiera przesyłki.



Szycie na miarę może wymagać kilku rund przymiarek i korekt, stąd usługi logistyki zwrotnej są niezbędne. Ten proces klientom i firmie Cafardini ułatwia UPS Returns. W takich wypadkach drukują oni etykiety zwrotne, a kurier UPS, w dogodnym dla klienta terminie, odbiera przesyłkę

Alternatywne punkty odbioru

Dynamiczny rozwój rynku e-commerce wymaga od operatorów logistycznych świadczenia dostosowanych usług dla kupujących online. Wedle badania UPS Europe Pulse Online Shopper™ z 2017 r., coraz więcej osób decyduje się na alternatywne miejsca odbioru podczas dokonywania zakupów, także butów lub odzieży. 73% polskich e-konsumentów jest zainteresowanych wysyłką do alternatywnego punktu odbioru z wydłużonymi godzinami otwarcia przy niższej opłacie. Jest to więcej niż w jakimkolwiek innym kraju. W odpowiedzi na rosnące zainteresowanie, UPS nieustannie

rozszerza sieć alternatywnych punktów odbioru i nadań – UPS Access Point, która w Polsce obejmuje już ponad 1300 lokalizacji. Punkty te zlokalizowane są niedaleko miejsca zamieszkania, m.in. w pobliskich sklepach, kawiarniach czy kioskach. Lokalizacje UPS Access Point umożliwiają klientom odbiór przesyłek w dogodnym dla siebie momencie bez konieczności oczekiwania na kuriera w miejscu zamieszkania. Dzięki sieci UPS Access Point, konsumenci mogą wybrać alternatywny punkt odbioru, natomiast za pośrednictwem innej usługi dedykowanej dla sektora e-commerce – UPS My Choice – mogą zdecydować o sposobie, miejscu i czasie doręczenia przesyłki.

Oprócz alternatywnych punktów odbioru, również inne usługi z naszego portfolio odpowiadają na potrzeby e-konsumentów. Klientom zapewniamy szybką i skuteczną dostawę, trzy próby doręczenia w standardzie, gwarancję zwrotu pieniędzy na produkty Express oraz wiodące usługi zwrotne. Firma UPS oferuje sprzedawcom sklepów internetowych wysoką jakość i ogromną wartość jaką jest dostosowywanie się do zmieniających się zachowań konsumentów.

MM



Coraz więcej osób decyduje się na alternatywne miejsca odbioru podczas dokonywania zakupów. 73% polskich e-konsumentów jest zainteresowanych wysyłką do alternatywnego punktu odbioru z wydłużonymi godzinami otwarcia przy niższej opłacie.

Usługi dla branży odzieżowej są teraz silnie powiązane z e-commerce, ponieważ wiele firm odzieżowych rozwija swoje wielokanałowe modele sprzedaży.



Udział branży odzieżowej w Ekol Logistics wynosi 16% całkowitych obrotów grupy. Branża ta staje się coraz bardziej wymagającym klientem, ponieważ zmiany kolekcji następują teraz dużo częściej niż w przeszłości, a to wymaga najlepszych rozwiązań logistycznych

Na początku jest Poznań

Ekol Logistics już w tym roku nawiązał współpracę z firmą Regatta, najpopularniejszą brytyjską firmą produkującą odzież outdoorową i sprzęt turystyczny, na świadczenie kompleksowych usług logistycznych w oddziale w Poznaniu.

Współpracujemy w zakresie usług magazynowych, VAS oraz kompletacji przesyłek, w przyszłości oferowane będą również usługi składu celnego. W pierwszym etapie do magazynu wysokiego składowania o powierzchni 2 tys. m² wprowadzimy asortyment około 4 tys. SKU, w ilości 650 tys. produktów. Po zakończeniu procesu implementacji uruchomimy drugą fazę projektu, która będzie oznaczać zwiększenie zakresu oferowanych usług o kolejne kraje europejskie oraz kilkunastokrotne zwiększenie ilości składowanych towarów, co oznacza konieczność znacznego zwiększenia powierzchni magazynowej – mówi Marcin Trawczyński, Kierownik Oddziału Ekol w Poznaniu.

Spółka ma duże doświadczenie w usługach dla branży odzieżowej, której udział wynosi 16% całkowitych obrotów grupy. Branża ta staje się coraz bardziej wymagającym klientem, ponieważ zmiany kolekcji następują teraz dużo częściej niż w przeszłości, a to wymaga najlepszych rozwiązań logistycznych.

– Wybraliśmy firmę Ekol, ponieważ posiada wszystkie konieczne atrybuty, a jako 3PL ma duże doświadczenie w branży odzieżowej oraz dysponuje świetnym zespołem w oddziale w Poznaniu. Cieszymy się z możliwości rozwoju tej współpracy w najbliższych miesiącach i latach – mówi John Mulvihill, Group Commercial Manager, Regatta Ltd.

BB



W Polsce FM Logistic działa poprzez spółkę FM Polska Sp. z o. o. od 23 lat i co roku notuje kilkuprocentowe wzrosty sprzedaży i wysoką pozycję na rynku, co potwierdzają wyniki tegorocznych rankingów i konkursów

Co roku **kilkuprocentowe wzrosty**

Rok 2017 był wyjątkowy dla FM Logistic, chociażby z powodu obchodów 50. rocznicy powstania tej rodzinnej firmy. Tu warto podkreślić, że przez cały czas istnienia utrzymuje ona ten sam status prawny. Nie spoczęła jednak na laurach i dalej rozwijała działalność, o czym mówiono na konferencji podsumowującej miniony rok.

Największy wpływ na wyniki Grupy FM Logistic w 2017 r. miały takie wydarzenia jak wejście na rynek wietnamski, rozwój transportu, w tym drobnicy międzynarodowej, inwestycje w innowacyjne rozwiązania optymalizujące łańcuchy dostaw oraz aktywna polityka kadrowa. W Polsce priorytetem były inwestycje w nowe centra logistyczne, utrzymanie bardzo wysokiej jakości obsługi klientów oraz stały rozwój usług transportowych. Polska stała się dla francuskiego operatora logistycznego centrum zarządzania regionem Europy Centralnej. Tu też znajduje się europejska główna siedziba międzynarodowego transportu drogowego.



Obecnie firma dysponuje 10 platformami logistycznymi i znacznie zwiększyła ilość połączeń bezpośrednich pomiędzy magazynami, co wpłynęło na skrócenie czasu realizacji dostaw

– *Cały czas FM Logistic dynamicznie się rozwijała, budowała nowe oddziały w Europie i na świecie. Ale przede wszystkim inwestowała w ludzi, w swoich pracowników. Jednocześnie udało się jej zachować swoją tożsamość firmy rodzinnej i wyznawane na co dzień wartości. Dzięki temu firma jest dzisiaj ceniona nie tylko przez jej pracowników, ale przede wszystkim przez klientów. Przed nami lata intensywnego rozwoju* – mówi Piotr Sukiennik, dyrektor generalny FM Logistic na Europę Centralną.

W Polsce FM Logistic działa poprzez spółkę FM Polska Sp. z o. o. od 23 lat i co roku notuje kilkuprocentowe wzrosty sprzedaży i wysoką pozycję na rynku, co potwierdzają wyniki tegorocznych rankingów i konkursów: 1 miejsce w katego-

rii transport i 3 miejsce w kategorii spedycja i logistyka oraz 4 pozycja w rankingu ogólnym branży TSL Dziennika Gazety Prawnej pod względem przychodów; czołowa pozycja w logistyce kontraktowej, wiele nagród za innowacje i wdrożenia nowych technologii oraz złote godło programu badawczego Operator Logistyczny 2017 r.

Pierwsze projekty zrealizował w 2016 r., kiedy to powiększono infrastrukturę w usłudze drobnicowej o ponad 5 tys. m^2 powierzchni rozładunkowej. Inwestycje objęły istniejące już magazyny: w Sosnowcu (po rozbudowie 2,5 tys. m^2), w Lućmierzu (2 tys. m^2) i Robakowie pod Poznaniem (2,5 tys. m^2) oraz rozbudowę sieci hubów przeładunkowych do 15 obiektów



Jednym z innowacyjnych projektów jest CityLogin. W jego ramach, w pełni ekologiczne auta z napędem elektrycznym obsługują już dostawy w wybranych miastach europejskich, takich jak Rzym, Madryt, Mediolan czy Praga, a od 2017 r., również Warszawa

Polska stała się dla francuskiego operatora logistycznego centrum zarządzania regionem Europy Centralnej. Tu też znajduje się europejska główna siedziba międzynarodowego transportu drogowego.

Logistyka drobnicowa zyskuje na znaczeniu

– Ze względu na coraz większą liczbę klientów produkujących marki własne dla największych sieci dystrybucyjnych w Polsce, jak również podwykonawców znanych marek branży FMCG, którzy nadają mniejsze wolumeny, jeśli chodzi o liczbę palet, ale z dużą częstotliwością w najbliższych latach na znaczeniu będzie nabierał rynek logistyki drobnicowej – twierdzi Piotr Mroczka, dyrektor ds. operacji transportu krajowego FM Logistic.

Już dziś połowę przychodów w FM Logistic w Polsce generują usługi transportowe, w tym rosnący z roku na rok o kilkadziesiąt procent transport drobnicowy. Z tego powodu operator od kilku lat inwestuje w rozbudowę centrów logistycznych i hubów przeładunkowych.



Połowę przychodów w FM Logistic w Polsce generują usługi transportowe, w tym rosnący z roku na rok o kilkadziesiąt procent transport drobnicowy. Z tego powodu operator od kilku lat inwestuje w rozbudowę centrów logistycznych i hubów przeładunkowych

w całej Polsce. Obecnie firma dysponuje 10 platformami logistycznymi i znacznie zwiększyła ilość połączeń bezpośrednich pomiędzy magazynami, co wpłynęło na skrócenie czasu realizacji dostaw – do wszystkich krajów europejskich należących do sieci FM Logistic można dotrzeć w ciągu 24 godzin. Rozbudowano również centrum dystrybucyjne w Błoniu (obsługujące firmy z sektora farmaceutycznego, a od tego roku będące międzynarodowym hubem dla firmy L'Oreal, długoletniego klienta operatora) oraz powstały nowe obiekty w Odrzywołku, Mszczonowie (mazowieckie) i Będzinie (śląskie).

FM Logistic uruchomił także usługę transportu drobnicowego międzynarodowego w ramach regionu Europy Centralnej (Polska, Czechy, Słowacja i Węgry) oraz na pozostałe kraje Europy i świata, w których znajdują się oddziały firmy. Wszystko to jest odpowiedzią na rosnące potrzeby klientów. Jeszcze w 2016 r. w transporcie drobnicowym FM Logistic obsłużyła ok. 1 mln palet i był to najlepszy wynik w historii. W stosunku do poprzedniego roku łączny wolumen zwiększył się o 93%. 2017 r. był równie udany.

– Charakterystyka branży logistycznej przeznaczonej dla klientów drobnicowych ma dużo większe wymagania, dlatego że najczęściej wolumen nadawany przez tego typu klientów jest dużo mniejszy od największych klientów na rynku. Jednakże wymagania jakościowe, terminowość, wskaźnik uszkodzeń, wskaźnik pomyłek jest na tym samym poziomie – wyjaśnia Piotr Mroczka.

Do obsługi nowych projektów klientów współpracujących z sieciami handlowymi, szczególnie w zakresie transportów drobnicowych, przeznaczono magazyn *przycross-dockingowy* w Robakowie. Ułatwia on skrócenie czasu reakcji na wahania popytu oraz lepszą efektywność kosztową, a obsługuje klientów z branży FMCG i opakowaniowej, w zakresie od 100 do 1000 palet towarów przeznaczonych do dystrybucji w sieciach handlowych. W przyszłości będzie mógł być rozbudowany o kolejne moduły. O wyborze lokalizacji pod Poznaniem zdecydowały zapotrzebowanie klientów i chęć rozszerzenia sieci dystrybucyjnej FM Logistic, która dotychczas była skoncentrowana w centralnej i południowej części Polski.

W lutym 2018 r. zakończony zostanie I etap budowy nowego centrum logistycznego FM Logistic w Sarnowie (gmina Psary, woj. śląskie). Powstaną dwie hale magazynowe o powierzchni ponad 20 tys. m^2, budynki zaplecza i parkingi. Planowana jest dalsza rozbudowa o kolejne 8 hal magazynowych. Łączna powierzchnia centrum osiągnie wtedy ponad 100 tys. m^2.

Jako pierwsze w Polsce centrum logistyczne FM Logistic będzie posiadało certyfikat LEED potwierdzający, że obiekty zaprojektowane i wybudowane zostały przy zastosowaniu technologii przyjaznych środowisku.

Dla klientów drobnicowych jeszcze w tym roku FM Logistic planuje otworzyć kolejne obiekty w okolicach Łodzi i na Pomorzu. Każdy z nich wyposażony będzie w komorę przeładunkową stworzoną z myślą o branży farmaceutycznej. Również poza granicami kraju rozwijany jest drogowy transport międzynarodowy – w zeszłym roku powstało biuro w Niemczech i wdrażane są linie drobnicowe pomiędzy Francją a Rosją, czy Włochami.



Rozbudowano centrum dystrybucyjne w Błoniu, obsługujące firmy z sektora farmaceutycznego, a od tego roku będące międzynarodowym hubem dla firmy L'Oreal, długoletniego klienta operatora

Czyściej w centrum miast

Ważnym obszarem w FM Logistic są inwestycje w innowacje. Główną motywacją do ich wdrażania jest zmieniający się rynek oraz chęć optymalizacji łańcuchów dostaw. Jednym z projektów z tego obszaru, który został wdrożony także w Polsce, jest CityLogin. W jego ramach, w pełni ekologiczne auta z napędem elektrycznym obsługują już dostawy w wybranych miastach europejskich, w tym od 2017 r. w Warszawie.

Projekt CityLogin FM Logistic, opracowano w 2014 r. Jest on długofalowym, skutecznym rozwiązaniem w zakresie udoskonalania logistyki miejskiej. Celem przedsięwzięcia jest ograniczenie negatywnego oddziaływania dostaw towarów (zanieczyszczenie powietrza, hałas, zatłoczenie) w centrach miast poprzez wykorzystanie magazynów usytuowanych na obrzeżach aglomeracji oraz użycie małych, hybrydowych lub elektrycznych pojazdów dostawczych. Pierwszym beneficjentem projektu CityLogin był Rzym, w którym dostęp do historycznego centrum jest od kilku lat stopniowo ograniczany dla pojazdów z silnikami spalinowymi. Potem przyszedł czas na kolejne włoskie miasta, a następnie w Hiszpanii, Francji i Rosji. Szef projektu w FM Logistic Grégoire Lapillonne wyjaśnia: – *Wzrost natężenia ruchu oraz kolejne ograniczenia dostępu dla ruchu kołowego w centrach miast zmuszają do dogłębnej zmiany sposobu dystrybucji w miastach. W przypadku naszej grupy jest to oferta CityLogin.*

W sierpniu 2017 r. polski oddział FM Logistic odebrał pierwszy w pełni elektryczny pojazd dostawczy Nissan e-NV200, który realizuje dostawy towarów wrażliwych na terenie Warszawy w ramach projektu CityLogin. Został on dodatkowo wyposażony przez firmę Gruau w klimatyzowane nadwozie przystosowane do przewozu towarów wrażliwych na zmiany temperatury. Dzięki temu będzie mógł służyć do przewozu i dostaw np. produktów spożywczych czy też kosmetyków. – *Wybraliśmy mały samochód dostawczy, który naszym zdaniem najlepiej będzie się sprawdzał w szybkich dostawach do punktów handlowych w centrum Warszawy. Pierwsze jazdy mamy już za sobą. Obecnie rozmawiamy z pierwszymi klientami, którzy będą mogli skorzystać z CityLogin w Polsce* – mówi Piotr Sukiennik. – *Chcemy być przygotowani na rewolucję technologiczną oraz zmiany prawne, jakie nastąpią w najbliższej przyszłości* – dodaje.

FM Logistic uruchomił usługę transportu drobnicowego międzynarodowego w ramach regionu Europy Centralnej oraz na pozostałe kraje Europy i świata, w których znajdują się oddziały firmy. Wszystko to jest odpowiedzią na rosnące potrzeby klientów.

Rola nowoczesnych technologii

Coraz częściej na pozycję rynkową firm logistycznych mają wpływ wdrażane nowoczesne i innowacyjne technologie, które pozwalają na skracanie czasu realizacji zamówień i są wyjściem wobec stale rosnących kosztów pracy. W dzisiejszych czasach to jedyny skuteczny sposób na utrzymanie konkurencyjności. FM Logistic należy do operatorów, którzy wdrażają innowacyjne rozwiązania, a wiele projektów zyskało uznanie i zostało nagrodzonych. Przykładem jest Inventory Viewer. Jest to zautomatyzowany system inwentaryzacji, nie wymagający korzystania z podnośników. Rozwiązanie zostało opracowane przez Hub One na podstawie specyfikacji FM Logistic i z powodzeniem przetestowane w kilku miejscach. Wyniki pracy wdrożonych systemów wskazują na liczący 98,5% stopień dokładności. Obsługiwane przez Inventory Viewer lokalizacje są przetwarzane w ciągu 3 sekund, a nie jak w przypadku klasycznego systemu inwentaryzacji – 30 sekund. Zdjęcia wykonywane podczas pracy mają wysoką rozdzielczość, dzięki czemu umożliwiają rozwiązywanie niezgodności z pozycji komputera, bez konieczności obecności w magazynie. Wspólnie wypracowany system został przetestowany, wdrożony i doceniony za szybkość, prostotę i wygodę obsługi.

W przypadku nadstawy FM DualFrame to potrzeby klienta FM Logistic stały za opracowaniem i wdrożeniem tego rozwiązania. Pierwsze prototypy specjalnych ram, dzięki którym można na jedną nieregularną paletę towarów nadstawić drugą, powstały na platformie w Wolborzu. Projekt FM DualFrame wygrał pierwszą edycję międzynarodowego konkursu promującego innowacyjne projekty racjonalizatorskie, zorganizowanego przez centralę FM Logistic. Dzisiaj FM DualFrame to wdrożony projekt, przynoszący konkretne korzyści dla FM Logistic i jego klientów. Dzięki niemu udało się m.in. zmniejszyć o 26% ilość przejechanych kilometrów w transporcie, zmniejszyć zużycie paliwa, ograniczyć o 5% emisję CO_2, a także zredukować o 5% koszty transportu po stronie klientów i ograniczyć o 4% uszkodzenia transportowanych towarów. Nadstawy mogą być wyposażone w urządzenia GPS, które ułatwią zarządzanie ich obrotem pomiędzy centrami firmy i punktami dostawy towarów.

Magazyny przyszłości

Nowoczesne technologie dla FM Logistic mają na tyle duże znaczenie, że w strukturach Grupy FM stworzony został specjalny Dział Automatyzacji, którego głównym zadaniem jest opracowywanie – we współpracy z klientami i firmami partnerskimi – innowacyjnych rozwiązań o dużej

wartości dodanej, wpisujących się w ramy projektu Magazynów Przyszłości. A oto przykłady opracowanych i wdrożonych już rozwiązań.

- **Moduł rozcinania opakowań zbiorczych** został stworzony przez operatora i firmę Axys Robotique. Tnie on karton dostosowując się do jego grubości i jakości, wytrzymując znaczne obciążenia mechaniczne. Dzięki niemu możliwe stało się wyeliminowanie otwierania opakowań przez pracowników, co poprawiło warunki ich pracy i zmniejszyło liczbę skaleczeń. Zastosowanie urządzenia w centrum logistycznym w Fauverney pozwoliło znacząco zwiększyć produktywność operacji *copackingu*. Teraz urządzenie jest implementowane do wszystkich centrów FM Logistic. Równocześnie Dział Automatyzacji pracuje nad wzbogacaniem modułu o nowe funkcje, jak np. obsługa foliowanych jednostek logistycznych.
- **Robot kartezjański** to projekt będący efektem współpracy FM Logistic z lokalnym integratorem systemowym Automat System. Przemysłowy robot sprzężony z układem obsługiwanych przez sterownik przenośników zapewnia automatyczny rozładunek palet przy dowolnej konfiguracji warstw, bez żadnej uprzedniej regulacji i przy równoczesnym systematycznym zasilaniu jednej lub kilku linii pakowania.
- **Scentralizowane gniazdo owijania palet** to zautomatyzowane urządzenie przystosowane do owijania palet dowolnego kształtu i wielkości opracowane przez Dział Automatyzacji FM Logistic. Składa się z dwóch automatycznych owijarek z igłową perforacją folii, znajdujących się na przenośniku wyposażonym w obrotowe stoły. Odpowiednio rozmieszczone czujniki automatycznie rozpoznają wymiary podstaw palet. Oprócz korzyści w zakresie ergonomii, dzięki nowemu narzędziu zoptymalizowana została konfiguracja strumieni towarów.
- **Przenośne, wewnętrzne platformy przeładunkowe Autodock**. Dzięki platformie przeładunkowej Autodock, fazy załadunku i rozładunku przebiegają do 6 razy szybciej niż w przypadku standardowych urządzeń. Tego typu platforma wyposażona jest w pomost z urządzeniem poziomującym oraz odbojniki.

Zainteresowaniem innowacjami i nowoczesnymi technologiami FM Logistic stara się „zarazić" swoich partnerów i klientów. To dla nich, w czerwcu 2017 r., zorganizowano konferencję „Open Mind's Debate", na której zaprezentowano projekty logistyki przyszłości, w tym m.in.: drony; w pełni autonomiczne konwoje ciężarówek; systemy automatycznego transportu zbiorowego; CityLogin; hyperloop; metody zastosowania big data i data miningu do przewidywania zdarzeń i zarządzania procesami logistycznymi.

Coraz częściej na pozycję rynkową firm logistycznych mają wpływ wdrażane nowoczesne i innowacyjne technologie, które pozwalają na skracanie czasu realizacji zamówień i są wyjściem wobec stale rosnących kosztów pracy.

W 2018 r. firma zamierza powtórzyć sukces pierwszej edycji konferencji. 7 czerwca 2018 r. Centrum Nauki Kopernik w Warszawie będzie miejscem, w którym po raz kolejny zaprezentowane zostaną przykłady innowacyjnych projektów.

Więcej niż logistyka

FM Logistic w Polsce jest jednym z największych pracodawców w branży TSL. Operator zatrudnia ponad 3 tysiące osób. Średni staż pracowników wynosi 6,5 roku. Obecnie firma prowadzi rekrutacje do powstającego centrum logistycznego w gminie Psary k. Będzina na Śląsku oraz do już uruchomionego, prowadzonego dla IKEA, Centrum Dystrybucji do Klienta w Jarostach. To docelowo nawet 300 nowych miejsc pracy.

Stabilny rozwój, utrzymanie dotychczasowych kontraktów, zwiększenie powierzchni magazynowych i ich wypełnienia, inwestycje w infrastrukturę oraz zdobycie nowych kontraktów w obszarze transportu to główne filary strategii FM Logistic w Polsce na najbliższe lata. – *Mam wrażenie, że sprawdza się nasza koncepcja multiklienckich platform i kompleksowość naszej oferty z utrzymywaniem stałej najwyższej jakości. Jak pokazuje ponad dwudziestoletnie doświadczenie, odpowiednio rozbudowana infrastruktura i know-how to ogromne atuty dla naszych partnerów biznesowych. Wiadomo, że dobra logistyka, zwłaszcza dzisiaj, pozwala na wyprzedzanie konkurencji i skuteczniejsze docieranie do klientów* – podsumowuje Piotr Sukiennik.

Ale to nie wszystko. W 2017 r. FM Logistic założyło fundację korporacyjną o nazwie „FM FOUNDATION". Pierwsze trzy oddziały firmy – w Polsce, we Francji i w Brazylii – rozpoczęły realizację programów skierowanych do młodzieży zagrożonej wykluczeniem społecznym. W tym celu nawiązały współpracę z wyspecjalizowanymi organizacjami pozarządowymi. Polski oddział FM rozpoczął współpracę partnerską z Fundacją Robinson Crusoe. Wspólnie opracowują mechanizm ekonomicznego i społecznego usamodzielniania młodzieży z domów dziecka i rodzin zastępczych. Wychowankowie mają możliwość wejścia do świata biznesu dzięki stażom organizowanym w czasie wakacji szkolnych. Dodatkowe, jesienne warsztaty poświęcone zawodom z sektora logistyki pozwalają poszerzyć horyzonty większemu gronu uczestników i rozszerzyć społeczny wpływ przedsięwzięcia poprzez sieć kontaktów indywidualnych. W 2017 roku 14 uczestników miało możliwość poznania specyfiki pracy w centrach logistycznych FM Logistic.



FM Logistic w Polsce jest jednym z największych pracodawców w branży TSL. Operator zatrudnia ponad 3 tysiące osób w Polsce. Średni staż pracowników wynosi 6,5 roku

Fundacja planuje przeprowadzenie wewnętrznej kampanii promocyjnej we wszystkich krajach. Jej celem będzie zebranie wśród współpracowników pomysłów na realizację nowych projektów. Będzie ona zachęcać współpracowników do podejmowania działań sprzyjających rozwojowi kompetencji z myślą o zwiększeniu społecznego wpływu wspieranych projektów.

Opr. Elżbieta Haber

Najszybsze bramy i zabytkowa stylizacja

W centrum specjalistycznym Bauhaus w Monachium-Freimann zamontowano nowoczesne bramy szybkobieżne Efaflex, które wkomponowano w zabytkową elewację przemysłową.

Budynek odnowionego centrum specjalistycznego Bauhaus w europarku przemysłowym Monachium-Freimann to unikat wśród budynków objętych ochroną konserwatorską. To w nim, w latach 1925-1995, serwisowano lokomotywy oraz pociągi szybkiego ruchu (zakłady naprawcze Monachium-Freimann). Zarząd Bauhaus był więc zobowiązany do zachowania istniejącej zabudowy w jak najlepszym stanie. Aby zapewnić perfekcyjną stylizację elewacji, nawiązującą do dawnych budowli przemysłowych, projektanci zdecydowali się na zastosowanie harmonijkowych bram szybkobieżnych EFA-SFT® firmy Efaflex. To nowoczesne rozwiązanie, odpowiadające koncepcji rozwoju firmy Bauhaus AG.

Brama harmonijkowa EFA-SFT®, o szerokości i wysokości kilku metrów, osiąga bez problemu prędkość do 2,5 m/s, dzięki czemu pozwala zachować płynność procesów logistycznych i efektywnie oszczędzać energię.

Wynik długoletniej współpracy

– *Zaufanie do jakości bram Efaflex to wynik długoletniej, partnerskiej współpracy z ich producentem. Jakość tych bram jest dla nas najważniejsza* – mówi Steffen Walter, kierownik działu budowy i projektowania w firmie Bauhaus. – *Wjazdy oraz wyjazdy z Drive In Areny w naszym centrum specjalistycznym musiały być wyposażone w bramy, które działają szybko. Natomiast ze względu na dużą liczbę obwarowań nałożonych przez ochronę konserwatorską, nowe bramy musiały być z zewnątrz takie same jak bramy zabytkowe (także pod względem wielkości)* – dodaje. Było to wyzwanie zarówno dla działu budowlanego, projektantów, jak i specjalistów do spraw bram. – *Firma Efaflex doskonale poradziła sobie z tym zadaniem. Bramy idealnie wkomponowały się w zabytkową elewację i spełniają wymagania dotyczące prędkości otwierania i zamykania* – przekonuje Steffen Walter.

Nawet brama harmonijkowa EFA-SFT®, o szerokości i wysokości kilku metrów, osiąga bez problemu prędkość do 2,5 m/s, dzięki czemu pozwala zachować płynność procesów logistycznych i efektywnie oszczędzać energię. Brama EFA-SFT® to perfekcyjne połączenie funkcjonalności i estetyki, a dzięki opatentowanej budowie modułowej jest łatwa w naprawie i konserwacji. Bardzo duże bramy są wyposażane w specjalne odbojniki, które zapewniają dodatkową stabilizację zamkniętych skrzydeł w ich środkowym obszarze.



Wjazdy oraz wyjazdy z Drive In Areny musiały być wyposażone w bramy, które działają szybko. Natomiast ze względu na dużą liczbę obwarowań nałożonych przez ochronę konserwatorską, nowe bramy musiały być z zewnątrz takie same, jak bramy zabytkowe



Połączenie dwóch aspektów – technologicznego rozwoju oraz ochrony konserwatorskiej – było dla projektantów nowego centrum wyzwaniem, choćby z uwagi na wysokie pomieszczenia starej hali przemysłowej

Z aluminium i stali

Brama EFA-SFT® jest wykonana z aluminium i stali – to połączenie spełniające najwyższe normy jakościowe. Części nośne EFA-SFT® zostały wyprodukowane (seryjnie) z ocynkowanej blachy stalowej. Skrzydło jest wykonane z eloksalowanego, nierdzewnego aluminium i posiada wbudowaną, pojedynczą szybę ze szkła akrylowego, która przepuszcza światło słoneczne. Bramy EFA-SFT® są także dostępne (opcja dodatkowa) z podwójnym przeszkleniem ze szkła izolacyjnego o doskonałych parametrach izolacji cieplnej.

Bramy Efaflex z serii F zostały także seryjnie wyposażone w solidny, pneumatyczny napęd – wielokrotnie przetestowany i dopracowany do perfekcji, który z łatwością osiąga milion cykli otwierania i zamykania. Natomiast jeśli klient nie ma doprowadzonego sprężonego powietrza, możliwe jest dostarczenie bramy z silnikiem elektrycznym.

W EFA-SFT® możliwy jest zarówno symetryczny, jak i asymetryczny podział skrzydeł, zmienny układ poziomych profili oraz wypełnienie okien. Powierzchnia skrzydła może być eloksalowana na życzenie klienta, w kolorach z oferty producenta lub powlekana proszkowo we wszystkich kolorach RAL.

Brama EFA-SFT® może być także wyposażona w wygodny system zdalnego blokowania, obsługiwany ze skrzynki sterowniczej lub za pomocą zewnętrznego wyłącznika z kluczykiem. W razie potrzeby bramę można odblokować od wewnątrz używając dźwigni, a następnie otworzyć ręcznie. Ruch zamykania się tego typu bram zapewnia natychmiastowe zwolnienie całej wysokości przejazdowej. Bramy z serii F, dzięki dobrym właściwościom w zakresie izolacji cieplnej i akustycznej, chronią również przed hałasem, przeciągami i zmniejszają zużycie energii. Ponadto szybkobieżne bramy harmonijkowe Efaflex są często elementem nowoczesnej architektury przemysłowej, a dzięki bogatej ofercie Efaflex i indywidualnemu podejściu do każdego projektu, można je dopasować do każdej elewacji.

EFA-SFT najbardziej uniwersalną bramą

Pod względem wyposażenia EFA-SFT® jest najbardziej uniwersalną bramą szybkobieżną firmy Efaflex. W bramie EFA-SFT® możliwy jest zarówno symetryczny, jak i asymetryczny podział skrzydeł, zmienny układ poziomych profili oraz wypełnienie okien. Powierzchnia skrzydła może być eloksalowana na życzenie klienta, w kolorach z oferty producenta lub powlekana proszkowo we wszystkich kolorach RAL.

– Cenimy sobie korzyści, które zapewnia produkt Efaflex – mówi Bernd Kiesel, zastępca dyrektora specjalistycznego centrum Bauhaus-Freimann. – *Bramy działają bez problemów i to właśnie jest najistotniejsze na co dzień* – dodaje. Bernd Kiesel chwali również skaner laserowy, w który wyposażone są bramy: – *Dzięki takiemu sterowaniu bramy otwierają się tylko wówczas, gdy pojazd jedzie dokładnie w ich kierunku, a nie w trakcie zwykłego ruchu manewrowego lub przejazdów po placu. W sezonie grzewczym pozwala to znacznie oszczędzić energię.*

Połączenie dwóch aspektów – technologicznego rozwoju oraz ochrony konserwatorskiej – było dla projektantów nowego centrum wyzwaniem, choćby z uwagi na wysokie pomieszczenia starej hali przemysłowej. Centralną rolę stanowiła efektywna energetycznie technika oświetlenia i ocieplenia – oprócz sterowanej komputerowo instalacji grzewczej, zastosowano



Części nośne EFA-SFT® zostały wyprodukowane (seryjnie) z ocynkowanej blachy stalowej. Skrzydło jest wykonane z eloksalowanego, nierdzewnego aluminium i posiada wbudowaną, pojedynczą szybę ze szkła akrylowego, która przepuszcza światło słoneczne

wyłącznie żarówki LED. Dlatego też w pomieszczeniach ogrzewanych wszystkie przeszklenia wymieniono na nowoczesne szyby ze szkła izolacyjnego. Również dach zyskał nową izolację cieplną (sam budynek jest ogrzewany wodą z ciepłowni), a przesunięte drzwi wejściowe oraz kurtyny powietrzne minimalizują mieszanie się zimnego i ciepłego powietrza. Dzięki działaniom z zakresu ochrony środowiska i oszczędzania energii, podjętym w ramach modernizacji budynku, udało się nie tylko z naddatkiem spełnić wymagania określone w rozporządzeniu EnEV, ale także zdobyć standard „Efektywny dom KfW 70" – pomimo trudnej specyfiki budowlanej i konserwatorskiej budynku.

MM



RX20 – flagowiec STILL-a w nowej odsłonie

Zaprezentowana w 2005 roku seria elektrycznych wózków widłowych RX20 niosła kilka rewolucyjnych rozwiązań i okazała się hitem sprzedażowym firmy STILL. W ciągu 13 lat wyprodukowano ponad 80 tys. egzemplarzy tej serii. Teraz przyszedł czas na głęboką modernizację flagowego produktu, zapewniającą mu jeszcze lepszą wydajność, ergonomię i precyzję pracy.

Na nową serię RX 20 składa się łącznie z 13 typów wózków – z tego siedem to wersje 3-kołowe, a sześć to wersje 4-kołowe. Są one przeznaczone do obsługi ładunków o ciężarze od 1,4 do 2 ton przy środku ciężkości wynoszącym 500 mm. Co istotne, wózki serii RX 20 są na tyle uniwersalne, by łączyć w sobie możliwość pracy zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz budynków. Wózki poruszają się z prędkością sięgającą 20 km/h, dzięki czemu szybko i bezpiecznie transportują produkty nawet na dłuższych dystansach. W ten sposób wydajnością pracy nie ustępują wózkom spalinowym.



Wózki widłowe STILL RX 20 wyróżniają się nową koncepcją masztu, która zapewnia stabilność podczas podnoszenia ładunków oraz optymalny poziom widoczności. Kabina zapewnia oferują operatorowi dużą swobodę ruchów – począwszy od możliwości łatwego wsiadania do kabiny po szerokim stopniu, poprzez dużą ilość miejsca na nogi, ergonomiczny fotel klasy premium z podłokietnikiem, aż po wąską kolumnę kierownicy z szybką i prostą regulacją stopnia przechylenia.
Nowy system STILL EASY Control z kolorowym wyświetlaczem przekazuje informacje o wszystkich parametrach pracy i ma możliwość zaprogramowania ulubionych ustawień pracy.

Jednocześnie zachowują dobre parametry w pracy magazynowej podczas obsługi palet na wysokich regałach. Przykładowo wariant RX 20-16L jest w stanie podnieść ładunek o ciężarze 1,6 tony na wysokość blisko 6 metrów przy maksymalnej prędkości podnoszenia 0,53 m/s.

Dzięki wyjątkowo kompaktowej budowie wózki serii RX 20 idealnie nadają się do operowania ładunkiem w wąskich korytarzach, np. w marketach budowlanych, sklepach z napojami, w strefach magazynowania wstępnego podczas załadunku i rozładunku pojazdów ciężarowych, kontenerów i regałów typu Drive-In oraz w magazynach bloków asortymentowych.

Większa moc i wydajność

Nowa seria RX20 została wyposażona w całkowicie nowy moduł napędowy z dwoma obudowanymi trójfazowymi silnikami jezdnymi, posiadającymi aktywny układ chłodzenia oraz nową wersję przetwornicy. Rozwiązanie to jest niemal w pełni bezobsługowe, a jednocześnie zapewnia wydajną i niezawodną pracę. W zależności od nośności znamionowej, wózki potrafią przy pełnym załadunku pokonywać podjazdy o nachyleniu nawet 20%.

Dalszej poprawie uległy również parametry przyspieszania, prędkością podnoszenia wideł oraz wydajność hamowania elektrycznego. Wózki charakteryzują się w związku z tym wyraźnie płynniejszą pracą niż ich poprzednie wersje.

W zależności od potrzeb i aktualnych ustawień urządzenia mogą pracować w trybie oszczędnym lub w trybie wysokiej wydajności. W każdym programie można ustawiać prędkość, przyspieszenie oraz elektryczne hamowanie w przypadku zmiany kierunku jazdy.

Bardziej kompaktowe i zwrotne

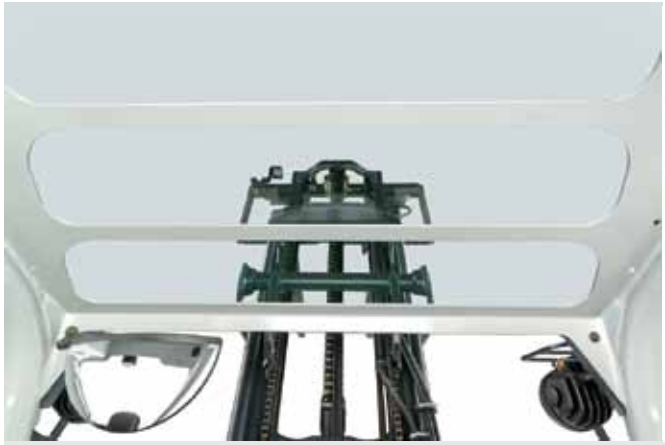
Nowa seria wózków widłowych RX 20 ma zdecydowanie bardziej kompaktowe wymiary. Stanowi to odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na wydajne pojazdy potrafiące operować ładunkami w wąskich korytarzach magazynowych czy pod niskimi stropami. Dużą zwrotność osiągnięto m.in. poprzez zastosowanie wyjątkowo krótkiej ramy. Pracę w wąskich korytarzach roboczych w przypadku wózków 4-kołowych ułatwia oś łamana.

W porównaniu do poprzednich wersji, warianty 3-kołowe mają wymiary mniejsze nawet o 29 mm, a 4-kołowe - 171 mm. Przekłada się to na lepsze operowanie ładunkiem w strefach magazynu wymagających szczególnie sprawnego manewrowania.

Nowe wózki widłowe RX 20 o standardowej wysokości 2035 mm nadają się do obsługi kontenerów. W przypadku konieczności operowania wózkami przy wyjątkowo niskich przejazdach bramowych lub wagonach towarowych, dostępna jest również wersja z dachem ochronnym na poziomie 1949 mm.

Pełen wybór baterii

RX20 wykorzystuje standard 48 voltowych baterii o pojemności 625 Ah. Teraz użytkownik może wybrać jeden z dwóch układów (tzw. standard A lub B), co pozwala na optymalne wykorzystanie akumulatorów i dostosowanie baterii do miejsca użytkowania danego wózka. STILL umożliwia korzystanie z różnorodnych typów baterii



Dach ochronny pozwala zachować optymalną widoczność na wszystkie strony, co podkreśla uniwersalność serii RX20, która sprawdzi się zarówno przy rozładunku kontenerów i ciężarówek, przemieszczeniach na terenie otwartym, jak i obsługiwaniem palet na wysokich regałach.



W RX20 można stosować typowe, 48 voltowe baterie kwasowo-ołowiowe w dwóch układach A i B. Możliwe jest też zastosowanie nowoczesnych ogniw litowo-jonowych. Tak jak w poprzednich modelach, również w przypadku RX 20 możliwa jest prosta boczna wymiana baterii w każdym wózku.

dzięki zastosowaniu niespotykanej dotąd na rynku podwójnej komory.

Najnowsze wózki RX20 można też wyposażyć w baterie litowo-jonowe (40 kWh), zapewniające najdłuższy w klasie czas pracy pomiędzy ładowaniami. Istotną zaletą serii jest możliwość łatwej i szybkiej bocznej wymiany baterii, niezależnie od wybranego wariantu akumulatorów. Koncepcja ta pozwala uniknąć konieczności przejazdu wózka do centralnej stacji ładowania lub stosowania kilku zestawów akumulatorów do jednego wózka, umożliwiając jego ciągłą pracę na kilku zmianach.

Wytrzymałe i ergonomiczne

Wózki STILL znane są z wysokiej jakości wykonania i trwałości. Także i w tym obszarze nowa wersja RX20 przynosi kilka zmian, często sygnalizowanych przez użytkowników wcześniejszych modeli. Zewnętrzne elementy plastikowe zostały w dużej mierze zastąpione materiałem stalowym. W ten sposób wzmocnione zostały m.in. drzwi komory bateryjnej



Oś łamana, stosowana w przypadku 4-kołowych wózków tej serii, zapewnia z jednej strony dużą stabilność i wysoki udźwig, jednocześnie umożliwiając lepsze operowanie ładunkiem w wąskich korytarzach roboczych.

oraz wszystkie reflektory i lampy bezpieczeństwa.

Aby umożliwić stabilne podnoszenie ładunków oraz optymalny poziom widoczności, modernizacji poddano także maszt. Odporne na zginanie i skręcanie profile o zwiększonym udźwigu resztkowym zapewniają bezpieczną i płynną obsługę ciężkich ładunków.

Wózki widłowe serii RX 20 oferują przy tym bardzo dobrą widoczność na widły nie tylko w przypadku masztów teleskopowych, ale także masztów potrójnych. W ich nowych wersjach zastosowano wąsko osadzone profile w kształcie litery C w części zewnętrznej masztu. Cylindry układu podnoszenia zostały umiejscowione za nimi. Takie rozwiązanie zapewnia operatorowi dobry poziom widoczności – zarówno przez maszt jak i na boki.

Dach ochronny wózka został zaprojektowany tak, by zachować optymalną widoczność na wszystkie strony. Wszystkie podpory profilowe dachu są węższe niż rozstaw oczu operatora, co zapobiega ograniczeniu widoczności podczas pracy.

Seria RX 20 oferuje operatorowi dużą swobodę ruchów. Do kabiny wchodzi się wygodnie po dużym stopniu. Przestrzeń na nogi została obniżona o około 60 mm, a stanowisko operatora – o 50 mm. Jednocześnie kabinę podwyższono wewnątrz o 16 mm. Poręcz, gumowa mata antypoślizgowa i wygodny stopień zwiększają bezpieczeństwo podczas wsiadania i wysiadania z kabiny.

Wózek posiada bardzo dużo miejsca na nogi, również w obrębie pedałów, co zapewnia bezpieczne sterowanie także w większym obuwiu ochronnym. By zminimalizować zakres ruchów potrzebnych do obsługi pojazdu, pedały usytuowano nisko, niemal na wysokości podłogi. Ze zmian w tej części wózka zadowoleni mogą być również serwisanci. Aby uzyskać nieograniczony dostęp do elementów serwisowych podczas konserwacji wózka, wystarczy teraz tylko odkręcić blaszaną osłonę.

Precyzyjny i bezpieczny

Zaprojektowany od nowa zespół wskaźników, STILL EASY Control, stanowi centrum komunikacyjne i centrum bezpieczeństwa wózka. W pełni graficzny, kolorowy monitor z automatyczną regulacją jasności został wyposażony w osłonę odporną na zarysowania. Ekran przekazuje operatorowi nie tylko informacje o parametrach jazdy, takich jak prędkość poruszania się, kąt pochylenia, status baterii, stan zużycia energii itp. – dzięki możliwości sterowania za pomocą menu i przycisków „Ulubione" operator ma (również w rękawicach roboczych) bezpośredni dostęp do programów związanych z podnoszeniem ładunku czy poruszaniem się wózka oraz wielu innych funkcji. Na monitorze wyświetla się także informacja o kierunku jazdy wózka, co podnosi wydajność przeładunku i bezpieczeństwo pracy.

Liczne funkcje wspomagające pracę – np. wskaźnik poziomu stabilności oraz redukcja prędkości w przypadku podniesionej karetki wideł – zwiększają nie tylko bezpieczeństwo pracy, ale również pozwalają na precyzyjną obsługę ładunków, co dodatkowo podnosi wydajność. Seria RX 20 jest również wyposażona w popularną funkcję wspomagającą Curve Speed Control, która automatycznie dostosowuje prędkość jazdy wózka na zakrętach.

Mirosław Ganiec

Wyniki gospodarcze sprzyjają branży leasingowej

Jak co roku w styczniu, Związek Polskiego Leasingu oraz Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, organizacje reprezentujące polski sektor leasingowy, podsumowały miniony rok. Prelegenci nie kryli zadowolenia z wyników. Branża leasingowa sfinansowała inwestycje polskich firm o łącznej wartości 67,8 mld zł, a jej dynamika wyniosła 15,7% rok do roku.

Wyjątkowo dobry był czwarty kwartał. W ostatnich trzech miesiącach ubiegłego roku dynamika inwestycji finansowanych leasingiem i pożyczką przyspieszyła aż do +19,5% r./r. z +14,3% r/r – tyle wyniosła po trzech kwartałach 2017 r. Przełożyło się to na 15,7-procentowy wzrost rynku liczony rok do roku. Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej wyniosła 119,3 mld zł i była porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (127,0 mld zł).



Klienci firm leasingowych, w ubiegłym roku, najczęściej finansowali pojazdy osobowe i dostawcze do 3,5 tony, dzięki czemu ich udział w strukturze rynku wyniósł 45%. Na trzecim miejscu znalazły się środki transportu ciężkiego z 25,9-procentowym udziałem

– *Trzy ostatnie lata to czas, kiedy dynamika sektora leasingowego utrzymywała się na wysokim, 16-procentowym poziomie. W 2016 r., jako branża, sfinansowaliśmy inwestycje polskich firm o wartości 58,6 mld zł, w ubiegłym roku było to już 67,8 mld zł. Przedsiębiorcy korzystający z leasingu mogą liczyć na utrzymanie podobnego poziomu finansowania w 2018 r.* – stwierdził Andrzej Krzemiński, przewodniczący Komitetu Wykonawczego ZPL.

Struktura rynku

Klienci firm leasingowych w ubiegłym roku najczęściej finansowali pojazdy osobowe i dostawcze do 3,5 tony, dzięki czemu ich udział w strukturze rynku wyniósł 45%. Drugą pozycję zajęły maszyny i inne urządzenia, w tym IT z 27,2-procentowym udziałem. Dopiero na trzecim miejscu znalazły się środki transportu ciężkiego z 25,9-procentowym udziałem. Pozostałe transakcje dotyczyły nieruchomości – zaledwie 1,3% – i finansowania innych aktywów – 0,6%.

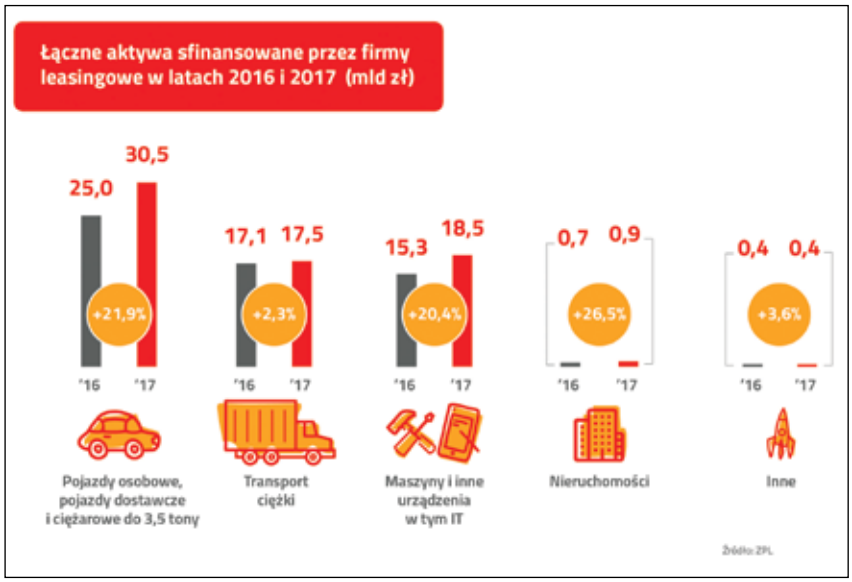
Łączna wartość aktywnego portfela branży leasingowej wyniosła 119,3 mld zł i była porównywalna z wartością salda kredytów inwestycyjnych udzielonych firmom przez banki (127,0 mld zł).

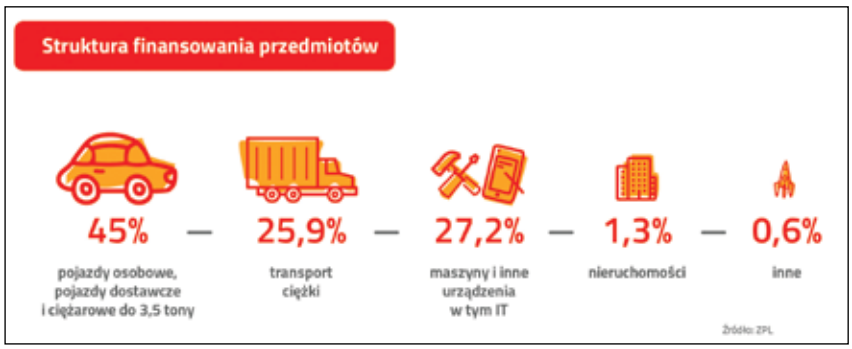
W 2017 r. ożywienie na rynku leasingu było obserwowane w trzech głównych kategoriach rynku: pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 t (+21,9%-procentowa dynamika r/r), maszyn i innych urządzeń, w tym IT (+20,4-procentowa dynamika r/r) oraz nieruchomości (+26,5-procentowa dynamika r/r). Coraz większą rolę we wszystkich tych kategoriach pełni pożyczka, z której wcześniej nieczęsto korzystano. W wypadku samochodów osobowych jej wzrost wyniósł 22%, w wypadku maszyn – 20%, transportu ciężkiego – 2%, a w obszarze nieruchomości aż 26%.

W ostatnich trzech miesiącach ubiegłego roku dynamika inwestycji finansowanych leasingiem i pożyczką przyspieszyła aż do +19,5% r/r z +14,3% r/r – tyle wyniosła po trzech kwartałach 2017 r.



Spośród wszystkich finansowanych aktywów, przedsiębiorcy w 2017 r. najczęściej podpisywali kontrakty dotyczące pojazdów lekkich, tj. pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 tony. Przeważały pojazdy osobowe (83,8% udziału) nad dostawczymi (16,2% udziału). 30,5 mld zł to wartości wszystkich pojazdów lekkich sfinansowanych za pomocą leasingu lub pożyczki inwestycyjnej. Wynik o 21,9% lepszy niż przed rokiem, był możliwy m.in. dzięki rekordowej liczbie pojazdów lekkich zarejestrowanych w ubiegłym roku na fir-





my. Najsilniejszą grupę, wśród nabywców instytucjonalnych, stanowiły firmy zajmujące się leasingiem/CFM/RC, wyróżniając się 68,8-procentowym udziałem (w tej grupie nabywców).

W całym 2017 r. znacząco wzrosło znaczenie finansowania maszyn i innych urządzeń (w tym IT). Na dobry wynik tego segmentu rynku wpływ miały: dobra koniunktura w przemyśle, przyspieszenie wzrostu gospodarczego oraz wykorzystanie funduszy unijnych z perspektywy na lata 2014-2020. Łączna wartość maszyn i urządzeń sfinansowanych przez branżę leasingową w ubiegłym roku wyniosła 18,5 mld zł i była wyższa o 20,4% w odniesieniu do wyników z 2016 r. Istotną dynamikę branża leasingowa odnotowała w większości kategorii produktowych raportowanych w ramach tego segmentu (maszyny rolnicze: +45,4% r/r, sprzęt budowalny: +27,4% r/r, maszyny do produkcji tworzyw sztucznych i obróbki metali: 18,1% r/r). Znacząco wzrosły także transakcje dotyczące finansowania IT: +21% r/r.

Trzecim najważniejszym dla rynku segmentem były transakcje dotyczące środków transportu ciężkiego. Po ujemnej dynamice odnotowanej w pierwszej połowie roku, segment transportu ciężkiego zakończyły ubiegły rok lekkim plusem. Do tej grupy zaliczane są nie tylko takie aktywa jak ciągniki siodłowe, naczepy/przyczepy, pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony i autobusy, ale też samoloty, statki i środki transportu kolejowego. Przy wartości nowych kontraktów na poziomie 17,5 mld zł, na koniec 2017 r. branża odnotowała 2,3-procentowy wzrost (r/r). Mające najwyższy udział w opisywanym segmencie transakcje dotyczące ciągników siodłowych, zanotowały 1,4-procentowy wzrost, transakcje dotyczące finansowania naczep i przyczep: +3,1-procentową. dynamikę r/r, podczas gdy transakcje odnoszące się do pojazdów ciężarowych powyżej 3,5 tony wzrosły o 11,5% r/r.

W 2017 r. w strefie wzrostów pozostawało także finansowanie nieruchomości. Firmy leasingowe sfinansowały nieruchomości o wartości 909 mln złotych, przy 26,5-procentowej dynamice tego segmentu (r/r). Swoje udziały w rynku poprawiły dwie kategorie transakcji: w zakresie finansowania obiektów handlowych i usługowych (273,1-procentowa dynamika r/r) oraz hoteli i obiektów rekreacyjnych (152,3-procentowy wzrost r/r).

Rok szczególnie udany dla rynku motoryzacyjnego

Rok 2017 był drugim z rzędu bardzo udanym dla całego rynku motoryzacyjnego w Polsce. Sprzedaż nowych samochodów osobowych osiągnęła najwyższy w tym stuleciu poziom. Z salonów wyjechało 486 tys. aut – o 17%, czyli ponad 70 tys., więcej niż rok temu. Tak dobrych rezultatów rynek nowych samochodów w naszym kraju nie odnotował od 1999 r. Za dobrą koniunkturę, podobnie jak w kilku ostatnich latach, odpowiadały przede wszystkim firmy – były one nabywcami blisko 70% wszystkich nowych samochodów osobowych sprzedanych w minionym roku.

Co więcej, najwyższy w ostatnich 6 latach poziom wzrostu, sięgający 13,1% r/r, zanotowała branża wynajmu długoterminowego samochodów w Polsce. Wysokie tempo rozwoju jest wynikiem dynamicznie rosnącej już od kilku lat popularności wy-

Rośnie rola pożyczki, z której wcześniej nieczęsto korzystano. W wypadku samochodów osobowych wzrost wyniósł 22%, w wypadku maszyn – 20%, transportu ciężkiego – 2%, a w obszarze nieruchomości aż 26%.



Po ujemnej dynamice odnotowanej w pierwszej połowie roku, segment transportu ciężkiego zakończył ubiegły rok lekkim plusem. Przy wartości nowych kontraktów na poziomie 17,5 mld zł, na koniec 2017 r. branża odnotowała 2,3-procentowy wzrost (r/r).





najmu długoterminowego wśród przedsiębiorców, przede wszystkim z sektora MŚP. W efekcie, branża rozwijała się w ubiegłym roku pod względem wzrostu liczby zarejestrowanych nowych samochodów szybciej od pozostałych form finansowania aut firmowych, czyli zakupu, kredytu i klasycznego leasingu finansowego. W wynajmie długoterminowym znalazł się co piąty nowy samochód osobowy nabywany przez przedsiębiorców w naszym kraju. Branża zakupiła w polskich salonach o 22,8% więcej samochodów niż rok wcześniej oraz o blisko połowę więcej aniżeli 2 lata temu. Doskonałe wyniki odnotowała w zeszłym roku również branża Rent a Car, która osiągnęła tempo wzrostu aż 33,2% r/r.

Podstawowym klientem sektor MŚP

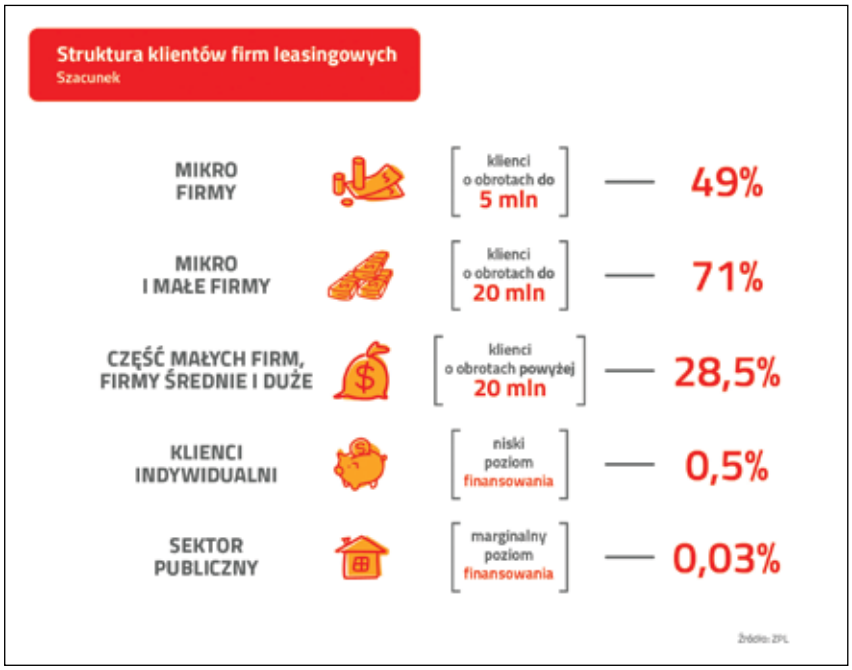
Szacunki Związku Polskiego Leasingu pokazują natomiast, że największą, bo liczącą ok. 71% grupę korzystających z leasingu, stanowią klienci o obrotach do 20 mln zł. Do tej grupy zaliczane są mikro i małe firmy. 28,5% to klienci o obrotach powyżej 20 mln zł, a klienci indywidualni stanowią nadal niewiele, bo 0,5%, chociaż w krajach Europy Zachodniej leasing jest wśród nich popularny. Finansowanie sektora publicznego pozostaje marginalne.

– *Jak pokazują badania Komisji Europejskiej, zamiar skorzystania z leasingu deklaruje 60% właścicieli firm z sektora MŚP. Jest to trzeci najwyższy wynik w Europie, przy średniej europejskiej na poziomie 48%* – tłumaczy Andrzej Krzemiński.

Polskie wyniki potwierdzają badania SAFE, które pod koniec 2017 r. opubliko-

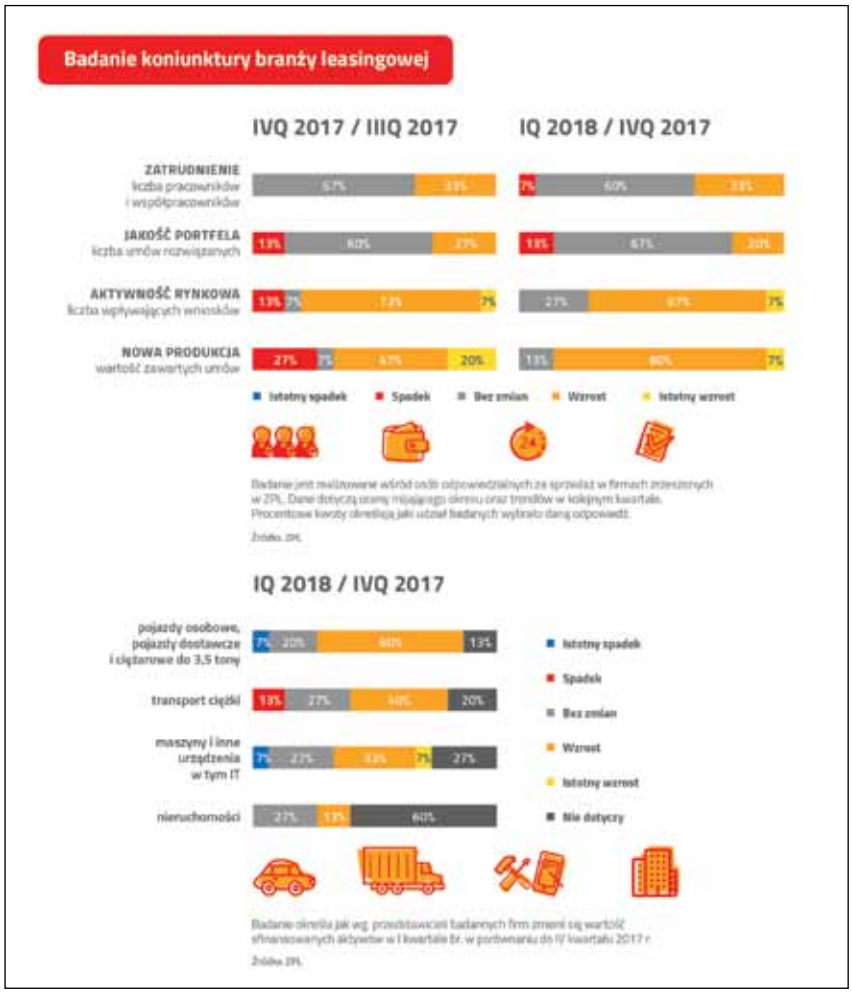
W 2017 r. przeważały pojazdy osobowe (83,8% udziału) nad dostawczymi (16,2% udziału). 30,5 mld zł to wartości wszystkich pojazdów lekkich sfinansowanych za pomocą leasingu lub pożyczki inwestycyjnej w 2017 r. To wynik o 21,9% lepszy niż przed rokiem.

wała Komisja Europejska. Mówią one , że leasing jest najbardziej istotnym źródłem finansowania inwestycji dla 60% polskich przedsiębiorców z sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Jednocześnie rozważają oni skorzystanie z tego instrumentu w przyszłości.



Wyniki badania koniunktury branży leasingowej

Związek Polskiego Leasingu kwartalnie realizuje badanie koniunktury branży leasingowej. Jest ono przeprowadzane wśród osób odpowiedzialnych za sprzedaż w firmach zrzeszonych w ZPL. Dane dotyczą oceny mijającego okresu oraz trendów w kolejnym kwartale. Ankietowane firmy oczekują wzrostu zatrudnienia oraz przyspieszenia aktywności sprzedażowej w obecnym kwartale. Jednocześnie spodziewają się ustabilizowania jakości portfela leasingowego w tym kwartale. Badane firmy, na początku roku, spodziewają się wyższego poziomu finansowania dla wszystkich głównych grup środków trwałych na rynku ruchomości. Po raz kolejny najlepsze perspektywy rysują się dla finansowania pojazdów lekkich. W dalszej kolejności wskazywane są wzrosty w zakresie finansowania maszyn i IT, a następnie



środków transportu ciężkiego. Według badanych w I kwartale br. finansowanie nieruchomości powinno nieznacznie wzrosnąć.

Dalszy wzrost

Przy obecnym tempie rozwoju gospodarczego, PKB które w 2017 r. wyniosło 4,6% i niskim poziomie bezrobocia, portfel firm leasingowych jest stabilny, tym bardziej, że większość z nich dobrze ocenia swoją przyszłość. Jak pokazują badania, Polska stała się krajem optymistów, co dotyczy również reprezentantów branży transportowej. Mimo braku kierowców, w transporcie ciężki obecnie pracuje 350 tys. osób, a po Europie jeździ 200 tys. zestawów należących do polskich przewoźników.

Zgodnie z przewidywaniami Banku Światowego, w 2018 r. nasze PKB ma wzrosnąć o około 4%. Przy takich wynikach, tempo rozwoju branży leasingowej powinno utrzymać już szósty rok z rzędu dwucyfrowy wzrost. Zgodnie z prognozowanym wzrostem inwestycji prywatnych i scenariuszem rozwoju gospodarczego w Polsce, ZPL przewiduje, że dynamika rynku leasingu w 2018 r. będzie na poziomie 15,1%. Struktura wzrostu gospodarczego oraz przyspieszenie wykorzystania funduszy unijnych z perspektywy finansowej na lata 2014-2020 powodują, że finansowanie maszyn staje się głównym motorem rozwoju całej branży leasingowej. Rozwój rynku będzie również w zrównoważony sposób oparty o pojazdy lekkie (ze względu na mocny popyt krajowy i korzystne przepisy fiskalne) oraz o pojazdy ciężarowe (rosnący wolumen przewozów i dalszy wzrost gospodarczy w strefie euro).

Strategia, którą Związek Polskiego Leasingu przyjął pod koniec 2017 r., a obejmującą trzy kolejne lata, zakłada że istotne dla branży leasingowej będą: digitalizacja procesu leasingowego, rozwinięcie projektów badawczych oraz otwarcie się na nowe trendy w zakresie kluczowego dla rynku obszaru, czyli motoryzacji. Wysoki priorytet utrzymują także aktywności odnoszące się do bezpieczeństwa obrotu, tj. prawo i podatki, przeciwdziałanie fraudom, rachunkowość.



Rozwój rynku w 2018 r. będzie w zrównoważony sposób oparty o: pojazdy lekkie (ze względu na mocny popyt krajowy i korzystne przepisy fiskalne) oraz finansowanie pojazdów ciężarowych (rosnący wolumen przewozów i dalszy wzrost gospodarczy w strefie euro)

Szacunki Związku Polskiego Leasingu pokazują, że największą, bo liczącą ok. 71% grupę korzystających z leasingu, stanowią klienci o obrotach do 20 mln zł. Do tej grupy zaliczane są mikro i małe firmy. 28,5% to klienci o obrotach powyżej 20 mln zł.

– Chcemy, aby branża leasingowa była postrzegana jako nowoczesny sektor, wykorzystujący najnowsze rozwiązania techniczne. Uważamy, że wprowadzenie e-leasingu wpłynie na wzrost konkurencyjność branży, a klienci zyskają wygodny kanał dostępu. W kolejnych latach zamierzamy także zaprezentować nowe podejście do statystyki, dzielić się wynikami badań, które pokażą rolę branży leasingowej w finansowaniu polskiej gospodarki i przedsiębiorstw. Interesują nas nowe zjawiska: rosnąca rola mobilności, nowe sposoby korzystania z pojazdów, ekonomia współdzielenia – podkreślił Andrzej Krzemiński.

Opr. Elżbieta Haber

Istotne zmiany w rachunkowości dla części firm

Od 1 stycznia 2019 r. spółki raportujące oraz sporządzające sprawozdania finansowe według międzynarodowych standardów (MSR/MSSF) zacznie obowiązywać nowy Międzynarodowy Standard Sprawozdawczości Finansowej nr 16 (MSSF16) dotyczący leasingu. Według szacunków wpłynie on na mniej niż 1 na 100 europejskich firm.



Edyta Witczak

W związku z tym eksperci Związku Polskiego Leasingu, wspólnie z doradcą rachunkowym PWC, przygotowali materiał informacyjny dla klientów firm leasingowych.

Pojęcie jednego leasingu

Nowe wymagania eliminują pojęcie leasingu operacyjnego, a co za tym idzie pozabilansowe ujęcie użytkowanych na tej podstawie aktywów.

– *Przedsiębiorcy coraz częściej spotykają się z twierdzeniem, że nowy standard rachunkowości MSSF16 wprowadza pojęcie jednego leasingu, a wszystkie użytkowane aktywa i zobowiązania do zapłaty czynszów będą musiały zostać ujęte w bilansie. Należy podkreślić, że wprowadzane zmiany wpłyną jedynie na spółki raportujące oraz sporządzające sprawozdania finansowe według międzynarodowych standardów rachunkowości. Leaseurope szacuje, że nowe zasady będą dotyczyć mniej niż 1 na 100 europejskich firm. Pozostałe podmioty będą korzystać z leasingu i ujmować te transakcje na dotychczasowych zasadach. Nowe regulacje nie wpłyną także na rozliczenia podatkowe – te pozostają bez zmian* – twierdzi Edyta Witczak, ekspert ds. rachunkowości Związku Polskiego Leasingu.

Wpływ MSSF 16 na leasingobiorców

Nowy standard wpłynie na zmianę podstawy kalkulacji powszechnie używanych wskaźników finansowych, takich jak wskaźniki zadłużenia czy EBITDA. Zastosowanie standardu może również oddziaływać na kowenanty w umowach kredytowych, ratingi kredytów, koszty finansowe oraz postrzeganie spółki przez interesariuszy.

Co istotne, zmiany w ujmowaniu leasingu będą miały znaczący wpływ na procesy biznesowe, systemy informatyczne oraz środowisko kontroli wewnętrznej leasingobiorców. Leasingobiorca, który zastosuje MSSF 16, będzie potrzebował zdecydowanie większej liczby danych na temat swoich umów leasingowych ze względu na wymóg ujęcia wszystkich tego typu umów w bilansie. Spółki będą zobligowane do kompleksowego podejścia do tematu wdrożenia nowego standardu, nie ograniczając się tylko do kwestii rachunkowych. Z tego względu przygotowania do wdrożenia należy rozpocząć z odpowiednim wyprzedzeniem.

Nowe wymagania eliminują pojęcie leasingu operacyjnego, a co za tym idzie pozabilansowe ujęcie użytkowanych na tej podstawie aktywów.

Możliwe wyłączenia

Jednak nowy standard precyzuje także możliwe wyłączenia. MSSF16 umożliwia nieujmowanie w bilansie aktywów oraz zobowiązań leasingowych dla umów leasingu trwających 12 miesięcy lub krócej. W takim wypadku leasingobiorca może ujmować płatności leasingowe w rachunku zysków i strat metodą liniową w trakcie trwania umowy leasingu. Podobnie będzie w przypadku aktywów takich jak: tablety, komputery, telefony czy meble biurowe o niskiej wartości początkowej. Sugerowana przez RMSR maksymalna wartość aktywa kwalifikującego się do tego typu zwolnienia wyniesie ok. 5 tys. dolarów amerykańskich.



Fot. Scania

Nowy standard wpłynie na zmianę podstawy kalkulacji powszechnie używanych wskaźników finansowych, takich jak wskaźniki zadłużenia czy EBITDA

Więcej na ten temat w następnych numerach TSL Biznes

Rozwiązania **kreujące rynek**

Leasing niezmiennie pozostaje, obok kredytu, najpopularniejszym źródłem finansowania inwestycji, w tym w znaczącym stopniu w obszarze transportu ciężkiego, będąc jednocześnie jedną z głównych gałęzi gospodarki.



Marcin Sobczak

Analizując najnowsze dane prezentowane przez Związek Polskiego Leasingu, cała branża wzrosła względem analogicznego okresu zeszłego roku o prawie 16%. W portfelu aktywów finansowanych przez firmy leasingowe w 2017 r. widoczny jest znaczący wzrost wartości finansowanych samochodów osobowych i dostawczych do 3,5 t (+21,9%), a także maszyn i urządzeń (+20,4%), ale też delikatny wzrost w zakresie transportu ciężkiego (+2,3%). Liczby te wskazują, że leasing jest znaczącym źródłem finansowania środków transportu, a dzięki coraz większej świadomości klientów, ma szanse na ciągły rozwój i wzrost.

ING Lease posiada dwa programy: ING Auto oraz ING Truck, pozwalające uzyskać środki na finansowanie inwestycji we flotę transportową. Programy są w głównej mierze przeznaczone dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Dostosować ratę do przepływów przedsiębiorstwa

Leasing to przede wszystkim możliwość korzystania z przedmiotu bez obowiązku własności. Dzisiaj przedsiębiorstwa transportowe nastawiają się na optymalizację wyników finansowych. Dzięki właściwemu dostosowaniu struktury leasingu – minimalny udział własny (często 0%), okres 3 lat i maksymalna wartość końcowa (niekiedy przy ciągnikach siodłowych przekraczająca 60% wartości początkowej) – uzyskujemy minimalne raty miesięczne. Pozwala to generować miesięcznie znaczne nadwyżki finansowe i jednocześnie ofertować na rynku atrakcyjne stawki za wozokilometr. Przy takiej strukturze, przedsiębiorcy po zakończeniu okresu finansowania, zazwyczaj posiadają gwarancję odkupu importera/producenta pojazdów. Oczekiwania odbiorców usług transportowych implikują ciągłe inwestycje w tabor. Dzisiaj finansowanie na 5-6 lat zostaje wyparte finansowaniem na okresy krótsze z podwyższoną wartością końcową.

– *Zatem elastyczność w doborze parametrów jest istotna przy podejmowaniu decyzji o finansowaniu. W ING Lease posiadamy dwa programy: ING Auto oraz ING Truck, pozwalające uzyskać środki na finansowanie inwestycji we flotę transportową. Programy są w głównej mierze przeznaczone dla małych i średnich przedsiębiorstw. Zaletą finansowania w ramach ING Auto i ING Truck jest fakt, że mogą z nich skorzystać podmioty prowadzące działalność krócej niż przez 12 miesięcy, przy spełnieniu określonych warunków. Możliwe jest dopasowanie takich parametrów jak udział własny, czy też wartość końcowa. A wymaganymi dokumentami są jedynie faktura proforma wraz ze specyfikacją oraz wniosek leasingowy* – wyjaśnia Marcin Sobczak, dyrektor Departamentu Klientów Korporacyjnych w ING Lease.



Tendencje na rynku

W minionym roku raczej wymieniano tabor niż rozwijano floty transportowe. Coraz częściej liczące się na rynku przedsiębiorstwa transportowe tworzą grupy zakupowe, które są w stanie uzyskać korzystniejsze ceny nabywanych środków transportu.

– *Staramy się wyjść temu naprzeciw, dlatego też klienci mogą skorzystać z naszego finansowania, nie tylko odwiedzając jedną z 400 placówek ING Banku, ale także bezpośrednio u dostawców* – mówi Marcin Sobczak.

Obserwujemy również na rynku pojawiające się konsolidacje przedsiębiorstw transportowych. Dotyczy to zarówno przejęć i łączeń przedsiębiorstw polskich, jak i nabywanie przez podmioty zagraniczne udziałów w firmach polskich. Tworzą się na polskim rynku korporacje transportowe, których tabory przekraczają tysiąc jednostek transportowych. Otwiera to możliwość dotarcia do szerokich rynków europejskich oraz branż, które dzisiaj w Polsce nie są jeszcze tak aktywne, ale wszystko wskazuje, że wkrótce będą. Dlatego istotne jest spojrzenie globalne, poprzez pryzmat całej branży transportowej oraz gałęzi powiązanych. Dzisiaj nie można sprzedawać „pojedynczych produktów.

– *Dzisiaj chcemy tworzyć rozwiązania przyszłości, które będą w stanie wspólnie z naszymi klientami kreować rynek* – dodaje Marcin Sobczak z ING Lease.

MM



Fot. PKP Cargo

O unijne dofinansowanie projektów intermodalnych ubiegać się będzie PKP Cargo oraz PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze. Obie spółki złożyły w CUPT wnioski o dofinansowanie łącznie trzech projektów intermodalnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

W dobrym tempie

Podczas gdy kolejowe przewozy towarowe starały się w 2017 r. nadrobić straty poniesione w latach poprzednich, segment przewozów intermodalnych konsekwentnie pnie się w górę, zwiększając swój udział w rynku kolejowym zarówno pod względem masy ładunków, jaki i wykonanej pracy przewozowej. Wskaźniki te, według ostatnich danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) za trzy kwartały 2017 r., wyniosły odpowiednio – 6,10% i 9,89%.

Przypomnijmy, że rządowa Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. zakładała osiągnięcie w 2020 r. udziału masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie towarów przewożonych transportem kolejowym na poziomie przynajmniej 5-6% i pracy przewozowej na poziomie 10%.

W samym tylko trzecim kwartale ubiegłego roku – jak podaje UTK – przewoźnicy przetransportowali ponad 269 tysięcy sztuk jednostek, co stanowiło blisko 417 tys. TEU (13% wzrost w porównaniu do roku poprzedniego). Wyniki za trzeci kwartał 2017, porównywane rok do roku, wskazują na 12,18% wzrost masy i 22,22% pracy przewozowej. Przewozy intermodalne realizowało w tym okresie 13 przewoźników. Pod względem masy liczącą się na rynku grupę stanowiły: PKP Cargo (46,58% udziału), DB Cargo Polska (19,03%), Lotos Kolej (14,23%), Captrain Polska (6,43%), Ecco Rail (3,78%), LTE Polska (1,96%) i PKP LHS (1,71%). Podobnie wygląda ten układ, jeśli brać pod uwagę pracę przewozową, z wyraźną, ponad 50% dominacją PKP Cargo.

Wyniki za trzeci kwartał 2017, porównywane rok do roku, wskazują na 12,18% wzrost masy i 22,22% pracy przewozowej. Przewozy intermodalne realizowało w tym okresie 13 przewoźników.

Czas na usuwanie barier

Liczby te dowodzą, że polski intermodal rozwijając się, nie jest na razie w stanie osiągać takich wskaźników, jak by chcieli niektórzy eksperci, podając za przykład takie kraje jak Belgia, Holandia, Niemcy, Szwecja, Holandia czy Wielka Brytania. – *Osobiście uważam, że z polskim intermodalem nie jest tak źle, jak się pozornie wydaje oraz że przechodzi on naturalne procesy rozwojowe, tak jak było to również w podawanych za przykłady krajach Europy Zachodniej. Nie da się bowiem, zaczynając od zera, mieć w danym roku 5%, w drugim 15%, a w trzecim 30% udziału przewozów intermodalnych w przewozach ogółem i nie powinno się biadolić, że w Polsce jeszcze nie osiągnięto takich udziałów* – mówił prof. dr hab. Juliusz Engelhardt, dziekan Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, podczas grudniowej, bardzo ciekawej konferencji poświęconej rozwojowi intermodalu w Polsce, zorganizowanej przez Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

Przejścia graniczne we wschodniej Polsce – kolejowy ruch towarowy



- Przez większość kolejowych przejść przechodzą linie normalnotorowe i szerokotorowe
- Prędkość maksymalna na liniach przygranicznych 40-80 km/h
- Przewidywane inwestycje w modernizację linii 57 i 923 (Kuźnica), 59 (Cisówka k/ Hajnówki) - RPO woj. podlaskiego.
- Modernizacja terminala przeładunkowego w Woli Baranowskiej (koło Tarnobrzegu) na LHS z RPO woj. podkarpackiego
- Planowana jest także modernizacja terminalu w Małaszewiczach z CEF

Autor: Urząd Transportu Kolejowego

PODSTAWOWE PARAMETRY RYNKU KOLEJOWEGO TRANSPORTU INTERMODALNEGO W POLSCE

	2014	2015	2016	Zmiana 2015/2014	Zmiana 2016/2015	I-IX 2017
masa ładunków	9 601 tys. ton	10 386 tys. ton	12 830 tys. ton	8,20%	23,50%	10 765 tys. ton
praca przewozowa	3 402 mln tkm	3 718 mln tkm	4 441 mln tkm	9,30%	19,40%	3 975 mln tkm
liczba jednostek	699 tys.	745 tys.	951 tys.	6,60%	27,60%	792 tys.
liczba TEU	1,114 mln	1,152 mln	1,436 mln	3,40%	24,70%	1,217 mln

Autor: Urząd Transportu Kolejowego

Doceniając stopniowy wzrost intermodalu, nie można jednak nie zapominać o istniejących wciąż barierach proces ten hamujących. I tak np. przedstawiciel UTK, występujący na wspomnianej konferencji, mówił o potrzebie udrożnienia ciągów wywozowych z Górnego i Dolnego Śląska oraz o konieczności poprawy infrastruktury i przepustowości na naszych przejściach granicznych, Zdaniem UTK, niska przepustowość przejścia granicznego z Białorusią i terminali przeładunkowych stanowi ryzyko, że towary zaczną omijać Polskę. W tej sytuacji należałoby rozważyć wykorzystanie innych przejść. Realizowany obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe, kosztem 245,1 mln zł, plan poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach ośmiu przejść granicznych, w tym linii szerokotorowych, rozłożony na siedem lat może okazać się niewystarczający.

Modernizacje prowadzone przez PKP PLK, zdaniem UTK, powinny być prowadzone pod kątem usprawnienia przewozów intermodalnych, powinny zapewniać odpowiednią przepustowość sieci, szczególnie dla ruchu towarowego. Oprócz podwyższenia prędkości należy również brać pod uwagę zwiększenie przepustowości – budowa mijanek, nowych torów (w tym do wyprzedzania), modernizacja układów stacyjnych i urządzeń srk. Infrastruktura liniowa i punktowa powinny być dostosowane do obsługi pociągów o długości 740 m, a skrajnia dostosowana do wszystkich typów przewozów intermodalnych (kontenery, naczepy, całe zestawy samochodowe).

Unia wspiera intermodal

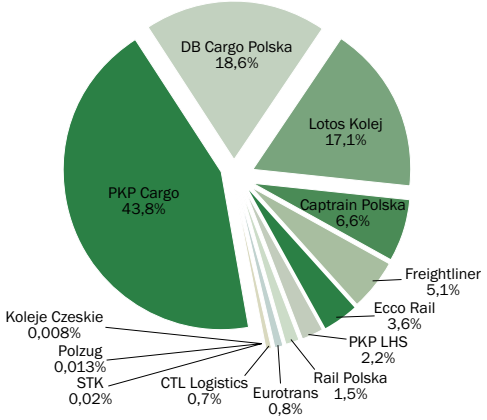
W byłym Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa podkreślano, że efekt większości planowanych w obecnej perspektywie finansowej modernizacji linii kolejowych dotyczy podstawowych ciągów towarowych, w tym dojazdów do portów morskich. Chodzi tu o linie nr 273, nr 201/203 oraz nr 131. Po zakończeniu tych inwestycji pociągi towarowe będą mogły jeździć z prędkością 120 km/godz., tam gdzie obecnie wynosi ona średnio 70 km/godz. Dodajmy, że Krajowy Program Kolejowy przewiduje, że po zakończeniu planowanych w nim inwestycji średnia prędkość kursowania pociągów towarowych wniesie 40 km/godz. Podwyższeniu ulegnie też dopuszczalna wartość nacisku na oś do 22,5 ton.

W bieżącym roku spółki realizujące przewozy intermodalne korzystać mogą z ulgi na ten rodzaj transportu. Na cel ten przeznaczono 29 mln zł. Nie brak opinii, że niezależnie od tej formy pomocy niezbędne są np. ulgi dla przewozów naczep i całych zestawów samochodowych koleją.

W bieżącym roku, podobnie jak w latach poprzednich, spółki realizujące przewozy intermodalne korzystać mogą z ulgi na ten rodzaj transportu. Na cel ten przeznaczono 29 mln zł. Nie brak opinii, że niezależnie od tej formy pomocy niezbędne są np. ulgi dla przewozów naczep i całych zestawów samochodowych koleją. Cytowany wcześniej prof. Juliusz Engelhardt uważa, że instrumentem bezpośredniego wsparcia finansowego kolejowych przewozów intermodalnych mogłoby być – *dofinansowanie działalności operatorów przewozów intermodalnych lub gestorów ładunków nadających przesyłki transportem kombinowanym z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.*

W bieżącej perspektywie budżetowej UE na okres 2014-2020 kontynuowane jest wsparcie procesów inwestycyjnych w transporcie intermodalnym. W poprzedniej perspektywie (lata 2007-2013) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zrealizo-

Udział przewoźników w rynku przewozów intermodalnych wg masy



Autor: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

wano 21 projektów o łącznej wartości 1775,5 mln zł, a wartość środków Unii Europejskiej wyniosła 468,99 mln zł. Z pieniędzy tych wybudowano m.in. 6 terminali intermodalnych, a 9 przebudowano. Zakupiono również 12 suwnic STS, 24 suwnice RTC, 29 reachstarkerów i podnośników, 43 ciągniki terminalowe i 48 terminalowych naczep kontenerowych. Poza tym, 433 wagony platformy i 270 naczep. W POIiŚ obejmującym okres 2014-2020, na realizację projektów w zakresie transportu intermodalnego przeznacza się 1 mld zł. Będzie on rozdysponowany pomiędzy beneficjentów w drodze konkursu. Nabór wniosków ogłoszono 30 grudnia 2016 r., a zakończenie naboru nastąpiło 8 stycznia.

Lokalizacja terminali intermodalnych w Polsce

Dolnośląskie– 3,
Lubelskie– 3,
Łódzkie – 6,
Małopolskie – 2,
Mazowieckie – 4,
Podkarpackie– 3,
Pomorskie – 4,
Śląskie– 4,
Wielkopolskie – 5,
Zachodniopomorskie – 2



Autor: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

Terminale duże i małe

Lista potencjalnych beneficjentów tej formy pomocy obejmuje:

- zarządy portów morskich,
- przedsiębiorców z państw członkowskich UE, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać na terytorium Polski działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, w tym operatorów terminali intermodalnych,
- podmioty zajmujące się wynajmowaniem/leasingiem taboru kolejowego,
- podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową zapewniającą bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych.



Fot. Istock

Modernizacje prowadzone przez PKP PLK, zdaniem UTK, powinny być prowadzone pod kątem usprawnienia przewozów intermodalnych, powinny zapewniać odpowiednią przepustowość sieci, szczególnie dla ruchu towarowego

Wiadomo już, że o unijne dofinansowanie projektów intermodalnych ubiegać się będzie PKP Cargo oraz PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze. Obie spółki złożyły w Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) wnioski o dofinansowanie łącznie trzech projektów intermodalnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dwa projekty realizowane przez PKP Cargo dotyczą zakupów taboru. Pierwszy – nabycia wagonów platform do przewozów intermodalnych, drugi – wielosystemowych lokomotyw i wagonów przeznaczonych do przewozów intermodalnych. Trzeci projekt, realizowany przez spółkę PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze, dotyczy przeprowadzenia prac budowlano-montażowych w Terminalu Intermodalnym w Małaszewiczach wraz z zakupem urządzeń technicznych, maszyn lub sprzętu. Możliwe dofinansowanie każdego z tych trzech projektów wynosi do 50% kosztów.

W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., z perspektywą do 2030, zakładano uruchomienie co najmniej 30 terminali (łącznie z istniejącymi) oraz 6-8 regionalnych centrów logistycznych. Natomiast pod koniec 2017 r., wg informacji MiIB, wykorzystywanych było 36 terminali. Według danych UTK kolej wykorzystuje 33 terminale intermodalne w Polsce. Ich średnia gęstość to 1 terminal na 9,5 tys. km^2. (W Niemczech jest to 4,2 terminala na 10 tys. km^2. – *Z mapki opracowanej przez UTK widać niepokojące tendencje* – podkreśla Ireneusz Gójski, członek Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego. – *W rejonie Warszawy, Poznania, Wrocławia i Katowic powstało po kilka małych terminali, w większości niezdolnych do przyjmowania całych pociągów kontenerowych i pracujących wyłącznie dla jednego operatora transportu kombinowanego. W innych krajach tendencje są odwrotne. Przy udziale samorządów lokalnych powstają duże centra logistyczne, z których korzysta wielu operatorów równocześnie* – kontynuje. Takie rozwiązania były sugerowane przez Radę ds. Transportu lntermodalnego powołaną przez ministra transportu budownictwa i gospodarki morskiej w grudniu 2012 r. Niestety, działalność Rady została w roku 2014 przez resort wygaszona.

W Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., z perspektywą do 2030, zakładano uruchomienie co najmniej 30 terminali (łącznie z istniejącymi) oraz 6-8 regionalnych centrów logistycznych.

Z przywołanej analizy UTK wynika, że poza brakiem możliwości właściwej organizacji przewozów koleją między portami a terminalami lądowymi, już dzisiaj zdolności przeładunkowe terminali lądowych leżą na poziomie połowy zdolności przeładunkowych w portach. Z informacji otrzymywanych z portów wynika. że pod koniec Programu POIiŚ 2014-2020 zdolności przeładunkowe w portach osiągną poziom 5 mln TEU w portach Gdańska i Gdyni oraz 2 mln ton w zespole portowym Szczecin – Świnoujście.

Franciszek Nietz

Będzie **ciaśniej i wolniej**

Poza miastami nadmorskimi, niewielka jest chyba świadomość, jak wielkie ilości ładunków i związanego z nimi ruchu transportowego generują porty. Są to miliony ton różnego rodzaju towarów miesięcznie oraz tysiące ciężarówek i wagonów dziennie, które tłoczą się na terenie portów i na prowadzących do nich ulicach miast, drogach i szlakach kolejowych.

A ten ruch wzrasta ostatnio lawinowo. Dość powiedzieć, że tylko na przestrzeni 12 miesięcy zeszłego roku liczba sztuk kontenerów obsłużonych przez morskie terminale kontenerowe wzrosła o prawie 40% – ze 103 tysięcy w styczniu do prawie 144 w grudniu. W sumie, było ich w ciągu roku bez mała 1,5 mln sztuk (patrz: tabela i wykres 1). I nie jest to zjawisko, które pojawiło się nagle w zeszłym roku. Tylko w ostatniej dekadzie, mimo kryzysowych lat 2009 i 2015, gdy gospodarka światowa, a w ślad za nią również i handel morski, odnotowały głębokie spadki obrotów, liczba kontenerów przechodzących przez polskie porty prawie się potroiła (patrz: tabela 2). Od strony wody portowe terminale kontenerowe radzą sobie znakomicie, gdyż ich potencjał został w ostatnich latach bardzo pokaźnie rozbudowany. Mogłyby one już obecnie obsłużyć nawet ponad 5 milionów TEU[1] – oczywiście, gdyby była odpowiednia podaż ładunków i nie było pewnych ograniczeń technicznych w portach.

Problemem dostęp od strony zaplecza lądowego

Portowa infrastruktura transportowa, zwłaszcza kolejowa, jak również systemy transportowe miast nadmorskich oraz na zapleczu lądowym portów z coraz większym trudem radzą sobie z tą rosnącą ilością ładunków. Dzieje się to nawet w sytuacji, gdy znaczna liczba kontenerów, zwłaszcza w porcie gdańskim, w ogóle nie wyjeżdża poza bramy terminalu, gdyż są przedmiotem tranzytu morskiego (*transhipmenty*), czyli są w porcie przeładowywane z większych statków na mniejsze, bądź odwrotnie – i płyną dalej. W terminalu DCT Gdańsk – a jest on obecnie jedynym działającym w porcie, gdyż do mniejszego, Gdańskiego Terminalu Kontenerowego, od ponad roku żadne statki nie zawijają – przeładunki ze statku na statek mogą stanowić nawet około połowy obrotów[2]. Ale nawet przy takim założeniu, liczba sztuk kontenerów, które docierają do tego terminalu, bądź z niego wyjeżdżają drogami i koleją, wynosi

Od strony wody portowe terminale kontenerowe radzą sobie znakomicie, gdyż ich potencjał został w ostatnich latach bardzo pokaźnie rozbudowany. Mogłyby one już obecnie obsłużyć nawet ponad 5 milionów TEU.

1 W 2017 r. w polskich terminalach morskich przeładowano 2,4 mln TEU, przy czym pojemników 20-stopowych było 534 tys. sztuk, a 40-stopowych 929 tys., czyli stosunek jednych do drugich wyniósł jak 1 : 1,7.

2 Terminal DCT Gdańsk, na życzenie swoich klientów, nie ujawnia dokładnych liczb transhipmentów.



Fot. aeromedia.pl

W terminalu DCT Gdańsk – a jest on obecnie jedynym działającym w porcie, gdyż do mniejszego, Gdańskiego Terminalu Kontenerowego, od ponad roku żadne statki nie zawijają – przeładunki ze statku na statek mogą stanowić nawet około połowy obrotów

Liczba kontenerów przeładowanych w portowych terminalach* kontenerowych w 2017 r. (sztuki)

Miesiące 2017 r.	Gdańsk	Gdynia				Szczecin-Świnoujście			Porty łącznie
	DCT	BCT	GCT	OT PGd.	Razem	DB PS	OT PŚw.	Razem	
1	2	3	4	5	3+4+5	6	7	6+7	2+3...6+7
I	67 809	16 348	14 983	120	31 451	4 014	139	4 153	103 413
II	67 109	19 961	14 098	127	34 186	3 658	211	3 869	105 164
III	64 526	20 275	15 326	152	35 753	3 733	402	4 135	104 414
IV	71 593	21 114	16 365	212	37 691	3 777	310	4 087	113 371
V	77 465	19 423	15 276	115	34 814	3 702	194	3 896	116 175
VI	80 731	16 424	16 356	132	32 912	3 185	408	3 593	117 236
VII	90 463	21 039	17 211	145	38 395	4 371	287	4 658	133 516
VIII	87 472	16 910	15 243	93	32 246	4 385	265	4 650	124 368
IX	98 364	17 175	17 138	94	34 407	4 539	399	4 938	137 709
X	88 245	20 615	18 659	76	39 350	4 180	414	4 594	132 189
XI	89 655	18 790	19 479	94	38 363	3 788	663	4 451	132 469
XII	100 634	17 510	20 183	69	37 762	4 224	484	4 708	143 104
I - XII	984 066	225 584	200 317	1 429	427 330	47 556	4 176	51 732	1 463 128

*DCT – Deepwater Container Terminal Gdańsk; BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; GCT – Gdynia Container Terminal; DB PS – terinal DB Port Szczecin; OT PGd. – terminal OT Port Gdynia; OT PŚw – terminal OT Port Świnoujście.

Źródło: dane z terminali (zebrał i opracował – MB)

rocznie około pół miliona. Oznacza to, że w zeszłym roku przez bramy terminalu DCT przejeżdżało przeciętnie 1400 kontenerów dziennie.

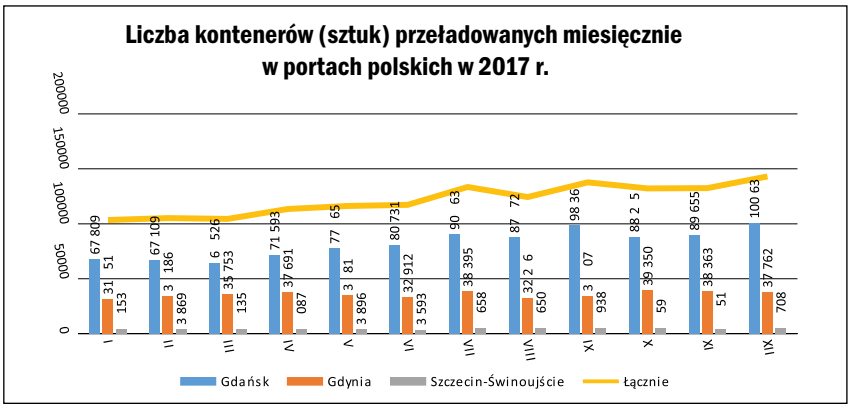
Udział transportu kolejowego w obsłudze tego gdańskiego terminalu (podobnie zresztą jak i terminali gdyńskich) wynosi około 35%, z czego z kolei wynika, że około tysiąca pojemników na dobę przewożonych było ciągnikami. Taki tir mierzy 16,5 m. Jadąc, pojazdy zobowiązane są zachować odpowiednią odległość, pozwalającą zmieścić się w tej luce wyprzedzającemu samochodowi. Oznacza to, że tylko ten jeden portowy terminal sprawia, że po głównych drogach prowadzących do portu jadą w każdą stronę wielokilometrowe sznury pojazdów wiozących kontenery.

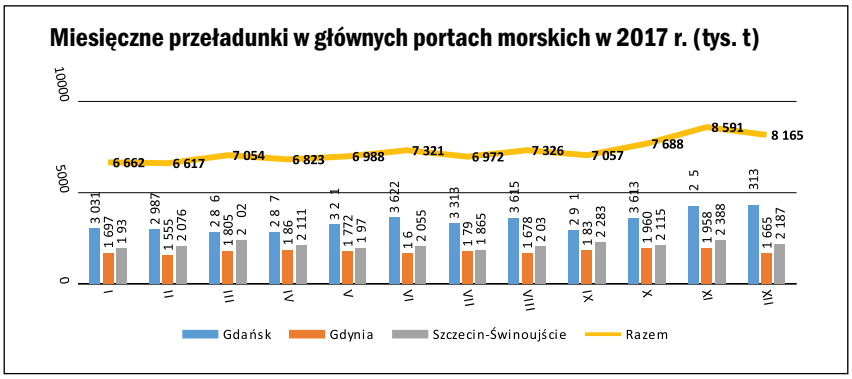
A gdyńskie terminale kontenerowe, w których wspomniane *transhipmenty* stanowią margines, generują tylko niewiele mniejszą liczbę transportów. W sumie, w zeszłym roku, przez port gdyński przeszło ponad 427 tysięcy sztuk kontenerów (patrz: tabela).

A przecież wszystkie ładunki drobnicowe, nie tylko te zapakowane w kontenery, stanowiły w ubiegłym roku mniej niż połowę masy ładunków przechodzących przez polskie porty – 18 z 81 mln t (licząc z obrotami portu w Policach włącznie). Te ponad 60 mln t ładunków też trzeba przecież było przetransportować.

Wprawdzie większa część ropy naftowej i gazu (LNG), trafiających do terminali paliwowych w Gdańsku i Świnoujściu, transportowana jest rurociągami, przez co nie trafia na drogi i tory kolejowe, ale pozostałe ładunki – jak najbardziej! A ta „reszta" to jakieś 5-7 mln t miesięcznie.

Samych zbóż i pasz przeszło przez nasze porty w zeszłym roku ponad 5,7 mln t, a rok wcześniej nawet 7,3 mln, gdyż tamten rok był dla rolnictwa lepszy. A nie wiedzieć czemu, mimo iż wielkie elewatory w głębi kraju dysponują zazwyczaj własnymi bocznicami kolejowymi, ogromna część zbóż do portów i z portów przewożona jest ciężarówkami. Bywało, że na przyportowych ulicach tworzyły się ich wielokilometrowe kolejki, w których





oczekiwały setki pojazdów, blokując ruch portowy, a nawet miejski. Całe ich sznury można było spotkać na prowadzących do portów drogach.

Inwestycje nie nadążają za rozwojem

Mimo znacznych inwestycji, prowadzonych w ostatnich latach na drogach i kolei, tylko port gdański odczuł dotąd znaczącą poprawę, jeśli chodzi o drogową, jak i kolejową obsługę transportową, uzyskując dogodny dostęp do autostrady A1 (pod koniec tego roku, po zbudowaniu nowej drogi przez Żuławy i dwóch mostów przez Wisłę, prawdopodobnie również do trasy S7). Ale gdańskie portowe stacje kolejowe, jak również zawiadywane przez zarząd portu drogi i tory wewnętrzne dopiero mają być modernizowane i rozbudowywane.

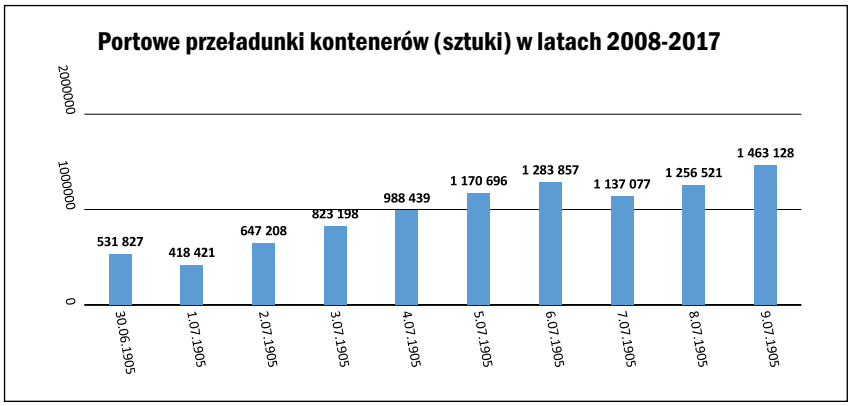
Port gdyński, z kolei, ogranicza Trasa Kwiatkowskiego, o zbyt małej nośności oraz szlak kolejowy biegnący przez środek trójmiejskiej aglomeracji. Uzyskanie przez port swobodnego dostępu do krajowej sieci drogowej i kolejowej to jeszcze kwestia przynajmniej kilku lat. Również tamtejsze portowe stacje kolejowe znajdują się w opłakanym stanie i dopiero niedawno zakończono prace projektowe, dotyczące ich przebudowy. Podobnie jest w Szczecinie i Świnoujściu, gdzie również na terenach portowych inwestycje drogowe i kolejowe są w trakcie realizacji, a na zewnętrznych szlakach drogowych (S3 i S6) i kolejowych wciąż dalekie od ukończenia.

Żaden z głównych portów nie uzyskał jeszcze dogodnego połączenia drogowego czy kolejowego z sieciami krajów sąsiednich, co sprawia, że trudno im konkurować o ładunki tranzytowe z Białorusi, Ukrainy, Węgier, Słowacji, Czech i Rosji, z Hamburgiem, Bremą, Kłajpedą, Koprem, czy innymi portami nad morzami Północnym, Bałtyckim, Adriatyckim i Czarnym. Nie pozwalają na to pociągi intermodalne, kursujące wolno i nieregularnie, niedrożne przejścia graniczne (kłania się Zwardoń/Skalite!) i nieukończone trasy szybkiego ruchu oraz autostrady.

A niektórych ładunków w portach, w tym zwłaszcza kontenerów, przybywa ostatnio w tempie dwucyfrowym, gdyż koniunktura w handlu światowym jest bardzo dobra. A to oznacza, że w portach będzie coraz trudniej, a na drogach i szlakach kolejowych jeszcze ciaśniej – i jeszcze wolniej. Zamiast całymi haustami spijać tę koniunkturalną „śmietankę", nasi przewoźnicy drogowi i kolejowi będą tkwili w drogowych i kolejowych korkach – i zazdrościli, że robią to inni.

Maciej Borkowski

Tylko port gdański odczuł dotąd znaczącą poprawę, jeśli chodzi o drogową i kolejową obsługę transportową, uzyskując dogodny dostęp do autostrady A1. Ale gdańskie portowe stacje kolejowe, jak również drogi i tory wewnętrzne dopiero mają być modernizowane.



Jesteśmy spedytorem z długoletnim doświadczeniem w obsłudze kontenerów z Europy Zachodniej do i z krajów WNP, Mongolii oraz Chin. Należymy do Grupy TransInvest.

InterRail
Polcont Sp. z o.o.

Od ponad 25 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych koleją, które stale się rozwijają. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód.

InterRail-Polcont Sp. z o.o.
ul. Wilcza 33 lok. 3
00-544 Warszawa
Tel./fax (22) 622 59 88
info@polcont.com.pl
www.polcont.com.pl

Oferujemy transporty z Chin do Małaszewicz/Warszawy i vv. z czasem tranzytu około 14 dni. Zapewniamy atrakcyjne stawki w:

- kontenerach 20', 40', 40'HC, 45'(chłodnicze)
- dowozy/odwozy samochodowe do miejsc za- i rozładunku towaru
- możliwość dekonsolidacji

Co będzie z transportem drogowym po brexicie?

Dwie skrajne opinie dominowały podczas międzynarodowej konferencji „Brexit – konsekwencje dla transportu drogowego", zorganizowanej 2 lutego przez Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. Część uczestników przedstawiała czarne scenariusze dotyczące przyszłości przewozów drogowych pomiędzy Unią Europejską a Wielką Brytanią, inni koncentrowali się na konieczności wprowadzenia jak najbardziej łagodnych regulacji przez obie strony „rozwodu". Tych drugich było mniej.

Pesymistą był m.in. Jan Buczek, prezes ZMPD, mówiąc o tym, że ci którzy obsługują handel towarami z Wielką Brytanią, powinni przygotować się na najgorsze. – *Wielu klientów wycofa się z handlu z Wielką Brytanią. Będą uruchomione nowe połączenia promowe i wokół portów będą powstawać firmy obsługujące w zakresie celnym i technicznym potok towarów* – stwierdził podczas konferencji. Zaznaczył, że nie wyobraża sobie tego, że Wielka Brytania utrzyma tak wysoki poziom wymiany towarów, jaki jest w chwili obecnej, a będzie to stratą zarówno dla Wielkiej Brytanii, jak i dla wszystkich państw, które obecnie z nią handlują.

Liczby mówią same za siebie

Wielka Brytania należy do 10 najważniejszych partnerów handlowych Polski – obroty handlowe między naszymi krajami w 2016 r. wyniosły 12 mld euro eksporcie i 4 mld euro w imporcie. Istotny udział w wymianie handlowej pomiędzy oboma krajami mają polskie firmy transportu drogowego. Obecnie każdego dnia do tego kraju wjeżdża ok. 8 tys. ciężarówek. Justyna Skrzydło, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa ds. współpracy międzynarodowej, zwróciła uwagę, że 80% przewozów pomiędzy Wielką Brytanią a UE wykonują przewoźnicy drogowi spoza terenu Zjednoczonego Królestwa, z czego 23% – Polacy. Z kolei ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott podkreślił, że każdego dnia granicę Zjednoczonego Królestwa przekracza 1200 ciężarówek z polską rejestracją. Według Paula O'Sullivana, zastępcy dyrektora ds. transportu drogowego Departamentu Transportu Ministerstwa Transportu Wielkiej Brytanii, polskie spółki wożą rocznie 9 mln ton towarów na Wyspy i z nich wywożą. Tak więc problem brexitu jest bardzo istotny dla polskich firm zajmujących się przewozem drogowym.

Obecnie każdego dnia do Wielkiej Brytanii wjeżdża ok. 8 tys. ciężarówek.80% przewozów pomiędzy Wielką Brytanią a UE wykonują przewoźnicy drogowi spoza terenu Zjednoczonego Królestwa, z czego 23% – Polacy.



Konferencji „Brexit – konsekwencje dla transportu drogowego" odbyła się 2 lutego w Warszawie

Nieco inne dane podała Joanna Popiołek, zastępca dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD. Według niej przewoźnicy drogowi co roku wykonują 4 mln przewozów do/z Wielkiej Brytanii. 80% z nich pochodzi z kontynentu, z czego 23% to Polacy, a to oznacza, że na tym rynku zajmujemy drugie miejsce po Irlandii. Również w przewozach kabotażowych nasz udział sięga ponad 20%, dzięki czemu jesteśmy w nich liderem.

Mimo rozbieżności w danych, wszędzie widać, że udział polskich firm transportowych w przewozach z i do Wielkiej Brytanii jest ogromny.

W przypadku brexitu wyzwaniem będzie stworzenie sprawnej kontroli celnej towarów na granicy z Wielką Brytanią, co wymaga zarówno czasu, jak i pieniędzy. Sprawę powinna ułatwić jednolita taryfa celna unijna dla wszystkich podmiotów zewnętrznych.

Procedura celna budzi największe obawy

Wszyscy jako najbardziej palącą uznali konieczność rozwiązania problemów związanych z procedurą celną na granicach, zwłaszcza że przybędzie wiele dodatkowych procedur i opłat. – *Jeśli towary będą obłożone cłem, trzeba będzie wypełnić masę dokumentów, a odprawa ciężarówki nie będzie trwała ośmiu sekund jak obecnie, tylko kilka lub kilkanaście godzin. Oczywiście, jeśli zabraknie jakiegoś dokumentu.* To znacznie wydłuży kolejki na granicach, a w Dover – brytyjskim mieście, w którym odbywają się odprawy celne – nie ma odpowiednich parkingów, na których mogłyby się zmieścić odprawiane samochody. Wniosek jest prosty – infrastruktura jest nieprzygotowana na nadchodzące zmiany.

Szefowa Stałego Przedstawicielstwa przy UE Krajowej Federacji Przewoźników z Francji Isabelle Maitre stwierdziła, że jeśli procedurę przy wjeździe do Wielkiej Brytanii wydłuży się tylko o dwie minuty dla każdej ciężarówki, to spowoduje wydłużenia kolejek samochodów o 27 km. Z kolei jedna minuta kontroli kosztuje każdego przewoźnika 1 funt. Podkreśliła, że w przypadku brexitu wyzwaniem będzie stworzenie sprawnej kontroli celnej towarów na granicy z Wielką Brytanią, co wymaga zarówno czasu, jak i pieniędzy. Sprawę powinna ułatwić jednolita taryfa celna unijna dla wszystkich podmiotów zewnętrznych.

A czasu na rozwiązanie problemów mamy coraz mniej, gdyż na datę rozwodu Wielkiej Brytanii z UE wyznaczono 29 marca 2019 r. Pocieszeniem jest to, że do marca 2021 r. będzie trwał okres przejściowy, więc w ciągu tych dwóch lat dwustronne relacje biznesowe pozostaną w zasadzie bez zmian – Wielka Brytania co prawda nie będzie uczestniczyć w instytucjach unijnych, jednak będzie podlegać zasadom obowiązującym na rynku UE. Biorąc jednak pod uwagę zakres koniecznych do rozwiązania problemów, ten czas może być niewystarczający. Tak więc, im wcześniej będziemy wiedzieli w jakim kierunku pójdą zmiany, tym więcej będziemy mieli czasu na przystosowanie się do nich. Przy tak dużej liczbie niewiadomych z jaką mamy do czynienia obecnie, trudno podjąć jakiekolwiek kroki. Możemy tylko dywagować i postulować, ale nie planować.

Arthur Th. H. van Dijk, prezes organizacji Transport i Logistyka z Holandii (TLN) zasugerował, że trzeba być przygotowanym na najgorsze. Trzeba szkolić nowych celników, chociażby dlatego, że liczba deklaracji celnych zwiększy się z 200 mln do 300-400 mln.



Matthias Maedge, delegat generalny IRU w Brukseli i Jan Buczek, prezes ZMPD

Jeżeli dojdzie do jakichkolwiek komplikacji związanych z obsługą samochodów, z odprawami celnymi czy ze sprawami imigracyjnymi na granicy, to zyska transport morski.



Za szukaniem jak najlepszej alternatywy opowiedziała się Pauline Bastidon, szefowa ds. Polityki europejskiej w Stowarzyszeniu Transportu Towarowego (FTA) w Wielkiej Brytanii

Podsumowując I panel, poświęcony obawom i zagrożeniom, jakie brexit stwarza dla branży transportu i logistyki, prof. Wojciech Paprocki z SGH, który był jego moderatorem, zaznaczył, że ZMPD powinno zainicjować rozmowę z załadowcami, firmami produkcyjnymi, a ze względu na to, że głównym negocjatorem z ramienia Komisji Europejskiej jest Francuz Michel Barnier, Polska jako strona powinna porozumieć się z Francją i wspólnie negocjować warunki porozumienia z Wielką Brytanią.

Szukanie ułatwień

W trakcie konferencji padały różne propozycje przyspieszenia odpraw celnych. Odezwały się głosy, że może warto pomyśleć o tym, żeby odbywały się one już na promie, a tylko w szczególnych przypadkach samochody zjeżdżały na parkingi w Dover. Bo jak słusznie zauważył Jan Buczek – *odprawy 4 mln samochodów w roku nie można dokonać na jednym przejściu.*

Barbara Edelmuller-Generaux, współwłaścicielka firmy transportowej BATIM Transport Międzynarodowy i Spedycja Sp. j., której *core businesem* są przewozy pomiędzy Unią Europejską a Wielką Brytanią, zaznaczyła że odprawę przyspieszy

elektroniczna kontrola transportowa. Z kolei przewodniczący rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński zwrócił uwagę, że jeżeli dojdzie do jakichkolwiek komplikacji związanych z obsługą samochodów, z odprawami celnymi czy ze sprawami imigracyjnymi na granicy, to zyska transport morski. – *Możemy mieć do czynienia z tym, że część kontrahentów zdecyduje się przerzucić ładunki z transportu samochodowego na kontenerowy transport morski* – zaznaczył prof. Wojciech Paprocki i dodał, że branża TSL żyje rytmem handlu i przemysłu. Trzeba się do tego dostosować. W ten sposób zrealizowane zostaną w części, nadal niewykonalne, założenia Białej Księgi Transportowej UE, żeby przesuwać towary z dróg na inne środki transportu.



Według Joanny Popiołek, zastępczyni dyrektora Departamentu Transportu w ZMPD, przewoźnicy co roku wykonują około 4 mln przewozów do Wielkiej Brytanii. 80% z nich pochodzi z kontynentu, z czego 23% to Polacy

Brexit jak najbardziej miękki

Była też grupa osób, które uważały że „strach ma wielkie oczy", gdyż chociaż cały czas trwa debata między rządem Zjednoczonego Królestwa a EU27 i do tej pory nie wiadomo co przyniesie brexit, to obu stronom zależy na tym, żeby jego koszty były jak najmniejsze. Nie będą więc piętrzyć trudności przewoźnikom i możliwy jest taki wariant wymiany handlowej, jaki funkcjonuje pomiędzy UE a Szwajcarią (nie ma zezwoleń, ale nie ma też kabotażu). Poza tym, na razie zostały omówione trzy obszary brexitu (dotyczący wzajemnych praw mieszkańców pochodzących spoza danego terytorium, podstawy finansowych rozliczeń i granicy pomiędzy Irlandią a Irlandią Północną). To dopiero otworzyło drogę do rokowań w sprawie relacji handlowych, których pochodną jest transport. – *Na razie nic nie wiemy. Nie wiemy czy będzie co wozić i w którym kierunku? Jakie będzie wyglądała kwestia praw operatorów? Czy będzie to jednolity rynek i jakie będą kryteria dostępu do niego?* – zwrócił uwagę wiceprzewodniczący Parlamencie Europejskim Bogusław Liberadzki. Zaapelował też do przedstawicieli branży, żeby dołożyli wszelkich starań, aby ich postulaty były konstruktywne. Obiecał, że opinię na temat możliwych problemów branży transportowej w trakcie Brexitu przekaże Parlamentowi Europejskiemu.

Cały czas trwa debata między rządem Zjednoczonego Królestwa a EU27 i do tej pory nie wiadomo co przyniesie brexit. A obu stronom zależy na tym, żeby jego koszty były jak najmniejsze, nie będą więc piętrzyć trudności przewoźnikom.

O to, aby brexit był jak najbardziej miękki apelowała Isabelle Maitre. Z kolei ambasador Wielkiej Brytanii w Polsce Jonathan Knott podkreślił, że w grudniu rząd brytyjski potwierdził wolę podejścia do „płynnego i gładkiego brexitu", a przedstawiciele KE przychylili się do takiego rozwiązania. – *Naszym naczelnym priorytetem jest taki kształt wzajemnej umowy gospodarczej, aby dostęp do obu rynków był oparty na maksymalnie podobnych do obecnych zasadach* – stwierdził. Dodał, że w wypadku transportu, wszelkie trudności przy przekraczaniu granicy powinny być eliminowane. – *Naszym celem jest utrzymanie obecnego poziomu transportu drogowego. Najlepiej uda się to zrealizować w systemie nie wymagającym specjalnych zezwoleń* – dodał Jonathan Knott. Jego zdaniem, dwa lata na okres przejściowy to wystarczająco długi czas. Duncan Buchanan, zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktura, Licencje i Informacja w brytyjskim Stowarzyszeniu Przewoźników Drogowych (RHA) podkreślił: – *Potrzebujemy jak najprostszych rozwiązań, w innym wypadku może dojść do katastrofy.* Tu warto dodać, że jak najprostsze procedury są też w interesie firm produkcyjnych, czy handlowych. Nie dostarczone w wyznaczonym czasie do fabryk surowce czy części, mogą spowodować zatrzymanie produkcji i ogromne straty finansowe.



Problem brexitu wzbudził zainteresowaniu wśród wielu przedstawicieli branży TSL

Obawy przewoźników

Wiadomo, że liczba zleceń transportowych będzie wynikała z wymiany towarowej pomiędzy Wielką Brytania a Unią. Jednak nie wiadomo na jakim będzie ona poziomie po brexicie. Mimo zapewnień ambasadora Wielkiej Brytanii w Polsce o „płynnym i gładkim brexicie", to do tej pory nie wiadomo jaka będzie strategia Wielkiej Brytanii dotycząca przewozów transportowych. Jej rola w globalnych łańcuchach logistycznych może ulec zmianie, a można pokusić się o stwierdzenie, że raczej ulegnie, co sygnalizowano podczas konferencji.

Przed negocjacjami trudno też ustalić zasady pracy kierowców na terenie Zjednoczonego Królestwa i licencji przewoźników. Dla polskich przedsiębiorców naj-



Rozmowy, nie tylko na temat brexitu, odbywały się również w kuluarach

korzystniejsze byłoby, gdyby utrzymane zostały dotychczasowe zasady honorowania uprawnień, rozliczania godzin pracy, płac minimalnych itp., co jest możliwe, jeśli będzie obowiązywała podobna umowa jaką Unia ma ze Szwajcaria. Czarne scenariusze przewidują jednak inne rozwiązania, jak wymóg dodatkowych szkoleń czy licencji dla kierowców, a nawet wymianę praw jazdy.

Największe zagrożenie związane jest z nieprzygotowaniem służb, szczególnie brytyjskich, do nowych kontroli celnych, fitosanitarnych i weterynaryjnych. Mają one na to zbyt mało czasu, nawet przy dwuletnim okresie przejściowym.



Obawy przewoźników dotyczące rozwiązań prawnych i ich negatywnego wpływu na polskie firmy przewozowe, wyraził Euzebiusz Gawrysiuk, współwłaściciel firmy transportowej Jatr-Sped

Największe zagrożenie związane jest z nieprzygotowaniem służb, szczególnie brytyjskich, do nowych kontroli celnych, fitosanitarnych i weterynaryjnych. Mają one na to zbyt mało czasu, nawet przy dwuletnim okresie przejściowym. Co więcej, służby te obecnie reorganizują systemy cyfrowe i nie należy się spodziewać, że zostanie to przeprowadzone szybko, jeśli wdrażanie ich w Holandii zajęło siedem lat. W tej sytuacji, prof. Andrzej Grzelakowski z Akademii Morskiej w Gdyni, skierował do branży transportowej apel o wprowadzenie jak najlepszych rozwiązań w porozumieniu z przedstawicielami innych gałęzi transportu.

– *Rzeczywistość biznesowa i polityczna wpłynąć ma na wytyczne polityczne dotyczące realizowania brexitu. Powinniśmy uniknąć negatywnych konsekwencji. To Wieka Brytania musi podjąć decyzję czy chce pozostać członkiem ekonomicznej strefy europejskiej* – zaznaczył Matthias Maedge, moderator panelu poświęconego omówieniu prawdopodobnych scenariuszy dla branży transportu i logistyki po brexicie i delegat generalny IRU w Brukseli.

– *Przy tak dużej liczbie niewiadomych nie należy zaczynać rozmowy o transporcie zanim nie zostanie zawarta umowa o handlu* – dodał Tomasz Michalak, attaché ds. celnych, Stałe Przedstawicielstwo RP przy Unii Europejskiej. Roxana Ilie z Narodowej Unii Przewoźników Drogowych Rumunii (UNTRR) na koniec zaapelowała: – *Jeżeli brexit był wyborem emocjonalnym, to negocjacje powinny być podporządkowane zasadom ekonomicznym.*

Elżbieta Haber
Zdjęcia: ZMPD

Pierwszy odcinek **Via Baltica**

30 stycznia podlaski oddział GDDKiA zawarł umowę z hiszpańską firmą Rubau, o wartości 479,1 mln zł, na budowę blisko 20-kilometrowego odcinka do Śniadowa przed Łomżą. Teraz prowadzi tędy droga wojewódzka nr 677.

Via Baltica na terytorium Polski powstaje w ciągu drogi ekspresowej S61 od Ostrowi Mazowieckiej aż po granicę z Litwą. To inwestycja, która pobudzi gospodarkę województw podlaskiego i mazowieckiego.

Via Baltica zacznie się od jednego z największych skrzyżowań bezkolizyjnych na tej trasie, węzła Podborze z drogą S8 na końcu, otwartej 15 lat temu obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej. Teraz zostanie ona przebudowana na 3-kilometrowym odcinku. Oprócz tego zaplanowano modernizację aż 40 km dróg niższych kategorii. Na nowej trasie S61, której nawierzchnia będzie wykonana z betonu cementowego, powstanie jeszcze węzeł Komorowo na styku z drogą wojewódzką nr 627 (Ostrołęka – Małkinia). Między jezdniami Via Baltica przewidziano rezerwę terenu pod trzecie pasy ruchu na wypadek, gdyby przybywało samochodów.

Harmonogram prac przewiduje, że do końca kwietnia 2019 r. firma Rubau wykona projekt i zdobędzie pozwolenie na budowę. Inwestycja ma być gotowa wiosną 2021 r.

Wzdłuż Via Baltica trwają już budowy drugiej jezdni na obwodnicy Szczuczyna (6,5 km – otwarcie wiosną 2020 r.), na obwodnicy Suwałk (13 km – otwarcie latem 2019 r.) i na odcinku Suwałki – Budzisko (24 km – otwarcie jesienią 2020 r.). Fragment Via Baltica między Szczuczynem a granicą z Litwą dofinansuje Unia Europejska, która przekaże nam 424 mln euro z programu Łącząc Europę.



Rozliczanie kierowcy w zależności od ilości przejechanych kilometrów, czy też przewożonych towarów, niesie ze sobą wysokie ryzyko konsekwencji i kar

Wynagradzanie kierowców a dokumentacja wewnątrzzakładowa

Jakich form wynagradzania kierowców przedsiębiorca nie powinien stosować? Jaką rolę w prawidłowym wynagradzaniu pełni dokumentacja wewnątrzzakładowa w firmie transportowej?



Rafał Frejtag

Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.

Wynagrodzenie uzależnione od odległości

Istotą przytoczonego powyżej artykułu 10 rozporządzenia 561/2006/WE jest zagwarantowanie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu drogowego oraz wyeliminowanie potencjalnych naruszeń ze strony kierowców, które mogą wynikać z dodatkowych gratyfikacji za wykonaną pracę, nieprzewidzianych w Kodeksie Pracy.



Fot. Fotolia

Regulaminy pracy są normatywnymi dokumentami prawnymi w firmie. Mają przedstawić pracownikom w prostej formie jej organizację

Punkt 2 artykułu 10 wyraźnie sugeruje, że firma transportowa organizuje pracę kierowcy zgodnie z zapisami rozdziału 2, rozporządzenia 561/2006/WE, który odnosi się do kwestii związanych z tematem załogi, czasem prowadzenia pojazdu, czasem przerwy i okresów odpoczynku. Ważnym aspektem przepisów, do których kierowcy winni się stosować na drogach w całej wspólnocie europejskiej, jest zaś zapis w punkcie 17 powyższego rozporządzenia: *Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego (…).*

Dodatkowo Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 załącznik I punkt 32 tabeli wykazuje bardzo poważne naruszenie z tytułu uzależnienia wynagrodzenia od przebytej odległości, co w dalszej kolejności może spowodować utratę dobrej reputacji.

Do wydania regulaminu pracy i wynagradzania zobowiązane są firmy zatrudniające przynajmniej 50 pracowników, a nie jak do tej pory, minimum 20. Przedsiębiorca posiadający do 50 pracowników nadal jest zobowiązany do skonstruowania „quasi regulaminu”.

Przytoczone powyżej zapisy pochodzą z przepisów ogólnoeuropejskich. Nie należy jednak zapominać również o prawie krajowym, a dokładniej o Ustawie o czasie pracy kierowcy, której art. 26 stanowi: *Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu na drogach lub zachęcać do naruszania przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006.*

Podsumowując – rozliczanie kierowcy w zależności od ilości przejechanych kilometrów, czy też przewożonych towarów, niesie ze sobą wysokie ryzyko konsekwencji i kar.

Organizacja pracy					
32.	Art. 10 ust. 1	Uzależnienie wynagrodzenia od przebytej odległości lub ilości przewożonych rzeczy		X	
33.	Art. 10 ust. 2	Brak organizacji pracy kierowcy lub niepoprawidłowa organizacja, brak poleceń lub niewłaściwe polecenia dla kierowcy w celu przestrzegania przepisów prawa		X	

Prawidłowe rozliczenie wynagrodzenia

W jaki więc sposób prawidłowo wyliczyć wynagrodzenie kierowcy? Na podstawie zapisów z karty cyfrowej kierowcy oraz z posiadanych przez niego wykresówek, firma transportowa jest w stanie określić dokładnie składniki wynagrodzenia, takie jak: godziny nadliczbowe, dyżury czy godziny pracy w porze nocnej. Z pomocą w obliczeniu tego wynagrodzenia przychodzą systemy komputerowe ułatwiające i skracające czas obliczeń, przy jednoczesnym zachowaniu zgodności z aktualnie obowiązującymi przepisami.

Czy korzystanie z systemu informatycznego pozwala na uniknięcie mandatów w przypadku kontroli instytucji państwowych? Z pewnością korzystanie z oprogramowania wdrożonego w wielu instytucjach kontrolnych w całej Europie i zapewnianie kierowcom szkoleń dotyczących przepisów pomaga w minimalizowaniu naruszeń. Ale, aby firma działała w zgodzie z przepisami, musi spełnić jeszcze jeden warunek – stworzyć dokumentację wewnątrzzakładową, która wyraźnie określa warunki wypłaty wynagrodzenia, premii itd. Warto odnieść się w tym miejscu do art. 104 Kodeksu Pracy, według którego każdy pracodawca zatrudniający na podstawie umowy o pracę 50 lub więcej pracowników, ma obowiązek wprowadzenia regulaminu pracy.

Regulaminy pracy są normatywnymi dokumentami prawnymi w firmie. Mają przedstawić pracownikom w prostej formie jej organizację. Co ważne, w myśl art. 9 § 2 i 3 Kodeksu Pracy postanowienia takich dokumentów jak „obwieszczenie" czy regulamin pracy, nie mogą być mniej korzystne, niż uregulowania w aktach uchwalonych np. przez Sejm.

Część z przedsiębiorców na przestrzeni lat, w myśl poprzednio obowiązujących przepisów, wdrożyło regulamin pracy posiadając więcej niż 20 pracowników. Jednak od 1 stycznia 2017 r. wprowadzono zmiany promowane przez Ministerstwo Rozwoju, których celem jest redukcja nadmiernych obowiązków firm. Wynika z nich, że do wydania regulaminu pracy i wynagradzania zobowiązane są firmy zatrudniające przynajmniej 50 pracowników, a nie jak do tej pory, minimum 20. Niemniej jednak, przedsiębiorca posiadający do 50 pracowników nadal jest zobowiązany do skonstruowania „quasi regulaminu" w formie dodatkowych informacji dołączonych do umowy o pracę, nazywanego na potrzeby niniejszego artykułu „obwieszczeniem".

Zgodnie z treścią artykułu 283 Kodeksu Pracy, brak wprowadzenia zapisów i nieudostępnienie dokumentacji pracownikom zagrożone są grzywną w wysokości od 1000 zł do nawet 30 000 zł.

Pracodawca związany z branżą transportową powinien w dokumentacji wewnątrzzakładowej zwrócić szczególną uwagę na uregulowania w zakresie:

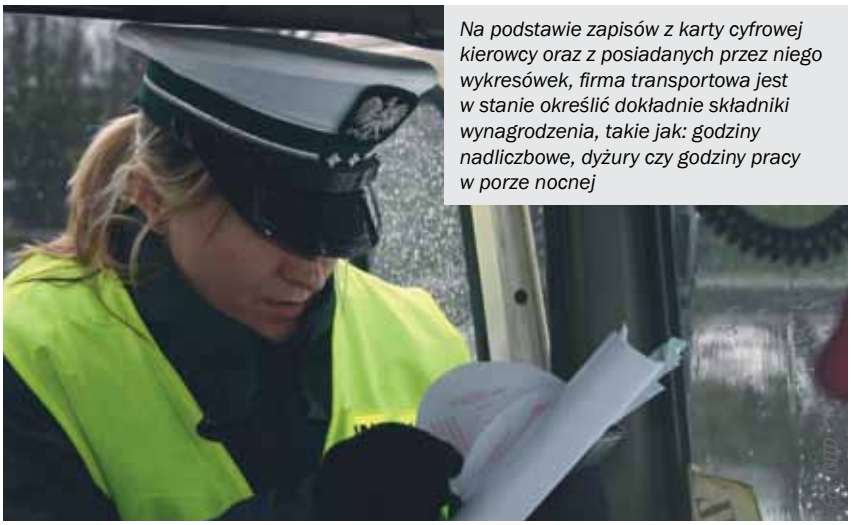
- określenia systemu czasu pracy kierowcy,
- przedziału czasowego doby niedzielno-świątecznej,
- długości okresu rozliczeniowego,
- określenia godzin nocnych,
- maksymalnej, rocznej liczby godzin nadliczbowych,
- sposobu rozliczania delegacji.

Poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów w regulaminie lub „obwieszczeniu", właściciel firmy może, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa pracy, „dostosować" zasady prowadzenia ewidencji czasu pracy oraz obliczania należnego wynagrodzenia kierowcy do potrzeb oraz możliwości przedsiębiorstwa.

Warto dopilnować tego obowiązku, ponieważ zgodnie z treścią artykułu 283 Kodeksu Pracy, brak wprowadzenia zapisów i nieudostępnienie dokumentacji pracownikom zagrożone są grzywną w wysokości od 1000 zł do nawet 30 000 zł.

Rozliczanie delegacji

Co istotne, prawidłowe wyliczenie kosztów podróży służbowej pracownika jest również uzależnione od zapisów w aktach wewnętrznych przedsiębiorstwa. Sposób wyliczenia delegacji został szczegółowo omówiony w wyrokach Sądu Najwyższego poszczególnych spraw. Dla przykładu, orzeczenie SN z 21 lutego 2017 r., odnoszące się do niewypłacania ryczałtów noclegowych pracownikowi przez firmę, wskazało, że ponieważ zakładowe źródła prawa pracy nie regulowały kwestii należności z tytułu podróży służbowej, to pracodawca powinien wypłacić kierowcy pełne ryczałty noclegowe, w myśl zapisów zawartych w Kodeksie Pracy art. 775 § 5. Jak więc wspomnieliśmy wcześniej, należy zadbać o określenie zasad obliczania delegacji kierowcy zawodowego w dokumentach takich jak „obwieszczenie" czy też regulamin pracy.



Na podstawie zapisów z karty cyfrowej kierowcy oraz z posiadanych przez niego wykresówek, firma transportowa jest w stanie określić dokładnie składniki wynagrodzenia, takie jak: godziny nadliczbowe, dyżury czy godziny pracy w porze nocnej

Z pozoru oczywiste uregulowania odgrywają bardzo ważną rolę w kwestii prawidłowego funkcjonowania firmy transportowej, dlatego odnosząc się chociażby do wymienionych wyżej wyroków SN bardzo ważne są odpowiednio wprowadzone zapisy wewnątrzzakładowe.

Zawiłość aktów prawnych i ciągle pojawiające się nowe wytyczne wymuszają na przedsiębiorcach regularne uzupełnianie wiedzy. W celu uniknięcia nieprawidłowości warto uczestniczyć w spotkaniach branżowych, szkoleniach i konsultować się z ekspertami z całej Polski, którzy dzielą się swoim szerokim doświadczeniem oraz wiedzą.

Rafał Frejtag
ekspert ds. wdrożeń
i szkoleń INELO

Nowoczesna giełda transportowa ułatwia i automatyzuje pracę

Giełdy transportowe oferują różne sposoby wystawiania ładunków. Niewiele z nich natomiast dostarcza rozwiązania, które znacznie ułatwiają i automatyzują pracę. Duża ilość telefonów, kontakty na komunikatorach oraz maile, które trzeba wysłać, aby pozyskać przewoźnika, angażują spedytorów i zleceniodawców oraz wymagają dużych nakładów czasu. Automatyzacja pracy poprzez wykorzystanie systemów IT, pozwala na skrócenie komunikacji między zleceniodawcą a firmą transportową.

Zdarzają się sytuacje, że spedytor czy zleceniodawca wysyła towar na nowej trasie. Pojawia się wtedy problem związany z ceną, która byłaby adekwatna do przewozu ładunku w interesujący nas rejon. Kwestia negocjacji i rozmów z przewoźnikami na temat ceny staje się wówczas problematyczna.

Jaka stawka za transport?

Infracht wprowadził nowy sposób wystawiania ładunku, który rozwiązuje ten problem – zapytanie ofertowe.

Wystawiając ładunek przez zapytanie ofertowe, wprowadza się podstawowe informacje na jego temat. Innowacyjność rozwiązania polega na tym, że przewoźnicy składają zleceniodawcy oferty, określając ceny, za które są w stanie przewieźć wystawiony przez niego towar. Oferty są widoczne tylko dla podmiotu zlecającego transport. Zleceniodawca może, ale nie musi podawać kwoty sugerowanej. Otrzymując kilka ofert od przewoźników, zleceniodawca ma realną możliwość poznania rynku oraz tego, jak kształtują się ceny na wybranej trasie. Funkcja ta jest niezwykle przydatna nie tylko w momentach, kiedy mamy wątpliwość dotyczącą właściwej ceny za transport, ale także wtedy, gdy po prostu chcemy otrzymać dobrą ofertę.

Najlepszy przewoźnik

Wiemy już, że zleceniodawca wystawiający ładunek przez zapytanie ofertowe otrzymuje oferty cenowe od zainteresowanych przewoźników. Może on wybrać dowolnie spośród tych zaproponowanych, biorąc pod uwagę cenę, zaufanie do kontrahenta czy fakt, że już kiedyś z nim współpracował. Wszystko zgodnie z własnymi preferencjami. Najlepsza oferta nie jest też równoznaczna z najniższą ceną. Jeżeli zleceniodawca uzna, że przewoźnik dał wyższą cenę, ale ma do niego większe zaufanie, może bez żadnych przeszkód zaakceptować właśnie jego propozycję.



Zapytanie ofertowe to wyjątkowy sposób na nawiązanie współpracy z przewoźnikami, ponieważ daje rozeznanie w sytuacji na rynku oraz przegląd aktualnych cen za przewóz na określonych odcinkach

Korzystając z platformy zleceniodawca zawsze ma wgląd do dokumentów przewoźników, którzy złożyli mu ofertę. Może się z nimi zapoznać w dowolnym momencie.

Status złożonych ofert zawsze „pod ręką"

Wszystkie złożone oferty wyświetlają się w formie listy. Jednym kliknięciem można zadecydować, czy akceptuje się ofertę złożoną przez przewoźnika, a informacja o tym natychmiast zostanie wysłana drogą mailową.

Dlaczego warto?

Zapytanie ofertowe to wyjątkowy sposób na nawiązanie współpracy z przewoźnikami, ponieważ daje rozeznanie w sytuacji na rynku oraz przegląd aktualnych cen za przewóz na określonych odcinkach. Dodatkowo ułatwia zarządzanie ofertami i gromadzi je wszystkie w jednym miejscu, tak, aby mieć stały dostęp do uporządkowanych informacji.

Platforma Infracht stale się zmienia i dostosowuje do oczekiwań użytkowników. Już niebawem na platformie dostępny będzie system giełdy prywatnej „Zaufani Partnerzy", który jeszcze bardziej ułatwi i przyśpieszy pracę.

DKV Euro Service odzyskuje dla klientów podatek akcyzowy od paliw mineralnych

Firmy tankujące na terenie Włoch, Francji, Belgii, Węgier, Hiszpanii i Słowenii mogą teraz odzyskać z pomocą DKV akcyzę, którą obłożone są oleje mineralne. Warunkiem jest zakup paliwa na kartę i jednoznaczne przyporządkowanie tankowania do danego pojazdu.

Przypomnijmy, że o zwrot podatku akcyzowego od olejów mineralnych mogą się ubiegać przewoźnicy, którzy mają siedzibę na terenie Unii Europejskiej. Możliwość ta dotyczy zakupu paliw dla pojazdów ciężarowych, zajmujących się przewozem towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej min. 7,5 t, a także autobusów i busów z przynajmniej ośmioma miejscami siedzącymi.

To bardzo się opłaca

– To bardzo opłacalne rozwiązanie. Jeśli kierowca TIR-a, przejeżdżając przez Europę, zatankuje dwa razy do pełna, a jedno tankowanie wykona np. w Belgii, będzie mógł wnioskować o zwrot podatku akcyzowego nawet na poziomie powyżej 140 euro. Razem z rabatem na paliwo, który otrzymują klienci DKV i możliwością ubiegania się o zwrot VAT, są to w skali roku ogromne oszczędności – mówi Jerzy Jezuit, doradca w DKV Euro Service.

Sprawdziliśmy dalej przykład Belgii – na dzień tankowania 30 grudnia 2017 r. Cena bazowa paliwa wynosiła wówczas 1,15 euro. Po uwzględnieniu rabatu 0,15 euro i zwrotu akcyzy 0,1775 euro, otrzymaliśmy cenę netto 0,83 euro. Po doliczeniu prowizji DKV daje to realną oszczędność 27,55%.

Jeśli kierowca TIR-a, przejeżdżając przez Europę, zatankuje dwa razy do pełna, a jedno tankowanie wykona np. w Belgii, będzie mógł wnioskować o zwrot podatku akcyzowego nawet na poziomie powyżej 140 euro.



Akcyzę można odzyskać, jeżeli płatność za tankowanie paliwa mineralnego została zrealizowana za pomocą karty paliwowej, kredytowej lub debetowej

Kiedy można uzyskać zwrot akcyzy

Akcyzę można odzyskać, jeżeli płatność za tankowanie paliwa mineralnego została zrealizowana za pomocą karty paliwowej, kredytowej lub debetowej. Wymogiem jest również możliwość przyporządkowania numerów rejestracyjnych pojazdu do konkretnego tankowania wykazanego w fakturze. Dokumentem, który uprawnia do ubiegania się o zwrot jest dowód rejestracyjny pojazdu oraz kopia umowy najmu czy umowy leasingowej w przypadku, gdy podmiot wnioskujący nie jest właścicielem pojazdu.

Większość krajów, w których obowiązuje akcyza na paliwo, daje możliwość odzyskania podatku co najmniej na rok wstecz. Należy wziąć pod uwagę dodatkowe oszczędności, które przynosi jednoczesne odzyskiwania podatku VAT za paliwa kupowane w tych krajach. Zwrot akcyzy daje oszczędności w granicach 5-21%, w zależności od kraju i wolumenu. Podczas gdy zwrot VAT dodatkowo 17-27 %. Jeżeli klient DKV nie korzystał do tej pory z możliwości odzyskania VAT czy akcyzy, wystarczy, że zgłosi się do swojego opiekuna w DKV.

> Szczegółowe dane o wysokościach zwrotu akcyzy z poszczególnych krajów tutaj: https://www.dkv-euroservice.com/pl/usługi/zwrot-podatku/zwrot-podatku-od-olejow-mineralnych/

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

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes
W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:
www.TSL-biznes.pl/gratis

Warto pomyśleć o transporcie krajowym

Go Logis, polska firma spedycyjna o zasięgu międzynarodowym, w 2018 r. stawia na rozwój usług spedycji krajowej i planuje w pierwszym półroczu rozszerzenie oferty o transport cysternami do przewozu płynnych artykułów spożywczych i chemicznych oraz gazów.

Rynek krajowy, do tej pory nie doceniany przez spedytorów i firmy transportowe, głównie z uwagi na niskie marże, obecnie dynamicznie się rozwija i staje się coraz bardziej atrakcyjny. Tylko w ciągu ostatniego roku liczba organizowanych przez Go Logis transportów krajowych wzrosła o blisko 150%. Warto na to zwrócić uwagę w 2018 r.

Z powodu...

– Z pewnością czynnikiem decydującym będzie dalszy rozwój gospodarczy kraju i wzrost zainteresowania ze strony zachodnich inwestorów. Już teraz wiele koncernów planuje uruchomienie w Polsce swoich fabryk lub regionalnych centrów dystrybucji. Na polskim rynku działa wiele małych i średnich firm, które nie chcą inwestować we własny tabor aut, a mają duże zapotrzebowanie na usługi transportowe. Dzięki temu, że korzystają z usług outsourcingowych, obniżają koszty dostaw. Powierzając organizację przewozu wyspecjalizowanym firmom spedycyjnym, gwarantują sobie wysoką terminowość, jakość i dobrą cenę – komentuje Grzegorz Szenejko, właściciel Go Logis z Białej Podlaskiej.

Kolejnym czynnikiem wspierającym rozwój transportu krajowego może być sytuacja na rynku transportowym w Europie Zachodniej. Plany wprowadzenia w UE płacy minimalnej śladem Francji (Loi Macron) i Niemiec (MILoG), a także nowych regulacji związanych z wdrożeniem Pakietu Mobilności, spowodują wzrost kosztów w transporcie międzynarodowym, czego mogą nie udźwignąć polskie firmy. *– W tej sytuacji dla wielu rodzimych przewoźników alternatywą będzie rynek krajowy, który z roku na roku jest coraz bardziej atrakcyjny* – podkreśla Grzegorz Szenejko.

Plany wprowadzenia w UE płacy minimalnej oraz nowych regulacji związanych z wdrożeniem Pakietu Mobilności spowodują wzrost kosztów w transporcie międzynarodowym. W tej sytuacji dla wielu przewoźników alternatywą będzie rynek krajowy.



Na polskim rynku działa wiele małych i średnich firm, które nie chcą inwestować we własny tabor aut, a mają duże zapotrzebowanie na usługi transportowe. Dzięki temu, że korzystają z usług outsourcingowych, obniżają koszty dostaw

Potwierdzają to najnowsze dane GUS. W okresie od stycznia do października 2017 r. odnotowano wzrost produkcji sprzedanej przemysłu o 6,6%, a produkcji budowlano-montażowej o 12,9%. Także w przetwórstwie przemysłowym produkcja wzrosła o 7,3%. (dane rok do roku). Dlatego też Go Logis w roku 2018 będzie nadal intensywnie rozwijać usługi przewozów krajowych, poszerzając je o transport cysternami. Nowa oferta ma być skierowana przede wszystkim do firm z branży spożywczej, gdzie cysterny wykorzystywane są do przewozu m.in. soków, koncentratów owocowych, wyrobów mlecznych, czekolady i komponentów do jej produkcji oraz branży chemicznej (np. transport rozpuszczalników i klejów).

Obecnie

Na rynku krajowym Go Logis zajmuje się organizacją zarówno transportów całopojazdowych jak i drobnicowych, głównie dla firm z branży rolniczej i budowlanej. Na przykład odpowiada za dystrybucję na terenie całej Polski sprowadzanych drogą morską z Indii płytek ceramicznych. Do zadań spedytora należy odbiór towaru z magazynów w Gdyni i przewiezienie go do kilku odbiorców w różnych częściach kraju. *– Tutaj priorytetem jest szybkość działania i zachowanie terminowości dostaw oraz dopilnowanie, aby każdy odbiorca dostał dokładnie to, co zamówił* – mówi Karolina Torenc, zastępca kierownika działu obsługi klienta i spedycji Go Logis.

Go Logis, organizując transporty wykorzystuje wszystkie rodzaje naczep, od standardowych plandek, poprzez chłodnie do przewozu towarów w temperaturze kontrolowanej, po podwozia kontenerowe do transportów kontenerów morskich czy zestawy przestrzenne.

MM



expo silesia

SilesiaKOMUNIKACJA

Targi Transportu Publicznego
24 - 25 kwietnia 2018

• silesiakomunikacja.pl

W dniu 24 kwietnia 2018 r. zapraszamy na konferencję:

„Metan jako paliwowe Multi-Źródło w Transporcie Publicznym i Gospodarce Komunalnej”

Organizatorzy:

PKM TYCHY expo silesia



SilesiaCOACHEXPO

Targi Transportu Turystycznego
24 - 25 kwietnia 2018

Centrum Targowo-Konferencyjne Expo Silesia
41-219 Sosnowiec ul. Braci Mieroszewskich 124

• silesiacoachexpo.pl

Rok 2018 – rokiem wyzwań związanych z RODO


Karolina Wierzchowska

25 maja 2018 r. zacznie być stosowane Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych, w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Stanowi ono kompleksową regulację, która ma na celu zrewolucjonizowanie zakresu obowiązków podmiotów przetwarzających dane osobowe, a ponadto w swym pierwotnym założeniu ma stworzyć lepszą perspektywę dla ochrony danych osobowych.

RODO będzie dotyczyło praktycznie wszystkich przedsiębiorców ze względu na to, że jak stanowi treść przedmiotowego rozporządzenia, ma zastosowanie do przetwarzania danych osobowych w sposób całkowicie lub częściowo zautomatyzowany oraz do przetwarzania w sposób inny niż zautomatyzowany danych osobowych stanowiących część zbioru danych lub mających stanowić część zbioru danych.


Fot. Fotolia

Podmioty nie należące do Wspólnoty będą miały obowiązek zapewnienia zgodności z Rozporządzeniem w zakresie przetwarzania danych osobowych osób przebywających na terenie UE wtedy, gdy czynność przetwarzania będzie związana z oferowaniem towarów lub usług takim osobom w UE...

Obowiązki podmiotów nie należących do Wspólnoty

Co ciekawe, jak wynika z treści Rozporządzenia, nie tylko podmioty pochodzące z UE będą objęte nowymi obowiązkami, ale obowiązki te będą dotyczyły także podmiotów nie należących do Wspólnoty. Podmioty te będą miały obowiązek zapewnienia zgodności z Rozporządzeniem w zakresie przetwarzania danych osobowych osób przebywających na terenie UE wtedy, gdy czynność przetwarzania będzie związana z oferowaniem towarów lub usług takim osobom w UE, niezależnie, czy wymaga się od tych osób zapłaty, ale też w sytuacji monitorowania zachowania danych osób, o ile do tego zachowania dochodzi w UE.

Podmioty z państw trzecich, które będą przetwarzały dane i będą objęte zakresem Rozporządzenia, będą musiały nie tylko działać zgodnie z przepisami Rozporządzenia, ale także będą musiały wyznaczyć swojego przedstawiciela na terytorium Unii Europejskiej.

Jednocześnie podmioty z państw trzecich, które będą przetwarzały dane i będą objęte zakresem Rozporządzenia, będą musiały nie tylko działać zgodnie z przepisami Rozporządzenia, ale także będą musiały wyznaczyć swojego przedstawiciela na terytorium Unii Europejskiej. Aby zostać takim przedstawicielem należy spełniać szereg kryteriów.

- Może to być osoba fizyczna lub prawna, mająca miejsce zamieszkania lub siedzibę w Unii oraz musi mieć siedzibę w państwie członkowskim, w którym przebywają osoby, których dane osobowe są przetwarzane w związku z oferowaniem im towarów lub usług, czy też których zachowanie jest monitorowane.
- Przedstawiciel musi także zostać upoważniony przez administratora lub podmiot przetwarzający do tego, aby organy nadzorcze i osoby, których dane dotyczą, mogły bezpośrednio zwracać się do niego we wszystkich sprawach związanych z przetwarzaniem danych.
- Jeżeli chodzi o formę wyznaczenia przedstawiciela to administrator lub podmiot przetwarzający musi dokonać tej czynności na piśmie.

Sytuacje, w których przetwarzanie danych będzie uznawane za zgodne z prawem

Rozporządzenie wymienia jasno określone sytuacje, w których przetwarzanie danych będzie uznawane za zgodne z prawem. Oznacza to, że każdy proces przetwarzania danych musi opierać się na co najmniej jednej podstawie prawnej, wskazanej w Rozporządzeniu w artykule 6.

Przetwarzanie jest zgodne z prawem wyłącznie w przypadkach, gdy – i w takim zakresie, w jakim – spełniony jest co najmniej jeden z poniższych warunków:

a) osoba, której dane dotyczą wyraziła zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych w jednym lub większej liczbie określonych celów;

b) przetwarzanie jest niezbędne do wykonania umowy, której stroną jest osoba, której dane dotyczą lub do podjęcia działań na żądanie osoby, której dane dotyczą, przed zawarciem umowy;

c) przetwarzanie jest niezbędne do wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze;

d) przetwarzanie jest niezbędne do ochrony żywotnych interesów osoby, której dane dotyczą lub innej osoby fizycznej;

e) przetwarzanie jest niezbędne do wykonania zadania realizowanego w interesie publicznym lub w ramach sprawowania władzy publicznej powierzonej administratorowi;

Każdy proces przetwarzania danych musi opierać się na co najmniej jednej podstawie prawnej, wskazanej w Rozporządzeniu w artykule 6.

f) przetwarzanie jest niezbędne do celów wynikających z prawnie uzasadnionych interesów realizowanych przez administratora lub przez stronę trzecią, z wyjątkiem sytuacji, w których nadrzędny charakter wobec tych interesów mają interesy lub podstawowe prawa i wolności osoby, której dane dotyczą, wymagające ochrony danych osobowych, w szczególności gdy osoba, której dane dotyczą, jest dzieckiem.

Administratorzy danych osobowych będą musieli wypełniać wiele obowiązków i – przykładowo – jeżeli przetwarzanie odbywa się na podstawie zgody, administrator musi być w stanie wykazać, że osoba, której dane dotyczą, wyraziła zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych (art 7). Jednocześnie jeżeli osoba, której dane dotyczą, wyrażą zgodę w pisemnym oświadczeniu, które dotyczy także innych kwestii, zapytanie o zgodę musi zostać przedstawione w sposób pozwalający wyraźnie odróżnić je od pozostałych kwestii, w zrozumiałej i łatwo dostępnej formie, jasnym i prostym językiem. W związku z tym obowiązkiem, w większości przypadków należy przygotować bardzo precyzyjną dokumentację, której treść nie będzie budziła żadnych zastrzeżeń. Jest to istotne ze względu na to, że część takiego oświadczenia osoby, której dane dotyczą, stanowiąca naruszenie przedmiotowego rozporządzenia, nie jest wiążąca. Co ważne, osoba, której dane dotyczą, ma prawo w dowolnym momencie wycofać zgodę. Musi ona zostać poinformowana, o wszystkim istotnym z punku widzenia praw, zanim wyrazi swoją zgodę. Administrator ma obowiązek stosowania takich rozwiązań, aby wycofanie zgody było równie łatwe jak jej wyrażenie. Za niezwykle ważny należy uznać pkt. 4 art. 7, w którym wprost stwierdzono, że oceniając, czy zgodę wyrażono dobrowolnie, w jak największym stopniu uwzględnia się, czy między innymi od zgody na przetwarzanie danych nie jest uzależnione wykonanie umowy, w tym świadczenie usługi, jeśli przetwarzanie danych osobowych nie jest niezbędne do wykonania tej umowy.

Osobie, której dane dotyczą...

Do 25 maja 2018 r. należy w przedsiębiorstwie wprowadzić takie procedury, które pozwolą, aby w zwięzłej, przejrzystej, zrozumiałej i łatwo dostępnej formie, jasnym i prostym językiem osobie, której dane dotyczą, udzielić wszelkich informacji dotyczących przetwarzania danych osobowych oraz prowadzić z nią wszelką komunikację w sprawie przetwarzania. Informacji udziela się na piśmie lub w inny sposób, w tym – w stosownych przypadkach – drogą elektroniczną. Jeżeli osoba, której dane dotyczą, tego zażąda, informacji można udzielić ustnie, o ile innymi sposobami potwierdzi się tożsamość osoby, której dane dotyczą. Po stronie administratora leży obowiązek ułatwienia tej osobie wykonania praw przysługujących jej na mocy art. 15-22 Rozporządzenia.



Fot. Fotolia

Do 25 maja 2018 r. należy w przedsiębiorstwie wprowadzić takie procedury, które pozwolą aby w zwięzłej, przejrzystej, zrozumiałej i łatwo dostępnej formie, jasnym i prostym językiem udzielić osobie, której dane dotyczą, wszelkich informacji dotyczących przetwarzania danych osobowych oraz prowadzić z nią wszelką komunikację w sprawie przetwarzania

Każdy administrator będzie musiał pamiętać, aby bez zbędnej zwłoki – a w każdym razie w terminie miesiąca od otrzymania żądania – udzielić osobie, której dane dotyczą, informacji o działaniach podjętych w związku z żądaniem złożonym przez uprawnionego na podstawie art. 15-22 Rozporządzenia. Tylko w wyjątkowych wypadkach, w razie zaistnienia takiej potrzeby, termin ten można przedłużyć o kolejne dwa miesiące, ale może nastąpić to tylko z uwagi na skomplikowany charakter żądania lub liczbę żądań. W terminie miesiąca od otrzymania żądania, administrator informuje osobę, której dane dotyczą, o takim przedłużeniu terminu, z podaniem przyczyn opóźnienia. Jeśli w.w. osoba przekazała swoje żądanie drogą elektroniczną, w miarę możliwości informacje także są przekazywane tą samą drogą, chyba że osoba, której dane dotyczą, zażąda innej formy. Jednocześnie, jeżeli administrator nie wywiąże się ze swoich obowiązków, to najpóźniej w terminie miesiąca od otrzymania żądania informuje osobę, której dane dotyczą, o powodach

Jeżeli przetwarzanie odbywa się na podstawie zgody, administrator musi być w stanie wykazać, że osoba, której dane dotyczą, wyraziła zgodę na przetwarzanie swoich danych osobowych (art 7).



Fot. Fotolia

Jeżeli administrator nie wywiąże się ze swoich obowiązków, to najpóźniej w terminie miesiąca od otrzymania żądania, informuje osobę, której dane dotyczą, o powodach niepodjęcia działań oraz o możliwości wniesienia skargi do organu nadzorczego oraz skorzystania ze środków ochrony prawnej przed sądem


Fot. Fotolia

Poza informacjami, o których mowa w ust. 1, podczas pozyskiwania danych osobowych, administrator podaje osobie, której dane dotyczą, następujące, inne informacje niezbędne do zapewnienia rzetelności i przejrzystości przetwarzania

niepodjęcia działań oraz o możliwości wniesienia skargi do organu nadzorczego, a także skorzystania ze środków ochrony prawnej przed sądem.

Aby administratorzy mogli uwolnić się od żądań uporczywych lub nieuzasadnionych, z którymi – niestety – należy się liczyć, mogą po uzasadnieniu swoich racji pobrać rozsądną opłatę, uwzględniając administracyjne koszty udzielenia informacji, prowadzenia komunikacji lub podjęcia żądanych działań, albo odmówić podjęcia działań w związku z żądaniem.

Osoba, której dane dotyczą, ma prawo w dowolnym momencie wycofać zgodę. Musi ona zostać poinformowana, o wszystkim istotnym z punku widzenia prawa, zanim wyrazi swoją zgodę.

Obowiązki informacyjne

Kolejnym katalogiem obowiązków ciążących na administratorze są obowiązki informacyjne na podstawie, których administrator (art. 13 Rozporządzenia) będzie musiał podać:

a) swoją tożsamość i dane kontaktowe oraz, gdy ma to zastosowanie, tożsamość i dane kontaktowe swojego przedstawiciela;

b) gdy ma to zastosowanie – dane kontaktowe inspektora ochrony danych;

c) cele przetwarzania danych osobowych oraz podstawę prawną przetwarzania;

d) jeżeli przetwarzanie odbywa się na podstawie art. 6 ust. 1 lit. f) – prawnie uzasadnione interesy realizowane przez administratora lub przez stronę trzecią;

e) informacje o odbiorcach danych osobowych lub o kategoriach odbiorców, jeżeli istnieją;

f) gdy ma to zastosowanie – informacje o zamiarze przekazania danych osobowych do państwa trzeciego lub organizacji międzynarodowej oraz o stwierdzeniu lub braku stwierdzenia przez Komisję odpowiedniego stopnia ochrony lub w przypadku przekazania, o którym mowa w art. 46, art. 47 lub art. 49 ust. 1 akapit drugi, wzmiankę o odpowiednich lub właściwych zabezpieczeniach oraz o możliwościach uzyskania kopii danych lub o miejscu udostępnienia danych.


Fot. Fotolia

Na podstawie Rozporządzenia każda osoba, której dane dotyczą, jest uprawniona do uzyskania dostępu do informacji, które jej dotyczą, a ponadto muszą zostać jej udostępnione

Inne informacje niezbędne do zapewnienia rzetelności i przejrzystości przetwarzania

Poza informacjami, o których mowa w ust. 1, podczas pozyskiwania danych osobowych, administrator podaje osobie, której dane dotyczą, następujące, inne informacje niezbędne do zapewnienia rzetelności i przejrzystości przetwarzania:

a) okres, przez który dane osobowe będą przechowywane, a gdy nie jest to możliwe, kryteria ustalania tego okresu;

b) informacje o prawie do żądania od administratora dostępu do danych osobowych dotyczących osoby, której dane dotyczą, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania lub o prawie do wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania, a także o prawie do przenoszenia danych;

c) jeżeli przetwarzanie odbywa się na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a) lub art. 9 ust. 2 lit. A Rozporządzenia – informacje o prawie do cofnięcia zgody w dowolnym momencie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem;

d) informacje o prawie wniesienia skargi do organu nadzorczego;

e) informację, czy podanie danych osobowych jest wymogiem ustawowym lub umownym lub warunkiem zawarcia umowy oraz czy osoba, której dane dotyczą, jest zobowiązana do ich podania i jakie są ewentualne konsekwencje niepodania danych;

f) informacje o zautomatyzowanym podejmowaniu decyzji, w tym o profilowaniu, o którym mowa w art. 22 ust. 1 i 4 Rozporządzenia, oraz – przynajmniej w tych przypadkach – istotne informacje o zasadach ich podejmowania, a także o znaczeniu i przewidywanych konsekwencjach takiego przetwarzania dla osoby, której dane dotyczą.

Jeśli dane osobowe będą dalej przetwarzane

Jeżeli administrator planuje dalej przetwarzać dane osobowe w celu innym niż cel, w którym dane osobowe zostały zebrane, przed takim dalszym przetwarzaniem informuje on osobę, której dane dotyczą, o tym innym celu oraz udziela jej wszelkich innych stosownych informacji, o których mowa w ust. 2.

Na podstawie Rozporządzenia każda osoba, której dane dotyczą, jest uprawniona do uzyskania dostępu do informacji, które jej dotyczą, a ponadto muszą zostać jej udostępnione:

a) cele przetwarzania;

b) kategorie odnośnych danych osobowych;

c) informacje o odbiorcach lub kategoriach odbiorców, którym dane osobowe zostały lub zostaną ujawnione, w szczególności o odbiorcach w państwach trzecich lub organizacjach międzynarodowych;

Inspektor ochrony danych wypełnia swoje zadania z należytym uwzględnieniem ryzyka związanego z operacjami przetwarzania, mając na uwadze charakter, zakres, kontekst i cele przetwarzania

d) w miarę możliwości planowany okres przechowywania danych osobowych, a gdy nie jest to możliwe, kryteria ustalania tego okresu;

e) informacje o prawie do żądania od administratora sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania danych osobowych dotyczącego osoby, której dane dotyczą, oraz do wniesienia sprzeciwu wobec takiego przetwarzania;

f) informacje o prawie wniesienia skargi do organu nadzorczego;

g) jeżeli dane osobowe nie zostały zebrane od osoby, której dane dotyczą – wszelkie dostępne informacje o ich źródle;

h) informacje o zautomatyzowanym podejmowaniu decyzji, w tym o profilowaniu, o którym mowa w art. 22 ust. 1 i 4 Rozporządzenia, oraz – przynajmniej w tych przypadkach – istotne informacje o zasadach ich podejmowania, a także o znaczeniu i przewidywanych konsekwencjach takiego przetwarzania dla osoby, której dane dotyczą.



Fot. Fotolia

Przenoszenie danych powinno być umożliwione w jak najbardziej uproszczonej formie osobie, której dane są przetwarzane, a administrator, który pierwotnie otrzymał dane nie może takiego przekazania ograniczać

Ponadto, każda osoba, której dane dotyczą, ma prawo do żądania niezwłocznego sprostowania danych. Rozporządzenie w art. 17 reguluje kwestię, która jest przedmiotem burzliwej debaty publicznej, a mianowicie określa warunki żądania usunięcia danych („prawo do bycia zapomnianym"). Osoba której dane są przetwarzane ma także prawo żądać, aby doszło do ograniczenia przetwarzania. A jeżeli dojdzie do usunięcia danych lub ograniczenia przetwarzania, na administratora został nałożony obowiązek powiadomienia o sprostowaniu lub usunięciu danych osobowych lub o ograniczeniu przetwarzania. Jednocześnie, zgodnie z art. 20., przenoszenie danych powinno być umożliwione w jak najbardziej uproszczonej formie osobie, której dane są przetwarzane, a administrator, który pierwotnie otrzymał dane nie może takiego przekazania ograniczać. Jednocześnie osoba, której dane są przetwarzane, będzie miała w określonych przypadkach prawo do wniesienia sprzeciwu odnośnie profilowania oraz przetwarzania jej danych.

Wyznaczenie inspektora danych osobowych

Kolejnym obowiązkiem dla administratorów będzie wyznaczenie inspektora danych osobowych. Zgodnie z art. 39 Rozporządzenia inspektor ochrony danych ma następujące zadania:

a) informowanie administratora, podmiotu przetwarzającego oraz pracowników, którzy przetwarzają dane osobowe, o obowiązkach spoczywających na nich na mocy niniejszego rozporządzenia oraz innych przepisach Unii lub państw członkowskich o ochronie danych i doradzanie im w tej sprawie;

b) monitorowanie przestrzegania niniejszego rozporządzenia, innych przepisów Unii lub państw członkowskich o ochronie danych oraz polityki administratora lub podmiotu przetwarzającego w dziedzinie ochrony danych osobowych, w tym podziału obowiązków, działania zwiększającego świadomość, szkolenia personelu uczestniczącego w operacjach przetwarzania oraz powiązanych z tym audyty;

c) udzielanie na żądanie zaleceń co do oceny skutków dla ochrony danych oraz monitorowanie jej wykonania zgodnie z art. 35;

d) współpraca z organem nadzorczym;

e) pełnienie funkcji punktu kontaktowego dla organu nadzorczego w kwestiach związanych z przetwarzaniem, w tym z uprzednimi konsultacjami, o których mowa w art. 36, oraz w stosownych przypadkach prowadzenie konsultacji we wszelkich innych sprawach.



Fot. Fotolia

Każda osoba, której dane dotyczą, ma prawo do żądania niezwłocznego sprostowania danych. Rozporządzenie w art. 17 reguluje kwestię, która jest przedmiotem burzliwej debaty publicznej, a mianowicie określa warunki żądania usunięcia danych

Inspektor ochrony danych wypełnia swoje zadania z należytym uwzględnieniem ryzyka związanego z operacjami przetwarzania, mając na uwadze charakter, zakres, kontekst i cele przetwarzania.

Powyżej wymienione regulacje nie odzwierciedlają pełnego zakresu aspektów którymi zajmuje się przedmiotowe dla niniejszego opracowania Rozporządzenie, ale jak można zauważyć, na powyższych przykładach nowych obowiązków, które stanowią tylko część rozbudowanej całości, przedsiębiorcy, aby prawidłowo dostosować się do nowych przepisów będą musieli zmobilizować spore siły, co i tak z uwagi na rozległość uregulowań może okazać się niewystarczające i spowodować dotkliwe problemy. Dlatego też, Kancelaria Transportowa LEGALTRANS oferuje swoją pomoc w kompleksowym wdrożeniu procedur związanych z RODO, poprzez przeprowadzenie stosownego audytu, przygotowanie oraz wdrożenie rekomendacji, kontrolę wprowadzonych rozwiązań oraz badanie zachowania poziomu bezpieczeństwa.

Karolina Wierzchowska, prawnik Kancelarii Transportowej LEGALTRANS



Najważniejsze jest to, aby mieć na uwadze treść samego artykułu, która brzmi: Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju...

Fot. Fotolia

Przekroczenie czasu pracy kierowcy. Jak uniknąć kar?

Korek, wypadek, brak miejsc na parkingu – jak często spotykasz się z takimi problemami w trasie? Niestety tego typu zdarzenia mają bezpośredni wpływ na czas pracy kierowcy. Przepisy mówią jasno i w jednoznaczny sposób określają maksymalny możliwy czas jazdy. A co w przypadku sytuacji losowych? Wtedy z pomocą przychodzi nam rozporządzenie 561/2006, a dokładnie artykuł 12. Jakie daje nam możliwości?

W idealnym świecie spedytor lub kierowca tak kalkulują trasę, aby wszystko przebiegło w pełni z założonym planem – bez opóźnień, problemów na drodze i innych losowych przypadków. Jednak realizacja planu zwanego „idealnym" jest czasem utrudnione. W praktyce kierowca boryka się z korkami, złą pogodą, wypadkami, czy też kolejkami podczas rozładunków. Jednym słowem – czeka. W przeciwieństwie do tykającego zegarka na nadgarstku i we wnętrzu tachografu. A czas pracy, jak wiadomo, ma swoje określone normy.

Szczęśliwa dwunastka dla kierowcy

Jeżeli jeszcze nie wiesz, to zapewniamy – liczba 12 to Twój szczęśliwy numerek. Zwłaszcza w słynnym dokumencie 561. To właśnie 12 artykuł pozwala na pewne odstępstwa od norm i nieznaczne wydłużenie czasu jazdy lub odpoczynku. – *Można w nim przeczytać, że kierowca może odstąpić od przepisów (art. 6-9) w sytuacji, kiedy w jego ocenie jest to działanie niezbędne, aby zapewnić bezpieczeństwo osób, ładunku lub samego pojazdu. Następnie pojawia się instrukcja co do tego, jak tego dokonać: należy wskazać powody odstępstwa na wykresówce, wydruku (tachograf cyfrowy) lub na planie pracy. Co ważne, treść artykułu zawiera również informacje o tym, kiedy należy tego dokonać, a dokładnie – najpóźniej po przybyciu na miejsce pozwalające na postój* – tłumaczy Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

Kierowca może odstąpić od przepisów (art. 6-9) w sytuacji, kiedy w jego ocenie jest to działanie niezbędne, aby zapewnić bezpieczeństwo osób, ładunku lub samego pojazdu.



Możemy nieznacznie wydłużyć nie tylko dzienny, ale tygodniowy i dwutygodniowy czas jazdy oraz przerwy odbierane w pojeździe, jak i dłuższe oraz krótsze odpoczynki

Dokładny zapis artykułu 12 z rozporządzenia 561/2003 Wspólnoty Europejskiej brzmi: „Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd



Mariusz Hendzel

Wraz z grupą ambitnych specjalistów z całej Polski (Kancelaria ITD-PIP.pl) od kilkunastu lat angażuje się w działania przybliżające tematykę rozliczania kierowców.

Na co dzień kancelaria świadczy usługi rozliczania ewidencji czasu pracy kierowców, szkolenia indywidualne i tworzy algorytmy do produkcji programów rozliczających kierowców, płace UE i delegacje. Najciekawsze zagadnienia opisuje.

odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6-9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie, na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy, najpóźniej po przybyciu na miejsce pozwalające na postój."

Kiedy możemy skorzystać ze szczęśliwej 12?

W jakich sytuacjach można skorzystać ze wspomnianych odstępstw? Na pewno nie w momencie, gdy świadomie i z premedytacją chcemy wydłużyć czas jazdy. Powiedzmy sobie szczerze, stosowanie artykułu 12 powinno mieć charakter incydentalny i tylko w uzasadnionych przypadkach. – *Mogą być to zatem sytuacje, kiedy przez zdarzenie na drodze (korek, wypadek) musimy wydłużyć czas jazdy o kilkanaście minut. Jednak powodem samego przedłużenia nie powinien być argument o dojeździe do miejsca rozładunku. Powodem musi być to, że chcemy zapewnić bezpieczeństwo zarówno sobie jak i towarom. Czyli: brak miejsca na parkingu, zagrożenie wywołane postojem dla innych uczestników ruchu, niekorzystne warunki drogowe, awarie* – kontynuuje Mariusz Hendzel z ITD-PIP.

To oczywiście jedynie przykłady, ponieważ powodów do skorzystania z „ulgi" jest znacznie więcej. Jednak najważniejsze jest to, aby mieć na uwadze treść samego artykułu, która brzmi – *Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju…*

Nie można korzystać z dobrodziejstw artykułu 12 za każdym razem, kiedy bez uzasadnionej przyczyny zabrakło kilkudziesięciu minut, aby dojechać do celu. Podczas kontroli takie zachowania staną się powodem do ograniczenia wiarygodności naszych działań.

Przerwa, odpoczynek czy tylko jazda?

Kolejną istotną informacją jest to, od jakich norm możemy w ten sposób odstąpić. Czy dotyczy to tylko czasu jazdy? Nie. Możemy nieznacznie wydłużyć nie tylko dzienny, ale tygodniowy i dwutygodniowy czas jazdy oraz przerwy odbierane w pojeździe, jak i dłuższe oraz krótsze odpoczynki. Poniżej dokładna lista.

Stosując artykuł 12 z rozporządzenia 561 możesz wydłużyć:

- dzienny, tygodniowy i dwutygodniowy czas jazdy,
- przerwę w pojeździe,
- dzienny, tygodniowy skrócony lub regularny odpoczynek.

Skorzystajmy z możliwości, czyli instrukcja krok po kroku

Skoro teoria już za nami, przejdźmy do praktyki. W jaki sposób opisać zdarzenie, aby bezpiecznie dotrzeć do miejsca postoju i jednocześnie uniknąć kar?

1. W momencie powstania naruszenia wykonaj wydruk z tachografu lub dokonaj opisu na wykresówce. Nie zwlekaj z tą czynnością i nie dawaj powodów do zastanowienia organom kontrolującym. Jeżeli przekroczyłeś czas jazdy, zatrzymaj się i zrób wydruk. Czekając do wieczora lub – co gorsza – do kolejnego dnia, możesz narazić się na mandat podczas ewentualnej kontroli. A zatem nie ryzykuj.

2. Na odwrocie wydruku lub na tyle wykresówki opisz dokładnie co się stało. Nie obawiaj się – ta przestrzeń jest dla Ciebie i możesz ją dowolnie wykorzystać.

Przykłady:

- Wydłużona jazda dzienna o X minut z powodu braku wolnych miejsc na parkingu. Dojazd do najbliższego parkingu (miejscowość, nr drogi).

Zdarzenie zgodne z art. 12/561/2006 WE.

- Przerwanie odpoczynku dziennego. Przeparkowanie pojazdu na parkingu

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

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes
W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:
www.TSL-biznes.pl/gratis



Stosowanie artykułu 12 powinno mieć charakter incydentalny i w uzasadnionych wypadkach. Mogą być to sytuacje, kiedy przez zdarzenie na drodze musimy wydłużyć czas jazdy o kilkanaście minut. Powodem przedłużenia nie powinien być argument o dojeździe do miejsca rozładunku

w miejscowości X spowodowane potrzebą odblokowania wjazdu do posesji.
Zdarzenie zgodne z art. 12/561/2006 WE.

- Spóźniony odpoczynek spowodowany brakiem bezpiecznego miejsca postoju. Przewóz cennego towaru. Dojazd do najbliższego miejsca zapewniającego bezpieczny parking.

Zdarzenie zgodne z art. 12/561/2006 WE.

3. Pamiętaj o dołączeniu adnotacji „art. 12/561/2006 WE". Dzięki temu osoba kontrolująca będzie miała jasny sygnał, że powołujesz się na konkretny zapis. Co więcej, podczas kontroli w innych krajach, nawet kiedy kontrolujący nie zrozumie zapisu w języku polskim, rozszyfruje artykuł, zgodnie z którym dopuściłeś się odstępstwa.

4. Podpisz się.

5. Dołącz dokumenty potwierdzające zdarzenie. O jakich dokumentach mowa? Jeżeli przeparkowałeś auto na polecenie policji, straży pożarnej lub obsługi parkingu poproś o krótkie oświadczenie z pieczątką. Jednym słowem: bądź wiarygodny. Po prostu postaraj się, aby Twoja wersja wydarzeń nie pozostawiała ani cienia wątpliwości.

Nie zabieraj ręki, kiedy dostajesz palec

Umiar. To słowo klucz. Dotyczy zarówno życia codziennego jak i opisywanej sytuacji. Nie można korzystać z dobrodziejstw artykułu 12 za każdym razem, kiedy bez uzasadnionej przyczyny zabrakło kilkudziesięciu minut, aby dojechać do celu. Podczas kontroli takie zachowania zostaną wykryte i z pewnością staną się powodem do ograniczenia wiarygodności naszych działań.

Pracodawca powinien za każdym razem analizować zdarzenia oraz wykrywać naruszenia, jakich dopuszczają się kierowcy. Można to zrobić za pomocą programów do ewidencji czasu pracy kierowców.

Jak zapobiegać karom?

Nic nie pomoże bardziej, niż świadomość popełnianych błędów. Jak się o nich dowiedzieć? Pracodawca powinien za każdym razem analizować zdarzenia oraz wykrywać naruszenia, jakich dopuszczają się kierowcy. – *Można to zrobić za pomocą programów do ewidencji czasu pracy kierowców. My korzystamy z programu SuperTacho, który automatycznie przygotowuje oświadczenia o naruszeniach do przedłożenia kierowcy. Zabezpiecza to interesy obu stron. Pracownik musi być świadomy swoich działań, a pracodawca jest zobowiązany do nadzorowania. Jeżeli stosowane w firmie narzędzia nie pozwalają na kompleksowy przegląd zdarzeń i wykrycie naruszeń, możemy również jednorazowo przeanalizować dane kierowcy i poinformować o wykrytych naruszeniach* – radzi Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

A zatem, w losowych sytuacjach, kiedy warunki na drodze są wyjątkowo niesprzyjające, kierowca może powołać się na wspomniane powyżej rozporządzenie. Oczywiście z umiarem i bez stosowania takich odstępstw jako reguły i złotego środka na dojazd do wyznaczonego celu.

Mariusz Hanzel

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl

To zespół ekspertów działających w branży transportowej od 2004 r. Od ponad 13 lat wykwalifikowani specjaliści doradzają polskim przedsiębiorstwom w zakresie pomocy prawnej i eksperckiej tworząc szerokie portfolio produktowe i usługowe. W ofercie kancelarii transportowej znajdują się m.in. szkolenia otwarte i indywidualne, audyty dokumentacji, usługowe rozliczanie kierowców, delegowanie oraz wyliczanie płacy minimalnej w krajach Unii Europejskiej. Wychodząc naprzeciw potrzebom, grupa ITD-PIP wprowadziła również na rynek szereg innowacyjnych narzędzi wspierających pracę przedsiębiorstw transportowych. Są to m.in. oprogramowanie SuperTacho służące szybkiej analizie i rozliczaniu składników wynagrodzeń i delegacji, czytnik kart i tachografów TachoDroid oraz system czytników TachoSpot. Więcej informacji o kancelarii na www.itd-pip.pl

Informacje nt. płacy minimalnej, zgłaszania pracowników delegowanych do zagranicznych systemów identyfikacyjnych oraz aktualne stawki obowiązujące w krajach Unii Europejskiej: www.minimalna.eu

Portfolio produktowe:

- **SuperTacho** – szybki i intuicyjny program do prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców, wyliczania diet, płacy minimalnej oraz delegacji www.supertacho.pl
- **TachoDroid** – czytnik danych z kart kierowcy i tachografów www.tachodroid.pl



KONFERENCJA

„Transport niskoemisyjny w Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii - plany i przykłady wdrożenia gazomobilności i elektromobilności"

tereny targowe:
Centrum Targowo-Konferencyjne
Expo Silesia
41-219 Sosnowiec
ul. Braci Mieroszewskich 124



Polski transport kwitnie.

Dlaczego profesjonalne wsparcie jest koniecznością?

MaWoGroup

Polska branża przewozowa rozwija się w szybkim tempie, mimo coraz surowszych przepisów i kolejnych barier biurokratycznych zarówno w kraju jak i zagranicą. Nadążanie za ciągłymi zmianami i radzenie sobie z ogromem formalności staje się coraz trudniejsze, dlatego warto skorzystać z pomocy profesjonalistów. To świetny moment, by powierzyć uciążliwe formalności jednej z największych polskich kancelarii transportowych – MaWo Group – i skupić się na rozwijaniu firmy oraz wykorzystaniu dobrej koniunktury na unijnym rynku.

Branża transportowa jest obecnie wizytówką polskiej gospodarki. Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej nasi rodacy opanowali sporą część rynku międzynarodowego odnotowując kilkusetprocentowy wzrost realizowanych przewozów. Od 2004 r. przewoźnicy z naszego kraju wykonali milowy krok i aktualnie są niekwestionowanym liderem na arenie międzynarodowej. Potwierdzają to dane unijnego urzędu statystycznego Eurostat, jak i kolejne raporty ministerstw sporządzane w krajach członkowskich Unii. Polacy wiodą prym zarówno w przewozach międzynarodowych jak i kabotażowych, a tendencja jest wciąż zwyżkowa.

Nie oznacza to jednak, że ich droga do sukcesu jest usłana różami. Polscy przedsiębiorcy transportowi zmagają się na co dzień z licznymi problemami, na braku wykwalifikowanej kadry poczynając, poprzez rosnącą regulację branży w kraju, liczne bariery administracyjne, aż po coraz surowsze przepisy za granicą.



Kancelaria kieruje specjalną ofertę również do nowopowstających firm – dzięki wiedzy, doświadczeniu i niezbędnym narzędziom, MaWo Group eliminuje zbędne koszty i zapewnia prawidłowe funkcjonowanie startującej firmy



Spółka wdraża procesy optymalizacji ZUS poprzez stosowanie sprawdzonych rozwiązań prawnych, organizacyjnych i ekonomicznych w odniesieniu do specyfiki pracy kierowcy. Pozwala to na ograniczenie obciążeń podatkowych związanych z zatrudnianiem pracowników

Wszystko to razem sprawia, że działalność w sektorze transportowym jest coraz bardziej zbiurokratyzowana, stąd bardziej świadomi przedsiębiorcy chętnie korzystają z pomocy wyspecjalizowanych firm. Dzięki temu mogą się skupić na tym, co jest dla nich najważniejsze – dalszym rozwoju i ekspansji. Wsparcie oferuje im kancelaria MaWo Group Sp. z o.o., którą spośród wciąż niewielkiej konkurencji na rynku, wyróżnia niezwykle szeroki wachlarz usług.

Kancelarię MaWo Group Sp. z o.o., spośród wciąż niewielkiej konkurencji na rynku, wyróżnia niezwykle szeroki wachlarz usług.

Przewoźnik musi być na bieżąco

Stale zmieniające się przepisy to codzienność w branży transportowej. Nie ma miesiąca bez zmian w regulacjach krajowych dotyczących przewozów. Nieustannie rozwijane są też schematy obowiązującej dokumentacji. Wymusza to na przewoźnikach konieczność śledzenia takich zmian oraz błyskawicznych reakcji na nie. Wymaga to jednak konkretnych zasobów: energii, czasu lub dodatkowego personelu, który generuje wyższe koszty działalności.

Kancelaria MaWo wychodzi na przeciw potrzebom rynku, oferując usługi z zakresu ewidencji czasu pracy kierowców, rozliczania podróży służbowych, raportów ITD z analizą wykroczeń kierowców ciężarówek, profesjonalnych szkoleń dla kadr i kierowców.

Ważną misją podejmowanych przez Spółkę działań jest przekazywanie klientom wiedzy na temat aktualnego stanu przepisów regulujących przewóz drogowy. Ponadto firma zapewnia wsparcie merytoryczne oraz reprezentuje klientów podczas kontroli Inspekcji Transportu Drogowego oraz Państwowej Inspekcji Pracy. Zanim jednak do takiej kontroli dojdzie, przewoźnik może zlecić kancelarii audyt, który sprawi, że wizyty ITD czy PIP będą jedynie formalnością.

Kancelaria MaWo wychodzi na przeciw potrzebom rynku, oferując usługi z zakresu ewidencji czasu pracy kierowców, rozliczania podróży służbowych, raportów ITD z analizą wykroczeń kierowców ciężarówek, profesjonalnych szkoleń dla kadr i kierowców.

Zaoszczędzony czas to zaoszczędzone pieniądze

Jako kancelaria transportowo-księgowa MaWo Group Sp. z o.o. oferuje klientowi także pełen zakres usług związanych z rozliczeniami księgowo-podatkowymi oraz kadrowo-płacowymi. Ponadto spółka wdraża procesy optymalizacji ZUS poprzez stosowanie sprawdzonych rozwiązań praw-


Fot. Fotolia

Poza windykacją, MaWo Group oferuje kompleksową obsługę prawną mającą na celu zminimalizowanie negatywnych skutków związanych z prowadzeniem działalności transportowej

nych, organizacyjnych i ekonomicznych w odniesieniu do specyfiki pracy kierowcy. Pozwala to na ograniczenie obciążeń podatkowych związanych z zatrudnianiem pracowników.

Kancelaria kieruje specjalną ofertę również do nowo powstających firm – dzięki wiedzy, doświadczeniu i niezbędnym narzędziom, MaWo Group eliminuje zbędne koszty i zapewnia prawidłowe funkcjonowanie startującej firmy.

Sposób na zatory płatnicze

Firmy przewozowe zmuszone są do radzenia sobie z wieloma problemami na raz. Poza koniecznością dostosowywania się do stale zmieniających się przepisów w kraju i zagranicą, przedsiębiorcy z branży transportowej zmagają się z zatorami płatniczymi. Już niemal 70% z nich w ciągu ostatnich sześciu miesięcy zetknęło się z opóźnioną zapłatą za wykonane usługi. Natomiast ponad 47% firm przewozowych przynajmniej raz w miesiącu zmaga się z problemem nieopłaconej faktury – tak wynika z cyklicznego badania Bibby MSP Index.

Codzienność w branży staje się w tym zakresie coraz bardziej wymagająca, dlatego też skorzystanie z pomocy profesjonalistów ds. windykacji i usług prawnych jest koniecznością. Warto powierzyć ściągnięcie należności związanych ze świadczonymi usługami w kraju i zagranicą zawodowcom, którzy przez lata współpracy z przewoźnikami zdobyli ogromne doświadczenie w tym zakresie. Poza windykacją MaWo Group oferuje kompleksową obsługę prawną mającą na celu zminimalizowanie negatywnych skutków związanych z prowadzeniem działalności transportowej.

Rewolucja w unijnych przepisach

Polscy przewoźnicy wykonują lwią część transportu międzynarodowego i kabotażu realizowanego w całej Unii Europejskiej. Są bardzo silną konkurencją dla zachodnich przedsiębiorstw, które chcąc nie chcąc, stopniowo ustępują Polakom pola. Dlatego też władze krajów takich jak Francja, Niemcy czy Belgia podejmują wszelkie możliwe działania, by odzyskać część rynku zdobytą przez polskie firmy. Chodzi m.in. o wprowadzenie płacy minimalnej dla pracowników delegowanych i szeregu obowiązków nakładanych na przedsiębiorców, które na pierwszy rzut oka wydawały się niemal niemożliwe do spełnienia (np. zatrudnienie przedstawiciela w kraju delegowania). Czas pokazał jednak, że dla Polaków nie ma przeszkód nie do pokonania, a dla MaWo Group stanowiły one jedynie kolejne wyzwanie. Spółka od lat oferuje także i w tym zakresie kompleksową obsługę dla firm operujących we Francji, w Niemczech, Austrii czy innych krajach UE, usługi przedstawiciela oraz zgłaszanie kierowców na platformach rządowych.


Fot. Fotolia

Jeśli „Pakiet mobilności" wejdzie w życie w obecnym kształcie, korzystanie ze wsparcia kancelarii takich jak MaWo Group, będzie nie tylko przydatne, ale i stanie się koniecznością oraz podstawą funkcjonowania Polaków na unijnym rynku transportowym

Branżę transportową czekają jednak kolejne utrudnienia, tym razem na poziomie unijnym. Komisja Europejska obecnie pracuje nad nimi w ramach „Pakietu mobilności". Planowane regulacje mają wprowadzić m.in. „taką samą płacę za tą samą pracę", czyli wynagrodzenie dla kierowców delegowanych na poziomie średniej (a nie minimalnej) płacy państwa przyjmującego. Pakiet przewiduje także maksymalny okres delegowania.

Polskie związki branżowe protestują przeciwko projektowanym zmianom, powołując się na podstawowe wartości jednolitego wewnętrznego rynku Unii Europejskiej (wolność przepływu towarów i usług). Wszystko jednak wskazuje na to, że ich głos nie zostanie wysłuchany. Oznacza to, że wkrótce nastąpi rewolucja w unijnym, a więc i w polskim transporcie.

Jeśli „Pakiet mobilności" wejdzie w życie w obecnym kształcie, korzystanie ze wsparcia kancelarii takich jak MaWo Group, będzie nie tylko przydatne, ale i stanie się koniecznością oraz podstawą funkcjonowania Polaków na unijnym rynku transportowym.

KK

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
  ul. Malczewskiego 17a,
  05-820 Piastów
- 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 ☐ /2018
Truck&Van od numeru ☐ /2018
oba tytuły od numeru ☐ /2018

☐ 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.

4Trans



JESZCZE **WIĘCEJ KORZYŚCI**
DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

OCRK WSPARCIE
NOWA USŁUGA!

Usługa OCRK Wsparcie dla użytkowników systemu 4Trans z modułami TachoScan i Rozliczenia

- Zajmiemy się płacą minimalną
- Poinformujemy o zmianach w prawie
- Przygotujemy odwołania
- Zapewnimy reprezentację podczas kontroli
- Sprawdzimy poprawność rozliczeń



Zadzwoń i dowiedz się więcej 801 006 300

viaon

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

inelo® OCRK® GBOX®

KONTAKT:
Tel. 801 006 300
E-mail: dok@viaon.pl
www.viaon.pl

Zaufaj profesjonalistom w dziedzinie obsługi księgowej transportu!



Centrum Księgowości Transportowej

USŁUGI DEDYKOWANE DLA PRZEDSIĘBIORSTWA TRANSPORTOWEGO

- OBSŁUGA KSIĘGOWA
- DORADZTWO PODATKOWE
- OBSŁUGA KADROWO-PŁACOWA
- KONTROLE SKARBOWE I PODATKOWE
- SPORZĄDZANIE OPINII BIEGŁYCH REWIDENTÓW NA POTRZEBY PRZEKSZTAŁCEŃ

+ 48 14 657 68 88

+ 48 577 417 470

kontakt@ckt-taxtrans.pl

www.ckt-taxtrans.pl