WRZESIEŃ – 9/2018 (94)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081–5255

Tematy numeru:

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS

Dostarczamy optymalne rozwiązania prawne

LEGALTRANS
KANCELARIA TRANSPORTOWA



ISSN 2081 5255
9 772081 525802 09
Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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



Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

Wprowadzamy przyszłościowe rozwiązania wspomagające jazdę – liczne innowacje, takie jak lustra wsteczne pojazdu z kamerą MirrorCam, asystent Active Drive Assist, kokpit multimedialny i system Predictive Powertrain Control, które rewolucjonizują znany Ci dotychczas transport dalekobieżny. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



ADRIANO
3.328.760 KM
w trasie od 1983

Długodystansowiec



Nie do zdarcia. Tak jak Ty!

Zarejestruj się i odbierz nawet 1200 zł rabatu na zakup opon marki Semperit!

Spiesz się - ilość kodów promocyjnych jest ograniczona

SEMPERIT
Since 1906.
Semperit. Marka koncernu Continental.

Promocja trwa od 17.09.2018 do 31.11.2018 lub do wyczerpania kodów.
Szczegóły akcji i regulamin dostępne na www.oszczedzajzsemperit.pl



Pozytywne dane makroekonomiczne, w tym podwyższenie prognozy PKB do 5%, mają swoje odzwierciedlenie w wynikach w sektorze magazynowym, który pobił zeszłoroczne rekordy, zarówno pod względem popytu jak i podaży. Popyt w I połowie 2018 r. sięgnął 2 mln m^2, podaż natomiast przekroczyła 14 mln m^2. Dzięki temu Polska staje się dojrzałym rynkiem magazynowym, a popyt netto na poziomie 1,6 mln m^2, to trzeci najlepszy wynik w Europie, po Niemczech i Holandii. I na razie nic nie zapowiada, że koniunktura się zmieni, zwłaszcza że lokomotywą rynku magazynowego w dużym stopniu jest e-commerce, a ten kanał sprzedaży nadal będzie rozwijał się dynamicznie.

Jest jednak jeden minus – brak pracowników budowlanych, co często przedłuża termin realizacji budów. A że brak ten dotyczy całej branży TSL, wiedzą o tym osoby z nią związane. Sama lokalizacja magazynów w miejscach nowych, z daleka od dotychczas preferowanych rynków, w dużej mierze związana jest z poszukiwaniem lepszego dostępu do rynku pracy – głównie pracowników magazynowych. Z tym problemem już od jakiegoś czasu borykają się firmy logistyczne, które oferują coraz wyższe płace i inne zachęty mające przyciągnąć fachowców. Konsekwencje tego są oczywiste. – *Jeszcze parę lat temu relacja kosztów automatyki magazynowej do kosztów pracy była na tyle duża, iż tego typu instalacje zwracały się w okresie od 7 do 10 lat. Dziś ten okres skrócił się do 5-6 lat* – mówi Łukasz Popowski, Logistics Solution Designer w FIEGE, w artykule poświeconym logistyce branży AGD i meblowej „Lider wymaga sprawnej logistyki".

Z problemem braku kierowców na rynku od lat borykają się firmy przewozowe, o czym pisaliśmy niejednokrotnie. Przedsiębiorcy jakoś sobie radzą zatrudniając osoby już nie tylko z Ukrainy, ale nawet z Filipin czy Kazachstanu. Jak będzie w najbliższych latach wyglądał rynek pracy w sektorze TSL? Ten problem wielu osobom spędza sen z powiek.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

Logistyka

Lider wymaga sprawnej logistyki.....6
Rosnące zapotrzebowania na powierzchnię magazynową 13
Dachser w Polsce zwiększył przychody o 17% 14
Schoenberger wybrało FIEGE.....15
Nowi partnerzy – Zalando i DHL Supply Chain.....16
DPD Polska najczęściej wzbieraną firmą kurierską 16
ROHLIG SUUS wzmacnia swoją pozycję w Europie.....17
DHL kształtuje przyszłość logistyki.....18

Logistyka-technologia

Przemysł 5.0 widać już na horyzoncie. Jaka będzie kolejna rewolucja przemysłowa? 20
Optymalizacja procesów transportowych i większa efektywność energetyczna, czyli... Bramy szybkobieżne w wersji mini 24
24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Hörmann zapewnia całodobową obsługę serwisową.....26
Jaką paletę z tworzywa wybrać? 28
Kompleksowe systemy intralogistyczne dla branży chemicznej.....30
TIMOCOM w nowej odsłonie 33
Wózki elektroniką stoją 34
Drugie życie wózków widłowych Jungheinrich 36

Systemy IT

RODO czyli strach ma wielkie oczy.....38

Transport drogowy

Dyżury – nieodłączny element wynagrodzenia kierowcy 42
Belgia i Holandia po testach DKV BOX EUROPE 45
MasterCARE zajmie się Twoimi pojazdami, a Ty możesz zająć się biznesem 46
Opłaty drogowe – jak je usprawnić 48

Transport kolejowy

Kolejowe cyberzagrożenia 50
Udane półrocze PKP Cargo.....52

Transport lotniczy

LOT Cargo szybuje coraz wyżej.....54

Powierzchnie magazynowe

Rynek magazynowy bije rekordy 56

Prawo

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS. Dostarczamy klientom optymalne rozwiązania prawne 60
Najnowsze zmiany w prawie – poznaj konkretne rozwiązania! Cz. 2 62

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

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.

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

KMG media

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

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA JESIEŃ 2018

- 2 października – KRAKÓW
- 17 października – WROCŁAW
- 7 listopada – WARSZAWA podczas TransLogistica Poland
- 15 listopada – POZNAŃ



KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

Specjaliści i eksperci branżowi wskazują rozwiązania bieżących oraz potencjalnych problemów branży transportowej.
Nie wdajemy się w jałowe narzekanie i 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 bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

STREFA ZAŁADOWCÓW:

Spotkasz tu przedstawicieli firm produkcyjnych, dystrybucyjnych i spedycyjnych oraz operatorów logistycznych, którzy poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chcą przekazać przewoźnikom informacje o swojej działalności i ofercie. Zapewniamy różne formy obecności (stanowisko promocyjne, krótka prelekcja, dystrybucja materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy także wszystkie firmy, które poszukują przewoźników do stałej współpracy.

UDZIAŁ BEZPŁATNY
Liczba miejsc ograniczona

Dodatkowe informacje:

KMG Media Sp. z o.o.
Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
spotkania@tsl-biznes.pl
tel. 22 213 88 28

Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Organizatorzy:

KMGmedia · TSLbiznes Miesięcznik profesjonalistów branży transport-spedycja-logistyka · Truck&Van www.truck-van.pl

Współpraca merytoryczna:

iuridica kancelaria prawna · TRANSLAWYERS · CDS · ITD-PIP Kancelaria Transportowa · LEGALTRANS

Zarejestruj się bezpłatnie na **www.spotkania.tsl-biznes.pl**

Lider wymaga **sprawnej logistyki**

W produkcji i eksporcie sprzętu AGD i mebli Polska znajduje się w światowej czołówce. Jeśli chodzi o meble to jesteśmy szóstym producentem i czwartym eksporterem na świecie, który 90% wyrobów wysyła za granicę. W produkcji wyprzedzają nas Chiny, USA, Niemcy, Włochy i Indie. W eksporcie również Chiny, Niemcy i Włochy.



Fot. DB Schenker

Choć branża bardzo dynamicznie się rozwija, wzrasta sprzedaż produktów, jednak podaż środków transportowych na rynku nie nadąża za dynamiką sprzedaży

Dyrektor Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Producentów Mebli Michał Strzelecki szacuje, że w 2018 r. polska produkcja sprzedana mebli może wynieść ok. 50 mld zł, co oznacza wzrost o około 10% w porównaniu z rokiem 2017. – *Eksport w tym roku powinien przekroczyć 10 mld euro* – poinformował na początku tego roku dziennikarzy.

Tak duże wzrosty notowane są już od wielu lat. Tylko w 2017 r. wartość produkcji sprzedanej wyniosła 46,1 mld zł, a jej wzrost wyniósł ponad 8% w porównaniu z rokiem 2016. Z kolei wartość eksportowanych mebli wyniosła w 2017 r. 10,10 mld euro (42,99 mld zł), wobec 9,4 mld euro (41,06 mld zł) w 2016 r. Największym odbiorcą polskich mebli są Niemcy. Dalej plasują się rynki: brytyjski, czeski, francuski i holenderski.

Wyspecjalizowana obsługa logistyczna

Bycie liderem zobowiązuje m.in. do korzystania z wyspecjalizowanej obsługi logistycznej i z usług operatorów logistycznych dysponujących rozległą siecią dystrybucyjną. To znacznie skraca czas realizacji dostawy oraz ogranicza koszty, które przy standardowym realizowaniu dostaw są znacznie wyższe. A przy tak dużej liczbie producentów na polskim rynku niezbędne jest zapewnienie obsługi całego łańcucha logistycznego – począwszy od dostaw półproduktów czy surowców do zakładów produkcyjnych, po logistykę wyrobów gotowych i dostarczanie ich do finalnego odbiorcy. To ostatnie wymaga specjalistycznego sprzętu i dużego doświadczenia, gdyż zarówno produkty AGD jak i meble należą do bardzo specyficznych towarów, jednak o nieco odmiennych wymaganiach. Sprzęt AGD to produkt delikatny, który łatwo jest uszkodzić, a do tego o sporych gabarytach, a meble charakteryzują się nie tylko rozmaitymi kształtami, ale także różnorodnością opakowań, wagi, czy wymiarów. Są wrażliwe na czynniki zewnętrzne. Ich dostawa do klientów wymaga również od operatora logistycznego odpowiedniego sprzętu i szczegółowego zaplanowania transportu.

Przy dużej liczbie producentów na polskim rynku niezbędne jest zapewnienie obsługi całego łańcucha logistycznego – począwszy od dostaw półproduktów czy surowców do zakładów produkcyjnych, po logistykę wyrobów gotowych i dostarczanie ich do finalnego odbiorcy.

Główny Urząd Statystyczny podał, że w I kwartale 2018 r. sprzedaż detaliczna w segmencie „meble, rtv, agd" wzrosła o 9,1%. W 2017 r. sprzedaż dużego AGD sieciom handlowym wyniosła 6 mln sztuk – wzrost o 2,7%. Jednak kwota, za jaką firmy sprzedały sprzęt handlowcom, była zaledwie o 22,5 mln większa niż rok wcześniej. Oznacza to wzrost o niespełna 0,4% – z 5,68 mld do nieco ponad 5,7 mld zł. Tak więc wzrost był mniejszy niż w poprzednich latach, kiedy produkcja sprzętu gospodarstwa domowego w Polsce odnotowywała dynamikę wzrostu na poziomie 5 do 10%. 80% z tej produkcji trafiło na rynki zagraniczne.

Podobnego zdania jest Łukasz Popowski, Logistics Solution Designer w FIEGE – firmie, która od ponad 20 lat działa na rynku AGD. – *Specyfiką zarówno branży AGD jak i meblowej jest praca z produktem często niewymiarowym, bądź też wrażliwym na uszkodzenia. W przypadku branży AGD dla gabarytów bardzo często wykorzystuje się wózki jezdniowe wyposażone w chwytaki – jest to możliwe ze względu na sposób pakowania takich produktów. W przypadku mebli bardzo często okazuje się iż dla gabarytów konieczne jest zastosowanie systemu kompletacji dwuosobowej co istotnie wpływa na koszt takiej kompletacji i jej efektywność* – tłumaczy.

Zatem operator logistyczny podejmujący się obsługi klientów z branży AGD i meblowej musi zagwarantować nie tylko dobrą jakość usług w konkurencyjnej cenie, ale także nowoczesne rozwiązania

ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG

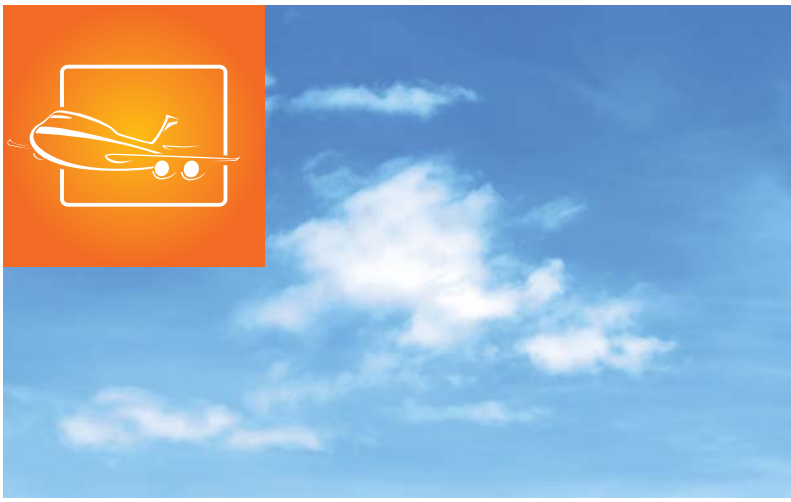
ENJOY YOUR LOGISTICS!

YOUR GLOBAL TRADE LANE SOLUTION PROVIDER









- DOSTAWY „OD DRZWI DO DRZWI”
- LOGISTYKA PROJEKTOWA
- USŁUGI HANDLOWE
- USŁUGI CELNE
- UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW
- MAGAZYNOWANIE

sales@asstra.pl +48 22 59 29 500 asstra.pl

nadążające za szybkim tempem rozwoju branży. Kłopot w tym, że jak twierdzi Marcin Bryjak, Key Account Manager, Schenker sp. z o.o. – *choć branża bardzo dynamicznie się rozwija, wzrasta sprzedaż produktów, jednak podaż środków transportowych na rynku nie nadąża za dynamiką sprzedaży. W przypadku obsługi branży AGD wyzwaniem jest dostosowanie możliwości transportowych oraz przepustowości sieci logistycznej do liczby sprzedanych produktów, które należy dostarczyć na czas do odbiorców.*

Podobne, ale nie takie same

W obsłudze każdej branży występują elementy charakterystyczne dla specyfiki towaru. Zdaniem Wandy Stein-Brzozowskiej, szefa Zespołu Tender Management & PSD, Schenker sp. z o.o. branżę AGD od meblowej odróżnia przede wszystkim fakt, że w tej pierwszej towar głównie jest niespaletyzowany. W branży meblowej towar na ogół nadawany jest na paletach. – *Wyzwaniem są więc nieregularne wymiary palet, jak i transportowanych na nich towarów. Inaczej pakowane są meble do samodzielnego złożenia, gdzie producenci kładą nacisk na utylizację przestrzeni ładunkowej przez unifikację opakowań, a inaczej meble tapicerowane gdzie niemożliwe*



Fot. ROHLIG SUUS

W przypadku branży AGD dla gabarytów bardzo często wykorzystuje się wózki jezdniowe wyposażone w chwytaki – jest to możliwe ze względu na sposób pakowania takich produktów

delikatne i przez to podatniejsze na uszkodzenia w czasie transportu. W związku z tym wyzwaniem dla operatora jest odpowiednie zdefiniowanie wszystkich procesów i minimalizacja ryzyka wystąpienia uszkodzeń. W DB Schenker mamy przygotowane standardy obsługi danej branży, w tym AGD, co pomaga na każdym etapie dystrybucji zapewnić odpowiednią obsługę przesyłek.

Artur Malarski, dyrektor Logistyki Kontraktowej, ROHLIG SUUS Logistics uważa, że obsługa branży AGD jest trudniejsza ze względu na bardziej skomplikowany *handling*. – *Zwłaszcza w operacjach na terminalu, czy w sieci drobnicowej wymagane jest odpowiednie wyposażenie sprzętowe i infrastruktura do magazynowania. W naszych magazynach i terminalach przeładunkowych mamy dedykowane strefy dla AGD. Jeśli chodzi o sprzęt, potrzebne są odpowiednie wózki do rozładunku białego AGD, ponieważ mamy tu do czynienia z wolnostojącymi urządzeniami, a nie europaletami. Branża wymaga stałych inwestycji i usprawnień, co wynika z dynamicznego wzrostu liczby operacji i chęci jak najefektywniejszego alokowania zasobów. Od ubiegłego roku do dostaw e-commerce bardzo ciężkich sprzętów stosujemy schodowłazy. Są to półautomatyczne roboty, działające na takiej zasadzie, że kierowca nie wkłada siły w podnoszenie urządzenia – musi jedynie je prowadzić* – tłumaczy Artur Malarski.

Podkreśla przy tym, że niezwykle istotne są również kompetencje i doświadczenie załogi magazynów. – *Praca z AGD*

Rynkowym standardem w obu branżach stało się przesuwanie czasu odcięcia do przodu i skracanie czasu dostawy. Wpływa to na wzrost poziomu zaangażowania zasobów trwałych wykorzystywanych do obsługi procesu, a w konsekwencji na wzrost kosztów.



Kompleksowa obsługa łańcucha dostaw

Artur Malarski, dyrektor Logistyki Kontraktowej, ROHLIG SUUS Logistics

ROHLIG SUUS Logistics jest liderem wśród operatorów logistycznych w obsłudze branży AGD w Polsce. Od lat pracujemy dla największych producentów sprzętu, dużych sieci sklepów oraz dużych graczy branży e-commerce. Oferujemy kompleksową obsługę całego łańcucha dostaw i pełny zakres usług logistycznych. W ramach projektów logistycznych zarządzamy magazynami, nadzorujemy zasilanie magazynów wyrobami gotowymi i fabryki podzespołami do produkcji oraz dystrybuujemy wyroby gotowe. Szczególnym wyzwaniem jest szybko rozwijający się rynek e-commerce, w ramach którego świadczymy kompleksową obsługę *door-to-door*, wniesienia, dostawę za pobraniem (COD), obsługę zwrotów i reklamacji, dostawy w godzinach niestandardowych.

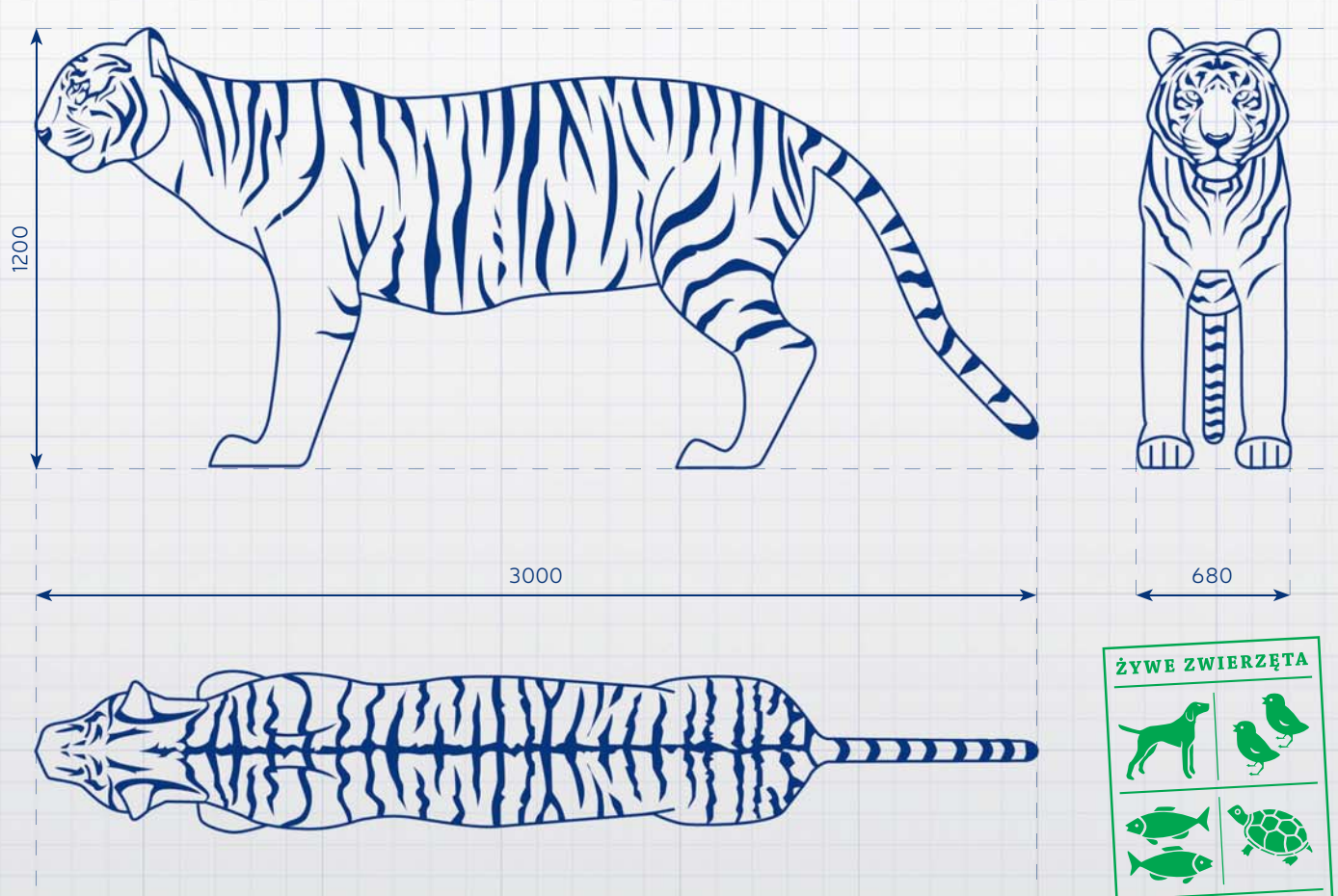
Naszą przewagą jest kompleksowość usług, doświadczenie i specjalizacja. Wynika to z długoletniej współpracy z czołowymi producentami AGD. Pracujemy zarówno z producentami jak i największymi sklepami – dystrybutorami sprzętu AGD, również z branży e-commerce. Jesteśmy najbardziej doświadczonym operatorem w obsłudze branży AGD w Polsce. Dysponujemy specjalistyczną infrastrukturą, która jest warunkiem koniecznym do prowadzenia na wysokim poziomie operacji dla dużych graczy z branży AGD. Na każdym terminalu dysponujemy odpowiednimi urządzeniami dostosowanymi do przeładunku tego rodzaju sprzętu. Nawet jeśli dana lokalizacja nie prowadzi projektów logistycznych, to i tak jest w stanie przeładowywać takie artykuły. Na terminalach mamy dedykowane strefy dla sprzętu AGD. Operacjami zarządzają doświadczone zespoły projektowe, które gwarantują maksymalną sprawność i efektywność przebiegu procesów na każdym etapie realizacji.

LOT CARGO

LOT CARGO

24h

Gatunek:		Tygrys	
Nazwa:	tygrys azjatycki		
Import:	TAK	Lotnisko wylotu:	SIN
Eksport:	-	Lotnisko przylotu:	WRO
Ilość:	1	Waga:	286 kg
Rozmiary:		3000 x 680 x 1200 cm	





Lotnisko wylotu: SIN
LOT CARGO
Lotnisko przylotu: WRO

Nietypowy towar? Nasz typowy transport!

Bezpośrednio z Azji do **Polski!**

lot.com/cargo

wymaga szczególnych zabezpieczeń, ostrożności i dbałości na każdym etapie. Pracownicy muszą być odpowiednio przeszkoleni, by mieć wiedzę, jak się z tymi sprzętami obchodzić. Równie ważne jest doświadczenie kierowców, dostarczających sprzęt AGD.



Korzystając z know-how i doświadczeń z całego świata

Wanda Stein-Brzozowska, szef Zespołu Tender Management & PSD, Schenker sp. z o.o.

Kompleksowa obsługa branży AGD i meblowej nie stanowi problemu dla doświadczonego operatora jakim jest DB Schenker, który oferuje swoje usługi zarówno w kraju jak i za granicą. Zapewniamy optymalne i elastyczne rozwiązania, począwszy od transportu drogowego lub morskiego z fabryk zlokalizowanych na całym świecie do magazynów centralnych mieszczących się w najdalszych zakątkach naszego globu, poprzez dostawy do sklepów. Przy okazji współpracy z dużymi sklepami internetowymi, dostarczamy towary także do indywidualnych odbiorców.
DB Schenker oferuje kompleksowy zakres usług, począwszy od magazynowania po transport z wykorzystaniem rozwiązań oceanicznych, kolejowych, drogowych oraz intermodalnych. Do tego na globalną skalę. Własne oddziały firma ma w 130 krajach na świecie. Klienci mogą więc korzystać z sieci szybkich połączeń, co oznacza że w krótkim czasie ich towary sprawnie dotrą na wybrane rynki lub będą mogli sprowadzić niezbędne części i elementy potrzebne do produkcji. Dzięki doświadczonemu zespołowi ekspertów, którzy rozumieją potrzeby klientów, operator proponuje optymalne i elastyczne rozwiązania, co wzmacnia pozycję rynkową obsługiwanych firm. Tworząc rozwiązanie dla klienta możemy korzystać z know-how i doświadczeń koleżanek i kolegów z całego świata.

W przypadku kanału e-commerce klienci oczekują, że w ramach usługi otrzymają awizację, dostawę w określonych oknach czasowych oraz wniesienie towaru. Dodatkowo standardem staje się możliwość łatwej zmiany terminu i miejsca doręczenia przesyłki.

Klienci indywidualni są niezwykle wymagający i oczekują perfekcyjnej usługi – twierdzi Artur Malarski.

Oczekiwania klientów

Nie jest tajemnicą, że oczekiwania klientów stale rosną. Producenci wymagają od operatora logistycznego pełnej efektywności w działaniu oraz zachowania niskich kosztów. – *Rynkowym standardem w obu branżach stało się przesuwanie czasu odcięcia do przodu i skracanie czasu dostawy. Wpływa to na wzrost poziomu zaangażowania zasobów trwałych wykorzystywanych do obsługi procesu, a w konsekwencji na wzrost kosztów – w remedium w tym wypadku służy lokowanie takiej operacji w centrum multiklienckim* – mówi Łukasz Popowski. Jeśli zaś chodzi o odbiorców końcowych to dodaje, że – *przykładają oni szczególną uwagę do szybkości realizacji zamówienia i dostępnego pakietu usług dodanych. Klient oczekuje iż zakupiony sprzęt zostanie jak najszybciej dostarczy – i co najważniejsze – zainstalowany tak, aby możliwe było jego natychmiastowe uruchomienie. Dlatego też wśród portfolio usług operatora logistycznego coraz częściej pojawia się usługa wniesienia sprzętu wraz z jego instalacją czy też złożeniem (w przypadku mebli).*

Specyficzne oczekiwania dotyczą kanału sprzedaży e-commerce, gdyż rynek ustanowił tu nowe standardy obsługi. – *Obecnie klienci oczekują, że w ramach usługi otrzymają awizację, dostawę w określonych oknach czasowych oraz wniesienie towaru. Dodatkowo standardem staje się możliwość łatwej zmiany terminu i miejsca doręczenia przesyłki* – wymienia Wanda Stein-Brzozowska. A Artur Malarski podkreśla, że branża ta wymaga wysokiej jakości obsługi – *zarówno w kwestii terminowej i bezpiecznej dostawy, jak i komunikacji z klientem końcowym. W typowym e-commerce, obsługując dystrybutora sprzętu AGD, obsługując dostawy zarządzamy komunikacją z odbiorcą za pośrednictwem wiadomości sms. Informujemy odbiorcę, że otrzymaliśmy zlecenie, przygotowujemy przesyłkę, sygnalizujemy, że dostawa jest w drodze. Jeśli zakłada to kontrakt z odbiorcą, podajemy też numer do biura obsługi po stronie naszej firmy. Odbiorca może śledzić status i lokalizację przesyłki. Szczegółowy zakres usług zależy od konkretnego klienta i parametrów współpracy.*

Bez stworzenia systemu transportowego spełniającego wymagania ciągle zmieniającego się rynku, skuteczna realizacja dostawy i spełnienie oczekiwań odbiorców końcowych pod względem szybkości przetwarzania informacji i realizacji usług dodatkowych są niemożliwe.



Fot. ROHLIG SUUS

Branżę AGD od meblowej odróżnia przede wszystkim fakt, że w tej pierwszej towar głównie jest niespaletyzowany. W branży meblowej towar na ogół nadawany jest na paletach

Do tego Artur Malarski dodaje, że ROHLIG SUUS Logistics obsługuje też dostawy za pobraniem, czyli *cash on delivery*. W ich przypadku istotną kwestią jest szybki zwrot gotówki do producenta czy dystrybutora. – *Dlatego też zdecydowaliśmy o tym, by nasze oddziały obsługiwane były przez mobilne wpłatomaty. Dla klienta końcowego liczy się przede wszystkim dobra komunikacja, uprzejma i terminowa obsługa oraz estetyka dostarczanych sprzętów* – podkreśla.

Warto też podkreślić, że klienci cenią sobie możliwość wyboru preferowanej opcji dostawy według potrzeb. Dostawę typu *home delivery*, którą rozumiemy jako wniesienie urządzenia za próg drzwi, oferuje ROHLIG SUUS Logistics. Jest to usługa dodatkowa, niezawierająca w sobie instalacji sprzętu. – *Realizujemy również obsługę zwrotów i reklamacji. Odbieramy sprzęt zużyty – w tym obszarze współpracujemy z jedną z największych w Polsce firm specjalizującą się w obsłudze odbioru elektrozłomu, która dysponuje wszelkimi uprawnieniami* – dodaje Artur Malarski.



Widać pewien trend związany z obniżaniem przez klientów stocków magazynowych. Producenci i dystrybutorzy nie chcą mrozić kapitału. Dla nas oznacza to, że dostawy są mniejsze i częstsze

Największe wyzwania

Jak najwyższa jakość usług przy niskiej cenie – to jest to czego oczekują wszyscy klienci i z czym muszą zmierzyć się operatorzy logistyczni, niezależnie od tego jaką branżę obsługują. Ale nie tylko. Artur Malarski z ROHLIG SUUS Logistics uważa, że – *cały sektor logistyczny boryka się w tym momencie z dwoma podstawowymi wyzwaniami i nie są one specyficzne dla obsługi branży AGD. Po pierwsze, mam tu na myśli rosnącą liczbę operacji w kanale e-commerce. Obsługa e-commerce wymaga innego taboru niż dostawy paletowe, perfekcyjnego planowania. Jest to bardziej wymagający i czasochłonny biznes, gdyż dostarczenie pojedynczej przesyłki do odbiorcy finalnego może potrwać znacznie dłużej niż dostawa innego towaru na europalecie do hurtowni. Dlatego operatorzy logistyczni nie oferują na ten moment takich usług jak instalacja sprzętu AGD. Druga kwestia to pogłębiający się wśród firm przewozowych deficyt pracowników. Brakuje osób posiadających uprawnienia do kierowania autami ciężarowymi. Jako ROHLIG SUUS Logistics wspieramy naszych przewoźników w poszukiwaniach kierowców. Podpowiadamy, jak prowadzić poszukiwania, czasem prowadzimy wręcz wspólne spotkania rekrutacyjne. Zachętą do pracy dla kierowców może być niewątpliwie pewność zatrudnienia – praca stabilna, która zapewnia przewoźnikom przewidywalny przychód.*

Cały sektor logistyczny boryka się z dwoma podstawowymi wyzwaniami i nie są one specyficzne dla obsługi branży AGD. Jest to rosnącą liczbę operacji w kanale e-commerce i pogłębiający się wśród firm przewozowych deficyt pracowników.

Praca z AGD wymaga szczególnych zabezpieczeń, ostrożności i dbałości na każdym etapie. Pracownicy muszą być odpowiednio przeszkoleni, by mieć wiedzę, jak się z tymi sprzętami obchodzić. Równie ważne jest doświadczenie kierowców, dostarczających sprzęt AGD



Na brak pracowników zwraca też uwagę Łukasz Popowski z FIEGE. – *Rosnąca presja kosztowa wraz z obecną sytuacją na rynku pracy powoduje że niezbędne staje się wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie organizacji procesu. Jeszcze parę lat temu relacja kosztów automatyki magazynowej do kosztów pracy była na tyle duża iż tego typu instalacje zwracały się w okresie od 7 do 10 lat. Dziś ten okres skrócił się do 5-6 lat a więc jest zbliżony do długości typowego kontraktu z operatorem logistycznym (3 lata – coraz częściej 5 lat), co powoduje iż automatyka nie tylko staje się mocno opłacalna, a wręcz wymagana* – twierdzi.

Wanda Stein-Brzozowska jako wyzwanie numer jeden wymienia stworzenie systemu transportowego spełniającego wymagania ciągle zmieniającego się rynku. – *Bez takiego systemu skuteczna realizacja dostawy i spełnienie oczekiwań odbiorców końcowych pod względem szybkości przetwarzania informacji i realizacji usług dodatkowych są niemożliwe* – uważa.

Jako jeszcze jedno wyzwanie warto wymienić sezonowość, której podlega zarówno sprzedaż sprzętu AGD jak i mebli. Wiąże się ona z koniecznością obsługi szczytów zakupowych oraz z dostosowa-

niem się do sezonowych zmian asortymentu. A chociaż zwroty mają miejsce przez cały rok, to ich kumulacja następuje po szczytach zakupowych – zazwyczaj po okresach świątecznych lub po przełomie sezonów. – *Operator logistyczny świadczący usługi na rzecz klientów z branży meblowej i AGD musi być przygotowany na takie szczyty przewozowe oraz konieczność realizacji specjalnych zamówień, np. dostaw produktów promocyjnych. Między innymi dlatego tak ważna jest odpowiednia flota pojazdów oraz optymalizowanie łańcucha dostaw. Ważną kwestią jest także kompletność oraz poprawność danych w systemach operacyjnych, z których korzysta operator i klient. Klienci muszą mieć dostęp do informacji o statusie przesyłki w czasie rzeczywistym* – twierdzi Marcina Bryjak.


Fot. FIEGE

Do rozładunku białego AGD potrzebne są odpowiednie wózki, ponieważ mamy tu do czynienia z wolnostojącymi urządzeniami, a nie europaletami. Branża wymaga stałych inwestycji i usprawnień

Inaczej niż parę lat temu

Branże AGD i meblowa, jak i jej logistyka zmieniają coraz dynamiczniej. – *Patrząc na branżę AGD z perspektywy czasu, widzimy pewien trend związany z obniżaniem przez klientów stocków magazynowych. Producenci i dystrybutorzy nie chcą mrozić kapitału. Dla nas oznacza to, że dostawy są mniejsze i częstsze* – twierdzi Artur Malarski. Dodaje, że drugą ważną zmianą jest rozwój e-commerce: – *Kilka lat temu w kanale handlu elektronicznego sprzedawały się głównie drobne przesyłki AGD. Duże sprzęty zaczęły się dużo dynamiczniej sprzedawać przez internet w ostatnich 3-4 latach. Dawniej sprzedawały się one wyłącznie przez stacjonarne, wielkopowierzchniowe, wyspecjalizowane hurtownie lub sklepy. Teraz takie placówki coraz częściej pełnią funkcję platformy do zamówień, a nawet showroomów.*

To związane jest ściśle ze zmianą, o której mówi Wanda Stein-Brzozowska: – *Konsumenci docierają bezpośrednio do sprzedawców, hurtowni czy zakładów produkcyjnych. Unikają zbędnych pośredników. Przez to łańcuch dostaw ulega skróceniu. Coraz więcej zakupów realizowanych jest kanałem e-commerce, który musi być brany poważnie pod uwagę przez producentów i operatorów logistycznych.*

Co więcej – *na przestrzeni lat zauważalny jest trend konsolidacji usług pod szyldem jednego podmiotu. Kontrahenci cenią sobie transparentność i jasny podział odpowiedzialności, dlatego też coraz częściej zdarza się iż operator logistyczny musi być odpowiedzialny za cały łańcuch dostaw. Taki układ współpracy wymusza ścisłą integrację systemową i dynamiczną reakcję na wszelkie zaburzenia w procesie* – dodaje Łukasz Popowski. W związku z tym – *podmiot chcący oferować bogate portfolio usług w branży AGD czy meblarskiej powinien z jednej strony cechować się odpowiednią skalą działalności (centra multiklienckie o których wspomniałem wcześniej), jak również posiadać odpowiednio rozwiniętą sieć dystrybucji, niezbędną, aby możliwe było dotrzymanie wyśrubowanych czasów dostawy. Poza kwestiami mierzalnymi ważne są również kompetencje operacyjne, tj. znajomość specyfiki branży i dobrych praktyk procesowych* – podsumowuje.

Artur Malarski dodaje na zakończenie: – *Zazwyczaj zmiany, które następują na rynku i wymagają bieżącego dostosowywania operacji do zmieniających się potrzeb i zwyczajów klientów, uważane są za wyzwania. Jednak dla nas, każda taka sytuacja jest jednocześnie okazją do poszukiwania usprawnień i daje bodziec do wprowadzania kolejnych innowacji.*

Elżbieta Haber



W oparciu o zasadę win-win

Łukasz Popowski, Logistics Solution Designer, FIEGE

FIEGE jest w stanie zaoferować pełen zakres usług na każdym etapie łańcucha dostaw w branży AGD i meblowej – tj. transport, magazynowanie, *handling* i usługi dodane. Ponadto świadczymy również usługi w zakresie obsługi celnej i *call center*. Posiadamy również niezbędne *know-how* do obsługi zwrotów i dostaw domowych. Usługi te stanowią obecnie integralną część całego procesu obsługi klienta.
Dzięki naszej elastyczności i partnerskiemu podejściu jesteśmy w stanie wypracować z klientem rozwiązania które z jednej strony są efektywne kosztowo a z drugiej zapewniają właściwy poziom obsługi. Współpraca oparta o zasadę *win-win* sprawdza się u nas już od 20 lat obecności na polskim rynku.



Fot. DB Schenker

Zauważalny jest trend konsolidacji usług pod szyldem jednego podmiotu. Kontrahenci cenią sobie transparentność i jasny podział odpowiedzialności, dlatego też coraz częściej zdarza się iż operator logistyczny musi być odpowiedzialny za cały łańcuch dostaw

Rosnące zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową

QSL Polska należy do grona iderów w logistyce spożywczej i zapewnia kompleksowe i zintegrowane rozwiązania z zakresu koordynacji pełnego łańcucha dostaw dla wymagającego sektora restauracji szybkiej obsługi i powiązanych z nią firm.

Ten partner logistyczny, zajmujący się całością operacji dla swoich klientów, począwszy od zakupów, poprzez przechowywanie produktów oraz dostarczenie ich do punktu sprzedaży, w ubiegłym roku rozpoczął obsługę swoich klientów z nowoczesnego magazynu w Błoniu o powierzchni ponad 9 tys. m². – *Dzięki przeniesieniu naszej operacji do nowoczesnego magazynu w Błoniu (największego i najbardziej nowoczesnego nie tylko w Polsce, ale również w całej grupie QSL), zwiększyliśmy swoją powierzchnię o 50%. Pozwala nam to na większą elastyczność w przypadku pików sprzedażowych, czy promocji. Możemy też, jak wspomniałam wcześniej, zaoferować nasze doświadczenie innym klientom* – komentuje Agnieszka Sałek, dyrektor handlowy QSL Polska.

Priorytety najemców

QSL posiada swoje centra logistyczne w Błoniu i Sosnowcu, w pobliżu autostrad i dróg ekspresowych. Firma prowadzi także operacje z magazynów typu *cross-dock* ulokowanych w Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu, usytuowanych również w niewielkiej odległości od głównych szlaków komunikacyjnych, co stanowi jeden z głównych czynników wyboru lokalizacji magazynów. Najbardziej popularne są obszary z istniejącą już infrastrukturą, czyli zachodnia i centralna Polska. Obszarem do zagospodarowania pozostają wschodnie rejony naszego kraju. Niewątpliwie impulsem do rozwoju tych obszarów będzie rozwijająca się tam infrastruktura drogowa.

Poza dogodną lokalizacją zmieniają się również priorytety najemców jeżeli chodzi o wynajem powierzchni magazynowych. BTS *(built to suit)* to aktualnie najbardziej poszukiwany model współpracy z najemcami przy założeniu, że będzie miała ona charakter długoterminowy. Inaczej jest w przypadku współpracy krótkoterminowej, gdzie najatrakcyjniejsze są powierzchnie uniwersalne (suche z możliwością chłodzenie), o wielkości 500-600 m². Deweloperzy zaczynają oferować coraz więcej takich magazynów, co jest widoczne np. w okolicach Poznania. Dla najemców są też istotne potencjalne oszczędności kosztów. Dla przykładu, w magazynach QSL wykorzystywane są technologie ograniczające koszty energii. Ponadto firma korzysta również z nowoczesnych technologii, m.in. są to skanery pozwalające na szybkie przyjęcie towarów do magazynów, system kontroli temperatur PIMM, system lokalizacyjny GPS, tablety, dzięki którym korzystamy z elektronicznych dowodów dostaw.

Rozwój razem z klientami

Od początku swojej działalności QSL Polska koncentruje się na serwisie – *know-how* grupy QSL połączone z doświadczeniami polskiego zespołu pozwoliły sprostać oczekiwaniom klientów zarówno w obszarze poziomu serwisu, jak i bezpieczeństwa żywności. Co roku wysoki poziom usług jest potwierdzany przez audyty polskie i międzynarodowe. Atutem QSL jest również elastyczność. Dzięki posiadanemu zapleczu technicznemu, nowoczesnym magazynom i doświadczonemu zespołowi partner logistyczny oferuje usługi nie tylko w obszarze QSR, ale wychodzi także naprzeciw klientom, dla których jest istotna kontrola procesów czy certyfikacja eko (żywność ekologiczna) i tymi spoza branży spożywczej, zainteresowanymi np. logistyką kontraktową. W skład takich działań wchodzi magazynowanie powierzonych towarów, *cross-docking*, przepakowywanie, etykietowanie oraz przygotowywanie wysyłek zgodnie z wymogami dedykowanego odbiorcy finalnego.


Agnieszka Sałek

– *Rozwijamy się razem z naszymi klientami, co oznacza, że dalszy rozwój QSL Polska jest związany z ich rosnącymi potrzebami. Najbliższe plany to rozwinięcie logistyki 3PL, cross-dockingu, rozważamy kolejny cross-dock w południowej Polsce. Oczywiście nadal niezwykle istotne dla naszej Grupy pozostają kwestie związane z ekologią. Będziemy kontynuować implementacje rozwiązań ograniczających zużycie energii, emisję spalin, wdrażanie kolejnych certyfikacji ekologicznych* – dodaje Agnieszka Sałek.

BTS *(built to suit)* to aktualnie najbardziej poszukiwany model współpracy z najemcami przy założeniu, że będzie miała ona charakter długoterminowy. W przypadku współpracy krótkoterminowej najatrakcyjniejsze są powierzchnie uniwersalne, o wielkości 500-600 m².



Dachser w Polsce **zwiększył przychody o 17%**

2017 to wyjątkowy rok dla Dachser. Wolumen operatora w eksporcie lotniczym wzrósł o ok. 60%. Wynika to z uruchomienia serwisów konsolidacyjnych np. do Pekinu, Chicago, Delhi, Seulu czy Szanghaju

Przychody spółki Dachser Polska, należącej do grupy globalnego operatora logistycznego, w ciągu zeszłego roku wzrosły aż o 17% w porównaniu z rokiem 2016. W sumie firma przetransportowała blisko 1,36 mln przesyłek o łącznej masie 492 tys. ton, czyli odpowiednio o 14% i 10% więcej niż rok wcześniej. W efekcie osiągnęła przychody w wysokości 389,8 mln zł.

Tak dobre wyniki powiązane są z systematycznym rozwojem skali działalności Dachser w Polsce, gdzie operator specjalizuje się w obsłudze eksporterów. W 2017 r. firma uruchomiła 10 dodatkowych bezpośrednich połączeń do Niemiec z niemal wszystkich swoich 8 oddziałów oraz nowe połączenie z Poznania do Danii. Łącznie na koniec ubiegłego roku operator dysponował 77 codziennymi połączeniami drogowymi, dającymi polskim eksporterom dostęp do rynków Europy.

Coraz więcej bezpośrednich połączeń drobnicowych

– Zapotrzebowanie na obsługę eksportu ciągle rośnie, ponieważ koniunktura w Polsce i w Europie sprzyja rozwojowi biznesu, a dodatkowo siłą napędową dla logistyki jest stale wzrastająca branża e-commerce. Dlatego Dachser regularnie zwiększa listę bezpośrednich połączeń drobnicowych. Kierunkiem numer jeden cały czas są Niemcy – do tego kraju eksportuje się z Polski najwięcej towarów. W 2018 r. będziemy kontynuować rozbudowę naszych stałych połączeń drogowych – zapowiada dr inż. Grzegorz Lichocik, prezes Dachser w Polsce. Również w obszarze Air & Sea Logistics Dachser rozwijał nowe połączenia w drobnicy morskiej z Szanghaju i Hong Kongu oraz w eksporcie lotniczym.

– To był wyjątkowy rok. Nasz wolumen w eksporcie lotniczym wzrósł o ok. 60%. Wynika to z uruchomienia serwisów konsolidacyjnych np. do Pekinu, Chicago, Delhi, Seulu czy Szanghaju. Dzięki temu Dachser zapewnia nowoczesne rozwiązania dla polskich eksporterów działających nie tylko na rynkach unijnych, ale też globalnie – komentuje Robert Pastryk, dyrektor generalny Dachser Air & Sea Logistics w Polsce.

Autorskie rozwiązania

Dachser już od 20 lat oferuje rozwiązania logistyczne dedykowane branży DIY, a potrzeby klientów w tym obszarze zwiększają się z każdym rokiem. *– Dachser stale podąża za tymi zmianami, oferując klientom profesjonalną obsługę nie tylko w zakresie transportu i magazynowania, ale również usług dodanych. Dzięki innowacyjnym systemom IT, a także doskonałej znajomości specyfiki branży, możemy sprostać wysokim wymaganiom sieci DIY, a w rezultacie rosnąć wraz z nią* – stwierdził Juliusz Pakuński, kierownik rozwoju biznesu Dachser DIY-Logistics, podczas targów spoga+gafa 2018, poświęconych branży ogrodniczej, na których firma obchodziła 20-lecie wprowadzenia rozwiązań jej dedykowanych. Są to m.in. autorskie, ściśle zintegrowane systemy zarządzania transportem i magazynem, które umożliwiają niezakłócony przepływ danych i towarów w ramach rozwiązania Dachser DIY-Logistics Pipeline. Niewątpliwie przyczyniły się one do sukcesów operatora.

Dachser Polska

- **Posiada 8 oddziałów, w których na koniec 2017 r. zatrudniał 442 pracowników.**
- **Należy do wysoko ocenianych pracodawców – w 2017 r. firma została uhonorowana tytułem Inwestor w Kapitał Ludzki, który jest przyznawany wyłącznie na podstawie niezależnego i anonimowego badania przeprowadzonego wśród osób zatrudnionych w danym przedsiębiorstwie.**
- **Dachser na całym świecie posiada 396 lokalizacji i zatrudnia 29,1 tys. osób.**



Systematyczna rozbudowa infrastruktury i zwiększanie skali działalności jest niezbędne, by móc sprawnie realizować procesy logistyczne na rzecz współpracujących firm

W ubiegłym roku firma do krajowego portfolio dodała ofertę skrojoną pod specjalistyczne potrzeby przemysłu chemicznego. W ramach rozwiązania branżowego

– W Dachser skupiamy się na oferowaniu rozwiązań logistycznych na najwyższym poziomie. Systematyczna rozbudowa infrastruktury i zwiększanie skali działalności jest niezbędne, by móc sprawnie realizować procesy logistyczne na rzecz współpracujących z nami firm. Dlatego stale podążamy za potrzebami naszych klientów, starając się zapewnić im jak najwięcej możliwości. Efekty tego widać w wynikach Dachser w Polsce, które są doceniane także na poziomie całej grupy – mówi dr inż. Grzegorz Lichocik.

Wzrost przychodów związany jest z systematycznym rozwojem skali działalności Dachser w Polsce, gdzie operator specjalizuje się w obsłudze eksporterów. Na koniec 2017 r. dysponował 77 codziennymi połączeniami drogowymi, dającymi dostęp do rynków Europy.



Dachser już od 20 lat oferuje rozwiązania logistyczne dedykowane branży DIY, a potrzeby klientów w tym obszarze zwiększają się z każdym rokiem

Dachser Chem-Logistics (patrz poprzedni numer TSL Biznes), operator zapewnia najwyższe standardy ochrony i bezpieczeństwa w zakresie transportu towarów niebezpiecznych i innych produktów chemicznych.

Schoenberger wybrało FIEGE



Do grona klientów FIEGE dołączyła firma Schoenberger, europejski lider w sprzedaży internetowej rolet zewnętrznych, moskitier, żaluzji i innych akcesoriów związanych z obszarem home & garden. Firma sprzedaje swoje produkty m.in. za pośrednictwem stron internetowych www.jalousiescout.de oraz www.domondo.pl w całej Europie.

Wybór wiarygodnego i rzetelnego operatora logistycznego dla naszej firmy był niezwykle ważny. Szukaliśmy partnera, który przy zachowaniu korzystnych warunków, zapewni sprawną obsługę oraz najwyższą jakość i będzie w stanie szybko zareagować na niezwykłą dynamikę e-commerce. Oferta FIEGE w pełni odpowiada naszym wysokim standardom i wymaganiom – powiedział Jarosław Markowski, wiceprezes Schoenberger Polska Enterprises Sp. z o.o.

Kontrakt podpisany z FIEGE Sp. z o.o. będzie realizowany na terenie nowego magazynu w Świecku. Wybrana lokalizacja pozwoli na pełną i szybką obsługę klientów z Polski i zachodniej części Europy. W nowej lokalizacji świadczone będą nie tylko usługi z zakresu magazynowania i kompletacji artykułów home & garden, ale również ich dostosowania do potrzeb klienta ostatecznego. Operacje na ponad 16 tys. m^2. nowoczesnej powierzchni magazynowej rozpoczną się już w październiku br.

– Podpisanie kontraktu z tak dynamicznie rozwijającą się firmą, jaką bez wątpienia jest Schoenberger, stanowi dla nas ogromne wyróżnienie oraz potwierdzenie wysokiej jakości obsługi logistycznej, a także bezpieczeństwa jakie zapewniamy powierzonym nam produktom.

W nowej lokalizacji świadczone będą nie tylko usługi z zakresu magazynowania i kompletacji artykułów home & garden, ale również ich dostosowania do potrzeb klienta ostatecznego.

Nowy klient i kolejny oddział FIEGE na mapie Polski jest także sygnałem, że nasza strategia realizowana w oparciu o wieloletnie doświadczenie wysokokwalifikowanych ekspertów, zrozumieniu i dostosowaniu się do potrzeb naszych klientów, jest słusznym kierunkiem rozwoju w tych niezwykle konkurencyjnych czasach – stwierdził Piotr Kohmann, CEO FIEGE Sp. z o.o.



Fot. Zalando

Nowi partnerzy – Zalando i DHL Supply Chain

Platforma modowa i lifestyle'owa Zalando rozpoczęła współpracę z firmą DHL, która zajmie się obsługą centrum logistycznego w Głuchowie (Tuszyn) w okolicach Łodzi. DHL Supply Chain będzie nadzorował proces zatrudnienia około 1 tys. osób na potrzeby centrum w środkowej fazie inwestycji.

Uroczyste zawieszenie wiechy na nowym centrum logistycznym o powierzchni 130 tys. m^2 Zalando świętowało w kwietniu tego roku. Inwestycja w Głuchowie to trzeci w Polsce obiekt tego typu – pozostałe dwa znajdują się w Szczecinie i Olsztynku.

Głuchów w sieci Zalando

Zalando stawia sobie za cel utrzymanie wysokich standardów obsługi klienta na wszystkich 17 rynkach, gdzie jest obecne, dla swoich ponad 24 mln aktywnych klientów w całej Europie. Obiekt w Głuchowie dołącza do sieci logistycznej Zalando, będąc jednym z dziesięciu centrów logistycznych na pięciu rynkach. Nieruchomość będzie obsługiwana przez DHL Supply Chain, a rozpoczęcie testów operacyjnych przewidziane jest na koniec tego roku.

Czynniki, które zadecydowały o wyborcze Głuchowa jako lokalizacji dla centrum logistycznego, to przede wszystkim duży potencjał zatrudnienia, dobre położenie geograficzne i infrastruktura, która obejmuje bezpośredni dostęp do dróg ekspresowych nr 1 i 12. Szczególny wpływ na decyzję miała współpraca z regionem, gminą Tuszyn i burmistrzem Głuchowa oparta na wzajemnym zaufaniu i szacunku.

Tworzenie silnego zespołu

– Dzięki nowej inwestycji w Głuchowie nie tylko wzmocnimy ofertę kierowaną do polskich klientów, ale także rozbudujemy naszą sieć logistyczną w Europie…. Z niecierpliwością czekamy na współpracę z DHL od strony operacyjnej i w tworzeniu silnego zespołu – mówi Jan Bartels, Vice President Customer Fulfillment & Logistics w Zalando.

Hendrik Venter, prezes DHL Supply Chain na Europę Środkową i Wschodnią dodaje: *– Jesteśmy bardzo zadowoleni, że przekonaliśmy Zalando naszym podejściem „Wszystko jest możliwe" i jakością naszej pracy, do zapewnienia im usługi, która stworzy konkurencyjną przewagę rynkową dla firmy. Nasz wykwalifikowany i pełen pasji zespół operacyjny w Polsce dostarczy Zalando usługi wysokiej jakości, jakiej oczekują jego klienci.*

Aplikować o pracę można pod adresem: **pracujwdhl@dhl.com**

DPD Polska najczęściej wybieraną firmą kurierską

Według corocznego raportu nt. polskiego rynku sprzedaży elektronicznej, „E-commerce w Polsce 2018", firmy analitycznej Gemius, najczęściej wybieraną formą logistyki zakupionego w sieci towaru jest przesyłka kurierska (75% wskazań). Najpopularniejsza firma kurierska to DPD Polska, którą preferuje 26% internautów (3 p.p. więcej niż rok temu).

Badanie firmy Gemius przeprowadzono pomiędzy 30 marca a 24 kwietnia br. na grupie 1500 internautów w wieku 15 lat i więcej. Miało ono na celu poznanie postaw, zwyczajów i motywacji związanych z kupowaniem


Fot. DPD

online. Według raportu 56% internautów zrealizowało zakupy online, a 23% ma doświadczenia z zakupami zagranicznymi. Trzy czwarte z nich korzysta z bezpośredniej dostawy do domu lub miejsca pracy za pośrednictwem kuriera. Najpopularniejszą firmą kurierską jest DPD Polska – 26%.

– Badania Gemiusa, podobnie jak przeprowadzone przez DPDgroup Barometr E-shopper, pokazują tendencje naszego rynku e-commerce – mówi Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska. *– Warto zwrócić również uwagę na coraz częstsze korzystanie ze smartfonów podczas e-zakupów* – dodaje.

MM

ROHLIG SUUS **wzmacnia swoją pozycję w Europie**

ROHLIG SUUS Logistics SA otworzył oddziały w Czechach i na Węgrzech. Obok rozwoju oferty w obszarze frachtu lotniczego, morskiego i kolejowego planuje rozwinięcie i umocnienie w tym regionie własnej sieci transportu całopojazdowego.

Przez Czechy, Słowację i Węgry przebiega nie tylko szlak tranzytowy pomiędzy południem a północą Europy, ale też między Starym Kontynentem a Dalekim Wschodem. Powołanie struktur operacyjnych w Budapeszcie oraz czeskiej Pradze, Ostrawie i Libercu ma na celu pogłębienie kompetencji ROHLIG SUUS Logistics i dalszy wzrost biznesu globalnego polskiego operatora w makroregionie.

Ważny makroregion w Europie

– Polska, Czechy, Słowacja i Węgry stanowią ważny makroregion, który może stać się logistycznym i transportowym węzłem kolejowym do dystrybucji dostaw z Chin na terytorium całej Europy. Te trzy kraje, z dodatkowym udziałem Słowenii i portu w Koprze, realizują zdecydowaną większość wymiany handlowej i inwestycji w ramach współpracy państw Europy Środkowo-Wschodniej i Chin. Kluczowy dla dalszego rozwoju makroregionu będzie również budowany przez Chiny korytarz transportowy z Pireusu przez Bałkany do Unii Europejskiej – powiedział Tadeusz Chmielewski, prezes zarządu ROHLIG SUUS Logistics SA.

Polska, Czechy, Słowacja i Węgry stanowią ważny makroregion, który może stać się logistycznym i transportowym węzłem kolejowym do dystrybucji dostaw z Chin na terytorium całej Europy.

Wzmocnienie pozycji na w Europie

Oddziały ROHLIG SUUS Logistics w Czechach od początku kwietnia br. świadczą kompleksowe usługi spedycyjne, oferują także obsługę celną i magazynowanie. Oddział w Budapeszcie, uruchomiony z początkiem maja, będzie funkcjonował jako nowo powstała spółka ROHLIG SUUS Logistics Hungary. Do węgierskiej struktury polskiej firmy logistycznej włączona została firma Nordic International – operator spedycyjny działający na rynku od 2011 r., oferujący usługi z obszaru frachtu morskiego, lotniczego i drogowego oraz rozwiązania oparte o transport intermodalny.

– Jednym z elementów naszej strategii rozwoju jest wzmocnienie pozycji na rynkach europejskich poprzez rozbudowę sieci oddziałów. Obecność w Czechach i na Węgrzech to istotny krok z punktu widzenia budowy naszej pozycji w branży logistycznej Europy Centralnej – skomentował wydarzenia Tadeusz Chmielewski. – *Lokalizacja oddziałów zagranicznych ma duże znaczenie dla całej naszej sieci. Krótki dystans dzielący Węgry od portu w Koprze na Słowenii daje nam możliwość oferowania klientom kompleksowych połączeń morskich i drogowych* – dodał.



Praga, Hradczany



Budapeszt, gmach parlamentu

System połączeń ROHLIG SUUS Logistics nieustannie rozwija się o kolejne kierunki. Spółka konsekwentnie rozwija także obszar FTL, o czym świadczy wskaźnik blisko 200 tys. zrealizowanych przewozów całopojazdowych w ubiegłym roku.



DHL kształtuje **przyszłość logistyki**

W nowym Centrum Innowacji DHL Ameryki Północnej i Południowej

DHL rozszerza globalny zasięg innowacyjności na region obu Ameryk, kładąc podwaliny pod najnowsze Centrum Innowacji Ameryki Północnej i Południowej w Rosemont w stanie Illinois, które będzie oferowało unikalny wgląd w przyszłość logistyki.

W połączeniu z Centrum Innowacji DHL w Troisdorf w Niemczech i Centrum Innowacji Azji i Pacyfiku w Singapurze, Centrum Innowacji Ameryk będzie prezentować logistyczne technologie i innowacje, które DHL wdraża już w całym regionie. Ponadto będzie wspierać rozwój przyszłych rozwiązań w zakresie logistyki i łańcucha dostaw, pełniąc jednocześnie rolę regionalnej platformy innowacyjności w ramach współpracy. Otwarcie obiektu zaplanowano na lato 2019 r.

– *Dzięki trzeciemu ogólnoświatowemu Centrum Innowacji będziemy mogli stworzyć platformę badań i rozwoju innowacyjnych metod współpracy między klientami DHL, start-upami, środowiskami akademickimi, partnerami branżowymi oraz ekspertami ds. innowacji w regionie obu Ameryk* – skomentował wydarzenie Matthias Heutger, starszy wiceprezes DHL Innovation & Commercial Development. – *To wizjonerskie centrum innowacyjności będzie promowało i utrzymywało wiodącą pozycję DHL jako prekursora na jednym z naszych kluczowych rynków. Będzie również wspierało proces rozwijania pomyślnych relacji partnerskich, które nawiązaliśmy z technologicznymi liderami i innowacyjnymi start-upami w regionie.*

We wszystkich operacjach spółki

DHL poddaje ciągłej ocenie własne rozwiązania innowacyjne zorientowane na klienta, wdrażając już zaawansowane technologie we wszystkich operacjach spółki, aby zwiększać wydajność i zaspokajać zmieniające się potrzeby klientów.

Należąca do Deutsche Post DHL Group spółka DHL Supply Chain, specjalizująca się w usługach logistyki kontraktowej, odnotowała 15-procentowy, średni wzrost produktywności w ramach próbnego zastosowania technologii rzeczywistości rozszerzonej w magazynach z użyciem inteligentnych okularów zapewniających wizualną prezentację instrukcji dotyczących kompletacji zamówień i lokalizacji artykułów. Spółka wprowadziła ponadto do eksploatacji drony z kamerami monitorującymi, aby zwiększyć poziom bezpieczeństwa w magazynach w Brazylii i Meksyku.

Robotyka, będąca najważniejszą technologią cieszącą się 63-procentowym poparciem wyrażonym w globalnej ankiecie, jaką DHL przeprowadził niedawno wśród ok. 350 dostawców i specjalistów, pełni również istotną rolę w innowacyjnej działalności DHL. DHL Supply Chain wykorzystuje roboty współpracujące z ludźmi, zaprojektowane do wspierania realizacji zadań powtarzalnych i precyzyjnych, takich jak odbieranie i pakowanie przesyłek w wielu magazynach zlokalizowanych w Ameryce Północnej.

DHL Global, wiodący specjalista w dziedzinie transportu lotniczego i morskiego, oraz DHL Express, międzynarodowy dostawca przesyłek ekspresowych, również wykorzystują wirtualną rzeczywistość i sztuczną inteligencję w krajach, takich jak

W połączeniu z Centrum Innowacji DHL w Troisdorf w Niemczech i Centrum Innowacji Azji i Pacyfiku w Singapurze, Centrum Innowacji Ameryk będzie prezentować logistyczne technologie i innowacje, które DHL wdraża już w całym regionie.



W Centrum Innowacji będzie można stworzyć platformę badań i rozwoju innowacyjnych metod współpracy między klientami DHL, start-upami, środowiskami akademickimi, partnerami branżowymi oraz ekspertami ds. innowacji w regionie obu Ameryk



Wyposażony w najnowsze funkcjonalności, futurystyczne konstrukcje, imponujące foyer i inspirujące, ogólnodostępne przestrzenie konferencyjne, nowoczesny obiekt DHL o pow. 7,3 tys. m² będzie umożliwiał organizowanie wydarzeń związanych z najnowszymi trendami i innowacjami łącznie dla 300 gości

DHL poddaje ciągłej ocenie własne rozwiązania innowacyjne zorientowane na klienta, wdrażając już zaawansowane technologie we wszystkich operacjach spółki, aby zwiększać wydajność i zaspokajać zmieniające się potrzeby klientów.

Stany Zjednoczone i Chile, do szkolenia pracowników i optymalizacji procesów obsługi klienta.

Wizje, trendy, rozwiązania

Najnowsze Centrum Innowacji będzie zawierało nowoczesne rozwiązania DHL w zakresie logistyki i robotyki oraz zaoferuje klientom i partnerom wgląd w przyszłość logistyki, prezentując wizję świata przyszłości wraz z jego infrastrukturą transportową w 2050 r. Dotyczy to również najnowszych trendów technologicznych w takich dziedzinach, jak robotyka, automatyzacja, sztuczna inteligencja, pojazdy samojezdne, internet przedmiotów i rzeczywistość wirtualna. Należy zaznaczyć, że wszystkie te technologie znajdują się bądź w fazie testowej, bądź na etapie wdrażania przez Grupę.

– Rosemont jest punktem centralnym, w którym firmy mogą się spotykać i łączyć, dzięki strategicznej lokalizacji centrum między lotniskiem O'Hare i samym miastem Chicago. Jesteśmy podekscytowani faktem, że DHL wyznacza naszej miejscowości nowe miejsce w branży technologii i innowacji – powiedział burmistrz Rosemont, Brad Stephens. – *Firmy szukają pomysłów na najnowsze trendy w erze cyfryzacji, a teraz mogą przyjść do naszego centrum, aby uzyskać wgląd w przyszłość logistyki.*

Wyposażony w najnowsze funkcjonalności, futurystyczne konstrukcje, imponujące foyer i inspirujące, ogólnodostępne przestrzenie konferencyjne, nowoczesny obiekt DHL o pow. 7,3 tys. m² będzie umożliwiał organizowanie wydarzeń związanych z najnowszymi trendami i innowacjami łącznie dla 300 gości.

DHL Supply Chain wykorzystuje roboty współpracujące z ludźmi, zaprojektowane do wspierania realizacji zadań powtarzalnych i precyzyjnych, takich jak odbieranie i pakowanie przesyłek w wielu magazynach zlokalizowanych w Ameryce Północnej.



Najnowsze Centrum Innowacji będzie zawierało nowoczesne rozwiązania DHL w zakresie logistyki i robotyki oraz zaoferuje klientom i partnerom wgląd w przyszłość logistyki, prezentując wizję świata przyszłości wraz z jego infrastrukturą transportową w 2050 r.

– Inspiracja, łączenie i angażowanie – to główne cele, które realizujemy dzięki naszym centrom innowacji. Inspirując naszych gości w unikatowym środowisku oraz łącząc ich z ekspertami ds. logistyki i innowacji, staramy się wspierać procesy strategicznego zaangażowania klientów, wykazujące potencjał tworzenia nowych firm i wykorzystywania świadomego przywództwa w procesie odkrywania różnych metod czerpania korzyści, jakie rozwój technologiczny może przynieść w przyszłości zarówno DHL, jak i naszym klientom. Nasze nowe Centrum Innowacji, zlokalizowane w pobliżu jednych z najbardziej dynamicznych centrów technologicznych i innowacyjnych na świecie, pomoże nam w kształtowaniu przyszłości logistyki – dodał Heutger.

KK

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: handlowy@colian.pl, www.colianlogistic.pl



Fot. Epson

WorkSense W-01 marki Epson można skategoryzować jako humanoida, gdyż posiada cztery kamery umieszczone na głowie i dwie w rękach (daje to szerokie pole widzenia i umożliwia wykonywanie skomplikowanych zadań z niespotykaną precyzją) oraz czujniki dotyku w dłoniach (dzięki nim może kontrolować siłę nacisku podczas wykonywania zadań)

Przemysł 5.0 widać już na horyzoncie

Jaka będzie kolejna rewolucja przemysłowa?

Dzięki nowym technologiom świat rozwija się dziś szybciej niż kiedykolwiek wcześniej. Czwarta rewolucja przemysłowa trwa w najlepsze, tymczasem na horyzoncie widać już mglisty zarys kolejnej. Na wzór poprzednich stanowi ona mieszankę zdumiewających obietnic, ciężkich wyzwań i niechybnych konsekwencji. Jakie będą fabryki przyszłości? Jak będzie wyglądała logistyka za kilka, a nawet jedną dekadę? Na to pytanie szukamy odpowiedzi wspólnie z ekspertami z wrocławskiej firmy DSR, specjalizującej się w dostarczaniu zaawansowanych rozwiązań IT dla produkcji.

O przemożnym wpływie wynalazków na społeczeństwo i gospodarkę przekonano się już pod koniec XVIII w., kiedy jak grzyby po deszczu zaczęły pojawiać się fabryki wyposażone w maszyny parowe. Efekty pierwszej rewolucji przemysłowej, polegającej na umaszynowieniu fabryk i manufaktur, widoczne były wszędzie. Ich siła popchnęła ówczesną gospodarkę ku gwałtownemu rozwojowi, który za sprawą nowych wynalazków przyspieszył gwałtownie w XIX w. Druga rewolucja przemysłowa przyniosła ze sobą elektryczność, która gruntownie zmieniła globalną gospodarkę. W fabrykach pojawiły się linie produkcyjne, które uruchomiono dzięki przełomowym wynalazkom. Żarówka, telefon, aparat fotograficzny, pojazdy silnikowe i radioodbiorniki – to wszystko wynaleziono w XIX w. Świat zmienił się nie do poznania, by 100 lat później przywitać kolejną rewolucję. Tym razem w jej centrum znalazły się informatyzacja i automatyzacja. Wraz ze zwiększającą się wydajnością taniejącego i coraz łatwiej dostępnego sprzętu komputerowego, firmy rozpoczęły wdrażanie systemów do planowania i kontroli oraz narzędzi umożliwiających sterowanie maszynami, co



Fot. Jungheinrich

Wózek widłowy ECE z easyPILOT Follow, firmy Jungheinrich, sam podąża za operatorem, zatrzymując się w pozycji, w jakiej pracownik może wygodnie odłożyć i pobrać towar

Przemysł 4.0 można zdefiniować jako dogłębną cyfryzację, a następnie dalszą automatyzację procesów zachodzących w przedsiębiorstwach poprzez implementację zaawansowanych systemów IT, przemysłowego internetu rzeczy, analityki danych i sztucznej inteligencji.

przyczyniło się do zwiększenia elastyczności i precyzji produkcji. Nowe rozwiązania informatyczne sprawiły, że producenci, jak jeden mąż, zwrócili się w kierunku automatyzacji, która nie omija logistyki.

Zderzenie z rzeczywistością

Podczas gdy trzy pierwsze rewolucje dzielił od siebie okres około stu lat, czwarta spadła na nas szybciej, bo zaledwie po pięciu dekadach. Poprzedziła ją faza intensywnej globalizacji, której towarzyszył *offshoring*, czyli przenoszenie produkcji do państw mniej rozwiniętych gospodarczo, takich jak Chiny czy Bangladesz. Przemysł 4.0 w dużym skrócie można zdefiniować jako dogłębną cyfryzację, a następnie dalszą automatyzację procesów zachodzących w przedsiębiorstwach poprzez implementację zaawansowanych systemów IT, przemysłowego internetu rzeczy, analityki danych i sztucznej inteligencji. – *Dążymy do tego, by zespolić świat fizyczny z wirtualnym w sposób, który znacząco usprawnia działanie tego pierwszego. Taki poziom cyfryzacji wymaga nie tylko sporego budżetu, lecz także wprowadzenia fundamentalnych zmian w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Zbieranie danych nie jest już sztuką. Wyzwanie polega na wyciąganiu z nich wartościowych wniosków, a to wymaga zmiany myślenia i utartych sposobów działania. Nagrodą są: skok produktywności, wyższy poziom bezpieczeństwa, lepsza jakość i mniejsze marnotrawstwo* – wyjaśnia Piotr Rojek, dyrektor zarządzający w DSR, firmie specjalizującej się w nowoczesnych rozwiązaniach IT dla przemysłu. Jego zdaniem wymiana informacji pomiędzy ludźmi, maszynami i systemami komputerowymi stanowi siłę czwartej rewolucji przemysłowej. Siłę, którą należy umiejętnie okiełznać, by przyniosła oczekiwane rezultaty.

Tymczasem Zbigniew Piątek, który skrupulatnie bada zagadnienia związane z przemysłem 4.0, zaznacza że obejmuje on cały łańcuch wartości: od złożenia zamówienia i dostarczenia komponentów dla trwającej produkcji, aż do wysyłki towaru do klientów i usług posprzedażnych. – *Środowisko Przemysłu 4.0 wspiera założę jak nigdy dotąd, zapewniając dostęp do praktycznie każdej przydatnej informacji, w dowolnym czasie, z dowolnego miejsca, co umożliwia ekonomiczną produkcję zindywidualizowanych wyrobów i krótkich serii* – zwraca uwagę Piątek i dodaje, że producenci, którzy wdrażają rozwiązania tej klasy mogą obniżyć koszty produkcji i w bardziej elastyczny sposób reagować na zapytania klientów. Największe wrażenie robi jednak sposób, w jaki nowoczesne



Fot. ID Logistics

SAM Robot, poruszający się z prędkością 2,5 m/s i wykorzystywany w firmie ID Logistics, ma m.in. wbudowaną kamerę 360°, mikrofon, czytnik kart identyfikacyjnych pracowników magazynu (wykrywa obecność człowieka i identyfikuje jego tożsamość), oraz czujniki gazu, dymu, ciepła, toksyn i dźwięku

systemy IT wykorzystują dane, spływające z hali produkcyjnej, do optymalizacji procesów, redukcji zastojów i eliminacji wadliwych partii, usprawnienia logistyki. – *Potrafimy zmniejszyć lub nawet całkowicie wyeliminować zjawiska obniżające jakość wyrobów i podwyższające koszty produkcji. Jest to możliwe dzięki mierzeniu oraz poddaniu analizie komputerowej w czasie rzeczywistym wielu parametrów technologicznych. W podobny sposób działa analityka predykcyjna, w której wykorzystanie np. specjalnych czujników drgań harmonicznych i analiza strumienia danych*

Wymiana informacji pomiędzy ludźmi, maszynami i systemami komputerowymi stanowi siłę czwartej rewolucji przemysłowej. Siłę, którą należy umiejętnie okiełznać, by przyniosła oczekiwane rezultaty.



Fot. ID Logistics

W Strefie Kontroli Szczegółowej firmy ID Logistics umieszczono foliowarki z zainstalowanymi dwiema kamerami o wysokiej rozdzielczości (każda z nich ma 10 MPX i zoom), które wykonują zdjęcia każdej strony palety. To pozwala na dokładną rejestrację procesu



Inventory Viewer to platforma przymocowana do ramion wózka typu Reach. Jest ona wyposażona w kamery zdolne do odczytu kodów kreskowych na wysokości do 2,5 m. Posiada również kamery IP do fotografowania palet i czujniki do ich rozpoznawania

daje szerokie możliwości w zakresie wykrywania i identyfikacji konkretnych usterek, zanim dojdzie do uszkodzenia całej maszyny i w konsekwencji wstrzymania procesu produkcyjnego – tłumaczy Jan Skowroński, R&D manager w DSR.

Mimo, że czwarta rewolucja przemysłowa trwa w najlepsze, większość firm wciąż znajduje się w jej początkowym stadium. – *Robimy wszystko, aby zyskać siłę roboczą na miarę czwartej rewolucji przemysłowej* – pod tym zdaniem podpisało się 86% menedżerów wyższego szczebla w najnowszym badaniu przeprowadzonym przez Deloitte. Mimo szczerych chęci i licznych działań mających wprowadzić firmy produkcyjne na tory cyfrowej transformacji, efekty pozostawiają wiele do życzenia. Okazuje się bowiem, że zaledwie 14% ankietowanych uznaje swoje przedsiębiorstwo za w pełni gotowe na wyzwania przemysłu 4.0.

Jeszcze gorzej jest w logistyce. Badanie przeprowadzone przez DHL na ekspertach w dziedzinie łańcucha dostaw i operacji pokazuje, że 95% respondentów nie wykorzystuje w pełni potencjału ograniczenia kosztów, wynikającego z rozwoju sprzętu i możliwości jakie dają rozwiązania informacyjno-analityczne. To dlatego, że nowe technologie i rozwiązania rozwijają się w tak szybkim tempie i tak znacząco zmieniają funkcjonowanie branży na wielu płaszczyznach, że łańcuchy dostaw mają problem z szybką adaptacją.

Powrót do przyszłości

Tempo w jakim producenci implementują idee czwartej rewolucji przemysłowej, mimo że nie spełnia ona oczekiwań dostawców technologii, wcale nie jest ślimacze. To świat pędzi z niespotykaną dotychczas prędkością. Trudno za nim nadążyć realizując projekty wymagające gigantycznych nakładów finansowych i gruntownych zmian organizacyjnych w spowalnianych przez korporacyjne wymagania i procedury przedsiębiorstwach. Pikanterii całej sprawie dodaje fakt, że coraz częściej mówi się o przemyśle 5.0, który – jeśli wierzyć futurystycznym wizjom ekspertów – zmieni fabryki nie do poznania.

Siłą napędową piątej rewolucji przemysłowej mają być technologie kognitywne, umożliwiające maszynom wykonywanie zadań, które dotychczas zarezerwowane były wyłącznie dla ludzi. Doskonale widać to na przykładzie rozpoznawania obrazów i interpretowania mowy. Za sprawą technologii kognitywnych inteligentne roboty mają pracować u boku człowieka w całkowitej harmonii – nawet w małych i średnich zakładach produkcyjnych. Efektem kolaboracji ludzi z tzw. co-botami ma być szeroko zakrojona automatyzacja, w której rola tych pierwszych ulegnie sporej zmianie. Mimo, że nad automatyzacją od zawsze unosi się widmo bezrobocia, to przemysł 5.0 skutecznie je przegania, wydobywając to co najlepsze z ludzi i robotów. Żmudne, powtarzalne czynności spadną na maszyny, podczas gdy pracownicy z krwi i kości zajmą się tym co kreatywne, wymagające krytycznego myślenia, przewidywania i dozy wrażliwości. – *Dziesięć lat temu rodzice mówili swoim dzieciom, by nie szły do pracy w fabrykach. To wielka szkoda, ponieważ właśnie w nich dokonuje się postęp i rodzą innowacje. Przemysł 5.0 sprawi, że fabryka stanie się miejscem, gdzie kreatywni ludzie znajdą dla siebie miejsce* – twierdzi Esben Østergaard, chief technology officer w Universal Robots. Istotny dla rynku pracy jest również fakt, że roboty nie obejdą się bez konserwacji i jak na razie są w tej potrzebie całkowicie zdane na nas. Im więcej maszyn, tym więcej napraw, a co za tym idzie – większe zapotrzebowania kadrowe.

Przemysł 4.0 obejmuje cały łańcuch wartości: od złożenia zamówienia i dostarczenia komponentów dla trwającej produkcji, aż do wysyłki towaru do klientów i usług posprzedażnych.



Przemysłowy robot kartezjański sprzężony jest z układem obsługiwanych przez sterownik przenośników, zapewnia automatyczny rozładunek palet w magazynach FM Logistic przy dowolnej konfiguracji warstw, bez żadnej uprzedniej regulacji, przy równoczesnym, systematycznym zasilaniu jednej lub kilku linii pakowania

Przygotowanie co-botów do wykonywania nowych zadań i działania w różnorodnych środowiskach pracy ma być niezwykle proste. Przyczynią się do tego zaawansowane algorytmy uczenia maszynowego, łatwe w obsłudze interfejsy oraz systemy ręcznej kontroli, które można wykorzystać, by nauczyć robota wykonywania określonych czynności. Taka forma programowania odbywa się przez zapamiętywanie sekwencji ruchów wykonanych przez człowieka i nie wymaga konwencjonalnego kodowania. – *Takie maszyny są już dostępne na rynku, potrafią poruszać się tak, by nie stanowić zagrożenia dla ludzi, a dla bezpieczeństwa producenci wyposażyli je w specjalne ochraniacze. Z tego samego powodu siła, z jaką wykonują zadania została mocno ograniczona. W przyszłości będziemy oglądać je coraz częściej, na razie jednak wciąż stanowią niszę. To technologia, która dopiero raczkuje i potrzeba czasu, by rozwinęła się na tyle, by mogła w pełni sprostać naszym oczekiwaniom* – ocenia Piotr Rojek.

Siłą napędową piątej rewolucji przemysłowej mają być technologie kognitywne, umożliwiające maszynom wykonywanie zadań, które dotychczas zarezerwowane były wyłącznie dla ludzi.

DNA robi różnicę

Gdy to nastąpi, harmonijna współpraca ludzi z inteligentnymi robotami wyniesie przedsiębiorstwa produkcyjne na nowy poziom personalizacji. Takiego zdania jest Esben Østergaard, który w przemyśle 5.0 dostrzega szansę na aprecjację kapitału ludzkiego jako elementu nadającego wartość wytwarzanym produktom. – *To właśnie spersonalizowanych produktów konsumenci pożądają najbardziej i są gotowi zapłacić więcej za takie, które noszą charakterystyczne znamię ludzkiej troski i kunsztu, np. piękne zegarki czy piwo rzemieślnicze* – zauważa Østergaard. Według niego takie produkty mogą powstać wyłącznie przy zaangażowaniu człowieka. Ten ludzki dotyk ma być tym, czego poszukują konsumenci, gdy chcą wyrazić swoją tożsamość poprzez kupowane produkty. Zdaniem Østergaarda nie przeszkadza im to, że automatyzacja jest częścią procesu produkcyjnego, pod warunkiem, że produkt końcowy posiada osobisty odcisk projektantów i rzemieślników, tworzących coś wyjątkowego i niepowtarzalnego. – *To jest personalizacja. To jest poczucie luksusu. To jest przyszłość*! – ekscytuje się współzałożyciel Universal Robots. Kiedy ona nadejdzie? Na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi.

Z badania przeprowadzonego przez Accenture wiadomo, że dominująca większość z 512 przepytanych kierowników produkcji z Ameryki Północnej, Europy i Azji widzi miejsce dla współpracy z inteligentnymi robotami w najbliższej przyszłości. 85% respondentów przewiduje, że integrujące ludzi i maszyny środowiska pracy staną się powszechne już w 2020 r. Tego hurraoptymistycznego nastroju nie podziela Piotr Rojek, który współpracując z polskimi i europejskimi producentami przemysłowymi dokładnie analizuje poziom ich cyfryzacji. – *Z przemysłu 4.0 mamy do odrobienia ogromną pracę domową. Mimo, że penetracja IIoT postępuje dość szybko, to wciąż większość wdrożeń jest w powijakach. W firmach, które inwestują w nowe technologie zazwyczaj funkcjonują różne, rozproszone systemy IT. Brakuje holistycznego podejścia, wizji i dojrzałości. Jest wprawdzie duży potencjał, jednak mało kto go wykorzystuje. Nim wejdziemy w przemysł 5.0 musimy zrobić użytek z jego poprzedniej odsłony, a na to potrzebujemy jeszcze sporo czasu* – kwituje dyrektor zarządzający w DSR.

Za sprawą technologii kognitywnych inteligentne roboty mają pracować u boku człowieka w całkowitej harmonii – nawet w małych i średnich zakładach produkcyjnych. Efektem kolaboracji ludzi z tzw. co-botami ma być szeroko zakrojona automatyzacja.

Marcel Płoszyński



DB Schenker jako pierwszy operator logistyczny na świecie oferuje swoim klientom kompleksową usługę druku 3D. Za pośrednictwem portalu internetowego eSchenker, klienci mogą przesłać projekt 3D, wybrać materiał i kolorystykę, zapoznać się z cenami, zamówić wydruk, a następnie go otrzymać.

Oferta obejmuje drukowanie urządzeń medycznych ze stali nierdzewnej, plastikowych chwytaków jako części robotów, czy spersonalizowanych opakowań.

DB Schenker organizuje proces drukowania i dostawy zleconych zamówień za pomocą własnej platformy, nie posiada natomiast swoich drukarek. Zlecenia realizowane są w modelu biznesowym opartym na współpracy z siecią startupów jak również renomowanych firm. Od 2015 r. DB Schenker Enterprise Lab w Dortmundzie wraz z Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics prowadzi badania nad możliwościami i rezultatami stosowania druku 3D.

– *Druk 3D może być w niektórych przypadkach alternatywą dla transportu towarów. Jako pierwszy na świecie dostawca usług logistycznych dążymy do wykorzystania potencjału tej technologii oferując innowacyjne rozwiązania naszym klientom. W ten sposób DB Schenker odpowiada na ich rosnące oczekiwania* – mówi Jochen Thewes, CEO of Schenker AG.

Według operatora logistycznego wzrost popytu na usługi druku 3D zauważalny jest we wszystkich gałęziach produkcji, szczególnie dotyczy części zamiennych i trudno dostępnych elementów. Przewidywany jest znaczący wzrost zapotrzebowania na drukowanie części z metalu. Obecnie do druku 3D wykorzystuje się aluminium, stal nierdzewną i tworzywa sztuczne, w przyszłości także tytan oraz kombinacje różnych materiałów.

Optymalizacja procesów transportowych i większa efektywność energetyczna, czyli...

Bramy szybkobieżne w wersji mini

Rafineria Bayernoil z Vohburga przeprowadziła modernizację budynku utrzymania ruchu przy zastosowaniu bram szybkobieżnych Efaflex. Dział do spraw utrzymania ruchu firmy Bayernoil Raffineriegesellschaft mbH w bawarskim mieście Vohburg, wymieniając przestarzałe bramy, zdecydował się zastosować cztery szybkobieżne, profesjonalne bramy Efaflex z serii Turbo.

Aby oddzielić ruch pieszo-rowerowy od ruchu pojazdów, we wjazdach dużych bram zainstalowano zintegrowane małe bramy dla pieszych i rowerzystów. W ten sposób do wnętrza budynku dostaje się minimalna ilość powietrza z zewnątrz, a temperatura w obrębie bram jest znacznie stabilniejsza.

Odporny na działanie wiatru i warunki atmosferyczne blat bramy EFA-STT® jest wykonany z przezroczystych lameli ze szkła akrylowego, niezawierających PCV (podziałka skrzydeł wynosi 225 mm) – dzięki temu ponad 70% powierzchni bramy jest przezroczy.



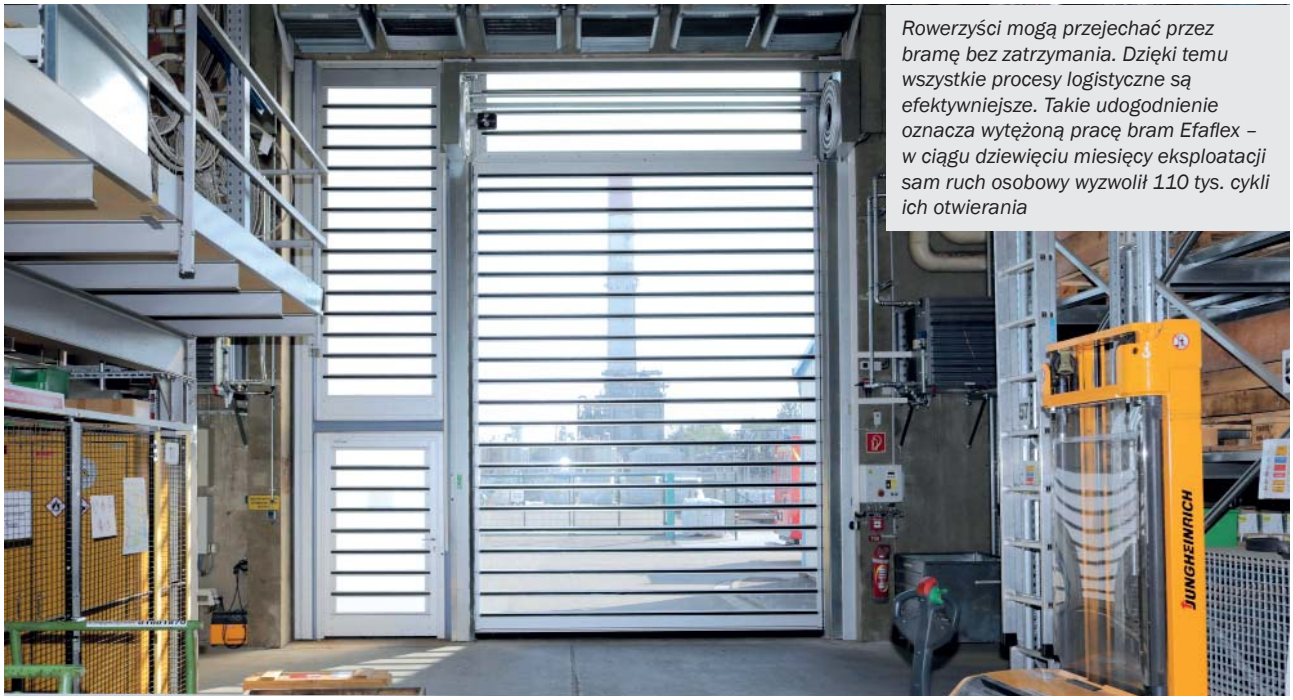
Oprócz dużych bram do przejazdu wózków widłowych i samochodów ciężarowych, w rafinerii zamontowano małe bramy EFA-STT® dla pieszych i rowerzystów. Są one precyzyjnie otwierane i zamykane za pomocą czujnika umieszczonego przed i za każdą z nich

– *Dzięki nowym bramom do wnętrza hal dostaje się więcej dziennego światła. To bardzo podoba się naszym pracownikom* – korzyści z wymiany bram wymienia Michael Schölch, inżynier serwisu w zakładzie w Vohburgu.

Pozytywny bilans energetyczny

Dotychczasowe stalowe bramy harmonijkowe miały 50 lat i były już przestarzałe. Dlatego zastąpiły je cztery szczelne, dobrze izolowane bramy Efaflex, które od momentu zamontowania zapewniają obiektowi pozytywny bilans energetyczny. Dzięki ich bardzo wysokim prędkościom otwierania i zamykania wyeliminowano przeciągi oraz wahania temperatur w obrębie aż 200 stanowisk pracy, między innymi w warsztacie zaworowym, magazynie, a także w dziale prac elektrycznych, pomiarowych i regulacyjnych.

Oprócz dużych bram do przejazdu wózków widłowych i samochodów ciężarowych, w rafinerii zamontowano małe bramy EFA-STT® dla pieszych i rowerzystów. Są one precyzyjnie otwierane i zamykane za pomocą czujnika umieszczonego przed i za każdą z nich. – *Nasi pracownicy nie muszą już stawiać ciężkich rowerów z pakunkami przed bramą, aby ją otworzyć* – Michael Schölch przedstawia kolejną zaletę bram Efaflex. – *Teraz rowerzyści mogą przejechać przez bramę bez zatrzymania. Dzięki temu wszystkie procesy logistyczne są efektywniejsze* – dodaje. Takie udogodnienie oznacza wytężoną pracę bram Efaflex – w ciągu dziewięciu miesięcy eksploatacji sam ruch osobowy wyzwolił aż 110 tys. cykli ich otwierania.



Rowerzyści mogą przejechać przez bramę bez zatrzymania. Dzięki temu wszystkie procesy logistyczne są efektywniejsze. Takie udogodnienie oznacza wytężoną pracę bram Efaflex – w ciągu dziewięciu miesięcy eksploatacji sam ruch osobowy wyzwolił 110 tys. cykli ich otwierania

Odporny na działanie wiatru i warunki atmosferyczne blat bramy EFA-STT® jest wykonany z przezroczystych lameli ze szkła akrylowego, niezawierających PCV (podziałka skrzydeł wynosi 225 mm) – dzięki temu ponad 70% powierzchni bramy jest przezroczysta. Z jednej strony pozwala to na doświetlenie hali światłem słonecznym, z drugiej daje możliwość obserwowania sytuacji na zewnątrz, dzięki czemu szybko poruszające się pojazdy mogą uniknąć wypadku, a procesy logistyczne przebiegają bezpieczniej i płynniej.

Z nawijanymi blatami

Już po otwarciu bramy jej blat nawijany jest bezdotykowo na spiralę, dzięki czemu lamele prawie się nie zużywają. W trakcie szybkiej pracy (prędkość nawet do 2,5 m/s) są stale utrzymywane w odpowiedniej odległości od siebie. Dzięki takiemu działaniu brama pracuje cicho, jest trwała i niezawodna. Nawet po wielu latach użytkowania w trudnych warunkach szybkobieżne bramy EFA-STT® wciąż są ekonomiczne w eksploatacji i atrakcyjne wizualnie. Dzięki innowacyjnym właściwościom są także uniwersalne, a ich rozmiary (do 8 m szerokości oraz 7,8 m wysokości) sprawiają, że mogą być używane do bardzo różnych celów. Na życzenie klienta możliwe są również dowolne kombinacje lameli – w jednolitym kolorze (np. szarym) lub przezroczyste. Nowoczesne bramy są także wyrazem strategii firmy, dla której pracownicy oraz jakość są najważniejszymi wartościami.

Dzięki bardzo wysokim prędkościom otwierania i zamykania bram wyeliminowano przeciągi oraz wahania temperatur w obrębie aż 200 stanowisk pracy, między innymi w warsztacie zaworowym, magazynie, a także w dziale prac elektrycznych, pomiarowych i regulacyjnych.



Po otwarciu bramy jej blat nawijany jest bezdotykowo na spiralę, dzięki czemu lamele prawie się nie zużywają. W trakcie szybkiej pracy (prędkość nawet do 2,5 m/s) są stale utrzymywane w odpowiedniej odległości od siebie

Rafineria w Vohburgu rozpoczęła swoją działalność w 1967 r. Działa na terenie 127 hektarów, a część zakładu jest zasilana przez Transalpine Pipeline (TAL). Do rafinerii w Vohburgu trafia ropa naftowa z Triestu, Afryki, Norwegii, Arabii Saudyjskiej i innych krajów. Tu powstaje wiele produktów naftowych: rafineryjny gaz grzewczy (na potrzeby rafinerii), gaz płynny, wszystkie stosowane obecnie rodzaje benzyny, lekki i ciężki olej grzewczy, nafta, bitum i siarka. Nad ekologiczną i bezpieczną pracą rafinerii czuwa doskonale wykształcony i zaangażowany zespół pracowników.



Infolinia serwisowa firmy Hörmann obsługuje zarówno inwestorów indywidualnych, jak i duże przedsiębiorstwa

24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu

Hörmann zapewnia całodobową **obsługę serwisową**

24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku – tak działa serwis firmy Hörmann w Polsce. Dzięki temu klienci mogą mieć pewność, że w różnych awaryjnych sytuacjach w każdej chwili liczyć mogą na fachową konsultację i natychmiastową pomoc.

Przyczyn rozmaitych problemów technicznych może być wiele. Powstawać mogą wskutek zaniedbań, niewłaściwego użytkowania czy mechanicznego uszkodzenia wyrobów producenta. Niezależnie od tego, czy będzie to uszkodzenie bramy spowodowane przez kierowcę nieuważnie podjeżdżającego ciężarówką na stanowisko, czy zablokowanie jej przez pękniętą sprężynę lub rozregulowane urządzenie sterujące, czy też będą to np. zablokowane drzwi wejściowe do domu lub mieszkania – zaradzić może tylko fachowiec.

Pod numerem 618 200 100 w nagłych i niespodziewanych przypadkach przez całą dobę uzyskać można profesjonalną poradę dotyczącą eksploatacji bram, drzwi, napędów i innych urządzeń firmy Hörmann.

Jak ważna jest natychmiastowa pomoc przekonać się można w sytuacjach, gdzie istotny jest nie tylko osobisty komfort, ale także bezpieczeństwo zgromadzonego w magazynie towaru, którego kradzież lub zniszczenie może narazić nas na duże koszty. Kiedy na skutek awarii nie możemy zamknąć bramy, a pozostawienie otwartego magazynu bez opieki nie wchodzi w grę, kiedy uszkodzenie bramy do chłodni spowodować może ogromne straty – liczy się każda minuta. Wtedy błyskawiczna pomoc jest bezcenna.

Całodobowa infolinia serwisowa

Pod numerem 618 200 100 w nagłych i niespodziewanych przypadkach przez całą dobę uzyskać można profesjonalną poradę dotyczącą eksploatacji bram, drzwi, napędów i innych urządzeń

firmy Hörmann. Zgłoszenia serwisowe wysyłać można również ze strony internetowej www.hormann.pl. Tam znajduje się zakładka Serwis, a w niej formularz, w którym podając dane urządzenia – bramy czy rampy – oraz opisując rodzaj uszkodzenia, w prosty i szybki sposób można zgłosić konieczność naprawy. Przeszkolony specjalista skontaktuje się niezwłocznie, a w razie potrzeby przyśle ekipę serwisową, która wyreguluje bądź naprawi urządzenie.

Dla kogo infolinia

Infolinia serwisowa firmy Hörmann obsługuje zarówno inwestorów indywidualnych, jak i duże przedsiębiorstwa. O pomoc zgłaszać mogą się tam użytkownicy centrów logistycznych i magazynów firmowych, gdzie zamontowane zostały różnego typu bramy przemysłowe oraz rampy i uszczelnienia. Liczyć na nią mogą także deweloperzy i zarządcy wspólnot mieszkaniowych w budynkach, w których użytkowane są drzwi do mieszkań i pomieszczeń gospodarczych oraz bramy do hal garażowych. Tam pomoc uzyskają także mieszkańcy domów jednorodzinnych korzystający z bram garażowych, drzwi i napędów firmy Hörmann.

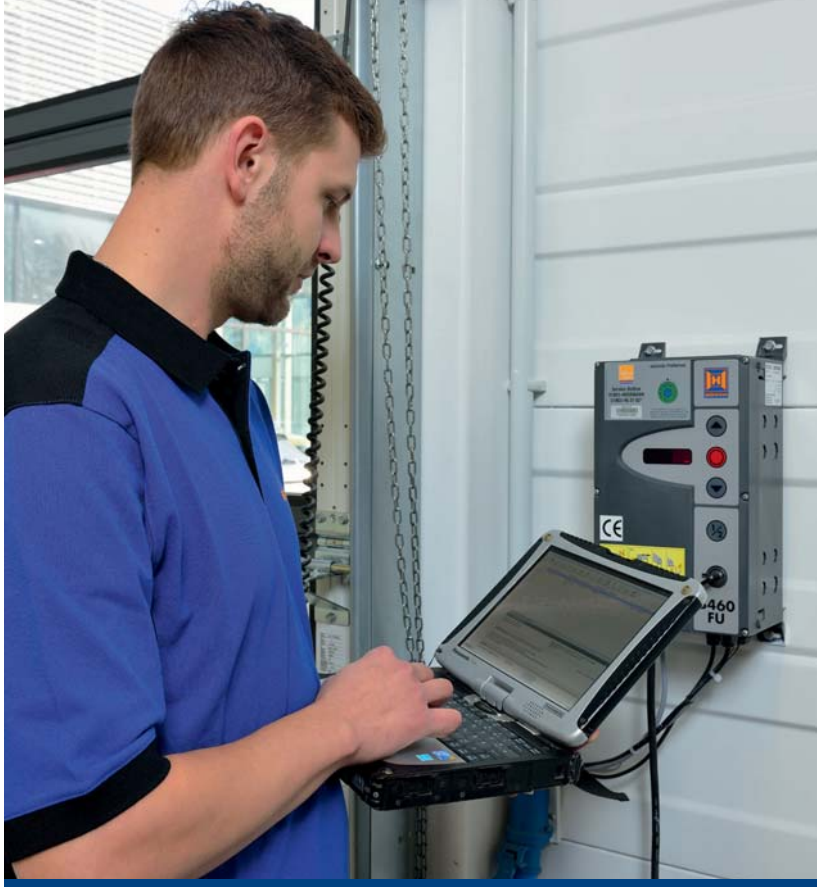
Zgłoszenia serwisowe wysyłać można ze strony internetowej www.hormann.pl. Tam znajduje się zakładka Serwis, a w niej formularz, w którym podając dane urządzenia oraz opisując rodzaj uszkodzenia, w prosty i szybki sposób można zgłosić konieczność naprawy.

Serwis przyszłości

Sprawna i szybka obsługa serwisowa w niedalekiej przyszłości stanie się jeszcze łatwiejsza. Hörmann Polska pracuje bowiem nad wprowadzeniem rozwiązania polegającego na połączeniu urządzeń tego producenta za pośrednictwem systemu GSM ze stanowiskiem serwisowym, tak aby w przypadku awarii komunikat informujący o niej wysyłany był do serwisu automatycznie. To pozwoli na szybką diagnozę i dokonanie naprawy bez zbędnej zwłoki. Taki system testowany jest już w niektórych krajach europejskich.

Na infolinię serwisową można też zgłaszać prośby o przeglądy techniczne. Warto o nich pamiętać, bowiem wszystkim produktom firmy Hörmann zapewniają one wieloletnią trwałość i bezawaryjność.

Na infolinię serwisową można też zgłaszać prośby o przeglądy techniczne. Warto o nich pamiętać, bowiem wszystkim produktom firmy Hörmann zapewniają one wieloletnią trwałość i bezawaryjność. Są też gwarancją bezpieczeństwa pracy.







Serwis całodobowy przez 7 dni w tygodniu

- Szybka reakcja i niezwłoczne usuwanie awarii
- Przeglądy i konserwacja bram, ramp, uszczelnień i urządzeń do sterowania
- Doświadczeni specjaliści o wysokich kwalifikacjach

24/7 SERWIS

www.hormann.pl • infolinia serwisowa 618 200 100

HÖRMANN
Bramy • Drzwi • Napędy

Jaką paletę z tworzywa wybrać?

Do niedawna w Polsce standardem była paleta drewniana. Dziś coraz częściej stosowane są palety plastikowe, np. w przemyśle spożywczym, w strefach czystych, czy w farmacji.

Palety z tworzywa są popularne w magazynach automatycznych i centrach dystrybucyjnych, gdzie nie można sobie pozwolić na przestoje linii transportowych spowodowane defektem palety. Doceniana jest ich trwałość, łatwość czyszczenia i dezynfekcji oraz niemal nieograniczona możliwość wykorzystania. Ich rynek dynamicznie się rozwija, dlatego warto przyjrzeć się jego ofercie tak, aby jak najlepiej dopasować produkt do swoich potrzeb.

Szeroka oferta palet

Oferta palet plastikowych jest dziś bardzo szeroka, zarówno pod względem wymiarów (Euro 1200×800 mm, ISO 1200×1000 mm oraz półpalety 800×600 mm), jak i koloru, który można w przypadku większych wolumenów dopasować do barw firmowych czy innych potrzeb klienta. Produkowane są rozwiązania przewidziane zarówno do przemysłowego wykorzystania, jak również różne wersje palet higienicznych oraz palety H1, z których chętnie korzysta branża spożywcza. Dostępne są palety na 3 płozach lub 9 stopach, a także w wielu wersjach górnej powierzchni zapewniającej zabezpieczenie przed ześlizgnięciem się transportowanego lub składowanego materiału. Dzięki wzmocnieniu w metalowe profile (opcja dwóch, trzech lub pięciu profili) mogą one być wykorzystywane pod bardzo duże obciążenia oraz do regałów wysokiego składowania.

Oferta palet plastikowych jest dziś bardzo szeroka, zarówno pod względem wymiarów (Euro 1200×800 mm, ISO 1200×1000 mm oraz półpalety 800×600 mm), jak i koloru, który można w przypadku większych wolumenów dopasować do barw firmowych czy innych potrzeb klienta.

Palety higieniczne UPAL-H



Fot.: Georg Utz sp. z o.o.

Mogą również być wyposażone w okładzinę antypoślizgową oraz oznakowane logiem klienta lub dowolnym systemem identyfikacji.

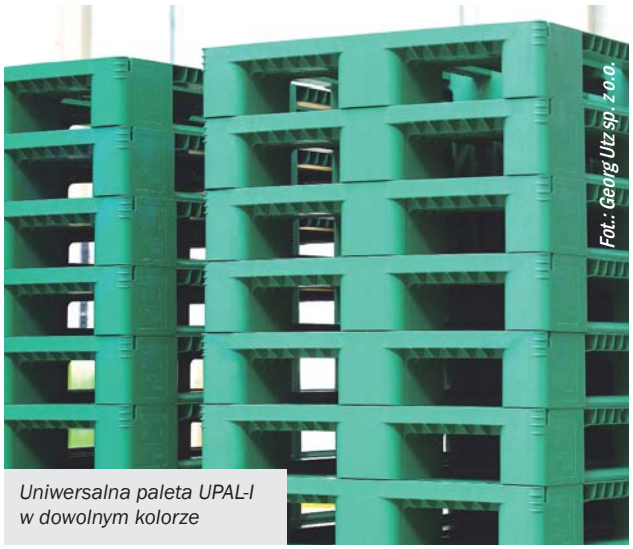
Dzięki informatyzacji, nowoczesnym systemom magazynowym i nowym technologiom pojawiła się możliwość dokładnego monitorowania obiegu palet. Producenci już na etapie produkcji mogą umieścić wewnątrz palety znacznik elektroniczny do kontroli ich przepływu. Dzięki temu są dalej w 100% higieniczne, a ich transport bezpieczny i w pełni monitorowany.

Ważne przeznaczenie

We właściwym doborze palety pomaga znajomość przeznaczenia – czy używana będzie do magazynowania, na regałach wysokiego składowania, czy do transportu. Dla branży spożywczej zalecane są palety higieniczne o całkowicie zamkniętej powierzchni, bez zewnętrznego ożebrowania, z dopuszczeniem do bezpośredniego kontaktu z żywnością. Są łatwe w utrzymaniu czystości i eliminowaniu drobnoustrojów i bakterii. Można je myć i dezynfekować, a więc eliminować ryzyko pojawienia się pleśni. Do strefy czystej, o dużym reżimie sanitarnym, najbardziej odpowiednie są palety higieniczne o gładkiej powierzchni, w kolorze białym.

Kolejnym rozwiązaniem jest paleta H1 o wymiarach Euro, dedykowana branży przetwórstwa spożywczego. Posiada certyfikat GS1 uprawniający do wykorzystania do składowania produktów żywnościowych (mięso czy warzywa). Wykonana jest z wysokiej jakości polietylenu HDPE, odpornego na temperatury w zakresie od –40°C do +70°C. Dolna część płóz ma konstrukcję zamkniętą, dzięki czemu idealnie sprawdzają się w warunkach o specjalnych wymaganiach sanitarnych. Zastosowane na powierzchni palety perforacje umożliwiają cyrkulację powietrza podczas procesu chłodzenia produktów. Krawędź antypoślizgowa zapewnia stabilne ustawienie i bezpieczne przenoszenie palety. H1 jest kompatybilna z półpaletą H2 i wszystkimi znormalizowanymi formatami pojemników w przemyśle spożywczym. Natomiast w regałach wysokiego składowania zalecane jest korzystanie z palety wzmocnionej, która ma nośność co najmniej 1 tony i jest bardziej stabilna.

Istnieją również rozwiązania uniwersalne, a dobrym przykładem jest paleta UPAL-I produkcji Georg Utz, w bardzo atrakcyjnej cenie. Jest to lekka paleta dystrybucyjna, występująca w wymiarach Euro lub ISO, przeznaczona do obciążeń statycznych do 6000 kg, którą w każdej chwili, jeśli pojawi taka potrzeba, można uzbroić w metalowe profile i wykorzystać do regałów wysokiego



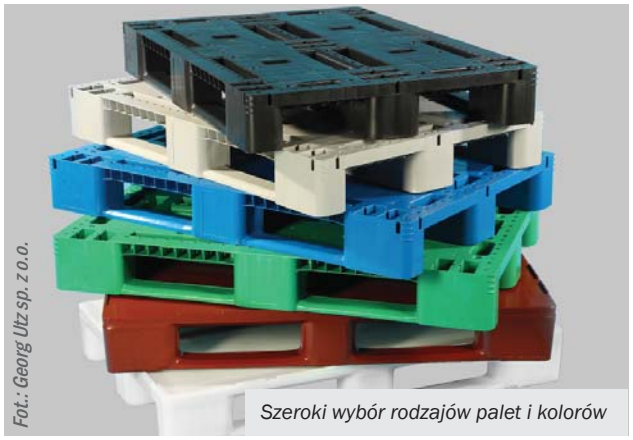
Fot.: Georg Utz sp. z o.o.

Uniwersalna paleta UPAL-I w dowolnym kolorze

składowania. Została skonstruowana w taki sposób, że przesuwa się całkowicie bezgłośnie na pasach taśmociągu albo w prowadnicach przenośnika. Jej konstrukcja zapewnia długi cykl życia – nie ściera się, a przenośniki nie wymagają częstego czyszczenia. Występuje w dwóch opcjach – z powierzchnią gładką lub ze specjalnym rantem. Opcjonalnie istnieje również możliwość zastosowania korków antypoślizgowych na górnej lub/i dolnej powierzchni palety. Producenci palet, oprócz standardowych rozwiązań, realizują też zlecenia pod specjalne potrzeby klientów, co wiąże się z użyciem specjalnych mieszanek surowca, które sprawdzą się np. w bardzo trudnych warunkach i niskiej temperaturze.

Stereotyp wysokiej ceny

W pierwszej chwili zakup plastikowych produktów stereotypowo kojarzy się z wyższą ceną i co za tym idzie – bardziej kosztowną inwestycją. Jednak żywotność palety plastikowej to minimum 10 lat, podczas gdy drewniana odpowiedniczka rzadko służy bez napraw jeden rok. Testy pokazują, że ze względu na potrzebę częstych napraw, koszt użytkowania palety drewnianej już po roku zrównuje się z ceną zakupu palety z tworzywa sztucznego. Do tego, korzystając z plastikowych odpowiedników zyskujemy produkt posiadający stałą tarę, który jest bardziej higieniczny w użyciu, a w codziennej eksploatacji przysparza mniej problemów.



Fot.: Georg Utz sp. z o.o.

Szeroki wybór rodzajów palet i kolorów

O paletach czytaj też na:
https://www.utzgroup.com/pl/produkty/palety-plastikowe/

clever - creative - sustainable - smart



Palety i pojemniki dla przemysłu i logistyki

- Szeroki wybór opakowań z tworzywa sztucznego
- Rozwiązania realizowane na indywidualne potrzeby klientów
- Profesjonalne doradztwo i wsparcie techniczne

Zapytaj o indywidualną ofertę:
+48 713 16 77 60
info.pl@utzgroup.com

utzgroup.com

20 YEARS POLAND

Kompleksowe systemy intralogistyczne **dla branży chemicznej**

Technika paletyzowania i pakowania to oddzielny segment biznesowy w BEUMER Group, która produkuje systemy intralogistyczne. Firma chce je rozwijać na skalę światową, dlatego też stale poszerza portfolio rozwiązań technicznych.


Gregor Baumeister


Christian Freise

Dyrektorem segmentu biznesowego Technika paletyzowania i pakowania, koordynującym działania globalnego Centrum Kompetencji w tej dziedzinie, jest Gregor Baumeister. To jego zespół ma stworzyć bazę regionalną jako podstawę obsługi klientów na całym świecie. – *Stawiamy na gałęzie przemysłu z potencjałem rozwojowym i oczywiście na branże, w których mamy już ustabilizowaną pozycję, między innymi na przemysł chemiczny. Będziemy tu nadal prezentować klientom inteligentne rozwiązania* – wyjaśnia Baumeisterem.

Obsługa wszystkich procesów klientów

O klientów z branży chemicznej i petrochemicznej poszukujących nowych rozwiązań w technice pakowania dba przygotowany do tego zespół pracowników, który łączy wiedzę branżową ze znajomością dostępnych technologii. – *Mogą to być zwykłe produkty bądź kompletne linie pakujące. Wymagania w branży chemicznej mają bardzo specyficzny charakter, szczególnie w petrochemii. Nasze maszyny i urządzenia są generalnie tak zaprojektowane, że można je dostosowywać do różnych gałęzi przemysłu, również do tej branży. Oczywiście ciągle rozwijamy nasze portfolio. Oferujemy również specjalne rozwiązania dla bardzo wymagających zadań* – mówi Christian Freise, Senior Sales Manager Chemical Division.

Wszystkie produkty łączy to, że muszą dotrzeć w optymalnym stanie do sprzedawców i klientów. Wymaga to ostrożnego, ale i wydajnego napełniania, paletyzowania i pakowania.



Foliomat BEUMER stretch Hood. Cieszy się uznaniem klientów przede wszystkim dzięki łatwej, intuicyjnej i niezawodnej obsłudze

Produkty chemiczne i petrochemiczne charakteryzują się częściowo różnymi temperaturami i nietypową plastycznością (płynięcie materiału), inaczej niż cement, zaprawa czy gips. Różnią się one ciężarem nasypowym lub ziarnistością. – *Wszystkie produkty łączy jednak to, że muszą dotrzeć w optymalnym stanie do sprzedawców i klientów. Wymaga to ostrożnego, ale i wydajnego napełniania, paletyzowania i pakowania* – tłumaczy Christianem Freise. Konieczne są więc kompleksowe rozwiązania, a BEUMER Group posiada kompetencje do opracowywania systemów obsługujących złożony przepływ materiałów. Mogą one obsłużyć wszystkie procesy klientów – magazynujących i transportujących surowce, materiały pomocnicze i eksploatacyjne, półfabrykaty oraz gotowe produkty w przestrzennie zdefiniowanym obszarze przedsiębiorstwa. Mogą to być materiały sypkie, drobnica, produkty znajdujące się w workach, kartonach, kanistrach, beczkach, wiadrach lub dużych workach *(big bag)*

i transportowane pojedynczo lub na paletach. Od jednego dostawcy. – *W ten sposób klient minimalizuje pośredników i ma tylko jednego partnera odpowiedzialnego za całe zamówienie* – tłumaczy Gregor Baumeister.

Od A do Z

Christian Freise podaje przykład. – *Zainstalowana linia pakująca w przemyśle chemicznym może mieć taką konfigurację: materiały sypkie trafiają z silosu do naszej linii do formowania, napełniania i zgrzewania BEUMER fillpac FFS. Maszyna do workowania formuje worki z konfekcjonowanego rękawa foliowego PE i napełnia je technicznymi tworzywami sztucznymi klienta, np. granulatami PE, PP, PA lub PS. Przed napełnieniem granulaty są ważone. W BEUMER fillpac służy do tego kalibrowany elektroniczny system ważenia. Gwarantuje on, że worki są napełniane surowcami zawsze w takiej samej ilości, z zachowaniem zadanej tolerancji granicznej. Następnie worki są zgrzewane. W wersji linii o wysokiej wydajności możliwe jest pakowanie maks. 2600 worków o wadze 25 kg na godzinę. Ta rodzina produktów obejmuje też linie o mniejszej przepustowości.*



BEUMER fillpac FFS. System wyróżnia wysoka przepustowość i dyspozycyjność oraz kompaktowa budowa

Napełnione worki o różnej wielkości i wadze muszą być następnie ułożone w stabilne i precyzyjne stosy na paletach. – *Oferujemy do tych zadań paletyzarkę BEUMER paletpac. Ma ona budowę stojakową, ułatwiającą montaż. Łatwy dostęp umożliwia sprawną konserwację. Użytkownik obsługuje urządzenie intuicyjnie i dostosowuje je elastycznie do różnych*



wzorów pakowania. Często zdarza się też w tej branży, że napełnione worki należy ostrożnie, ale jednocześnie szybko i precyzyjnie ustawić do dalszej obróbki. W tym celu linia BEUMER paletpac jest wyposażona w zespół chwytakowy lub dwutaśmowy mechanizm obracający – kontynuuje.

Jeżeli jednak klient nie pakuje w worki swoich produktów, lecz drobnicę w kartony lub kanistry, do akcji wkracza BEUMER robotpac. – *Ten zajmujący niewiele miejsca robot o wysięgniku przegubowym, realizuje w pełni automatycznie i niezawodnie również skomplikowane zadania związane z paletyzacją i depaletyzacją. Do każdej paczki oferujemy odpowiedni system chwytakowy. Zależnie od wymagań paletyzowany towar musi być bezpiecznie umieszczony podczas transportu na powierzchni ładunkowej czy też w przypadku przeładunku lub składowania na zewnątrz zabezpieczony przed pyłem, deszczem lub innymi wpływami atmosferycznymi. Do realizacji tych zadań zaprojektowaliśmy wysokowydajny foliomat BEUMER stretch hood. Pokrywa on produkty wysoce rozciągliwym kapturem elastycznym* – szczegółowo tłumaczy Christian Freise.



BEUMER paletpac tworzy dokładne i stabilne stosy worków, zajmujące mało miejsca

Łatwa i intuicyjna obsługa

Wszystkie urządzenia linii pakującej wyposażone są w jednakowy interfejs człowiek – maszyna (HMI). Działanie tego sterownika jest oparte na zasadzie łatwo zrozumiałej i intuicyjnej interakcji, umożliwiając pracownikowi niezawodne sterowanie procesami roboczymi.

Dzięki wieloletniemu doświadczeniu w dziedzinie technologii sterowania i automatyki, BEUMER Group jest w stanie realizować złożone zadania intralogistyczne oraz samodzielnie je projektować.

– *Nasze rozwiązania systemowe pozwalają na przekazywanie pełnych palet lub pojedynczych worków do składowania w pobliskim magazynie bądź bezpośrednio na powierzchnię ładunkową samochodów ciężarowych. Ich elementami są głównie technologie transportowe, takie jak przenośniki lub systemy transportowe współpracujące z pojazdami. Zawsze polegamy na naszym systemie budowy modułowej. W rezultacie rozwiązania są bardzo elastyczne i zdolne do rozbudowy, dzięki czemu mogą być dostosowywane do zmieniających się wymagań klientów, na przykład zmian lub uzupełnień portfolio produktów i opakowań* – wyjaśnia Gregor Baumeister.

Oprogramowanie dostosowywane do zadań

BEUMER Group dopasowuje do siebie linie do workowania, paletyzowania i pakowania oraz pozostałe komponenty systemu. Nadrzędnym jest oprogramowanie modułowe BG Software Suite. Można je indywidualnie dostosować do konkretnych zadań. Bez problemów dają się też zintegrować urządzenia innych producentów. Klient może dowolnie rozszerzać istniejący system optymalizując procesy przepływu materiału. Parametry procesowe lub raporty są wizualizowane przez nadrzędny interfejs użytkownika BG Fusion. Gwarantuje to dostęp do wszystkich danych bez konieczności przełączania między różnymi aplikacjami.



BEUMER paletpac tworzy dokładne i stabilne stosy worków, zajmujące mało miejsca

Tworzone są także kompletne koncepcje przepływu materiałów. – *W zależności od złożoności zadania niektóre aplikacje mogą być implementowane już na poziomie PLC. Inne znów wymagają nadrzędnych komputerów przepływu materiałów lub systemów sterowania magazynem. Grupa BEUMER zapewnia użytkownikowi komunikację między różnymi poziomami sterowania. Oznacza to, że nie tylko możemy inteligentnie łączyć poszczególne systemy, ale również integrować je z istniejącymi systemami zarządzania procesami lub systemami zarządzania towarami. Ponieważ dostarczamy wszystko z jednej ręki, unikamy możliwych błędów, które mogą wynikać z wielu ośrodków decyzyjnych. Jako producent systemów, dzięki wieloletniemu doświadczeniu w dziedzinie technologii sterowania i automatyki, jesteśmy w stanie realizować złożone zadania intralogistyczne oraz samodzielnie je projektować* – z przekonaniem mówi Gregor Baumeister.

Najnowszym osiągnięciem BEUMER Group jest opracowanie aplikacji o nazwie BEUMER Overall Operation Monitoring, która umożliwia operatorowi i kadrze kierowniczej ciągłe monitorowanie na smartfonie lub tablecie relewantnych parametrów całej linii pakującej lub poszczególnych urządzeń. Aplikacja wskazuje stan dostępności, stopień wydajności i jakości oraz zużycie energii i sprężonego powietrza. Zapewniona jest ciągle sprawna eksploatacja. Klienci mogą dostosować program do bieżących potrzeb.

BEUMER Group dopasowuje do siebie linie do workowania, paletyzowania i pakowania oraz pozostałe komponenty systemu. Nadrzędnym jest oprogramowanie modułowe BG Software Suite.

Tekst i zdjęcia:
BEUMER Group GmbH & Co. KG

TIMOCOM w nowej odsłonie

TIMOCOM – specjalista w dziedzinie innowacyjnych rozwiązań IT dla branży TSL – zapowiada prezentację nowej strategii rynkowej na Targach Pojazdów Użytkowych IAA 2018 w Hanowerze.



TIMOCOM ze swoim potencjałem może tworzyć nieustannie nowe powiązania przepływu danych i towarów

Targi IAA odbędą się już w dniach 20-27 września 2018 r. TIMOCOM będzie obecny na stanowisku C29 w hali 13, gdzie przybliży nową koncepcję swoich działań.

W oparciu o osiągnięcia nauki i techniki

Nowe podejście inspirowane jest hasłami Logistyki 4.0 i ma umożliwić użytkownikom platformy transportowej kreowanie bardziej transparentnego i zoptymalizowanego łańcucha dostaw. Firma ma od lat ambicje oferowania usług wybiegających w przyszłość, a przez to zmieniających i kształtujących rynek branży TSL. – *Staliśmy się prekursorami i towarzyszami przedsiębiorstw, które chcą wykorzystać z TIMOCOM możliwości cyfryzacji w sposób inteligentny, prosty i pewny* – mówi rzecznik prasowy TIMOCOM Gunnar Gburek.

Rzeczywistość jakiej doświadcza obecnie nie tylko branża transportowa, ale niemal każdy sektor gospodarki, inspirowana jest postępem opartym o osiągniecia nauki i technologii. Otoczenie realne przenika się z wirtualnym tworząc zupełnie nową jakość. Zmieniają się nie tylko zachowania konsumentów, ale przede wszystkim ich mentalność. To co jest obecne w „sieci" postrzegane jest jako dostępne w krótkim czasie w tzw. „realu". Stawia to ogromne wyzwania przed branżą TSL, która musi nadążyć za tempem jakie narzucają wzrastające wymagania klientów. Skutkuje to zmianami w całym sektorze transportowo-logistycznym. Autonomiczne pojazdy, dostawy przy wykorzystaniu dronów to już nie taka odległa przyszłość. Większość procesów związanych z zarządzaniem transportem można automatyzować, przyspieszać, optymalizować. – *Wirtualne rozwiązania od dawna stały się motorem napędowym świata transportu* – podkreśla Gunnar Gburek. Coraz większa liczba działań w łańcuchu procesów logistycznych jest digitalizowana, począwszy od pozyskania zlecenia, aż do rozliczenia jego wykonania. – *Zajmujemy się kolejnym etapem rozwoju i stawiamy kamienie milowe dla dnia powszedniego logistyki przyszłości, gdy cyfrowa transformacja nie będzie już projektem, lecz stanie się rutyną* – mówi Gunnar Gburek.

Nowe podejście TIMOCOM inspirowane jest hasłami Logistyki 4.0 i ma umożliwić użytkownikom platformy transportowej kreowanie bardziej transparentnego i zoptymalizowanego łańcucha dostaw.

Dostawca systemów cyfrowego sterowania

TIMOCOM od ponad 20 lat gromadząc doświadczenie i odczytując sygnały płynące z rynku nie tylko skutecznie dostosowuje swoją ofertę do jego wymagań, ale przede wszystkim rozwija się coraz bardziej w kierunku dostawcy systemów cyfrowego sterowania i realizacji transportów dla towarowego transportu drogowego.

TIMOCOM ze swoim potencjałem może tworzyć nieustannie nowe powiązania przepływu danych i towarów. Już teraz na platformie transportowej codziennie pojawia się ponad 750 tys. międzynarodowych ofert ładunków i powierzchni ładunkowych, dostępnych jest ponad 30 tys. powierzchni magazynowych, monitorowanych jest ponad 100 tys. pojazdów. Firma oferuje nie tylko dostęp do największej europejskiej giełdy transportowej, lecz także wszystkie możliwości jakie mogą pojawić się w ramach wyjątkowej wspólnoty logistycznej.



Wózki elektroniką stoją

Nowoczesne wózki widłowe – zupełnie jak i dzisiejsze samochody – wyposażone są w szereg elektronicznych systemów zwiększających bezpieczeństwo, wydajność i komfort pracy. Co dokładnie potrafią i w jakiej sytuacji mogą pomóc?

ABS, ACC, EPS, ISA – to tylko niektóre spośród instalowanych dziś w samochodach systemów wspierania jazdy i tworzących współczesne „zaawansowane systemy wspomagania kierowcy" (*advanced driver-assistance systems* – ADAS). Pozwalają unikać zablokowania kół podczas hamowania, dopilnowują zachowania bezpiecznej odległości od znajdującego się z przodu pojazdu, zapobiegają wypadaniu z zakrętów i kontrolują prędkość gwarantując zgodność jazdy z przepisami – i wiele, wiele więcej. Czy w przypadku wózków widłowych oferta układów wspierających operatora jest równie bogata?

Pełne systemów wózki systemowe

Ze względu na profil ich użytkowania, największą obfitość systemów wspomagania jazdy oferują wózki przeznaczone do pracy w bardzo wąskich alejkach oraz w magazynach wysokiego składowania. Mając na uwadze niską tolerancję na błędy, z jaką wiąże się nawigowanie w ciasnej przestrzeni oraz utrudniające sterowanie drgania charakterystyczne dla obsługi półek na najwyższych kondygnacjach regałów, projektanci wyposażają przeznaczone do wykonywania tych zadań pojazdy w szereg usprawnień mających kompensować te trudne warunki.



Mając na uwadze niską tolerancję na błędy, z jaką wiąże się nawigowanie w ciasnej przestrzeni i drgania charakterystyczne dla obsługi półek na najwyższych kondygnacjach regałów, pojazdy przeznaczone do wykonywania tych zadań wyposażane są w usprawnienia kompensujące te warunki

– Kompleksową odpowiedzią STILL na wyzwania, które stawia sterowanie wózkami VNA jest system OPTISAFE działający dzięki umieszczonym wzdłuż nitki indukcyjnej transponderom. Podczas jazdy komunikują się one z odbiornikiem w pojeździe. Przejeżdżając nad nadajnikiem, wózek odczytuje jego kod. Na tej podstawie ustalane jest położenie względem korytarza roboczego. Odczytawszy informację o lokalizacji wózka, system wywołuje pożądane w danym punkcie hali zachowanie: ostrzeżenie o przeszkodzie, samoczynne wyhamowanie na końcu alejki, zablokowanie możliwości skrętu lub ograniczenie wysokości podnoszenia – tak, by uniknąć kolizji – opowiada Rafał Pańczyk, Advanced Applications Manager STILL Polska. – *Jako standard w oferowanych przez STILL Polska wózkach systemowych typu MX-X i MQ-X instalowany jest także pakiet OPTISPEED. Pozwala on na stały pomiar ciężaru ładunku na widłach z dokładnością do 50 kg i płynną modyfikację prędkości w zależności od masy przewożonych towarów oraz poziomu, na którym znajdują się widły. Wdrożenie systemu redukuje czas wykonywania poszczególnych zadań o 15-30%. Dalszy wzrost wydajności możliwy jest przy zastosowaniu opcjonalnych hamulców przednich kół, pozwalających na skrócenie drogi hamowania, a co za tym idzie, wydłużenie odcinka pokonywanego z pełną dopuszczalną prędkością. Drugim elementem systemu jest działająca w oparciu o transpondery RFID i połącznie z oprogramowaniem klasy WMS nawigacja prowadząca wózek bezpośrednio do miejsca paletowego, w którym powinien znaleźć się przewożony ładunek* – tłumaczy Pańczyk.

Choć nie z takim natężeniem jak w przypadku wózków systemowych, zautomatyzowane układy wsparcia operatora są szeroko wykorzystywana także w czołowych wózkach z przeciwwagą, reach-truckach, zestawach transportowych czy pojazdach do kompletacji.

Ostatnio poinformowano także o wprowadzeniu w wózkach tego typu systemu Aktywnej Kompensacji Podłoża (ang. *Active Floor Compensation, AFC*). Jego czujniki rejestrują względną wysokość kół na osiach nośnych. Ich położenie jest natychmiast wyrównywane w odpowiedzi na różniące się odczyty. Dzięki szybkim

Ze względu na profil użytkowania, największą obfitość systemów wspomagania jazdy oferują wózki przeznaczone do pracy w bardzo wąskich alejkach oraz w magazynach wysokiego składowania.

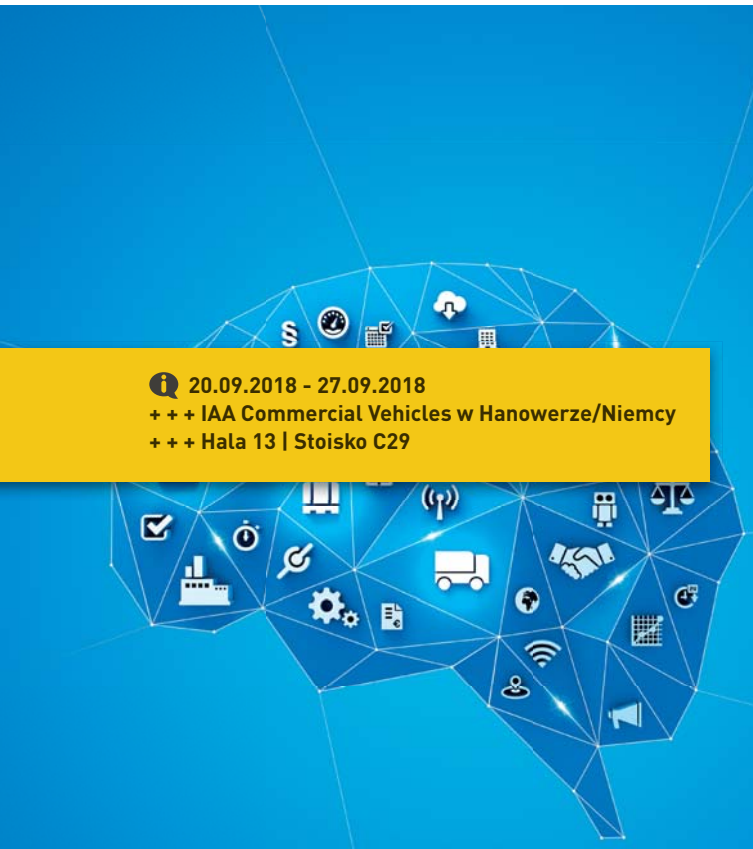
procesorom wykorzystanym w systemie, reaguje on bez najmniejszych opóźnień nawet przy maksymalnej prędkości jazdy. W związku z tym rama pojazdu jest przez cały czas wypoziomowana, a maszt – w efekcie – utrzymany w idealnym pionie. Pozwala to do minimum ograniczyć jego drgania, umożliwiając tym samym sprawniejsze wykonywanie zadań przeładunkowych.

Uniwersalne układy

Choć nie z takim natężeniem jak w przypadku wózków systemowych, zautomatyzowane układy wsparcia operatora są szeroko wykorzystywana także w czołowych wózkach z przeciwwagą, reach-truckach, zestawach transportowych czy pojazdach do kompletacji. Często znajdującym zastosowanie klasykiem jest na przykład system, który analizując stopień wychylenia kierownicy, dźwigni czy joysticka, automatycznie ogranicza prędkość na zakrętach zapobiegając utracie stabilności. Z kolei w celu zminimalizowania drgań masztu w wózkach wysokiego składowania wykorzystuje się system kompensujący siły oddziałujące na karetkę i powodujące jej drgania. Emitując przeciwstawne impulsy, układ prowadzi do wygaszenia wibracji po zaledwie kilku sekundach od otrzymania danych z umieszczonego na maszcie tensometru. Prócz poprawy bezpieczeństwa i wydajności procesów intralogistycznych, elektroniczne układy są stosowane także by zmniejszyć obciążenia, którym poddawany jest operator. Przykład? – Zestawy transportowe, wyposażone w ramy z własnym napędem hydraulicznym. Samoczynnie podnoszą się one i opuszczają, umożliwiając wprowadzenie trolejów z towarem bez konieczności dźwigania czegokolwiek. Rozwiązanie pozwala oszczędzać czas i siły.



Często znajdującym zastosowanie klasykiem jest system, który analizując stopień wychylenia kierownicy, dźwigni czy joysticka, automatycznie ogranicza prędkość na zakrętach zapobiegając utracie stabilności



TimoCom

Genialnie skuteczny! Z największą w Europie platformą transportową

- Znajdziesz odpowiednie ładunki dla swoich pojazdów i na stałe zoptymalizujesz wykorzystanie własnych mocy przerobowych
- Znajdziesz odpowiedniego usługodawcę spośród 40.000 sprawdzonych europejskich firm
- Wyszukasz w prosty sposób odpowiednie pojazdy dla swoich ładunków w wymaganym terminie

Przetestuj teraz bezpłatnie do 4 tygodni!

www.timocom.pl



JUNGSTARS to wózki widłowe, które powstają na bazie używanych urządzeń Jungheinrich, zregenerowanych kompleksowo zgodnie z 5-gwiazdkową zasadą jakości. Uwzględnia ona bezpieczeństwo, najnowszą technologię, niezawodność, wygląd oraz zrównoważony rozwój

Drugie życie wózków widłowych Jungheinrich

Firma Jungheinrich, jako kompleksowy dostawca usług z zakresu logistyki wewnątrzmagazynowej, oferuje bogate portfolio regałów magazynowych, systemów logistycznych i wózków widłowych – obok nowych modeli producent proponuje klientom używane pojazdy JUNGSTARS, spełniające najwyższe standardy jakości.

Urządzenia wyglądają, a co ważniejsze pracują jak nowe wózki widłowe. Swoją wydajność, bezpieczeństwo i niezawodność zawdzięczają procesowi *remanufacturingu*, który w dobie konsumpcjonizmu staje się wymogiem naszych czasów – zarówno ze względów ekonomicznych, jak i ekologicznych. A przy tym wpisuje się w ideę *circular economy*, czyli gospodarki o obiegu zamkniętym, gdzie zasoby są zużywane w sposób bardziej zrównoważony.

Na bazie używanych urządzeń Jungheinrich

JUNGSTARS to wózki widłowe, które powstają na bazie używanych urządzeń Jungheinrich, zregenerowanych kompleksowo zgodnie z 5-gwiazdkową zasadą jakości. Uwzględnia ona bezpieczeństwo, najnowszą technologię, niezawodność, wygląd oraz zrównoważony rozwój. Cały proces przebiega liniowo, jak w tradycyjnej fabryce – pod nadzorem ekspertów Jungheinrich oraz przy wykorzystaniu oryginalnych części. Dzięki temu wózki widłowe JUNGSTARS otrzymują drugie życie i trafiają ponownie na rynek, gdzie mogą pracować przez długie lata.

Jungheinrich, jako pierwsze przedsiębiorstwo w branży logistyki wewnętrznej, rozpoczął *remanufacturing* wózków widłowych, czyli fabryczną regenerację zużytego sprzętu. Umożliwia ona przywrócenie go do stanu zbliżonego do pierwotnego, by mógł zostać ponownie sprzedany. Usługa jest nieodzownym elementem koncepcji *circural economy,* która zakłada, że produkt projektuje się z myślą o jego powtórnym wykorzystaniu. Efektem takiego podejścia jest ograniczenie wytwarzania odpadów do minimum, co pozytywnie wpływa na środowisko naturalne.

Anna Witkowska, dyrektor ds. wózków używanych w Jungheinrich Polska zaznacza: – *Od 12 lat dostarczamy na rynek pojazdy JUNGSTARS, a koncepcja zrównoważonego rozwoju stanowi integralną część strategii naszej firmy. Wskazana usługa remanufacturingu to odpowiedź na potrzeby klientów, którzy poszukują używanych urządzeń, ale ze sprawdzoną historią użytkowania i gwarancją wysokiej jakości. Warto też podkreślić, że wózki poddawane temu procesowi znajdowały się wcześniej pod opieką serwisu Jungheinrich, co sprawia że pierwotnie są w dobrym stanie technicznym.*

JUNGSTARS – jak to jest zrobione?

Odnowa wózków używanych Jungheinrich obejmuje kilka etapów, a każdy z nich podlega najsurowszej kontroli jakości. W pierwszej kolejności szczegółowo ocenia się realną kondycję maszyny, a następnie rozbiera pojazd niemal na części pierwsze – wówczas każdy z uszkodzonych lub zużytych komponentów zostaje naprawiony, zregenerowany lub wymieniony na nowy. Co ważniejsze, całkowitej wymianie podlegają podzespoły odpowiedzialne lub współodpowiedzialne za bezpieczeństwo operatora i pojazdu. Na koniec wózki widłowe są składane i lakierowane. Pojazdy poddane procesowi *remanufacturingu* podlegają 12-miesięcznej gwarancji (także na akumulator). Dostępna jest również opcja pełnego serwisu z wysokością stawek jak dla nowych wózków widłowych.

Remanufacturing to odpowiedź na potrzeby klientów, którzy poszukują używanych urządzeń, ale ze sprawdzoną historią użytkowania i gwarancją wysokiej jakości. Wózki poddawane temu procesowi znajdowały się wcześniej pod opieką serwisu Jungheinrich.

Anna Witkowska wskazuje: – *Przed rozpoczęciem kompleksowej regeneracji musimy mieć pełną wiedzę na temat każ-*

dego z urządzeń – gdzie i w jakich warunkach dany pojazd pracował oraz co trzeba naprawić, a co działa bez zarzutu. Posiadając wskazane informacje możemy dopiero przystąpić do procesu remanufacturingu. Chcąc zachować wysoką wydajność i niezawodność wózków widłowych JUNGSTARS, oprócz kontroli jakości na poszczególnych etapach produkcji, testom poddajemy również gotowe urządzenia np. pod kątem sprawdzenia pracy masztu.

Orędownicy JUNGSTARS

Używane wózki widłowe Jungheinrich, które przeszły proces odnowy cieszą się dużym zainteresowaniem klientów. Z urządzeń tego typu korzysta przykładowo firma GARO Polska, producent osprzętu elektroinstalacyjnego i stacji do ładowania samochodów elektrycznych. Przedsiębiorstwo zdecydowało się na cztery rodzaje pojazdów z oferty dostawcy. Jednym z nich jest akumulatorowy wózek widłowy wysokiego składowania ETV 214 z wysuwnym masztem. Pojazd usprawnił przemieszczanie towarów między regałami i podnoszenie ładunków w korytarzach roboczych, zwiększając tym samym wydajność pracy. Kolejne rozwiązanie wybrane przez firmę GARO to wózek ERE 120, który również zwiększył efektywność przepływu towarów w magazynie. Operator kieruje pojazdem stojąc na specjalnej platformie, co umożliwia sprawny przeładunek, kompletację towarów oraz szybki transport na długich trasach przejazdowych.

– *Zregenerowane wózki widłowe Jungheinrich całkowicie spełniają nasze oczekiwania w zakresie niezawodności i ergonomii pracy. Akumulatory urządzeń wytrzymują ponad jedną zamianę, a wartością dodaną jest skuteczny i szybki serwis zapewniający obsługę na najwyższym poziomie* – komentuje



Odnowa wózków używanych Jungheinrich obejmuje kilka etapów, a każdy z nich podlega surowej kontroli jakości

Marek Samborski, prezes zarządu GARO Polska i dodaje: – *Używane wózki widłowe Jungheinrich w pełni odpowiadają na potrzeby naszego przedsiębiorstwa, dlatego zdecydowanie mogę polecić produkty tej marki.*

Przedsiębiorstwo zakupiło również wózek widłowy ECE 220, który wsparł transport towarów między częścią produkcyjną a magazynową. Niewielki rozmiar urządzenia pozwala mu zmieścić się w windzie i swobodnie poruszać po dalszej części strefy produkcyjnej, zlokalizowanej na piętrze. Ostatnim z wdrożonych rozwiązań jest podnośnikowy wózek widłowy ERD 220 z dyszlem, który umożliwia równoczesny transport dwóch palet. Pojazd znacznie uprościł załadunek i rozładunek naczep samochodowych w przypadku towarów ułożonych na dwóch poziomach, co zapewnia maksymalne wykorzystanie powierzchni. Obecnie w GARO pracuje sześć używanych wózków widłowych producenta.

Jungheinrich, jako pierwsze przedsiębiorstwo w branży logistyki wewnętrznej rozpoczął remanufacturing wózków widłowych, czyli fabryczną regenerację zużytego sprzętu. Usługa jest nieodzownym elementem koncepcji circural economy.



Z używanych wózków widłowych Jungheinrich, które przeszły proces odnowy korzysta firma GARO Polska, producent osprzętu elektroinstalacyjnego i stacji do ładowania samochodów elektrycznych

Zarówno zregenerowane urządzenia JUNGSTARS jak i nowe pojazdy pojawią się na Dniach Otwartych Jungheinrich, odbywających się między 19 a 20 września we wrocławskim oddziale firmy (ul. Logistyczna 1, Bielany Wrocławskie). Podczas tegorocznej imprezy odwiedzający będą mogli zakupić używane wózki widłowe w atrakcyjnych cenach, poznać bliżej technologię li-ion czy dowiedzieć się więcej na temat rozwiązań automatycznych.

Szczegółowe informacje dostępne są pod adresem: **https://www.jungheinrich.pl/landingpages/dni-otwarte-2018/**



Nowe przepisy budzą wiele wątpliwości w niemal każdej branży. Część przedsiębiorców nie wie jakie rozwiązania techniczne zastosować do zabezpieczenia danych, a są i tacy, którzy nie wiedzą na czym polega prawo do bycia zapomnianym

Fot. Fotolia

RODO czyli strach ma wielkie oczy

Przedstawicieli branży zazwyczaj nie trzeba przekonywać do tego, by wypowiedzieli się w istotnych sprawach. Na hasło RODO jednak niemal wszyscy nabierają wody w usta. W sytuacji, gdy niewiadomych jest zbyt wiele, po prostu wybierają milczenie. Biznes jednak nie znosi próżni, na rynku pojawia się coraz więcej rozwiązań mających pomóc w dostosowaniu się do RODO.

5 maja br. minął okres karencji, jaki UE wyznaczyła Polsce na przygotowanie się do nowych przepisów w zakresie ochrony danych osobowych. Rozporządzenie było dyskutowane przez cztery lata, w kwietniu 2016 r. zostało przyjęte przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej. Teoretycznie firmy miały więc wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do przepisów, w praktyce wszystko wskazuje na to, że okres *vacatio legis* okazał się za krótki. Dobrze obrazują to dane firmy W8 Data, która postanowiła się przyjrzeć temu, w jaki sposób firmy w krajach członkowskich radzą sobie z dostosowaniem do RODO. Ranking nie nastraja optymistycznie.

Polska na podium

Najlepiej z zadania wywiązała się do tej pory Wielka Brytania. Z danych W8 Data wynika, że na Wyspach 29% organizacji nie przeprowadziło do tej pory wymaganych zmian w zarządzaniu firmą pod kątem dostosowania organizacji do wymogów RODO. To najmniej w Europie. Na drugim miejscu uplasowały się Niemcy, gdzie odsetek nieprzygotowanych do spełnienia wytycznych rozporządzenia firm wyniósł 48%. Trzecia pozycja przypadła Polsce, gdzie zdaniem autorów analizy 52% przedsiębiorstw nie jest jeszcze przygotowanych do wejścia w życie nowych regulacji.

– *To i tak niezły wynik biorąc pod uwagę fakt, że w ubiegłym roku plan dostosowania się do RODO miało zaledwie 3% firm. Problem z unijnymi regulacjami polega na tym, że po pierwsze, mało kto zdaje sobie sprawę z tego, że nowe przepisy dotyczą każdej firmy przetwarzającej dane osób fizycznych, a więc także małych podmiotów. Po drugie, że każda z nich musi stworzyć swój własny model ochrony danych zgromadzonych przede wszystkim w postaci cyfrowej. Przepisy nie są bowiem gotowym szablonem, który można zastosować, ale jedynie wskazówką* – analizuje Adam Dzielnicki z Atmana, największego operatora centrum danych w Polsce.

Kurier, czyli słabe ogniwo

Wprowadzenie nowych regulacji o ochronie danych osobowych okazało się w wielu przypadkach nie tylko trudniejsze, ale też i bardziej kosztowne niż zakładano. Paul Venables, CFO firmy doradczej Hays w rozmowie z The Wall Street Journal bez ogródek przyznał, że jego przedsiębiorstwo przeznaczyło już na dostosowanie się do RODO kwotę 2,7 miliona dolarów. Nieco więcej, bo 3 mln dolarów na obsługę procesów przygotowawczych wydał litewski operator telekomunikacyjny Telia Lithuania. Choć te kwoty mogą robić wrażenie, to jednak są niczym w porównaniu do kar jakie grożą firmom za naruszenie ustawy o ochronie danych osobowych.

– *GDPR i ochrona danych osobowych to bardzo złożona kwestia. Należyta ochrona danych osobowych przed nieuprawnionym dostępem to tylko jeden z aspektów nowych regulacji. Ważne jest również postępowanie w sytuacji, w której doszło do cyberataku.*

Przepisy nie są gotowym szablonem, który można zastosować, ale jedynie wskazówką.



Fot. Fotolia

Logując się za pośrednictwem Facebooka, albo zamieszczając swój komentarz, zostawiamy w sieci swoje dane osobowe. Dla firm świadczących usługi jest to nie lada wyzwanie, bo zgodnie z prawem muszą je one zabezpieczyć, a w razie potrzeby, szybko zgromadzić wszystkie dane dotyczące klienta

Musimy wówczas dokładnie przeanalizować, co konkretnie się wydarzyło, a także zgłosić takie zdarzenie do organu nadzorczego. Kluczowa okazuje się wówczas współpraca między inżynierami a prawnikami, niestety te dwie grupy nie zawsze są w stanie porozumieć się między sobą. Podobnych, potencjalnych ognisk zapalnych w kontekście RODO jest dużo więcej. To pole do popisu dla dostawców technologii – zwraca uwagę Bartłomiej Ślawski, Country Manager z firmy VMware dostarczającej rozwiązania IT z zakresu bezpieczeństwa.

Przedsiębiorcy – szczególnie ci, oferujący usługi dla klienta końcowego – zaciskają zęby i niemal jednogłośnie przyznają, że dostosowanie się do nowych regulacji jest nie tylko kosztowne, ale też i trudniejsze niż początkowo zakładano. A wyzwań jest wiele także w branży logistycznej.

– Do niedawna instytucje finansowe czy operatorzy telefonii komórkowej nie musiały specjalnie przejmować się standardem obsługi firm kurierskich i ich dbałością o poufność danych osobowych klientów. Dziś wraz z wejściem w życie zapisów RODO to się zmienia. Za naruszenie prywatności danych grożą bowiem bardzo wysokie kary nie tylko firmie kurierskiej, ale także przedsiębiorstwu, które korzysta z usług feralnego przewoźnika – przekonuje Robert Sulich, prezes zarządu VSLS, wcześniej przez ponad 20-lat zawodowo związany z DHL-em.

Należyta ochrona danych osobowych przed nieuprawnionym dostępem to tylko jeden z aspektów nowych regulacji. Ważne jest również postępowanie w sytuacji, w której doszło do cyberataku.



Mało kto zdaje sobie sprawę z tego, że nowe przepisy dotyczą każdej firmy przetwarzającej dane osób fizycznych, a więc także małych podmiotów. Każda z nich musi stworzyć swój własny model ochrony danych zgromadzonych przede wszystkim w postaci cyfrowej

Przesyłka specjalnego przeznaczenia

VSLS to jedna z tych firm, które w RODO upatrują więcej szans niż zagrożeń. Firma kurierska specjalizująca się w tzw. emergency logistics oraz obsłudze firm z branż przetwarzających wrażliwe dane





Dostosowanie się do nowych regulacji jest nie tylko kosztowne, ale też i trudniejsze niż początkowo zakładano. A wyzwań jest wiele także w branży logistycznej

osobowe, chce na RODO zarabiać. Telekomy, dostawcy Internetu, banki czy firmy ubezpieczeniowe, które zawierają z klientami umowy o świadczeniu usług na odległość wymagają w związku z tym m.in. precyzyjnej weryfikacji osób podpisujących stosowne dokumenty. To tu właśnie swoją szansę widzi mały operator. – *Rotacja wśród kurierów i śrubowanie norm wydajności sprawiają, iż liderom rynku kurierskiego dużo trudniej zapanować nad procesem doręczenia tak wymagających przesyłek. W małej firmie, a taką jesteśmy, spełnienie wymagań RODO, drobiazgowe przestrzeganie zasad ochrony danych osobowych i tajemnicy bankowej jest dużo łatwiejsze* – przekonuje Robert Sulich.

To, co dla jednych jest źródłem niepokoju i zmartwień, inni postrzegają jako szansę i źródło potencjalnych zysków. Nic więc dziwnego, że na rynku pojawia się coraz więcej rozwiązań będących odpowiedzią na wymogi RODO.

Kliencie, trudno Cię zapomnieć

Na większe zyski wynikające z wprowadzenia nowych regulacji liczą zarówno dostawcy technologii, firmy kurierskie, jak i doradcze. Wszystko dlatego, że przedsiębiorcy gubią się w gąszczu przepisów. Z pytań przesyłanych do biura GIODO wynika, że nowe przepisy budzą wiele wątpliwości w niemal każdej branży. Część przedsiębiorców nie wie jakie rozwiązania techniczne zastosować do zabezpieczenia danych, a są tacy, którzy nie wiedzą na czym polega prawo do bycia zapomnianym. Problemów do przezwyciężenia jest na tyle dużo, że trudno oczekiwać, by przedsiębiorcy byli w stanie poradzić sobie z nimi na własną rękę. Dobrym przykładem może być prawo do zapomnienia. Zgodnie z nim, klient może żądać usunięcia swoich danych z baz operatora. Jeśli wyrazi taką potrzebę, to firma musi usunąć wszystkie informacje personalne ze wszystkich swoich baz. – *Problem polega na tym, że przedsiębiorstwa często nie wiedzą jakimi danymi dysponują, gdzie je przechowują i w jakiej postaci. Warto zauważyć, że w przypadku telekomu czy banku mamy do czynienia z ogromną liczbą przetwarzanych informacji, która jest m.in. następstwem wykorzystywania wielu kanałów komunikacji z klientem* – zwraca uwagę Maciej Stanusch z firmy Stanusch Technologies pomagającej przedsiębiorcom w dostosowaniu się do wymogów RODO przy wykorzystaniu sztucznej inteligencji.

Rzeczywiście, jeśli wierzyć najnowszym statystykom, z Facebook Messengera korzysta już 11 mln Polaków, a to tylko jeden z wielu wykorzystywanych przez klientów kanałów komunikacji z firmami. Do innych, równie popularnych, należą formularze kontaktowe na stronach WWW czy Facebook, za pośrednictwem których internauci często nieświadomie pozostawiają swoje dane osobowe. – *Nawet jeśli podanie danych nie jest wymagane, to logując się za pośrednictwem Facebooka, albo zamieszczając swój komentarz, zostawiamy w sieci swoje dane osobowe. Dla firm świadczących usługi jest to nie lada wyzwanie, bo zgodnie z prawem muszą je one zabezpieczyć a w razie potrzeby, szybko zgromadzić wszystkie dane dotyczące klienta. – Np. wtedy, gdy ten zechce wykorzystać prawo do zapomnienia* – zwraca uwagę Maciej Stanusch.

Robot znajdzie dane

Śląska firma jest jedną z tych, które chcą zarobić na RODO. Niedawno rozpoczęła ona sprzedaż RODO API, narzędzia w modelu SaaS, które dzięki wbudowanym słownikom zawierającym około 400 tys. pozycji nazwisk według bazy danych PESEL, bazę imion występujących w Polsce i za granicą, nazwy ulic oraz miejscowości, wykrywa nieustrukturyzowane dane osobowe, w tym także regularne wyrażenia takie jak nr PESEL, NIP czy e-mail. Za 999 zł miesięcznie narzędzie pozwala obsłużyć do 10 tys. zapytań. Za 5 tys. zł miesięcznie – ich nieograniczoną liczbę.

– *Udostępniamy narzędzie w dwóch wariantach. W pierwszym dane osobowe wykrywane są w trakcie ich wprowadzania przez użytkownika. Jest on wówczas o tym fakcie powiadamiany, a dane mogą zostać albo automatycznie zanonimizowane albo też użytkownik jest proszony o zaakceptowanie regulaminu dotyczącego przetwarzania danych osobowych. W drugim scenariuszu system wykrywa zapisy konkretnej osoby oraz dokonuje ich anonimizacji. Dotyczy to zwłaszcza wymaganej przez RODO procedury „zapomnienia"* – tłumaczy Maciej Stanusch.

Choć nie ma dokładnych szacunków w jakim stopniu nowe regulacje zwiększą przychody firm pomagających w dostosowaniu do RODO, to wiele wskazuje na to, że mogą być one pokaźne.

Choć nie ma dokładnych szacunków w jakim stopniu nowe regulacje zwiększą przychody firm pomagających w dostosowaniu do RODO, to wiele wskazuje na to, że mogą być one pokaźne. Firma Netsparker postanowiła sprawdzić czy firmy będą poszukiwały wsparcia w postaci dodatkowego personelu obsługującego procesy zmierzające do uzyskania pełnej zgodności z treścią RODO. Jak się okazuje, blisko 40% z nich zgłosiło w momencie badania zapotrzebowanie na zatrudnienie od 6 do 10 nowych pracowników, zaś prawie 20% firm stwierdziło, że nie poradzi sobie bez rozszerzenia swoich kadr o więcej niż 10 dodatkowych osób. W sytuacji deficytu specjalistów, sięgnięcie po technologie i zewnętrzne usługi wydaje się jedynym rozwiązaniem.

Adam Mitura

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



Zgodnie z Kodeksem Pracy, z przerwy 45-minutowej należy wydzielić przerwę śniadaniową trwającą 15 min, również zaliczaną do czasu pracy, jeżeli dobowy czas pracy wynosi conajmniej 6 godz.

Dyżury – nieodłączny element wynagrodzenia kierowcy

Dyżur to nieodzowny składnik wynagrodzenia kierowcy, który odróżnia go od pracy na etacie w biurze czy w firmie produkcyjnej. Jednak wieloletnie doświadczenie szkoleniowe i wdrożeniowe ujawniło niepokojące zjawisko wśród firm transportowych. Spora część małych przedsiębiorstw transportowych nie zna w ogóle pojęcia dyżuru na stanowisku kierowcy.



Michał Senger

Fot. INELO

Czym jest dyżur?

Firmy zatrudniające kierowców powinny przy wypłacie wynagrodzenia uwzględniać także jego dodatkowe składniki. Należą do nich m.in. ewentualne nadgodziny przepracowane w danym miesiącu, dodatek za pracę w porze nocnej oraz czas dyżuru.

Art. 9. Ustawy o czasie pracy kierowców wyjaśnia nam, co należy rozumieć pod pojęciem czasu dyżuru:

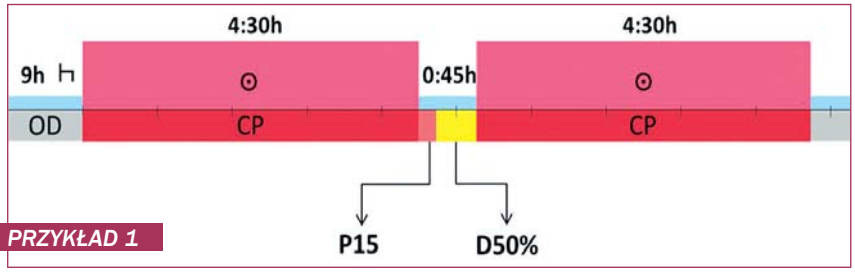
Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

1. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13. przerwa na odpoczynek.

3. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

Dyżur, w zależności od okoliczności, w jakich jest realizowany, możemy podzielić na 50% i 100%. Od tego, z jakim



PRZYKŁAD 1

dyżurem mamy do czynienia zależy, czy możemy pracownikowi oddać za niego czas wolny oraz w jakiej wysokości wynagrodzenie mu przysługuje.

Dyżur 50%

Dyżur 50% to dyżur, o którym mowa w ust. 2 i 3 przytoczonego artykułu 9, a więc uwzględniony w planie pracy. Kierowcy przysługuje za niego wynagrodzenie nie niższe niż połowa wynagrodzenia wynikająca z jego osobistego zaszeregowania.

Zgodnie z przytoczoną powyżej ustawą, każdy kierowca wykonujący przewóz drogowy, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006, powinien otrzymać wynagrodzenie za dyżur 50%. Wyjaśnią to poniższe przykłady.

PRZYKŁAD 1
Kierowca jechał 4 godz. i 30 min., później, zgodnie z przepisami, był zobowiązany odebrać odpoczynek 45 min i następnie znowu kontynuował jazdę przez kolejne 4 godz. i 30 min.
Kierowca zrealizował w tym dniu 9 godz. +11 godz. odpoczynku dobowego oraz 9 godz. jazdy (czas pracy). Dodatkowo, zgodnie z Kodeksem Pracy, z przerwy 45-minutowej należy wydzielić przerwę śniadaniową trwającą 15 min, również zaliczaną do czasu pracy, jeżeli dobowy czas pracy wynosi co najmniej 6 godz. Reszta tego odpoczynku – 30 min – jest dyżurem 50%.

PRZYKŁAD 2
Kolejny przykład to jazda w podwójnej obsadzie. Zgodnie z przytoczonym wcześniej punktem 3 Art. 9. Ustawy o czasie pracy kierowców, dyspozycyjność jest dyżurem 50%. W zilustrowanym powyżej przypadku, czas pracy kierowcy to 9 godz. i 15 min., a jego dyżur 50% wynosi aż 8 godz. i 45 min.

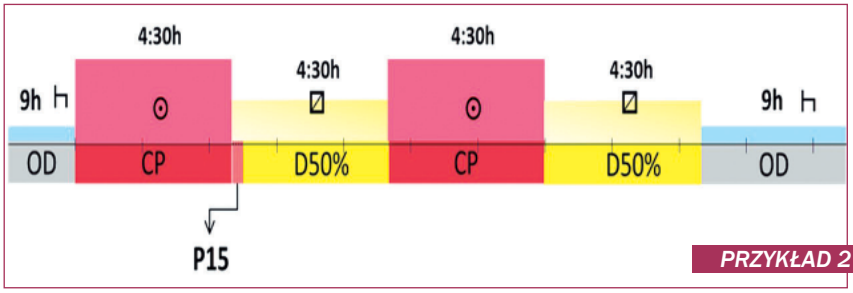
PRZYKŁAD 3
Jeżeli kierowca robi odpoczynki dłuższe niż wymagane przepisami, to zwiększa znacznie również czas dyżuru 50%, co widać na poniższym wykresie. Kierowca już po 2 godz. jazdy zrobił pierwszy odpoczynek, który nie był wymagany, a spowodował naliczenie dyżuru o długości 45 min. Kolejny odpoczynek zamiast trwać wymagane 45 min trwał 2 godz. W efekcie pracodawca za ten dzień będzie musiał wypłacić szoferowi dodatek nie za 30 min dyżuru, ale aż za 2 godz. i 45 min.
WAŻNE: Jedynym sposobem rekompensaty dyżuru 50% jest wypłata wynagrodzenia, nie możemy za niego udzielić czasu wolnego.

Dyżur 100%

Są również okoliczności, kiedy zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców, kierowcy przysługuje dyżur płatny 100%. Mowa o nim w przytoczonym na początku tekstu ustępie 1 art. 9 ustawy o czasie pracy kierowców.

Dyżur 100% to czas, w którym kierowca pozostaje w gotowości (dyspozycyjności) do wykonywania pracy poza normalnymi godzinami pracy. Dyżur ten może być pełniony w miejscu pracy, ale może również odbywać się w innym, ustalonym z pracodawcą miejscu.

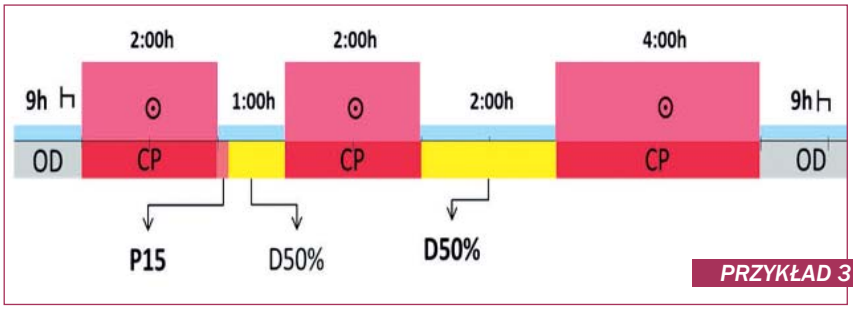
W odróżnieniu od dyżuru 50% tu pracodawca ma dwie możliwości rekompensaty – oddanie czasu wolnego lub wypłata wynagrodzenia. Zgodnie z ust. 5 art. 9 UCPK za czas dyżuru 100% (z wy-



PRZYKŁAD 2


Fot. Renault

W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru

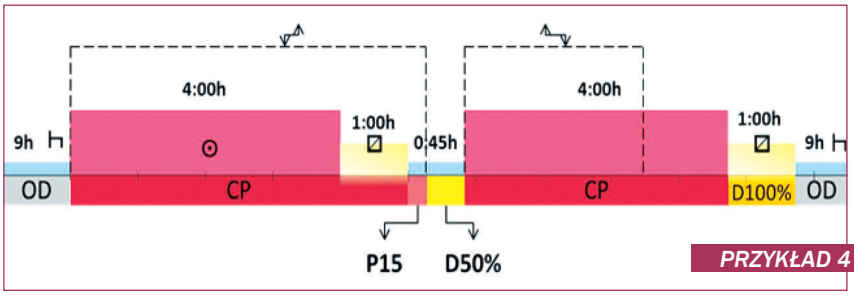


PRZYKŁAD 3

jątkiem dyżuru pełnionego w domu), kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru (1:1), a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną. Jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania to pracodawca wypłaca kierowcy 60% wynagrodzenia.

PRZYKŁAD 4

Dyżur 100% ilustruje powyższy przykład. Kierowca w trakcie swojego 8-godzinnego



PRZYKŁAD 4



Fot. Scania

Dyżur 50% to dyżur, o którym mowa w ust. 2 i 3 przytoczonego artykułu 9, a więc uwzględniony w planie pracy. Kierowcy przysługuje za niego wynagrodzenie nie niższe niż połowa wynagrodzenia wynikająca z jego osobistego zaszeregowania

planu na dany dzień pozostaje w dyspozycji przez 1 godz. po 4 godz. jazdy. Godzina ta jest zaliczana do czasu pracy, ale dodatkowo, już poza planem, ma kolejną dyspozycję przez 1 godzinę, która jest już dyżurem 100%.

Rozliczanie dyżurów

Z obserwacji firm transportowych, pozycja dyżuru 50% obejmuje średnio około 40-140 godzin miesięcznie na kierowcę. Jest to uzależnione od wielu czynników, m.in. od tego czy kierowca robi tylko wymagane przerwy, czy jeździ w załodze oraz czy ma mniej jazdy a więcej dłuższych odpoczynków, trwających np. 2 godz.

Mamy kilka możliwości rozliczenia dyżuru w firmie:

- Standardowe rozwiązanie przy miesięcznym okresie rozliczeniowym to po prostu wypłata kolejnego dodatku kierowcy.
- Kodeks pracy nie określa wprost terminu wypłacenia wynagrodzenia za dyżury, tak jak jest to określone w przypadku wynagrodzenia za czas pracy. Ponadto w firmach transportowych ze względu na brak wykresówek z 28 dni oraz brak dostępu do karty kierowcy, bardzo często nie ma możliwości rozliczenia i wypłaty wynagrodzenia do 10-tego dnia następnego miesiąca.

Możemy więc zryczałtować ten dodatek w formie zaliczki. Jeżeli z obserwacji poprzednich miesięcy wiemy, że średnio kierowca ma 50 godz. dyżuru 50% w miesiącu, to określamy kwotę zaliczki. Po okresie rozliczeniowym trzeba zweryfikować, czy pokryła ona w pełni wypłatę za dyżur, czy musimy ją wyrównać. Dodatkowym plusem takiego rozwiązania jest to, że kwota tej zaliczki wlicza się w płacę minimalną i nie obciąża nas kolejnymi kosztami. Przykładowy zapis na umowie o pracę:

Wynagrodzenie 2100 PLN (w tym płaca zasadnicza 1500 PLN + zaliczka za czas dyżuru 600 PLN).

- Ostatnim rozwiązaniem jest zdefiniowanie w dokumentacji wewnątrzzakładowej (obwieszczenie, regulamin) „Niepłatnych Przestojów" – czym są i kiedy występują oraz w jaki sposób i w jakim terminie kierowca może je usprawiedliwić. Wówczas, każde nieuzasadnione przedłużenie wymaganej przerwy będzie czasem niepłatnym. Przy takim rozwiązaniu istnieje jednak ryzyko, że kierowca, aby uniknąć niepłatnych przestojów, będzie przestawiał w tachografie selektor z łóżka na inne prace, co sprawi, że zamiast dyżuru 50% zapewni sobie czas w pełni płatny.

Rozwiązanie nr 2 jest najbardziej korzystne dla przedsiębiorcy. Z naszej obserwacji wynika, że jest stosowane w 90% firm transportowych, które mają świadomość konieczności rozliczania dyżurów.

Dyżur, w zależności od okoliczności, w jakich jest realizowany, możemy podzielić na 50% i 100%. Od tego, z jakim dyżurem mamy do czynienia zależy, czy możemy pracownikowi oddać za niego czas wolny oraz w jakiej wysokości wynagrodzenie mu przysługuje.

Michał Senger
Ekspert INELO ds. Wdrożeń i Szkoleń
www.inelo.pl



Belgia i Holandia
po testach DKV BOX EUROPE

DKV BOX EUROPE – urządzenie pokładowe, które wkrótce umożliwi rozliczanie opłat drogowych w całej Europie w systemie EETS – przeszło w sierpniu końcową fazę testów. Ponad tysiąc boxów zostanie zainstalowanych u klientów DKV. Oprócz naliczania transakcji, testowane są teraz aspekty techniczne obsługi urządzania oraz proces obsługi klienta.

Naszym celem jest zastępowanie obecnie działających boxów przez DKV BOX EUROPE już od czwartego kwartału 2018 r. W niedługim czasie przewoźnicy będą mogli korzystać tylko z jednego urządzenia pokładowego na terenie całej Europy – mówi Gertjan Breij, dyrektor zarządzający DKV Euro Service. Ważne jest podkreślenie, że DKV BOX EUROPE nie będzie musiało być zastępowane innym urządzeniem na późniejszym etapie rozwoju systemu EETS. Technologia uruchamiana w nowych krajach będzie integrowana z systemem DKV bezprzewodowo, a więc w pełni automatycznie i niezależnie od lokalizacji pojazdu. Klienci będą mogli łatwo aktywować lub dezaktywować kraje lub przypisywać swoje urządzenia pokładowe do innych pojazdów za pomocą portalu internetowego.

DKV BOX EUROPE nie będzie musiało być zastępowane innym urządzeniem na późniejszym etapie rozwoju systemu EETS. Technologia uruchamiana w nowych krajach będzie integrowana z systemem DKV bezprzewodowo

Belgia: instalacja pierwszego boxa w kwadrans

Od maja 2018 r. DKV BOX EUROPE można zamawiać za pośrednictwem strony internetowej DKV. Pod koniec 2018 r. box zacznie działać w systemie Viapass w Belgii. Pierwszym klientem testowym w Belgii, który otrzymał DKV BOX, była firma transportowa Vervoer Engelbosch.

– *Bardzo się cieszymy, że wkrótce będzie obowiązywać jedno urządzenie, które obejmie opłaty drogowe w wielu krajach. Będzie to wielkie ułatwienie dla naszej codziennej działalności transportowej, zwłaszcza po ostatecznym połączeniu opłat wszystkich krajów Europy* – mówi Michel Engelbosch, dyrektor zarządzający Vervoer Engelbosch.

Jednym z kolejnych kandydatów do testów, jest holenderska firma Don Trucking, zajmująca się logistyką. 2 sierpnia zainstalowała swoje pierwsze urządzenia pokładowe. – *DKV BOX EUROPE uprości procesy operacyjne naszej firmy. Teraz jesteśmy zmuszeni rejestrować się w każdym kraju, co wiąże się z mnogością rachunków i „roboty papierkowej". W przyszłości zaś wystarczy jeden portal internetowy i jedno urządzenie pokładowe, co zaoszczędzi nam wiele czasu. Sama instalacja jest bardzo prosta: zainstalowanie pierwszego boxa zajęło nam zaledwie kwadrans* – twierdzi Darek Hejnicki, dyrektor operacyjny Don Trucking. – *Dzięki DKV BOX EUROPE będziemy mogli wystawiać faktury szybciej i dokładniej* – dodaje.

Wkrótce Niemcy, a potem reszta

DKV BOX EUROPE zacznie działać w Niemczech prawdopodobnie na początku 2019 r., zaś wiosną 2019 r. do użytkowników powinny dołączyć tzw. kraje „DSRC": Austria, Francja, Hiszpania i Portugalia. Następnie z systemem połączone zostaną Włochy. DKV BOX EUROPE umożliwi także płatność za przejazd mostami Öresund i Storebault w Skandynawii w 2019 r.



DKV BOX EUROPE to jeden portal internetowy i jedno urządzenie pokładowe, co zaoszczędzi nam wiele czasu

Więcej na:
www.dkv-euroservice.com

MasterCARE zajmie się Twoimi pojazdami, **a Ty możesz skupić się na biznesie**

Euromaster na polskim rynku działa od 10 lat. Usługi, jakie świadczy, związane są z zarządzaniem oponami, a skierowane przede wszystkim do sektora TSL. O szczegółach działalności firmy mówi Mindaugas Kelpsa, prezes zarządu Euromaster Polska.

Euromaster to marka znana na polskim rynku, zwłaszcza w branży TSL. Czym firma wyróżnia się spośród konkurentów?

Euromaster, który w Polsce obchodzi w tym roku jubileusz 10-lecia obecności na rynku, należy do międzynarodowego koncernu – Grupy Michelin. Dzięki temu nasza sieć zapewnia klientom bezpośredni dostęp do najlepszego produktu na rynku.

Czym się wyróżniamy? Możemy pochwalić się, że jesteśmy najprężniej działającą siecią o profilu typowo ciężarowym, a wśród naszych franczyzobiorców są największe firmy oferujące obsługę oponiarską firmom przewozowym. Serwisujemy auta największych flot osobowych i ciężarowych w Polsce. Dwa razy w roku, w okresie wymiany opon, obsługujemy ponad 13 000 pojazdów leasingowanych. Do tego rocznie obsługujemy ponad 2000 awarii pojazdów ciężarowych w Polsce i za granicą. Pod opieką programu MasterCARE mamy już 5000 pojazdów. W Polsce posiadamy blisko 100 serwisów, a w Europie około 2,5 tys. To są liczby, którymi można się pochwalić.

Euromaster serwisuje auta największych flot osobowych i ciężarowych w Polsce. Dwa razy w roku, w okresie wymiany opon, obsługujemy ponad 13 000 pojazdów leasingowanych. Do tego rocznie obsługujemy ponad 2000 awarii pojazdów ciężarowych w Polsce i za granicą.

Wspomniał Pan o programie MasterCARE, który ruszył w kwietniu 2017 r. Jaka idea przyświeca temu projektowi?

Jesteśmy ekspertami od mobilności i za cel stawiamy sobie zapewnienie bezpiecznego i bezstresowego prowadzenia firmy transportowej. Autorski program MasterCARE, który stworzyliśmy w ubiegłym roku, jest odpowiedzią na obecne potrzeby rynku. Branża TSL w naszej części Europy przeżywa rozkwit, z drugiej jednak strony boryka się z problemami, jak m.in. brak pracowników, ich częsta rotacja, czy też zbyt wysoki koszt prowadzenia działalności transportowej. Oferta MasterCARE wspiera prewencyjne zarządzanie oponami w firmie transportowej, przede wszystkim wtedy, kiedy mówimy o efektywności floty i utrzymaniu mobilności. Z tą ofertą działamy proaktywnie, czyli wspieramy naszych klientów na placu jeszcze przed wyjazdem w trasę.


Mindaugas Kelpsa

Czym jest program MasterCARE i jakie daje korzyści klientom?

To prewencyjna oferta jaką proponujemy, a zaczyna się od dokładnej inspekcji wszystkich pojazdów, najczęściej w bazie transportowej u klienta. Nasz inspektor flotowy przyjeżdża do klienta w celu sprawdzenia ogumienia na pojazdach. Tu



Euromaster należy do międzynarodowego koncernu – Grupy Michelin.

skupiamy się na całości usług jakie możemy zaoferować: głębokości bieżnika, korekcie ciśnienia, wizualnej weryfikacja stanu opony. Po takiej diagnostyce inspektor dokonuje analizy i rekomendacji jakie usługi warto wykonać, by wykorzystać cały potencjał każdej opony. Klient otrzymuje informacje jakie prace powinny być wykonane i jaki jest to koszt. Po akceptacji następuje wykonanie usług. Czwartym i chyba najważniejszym w tym procesie krokiem, jest raportowanie i analiza online. Uważamy, że każdy manager firmy powinien dokładnie wiedzieć w jakim stanie są opony, co pozwoli lepiej planować zakupy, a przez to kontrolować finanse firmy. Za pomocą narzędzia TyreCheck InCenter, z którego korzystamy do badania opon, rekomendujemy i transparentnie raportujemy do managera floty status i etap na jakim znajdują się prace. Naszym celem jest transparentność wobec klienta, dostaje on informacje nie tylko o pracach, które wykonaliśmy, ale również o oszczędnościach jakie może osiągnąć dzięki współpracy z nami związanej z wykonywaniem rekomendowanych usług.

Jakie korzyści niesie regularne serwisowanie opon?

Dzięki temu, że opona jest dobrze serwisowana, mamy mniej awarii na drodze, a pamiętajmy, że koszt każdej awarii wynosi wg stawki ok. 2 tys. zł w Polsce do ponad 2 tys. euro za granicą. Często powtarzamy to klientom, których obsługujemy w związku z awarią. Wykonując inspekcje ogumienia zdecydowanie łatwiej jest zauważyć moment, w którym opona powinna być wymieniona. Nasz inspektor zweryfikuje stan opon i zarekomenduje niezbędne usługi, np. pogłębienie opony w odpowiednim czasie daje dłuższy przebieg o 25% i oszczędność na paliwie, a właściwy obrót opony na feldze to dłuższy przebieg o 20%. Reasumując, regularny przegląd opon i wdrażanie rekomendacji przekłada się na oszczędności nie tylko na oponach, ale też na paliwie, które może stanowić aż 40% kosztów prowadzenia firmy transportowej.

Euromaster również rekomenduje ponowne wykorzystanie opon poprzez naprawę lub bieżnikowanie. Korzystając z wiedzy i rzetelności serwisów Sieci Euromaster macie Państwo gwarancję, że flota opon jest właściwie zarządzana, a finanse firmy są pod kontrolą.



Pod opieką programu MasterCARE jest już 5 tys. pojazdów. W Polsce posiada on blisko 100 serwisów, a w Europie około 2,5 tys.

Jest Pan w Grupie Michelin od 10 lat i miał okazję zdobywać doświadczenie zarówno w polskim jak i litewskim oddziale Michelin, a także pracował kilka lat w centrali Euromaster we Francji. Proszę powiedzieć, jak nasz rynek różni się od zachodniego?

Kiedy mówimy, że coś jest na Zachodzie to zwykle możemy mieć wyobrażenie, że jest lepsze, większe. W transporcie i logistyce międzynarodowej jest zupełnie inaczej. Europa Wschodnia, a zwłaszcza Polska, Litwa i Czechy (kraje którymi mam przyjemność zarządzać) to w skali rynku europejskiego ewenement. Nasze kraje obsługują znaczącą część tras, jeździmy nawet do Rosji. Przewoźnicy z Zachodu nadal nie są chętni do obsługi tych tras, dzięki czemu my wygrywamy. Po kilku latach, kiedy wróciłem do Polski, obserwuję coraz większy potencjał na rynkach naszego regionu. Mamy wyszkoloną i zaangażowaną kadrę, co napawa mnie optymizmem.

Oferta MasterCARE wspiera prewencyjne zarządzanie oponami w firmie transportowej, przede wszystkim, gdy mowa jest o efektywności floty i utrzymaniu mobilności.

Jakie inne usługi oferuje Euromaster?

Jeśli mówimy o ofercie skierowanej do pojazdów ciężarowych to Euromaster opiera się na dwóch głównych filarach. Jest to oferta proaktywna, czyli MasterCARE, o którym już rozmawialiśmy oraz oferta reaktywna, jaką jest Assistane 24/7. Tu mówimy o obsłudze awarii opon na trasach, zarówno w Polsce jak i za granicą. Oferujemy także usługi lekkiej mechaniki dla pojazdów ciężarowych na terenie Europy. Tym zajmujemy się od dawna, bo chyba jako pierwsza firma na polskim rynku, na tym znamy się świetnie. Jednak nasza firma nie stoi w miejscu i codziennie poszukujemy nowych możliwości biznesowych. Taką nowinką w naszej ofercie jest telematyka. Podpisaliśmy umowę o współpracy z firmą TomTom Telematics, liderem w tej dziedzinie. Zamontowanie tego typu urządzeń w pojeździe daje większe możliwości i efektywność biznesową poprzez zdalne pobieranie danych z cyfrowych tachografów oraz analizuje jazdę kierowcy: wszelkie przestoje, jazdę na jałowym biegu, gwałtowne hamowanie. Takie urządzenia to wsparcie komunikacji na trasie i przejście na wyższy poziom obsługi klienta, tj. digital. Korzyści wynikające z tej oferty są ogromne, ale to chyba temat na inna rozmowę.

Widzę, że Euromaster stale się rozwija. Nam pozostaje jedynie czekać na nowe pomysły.

Dokładnie! Mamy sprawny i zaangażowany zespół, co chwile pojawia się nowa idea, więc pozostaje cierpliwie czekać na dalsze kroki Euromaster. Myślę, że nie będzie to długo trwało.



Fot. E100

Karta opracowana przez firmę E100 jest bardzo uniwersalnym rozwiązaniem: można za jej pośrednictwem doładowywać urządzenia pokładowe czy dokonywać płatności na bramkach i przez internet, np. za winiety

Opłaty drogowe – **jak je usprawnić**

Uiszczanie opłat za drogi to codzienność każdego kierowcy. Różne kraje to nie tylko różne systemy drogowe, ale i cały szereg urządzeń, które te opłaty mają z założenia automatyzować. Jednak posiadanie wielu jednostek pokładowych i pamiętanie o ich doładowywaniu może być naprawdę kłopotliwe. E100 wychodzi naprzeciw potrzebom kierowców i przenosi automatyzację płatności za drogi na kolejny poziom.

E100 to nie tylko tradycyjna karta paliwowa, ale również podstawa do rejestrowania transakcji oraz regulowania należności za drogi, mosty, tunele czy usługę RoLa w 27 państwach Unii Europejskiej i Wspólnoty Niepodległych Państw. Korzystający z niej kierowcy mogą bezgotówkowo przejechać ponad 132 tys. kilometrów płatnych dróg – od Portugalii aż po Daleki Wschód. To również pierwsza, i jak dotąd jedyna karta na rynku, którą można regulować płatności za autostrady prowadzące przez Kazachstan.



Fot. GDDKiA

Zaproponowana przez władze UE usługa elektronicznego systemu poboru opłat EETS ma na celu zintegrowanie i ujednolicenie krajowych systemów opłat drogowych oraz różnych technologii, by umożliwić korzystanie z jednego OBU na całym jej terytorium

Uniwersalne rozwiązanie

Karta opracowana przez firmę E100 jest bardzo uniwersalnym rozwiązaniem: można za jej pośrednictwem doładowywać urządzenia pokładowe czy dokonywać płatności na bramkach i przez internet, np. za winiety. Oferowane są również płatności w trybie *post-pay*, co oznacza, że emitent karty kredytuje klienta i odracza mu uiszczenie należności. Dzięki temu transakcje są regulowane zbiorczo i w ramach wspólnego dokumentu, a to przekłada się na duże oszczędności czasu i energii. Usługa jest więc nie tylko wygodna z uwagi na to, że kierowca nie musi wozić ze sobą gotówki, ale również ułatwia codzienną pracę działom księgowym. Jednak nawet tak kompleksowe udogodnienie oferowane przez E100 nie rozwiązuje problemów praktycznych związanych z odrębnymi systemami opłat i urządzeniami, które funkcjonują w różnych krajach, nawet mimo tego że jest z nimi kompatybilne.

W kierunku EETS

Wyzwanie, z którym na co dzień zmagają się przewoźnicy, nie umknęło uwadze władz Unii Europejskiej już jakiś czas temu. Zaproponowana przez nie usługa elektronicznego systemu poboru opłat EETS ma na celu zintegrowanie i ujednolicenie krajowych systemów opłat drogowych oraz różnych technologii, by

E100 wprowadziła na rynek uniwersalną i wielofunkcyjną jednostkę pokładową E100 One Toll. Urządzenie występuje w dwóch wariantach i spełnia aktualne wymagania obowiązujące w poszczególnych państwach członkowskich UE oraz jest certyfikowane przez EETS.

umożliwić korzystanie z jednego OBU na terytorium całej UE. Warunki wdrożenia usługi EETS określone zostały w przepisach Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie oraz Decyzji 2009/750/WE Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych.

W odpowiedzi na regulacje unijne

A także by wyjść naprzeciw potrzebom klientów, E100 wprowadziła na rynek uniwersalną i wielofunkcyjną jednostkę pokładową E100 One Toll. Urządzenie występuje w dwóch wariantach i spełnia wszelkie aktualne wymagania obowiązujące w poszczególnych państwach członkowskich UE oraz jest certyfikowane przez EETS. Produkt jest więc gotowy do obsługi wszystkich istniejących systemów. Jedynym problemem jest fakt, że nie wszystkie kraje są gotowe na wprowadzenie systemu EETS, z uwagi na to, że proces jest długotrwały i wymaga przygotowania zarówno technicznego, jak i legislacyjnego. Już w ramach jednego państwa stanowi to nie lada wyzwanie, nie wspominając o integracji kilku rynków.

Obecnie z urządzenia pokładowego E100 One Toll-A można korzystać na drogach Francji, Hiszpanii, Portugalii i Belgii. Wkrótce do tej listy dołączą: Austria, Włochy i kraje Skandynawii, a w następnej kolejności Węgry, Niemcy, Grecja i Bułgaria. Ponadto automatyzacją objęte są również opłaty za tunele Liefkenshoek (Belgia) i Herrentunnel (Niemcy) oraz parkingi we Francji i Hiszpanii.

W odpowiedzi na pytania

Znajomość systemów opłat drogowych w poszczególnych krajach i dobór odpowiedniego rozwiązania, które zoptymalizuje płatności, stanowi spore wyzwanie dla właścicieli firm transportowych. Jakie urządzenie wybrać, aby opłacać jak najwięcej krajów, przez które przejeżdżają moi kierowcy? Czy mogę uzyskać zniżki w którymś państwie? Jak ustalić najkorzystniejszą trasę? Na te i wszelkie inne pytania, które mogą nurtować Cię podczas planowania przejazdów, chętnie odpowiedzą eksperci ds. opłat drogowych E100, którzy służą profesjonalnym wsparciem. Jest to wartość dodana do usług, jakie oferuje firma. Warto korzystać z tak kompleksowych rozwiązań i specjalistycznej wiedzy, aby nie przepaść w gąszczu skomplikowanych systemów i współczesnych technologii.


Fot. Kapsch

Obecnie z urządzenia pokładowego E100 One Toll-A można korzystać na drogach Francji, Hiszpanii, Portugalii i Belgii

E100 to nie tylko tradycyjna karta paliwowa, ale również podstawa do rejestrowania transakcji oraz regulowania należności za drogi, mosty, tunele czy usługę RoLa w 27 państwach Unii Europejskiej i Wspólnoty Niepodległych Państw.

Więcej informacji dotyczących opłat drogowych można uzyskać na stronie internetowej www.e100.eu lub dzwoniąc do działu opłat dróg firmy E100 pod numer +48 58 500 22 00.

Jeśli zdecydujesz się korzystać z usług E100 i zostać klientem firmy, otrzymasz atrakcyjny upominek! Wystarczy, że przy kontakcie z przedstawicielem podasz kod promocyjny TMOMD, a nagroda będzie Twoja.

*promocja trwa do 31.12.2018 r.

E100 toller
WSZYSTKIE DROGI W JEDNEJ KARCIE PALIWOWEJ
132 000 kilometrów płatnych dróg od Portugalii po Kazachstan



27 państw
w Europie i WNP



jedno urządzenie
do opłacania dróg w Europie

do 50% zniżek,
tylko dla naszych klientów

Jeśli chcesz zostać klientem E100,
czeka na Ciebie atrakcyjna nagroda!
Kontaktując się z firmą, podaj kod promocyjny
TMOMD i odbierz upominek*
*promocja trwa do 31.12.2018 r. lub do wyczerpania zapasów.



Fot. Deutsche Bahn

Hakerzy nie oszczędzają sektora transportu, w tym kolejowego. Podczas „superataku" z 2017 r. jego skutki odczuły m.in. Koleje Niemieckie (DB). Zablokowany został dostęp do sieci teleinformatycznych i komputerów tego przewoźnika

Kolejowe cyberzagrożenia

Od kilku ostatnich lat coraz bardziej niebezpieczne stają się ataki hakerów na systemy komputerowe banków, operatorów telekomunikacyjnych, gigantów paliwowych, koncernów samochodowych, Royal Navy, czy Bundeswehry, na lotniska, dworce a nawet szpitale. Nie ma prawie dziedziny życia czy sektora przemysłowo-handlowego, któremu nie zagrażałaby coraz bardziej wyrafinowana i bezwzględna aktywność hakerska.

Warto sobie uświadomić, że podczas największego jak dotąd ataku cybernetycznego z 13 maja 2017 r., z wykorzystaniem złośliwego oprogramowania *ransomware*, zostało nim dotkniętych 75 tys. komputerów w ponad 100 państwach. Hakerzy nie oszczędzają również sektora transportu, w tym kolejowego. Podczas wspomnianego „superataku" z 2017 r. jego skutki odczuły m.in. Koleje Niemieckie (DB). Zablokowany został dostęp do sieci teleinformatycznych i komputerów tego przewoźnika. W zamian za odblokowanie przestępcy domagali się kilkuset dolarowego okupu. Czerwone okienko z tym żądaniem pojawiło się na wyświetlaczach DB zamiast komunikatów o odjazdach i przyjazdach pociągów. Podobne ataki powtórzyły się w czerwcu ubiegłego roku na kolejach ukraińskich. W 2018 r., 14 maja hakerzy zaatakowali państwowe koleje duńskie DSB. Dwa lata wcześniej włamali się do komputerów kontrolujących sygnalizację przewoźnika amerykańskiego Pacific Northwest.

Operatorzy usług kluczowych powinni zatroszczyć się o teleinformatyczne bezpieczeństwo świadczonej usługi, zarządzać ryzykiem oraz dbać o dostępność bezpiecznej łączności w ramach krajowego systemu bezpieczeństwa



Fot. PKP SA

Zagrożenie pozostaje

Wśród ekspertów transportowych nie brak opinii, że współczesna cyfrowa kolej będzie coraz bardziej narażona na kolejne cyberataki. Aby temu zapobiec lub choćby znacznie ograniczyć ich koszty, szacowane w skali globalnej na 300-400 mld dolarów rocznie, 6 lipca 2016 r. Parlament Europejski i Rada (UE) przyjęli wypracowaną przez Komisję Europejską Dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji (Network and Information Security Directive, NIS). Jej celem – jak podkreślano – *była harmonizacja przepisów dotyczących ochrony przed cyberatakami w taki sposób, aby zapewnić ten sam poziom standardów na terenie całej UE.*

Transport kolejowy wymieniono w tej Dyrektywie jako jeden z sektorów, w którym przedsiębiorstwa świadczą usługi ważne dla bezpieczeństwa wewnętrznego i uzależnione są od technologii informacyjno-komunikacyjnych. W Polsce ustawa o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa, będąca implementacją do prawa polskiego unijnej Dyrektywy NIS, weszła w życie 28 sierpnia b.r. Dyrektywa ta definiuje bezpieczeństwo sieci i systemów informatycznych jako „odporność sieci i systemów informatycznych, przy danym poziomie zaufania, na wszelkie działania naruszające dostępność, autentyczność, integralność lub poufność przechowywanych lub przekazywanych lub przetwarzanych danych lub związanych z nimi usług oferowanych lub dostępnych poprzez te sieci i systemy informatyczne".

Usługa kluczowa

Dokument ten stawia wymóg, aby państwa członkowskie zidentyfikowały dla każdego sektora i podsektora tzw. operatorów usług kluczowych. – *Potencjalni operatorzy usługi kluczowej w sektorze kolejowym są wymienieni w załączniku do ustawy – to zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnicy kolejowi, operatorzy infrastruktury usługowej (jeżeli przedsiębiorca wykonujący taką funkcję jest jednocześnie przewoźnikiem kolejowym). Na bazie informacji UTK wskazaliśmy, że może to być tylko ok. 10 pod-*

6 lipca 2016 r. Parlament Europejski i Rada (UE) przyjęli wypracowaną przez KE Dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji. Jej celem jest harmonizacja przepisów dotyczących ochrony przed cyberatakami w taki sposób, aby zapewnić ten sam poziom standardów na terenie całej UE.

miotów. (...). Regulator będzie musiał dokonać analizy rynku i wskazać operatorów usług kluczowych do listopada 2018 r. Od tego momentu, po wydaniu decyzji administracyjnych, operator będzie miał trzy miesiące na dostosowanie się do pewnych wymagań, pół roku na objęcie usługi kluczowej monitorowaniem ciągłym, a rok na dokonanie audytu systemów informacyjnych – wyjaśniał Jarosław Łuba z Ministerstwa Cyfryzacji podczas konferencji na temat cyberbezpieczeństwa w transporcie kolejowym, zorganizowanej przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Operatorzy usług kluczowych powinni zatroszczyć się o teleinformatyczne bezpieczeństwo świadczonej usługi, zarządzać ryzykiem oraz dbać o dostępność bezpiecznej łączności w ramach krajowego systemu bezpieczeństwa. Kategoria dostawców usług cyfrowych obejmuje natomiast podmioty oferujące przetwarzanie danych w chmurze, wyszukiwarki internetowe czy internetowe platformy handlowe. Podmioty te muszą w swej działalności stosować odpowiednie zabezpieczenia systemów informacyjnych oraz realizować procedury dotyczące

Fot. Photoxpress



W Polsce ustawa o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa, będąca implementacją do prawa polskiego unijnej Dyrektywy NIS, weszła w życie 28 sierpnia b.r.

zarządzania incydentami. Unijna dyrektywa nakłada też na państwa członkowskie wymóg stworzenia i przyjęcia krajowej strategii w zakresie bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych. W Polsce strategia taka jeszcze nie powstała. Jej namiastką są przyjęte w 2017 r. Krajowe Ramy Polityki Cyberbezpieczeństwa na lata 2017-2022. Kolejny wymóg to wyznaczenia przez każde państwo członkowskie punktu kontaktowego dla bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych. – *Pojedynczy punkt kontaktowy pełni funkcję łącznikową w celu zapewnienia transgranicznej współpracy organów państw członkowskich oraz współpracy z odpowiednimi organami w innych państwach członkowskich* – czytamy w Dyrektywie NIS.

Opr. F.N.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. inwestują w nowoczesny, specjalistyczny sprzęt

Nowy sprzęt skróci czas usuwania awarii i poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Do końca 2021 roku maszyny specjalistyczne trafią do zespołów technicznych PLK na terenie całego kraju.



Projekt „Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego" to jedna z inwestycji realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego. Dzięki niej PLK zakupi sprzęt wykorzystywany m.in. do prac interwencyjnych, awaryjnych i diagnostycznych. Nowe wyposażenie zapewni regularność, punktualność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Specjalistyczne urządzenia pozwolą na ciągłą a zarazem bezpieczną eksploatację linii kolejowych. Zespoły pogotowia awaryjnego będą mogły dzięki nim w krótkim czasie usunąć awarię i jej skutki na liniach w całym kraju.

6 wózków motorowych
Pojazdy trakcyjne przeznaczone do przewozu materiałów i specjalistycznego sprzętu wykorzystywanego w pracach interwencyjnych i awaryjnych. Wyposażone są w dźwig z ramionami hydraulicznymi o zasięgu 12,25 m i udźwigu 1590 kg. Silnik spalinowy o mocy 298 kW pozwala na rozwinięcie prędkości pojazdu do 80 km/h.

36 wózków motorowych z oprzyrządowaniem
Ten typ wózków jest dodatkowo wyposażony w dwie przystawki – frezową oraz lemieszową, które są wykorzystywane m.in. w ramach „Akcji Zima". Wózki mogą jeździć z prędkością do 100 km/h. Są podstawowym wyposażeniem pogotowia awaryjnego w grupach szybkiego reagowania na sieciach kolejowych.

2 podbijarki torów, podbijarka rozjazdów i profilarka tłucznia
Wysokowydajne podbijarki służą do podbijania, podnoszenia i ustawiania torów oraz rozjazdów. Wyposażone są w zespoły stabilizujące, umożliwiające sprawne i efektywne prowadzenie robót inwestycyjnych oraz bieżące utrzymanie sieci kolejowej. Proces podbijania polega na uniesieniu toru z jednoczesnym podsypaniem pod podkłady tłucznia. Dzięki temu, po opuszczeniu, tor znajduje się na odpowiedniej wysokości. Maszyny pozwalają na szybkie wykonanie prac podczas krótkich zamknięć torowych, a także pomiędzy przejazdami kolejnych pociągów. Istotnym efektem ich pracy jest możliwość przywrócenia ruchu z prędkością rozkładową zaraz po podbiciu toru, bez wprowadzania czasowych ograniczeń prędkości. Dla podbijarki torowej siła nasuwania zespołem kleszczy wynosi min. 150 kN. Wyposażona jest w silnik spalinowy o mocy 500 kW, spełniający wymagania czystości spalin EURO 6 oraz układ jezdny umożliwiający jazdę przy napędzie własnym lub w składzie pociągu z prędkością do 100 km/h. Może także ciągnąć inne pojazdy o masie do 200 t z prędkością do 60 km/h.
Profilarki tłucznia są wysokowydajnymi maszynami służącymi do kształtowania pryzmy podsypki i usuwania nadmiaru tłucznia z wierzchu podkładów oraz przytwierdzeń.

Pojazd szynowo-drogowy z koszem umocowanym na łamanym wysięgniku do inspekcji obiektów mostowych
Jest przeznaczony do inspekcji mostów kolejowych o konstrukcjach uniemożliwiających oględziny z poziomu torów lub terenu. Konstrukcja pojazdu pozwala na poruszanie się zarówno po torach, jak i po zwykłych drogach, co umożliwia łatwe dotarcie do sprawdzanych obiektów. Pojazd będzie wykorzystywany do inspekcji inżynieryjnej obiektów (ok. 6 400 mostów i wiaduktów), które muszą przynajmniej raz w roku przejść przegląd techniczny.

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko | Rzeczpospolita Polska | PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. | Unia Europejska Fundusz Spójności

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl
www.mapadotacji.gov.pl
www.portalpasazera.pl

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez zakup specjalistycznego sprzętu technicznego" ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Udane półrocze **PKP Cargo**



Zrealizowana w okresie styczeń-czerwiec 2018 praca przewozowa w segmencie kruszyw i materiałów budowlanych – 3,4 mld tkm – zwiększyła się o 43,4%, przede wszystkim dzięki wzrostowi produkcji budowlano-montażowej w kraju o 23,7%. O 7,7% spadła praca przewozowa metali i rudy i o 10,6% i węgla kamiennego

Pierwsze sześć miesięcy bieżącego roku Grupa PKP Cargo śmiało może uważać za udane. Przychody operacyjne wyniosły 2,510 mln zł i były najwyższe od pięciu lat. Zysk netto osiągnął wartość 90 mln zł, podczas gdy w tym samym okresie ubiegłego roku wynik ten wyniósł zaledwie 19 mln zł, co i tak było stosunkowo dużo wobec 195 mln zł straty w pierwszym półroczu 2016 r.

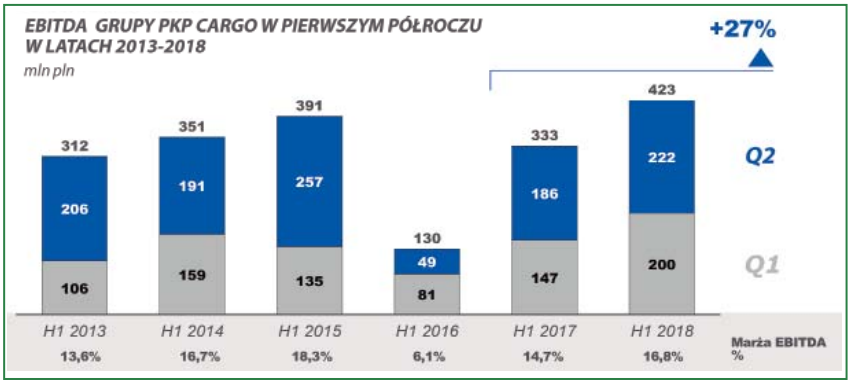
Zanotowano także – co podkreślono w komunikacie Grupy – najwyższy od wejścia na giełdę w 2013 r. wynik EBITDA – wskaźnik ten wzrósł z 333 mln zł w pierwszym półroczu 2017 r. do 423 mln zł w tym samym okresie roku 2018 (+27%). Motorami tak szybkiego wzrostu – zdaniem prezesa zarządu PKP Cargo, Czesława Warsewicza – były przede wszystkim przewozy kruszyw i materiałów budowlanych oraz transport intermodalny. Praca przewozowa w tym ostatnim segmencie (1,9 mld tkm) zwiększyła się o 26,1% (r/r).

500 mln zł na inwestycje

Na wyniki te wpłynęły głównie: wzrost przeładunku kontenerów w polskich portach morskich o 44,4% i dynamiczny wzrost przewozów drogą lądową z/do Chin o 39,2%, według masy kontenerów. Natomiast zrealizowana w okresie styczeń-czerwiec 2018 praca przewozowa w segmencie kruszyw i materiałów budowlanych, wynosząca 3,4 mld tkm, zwiększyła się aż o 43,4%, przede wszystkim dzięki wzrostowi produkcji budowlano-montażowej w kraju o 23,7% – infrastruktury drogowej o 32,4%, a kolejowej o 63,3%. Spadła natomiast o 7,7% praca przewozowa metali i rudy i o 10,6% i węgla kamiennego, którego eksport do krajów Unii Europejskiej zmniejszył się o 47,7%, a wydobycie tego surowca przez polskie kopalnie o 1 mln ton i zapasy o 0,3 mln ton (–16,7 %). Jednakże węgiel ma wciąż największy, 30-procentowy udział w wykonanej pracy przewozowej.

Zanotowano najwyższy od wejścia na giełdę w 2013 r. wynik EBITDA – wskaźnik ten wzrósł z 333 mln zł w pierwszym półroczu 2017 r. do 423 mln zł w tym samym okresie roku 2018 (+27%).

Nakłady inwestycyjne Grupy PKP Cargo osiągnęły w omawianym okresie poziom 303 mln zł. – *Do końca tego roku możemy przeznaczyć na inwestycje jesz-*



Źródło: PKP Cargo

cze około 500 mln zł. Część środków trafi na zwiększenie taboru. W tej chwili wykorzystujemy nasze moce taborowe w 100%, a nawet w 110%. Oceniamy, że jeśli zwiększymy nasz tabor, będziemy mogli zwiększyć liczbę przewozów, a zapotrzebowanie na nasze usługi ze strony klientów rośnie i powinno rosnąć również w kolejnych latach – powiedział podczas konferencji prasowej 21 sierpnia prezes PKP Cargo.

Czesław Warsewicz zapowiedział również intensyfikację przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku i w rejonie Trójmorza oraz zwiększanie obecności PKP Cargo na rynkach międzynarodowych za pomocą przejęć i tworzenia przedstawicielstw handlowych oraz nowych spółek. Zapytany przez „TSL Biznes" o dotychczasowe efekty analizy potencjalnych możliwości akwizycji na rynkach krajowym i międzynarodowym stwierdził: – *Jesteśmy bliscy sfinalizowania pewnych działań, prowadzimy rozmowy dotyczące potencjalnych przejęć. O szczegółach będziemy mogli powiedzieć prawdopodobnie jesienią, przy okazji prezentacji aktualizacji strategii Grupy.*

PROGNOZY WYNIKÓW FINANSOWYCH I OPERACYJNYCH PKP CARGO S.A.
mln pln

	Nowa Prognoza	Prognoza opublikowana	Zmiana	Zmiana %
Przychody operacyjne	3 914,5	3 912,9	1,6	0,0 %
EBITDA	781,3	663,6	117,7	17,7%
EBIT	337,3	204,0	133,3	65,3%
Zysk netto	269,9	160,8	109,1	67,8%
Nakłady inwestycyjne	878,5	1 017,6	-139,1	-13,7 %

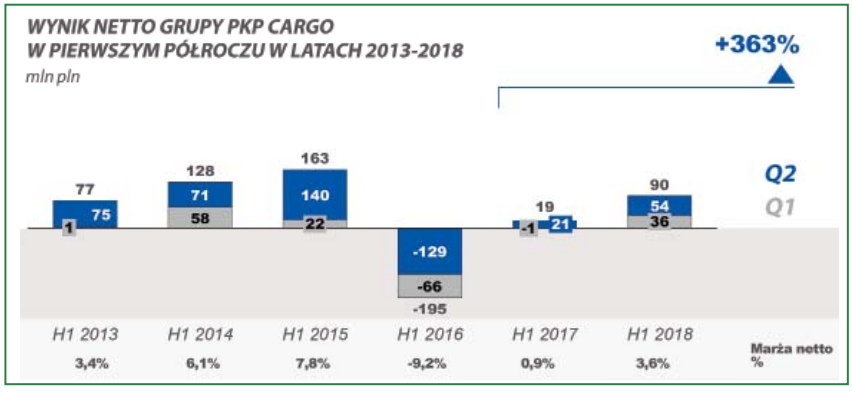
Źródło: PKP Cargo

Lepsze prognozy

Ze względu na „zwiększenie konkurencyjności przewozów oraz optymalizację działalności" – jak to stwierdzono w informacji prasowej – PKP Cargo dokonało aktualizacji prognoz wyników finansowych i operacyjnych Spółki na 2018 r. Według obecnej, nowej prognozy, EBITDA PKP Cargo wzrasta o blisko18% do wielkości 781,3 mln zł, a całej Grupy o 16,2%. – *W tym roku planujemy wypracować 905 mln zł EBITD-y, blisko 30% więcej niż rok wcześniej. Mamy przy tym ambicje przekroczyć miliard zł* – stwierdził prezes Warsewicz. Zysk netto wzrośnie o 67,8%, do poziomu 268,8 mln zł, zamiast planowanej wcześniej sumy 160,8 mln zł. Niemal bez zmian pozostaje prognoza przychodów operacyjnych, które mają wynieść 3 914,6 mln zł. Zmaleje natomiast masa przewiezionych towarów i – co nieco zaskoczyło analityków – udziały rynkowe Grupy – z 53,9% do 49,7%.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, w dwu pierwszych kwartałach bieżącego roku kolejowe przewozy towarowe w Polsce wzrosły w ujęciu masy o łącznie blisko 124 mln ton, praca przewozowa wyniosła ponad 29,1 mld ton-km i wzrosła o blisko 13% r/r.

Na zadane podczas konferencji pytanie: – Czy PKP Cargo nie ma problemów z brakiem maszynistów, na który narzekają niektórzy przewoźnicy? – prezes Warsewicz stwierdził, że spółka nie ma z tym problemu, wykorzystuje ona bowiem wszystkie zasoby, aby sprostać rosnącym potrzebom rynku. Chodzi tu o ponad 3 tys. wagonów, które dotąd nie były eksploatowane, bądź czekały na rewizję. Przypomniał też, że PKP Cargo czeka na pomyślne rozstrzygniecie konkursu na unijne dofinansowanie zakupu 1000 wagonów platform do przewozu kontenerów.



Źródło: PKP Cargo

Rynkowy optymizm

Na polskim rynku dobre wyniki przewozowe w dwu kwartałach 2018 r. odnotowała nie tylko PKP Cargo. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) kolejowe przewozy towarowe w Polsce wzrosły w dwu pierwszych kwartałach bieżącego roku w ujęciu masy o łącznie blisko 124 mln ton, praca przewozowa wyniosła ponad 29,1 mld ton-km i wzrosła o blisko 13% r/r, a eksploatacyjna blisko 43 mln poc-km. Po 6 miesiącach 2018 r. udział PKP Cargo w rynku wynosił 43,03% wg masy i 48,14% wg pracy przewozowej. Kolejne miejsca według udziału w przewiezionej masie towarów zajmowały: DB Cargo Polska (17,16%), Lotos Kolej (4,94%) i PKP LHS (4,52%), a według pracy przewozowej: Lotos Kolej (8,92%), PKP LHS (6,2%) i DB Cargo Polska (5,49%). Przewozy towarowe na podstawie licencji wydanej przez prezesa UTK realizowało 65 przewoźników.



W 2018 r. zysk netto wzrośnie o 67,8% do poziomu 268,8 mln zł, zamiast planowanej wcześniej sumy 160,8 mln zł. Bez zmian pozostaje prognoza przychodów operacyjnych, które mają wynieść 3 914,6 mln zł. Zmaleje natomiast masa przewiezionych towarów i udziały rynkowe Grupy – z 53,9% do 49,7%

Franciszek Nietz

LOT Cargo szybuje coraz wyżej

2017 był rokiem rekordowym dla lotniczego cargo, a nasz narodowym przewoźnik, jakim jest LOT Cargo, pełni na nim coraz większą rolę. Jaka jest obecna dynamika wzrostu i czego należy się spodziewać w najbliższym czasie? – pytamy dyrektora Biura Cargo i Poczty PLL LOT Michała Grochowskiego.

Jakimi wynikami LOT Cargo podsumowało rok 2017?

Biuro Cargo i Poczty PLL LOT obsłużyło w 2017 roku 78 718 przesyłek o wolumenie 41 785 19 kg. W przewozach tych 81% stanowiło cargo, a 19% poczta. W porównaniu z rokiem 2016 oznacza to 22-procentowy wzrost, natomiast przychody Biura zwiększyły się w ubiegłym roku o 25,2% i wyniosły 208 mln zł. Procentowy udział LOT Cargo na polskim rynku air cargo to – według danych WorldACD – 20,9% Wskaźniki te odnoszą się do danych za pierwszych 5 miesięcy rok do roku. Ważnym prognostykiem jest fakt, że LOT Cargo rośnie w przychodach i zyskach ponad budżet i ponad konkurencję. Zakładamy 40-procentowy wzrost przewozów w 2018 vs 2017.W dalszych latach, powinniśmy stale rosnąć w podobnym lub wyższym tempie rok do roku.

Jakie były główne czynniki umożliwiające LOT Cargo uzyskanie tak dobrych wyników w 2017 roku? Jaką rolę odegrało i odgrywać będzie w latach następnych wprowadzanie do floty LOT-u nowych samolotów?

Dobre wyniki są efeketem m.in. pozyskiwania nowych samolotów, bardzo dobrze zaprojektowanych do przewozów zarówno pasażerów, jak i cargo, nowych połączeń oraz dobrej koniunktury.

Jak wygląda obecnie siatka połączeń LOT Cargo w ruchu towarowym?

Podstawowa działalność LOT Cargo opiera się na wykorzystaniu *belly cargo* przede wszystkim w naszych lotach dalekodystansowych. Obecnie LOT lata samolotami szerokokadłubowymi do Nowego Jorku, Newark, Chicago, Los Angeles, Toronto, Tokio, Pekinu, Seulu, a od połowy maja również do Singapuru. Dodatkowe możliwości dają nam umowy z innymi liniami lotniczymi oferującymi dalsze połączenia z naszych portów docelowych do dalszych miejsc na świecie. Np. poprzez nasze kierunki w Azji oferujemy możliwość transportu ładunków do Australii, czy krajów Azji Południowej. Podobnie jest w Ameryce.

Dobre wyniki LOT Cargo są składową nowych samolotów, bardzo dobrze zaprojektowanych do przewozów zarówno pasażerów, jak i cargo, nowych połączeń oraz dobrej koniunktury.

Z Europy nasze Dreamlinery latają bezpośrednio z Warszawy, Rzeszowa, Krakowa oraz Budapesztu. Nieustannie rozwijamy również siatkę drogową – Road Feeder Service, która wspiera dalszą podróż ładunków po osiągnięciu portu docelowego w połączeniu czysto lotniczym. W ten sposób np. realizujemy transport towarów na terenie Kanady z Toronto lub do Meksyku z Los Angeles. Podobnie w Europie, gdzie przede wszystkim z lub do Warszawy dostarczamy towary z rynków ościennych Europy Centralnej i Wschodniej.


Michał Grochowski



Biuro Cargo i Poczty PLL LOT obsłużyło w 2017 roku 78 718 przesyłek o wolumenie 41 785 19 kg. W przewozach tych 81% stanowiło cargo, a 19% poczta

Ameryka Północna, jak sądzę, pozostaje priorytetowym kierunkiem ekspansji LOT Cargo. A jak wyglądają obecnie połączenia na kierunku azjatyckim?

Ameryka Północna jest oczywiście rynkiem o bardzo dużym znaczeniu. Jesteśmy tam znani i nasze bezpośrednie połączenia są bardzo cenione przez klientów. Azja natomiast to kierunek perspektywiczny, który zdecydowanie chcemy rozwijać. Jest tam olbrzymi potencjał, a dotychczasowe sukcesy wiążące się z otwarciem każdego kolejnego połączenia pozwalają nam bardzo optymistycznie patrzeć w przyszłość.

Czy wprowadzenie przez LOT do siatki połączeń kolejnych samolotów Boeing 787-8 (w sumie osiem) oraz trzech B787-9 – dzięki czemu uruchomiono dodatkową pojemność na dobrych dla cargo kierunkach – spowoduje, że będziecie odgrywali kluczową role na polskim rynku? Przy takiej flocie LOT Cargo powinno przewozić 60-65 tys.

ton towarów rocznie oraz mieć jeszcze większy udział (6-7%) w generowanym przez LOT przychodzie?

Jak najbardziej. Mamy swoje ambicje i wzrost oferowania pojemności jest czymś naturalnie stymulującym. Nie mam wątpliwości, że rola LOT Cargo w obrocie towarowym będzie jeszcze rosła. Jeśli chodzi o przychody to ma pani rację. Jakkolwiek LOT Cargo to ważny element zysków dla LOT-u i tutaj, w porównaniu do średniego udziału w zyskach według IATA, prezentujemy znacznie ponadstandardowy udział.

Czy aktualna pozostaje, wprowadzona w 2016 r., nowa strategia rozwoju firmy? Czy LOT Cargo przewiduje jakieś jej korekty lub uzupełnienia?

LOT Cargo, jako integralna część LOT-u, oczywiście podąża za obraną przez spółkę strategią. Naszą ambicją jest bycie liderem na rynku Europy Środkowo-Wschodniej. Strategia LOT Cargo w tym kontekście się nie zmienia. Jednakże uzupełniliśmy ją o innowacje w zakresie oferowanych produktów, optymalizację sprzedaży, a także sięgnęliśmy po nowe narzędzia biznesowe, dotąd oferowane marginalnie na naszym rynku. Mamy tutaj na myśli umowy z globalnymi graczami logistycznymi, formuły Block Space Agreement oraz wprowadzanie innowacji w postaci wymiany danych. Bardzo ważnym czynnikiem stymulującym rozwój jest orientacja nowych produktów związanych z przewozem farmaceutyków oraz wykorzystaniem naszych bezpośrednich połączeń w obsłudze „emergency logistics".



Bardzo ważnym czynnikiem stymulującym rozwój jest orientacja nowych produktów związanych z przewozem farmaceutyków oraz wykorzystaniem bezpośrednich połączeń w obsłudze „emergency logistics"

LOT Cargo nieustannie rozwija siatkę drogową – Road Feeder Service, która wspiera dalszą podróż ładunków po osiągnięciu portu docelowego w połączeniu czysto lotniczym.

Na rynku polskim LOT Cargo jest niekwestionowanym liderem. A jaką rolę odgrywa w skali regionalnej?

Na rynku Europu Środkowo-Wschodniej (CEE) jesteśmy numerem trzy za Lufthansą(LH) oraz Turkish Airways (TK). Jakkolwiek obserwując dynamikę wzrostu przewozów powinniśmy pod koniec roku 2018 być na równi w przewozach z TK.



Podstawowa działalność LOT Cargo opiera się na wykorzystaniu belly cargo przede wszystkim w lotach długodystansowych. Obecnie LOT lata samolotami szeroko kadłubowymi do Nowego Jorku, Newark, Chicago, Los Angeles, Toronto, Tokio, Pekinu, Seulu i Singapuru

Na rynku Europu Środkowo-Wschodniej (CEE) LOT Cargo jest numerem 3 za Lufthansą(LH) oraz Turkish Airways (TK). W roku 2019 chce być na pozycji numer 2, a w roku 2020 na pozycji numer 1 w regionie CEE.

W roku 2019 chcemy być na pozycji numer 2, a w roku 2020 na pozycji numer 1 w regionie CEE. Tak wskazują statystyki wzrostu oferowanej przez nas przestrzeni ładunkowej oraz dynamika wzrostu LOT Cargo w stosunku do konkurencji.

Globalny rynek air cargo odnotował w ubiegłym roku wyniki najlepsze od 7 lat. Co spowodowało, Pana zdaniem, aż tak wysoki, ponad 9-procentowy wzrost? Czy zapowiadają się kolejne dobre lata w tej branży?

Wszelkie dostępne na rynku raporty jasno potwierdzają, że w następnych latach rynek cargo lotniczego będzie rósł. Część raportów pokazuje nawet wzrosty dwucyfrowe. Jest to spowodowane coraz większą globalizacją i postępującą innowacyjnością w produkcji. Mam na myśli sytuację, w której innowacyjny produkt o relatywnie krótkim życiu łatwiej jest wytworzyć i szybciej zaimplementować w istniejącej lub rozbudowywanej fabryce niż budować taką fabrykę od podstaw w nowym miejscu, szkolić personel i projektować skomplikowany łańcuch dostaw od zera.

Bardzo ważnym czynnikiem wzrostowym jest również branża e-commerce.

Jakie czynniki mogłyby ewentualnie zahamować ten wzrost, a co sprzyjałoby zachowaniu obecnej, pomyślnej tendencji?

Nie ma obecnie innych czynników niż polityczne. Konflikty handlowe, a co za tym idzie, administracyjne działania odwetowe – cła, zezwolenia to są potencjalne czynniki ryzyka obniżenia wzrostu. Jakkolwiek świat logistyki zawsze znajdował odpowiedzi na problemy i tak, czy inaczej w razie konieczności znajdzie.



Fot. Panattoni

Panattoni Europe: City Logistics Warsaw I

Rynek magazynowy bije rekordy

W pierwszym półroczu 2018 r. rynek magazynowy znowu bił rekordy. Popyt sięgnął 2 mln m^2 – to najlepszy wynik w historii rynku. Przekroczył on również nową granicę całkowitej podaży – zasoby powierzchni magazynowej w Polsce to już ponad 14 mln m^2. Deweloperzy korzystają z bardzo dobrej koniunktury i realizują rekordową liczbę obiektów.

Największymi rynkami logistycznymi w Polsce pozostają: region Warszawy i okolic (27%-owy udział w całkowitej podaży w Polsce wg. firmy Cushman & Wakefield), Górny Śląsk (18%), Polska Centralna (14%), region Poznania (13%) i Wrocławia (11%).

Wyjątkowo duża aktywność deweloperów

W budowie jest największa ilość powierzchni magazynowej. Cushman & Wakefield podaje, że na koniec czerwca 2018 r. było to ok. 2,25 mln m^2 tej powierzchni, co świadczy o rekordowej aktywności deweloperów. (według AXI IMMO ok. 50% zostanie oddanych do użytku do końca roku). Anna Głowacz z AXI IMMO dodaje, że jest to ponad 600 tys. m^2 więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Najwięcej powierzchni w budowie jest w Polsce Centralnej – 710 tys. m^2, dwa razy mniej, bo 350 tys. m^2 jest realizowane w regionie Górnego Śląska, następnie w Warszawie i okolicach 240 tys. m^2. Wśród nowych lokalizacji najwięcej buduje się w Polsce Wschodniej, bo ponad 215 tys. m^2. – *Szereg planowanych inwestycji drogowych, malejąca dostępność pracowników w Polsce oraz z ich niewielka mobilność, pozwalają prognozować w najbliższej przyszłości wzrost zainteresowania rynkami wschodzącymi, takimi jak m.in. Lubuskie, Olsztyn, czy Białystok* – dodaje Tomasz Olszewski, dyrektor Działu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych JLL w Europie Środkowo-Wschodniej.

Również analitycy z firmy Cushman & Wakefield uważają, że w ujęciu regionalnym, największy przyrost podaży spodziewany jest na rynku Polski Centralnej, gdzie – jak podają – w budowie znajduje się aż 628 tys. m^2, a także w regionie Górnego Śląska (338 tys. m^2), Wrocławia (227 tys. m^2) i w okolicach Warszawy (193 tys. m^2). Podkreślają, że wysoka aktywność deweloperska nie omija również mniejszych rynków regionalnych, takich jak Polska Zachodnia (183 tys. m^2),



Rośnie zainteresowanie Polską Wschodnią

Anna Głowacz, Head of Industrial – Leasing Agency w AXI IMMO

Rynkiem, który odnotował najwyższy wzrost, bo aż o 512% w dynamice popytu, był region Polski Wschodniej, co przełożyło się na 153 tys. m^2 wynajętej powierzchni magazynowo-produkcyjnej. Wysoki wynik regionu jest głównie zasługą umowy najmu na 130 tys. m^2 dla Zalando pod Olsztynkiem, ale liczba transakcji będących w toku świadczy o zwiększonym zainteresowaniu wschodnią częścią kraju przez nowych graczy oraz firmy produkcyjne obecne w regionie. Ponadto, warto też wspomnieć, że region Poznania, po przestoju w ubiegłym roku, odnotował wzrost w dynamice sprzedaży o 67%. W Poznaniu wynajętych zostało ponad 260 tys. m^2, o ponad 105 tys. m^2 więcej niż w I połowie 2017 r.

gdzie coraz więcej projektów logistycznych powstaje w pobliżu trasy S3. I dodają, że około 75% wolumenu inwestycji zostało już zabezpieczone umowami przednajmu, na co duży wpływ mają wciąż popularne projekty typu BTS, stanowiące 40% całkowitej powierzchni w budowie.

SAVILLS konkluduje, że ponieważ rekordowej podaży towarzyszył rekordowy popyt, to stopa pustostanów spadła do nieodnotowywanego nigdy wcześniej poziomu 4,0%.

Nowa podaż – gorsza niż przed rokiem

Przekroczenie granicy 14 mln m² zasobów powierzchni magazynowej w I półroczu 2018 r. daje nam ósme miejsce w Unii Europejskiej pod względem wielkości rynku. – *Dalsze 2,3 mln m² w budowie, to więcej niż istniejące zasoby magazynów w Polsce Centralnej. Możliwe, że rynek osiągnie na koniec roku wielkość 16 mln m², jednak biorąc pod uwagę wydłużający się proces budowy, który trwa około 8-12 miesięcy, prawdopodobnie wydarzy się to dopiero na początku 2019 r.* – tłumaczy Jan Jakub Zombirt, dyrektor, Dział Doradztwa Strategicznego, JLL. Nowa podaż zrealizowana w ostatnim kwartale – jak podaje JLL – to 343 tys. m² w 15 parkach magazynowych, co daje ponad 648 tys. m² dostarczonych na rynek w całym pierwszym półroczu. Większość nowej powierzchni zlokalizowana jest w Centralnej Polsce, Warszawie oraz na Górnym Śląsku.

Analitycy z AXI IMMO potwierdzają, że oddanie do użytku od początku roku ponad 640 tys. m² to dobry wynik, ale niższy o 11% w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Od stycznia do końca czerwca na poszczególnych rynkach powstało: w Polsce Centralnej 225 tys. m² (BNP Paribas Real Estate Poland podaje, że wartość ta wynosi 260 tys. m² powierzchni, co stanowi 35% nowej podaży w całym kraju), w regionie Warszawy 115 tys. m², a na Górnym Śląsku blisko 100 tys. m². Łącznie te trzy regiony wygenerowały 68% z całości nowej podaży. Największy udział w tej podaży mieli deweloperzy: Panattoni (65%),następnie, daleko za liderem, Goodman (12%), P3 (8%) i Hillwood (6%).

Według Cushman & Wakefield w I połowie 2018 r. deweloperzy ukończyli 734 tys. m² (w 29 projektach). Dalej podaje, że najwięcej nowej powierzchni oddano w Polsce Centralnej (259 tys. m²), na Górnym Śląsku (131 tys. m2) i w okolicach Warszawy (114 tys. m²).

Z kolei z raportu „Market in Minutes – Rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych w Polsce" (Savills) wynika, że nowa podaż w pierwszej połowie 2018 r. wyniosła prawie 741,8 tys. m², co oznacza niewielki spadek porównując rok do roku. W kolejnych sześciu miesiącach deweloperzy planują za to dostarczyć rekordową ilość nowej powierzchni.

Niemniej jednak zasób nowoczesnych powierzchni magazynowych w pierwszym półroczu 2018 r. powiększył się o kolejne 5,5%. Cały zeszły rok to 21% powierzchni więcej.

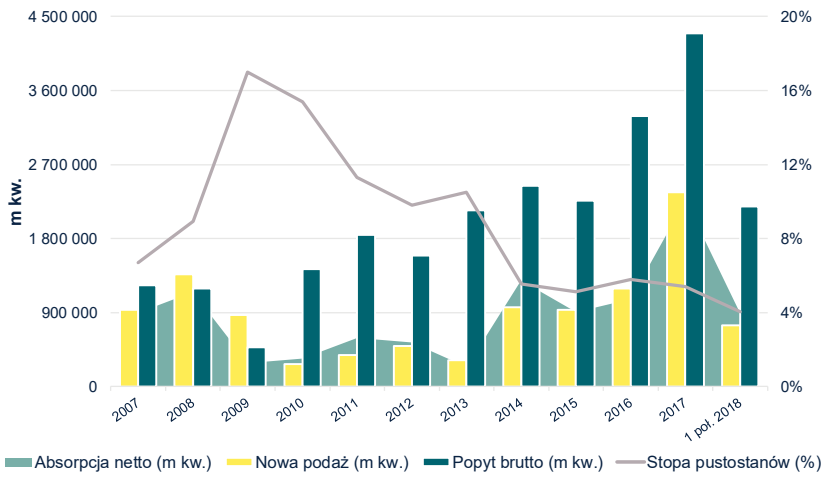


Popyt siłą napędową rynku magazynowego

Joanna Sinkiewicz, partner, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych w Cushman & Wakefield Polska

Znakomite wyniki po stronie popytowej oraz optymistyczne prognozy w tym zakresie, pozostają główną siłą napędową polskiego rynku magazynowego. Za rosnące zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe i wyspecjalizowane usługi logistyczne odpowiadają przede wszystkim: dobra koniunktura gospodarcza, wzrost konsumpcji oraz dynamiczny rozwój branży e-commerce. Dodatkowo, dzięki rozwojowi infrastruktury transportowej Polska zyskuje na znaczeniu jako największy ośrodek logistyczny regionu CEE – strategiczna, centralna lokalizacja na mapie Europy umożliwia sprawną dystrybucję w skali międzynarodowej. Mimo wyzwań w postaci rosnących kosztów realizacji inwestycji oraz ograniczeń związanych z rynkiem pracy, szczególnie w głównych lokalizacjach magazynowych, stabilna sytuacja po stronie podażowej i duże zainteresowanie inwestorów polskim rynkiem, pozwalają spokojnie patrzeć na najbliższe miesiące.

Nowa podaż, popyt brutto, absorpcja netto i pustostany w Polsce



Źródło: Savills

Popyt największy w Polsce Centralnej

Z raportu sporządzonego przez AXI IMMO można się dowiedzieć, że bardzo mocny był pierwszy kwartał. W drugim liczba transakcji była niższa o 37%, ale łącznie w ciągu 6 miesięcy wynajęta została rekordowa liczba 2,02 mln m². powierzchni. Jest to wynik lepszy o 11% niż w I połowie 2017 r. 65% transakcji stanowiły nowe umowy najmu i ekspansje. Najwyższy popyt brutto, czyli nowe umowy i przedłużenia odnotowano w Polsce Centralnej, gdzie od początku roku wynajętych zostało 430 tys. m². Drugie miejsce zajął region Warszawy (380 tys. m².), trzecie Wrocław (287 tys. m²). Najwięcej nowych kontraktów zostało podpisanych w regionie Polski Centralnej, następnie Warszawy i Poznania.

Tomasz Olszewski z JLL komentuje: – *Popyt netto, czyli nie obejmujący przedłużeń istniejących umów, wyniósł prawie 1,6 mln m². To trzeci najlepszy wynik w Europie, po Niemczech i Holandii. Na te trzy rynki przypada aż 50% udziału w nowym popycie, rejestrowanym w pierwszym półroczu.*

AXI IMMO w swym raporcie podaje, że po stronie popytu dominuje 5 tradycyjnych

lokalizacji, w których wynajętych zostało 1,56 mln m², ale liczba transakcji na mniejszych i nowych rynkach stale rośnie. Udział nowych regionów w strukturze popytu wyniósł 23% – o 12% więcej w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego.

Jeśli chodzi o strukturę najemców, to według danych JLL, wyglądała ona podobnie jak w latach poprzednich. Na rynku magazynowym dominowali najemcy reprezentujący sieci handlowe, sektor logistyczny i lekkiej produkcji, którzy łącznie posiadały 80% udziału w popycie netto. Pozycję najpopularniejszego regionu w Polsce utrzymała Polska Centralna, gdzie na koniec pierwszego półrocza wynajęto 370 tys. m² (popyt netto). Na mapie wyróżnił się również Wrocław z nowym popytem na poziomie 265 tys. m², który był napędzany głównie przez firmy z sektora logistycznego. Pozostałe rynki z największej piątki – Warszawa, Poznań i Górny Śląsk – również umocniły swoją pozycję. Wynajęto tam łącznie prawie 495 tys. m². Popyt rejestrowany był również na mniejszych rynkach wschodzących, takich jak np. Kielce czy Radom.

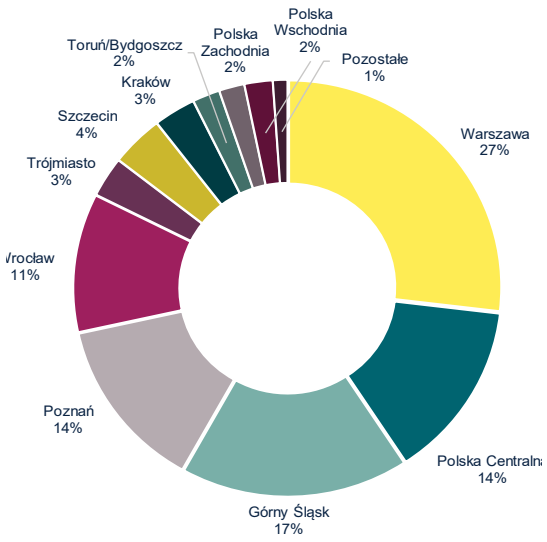
Pustostany

Jeśli chodzi o pustostany, to dane większości firm mówią, że pomimo wysokiej liczby nowych inwestycji, współczynnik pustostanów spadł do poziomu 4% (według Cushman & Wakefield jest to 573 tys. m²). Eksperci z AXI IMMO tak komentują tę sytuację: – *Stabilny, wysoki popyt nawet przy wysokiej liczbie nowych inwestycji powoduje, że poziom pustostanów wykazuje tendencję spadkową. Na koniec czerwca br. współczynnik powierzchni niewynajętej wyniósł 4% i był niższy o 0,2 p.p. w porównaniu z poprzednim kwartałem i o 1,9% niższy niż w I połowie 2017 r. Brak powierzchni gotowej od zaraz występuje w Polsce Zachodniej. Niewielki wybór mają również najemcy na młodych rynkach, tj. w Bydgoszczy i Toruniu (0,25%), Szczecinie (0,75%) i Polsce Wschodniej (1,5%). Najwyższa dostępność z racji wielkości regionów i naturalnej rotacji najemców występuje na głównych rynkach, tj. na Górnym Śląsku (6,4%), w okolicach Warszawy (5,8%) i Poznaniu (5,3%).*

Nieco wyższy poziom pustostanów podaje JLL, a wynosi on 4,9%, jednak spadki widoczne są na wszystkich rynkach. Najwyższe poziomy pustostanów odnotowano w Warszawie Miasto (11,7%) i Krakowie (9,1%), a najniższe w Polsce Centralnej (1,9%) i w większości rynków wschodzących.

To że najwyższy wskaźnik powierzchni niewynajętej znajduje się w strefie Warszawa I, obejmującej nieruchomości usytuowane w granicach administracyjnych stolicy, potwierdzają eksperci z BNP Paribas Real Estate Poland. Według nich na koniec pierwszego półrocza br. stopa pustostanów wyniosła tam 10,5%. W regionie Polski Centralnej wskaźnik pustostanów wyniósł 0,4%. – *Duży udział w zasobach rynku stanowią tam w całości wynajęte projekty typu BTS. Z podobnego powodu niewielka dostępność powierzchni występuje także na mniejszych rynkach. W regionach takich jak Trójmiasto, Bydgoszcz/Toruń, Szczecin czy Polska Zachodnia nie oferowano praktycznie żadnej wolnej powierzchni magazynowej w istniejących budynkach* – ko-

Zasoby wg regionu, 1 poł. 2018 r.



Źródło: Savills

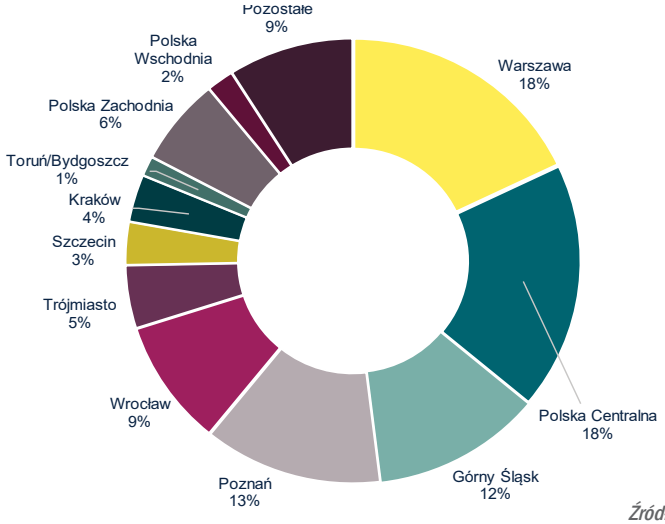


Najlepszy okres w historii

Wojciech Zoń, dyrektor działu powierzchni magazynowych i przemysłowych, Savills.

Rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych w Polsce przeżywa najlepszy okres w historii. Szybko przybywa nowej powierzchni, ale nadal nie wystarcza to, żeby zaspokoić popyt. Zdecydowana większość nowych projektów zostaje wynajęta już w trakcie budowy, a na mapie pojawiają się nowe lokalizacje. Świetnie obecną sytuację na rynku obrazuje rekordowa ilość powierzchni w budowie i stopa pustostanów, która nigdy nie była tak niska. Pozwala to optymistycznie patrzeć w przyszłość i oczekiwać kolejnych rekordów.

Popyt brutto wg regionu, 1 poł. 2018 r.



Źródło: Savills

mentuje Martyna Kajka z BNP Paribas Real Estate Poland.

Czynsze z tendencją wzrostową

To wiadomość zła dla najemców powierzchni magazynowych – od początku roku stawki w większości regionów wykazują tendencję wzrostową, zwłaszcza w nowobudowanych obiektach. Analitycy z firmy Cushman & Wakefield informują, że po kilku latach stabilizacji, w 2018 r. obserwujemy już wyraźny wzrost czynszów najmu pozostający w ścisłym związku ze wzrostem kosztów inwestycji deweloperskich. Chociaż stawki bazowe pozostają na stabilnym poziomie, czynsze efektywne, uwzględniające zachęty finansowe, wzrosły w niektórych lokalizacjach o ok. 5% w relacji do stanu na koniec 2017 r. Koszty najmu w Polsce wciąż należą do najniższych w regionie Środkowo-Wschodniej Europy. Dla porównania, w Czechach i na Węgrzech czynsze za najlepsze powierzchnie logistyczne klasy A są wyższe odpowiednio o 10% i 15%.

Jak podaje JLL, najwyższe stawki oferowane są w Warszawie Miasto i Krakowie, gdzie czynsze bazowe wahają się odpowiednio pomiędzy 4,3-5,1 euro oraz 3,8-4,5 euro/m²/miesiąc. Najbardziej atrakcyjne stawki za wynajem powierzchni w magazynie typu Big Box znaleźć można w Polsce Centralnej (2,6-3,2 euro/m²/miesiąc). Na niektórych rynkach zaobserwować można już także lekki wzrost czynszów efektywnych (po uwzględnieniu ulg od właścicieli), tłumaczony rosnącymi kosztami budowy i cenami gruntów.

AXI IMMO zaznacza, że nadal najatrakcyjniejsze stawki efektywne są możliwe do uzysk w okolicach Warszawy (1,9-2,4 euro/m²/miesiąc), głównie w istniejących obiektach.

Savills podaje, że. czynsze bazowe wahają się od 2,6-4 euro/m²/miesiąc w obiektach wielkopowierzchniowych, sięgając 5,25 euro za m²/miesiąc w mniejszych modułach zlokalizowanych na terenie Warszawy.



Presja na wzrost stawek czynszu

Martyna Kajka, konsultant, Dział Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, Europa Środkowo-Wschodnia, BNP Paribas Real Estate Poland

Pomimo najwyższego wskaźnika niewynajętej powierzchni, to magazyny zlokalizowane na terenie Warszawy pozostają niezmiennie najdroższymi obiektami na rynku. Stawki czynszu sięgają tam od 3,70 do 5,35 euro miesięcznie za m², podczas gdy w pozostałych regionach nie przekraczają one 4 euro za m².
Mimo silnej konkurencji pomiędzy czołowymi graczami na rynku, w ostatnich miesiącach obserwujemy presję na wzrost stawek czynszów. Trend ten jest spowodowany głównie przez zwiększenie kosztów budowy i ograniczoną dostępność siły roboczej. Należy pamiętać, że wysoka aktywność w sektorze budowlanym wiąże się z brakiem rąk do pracy, co ma wpływ na terminy dostarczania do użytkowania kolejnych obiektów. Generalni wykonawcy, motywowani presją płacową ze strony pracowników, niskim poziomem bezrobocia i kolejnymi podwyżkami kosztów materiałów, podnoszą też ceny swoich usług. Te finalnie znajdują odzwierciedlenie w stawkach czynszu najmu.

Prognoza dobrej koniunktury utrzymana

Nie ulega kwestii, że rynek magazynowy w Polsce staje się coraz bardziej dojrzały, jednak zapotrzebowanie na nowe powierzchnie nie słabnie. Zawdzięczamy to wysokiej konsumpcji, dobrym wskaźnikom produkcji oraz inwestycjom firm. Co więcej, potencjał sektora jest jeszcze bardzo duży, pomimo coraz bardziej widocznego problemu braku rąk do pracy.

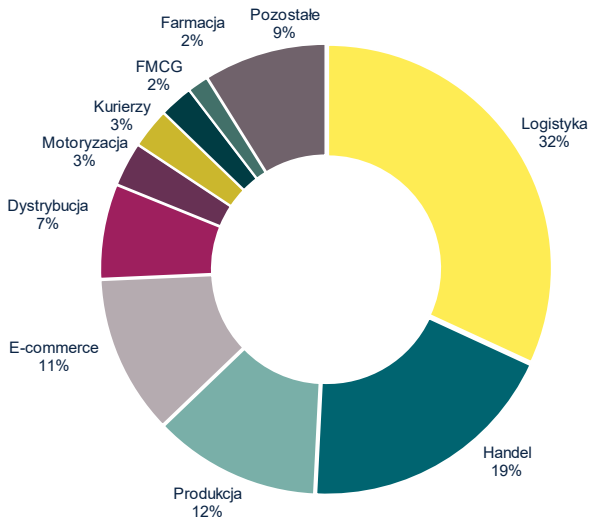
AXI IMMO uważa, że rozwój nowych lokalizacji magazynowych w oparciu o byłe miasta wojewódzkie będzie kontynuowany. Reorganizacja modeli łańcuchów dostaw, realizowane i planowane nowe odcinki autostrady A1 czy dróg ekspresowych będą sprzyjały nowym inwestycjom w takich miastach, jak: Częstochowa, Gorzów Wielkopolski czy Kalisz. Na znaczeniu będą zyskiwały inwestycje miejskie, niezbędne do realizacji szybkich dostaw do klienta końcowego. Tego typu projekty były dotąd realizowane głównie w Warszawie, pojedyncze we Wrocławiu czy Łodzi. Aktualnie deweloperzy w odpowiedzi na zmiany w łańcuchach dostaw realizują i przygotowują inwestycje, które będą wpisywały się w logistykę „ostatniej mili". Szczególnie aktywni w tej dziedzinie są Panattoni z formatem City Logistics i 7R z platformą City Flex.

Adrian Semaan, konsultant w Dziale Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, Cushman & Wakefield, autor raportu „MARKETBEAT Rynek magazynowy w Polsce – podsumowanie I połowy 2018 roku", dodaje – *Coraz większe zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe i wyspecjalizowane usługi logistyczne w dużej mierze wynikać będzie z dynamicznego wzrostu obrotów w branży e-commerce. Przykładem transakcji powiązanych z rozwojem tego segmentu są umowy zawarte przez sieci handlowe, takie jak na przykład: Smyk w ramach projektu Central European Logistics Hub w Łodzi (70 tys. m², Panattoni) czy H&M w SEGRO Logistics Park Poznań Gądki (30 tys. m², SEGRO).*

Możemy być pewni, że utrzyma się tendencja wzrostowa stawek czynszów, ze względu na wyższe koszty zakupu gruntów oraz budowy nowych projektów. AXI IMMO zaznacza na koniec, że pomimo wzrostu czynszów o 0,2-0,5 euro/m² stawki najmu w Polsce nadal pozostają wysoce konkurencyjne względem krajów Europy Zachodniej czy nawet Czech.

Elżbieta Haber

Popyt brutto wg sektorów, 1 poł. 2018 r.



Źródło: Savills

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS

Dostarczamy klientom optymalne rozwiązania prawne

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS to odpowiedź na zapotrzebowanie branży transportowej na usługi z zakresu doradztwa prawnego w transporcie. W ostatnim okresie nastąpił jej dynamiczny rozwój, m.in. dzięki konsekwentnej budowie wizerunku przedsiębiorstwa. Założyciele Kancelarii – Kamil Kiwior i Łukasz Medaj – mówią o jej miejscu i zadaniach na rynku TSL.



Jak z perspektywy czasu oceniają Panowie początki swojej firmy?

Kamil Kiwior: Sam pomysł stworzenia specjalistycznej kancelarii istniał w mojej głowie już na długo, długo przed faktycznym jej powstaniem. Pochodzę z „rodziny transportowej", zatem wszelkie problemy i bolączki branży znałem od podszewki, od strony praktycznej. Zauważyłem też, że na naszym rodzimym rynku brakuje firm, które profesjonalnie podchodzą do problematyki wsparcia prawnego dla branży transportowej.

Łukasz Medaj: Wiedząc o istnieniu niszy rynkowej, podjęliśmy decyzję o założeniu wysoko wyspecjalizowanej kancelarii w specyficznej dziedzinie jaką jest prawo transportowe. Połączenie wiedzy, dotychczasowego doświadczenia oraz naszej wieloletniej przyjaźni dało efekt w postaci kancelarii.

Co sprawiło, iż Państwa firma odniosła sukces i zyskała zaufanie swoich klientów?

K.K.: Moim zdaniem wyróżnia nas wysoka specjalizacja, rzetelność oraz profesjonalizm oferowanych usług. Każde zlecenie od naszych klientów jest analizowane indywidualnie i zawsze staramy się znaleźć odpowiednie dla danego klienta rozwiązanie. A zaufanie? Ciężko powiedzieć, ale wydaje mi się, że tak hermetyczna branża bazuje głównie na zasadzie poleceń. I to cieszy nas najbardziej.

Ł.M.: W mojej ocenie, punktem odniesienia może być fakt, iż każdy klient ma swojego indywidualnego opiekuna prawnego, który odpowiada za realizację wszystkich zleceń. Dzięki takiemu rozwiązaniu wszyscy z ich otrzymują wysoce zindywidualizowane wsparcie, odmiennie od powszechnie oferowanej masowości, która często łączy się z barkiem jednostkowej odpowiedzialności po stronie usługodawcy.



Kamil Kiwior
Chief Executive Officer / Prawnik / Specjalista ds. Prawa Transportowego

Przechodząc do kwestii specjalistów, jak udaje się budować tak zgrany zespół?

K.K.: Cały sukces kancelarii został zbudowany na realizowaniu w praktyce dewizy „Acta probant se ipsa" tj. „czyny mówią same za siebie". Usługi świadczone przez Kancelarię zawsze opierają się na profesjonalnych pełnomocnikach posiadających wiedzę i doświadczenie w branży transportowej, którzy mają za zadanie tak wykonywać swoją pracę, aby dostarczać klientom optymalne dla nich rozwiązania. Skuteczność prawników w realizowaniu zleceń jest poddawana nieustannej kontroli ze strony zarządu.

Ł.M.: Należy dodać, iż bardzo duży nacisk kładziony jest na dobór prawników już na początku, w procesie rekrutacji. Zwracamy bardzo dużą uwagę na dotychczasowe doświadczenie oraz posiadane kwalifikacje. W miarę wzrostu zatrudnienia w kancelarii, budowaliśmy odpowiednie działy, a w każdym z nich wyznaczony jest lider nadzorujący swój dział.

Ile osób na chwilę obecną liczy zespół kancelarii?

K.K.: Na stałe w kancelarii pracuje około 30 osób, współpracujemy z prawnikami, specjalistami w swoich gałęziach prawa, którzy wykonują pracę zadaniowo.

Ł.M.: Nie możemy zapominać o pozostałych osobach zatrudnionych w naszych innych spółkach wspierających kancelarię, tutaj spokojnie liczba wzrasta do ponad 50 osób.



Łukasz Medaj
Chief Customer Service Officer / Prawnik / Specjalista ds. Prawa Spółek Handlowych

„Naszych innych spółkach…" Możecie rozwinąć to pojęcie?

K.K.: W odpowiedzi na potrzeby naszych klientów powołaliśmy do życia profesjonalne podmioty zajmujące się księgowością, telematyką, czy też przedstawicielstwami na terenie UE. W każdym z nich pracuje po kilkanaście osób, co przekłada się na kompleksowość oferowanych przez nas usług.

Ł.M.: Ostatnio powołaliśmy do życia Logistyczne Stowarzyszenie Zakupowe, dzięki któremu mali przewoźnicy będą mogli dokonywać zakupów typu paliwo, opony, ubezpieczenia, leasing etc., na warunkach zarezerwowanych dla największych graczy na rynku. Na chwilę obecną stowarzyszenie zrzesza ponad 60 przedsiębiorstw transportowych.



Maciej Broński
Chief Financial Officer / Prawnik / Specjalista ds. Windykacji Międzynarodowej

To faktycznie spory zespół, wszyscy pracują w jednym miejscu?

K.K.: Pierwsza siedziba kancelarii była w Tarnowie, w Centrum Księgowości Transportowej z uwagi na potrzebę częstej komunikacji pomiędzy pracownikami również. Z czasem otworzyliśmy oddział w Krakowie, gdzie mieści się też spółka telematyczna – Tachobus. Od 2017 r. na spotkania możemy zaprosić również do Rzeszowa. Z początkiem roku 2019 planujemy otworzenie biura w Warszawie.

Ł.M.: Nie wspomnieliśmy o naszym biurze w Paryżu, którego siedziba jest w bezpośrednim sąsiedztwie Sorbony – Uniwersytetu Paryskiego.

Jakie są dalsze kierunki rozwoju? Polska? Europa?

K.K.: Jeśli chodzi o Europę to zobaczymy co przyniesie czas, w domyśle nadchodzący wielkimi krokami Pakiet Mobilności – od jego ostatecznego kształtu uzależnimy naszą europejską ekspansję. W chwili obecnej mamy sieć kancelarii partnerskich w praktycznie w każdym kraju UE, co pozwala nam na kompleksową reprezentację naszych klientów w zakresie wszystkich etapów postępowań międzynarodowych.

Ł.M.: Natomiast w Polsce rozwój kancelarii jest uzależniony od naszych inwestycji, których poczyniliśmy dość sporo w ostatnim czasie. Nie chcę na razie zdradzać szczegółów.

W odpowiedzi na potrzeby klientów LEGALTRANS powołał do życia profesjonalne podmioty zajmujące się księgowością, telematyką, czy też przedstawicielstwami na terenie UE.

Wróćmy więc do codzienności kancelarii. Jak wygląda Państwa dzień pracy?

K.K.: Każdy dzień jest inny, to zdumiewające, co potrafi przynieść poranny telefon od klienta. Pomimo, iż problemy branży mogą wydawać się powtarzalne i monotonne, to każdy z nich ma w sobie tyle zmiennych, że trzeba się porządnie zastanowić nad właściwą strategią jego rozwiązania. A najlepszym do tego sposobem jest nasza wewnętrzna „burza mózgów", czyli wspólne spotkanie i analiza.

Ł.M.: U mnie z kolei, każdy dzień przynosi kolejną podróż. W zasadzie zastąpiłem moje miejsce pracy przy biurku i laptopie na samochód i telefon. Od dwóch lat jeżdżę na niezliczoną ilość spotkań, mediacji, rozpraw. Ale nie tylko. Często z całym zespołem kancelarii występujemy w charakterze prelegentów na różnych branżowych szkoleniach i konferencjach.

Jak możecie określić potrzebę szkoleń i konferencji na rynku transportowym?

Ł.M.: Potrzeba jest generowana na bieżąco przez niezliczoną ilość zmian w prawie krajowym i europejskim. Z naszej perspektywy, szkolenia są idealną formą pozyskiwania wiedzy merytorycznej, jak również praktycznej.

K.K.: Z drugiej strony, są też idealną formą wymiany poglądów i doświadczeń wśród samych uczestników. Natomiast dla nas, jako organizatorów i prelegentów, doskonałym źródłem wiedzy w kwestii problematyki samej branży i jej pochodnych.

Czy istnieje duża konkurencja w Państwa, tak specjalistycznej, dziedzinie?

K.K.: Generalnie, ciężko sprecyzować odpowiedz na to pytanie. Jest kilka kancelarii skoncentrowanych w podobnych obszarach, natomiast rynek jest na tyle duży, że obecnie bardziej żyjemy z sobą w symbiozie, aniżeli konkurujemy.

Ł.M.: Jeśli chodzi o samą kancelarię, to faktycznie mogę potwierdzić słowa mojego wspólnika. Konkurencja jest większa w dziedzinie np. telematyki czy też oprogramowania do ewidencji czasu pracy, gdzie inne firmy mają produkt podobny do naszego, ale i w tej kwestii pole do rozwoju jest ogromne, a zdrowa konkurencja pomiędzy dostawcami usług działa tylko i wyłącznie na korzyść przewoźników.



Grzegorz Dziuba
Chief Operating Officer / Specjalista ds. Marketingu i Rozwoju Rynków Zagranicznych

Na koniec, standardowe pytanie – jak widzicie Państwa firmę za kolejne 5, 10, 15 lat?

Ł.M.: To bardzo wiele czasu, osobiście przewiduję utrzymanie dotychczasowej koniunktury i nieustanny rozwój naszych spółek.

K.K.: Tego życzymy sobie, jak również wszystkim przedsiębiorcom branży TSL, którzy zdecydowali się na współpracę z Kancelarią Transportową LEGALTRANS.

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS powstała w wyniku zapotrzebowania rynku transportowego na usługi z zakresu doradztwa prawnego oraz z myślą o przedsiębiorstwach wykonujących transport drogowy. Oferta kancelarii skierowana jest do podmiotów, którym zależy na profesjonalnej oraz specjalistycznej obsłudze prawnej w zakresie transportu drogowego.

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS Sp. z o.o.
ul. Batalionu Barbara 13,
33-101 Tarnów

BIURO OBSŁUGI KLIENTA
+48 531 560 920
+48 14 657 67 77
kancelaria@kt-legaltrans.pl

LEGALTRANS
KANCELARIA TRANSPORTOWA



Pracownik nie musi się zgadzać na manipulację w tachografie, a pracodawca, jeżeli dostrzeże takie zachowanie u kierowcy, ma prawo do podjęcia stanowczych kroków

Fot. Fotolia

Najnowsze zmiany w prawie – poznaj konkretne rozwiązania! Cz. 2.

6 czerwca 2018 r. uchwalone zostały pewne zmiany, które mają bezpośredni wpływ na transport. Należą do nich: nowa Ustawa o tachografach, zmiany w Ustawie o transporcie drogowym oraz... wyższe stawki w taryfikatorze. Przepisy są już wprowadzane, a zatem to najwyższy czas, aby dokładnie się z nimi zapoznać.

Jakie modyfikacje zaproponowali nam ustawodawcy? Jak poradzić sobie z nowymi przepisami? Jakie kroki podjąć już teraz, aby być przygotowanym na wejście w życie Ustawy o tachografach lub zapobiec znacznie wyższym karom z taryfikatora? To pytania, na które staramy się odpowiedzieć przewoźnikom i wskazać sposoby rozwiązania problemów, podobnie jak przed miesiącem.

Inteligentny tachograf

Po tachografach analogowych i swego rodzaju rewolucji, jaką zapoczątkowały urządzenia cyfrowe, czas na… inteligentne tachografy. Ich pojawienie się to następstwo wielu wykroczeń i manipulacji, jakich dopuszczają się firmy oraz sami kierowcy. Wydawało by się, że wystarczającym zabezpieczeniem będzie wyeliminowanie tarczek na rzecz cyfrowych zapisów na kartach kierowcy, jednak praktyka pokazała, że kreatywność w branży jest ogromna. – *Zdecydowanie można stwierdzić, że pojawienie się nowych rozwiązań jest wynikiem nieuczciwości ze strony zarówno przedsiębiorstw jak i pracowników. Zdarza się, że to pracodawcy sugerują kierowcom jazdę z tzw. „cukierkiem", aby maksymalnie wydłużyć ich czas pracy. Niemniej pracownicy też sami decydują się na ten krok, bez wiedzy pracodawcy. To ich sposób na to, aby wcześniej skończyć trasę. A takie zachowanie jest jednym z najgorszych wykroczeń i, jak widać, ustawodawcy dobierają kolejne narzędzia do walki ze zjawiskiem manipulacji* – komentuje Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

Jeżeli przypatrzymy się temu, jakie kary mogą zostać wymierzone w firmę, w której pojawia się problem z tachografem, nie warto ryzykować. Jednym z najgorszych zagrożeń, jakich firmy chyba nie do końca są świadome, jest utrata dobrej reputacji oraz odebranie licencji transportowej.



Fot. Siemens

Ustawodawcy postanowili wypowiedzieć wojnę wszelkim podmiotom, które oferują sprzedaż urządzeń czy też oprogramowania pomagającego w dokonywaniu zmian w urządzeniach rejestrujących. Zakazane będzie również reklamowanie tego typu usług

ROZWIĄZANIE:
Rozwiązanie jest jedno: uczciwość. Jeżeli przypatrzymy się temu, jakie kary mogą zostać wymierzone w firmę, w której pojawia się problem z tachografem, nie warto ryzykować. Jednym z najgorszych zagrożeń, jakich firmy chyba nie do końca są świadome, jest utrata dobrej reputacji oraz… odebranie licencji transportowej. – *Czy wydłużenie czasu pracy bez zbędnych manipulacji w tachografie jest możliwe? Oczywiście! W nie-*

malże 80% przypadków po wykonanym przez nas szkoleniu dla kierowców czy też spedytorów, firmy znajdują oszczędności czasowe nawet do kilkudziesięciu godzin miesięcznie. Dlaczego tak się dzieje? W wielu przedsiębiorstwach spedytorzy źle planują trasę, a sami kierowcy bardzo ostrożnie podchodzą do interpretacji przepisów i aby uniknąć kar, odbierają znacznie dłuższe odpoczynki lub zupełnie nie korzystają z możliwości ich skracania. Kilka godzin szkolenia otwiera oczy wszystkim: spedytorom, kierowcom oraz samym właścicielom. Dokładnie tłumaczymy w jaki sposób należy wykorzystywać maksymalnie dostępny czas pracy oraz jak unikać marnowania go na wszelkie inne czynności, które zgodnie z przepisami, również się do niego zaliczają.



Fot. Scania

Pojawienie się nowych rozwiązań jest wynikiem nieuczciwości ze strony zarówno przedsiębiorstw jak i pracowników

Naruszenie czasu pracy o jedną godzinę skutkuje mandatem w wysokości 150 zł, natomiast w przypadku stwierdzenia dopuszczenia się manipulacji w tachografie, kara wynosi 8 tys. zł.

Swego rodzaju piętą achillesową transportu jest jazda zespołowa. Tutaj, podczas szkoleń lub wykonywanych przez nas audytów, widzimy jak bardzo źle jest wykorzystywany czas, jaki kierowcy mają do dyspozycji. A zatem: czy da się jeździć zgodnie z prawem i na zawsze pożegnać się ze zjawiskiem manipulacji w tachografie? To zależy zarów-

TransLogistica Poland

VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

Łączymy Twój biznes ze światem od 6 lat!

TransLogistica Poland

no od pracodawców jak i samych pracowników. Pracownik nie musi się zgadzać na tego typu praktyki, a pracodawca, jeżeli dostrzeże takie zachowanie u kierowcy, ma prawo do podjęcia stanowczych kroków – komentuje Mariusz Hendzel.

Nie dla urządzeń i oprogramowania wspomagającego manipulacje

Oprócz inteligentnych tachografów, które mają zastąpić te, które spotykamy obecnie, ustawodawcy postanowili wypowiedzieć wojnę wszelkim podmiotom, które oferują sprzedaż urządzeń czy też oprogramowania pomagającego w dokonywaniu zmian w urządzeniach rejestrujących. Zakazane będzie również reklamowanie tego typu usług. Ponadto, nowa Ustawa o tachografach pozwoli na dostosowanie naszych rodzimych przepisów do wymagań europejskich, co znacznie ułatwi interpretację i stosowanie zapisów w praktyce. – *Kary dla osób oraz firm, które będą produkowały urządzenia pomagające w manipulacji danymi będą następujące: grzywna, kara ograniczenia wolności lub nawet pozbawienie wolności do lat 2. Natomiast pojazd, w którym osoby kontrolujące zauważą jakiekolwiek dodatkowe urządzenia, zostanie od razu skierowany do zatwierdzonego warsztatu, gdzie odbędzie się szczegółowa kontrola. Ustawodawcy przewidzieli również to, że kontrola zlecona przez służby może nie wykazać nieprawidłowości. W tym wypadku koszty całej operacji pokrywa wojewoda* – kontynuuje Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

ROZWIĄZANIE:
Rozwiązanie tej sytuacji jest niemalże identyczne jak poprzednio – zachowajmy uczciwość i nie dopuszczajmy się tego typu działań. – *Wszelkie „oszczędności", które mają w głowie osoby decydujące się na oszustwa, są naprawdę pozorne. Powiem więcej: bardzo często po magnes w transporcie sięgają ci, którzy niektóre swoje wykroczenia mogą wytłumaczyć artykułem 12. z Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady lub dopuszczają się niewielkich odstępstw od przepisów. Naruszenie czasu pracy o jedną godzinę skutkuje mandatem w wysokości 150 zł, natomiast w przypadku stwierdzenia dopuszczenia się manipulacji w tachografie, kara wynosi 8 tys. zł. Różnica jest znacząca, prawda?* – tłumaczy Mariusz Hendzel.

Nowa Ustawa o tachografach pozwoli na dostosowanie naszych rodzimych przepisów do wymagań europejskich, co znacznie ułatwi interpretację i stosowanie zapisów w praktyce.

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl

ITD-PIP Kancelaria transportowa

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

Transport intermodalny

Transport intermodalny to połączenie kilku rodzajów transportu w ramach jednej operacji przewozowej. Mogą być to przewozy: drogowe, lotnicze, szynowe, morskie oraz rzeczne. Kluczowym elementem jest wykorzystanie tylko jednej jednostki ładunkowej. Najczęściej jest to kontener. I to on właśnie pojawił się pod lupą ustawodawców. Chcą oni, aby jego masa była bardzo dokładnie określana już na samym początku i niezmienna podczas przejazdów.

ROZWIĄZANIE:
Aby uniknąć problemów podczas kontroli, należy dołożyć wszelkich starań, aby dokumenty były wypełnione precyzyjnie i nie budziły zastrzeżeń ze strony np. Inspekcji Transportu Drogowego. – *Największa odpowiedzialność w przypadku transportu intermodalnego będzie spoczywała na podmiocie wysyłającym. To właśnie on będzie zobowiązany do przygotowania stosownego dokumentu zawierającego prawidłowo określoną masę nadwozia wymiennego (np. kontenera). Taka deklaracja zostanie przekazana w ręce przewoźnika, a w przypadku ewentualnej kontroli, zostanie on poproszony o jej przedstawienie* – mówi Mariusz Hendzel.


Fot. iStock

Największa odpowiedzialność w przypadku transportu intermodalnego będzie spoczywała na podmiocie wysyłającym. To właśnie on będzie zobowiązany do przygotowania stosownego dokumentu zawierającego prawidłowo określoną masę nadwozia wymiennego, np. kontenera

Zmiany, jakie zaproponowali nam ustawodawcy w głównej mierze mają za zadanie wyeliminować zjawisko nieuczciwej konkurencji oraz zlikwidować swego rodzaju patologie, jakie nadal pojawiają się w transporcie. Już na pierwszy rzut oka widać jak bardzo uwaga osób decyzyjnych skupiła się na manipulacjach w ewidencji, odmowie jej przedstawienia czy też stosowaniu urządzeń zakłócających prawidłową pracę tachografu. Pojawienie się tego typu zapisów, jak i uściślenie i podział naruszeń na poważne, bardzo poważne i najpoważniejsze, jest jasnym sygnałem, że ilość wykroczeń jest nadal ogromna.

Puls Biznesu **Polska Logistyka** 15 lat

XV FORUM POLSKICH MENEDŻERÓW LOGISTYKI

2-3 PAŹDZIERNIKA 2018 R. WARSZAWA



JEŻELI ZARZĄDZASZ:



ŁAŃCUCHEM DOSTAW

LOGISTYKĄ

TRANSPORTEM I ZAOPATRZENIEM

MAGAZYNEM I PRZEPŁYWEM MATERIAŁÓW

STRATEGIĄ, ROZWOJEM I OPERACJAMI

15% ZNIŻKI
WPISZ KOD „TSL_15" PODCZAS REJESTRACJI

WŚRÓD PRELEGENTÓW M.IN.:



TOMASZ SĄCZEK
PARTNER MERYTORYCZNY
Vice Director I Strategy and Operations, PwC



TOMASZ MIKA
Head of Industrial Agency Poland, JLL



MONIKA NIEMIEC-BUTRYN
dyrektor DGWiŻS, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej



STANISŁAW WOELKE
Prezes VIVE Transport, ekspert branży TSL



PIOTR SKOBAŁO
Dyrektor Pionu Logistyki i Obsługi Klienta w Neonet S.A.



PAWEŁ PSZCZÓŁKOWSKI
Dyrektor Logistyki Amica S.A.

WEŹ UDZIAŁ W NAJWAŻNIEJSZYM SPOTKANIU LIDERÓW POLSKIEJ LOGISTYKI

| 23 PRELEGENTÓW | 2 DNI KONFERENCJI | PONAD 2,5 TYSIĄCA UCZESTNIKÓW POPRZEDNICH EDYCJI | WIECZORNY BANKIET Z RECITALEM STANISŁAWA SOYKI |

SZCZEGÓŁY NA KONFERENCJE.PB.PL

Organizator

Puls Biznesu

Partner strategiczny

PKP Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna

Partnerzy

JLL Achieve Ambitions · Raben your partner in logistics · VIVE Logistic Services · Consafe Logistics · RUSAK · Transwide

Panattoni Europe · KMC services Nowe Oblicze Logistyki · Logart Personnel Consulting · SEITO Polska · Rajapack

Bolloré Logistics · tbx logistics · PTV Group the mind of movement · Hörmann Bramy • Drzwi • Napędy · Goodman

BEZPŁATNA e-PRENUMERATA DLA TWOJEJ FIRMY

Branża transportowa i logistyczna, której jesteś częścią, to bardzo dynamiczny sektor.

- ► Bądź na bieżąco z najważniejszymi wydarzeniami
- ► Poznawaj najnowsze zmiany w prawie oraz aktualną sytuację branżową
- ► Dowiedz się, czego oczekują Twoi klienci i partnerzy biznesowi
- ► Znajdź nowych klientów, sprawdzaj, co robią Twoi konkurenci



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Czytaj branżowe miesięczniki oraz portale TSL Biznes i Truck & Van – całkowicie BEZPŁATNIE

Dołącz do grona BEZPŁATNYCH prenumeratorów. Jak? To łatwe.

Po prostu wyślij swój e-mail na adres **prenumerata@kmg-media.pl**
a od tej pory będziesz otrzymywał od nas comiesięczny newsletter z linkiem do pobrania najnowszej, pełnej wersji naszych miesięczników w wygodnym formacie PDF.

Odczytasz go na komputerze, tablecie czy smartfonie.

Żadnych ukrytych kosztów, gwiazdek i haczyków:
e-prenumerata jest i będzie w pełni bezpłatna.
W dowolnym momencie można się do niej dopisać lub z niej zrezygnować.

Wolisz tradycyjne wydanie papierowe?
Zamów prenumeratę z 50% rabatem na www.tsl-biznes.pl/prenumerata
(w polu UWAGI wpisz hasło: RabatTSL)

Wydawcą miesięczników branżowych TSL Biznes i Truck & Van jest
KMG media sp. z o.o. | Malczewskiego 17a | 05-820 Piastów | tel. 22 213 88 28 | fax: 22 205 07 57 | www.tsl-biznes.pl

www.tsl-biznes.pl **www.truck-van.pl**



SOLARIS

KIERUNEK ›
E-mobilność

Zmieniamy oblicze komunikacji miejskiej

www.solarisbus.com

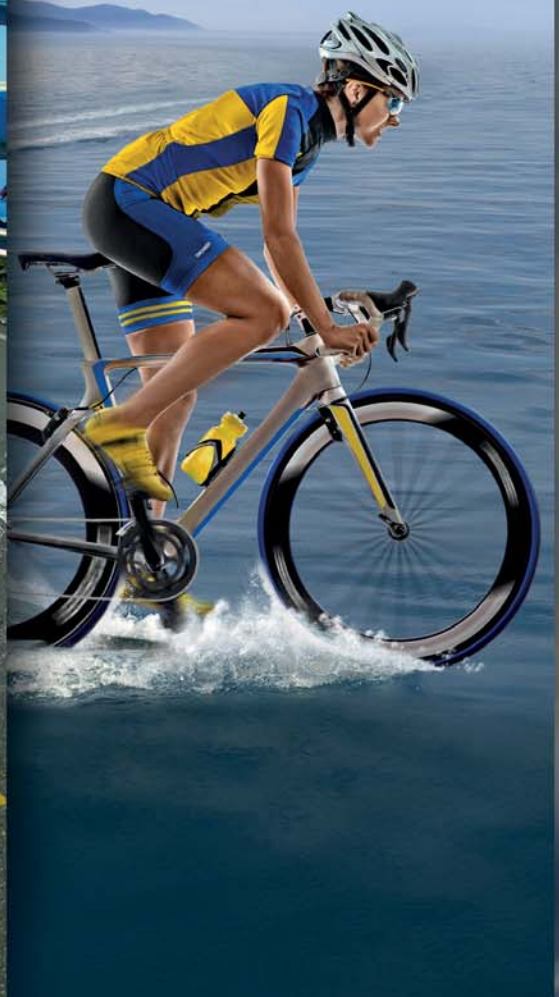
DACHSER
Intelligent Logistics

NASZE ULUBIONE DYSCYPLINY: TRANSPORT DROGOWY, LOTNICZY I MORSKI. CZY JESTEŚCIE GOTOWI NA LOGISTYCZNY TRIATHLON?

DACHSER Interlocking

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Spedycja lotnicza i morska
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Rozwiązania dla branż DIY i Chem
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Innowacyjne technologie IT







www.dachser.pl