Cena 9,90 zł (8% VAT)
Nakład: 11 000 egzemplarzy

ISSN 2081–5255

STYCZEŃ – 1/2020 (109)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA



ISSN 2081 5255
9 772081 525000 01 >

Zamów bezpłatną e-prenumeratę
Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

LogiMAT 2020

18. Międzynarodowe Targi
rozwiązań intralogistycznych
i zarządzania procesami

10 – 12 marca 2020

Messe Stuttgart, Niemcy

INTRALOGISTYKA Z PIERWSZEJ RĘKI

Wizje • Rozwiązania • Innowacje



Informacje i zgłoszenia

Tel. +49 89 32391-259
www.logimat-messe.de

22 - 23 kwietnia 2020
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne
exposilesia
www.exposilesia.pl

TRANSPORTEX



Targi Transportu i Spedycji

WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE:

PANEL DYSKUSYJNY
„Finansowanie inwestycji w transporcie i spedycji"
Akademia WSB

WARSZTAT
„Optymalizacja procesów z wykorzystaniem narzędzi KAIZEN"
KAIZEN™ INSTITUTE

SZKOLENIE
„4 filary transportu międzynarodowego – transport drogowy, morski, lotniczy i kolejowy"
bbats.pl BBA TRANSPORT SYSTEM

Wstęp bezpłatny po rejestracji on-line!

TRANSPORTEX – droga do sukcesu!

www.tslexpo.pl

Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz
tel.: + 48 510 031 658 | e-mail: karolina.luszcz@exposilesia.pl



Branża logistyczna wkroczyła w rok 2020 z perspektywą – i to bliską – wielu ograniczeń, które mogą wpłynąć na jej kondycję. Nadal dużą niewiadomą jest brexit, który ma nastąpić 31 stycznia. Nie wiadomo, jak po jego ogłoszeniu będzie wyglądał okres przejściowy i czy w ogóle zostaną ustalone jakiekolwiek warunki umowy rozwodowej. Nadal istnieje groźba, że będzie to brexit bezumowny.
Drugą niewiadomą, zwłaszcza dla przewoźników drogowych, jest Pakiet Mobilności. A jest to tym bardziej gorący temat, że powoli zaczynają się urealniać zmiany dotyczące zasad delegowania kierowców, wykonywania zawodu przewoźnika oraz czasu jazdy i odpoczynków. Porozumienie w sprawie Pakietu Mobilności, wypracowano 12 grudnia 2019 r., teraz musi zostać jeszcze przyjęte przez Parlament Europejski oraz Radę UE, co – zdaniem Mariusz Hendzel, eksperta Kancelarii Transportowej ITD-PIP – pewnie nastąpi w pierwszym kwartale br. Potem będzie okres przejściowy wynoszący 18 miesięcy, a więc zmiany wprowadzone przez Pakiet Mobilności, których tak bardzo obawiają się polscy przewoźnicy, powinny wejść w życie pod koniec 2021 r.
Nie należy więc się dziwić, że branża logistyczna z dużą obawą spogląda w przyszłość, zwłaszcza, że takie problemy, jak brak pracowników, czy wzrost płac minimalnych nie wpływają na jej rozwój. Pozytywny jest natomiast rozwój nowoczesnych technologii, który nastąpił w ostatnim roku. Blockchain, Internet Rzeczy, rozwój platform internetowych, czy możliwość integracji systemów IT usprawniają logistykę i ograniczają koszty firmy, ale pod warunkiem, że działa ona na dużą skalę. U małych koszty intemenplacji bardziej zaawansowanych rozwiązań zazwyczaj są większe od zysków. Więc i to jest złą wiadomością dla mikroprzedsiębiorstw, które będą skazane na bycie podwykonawcami, bo tylko tak mogą przetrwać na rynku.
Szansa jest jeszcze w różnych stowarzyszeniach. Ale czy zdobędziemy się na wspólne działanie i rezygnację z własnych ambicji i celów na rzecz wspólnych wartości? I

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W NUMERZE

W SKRÓCIE

Aktualności 6

LOGISTYKA

Rozwiązania globalne.....10
Magazyny o specjalnych standardach 13
Wykorzystując transport lotniczy.....16
Biznes z korzyścią dla planety.....20
Transcargo i Freja łączą siły 22

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Rozwiązania do pomieszczeń czystych 23

SYSTEMY IT

IT – Integralną częścią biznesu w Geis 24
Czy blockchain zmieni logistykę? 26
Internet Rzeczy rewolucjonizuje łańcuch dostaw 28
DEMATIC MICRO-FULFILLMENT – rozwiązanie do obsługi w skali mikro 30
Branżę dystrybucji hurtowej czeka przełom technologiczny 32

PRAWO

Spokojnie, to tylko ADR.....34
Pakiet Mobilności – najnowsze informacje prosto z Brukseli!.....36
Towar neutralny w zleceniu transportowym. Prawda, czy fałsz?.....39

TRANSPORT KOLEJOWY

Idzie trudny rok 42

TRANSPORT DROGOWY

460 kilometrów nowych dróg w 2019 roku.....44
10 wskazówek od GEFCO jak dobrze przygotować firmę na Brexit.....48
Rampa ułatwiająca odśnieżanie trucka 50

CZYTAJ TAKŻE



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28
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
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
mt dtp art

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

2020 edycja WIOSNA

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych



5.03.2020 – Poznań
12.03.2020 – Białystok
19.03.2020 – Kraków
26.03.2020 – Lublin
1.04.2020 – Warszawa
podczas MT TSL
7.04.2020 – Gdańsk
16.04.2020 – Katowice
23.04.2020 – Wrocław

SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2020

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.

Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Dodatkowe informacje:

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



Organizatorzy:

KMGmedia TSLbiznes Truck&Van

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

PANATTONI Z ZIELONYM ŚWIATŁEM W HOLANDII

Panattoni z początkiem grudnia 2019 r. uruchomił swój pierwszy oddział w Holandii – drugim, największym rynku magazynowym w Europie. Na jego czele stanie Jeroen Gerritsen, Managing Director.



Po sukcesach w Polsce, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Czechach i Słowacji, Panattoni postawiło na Holandię – drugi, największy rynek logistyczny w Europie po Niemczech. W połowie bieżącego roku powierzchnia magazynowo-przemysłowa przekroczyła tam 31 mln m^2 (w Niemczech wynosi 69 mln m^2). – *Rozumiemy, że rynek holenderski jest dojrzały. Jestem jednak przekonany, że znajdziemy w nim swoją lukę. Taką mogą być chociażby inwestycje typu brownfield, a więc te, które powstają na obszarach poprzemysłowych lub przemysłowych* – tłumaczy kierunek ekspansji Robert Dobrzycki, Chief Executive Officer Europe.

Holenderski rynek logistyczny to przede wszystkim znakomicie rozwinięta infrastruktura ponad 139 tys. km dróg, z czego aż 2,8 tys. przypada na autostrady. Tak rozbudowana sieć autostrad stawia Holandię na siódmym miejscu w Europie. Do tego dochodzi 6,8 tys. km trakcji kolejowej oraz 5 tys. km dróg wodnych. Obraz uzupełniają 4 porty morskie z Rotterdamem na czele (467 mln ton przeładunku) i cztery międzynarodowe lotniska.

Inwestycjom logistycznym w Holandii sprzyja niski wskaźnik pustostanów, a działalność deweloperska na rynku magazynowym bije rekordy. W pierwszej połowie 2019 r. wybudowano ok. 1,3 mln m^2 powierzchni, w budowie jest kolejne 2,3 mln m^2, a w planach aż 3,4 mln m^2. Większość inwestycji znajduje najemców jeszcze przed ukończeniem budowy.

Na czele holenderskiej filii Panattoni stanął Jeroen Gerritsen, na stanowisku Managing Director. – *Będziemy musieli skoncentrować się zwłaszcza na znalezieniu właściwych odpowiedzi na wyzwania związane ze środowiskiem oraz brakiem ziemi, torując tym samym drogę naszym klientom, by mogli się skupić na swoim biznesie* – mówi Jeroen Gerritsen.

DB SCHENKER RUSZA NA WSCHÓD

DB Schenker tworzy osiem nowych oddziałów w regionie Kaukazu i Azji Środkowej, w związku z perspektywami rozwoju w tym obszarze. Region położony jest na przecięciu głównych szlaków handlowych i pełni rolę węzła oraz pomostu gospodarczego między Azją i Europą.



– *Ten region oferuje ogromne możliwości, które chcemy zintegrować z naszymi europejskimi i globalnymi sieciami. Dzięki obecności na lokalnym rynku możemy zapewnić naszym klientom większą międzynarodową sieć transportową, doskonałą obsługę i sprawdzoną jakość z jednego źródła* – mówi Jochen Thewes, CEO DB Schenker.

Osiem krajów, dotychczas obsługiwanych głównie przez partnerów, będzie teraz zarządzanych bezpośrednio przez DB Schenker. Gruzja, Armenia, Azerbejdżan, Kazachstan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kirgistan i Tadżykistan zostaną włączone do światowej sieci operatora.

DB Schenker stawia pierwsze kroki w Kazachstanie, gdzie powstała już odrębna struktura krajowa, która od stycznia 2020 r. została włączona do sieci. W Azerbejdżanie nastąpi to w ciągu najbliższych dwóch miesięcy. Nowy oddział DB Schenker ma potencjał w postaci rocznego pięciocyfrowego wolumenu przesyłek. Również w Gruzji operator planuje utworzenie oddziału w 2020 r. W tym samym roku nastąpi rozwój rynku w innych krajach.

PRZEJĘCIE BĘDĄCE CZĘŚCIĄ STRATEGII HILLEBRAND

Hillebrand, operator logistyczny specjalizujący się w obsłudze rynku alkoholi, soków i napojów, przejął dwie amerykańskie firmy: Royal Logistics i Royal Service Transport, świadczące usługi transportowe i magazynowe dla rynku beverage (napoje).

Przejęcie spółek Royal z Baltimore jest częścią strategii rozwoju Hillebrand, ukierunkowanej na wzrost organiczny i akwizycję innych firm logistycznych oraz doskonalenie jakości obsługi klienta. Dzięki włączeniu Royal w struktury Hillebrand, operator umocnił swoją pozycję na rynku amerykańskim. Jego sieć będzie teraz dostępna dla szerszej grupy klientów ze środkowej i północno-wschodniej części USA, którym Hillebrand oferuje usługi z zakresu magazynowania, przeładunków, *cross-dockingu*, dystrybucji oraz inne o wartości dodanej.

– *To już drugie przejęcie w ciągu ostatnich kilku miesięcy, co potwierdza nasz ambitny plan rozwoju biznesu i rozbudowy portfolio usług na kluczowych rynkach, takich jak Stany Zjednoczone. Rozszerzenie sieci logistycznej i marki Hillebrand o spółki Royal umacnia naszą pozycję w tym kraju jako kompleksowego operatora logistycznego* – mówi Cees van Gent, prezes zarządu Grupy Hillebrand.

Od 2003 r. Royal był zaufanym partnerem firmy Hillebrand, świadczącym usługi dla jej oddziału Keg&Assets, formalnie znanego jako Satellite Logistics Group, Inc.* To przejęcie umożliwiło operatorowi rozbudowę zaplecza magazynowego i możliwości dystrybucyjnych. I



* Hillebrand przejął Satellite Logistics Group w 2013 r., w ramach przeprowadzonej w tym roku rebrandingu, firma została włączona w struktury Hillebrand.

ID LOGISTICS ROZSZERZA SIEĆ LOGISTYCZNĄ

Operator ogłosił nabycie udziałów amerykańskiej firmy Jagged Peak, specjalizującej się w usługach logistycznych e-commerce, multi-channel oraz FMCG. Wartość transakcji wyniosła 15 mln USD. Rozpoczęcie działalności w Stanach Zjednoczonych oznacza dla ID Logistics nowe możliwości rozwoju na jednym z największych rynków na świecie.



– *Przejęcie stanowi wyjątkową i strategiczną okazję do rozszerzenia zasięgu geograficznego Grupy o nowy kontynent. Oprócz tego, że wchodzimy na rynek amerykański, o bardzo dużym potencjale dla naszej działalności, to operacja świadczy też o zaufaniu i satysfakcji Nespresso, jednego z naszych długoletnich klientów, który właśnie nam powierza zarządzanie przepływami logistycznymi w Stanach Zjednoczonych* – komentuje Eric Hémar, prezes i dyrektor generalny Grupy ID Logistics.

Jagged Peak jest firmą logistyczną założoną w 2000 r., z siedzibą w Tampie na Florydzie, która specjalizuje się w e-commerce. W 2018 r. osiągnęła przychód ze sprzedaży w wysokości 80 mln USD. Firma świadczy usługi samodzielnie lub poprzez sieć partnerów, dzięki sprawnej organizacji i unikalnemu systemowi informatycznemu. Wykorzystuje on zintegrowane narzędzie do zarządzania, z modułami OMS, WMS i TMS. Zastosowanie systemu zapewnia klientom z branży e-commerce możliwość dystrybucji produktów na terenie całej Ameryki Północnej w rekordowo krótkim czasie.

Znaczna część przychodów Jagged Peak generowana jest przez Nespresso, w ramach obsługi kanałów B2B i B2C. Nespresso jest też klientem ID Logistics w Europie. Teraz współpraca między firmami rozszerzyła się o jeden z najszybciej rozwijających się rynków na świecie. Przejęcie amerykańskiej firmy logistycznej jest dla Grupy ID Logistics wyjątkową, strategiczną okazją do rozszerzenia zasięgu sieci logistycznej. Otwiera też nowe możliwości ekspansji i rozwoju organicznego. I

FM LOGISTIC DLA UNILEVER WE FRANCJI

FM Logistic zawarł umowę na świadczenie usług logistycznych dla Unilevera we Francji. Są to usługi przyjmowania, magazynowania, realizowania zamówień i co-packingowe dla produktów Unilever Personal Care na platformie logistycznej w Crépy-en-Valois.

Platforma znajduje się około 70 km na północ od Paryża. Umowa obejmuje również transport niektórych produktów na zlecenie Unilevera. Aby lepiej odpowiedzieć na potrzeby klienta, FM Logistic zwiększył o 16,7 tys. m^2 powierzchnię platformy w Crépy-en-Valois – powierzchnia całkowita wynosi 116 tys. m^2. Platforma dysponuje w tej chwili 22 dodatkowymi rampami załadunkowymi i powierzchnią magazynową, która umożliwia przechowywanie 25,4 tys. dodatkowych palet.

Platforma w Crépy-en-Valois jest już wykorzystywana przez innych klientów FM Logistic z branży kosmetycznej. Dzięki temu możliwe jest współdzielenie i łączenie zasobów transportowych pomiędzy producentami. To pozwala ograniczyć kursy ciężarówek i związaną z tym emisję CO_2. Obiekt w Crépy-en-Valois pozwala na przeprowadzanie dużych operacji *co-packingowych*. W celu ich przyspieszenia zostały wprowadzone roboty typu *pick-and-place*. Obok nich do obsługi Unilevera będzie zaangażowanych około 200 pracowników FM Logistic.

INTELIGENTNA INTRALOGISTYKA

Wewnętrzną logistykę OEZ, czeskiego producenta wyrobów elektrycznych, będącego częścią grupy Siemens obsługuje Dachser. Realizuje on transporty wewnętrzne, dostawy produkcyjne w systemie *just in time* i świadczy usługi dodatkowe, np. pobieranie próbek. Współpraca z Dachser pozwala OEZ na szybsze reagowanie i obniżenie kosztów logistycznych.



Kalkulacja jest prosta: krótsze odległości to szybsze procesy. Szybsze procesy to oszczędność czasu szczególnie cennego w branży elektrotechnicznej, w której działa OEZ. A czas to pieniądz. Mając to na uwadze, czeski producent postanowił znaleźć partnera logistycznego, który mógłby zoptymalizować procesy w magazynie przyzakładowym i wziąć za nie pełną odpowiedzialność. Kontrakt w 2016 r. wygrał Dachser, który rok później uruchomił projekt.

Operator zatrudnił nowych pracowników i przeprowadził dla nich szkolenia. Po opracowaniu modelu 3D magazynu łatwiej było zwizualizować procesy. Po zakończeniu budowy magazynu przylegającego do zakładu produkcyjnego OEZ w Letohradzie, rozpoczął w nim operacje. Obecnie przetwarza w nim niemal 1400 zleceń dostawy dziennie, obsługując ok. 8 tys. produktów na 5,3 tys. m^2. Każdego dnia na terenie zakładu odbywa się 410 wewnętrznych kursów organizowanych zgodnie z tzw. *milk runs*, dzięki czemu artykuły zawsze są dostępne zgodnie z zapotrzebowaniem.

Całą intralogistykę OEZ organizuje oddział Dachser w Brzecławiu: obsługuje towary przychodzące, zajmuje się magazynowaniem, pobieraniem próbek, monitorowaniem jakości, realizuje wszystkie transporty wewnętrzne i dostawy wedle koncepcji just in time. Stosowanie systemu Kanban umożliwia szybszą obsługę przychodzących towarów i precyzyjne organizowanie dostaw produkcyjnych, pozwala też ograniczyć powierzchnię potrzebną do prowadzenia operacji logistycznych. Magazyn jest wyposażony w najnowocześniejsze technologie – elektrycznie wspomagane ręczne wózki paletowe zmniejszają fizyczne obciążenie pracowników, prowadzone są testy z użyciem egzoszkieletów i skanerów linii papilarnych. Wprowadzono system nawigacji dla wózków widłowych, aby przyspieszyć procesy związane z odstawianiem towarów w odpowiednie miejsca i zmniejszyć liczbę używanych wózków. Każdy wózek podnośnikowy ma przypisany konkretny obszar działania w systemie WMS Mikado. Unifikacja procesów w zintegrowanym oprogramowaniu MIKADO pozwala na elastyczną obsługę projektów intralogistycznych.

Koncepcja, oprócz oszczędności czasu i pieniędzy, zapewnia OEZ transparentność w zakresie świadczonych usług, procesów i kosztów.

EUROPA-CHINY: ZRÓWNOWAŻONE POŁĄCZENIE

Jak przedstawia się potencjał przewozów kolejowych ze Starego Kontynentu za Mur Chiński? W jaki sposób zmniejszyć czas dostawy na tym odcinku? Te pytania nieustannie nurtują operatorów logistycznych i przedsiębiorców po obu stronach Nowego Jedwabnego Szlaku.



Grzegorz Zdybel

– Nieodłącznym aspektem w realizacji przewozów kolejowych na odcinku Europa-Chiny jest komunikacja między urzędami celnymi Chińskiej Republiki Ludowej, Euroazjatyckiej Unii Celnej oraz Unii Europejskiej. Przekazanie informacji i dokumentów drogą elektroniczną może w przyszłości skrócić czas realizacji przewozu o około 36 godzin – zaznacza AsstrA Trade Lane Manager Grzegorz Zdybel.

– Warto zauważyć, że PKP Polskie Linie Kolejowe planują rozbudowę stacji Terespol o dziesięć szerokich torów (1520 mm). Infrastruktura będzie dostosowana do obsługi ciężkich pociągów o długości 1050 m i nacisku 25 t/oś. Przewidziano również specjalny tor do odstawiania uszkodzonych wagonów z materiałami niebezpiecznymi. Inicjatywa ta ma zostać zrealizowana w latach 2022-2024. Umocni to znaczenie Małaszewicz i zlokalizowanego tam biura AsstrA na mapie przewozów kolejowych pomiędzy Chinami a Europą – kontynuuje Grzegorz Zdybel.

Znaczenie terminali przeładunkowych mających dostęp do torów 1520 mm oraz 1435 mm będzie wzrastać wraz z ich elastycznością oraz możliwościami przeładunkowymi. Jak podaje Grzegorz Zdybel, firmy inwestujące w infrastrukturę mogą spodziewać się zwiększenia konkurencji, co przełoży się na poprawę jakości realizacji usługi przewozu kolejowego z Chin. I



Fot. Shutterstock

AsstrA
sales@asstra.pl

PIERWSZA TAKA FIRMA W BRANŻY LOGISTYCZNEJ

Kuehne + Nagel jako pierwszy podmiot branży logistycznej ogłosiło przystąpienie do sojuszu na rzecz rozwoju i przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym (Development and Climate Alliance).

Sojusz został zainicjowany w 2018 r. przez niemieckie Federalne Ministerstwo Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (BMZ) we współpracy z Instytutem Badawczym Research Institute for Applied Knowledge Processing i Niemieckim Towarzystwem Współpracy Międzynarodowej (The German Society for International Cooperation). Celem współpracy jest jednoczesne promowanie rozwoju w zakresie ochrony środowiska oraz połączenie i zaangażowanie w te działania sektora prywatnego.

Kuehne + Nagel dołącza do sojuszu w ramach programu Net Zero Carbon uruchomionego we wrześniu 2019 r. Program ten zakłada pełną kompensację bezpośrednich emisji CO_2 wywołanych przez firmę od 2020 r., czyli emisji których nie można uniknąć. Ponadto Kuehne + Nagel postanowiło aktywnie działać w zakresie redukcji pozostawianego śladu węglowego przez dostawców, tj. przez linie lotnicze, armatorów i przewoźników do 2030 r. Program Net Zero Carbon zakłada trzy obszary działania: wykrywanie, redukcję i kompensację CO_2. Kuehne + Nagel inwestuje w różne projekty środowiskowe oparte o kompensację dwutlenku węgla. Pomagają one zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych poprzez pobieranie węgla z atmosfery, jednocześnie poprawiając warunki życia lokalnych społeczności oraz chroniąc różnorodność biologiczną i dziką przyrodę. Te dobrowolne środki kompensacyjne są zgodne z 17 Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ (SDG). I



DB Schenker w Polsce oferuje najbardziej zaawansowaną usługę przewozu farmaceutyków z zachowaniem zimnego, bezpiecznego łańcucha dostaw, co umożliwia ograniczenie aktywności handlingowych na lotnisku do absolutnego minimum

ROZWIĄZANIA GLOBALNE

Logistyka leków to złożony proces wymagający świadomego zarządzania ryzykiem i postępowania zgodnie z restrykcyjnymi przepisami prawa farmaceutycznego. Od właściwej obsługi tych przesyłek zależy zdrowie i życie ludzi.

Dopiero gdy sobie to uzmysłowimy, możemy w pełni odpowiedzialnie podejść do technicznych aspektów związanych z rodzajem czy jakością serwisu. Operator logistyczny, który oferuje rozwiązania globalne, powinien mieć rozległą wiedzę na temat regulacji obowiązujących nie tylko w Europie, ale też w krajach pozaeuropejskich, do których lub z których odbywa się transport.

Powinien też zdawać sobie sprawę, że branża farmaceutyczna wykazuje dużą odporność na światowe trendy. W przeciwieństwie np. do branży automotive nie reaguje tak dynamicznie na wahania gospodarcze, a w ostatnich latach odnotowuje wysoki, stabilny wzrost.

W portfolio DB Schenker

DB Schenker ma w swojej ofercie usługi z zakresu logistyki farmacji od dłuższego czasu. Oferuje klientom z branży farmaceutycznej kompleksową obsługę logistyczną, która obejmuje rozwiązania pozwalające na transport lotniczy, morski i drogowy ich produktów. Dążymy do rozwoju naszych usług m.in. poszerzając ofertę o transport kolejowy z wykorzystaniem najnowocześniejszych kontenerów.

> Operator logistyczny, który oferuje rozwiązania globalne, powinien mieć rozległą wiedzę na temat regulacji obowiązujących nie tylko w Europie, ale też w krajach pozaeuropejskich, do których lub z których odbywa się transport.

Potwierdzeniem naszych kompetencji i wysokiej jakości działań jest przyznany w 2017 r. Certyfikat Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (GDP) w za-

kresie organizacji przewozu produktów leczniczych w Biznesie Lotniczym. Korzystamy z usług zaufanych, sprawdzonych partnerów biznesowych. W DB Schenker powołaliśmy Pharma Competence Center – centrum kompetencji, którego głównym celem jest budowanie rozwiązań transportowych dla przesyłek farmaceutycznych w oparciu o nowe technologie, lokalne przepisy prawne, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższych standardów obsługi. Tak ugruntowana wiedza i struktura DB Schenker pozwala wymieniać się doświadczeniami przy budowaniu globalnych rozwiązań, które stają się przewagą konkurencyjną naszych klientów.

Warunki konieczne

W realizacji procesów dla branży farmaceutycznej istotne jest stworzenie wewnętrznych procedur i dokładne stosowanie się do obowiązujących przepisów, a niejednokrotnie wymaga to zwiększania nakładów finansowych i czasu. W logistyce dla branży farmaceutycznej konieczne jest dogłębne



Norbert Pająk

zrozumienie potrzeb klienta oraz wypracowanie dedykowanych rozwiązań. Tu szczególnie istotne jest zaufanie, bezpieczeństwo i jakość. W DB Schenker bardzo poważnie podchodzimy do takich wartości jak odpowiedzialność i etyka w biznesie, są one tak samo istotne jak dokumenty, które podpisujemy.

W przypadku transportu produktów farmaceutycznych konieczna jest pogłębiona wiedza wynikająca z Ustawy – Prawo Farmaceutyczne, a także Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 13 marca 2015 r. w sprawie wymagań GDP oraz Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 3 grudnia 2015 r. w sprawie wymagań GDP substancji czynnych i ich interpretacja Głównego Inspektoratu Farmaceutycznego. Przepisy określają kwestie związane z zabezpieczeniami farmaceutyków przed uszkodzeniem, fałszowaniem czy kradzieżą. Normy prawne dotyczą też m.in. kontroli warunków przechowywania produktów leczniczych w trakcie transportu i zapisów z monitoringu temperatury. Odnoszą się także do procedur postępowania w razie odchyleń podczas transportu i definiują wymagania dla pojazdów przeznaczonych do transportu produktów leczniczych czy metod dotyczących korzystania z pojazdów i sprzętu używanego w procesie dystrybucji.

> Smartboxy po wylądowaniu przesyłki w kraju przeznaczenia wysyłają automatycznie raport do chmury, skąd Podmiot Odpowiedzialny może w czasie rzeczywistym analizować towar, zanim trafi do odbiorcy.

Do tego, jeśli chodzi o logistykę produktów farmaceutycznych, kluczowe jest precyzyjne zdefiniowanie oczekiwań klienta i zaprojektowanie na ich podstawie rozwiązań, które te

webfleet solutions
a Bridgestone company

Od zgodności z obowiązującymi regulacjami po optymalizację pracy floty

TomTom Telematics
to teraz Webfleet Solutions



Let's drive business. Further.

webfleet.com / Telefon: 22 346 00 94

oczekiwania najlepiej przekroczą. Proces obsługi w tej branży jest złożony i wymaga świadomego zarządzania ryzykiem w całym łańcuchu dostaw oraz postępowania zgodnie z restrykcyjnymi przepisami prawa farmaceutycznego.

Technologie przewagą konkurencyjną

W całym łańcuchu kluczowe jest sprawne zarządzanie informacją, wdrażanie nowych technologii z mocnym wsparciem wyszkolonego i świadomego personelu, m.in. stąd decyzja o powołaniu Pharma Competence Center.

DB Schenker oferuje klientom zaawansowany serwis w zimnym łańcuchu dostaw. Działania realizujemy m.in. z wykorzystaniem specjalistycznych kontenerów chłodniczych wyposażonych w nowoczesne technologie, co gwarantuje wysoką jakość usług oraz zachowanie najwyższych standardów, tym samym znacząco ograniczając ryzyko odchyleń temperaturowych. Testujemy różne rozwiązania, które nie tylko optymalizują procesy, ale również wpływają na jakość naszych działań, np. korzystamy z etykiet wyposażonych w mikroprocesory, które sczytują temperaturę otoczenia.

Stawiamy również na rozwój Internetu Rzeczy (IoT), wdrażając Smartboxy, które są w stanie dostarczyć cały szereg kluczowych pomiarów – nie tylko informacje o lokalizacji przesyłki, temperaturze, wstrząsach czy wilgotności, ale po wylądowaniu w kraju przeznaczenia wysyłają automatycznie raport do chmury, skąd Podmiot Odpowiedzialny może w czasie rzeczywistym analizować towar, zanim trafi do odbiorcy. Wcześniej ten proces był znacznie dłuższy i angażował wiele stron, a sama informacja często trafiała do zainteresowanych z dużym opóźnieniem. Dzisiaj dostarczanie kluczowych danych staje się naszą przewagą konkurencyjną i stanowi wartość dla klientów.



Proces obsługi branży farmaceutycznej jest złożony i wymaga świadomego zarządzania ryzykiem w całym łańcuchu dostaw oraz postępowania zgodnie z restrykcyjnymi przepisami prawa farmaceutycznego

W DB Schenker powołano Pharma Competence Center – centrum kompetencji, którego celem jest budowanie rozwiązań transportowych dla przesyłek farmaceutycznych w oparciu o nowe technologie, lokalne przepisy prawne, przy zachowaniu najwyższych standardów obsługi.



W realizacji procesów dla branży farmaceutycznej istotne jest stworzenie wewnętrznych procedur i dokładne stosowanie się do obowiązujących przepisów, a niejednokrotnie wymaga to zwiększania nakładów finansowych i czasu

Kluczowa rola personelu

Firmy farmaceutyczne poszukują innowacyjnych rozwiązań, które usprawnią i zoptymalizują ich procesy. Chcą ograniczać i eliminować ryzyka, co jest możliwe np. dzięki kompleksowemu doradztwu globalnego operatora logistycznego. Każda przesyłka farmaceutyczna jest wyjątkowa, dlatego konieczne jest wnikliwe podejście, a kluczową rolę odgrywa świadomy i przeszkolony personel. DB Schenker w Polsce oferuje najbardziej zaawansowaną usługę przewozu farmaceutyków z zachowaniem zimnego, bezpiecznego łańcucha dostaw co umożliwia ograniczenie aktywności handlingowych na lotnisku do absolutnego minimum. Dla przykładu: w bezpiecznym łańcuchu prześwietlenie towaru jest zupełnie wyeliminowane, a towar na lotnisku jest traktowany jako priorytetowy.

Norbert Pająk,
kierownik rozwoju VM Healthcare w Biznesie Lotniczym w DB Schenker



Rejestratory danych mogą być montowane w lodówkach, pokojach dla personelu medycznego, ale także w pojemnikach lub pojazdach używanych do transportu leków

Fot. Blulog

MAGAZYNY O SPECJALNYCH STANDARDACH

Przechowywanie wyrobów farmaceutycznych wrażliwych na temperaturę jest tak samo wymagające jak transport, bo i tu chodzi o zdrowie ludzi. Dlatego jakość usługi powinna być na najwyższym poziomie, z zachowaniem zgodności ze złożonymi przepisami i certyfikatami.

Do tego branżę farmaceutyczną wyróżnia ciągłe zmaganie się z funkcjonowaniem na statusie *compliant*, czyli stosowanie się do wymogów i standardów w wielu obszarach działania, przy jednocześnie zmieniających się regulacjach prawnych oraz rynkowych. Przy tak trudnych wymaganiach producenci chętnie przerzucają odpowiedzialność za całą operację logistyczną na operatorów logistycznych, oczekując od nich, że doskonale zorganizują wszystkie jej etapy.

Operator logistyczny zajmujący się branżą farmaceutyczną musi więc być ekspertem w swojej dziedzinie, mentorem w kwestiach jakościowych i legislacyjnych. Podstawę stanowi zespół farmaceutów oraz specjalistów w zakresie jakości. Dopiero z myślenia w kategoriach jakości i zgodności wynikają wszelkie działania, procesy oraz infrastruktura. A bez tego nie otrzyma się licencji na prowadzenie magazynu czy hurtowni farmaceutycznej – konieczne jest odpowiednie przygotowanie powierzchni magazynowej, systemów monitorujących temperaturę i wilgotność, systemów kontroli dostępu i alarmowych, a także systemu procedur, którego zawartość wynika z odpowiednich przepisów. No i operator musi wykazać, że zatrudnia personel o odpowiednich kwalifikacjach.

Jakość prze duże „j”

Konsekwencją dużych wymagań jakościowych jest konieczność znacznych inwestycji w infrastrukturę. Firma musi też spełniać wymagania prawne, posiadać wykwalifikowaną kadrę, której wiedza zapewnia doskonałość operacyjną, środki transportu przeznaczone do transportu leków oraz zwalidowane systemy komputerowe. Spełnienie tych podstawowych wymagań gwarantuje minimalizację różnego rodzaju ryzyk w procesie świadczenia usług, w szczególności tych związanych z jakością produktów. Takim wymaganiom mogą sprostać tylko duzi i doświadczeni operatorzy logistyczni, których stać na zainwestowanie pieniędzy w ten innowacyjny sektor. Konieczność przestrzegania określonych standardów technologicznych i wysokich wymagań w magazynowaniu i transporcie produktów wrażliwych, wiąże się z nieustannym poszukiwaniem nowych rozwiązań i rozwojem innowacji. Dotyczy to również wprowadzania nowoczesnych technologii wspierających m.in. efektywne zarządzanie łańcuchem dostaw. Nowe narzędzia informatyczne (odpowiednio zaprojektowane i właściwie wdrożone), automatyzacja procesów logistycznych, czy nowe technologie, to odpowiedź na rosnące wymagania rynku. Zazwyczaj rozwiązania oparte są o dedykowane im centra dystrybucyjne, operacje w ramach magazynów współdzielonych przez wielu klientów oraz dystrybucję krajową i międzynarodową.

W wypadku obsługi logistycznej branży farmaceutycznej podstawę stanowi zespół farmaceutów oraz specjalistów w zakresie jakości. Dopiero z myślenia w kategoriach jakości i zgodności wynikają wszelkie działania, procesy oraz infrastruktura.

W branży tej nawet niewielkie wykroczenie poza wskazane w przepisach zakresy temperatur może spowodować obniżenie bądź utratę skuteczności terapeutycznej medykamentów. Dlatego niezbędne są dokładne rejestratory tem-

peratury, stała dostępność do nich i ich przechowywanie na bezpiecznym serwerze. Wskazane jest, aby dostęp do nich był możliwy dzięki automatycznemu generowaniu raportów i wykresów. Rejestratory danych mogą być montowane w lodówkach, pokojach dla personelu medycznego, ale także w pojemnikach lub pojazdach używanych do transportu leków.

Konieczność przestrzegania określonych standardów technologicznych i wysokich wymagań w magazynowaniu i transporcie produktów wrażliwych wiąże się z nieustannym poszukiwaniem nowych rozwiązań i rozwojem innowacji.

Przy udziale nowoczesnych technologii

Ważną rolę w obsłudze sektora farmaceutycznego pełnią nowe technologie, zapewniające przede wszystkim bieżącą informację, sprawne zarządzanie procesem i monitoring krytycznych parametrów jakościowych, takich jak temperatura czy wilgotność. Ich udział uzależniony jest od specyfiki prowadzonej dystrybucji. Im większy wolumen i udział wydań sztukowych, tym większe szanse na wprowadzenie nowoczesnych systemów automatycznej kompletacji. Warto tu zaznaczyć, że każdy system informacyjny i informatyczny musi zostać zwalidowany pod kątem wymogów stawianych przez prawo, a systemy nadzoru nad temperaturą muszą podlegać odpowiedniej kalibracji, by odczyty z sensorów były zawsze prawidłowe. Do tego systemy transportowe muszą sprawować nadzór nad przesyłką i monitorować temperaturą w jej trakcie.

W logistyce systemy informatyczne są nastawione na wsparcie efektywności realizowanych procesów i podniesienie jakości. Skanery, kompletacja przy wsparciu technologii komunikatów głosowych *(voice picking)*, systemowo wspierane procedury kontroli zleceń, śledzenie i monitorowanie warunków transportu przesyłek w czasie rzeczywistym, drony, *vision picking*, czy inteligentne roboty stają się codziennością w branży farmaceutycznej.

Natomiast zakres usług różni się w zależności od wymagań klientów, ale najczęściej jest to składowanie w ramach hurtowni producenckiej, podzielonej na różne zakresy temperatur dla poszczególnych części składowania (np. 2–8°C, 15–25°C), kompletacja i przygotowywanie zleceń do wysyłki oraz transport i dystrybucja.

Zakres usług różni się w zależności od wymagań klientów. Najczęściej jest to składowanie w ramach hurtowni producenckiej, podzielonej na różne zakresy temperatur (np. 2-8°C, 15-25°C), kompletacja i przygotowywanie zleceń do wysyłki oraz transport i dystrybucja



Fot. DHL

Trzeba znać prawo

Sporym wyzwaniem jest zmieniające się prawo oraz jego nieprecyzyjność, która umożliwia wielość interpretacji, tym bardziej, że trudno jest uzyskać jednoznaczną interpretację przepisów od Głównego Inspektoratu Farmaceutycznego (GIF). Często też wymogi klienta, są jeszcze bardziej restrykcyjne niż wspomniane dokumenty. A przecież w relacjach klient-operator szczególnie ważna jest przejrzystość działania, elastyczność i otwartość w codziennej współpracy. Dlatego też odpowiedzialny operator powinien być ekspertem w zakresie znajomości przepisów prawa farmaceutycznego. Wsparcie w przestrzeganiu jego przepisów stanowi doświadczony zespół, mający „w jednym palcu" przepisy związane z działalnością na rzecz sektora farmaceutycznego. A zasady działalności regulują: Prawo Farmaceutyczne, Dobra Praktyka Dystrybucyjna i Dobra Praktyka Wytwarzania. Mówią one o procedurach dotyczących odpowiednich warunków przechowywania produktów farmaceutycznych, obsługi czy też transportu.

Wyspecjalizowani w obsłudze branży

Jednym z najsilniejszych europejskich klastrów farmaceutycznych jest węzeł Geel. Zlokalizowany jest w pobliżu lotnisk w Brukseli i Liège i zapewnia szybkie połączenia z innymi lokalizacjami sieci europejskich, w tym z piętnastoma sieci KN PharmaChain. Kuehne + Nagel centrum



Fot. FIEGE

Nowe narzędzia informatyczne (odpowiednio zaprojektowane i właściwie wdrożone), automatyzacja procesów logistycznych, czy nowe technologie, to odpowiedź na rosnące wymagania rynku

dystrybucji farmaceutyków w Geel otworzyło pod koniec 2019 r. Jest to największy taki obiekt w globalnej sieci KN PharmaChain. Dostarcza on ustandaryzowane i kompleksowe rozwiązania logistyczne, zajmuje powierzchnię 22 tys m² (plus 10 tys. m² powierzchni dodatkowej) i posiada dwie komory chłodnicze spełniające zróżnicowane wymagania temperaturowe. Centrum oferuje multimodalne, kontrolowane pod względem temperatury usługi spedycyjne i magazynowe. Posiada certyfikaty oraz jest w pełni zgodne ze standardami GxP. Z kolei KN PharmaChain to multimodalne rozwiązanie logistyczne dla transportu z temperaturą kontrolowaną i dostawą *door to door*, które umożliwia precyzyjne śledzenie przesyłek oraz proaktywne zarządzanie ryzykiem. Obejmuje globalną sieć ponad 220 oddziałów, o powierzchni magazynowej 600 tys. m² oraz zespół profesjonalnych, przeszkolonych pracowników.

Oprócz węzła farmaceutycznego Geel, Kuehne + Nagel inwestuje obecnie w obejmującą 15 tys. m² hurtownie farmaceutyczną Airside na lotnisku towarowym w Brukseli (BruCargo), która ma zostać otwarta w drugiej połowie 2020 r.

Również w Geel Kuehne + Nagel posiada powierzchnię dopasowaną do przechowywania farmaceutyków i półfabrykatów firmy farmaceutycznej Sanofi oraz zarządza usługami zgodnie z wymogami GDP (Goods Distribution Practice). Magazyn oferuje kontrolowane tempera-

turowo strefy (15°C do 25°C) z chłodnią (2°C do 8°C) oraz z możliwością przechowywania w stanie zamrożonym (–25°C do –15°C). Specjalna strefa przechowywania z zabezpieczeniami przeciwpożarowymi umożliwia Sanofi bezpieczne składowanie surowców, które sklasyfikowane są jako produkty łatwopalne.

Innym operatorem, który rozwija szyte na miarę rozwiązania z obszaru logistyki zintegrowanej, dopasowane do potrzeb klientów z branży medycznej, jest GEFCO Forwarding. Operator oferuje transport towarów wymagających temperatury kontrolowanej, rozwiązania *door to door*, logistykę zintegrowaną oraz rozwiązania multimodalne dopasowane do potrzeb klientów działających w tym obszarze. W 2018 r. firma otworzyła w Wielkiej Brytanii, niedaleko lotniska Londyn-Heathrow, już trzeci magazyn z kontrolowaną temperaturą dedykowany branży medycznej. Obiekt stanowi uzupełnienie dla magazynów GEFCO Forwarding zlokalizowanych we Frankfurcie oraz w Amsterdamie. Ma on powierzchnię blisko 1400 m^2 i odpowiada najwyższym standardom przechowywania produktów farmaceutycznych – ma szeroki zakres regulacji temperatur: od pokojowej (15–25°C), przez niskie (od 2–8°C) aż do ujemnych (–15°C do –25°C). Posiadanie brytyjskiej licencji Wholesale Dealer Authorisation umożliwia operatorowi obiektu przechowywanie leków dla ludzi i zwierząt oraz urządzeń medycznych w ramach świadczonych usług logistycznych i transportowych.

W obsłudze branży medycznej wyspecjalizował się DSV. lipcu 2019 r. otworzył nowoczesny obiekt w Ghent w Belgii (w pobliżu portów w Gandawie i Antwerpii oraz międzynarodowego lotniska w Brukseli), który zaprojektowany i zbudowany został tak, aby sprostać wymaganiom logistycznym i dystrybucyjnym sektora opieki zdrowotnej w Europie. Centrum w Ghent powstało w wyniku rozbudowy już istniejącego obiektu i obejmuje 36 tys. m^2 dedykowanych branży farmaceutycznej. Pełna kontrola temperatury we wszystkich strefach magazynowych została stworzona w oparciu o wymagania i przepisy międzynarodowe, w tym licencję GMP na obsługę przepakowywania i etykietowania produktów zdrowotnych.

Elżbieta Haber

Fot. GEFCO



GEFCO Forwarding oferuje transport towarów wymagających temperatury kontrolowanej, rozwiązania door to door, logistykę zintegrowaną oraz rozwiązania multimodalne dopasowane do potrzeb klientów działających w tym obszarze

Nowe technologie zapewniają przede wszystkim bieżącą informację, sprawne zarządzanie procesem i monitoring krytycznych parametrów jakościowych, takich jak temperatura czy wilgotność. Ich udział uzależniony jest od specyfiki prowadzonej dystrybucji.





Wiele firm farmaceutycznych zdecydowało się na wdrożenie strategii zakładającej globalną ekspansję. Wiąże się to z rozwinięciem globalnej sieci obiektów dedykowanych sektorowi medycznemu i wielu rozwiązań w zakresie transportu produktów wrażliwych na temperaturę

Fot. UPS

WYKORZYSTUJĄC TRANSPORT LOTNICZY

Leki i wyroby farmaceutyczne, które są wrażliwe na temperaturę, należy dostarczyć do odbiorcy w bardzo krótkim terminie, przy zachowaniu odpowiedniej temperatury, gdyż niewłaściwe warunki mogą nieodwracalnie uszkodzić cenne produkty. Często więc, aby ograniczyć ryzyko ich uszkodzenia i skrócić czas dostawy, wykorzystuje się transport lotniczy.

Utrzymanie bezpiecznego łańcucha zgodnie z reżimem Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (GDP) to niezbędny parametr dla klientów z sektora farmaceutycznego, gdyż odpowiedzialne podejście do obsługi przesyłek w trakcie transportu i ich terminowa dostawa do odbiorców (aptek, hurtowni czy szpitali) często decyduje o skutecznej terapii finalnych odbiorców, czyli pacjentów. Dlatego przy transporcie leków priorytetem jest ograniczanie ryzyka zepsucia się towaru. Wiarygodnym partnerem biznesowym, który gwarantuje zapewnienie takich warunków jest firma

> Odpowiedzialne podejście do obsługi przesyłek w trakcie transportu i ich terminowa dostawa do odbiorców (aptek, hurtowni czy szpitali) często decyduje o skutecznej terapii finalnych odbiorców, czyli pacjentów.

globalna, która ma swoje przedstawicielstwa na całym świecie, z międzynarodową siecią połączeń i własnymi agencjami celnymi, jak np. UPS czy DB Schenker. Działalność na szeroką, sprawdzoną skalę pozwala zapewnić bezpieczne operacje logistyczne na najwyższym poziomie i serwis obejmujący aktywne i pasywne utrzymanie temperatury w transporcie lotniczym, co jest szczególnie ważne dla takich produktów leczniczych, jak antybiotyki, insulina czy szczepionki. Ważne jest, aby te towary transportowane były w specjalistycznych kontenerach chłodniczych, które umożliwiają utrzymanie wybranej temperatury w przedziałach od –20 st. C do +30 st. C, gwarantując zachowanie bezpieczeństwa zimnego łańcucha dostaw.

Z Polski na cały świat

Polska jest atrakcyjnym krajem dla przedsiębiorstw z branży farmaceutycznej. Nasz rynek jest największym w Europie Środkowo-Wschodniej, jednocześnie plasujemy się w środku stawki eksporterów leków i wyrobów farmaceutycznych w Unii Europejskiej. Przy ogromnym potencjale wzrostu, rośnie także zapotrzebowanie na wyspecjalizowane usługi dla sektora farmaceutycznego, w tym na logistykę

dostosowaną do wymogów branży i na transport lotniczy z zachowaniem zimnego łańcucha dostaw. Takie firmy jak DB Schenker, UPS, DHL dostarczają produkty farmaceutyczne i leki z warszawskiego lotniska do odbiorców na całym świecie. A jest na to zapotrzebowanie, gdyż wiele firm farmaceutycznych zlokalizowanych w Polsce zdecydowało się na wdrożenie strategii zakładającej globalną ekspansję, która wymaga odpowiedniej infrastruktury i fachowej wiedzy. Wiąże się to z rozwinięciem globalnej sieci obiektów dedykowanych sektorowi medycznemu i wielu rozwiązań w zakresie transportu produktów wrażliwych na temperaturę.

Obiekty dystrybucyjne dla branży medycznej, skąd wysyłane są produkty na cały świat, zazwyczaj zlokalizowane są w pobliżu pasów startowych i głównych hubów lotniczych. Takie położenie pozwala na przyspieszenie procesu dostawy. Są one specjalnie zaprojektowane, by sprostać wymaganiom firm farmaceutycznych i biotechnologicznych oraz producentów wyrobów medycznych. Na przykład obiekty dystrybucyjne UPS wyposażone są w nowoczesne systemy zabezpieczeń, takie jak pomieszczenia i klatki, które służą do ochrony produktów medycznych. – *Nasze motto „To pacjent, a nie przesyłka" odzwierciedla naszą kulturę i zaangażowanie w spełnianie potrzeb klientów sektorze medycznym* – podkreśla Norbert Kręcicki, dyrektor marketingu w UPS Polska. A firma ta posiada kilkaset tysięcy metrów kwadratowych powierzchni magazynowej przeznaczonej dla branży medycznej na całym świecie, kadrę wykwalifikowaną w zakresie logistyki dla tego sektora i dedykowane usługi, które chronią produkty farmaceutyczne podczas transportu. Są to między innymi: usługa Temperature True®, która zapewnia bezpośredni fracht lotniczy lub morski, UPS Proactice Response Secure®, która oferuje zaawansowany system monitorowania i finansowe zabezpieczenie paczki, UPS Temperature True Packaging®, która pomaga klientom w wyborze odpowiedniego opakowania, czy UPS Temperature True® Cryo, która zapewnia kompleksową ochronę produktów oraz możliwość transportu próbek w środowisku kriogenicznym. Ta ostatnia usługa obejmuje śledzenie i interwencję w czasie rzeczywistym, co w połączeniu z rozwiązaniami UPS służącymi ograniczeniu ryzyka oraz globalną siecią wież kontrolnych umożliwia pełną widoczność przesyłki na każdym etapie podróży w łańcuchu dostaw. A w rozwiązaniu tym wykorzystano pojemniki kriogeniczne Cryoport, które pozwalają utrzymywać transportowane lub przechowywane pro-

Obiekty dystrybucyjne dla branży medycznej, skąd dystrybuowane są produkty na cały świat, zazwyczaj są zlokalizowane w pobliżu pasów startowych i głównych hubów lotniczych. Takie położenie pozwala na przyspieszenie procesu dostawy.

Standardem, który ułatwia przestrzeganie standardów branżowych, obejmujących konkretne wymagania wobec dystrybutorów produktów leczniczych pod kątem organizacji bezpiecznego, bezbłędnego i wydajnego transportu lotniczego, jest Certyfikat CEIV Pharma



Fot. Dachser

Polska jest atrakcyjnym krajem dla przedsiębiorstw z branży farmaceutycznej. Nasz rynek jest największym w Europie Środkowo-Wschodniej, jednocześnie plasujemy się w środku stawki eksporterów leków i wyrobów farmaceutycznych w Unii Europejskiej.



Fot. UPS

Ważne jest, aby towary wrażliwe transportowane były w specjalistycznych kontenerach chłodniczych, które umożliwiają utrzymanie wybranej temperatury w przedziałach od –20 st. C do +30 st. C, gwarantując zachowanie bezpieczeństwa zimnego łańcucha dostaw

dukty w temperaturze –150°C przez dziesięć dni, przy użyciu ciekłego azotu. Przy spełnieniu minimalnych wymogów ilościowych transport kriogeniczny można połączyć z usługą UPS Proactive Response® Secure, która zapewnia zabezpieczenie finansowe przesyłek wrażliwych na upływ czasu i temperaturę.

Emirates SkyCargo posiada kilkaset tysięcy metrów kwadratowych powierzchni magazynowej przeznaczonej dla branży medycznej na całym świecie, kadrę wykwalifikowaną w zakresie logistyki dla tego sektora i dedykowane usługi, które chronią produkty farmaceutyczne podczas transportu



Fot. Emirates

W celu zachowania najwyższych standardów

Firmy, które przewóz leków traktują poważnie i mają świadomość, że od wysokiej jakości serwisu zależy nie tylko zdrowie, ale i życie, starają się aby ich kompetencje w dziedzinie transportu wyrobów farmaceutycznych były potwierdzone certyfikatami. Zazwyczaj jest to Certyfikat Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej w zakresie organizacji przewozu produktów leczniczych. W wypadku DB Schenker przyznanie certyfikatu zostało potwierdzone audytem, podczas którego oceniono m.in. system zarządzania, dostępną infrastrukturę oraz stosowanie procedur opartych o wytyczne UE dotyczące produktów leczniczych. W wypadku tej firmy wysoką jakość w transporcie towarów z branży farmaceutycznej potwierdza również uzyskana pod koniec 2016 r. akredytacja QEP (Qualified Envirotainer Provider), przyznawana usługodawcom, którzy w łańcuchach dostaw wykorzystują lotnicze kontenery Envirotainer umożliwiające utrzymanie temperatury.

Standardem, który ułatwia przestrzeganie standardów branżowych, obejmujących konkretne wymagania wobec dystrybutorów produktów leczniczych pod kątem organizacji bezpiecznego, bezbłędnego i wydajnego transportu lotniczego, jest Certyfikat CEIV Pharma. Posiada go Dachser, który w 2018 r. uzyskał go dla swojego oddziału przy frankfurckim porcie lotniczym od Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA). Grupa rozszerzyła w ten sposób swoje uprawnienia w zakresie obsługi firm z branży nauk biomedycznych, sektora farmaceutycznego i opieki zdrowotnej. – *To poświadczenie najwyższych standardów jakości usług dla klientów z sektora medycznego i opieki zdrowotnej, które możemy oferować dzięki jednolitym procesom oraz zintegrowanej sieci* – twierdzi Jochen Müller, COO Air & Sea Logistics w Dachser. Do uzyskania CEIV Pharma konieczne było przeprowadzenie wewnętrznych i zewnętrznych szkoleń, a także dokonanie przeglądu procedur dotyczących przesyłek w temperaturze kontrolowanej oraz dokładnej oceny tych złożonych procesów przez dwa niezależne podmioty zatwierdzające.

– *IATA obserwuje rosnące zainteresowanie globalnych liderów frachtu lotniczego, takich jak Dachser, dążeniem do zapewnienia najwyższych standardów w transporcie produktów wrażliwych. Doskonała jakość obsługi towarów wysyłanych drogą lotniczą jest najbardziej widoczna, gdy stosuje się zharmonizowane procesy, zwłaszcza w przypadku towarów, które mogą uratować życie* – mówi Glyn Hughes, globalny szef działu ładunków IATA.

CEIV Pharma oferuje branży farmaceutycznej spójną i uznawaną globalnie certyfikację w kontekście obsługi produktów farmaceutycznych, która spełnia, a wręcz przewyższa międzynarodowe wymogi, wynikające m.in. z Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (GDP) Unii Europejskiej i Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), standardów Farmakopei Amerykańskiej (USP) czy przepisów dotyczących kontroli temperatury IATA.

Nie tylko operatorzy

Przewozem leków transportem lotniczym zainteresowane są również linie lotnicze, w tym Emirates SkyCargo, które rozbudowuje swoją infrastrukturę i zwiększa możliwości przewozu leków na całym świecie.

> Doskonała jakość obsługi towarów wysyłanych drogą lotniczą jest najbardziej widoczna, gdy stosuje się zharmonizowane procesy, zwłaszcza w przypadku towarów, które mogą uratować życie.



W ramach korytarzy farmaceutycznych linie Emirates SkyCargo współpracują z firmami oferującymi obsługę naziemną i innymi partnerami działającymi w ważnych punktach wysyłki lub odbioru leków, dzięki czemu zapewniony jest wysoki standard transportu produktów farmaceutycznych

Fot. Emirates

W 2016 r. przewoźnik po raz pierwszy uzyskał certyfikat zgodności z wytycznymi dotyczącymi dobrej praktyki dystrybucyjnej (GDP) UE, a odnowił go w 2017 i 2018 r. W 2019 r. linie zostały poddane drobiazgowemu audytowi przez towarzystwo Bureau Veritas, w trakcie którego obiekty i procesy stosowane przy obsłudze produktów farmaceutycznych przeszły gruntowną ewaluację.

Firmy, które przewóz leków traktują poważnie i mają świadomość, że od wysokiej jakości serwisu zależy nie tylko zdrowie, ale i życie, starają się aby ich kompetencje w dziedzinie transportu wyrobów farmaceutycznych były potwierdzone certyfikatami.

Dziś linie Emirates SkyCargo dysponują największym wielolotniskowym węzłem komunikacyjnym z certyfikatem GDP w Dubaju, który zajmuje łącznie ponad 8,6 tys. m^2 powierzchni do składowania i przeładunku leków. W roku finansowym 2018/19 przewoźnik przetransportował ponad 75 tys. ton leków. Zawdzięcza to m.in. temu, że jego strategia polega na wzmocnieniu ochrony leków wrażliwych na temperatury nie tylko w porcie macierzystym w Dubaju, ale także na całej trasie przewozu. Bazując na sukcesie korytarzy farmaceutycznych wprowadzonych w styczniu 2018 r. przewoźnik rozszerzył swoją początkową sieć z 12 do 20 stacji farmaceutycznych.

W ramach korytarzy farmaceutycznych linie Emirates SkyCargo współpracują z firmami oferującymi obsługę naziemną i innymi partnerami działającymi w ważnych punktach wysyłki lub odbioru leków, dzięki czemu zapewniony jest wysoki standard transportu produktów farmaceutycznych, zgodnie z surowymi normami przewoźnika.

Henrik Ambak, Senior Vice President Emirates Cargo Operations Worldwide komentuje: – *Wprowadziliśmy korytarze farmaceutyczne, ponieważ chcieliśmy rozszerzyć wymagane wysokie standardy transportu leków w ramach naszej siatki połączeń i zapewnić lepszą jakość usług na całej trasie przewozu.*

W 2019 r. linie rozpoczęły przeładunek towarów farmaceutycznych w nowym, specjalistycznym terminalu w Chicago. Obiekt przeznaczony do transportu leków zajmuje powierzchnię przeszło 1 tys. m^2 z możliwością dalszej rozbudowy i zapewnia całościową ochronę leków dzięki strefom temperatury kontrolowanej w procesie przyjęcia i dostawy, kompletacji i segregacji, składowania i operacji na rampie załadunkowej. Terminal może obsłużyć 15 tys. ton przesyłek farmaceutycznych rocznie.

– *Wyspecjalizowany terminal do transportu leków w jednym z największych ośrodków obsługujących branżę farmaceutyczną w naszej siatce połączeń oznacza znaczące wzmocnienie naszych kompetencji i możliwości w tym zakresie. Korzystając z doświadczenia w transporcie leków na sześciu kontynentach, wspólnymi siłami stworzyliśmy nowy terminal dostosowany do obsługi produktów farmaceutycznych* – powiedział Nabil Sultan, Divisional Senior Vice President Emirates SkyCargo. W terminalu znajdują się strefy temperatury kontrolowanej (zakres od 2 do 8 oraz od 15 do 25 st. C) w procesie przyjęcia i dostawy, kompletacji, segregacji i składowania leków. Dzięki bliskiej odległości między terminalem a rampą załadunkową udało się ograniczyć czas załadunku towarów na pokład samolotu.

– *Współpracujemy z firmami oferującymi obsługę naziemną w najważniejszych punktach obsługi produktów farmaceutycznych, a nasz model współpracy okazał się bardzo udany i spotkał się z uznaniem klientów. Z tego względu postanowiliśmy powielić ten model w kolejnych stacjach, rozbudowując naszą sieć korytarzy farmaceutycznych do ponad 20 stacji. W przyszłości zamierzamy przyglądać się przepływowi produktów farmaceutycznych w obrębie naszej sieci i dodawać kolejne stacje* – dodał Ambak.

Elżbieta Haber

KOMPLEKSTOWE USŁUGI
LOGISTYCZNE

COLIAN Logistic

Stawiamy na nowatorskie rozwiązania techniczne, podnoszenie kwalifikacji kadry oraz dbałość o jak najwyższą jakość pracy. **To wszystko sprawia, że towar powierzony Colian Logistic jest bezpieczny, a jakość pracy spełnia najwyższe standardy.**

Realizujemy usługi logistyczne na najwyższym poziomie, a Klienta stawia na pierwszym miejscu. Dzięki temu jesteśmy wiarygodnym i rzetelnym partnerem biznesowym.








DOSTĘPNE POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Bielany Wrocławskie
Bydgoszcz
Glinka Duchowna
Kalisz
Katowice
Kostrzyn Wielkopolski
Lublin
Pruszków
Robakowo
Stryków
Wykroty

OTWIERAMY NOWE LOKALIZACJE NA ŻYCZENIE KLIENTA

W ZAKRESIE USŁUG MAGAZYNOWYCH OFERUJEMY:

- **Załadunki i rozładunki** dostaw
- Krótko i długoterminowe **składowanie towarów**
- **Co-Packing**
- Kontrolę ilościową i jakościową towaru w procesie magazynowania
- Foliowanie, etykietowanie, zabezpieczenie przesyłek do celów transportowych
- **Obsługę zwrotów, reklamacji**
- Zarządzanie gospodarką opakowań zwrotnych
- **Przeprowadzanie prac inwentaryzacyjnych** w zakresie powierzonego towaru zgodnie z poleceniami i ustaleniami zleceniodawcy
- **Innowacyjne rozwiązania** dostosowane do potrzeb naszego Klienta
- **Konkurencyjne ceny** przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości usług

handlowy@colian.com colianlogistic.pl



Wszechstronny program środowiskowy Net Zero Carbon obejmuje zarówno redukcję emisji dwutlenku węgla poprzez instalowanie paneli słonecznych na dachach, wykorzystywanie energii odnawialnych, jak i wsparcie w rozwijaniu tych rozwiązań

BIZNES Z KORZYŚCIĄ DLA PLANETY

Dwutlenek węgla jest naturalnym składnikiem atmosfery, jednak jego nadmiar niesie za sobą bardzo negatywne skutki. Znacząco przyczynia się do zwiększania temperatury Ziemi, a co za tym idzie, topnienia lodowców i podnoszenia się poziomu wód. Skutkuje to niebezpiecznymi zmianami pogody w różnych miejscach na świecie. Nasza planeta jest organizmem, który dąży do równowagi. Jednak, aby równowaga ta została zachowana, emisja CO_2 powinna równać się jego pochłanianiu.

Od dziesiątek lat naturalna harmonia Ziemi jest naruszana przez działania człowieka. Poprzez spalanie węgla i innych paliw kopalnych, produkcję cementu, wylesianie i zmiany krajobrazowe wytwarzane są miliardy ton dwutlenku węgla. Sektor TSL także wywiera negatywny wpływ na środowisko naturalne, a popyt na transport towarów w ujęciu międzynarodowym stale rośnie.

Konferencja klimatyczna w Paryżu w 2015 r. zakończyła się wynegocjowaniem porozumienia paryskiego, które to podpisało 195 krajów. Na mocy porozumienia, wszyscy sygnatariusze zobowiązali się do określenia ogólnoświatowego planu działania, którego celem na koniec bieżącego stulecia jest osiągnięcie neutralności klimatycznej – sytuacji, w której tyle samo gazów cieplarnianych jest emitowanych, co absorbowanych.

Unia Europejska stosunkowo wcześnie przyjęła cele klimatyczne. Już w 2009 r. wyznaczyła cel zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 20% do 2020 r. jednak cel paryski ustanowił nową wartość, zwiększającą ten cel do 40% do 2030 r.

Pomimo porozumienia z 2015 r. światowe emisje węgla rosną. Według szacunkowego raportu opublikowanego przez grupę badawczą The Global Carbon Project w 2019 r. do atmosfery dostała się rekordowa ilość CO_2. Warto wspomnieć, że ostatnie cztery lata były najgorętsze w historii, a wszelkie analizy mówią jasno – czas działać już teraz, aby zmniejszyć emisję węgla i ograniczyć globalny wzrost temperatury.



Firma od dłuższego czasu aktywnie angażuję się w redukcję niepotrzebnych emisji poprzez redukowanie pustych przejazdów, optymalizację tras oraz floty pojazdów i naczep, czy inwestycje w cyfrowe platformy online

Kompromis pomiędzy ekologią, gospodarką, społeczeństwem

Kuehne + Nagel, jako wiodący dostawca usług transportowych i logistycznych także uznaje swoją odpowiedzialność za środowisko, ekosystemy i za całą ludzkość. W firmie bycie zrównoważonym oznacza stworzenie korporacyjnej kultury zrównoważonego rozwoju i wprowadzanie „zielonego myślenia" we wszystkie procesy logistyczne. Objawia się to poprzez oferowanie klientom, partnerom oraz współpracownikom szeregu rozwiązań zmniejszających emisję dwutlenku węgla w łańcuchach dostaw. Wykorzystywane są do tego rozwiązania cyfrowe, które wspierają wybór usług emitujących znacznie mniej CO_2.

> Najważniejszym elementem przy podejmowaniu bardziej ekologicznych wyborów jest świadomość i śledzenie śladu CO_2 na każdym etapie łańcucha dostaw.

W Kuehne + Nagel uruchomiono program środowiskowy Net Zero Carbon, który jest również zobowiązaniem do pro-

środowiskowego zarządzania przedsiębiorstwem. Firma, poprzez połączenie działań redukujących i kompensujących emisję dwutlenku węgla, dąży do osiągnięcia ambitnych celów środowiskowych – bycia neutralnym węglowo dostawcą logistyki.

Program Kuehne + Nagel obejmuje kluczowe w osiągnięciu zamierzonego celu aspekty. Nadrzędnym celem firmy jest przede wszystkim unikanie emisji CO_2, a następnie ich aktywna redukcja. Wszechstronny program środowiskowy Net Zero Carbon obejmuje zarówno redukcję emisji dwutlenku węgla poprzez instalowanie paneli słonecznych na dachach, wykorzystywanie energii odnawialnych, jak i wsparcie w rozwijaniu tych rozwiązań. Źródła energii emitujące dużo dwutlenku węgla są zastępowane takimi o niższej emisji. Poprzez wprowadzenie odpowiedzialnej gospodarki odpadami we wszystkich lokalizacjach, firma również przyczynia się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla. W czasie recyklingu odpadów wydziela się znacznie mniej CO_2 niż przy wydobyciu materiałów z zasobów naturalnych. Poza programem firma od dłuższego czasu aktywnie angażuje się w redukcję niepotrzebnych emisji poprzez redukowanie pustych przejazdów, optymalizację tras oraz floty pojazdów i naczep, czy inwestycje w cyfrowe platformy online.

Obecna technologia co prawda nie jest w stanie zapewnić pełnej neutralności węglowej, ale współpracując z kluczowymi przewoźnikami, liniami lotniczymi i żeglugowymi, a także z międzynarodowymi podmiotami ds. zmian klimatu (m.in. z Greenhouse Gas Protocol, United Nations Climate Change, Climate Neutral Now, Global Logistics Emission Council) firma dąży do znalezienia lekarstwa na szkody, które wszyscy wyrządzamy planecie, na której żyjemy.

Monitorowanie pozostawianego śladu węglowego

Najważniejszym elementem przy podejmowaniu bardziej ekologicznych wyborów jest świadomość i śledzenie śladu CO_2 na każdym etapie łańcucha dostaw. Emisje związane z transportem są w pełni widoczne również dla wszystkich klientów firmy, korzystających z platformy Sea Explorer oraz w osobnych kalkulatorach CO_2. Obecnie Kuehne + Nagel dokonuje pomiarów emisji dwutlenku węgla w oparciu o autorskie narzędzie GSCC (dostępne na stronie internetowej firmy), platformę EcoTransIT, która udostępnia dane przed i w trakcie spedycji oraz dzięki współpracy z Clean Cargo Working Group. Ponadto, technologia big data i zautomatyzowane analizy predykcyjne pozwalają na przewidywanie i zawczasu na redukowanie oraz kompensowanie pozostawianego śladu węglowego. Nowością w ramach programu Net Zero Carbon jest to, że od stycznia 2020 r. Kuehne + Nagel w pełni sponsoruje kompensacje śladu węglowego dla wszystkich zrealizowanych przesyłek w serwisie drobnicowym drogą morską i kolejową. Rozwiązanie to nazwano KN LCL Net Zero Carbon.

Od stycznia 2020 r. Kuehne + Nagel w pełni sponsoruje kompensacje śladu węglowego dla wszystkich zrealizowanych przesyłek w serwisie drobnicowym drogą morską i kolejową. Rozwiązanie to nazwano KN LCL Net Zero Carbon.

Lasy jako naturalne magazyny dwutlenku węgla

Jeden hektar lasów wychwytuje do 50 ton cząsteczek sadzy i pyłów z powietrza, generuje ok. 100 tys. m^3 nowych wód gruntowych, uwalnia 15-30 ton tlenu rocznie i wchłania 10,6 ton dwutlenku węgla. Roślinność jest najsilniejszą naturalną technologią wychwytywania i magazynowania dwutlenku węgla. Odpowiednio chroniona przyroda może potencjalnie sama rozwiązać jedną trzecią problemu klimatycznego. Drzewa i krzewy wykorzystują CO_2 i światło słoneczne do wzrostu w procesie fotosyntezy. Dopóki emisje, których nie można ograniczyć nie zostaną technologicznie zredukowane do zera, firma proponuje klientom i partnerom rozwiązania nakierowane na pełną kompensacje śladu węglowego. Wykorzystuje do tego kredyty węglowe. Środki z nich są przeznaczone na projekty ograniczające emisję CO_2 w wielu miejscach na świecie, jednocześnie poprawiając warunki życia lokalnym społecznościom.

Inwestycje firmy chronią ponad 1,6 mln hektarów zagrożonego lasu w Peru, wspierając produkcję ekologicznego kakao, kawy oraz utrzymanie 24 zrównoważonych przedsiębiorstw. Inne inicjatywy to ochrona lasów i zagrożonych gatunków zwierząt w Azji, Ameryce Środkowej i w Afryce.



Emisje związane z transportem są w pełni widoczne również dla wszystkich klientów firmy korzystających z platformy Sea Explorer oraz w osobnych kalkulatorach CO_2



Aktualnie Kuehne + Nagel inwestuje w pięć projektów przyrodniczych na całym świecie. Co roku chronione lokalizacje generują kilka milionów ton kredytów CO_2

– Inwestujemy w najlepsze projekty, pomagając zrealizować program zrównoważonego rozwoju ONZ. Cele tego programu to położenie kresu ubóstwu, poprawa ochrony zdrowia i poziomu edukacji, a także ochrona środowiska i walka ze zmianami klimatu. Projekty te weryfikowane są przez niezależne podmioty i spełniają międzynarodowe standardy oraz, co najważniejsze, kompensują emisję dwutlenku węgla do atmosfery.

Aktualnie Kuehne + Nagel inwestuje w pięć projektów przyrodniczych na całym świecie. Co roku chronione lokalizacje generują kilka milionów ton kredytów CO_2. Więcej szczegółowych informacji można znaleźć na stronie internetowej firmy. – informuje Magdalena Kraszewska z Kuehne + Nagel w Polsce.

KK



Latem tego roku FREJA otworzy w Szczecinie nowoczesne centrum logistyczne, dzięki któremu będzie mogła proponować nowe możliwości swoim klientom. Centrum, położone na terenie dawnej giełdy w Płoni, zajmuje powierzchnię 8 ha

TRANSCARGO I FREJA ŁĄCZĄ SIŁY

FREJA Transport & Logistics Sp. z o.o. to nazwa jaką od stycznia 2020 r. przyjęło transcargo – ogólnopolska firma z siedzibą główną w Szczecinie, która połączyła się z firmą FREJA. W perspektywie kilku lat firma podwoi zatrudnienie dając pracę kolejnym stu osobom, a w przyszłym roku otworzy nowoczesne centrum logistyczne ulokowane na terenie dawnej giełdy w szczecińskiej Płoni.

FREJA to największa prywatna firma transportowa i logistyczna w Skandynawii z główną siedzibą w Skive w Danii i 23 innymi lokalizacjami w Danii, Norwegii, Szwecji, Finlandii i Chinach, a obecnie także w Polsce. Powstała w 1985 r. i od tej pory nieprzerwanie się rozwija. Obecnie zatrudnia niemalże 1000 pracowników, z czego ponad 100 w Polsce, dysponuje prawie 3 tys. naczep, a rocznie realizuje ponad 2 miliony transportów. FREJA dostarcza indywidualnie dopasowane, elastyczne i wydajne rozwiązania transportowe drogą lądową, morską i powietrzną, a jej sieć transportowo-spedycyjna obejmuje Skandynawię, Europę i cały świat.

Także Polska

Rynkiem polskim FREJA interesowała się od wielu lat. W styczniu 2018 r. przejęła całą grupę transcargo, której polska siedziba główna mieściła się w Szczecinie a kilka oddziałów w innych miastach: Gdyni, Łodzi, Błoniu i Tczewie. 1 stycznia 2020 r. firma nie tylko zmieniła logo i nazwę na FREJA Transport & Logistics Sp. z o.o., ale tego samego dnia polski oddział został przeniesiony na tę samą platformę informatyczną, z której korzysta cała grupa FREJA.

– *Łącząc siły i wykorzystując wzajemne kwalifikacje, jesteśmy przekonani, że możemy zaoferować doskonalsze usługi transportowe i logistyczne, które będą tworzyć wartość dla naszych klientów, a także dla innych partnerów biznesowych. Wraz z przejęciem transcargo, szczególnie silnej marki w transporcie w kontrolowanych temperaturach, a także jednego z liderów rynków przewozowych pomiędzy Danią, krajami bałtyckimi, Europą Środkową i Grecją, FREJA jest o krok bliżej do celu, jakim jest bycie pełnym i kompleksowym dostawcą na rynku transportu i logistyki w Europie* – mówi Torben Mortensen, prezes zarządu FREJA w Polsce.

Firma planuje też następne inwestycje, zarówno w Polsce jak i w kolejnych krajach Europy Centralnej.

Nowoczesne centrum logistyczne

Latem tego roku FREJA otworzy w Szczecinie nowoczesne centrum logistyczne, dzięki któremu będzie mogła proponować nowe możliwości swoim klientom. Centrum położone na terenie dawnej giełdy w Płoni zajmuje powierzchnię 8 ha. Zostanie ono wyposażone w nowoczesne magazyny o pojemności ok. 20 tys. miejsc paletowych i parkingi na ok. 250 pojazdów ciężarowych. Oprócz składowania towarów wraz z szeroko pojętą obsługą logistyczną, której zakres obejmuje przeładunki, konfekcjonowanie, etykietowanie, magazynowanie i inne specjalistyczne czynności przy wsparciu nowoczesnego systemu WMS, będzie także miejscem odpoczynku dla kierowców.

> FREJA to największa prywatna firma transportowa i logistyczna w Skandynawii z główną siedzibą w Skive w Danii i 23 innymi lokalizacjami w Danii, Norwegii, Szwecji, Finlandii i Chinach, a obecnie także w Polsce.

Nowe kierownictwo

1 lutego 2020 r. FREJA Transport & Logistics Sp. z o.o. zyska także nowego dyrektora zarządzającego Tomasza Filipa Cegielskiego, który wcześniej pracował w takich firmach jak Raben, Schenker i Geis. Tomasz Cegielski ma tytuł magistra ekonomii, studiował także zarządzanie i marketing w Poznaniu. Przejmie on kierownictwo od Torbena Mortensena, który pozostanie na stanowisku prezesa zarządu FREJI w Polsce. Dyrektorem szczecińskiej głównej siedziby firmy pozostanie Artur Wachnik.

ROZWIĄZANIA DO POMIESZCZEŃ CZYSTYCH



BAYER WEIMAR GmbH und Co. KG ZABEZPIECZA POMIESZCZENIA CZYSTE BRAMAMI SZYBKOBIEŻNYMI FIRMY EFAFLEX

Zakład Bayer Weimar GmbH und Co. KG, otwarty w 1994 r., jest jednocześnie siedzibą firmy, zakładem produkcji, miejscem kontroli jakości i pakowania. Około 500 pracowników produkuje hormonalne, stałe postacie leków (tabletki, drażetki, tabletki powlekane) na krajowe i międzynarodowe rynki koncernu Bayer AG. Ich produkcja stawia szczególne wymagania wobec działów produkcyjnych. Dlatego, w celu oddzielenia pomieszczeń czystych od przejść zastosowano szybkobieżne bramy rolowane EFA-SRT CR firmy Efaflex.

– *Absolutnie żadne hormony z naszej produkcji leków nie mogą być uwalniane do środowiska* – mówi Nino Baracskai, szef biura technicznego, wyjaśniając znaczenie szybkich bram do pomieszczeń czystych i zastosowanie ich w formie śluz. – *Nasze wydziały produkcyjne funkcjonują w podciśnieniu – 15 paskali – w celu ochrony pracowników i środowiska. Oznacza to, że po otwarciu bram przepływ powietrza odbywa się w kierunku pomieszczeń czystych* – wyjaśnia.

Konieczna nieskazitelna czystość

Korytarze przed śluzami muszą być zatem zawsze nieskazitelnie czyste. Wysoka prędkość otwierania bram szybkobieżnych sięgająca 2 m/s (zamykania: do 0,75 m/s) zapewnia, że wymiana powietrza (z korytarza do śluzy i ze śluzy do strefy produkcyjnej) odbywa się w bardzo krótkim czasie,

- Zakład farmaceutyczny z siedzibą w Weimarze, na terenie dawnej Jenapharm, który jako spółka-córka należy w 100% do koncernu Bayer.
- W Weimarze znajduje się centrum logistyczne z działem zakupów, dostaw wszystkich materiałów i magazynowaniem, w tym magazyn wysokiego składowania na około 8 tys. stanowisk paletowych, z dystrybucją, ekspedycją produktów i planowaniem produkcji.
- Dzięki konsekwentnemu inwestowaniu w nowoczesny, wspomagany komputerowo, zintegrowany system planowania i zarządzania fabryką oraz produkcją, wszystkie procesy w firmie – aż do wysyłki – są sterowane w optymalny sposób. Dzięki temu przedsiębiorstwo uzyskuje wysoki poziom elastyczności i szybko reaguje na wymagania klientów, a jednocześnie zachowuje konkurencyjne ceny i doskonałą jakość produktów, niezbędne w przypadku produktów farmaceutycznych.

a niechciane cząsteczki nie przedostają się do pomieszczeń produkcyjnych. W ten sposób utrzymuje się niskie obciążenie filtrów i zmniejsza straty powietrza. Ponadto, płaszcz bram jest dostosowany do otoczenia pomieszczeń czystych. – *Nasza specyfikacja obejmowała bramy z ościeżnicami ze stali szlachetnej i plastikowymi płaszczami, które można wycierać i które są odporne na środki czyszczące* – wyjaśnia Nino Baracskai. Bramy do pomieszczeń czystych serii CR firmy Efaflex są idealnie dostosowane do wymagań obowiązujących w kontrolowanych strefach produkcyjnych. Dobrze funkcjonujące bramy szybkobieżne mają gładką strukturę powierzchni, bez wystających krawędzi. Można je zatem łatwo wymyć, a osadzanie się cząstek jest w dużej mierze wyeliminowane.

Najważniejszy argument

Tak jak wszystkie bramy szybkobieżne firmy Efaflex, bramy do pomieszczeń czystych dzięki doskonałej jakości są wyjątkowo wytrzymałe i łatwe w utrzymaniu. Jednak najważniejszymi argumentami przemawiającymi za zastosowaniem ich w tego typu pomieszczeniach są: wysoka hermetyczność, która przyczynia się do redukcji kosztów związanych z utrzymaniem pomieszczeń czystych, a także modułowa konstrukcja o odpowiednim wzornictwie. Wąskie ościeżnice umożliwiają kompaktowy i estetyczny montaż nawet w trudnych warunkach.

Pomimo skomplikowanych warunków montażu, w kontekście stworzenia śluzy, bramy zostały zainstalowane całkowicie bezproblemowo. Nino Baracskai tymi słowami wypowiada się o inżynierze lokalnego oddziału Efaflex: – *Zawsze mogę do niego zadzwonić, jeśli pojawi się jakiś problem. Analizuje sytuację, a następnie proponuje bardzo dobre rozwiązania.*



IT – INTEGRALNĄ CZĘŚCIĄ BIZNESU W GEIS

Gdy w roku 2004 uruchamiałem wraz z moim zespołem autorski zintegrowany system spedycyjny, działający poprzez przeglądarkę internetową, mało kto zdawał sobie sprawę jakie znaczenie będą miały tego typu systemy w najbliższej przyszłości oraz jak zrewolucjonizują zarządzanie firmą Geis w Polsce.



Grzegorz Chmielecki

Te niewinne początki w kolejnych latach pokazały jak branża spedycyjno-logistyczna jest chłonna na nowe rozwiązania informatyczne oraz jak staje się zależna od tej technologii. W tym samym czasie ewolucję przeszła również pozycja szeroko pojętej osoby informatyka w firmie – znającego się na komputerach, stosowanym oprogramowaniu, często kojarzonego z flanelową koszulą, która stała się jego roboczym uniformem.

Nic nie zrobi się samo

Systemy informatyczne nie powstają same z siebie. Opierają się na ogromnym doświadczeniu ich twórców oraz wybranej do ich stworzenia technologii. Niektórym może się wydawać, że wystarczy dobry *framework* lub metodyka prowadzenia projektów i wszystko zrobi się tak jak proces instalacji Windows, prawie samo.

Wspomniana rola informatyka z biernego uczestnika procesów biznesowych zmieniła się w aktywnego gracza, który ma znaczący wpływ na to w jakim tempie firma będzie się rozwijać oraz jak szybko będzie reagować na zmiany otoczenia. Inżynierowie wymagań są osobami wręcz pożądanymi na ważnych spotkaniach zespołów zarządczych, właśnie po to, aby mogli zapoznać się z kierunkami rozwoju, a tym samym potrafili przygotować projekty zgodne z wymaganiami technologicznymi. Tacy kwalifikowani specjaliści to pomost pomiędzy światem zewnętrznym a istotnymi częściami usług IT jak zespoły programistyczne, zespoły techniczne, wdrożeniowcy, zewnętrzni dostawcy.

Inżynier wymagań ma zdefiniować wymagania biznesowe dla poszczególnych sekcji IT w taki sposób, aby zostały wykonane w wyznaczonych ramach czasowych, z zachowaniem dyscypliny jakości, oceny ryzyka i przestrzegania możliwości przeznaczonego na dany cel budżetu.

Ta część świata IT odpowiedzialna za dostarczanie usług to jednostka napędowa każdej organizacji.

Różne wymagania – różne systemy

Tak też działa dział IT w Geis. Tworzenie oraz utrzymanie systemu spedycyjnego działającego w kilku krajach jako wspólnej platformy jest wymagającym zadaniem. Każdy kraj ma bowiem inną specyfikę rynku, a co za tym idzie, różne wymagania i oczekiwania. Geis ma w swojej ofercie różne rodzaje usług. Dominującą rolę mają transport kołowy oraz magazynowanie. Do obsługi spedycji wykorzystywany jest autorski, pisany przez zespół Geis system operacyjny GCargo, a do obsługi logistyki tworzony wg przekazywanych potrzeb system LFS. Oba te rozwiązania łączy wspólny mianownik – inżynierowie wymagań.

Nie ma istotnego znaczenia jakiej metodyki projektowej taki inżynier wymagań będzie używał. Ważne jest jedno, czy potrafi zdefiniować wymagania biznesowe dla poszczególnych sekcji IT w taki sposób, aby zostały one wykonane w wyznaczonych ramach czasowych, z zachowaniem dyscypliny jakości, oceny ryzyka, czy przestrzegania możliwości przeznaczonego na dany cel budżetu.

Wywołany wybór metodyki nie jest przypadkowy. Nie można bowiem na siłę zmuszać świata biznesu do przejścia w bardziej lub mniej ortodoksyjny model prowadzenia projektu. Nie chodzi też o to, by prowadzić skomplikowane zadania na zasadzie „rozpoznania w boju". Dobrze mieć przygotowany wypracowany schemat działania, który w logiczny sposób przeprowadza wszystkich bezpiecznie od pomysłu do wykonania i wdrożenia. Chodzi o to, by wprowadzanie zmian lub wdrażanie nowych rozwiązań na każdym etapie było sprawdzalne. Mam tu na myśli pięć podstawowych właściwości procesu weryfikacji:

1. Czas – czy założone ramy czasowe zostają dotrzymane, czy też są odchylenia?
2. Postęp – na jakim etapie znajduje się realizacja przedsięwzięcia?
3. Aktualność – czy zmiana lub projekt nadal są potrzebne w organizacji?
4. Zasoby – czy powołany zespół jest wystarczający do realizacji zadania lub czy nie jest za duży?
5. Finanse – czy założony budżet jest, będzie zachowany i czy istnieją odstępstwa?

Skalowalne rozwiązanie

Efektem takiego podejścia jest skalowane rozwiązanie, które oferuje wysoki poziom wewnętrznych usług IT oraz jest otwarte na aktywną wymianę danych z partnerami biznesowymi, czy dostosowywanie się do ich wymagań związanych z branżą, dla której wykonujemy transporty czy magazynujemy towar.

Generalnie rozwiązania informatyczne dla spedycji i logistyki klasyfikujemy w Geis wg następujących kategorii:

RYSUNEK 1. KLASYFIKACJA FUNKCJI SYSTEMÓW SPEDYCYJNYCH I LOGISTYCZNYCH

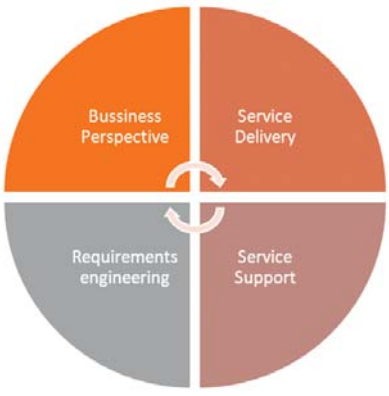


- systemy pre awizacyjne – do których zaliczymy platformy przetargowe, systemy giełdowe;
- systemy pro sprzedażowe – rozwiązania wspierające pracę działu handlowego;
- systemy post sprzedażowe – systemy *callcenter*, reklamacyjne;
- systemy operacyjne – klasy TMS, WMS;
- systemy brokerskie – platformy wymiany danych na drodze B2B, B2C, C2B;
- systemy BI – wszelkiego rodzaju raportowanie czy monitorowanie procesów zachodzących w systemach;
- systemy i usługi IT – wszelkiego rodzaju rozwiązania serwerowe, teletechniczne, sprzętowe *helpdesk*, deweloperzy, administratorzy, inżynierowie wymagań, wdrożeniowcy.

Nie byłoby tego wszystkiego, gdyby nie systemy i usług IT. To od ich niezawodności zależy powodzenie biznesowe. Można sobie bowiem wyobrazić sytuację całkowitego braku dostępnych narzędzi IT. Brak poczty e-mail, nie działający system TMS, czy WMS, brak ważnych certyfikatów dla portalu WEB czy wreszcie brak usług API/EDI. Każda godzina, gdy nie funkcjonują narzędzia IT, to kolejni niezadowoleni klienci, którzy mogą zmienić operatora.

W Geis opracowaliśmy strukturę działu IT odpowiadającą na potrzeby zarządu oraz pozostałych departamentów. Główną zasada brzmi, iż usługi IT stanowią integralną część biznesu. Tylko zaufana kooperacja inżynierów wymagań razem z przedstawicielami pozostałych departamentów pozwala opracować założenia, wytworzyć, wdrożyć i obsłużyć wysoko wydajne rozwiązania dla transportu, spedycji i logistyki.

RYSUNEK 2. PODZIAŁ PARTYCJI DZIAŁAŃ DZIAŁU IT W GEIS



Tylko zaufana kooperacja inżynierów wymagań razem z przedstawicielami pozostałych departamentów pozwala opracować założenia, wytworzyć, wdrożyć i obsłużyć wysoko wydajne rozwiązania dla transportu, spedycji i logistyki.

Grzegorz Chmielecki, kierownik Działu IT Geis PL



Dzięki blockchain uda się zautomatyzować ok. 75 milionów procesów logistycznych w austriackich firmach oraz – z racji odejścia od stosowania tradycyjnych, papierowych dokumentów – oszczędzić aż 12 milionów arkuszy papieru w skali roku

Fot. Fotolia

CZY BLOCKCHAIN ZMIENI LOGISTYKĘ?

Jak się okazuje, technologię łańcucha bloków można efektywnie „dołączyć" do łańcucha dostaw, czyniąc z niego konstrukcję o bardzo silnych ogniwach. Blockchain, dotychczas kojarzony głównie z sektorem finansowym, ma wiele do zaoferowania także branży logistycznej, automatyzując miliony procesów, przyspieszając realizację zamówień i dostaw a także zwiększając bezpieczeństwo transakcji finansowych.

Jedno z niedawno opublikowanych badań Boston Consulting Group dowodzi, że aż 88% profesjonalistów z branży logistycznej wierzy, że *blockchain* wywrze istotny wpływ na rozwój sektora. W jaki sposób? No cóż, tego ankietowani niestety nie są jeszcze zwykle w stanie powiedzieć, ale też nie ma się co temu dziwić. Świadomość realnych korzyści wdrożenia rozwiązań opartych o łańcuch bloków w logistyce nadal jest niewielka. *Blockchain* kojarzony jest głównie z sektorem finansowym, tymczasem prognozowana dynamika rynku oraz dostępne już dziś przykłady wspierania procesów logistycznych przez tę technologię, nakazują sądzić, że jej szybka adaptacja w branży TSL to tylko kwestia czasu.

List przewozowy w blockchainie

21 listopada w Wiedniu, na konferencji organizowanej przez austriacki magazyn Futurezone, zebrało się ponad 500 entuzjastów nowych technologii, którzy wymieniali się wiedzą na temat implementacji nowych rozwiązań IT i rozwoju tzw. cyfrowej gospodarki. Przyznawano również nagrody za najciekawsze i perspektywiczne wdrożenia. Za najlepsze w kategorii Blockchain of the Year uznano projekt realizowany m.in. przez spółkę Editel, GS1 Austria, firmę doradczą EY oraz Wiedeński Uniwersytet Ekonomii i Biznesu we współpracy z DB Schenker pod nazwą Blockchain Initiative Logistik. Założeniem tej inicjatywy jest badanie możliwości wykorzystania rozproszonych rejestrów w transporcie i logistyce. Począwszy od digitalizacji dokumentów przewozowych tak, by były one cyfrowo dostępne dla wszystkich uczestników procesów logistycznych na każdym etapie łańcucha dostaw – od pracowników fabryk i magazynów, przez dyspozytorów po kierowców i odbiorców końcowych. Chodzi o to, by wszyscy nie tylko mieli do nich wgląd z poziomu dowolnego urządzenia (także mobilnego), ale mogli je również w razie potrzeby edytować i zmieniać w czasie rzeczywistym, natychmiast informując o naniesionych zmianach, opóźnieniach czy sugestiach odnośnie tras transportowych, wszystkie strony uczestniczące w komunikacji.

Jej usprawnienie i umożliwienie podejmowania znacznie szybszych decyzji to tylko jedna z korzyści. Autorzy wspomnianej inicjatywy przewidują, że dzięki temu rozwiązaniu uda się zautomatyzować ok. 75 milionów procesów logistycznych w austriackich firmach oraz – z racji odejścia od stosowania tradycyjnych, papierowych dokumentów – oszczędzić aż 12 milionów arkuszy papieru w skali roku. – *Technologia łańcucha bloków stanowi doskonałe uzupełnienie elektronicznej wymiany danych, której założeniem jest całkowita cyfryzacja obiegu dokumentów. Dziś, branża logistyczna nadal w ogromnej mierze jest analogowa – listy przewozowe, druki zamówień, potwierdzenia odbioru, konosamenty, certyfikaty czy deklaracje towarów specyficznych wystawiane są i wymieniane bardzo często w postaci papierowej. Nie wspominając o fakturach, których tylko w Polsce wystawia się łącznie 1,5 mld sztuk*

> W technologii blockchain uczestnicy łańcucha dostaw nie tylko mają wgląd do dokumentów z poziomu dowolnego urządzenia, ale mogą je w razie potrzeby edytować i zmieniać w czasie rzeczywistym, natychmiast informując o naniesionych zmianach strony uczestniczące w komunikacji.

każdego roku – aż 94% z nich dociera do kontrahentów w takiej właśnie formie. To nie tylko opóźnia cały proces realizacji zamówień czy stwarza ryzyko zagubienia ich w transporcie i tworzenia się zatorów płatniczych, ale też wymaga poświęcenia ogromnej ilości pracy przy wprowadzaniu danych z tych dokumentów do systemów informatycznych firm – zwraca uwagę Tomasz Kuciel, CEO Edisona, firmy należącej do grupy Editel specjalizującej się w cyfryzacji komunikacji b2b.

Co więcej, taki *blockchainowy* interfejs zapewnia absolutną poufność przekazywanych danych, uniemożliwiając dostęp do nich niepowołanym osobom. Dane są po prostu rozproszone pomiędzy wieloma blokami, przez co nie istnieje jeden, konkretny słaby punkt systemu, który mógłby zostać wykorzystany przez „sieciowych włamywaczy". To, w kontekście cyberprzestępczości wycelowanej w branżę logistyczną, która nie odnosi się jedynie do kradzieży poufnych informacji firmowych, ale także ryzyka przejęcia kontroli nad urządzeniami pokładowymi nowoczesnych pojazdów – drogowych i szynowych jak również samolotów. To ważna kwestia. Zwłaszcza w kontekście tych autonomicznych, o wprowadzaniu których w branży transportowej dyskutuje się coraz częściej.



Fot. UPS

Z raportu Insolar Empowering Supply Chain Digital Transformation with Distributed Ledgers wynika, że obecnie 30% przedsiębiorstw z wielu branż, uczestniczących w łańcuchach dostaw, współpracuje z dwukrotnie większą liczbą partnerów niż przed dwoma laty

Nowe spojrzenie

Zmiany, które czekają logistykę za sprawą nowych rozwiązań technologicznych – a zwłaszcza *blockchainu*, który okazuje się oferować jej najwięcej, stymulowane są także przez rodzące się potrzeby firm z tego sektora. Jak donosi opublikowany w minionym miesiącu raport firmy Insolar „Empowering Supply Chain Digital Transformation with Distributed Ledgers", 30% przedsiębiorstw z wielu branż, uczestniczących w łańcuchach dostaw, przyznaje że współpracuje obecnie z dwukrotnie większą liczbą partnerów niż przed dwoma laty. Ponadto, 70% prezesów zarządu tych organizacji twierdzi, że dziś zdobycie oraz utrzymanie zaufania kontrahentów jest znacznie trudniejsze niż kiedyś. Co więcej, aż 60% firm nie wykorzystuje nowych narzędzi IT do monitorowania efektywności procesów logistycznych, nadal stawiając na papierową komunikację handlową – 90% dokumentów nadal jest procesowanych ręcznie. To pokazuje jak wiele jest do zrobienia.

Jak więc mogłaby przedstawiać się droga, którą pokonuje T-Shirt popularnej marki sportowej z fabryki w Chinach do sklepu w warszawskiej galerii, gdyby w procesie logistycznym zastosowano technologię *blockchain*? W tradycyjnym modelu wymagałaby ona sporządzenia setek papierowych dokumentów i przeznaczenia wielu godzin na ręczne wprowadzanie danych na różnych poziomach całego łańcucha dostawy. Przy tym niosłaby ryzyko pomyłek i błędów. W przypadku „nowego spojrzenia" uwzględniającego komunikację z wykorzystaniem technologii *blockchain*, T-shirt opuszczając fabrykę, dzięki odpowiedniemu chipowi, automatycznie wysyłałby cyfrowy sygnał, informując o tym system właściciela sklepu detalicznego. Ten, dzięki inteligentnej umowie, tzw. *smart-contract'owi*, mógłby automatycznie za niego zapłacić fabryce w momencie jego faktycznego wyprodukowania, bez płacenia z góry. Następnie można byłoby automatycznie wygenerować dokumenty celne oraz uiścić opłaty celno-skarbowe. – *Informacje byłyby dostępne dla służb celno-podatkowych, które miałyby z jednej strony pewność ich autentyczności, z drugiej tego, że nikt przy nich nie manipulował. Wreszcie sam wysyłający produkt mógłby natychmiast sprawdzić, czy odebrała go właściwa osoba, dzięki potwierdzeniu opartym na weryfikacji biometrycznej. Wszystko to bez potrzeby wydrukowania choćby jednego arkusza papieru i w tempie nieosiągalnym dla klasycznych procedur popularnie stosowanych w logistyce* – dodaje Tomasz Kuciel z Edisona.

> Blockchainowy interfejs zapewnia absolutną poufność przekazywanych danych, uniemożliwiając dostęp do nich niepowołanym osobom. Dane są po prostu rozproszone pomiędzy wieloma blokami, przez co nie istnieje jeden, konkretny słaby punkt systemu.



Fot. GEFCO

Technologia łańcucha bloków stanowi doskonałe uzupełnienie elektronicznej wymiany danych, której założeniem jest całkowita cyfryzacja obiegu dokumentów

Bliska czy odległa wizja?

O tym, czy logistyka nabierze zupełnie nowego wymiaru, zadecyduje podejście firm do wdrażania cyfrowych narzędzi, opartych na *blockchainie*. Już dziś wiemy jednak, że przejście na ten sposób obsługi procesów logistycznych ma pozwolić na oszczędności rzędu aż 450 miliardów dolarów tylko w Europie Zachodniej, o czym dobitnie informuje lektura wspomnianego wcześniej opracowania.

Artur Kosior



Fot. DHL

W logistyce IoT pomaga w lokalizacji komponentów rozlokowanych w zakładzie produkcyjnym czy też wysłanych przez dostawców. To ogromna szansa na zwiększenie efektywności kosztowej i poprawę bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw

INTERNET RZECZY
REWOLUCJONIZUJE ŁAŃCUCH DOSTAW

Jedną z najważniejszych technologii czwartej rewolucji przemysłowej, pozwalającą na śledzenie pracy maszyn, które za jej sprawą zyskały zdolność komunikowania się między sobą i wymieniania się danymi, jest Internet Rzeczy. Poziom jego implementacji w takich branżach, jak produkcja, wydobycie paliw czy transport zbliża się do 100%.

Również w Polsce, szczególnie w branży produkcyjnej, gdzie komunikacja między maszynami zyskuje na znaczeniu, Internet Rzeczy staje się coraz popularniejszy zmieniając oblicze przemysłu. Nic dziwnego, jeśli systemy klasy MES czy SFC dzięki tej technologii potrafią znacząco zwiększyć efektywność linii produkcyjnej. Śledząc zachowania maszyn możemy skalibrować je w taki sposób, by dawały z siebie 100%. Do tego IoT (Internet Rzeczy) umożliwia zapobieganie awariom, dzięki czemu utrzymujemy ciągłość produkcji.

Zgodnie z zaprogramowanymi regułami

Sam termin Internet Rzeczy nie jest zbyt czytelny, szczególnie jeśli odnosi się do logistyki i łańcucha dostaw. A IoT to nic innego, jak rozszerzenie łączności internetowej na urządzenia tworzące rozległą sieć połączoną za pomocą elektronicznych czujników i oprogramowania umożliwiającego zbieranie i wymianę danych. W zależności od spływających informacji, urządzenia te podejmują działania zgodne z wcześniej zaprogramowanymi regułami lub też mogą być w czasie rzeczywistym zarządzane przez człowieka, a nawet samą sztuczną inteligencję (AI).

Badania Annual IIoT Maturity Study ukazują schemat działania firm – przygodę z Internetem Rzeczy zaczynają one na poziomie podstawowej łączności z maszynami i szybko dostrzegają płynące z tego korzyści. Zachęcone efektami sięgają po bardziej zaawansowane rozwiązania, takie jak analityka danych, automatyzacja czy *edge computing*, czyli zaawansowana komunikacja na linii maszyna – maszyna, z pominięciem centralnego systemu. Takim wdrożeniom towarzyszą różne potrzeby i cele. Na pierwszym miejscu statystycznie znajduje się utrzymanie odpowiedniej kondycji monitorowanych urządzeń. Następna na liście znajduje się logistyka, gdzie IoT pomaga w lokalizacji komponentów rozlokowanych w zakładzie produkcyjnym czy też wysłanych przez dostawców. To ogromna szansa na zwiększenie efektywności kosztowej i poprawę bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw.

> oT to rozszerzenie łączności internetowej na urządzenia tworzące rozległą sieć połączoną za pomocą elektronicznych czujników i oprogramowania umożliwiającego zbieranie i wymianę danych.

Monitoruj i zbieraj

Technologia IoT jest wykorzystywana w logistyce i zarządzaniu łańcuchem dostaw na kilka sposobów. Jak podkreślają specjaliści z Grupy GEFCO, za pomocą czujników do zbierania i przesyłania danych monitorowany jest stan i lokalizacja towarów, poziomy zapasów, a nawet aktywa wielokrotnego użytku. W łańcuchach dostaw dla branży farmaceutycznej urządzenia IoT zapewniają stały i precyzyjny monitoring towarów. Z kolei w zarządzaniu kontenerami pozwalają na utrzymanie ścisłej kontroli temperatury w kontenerach chłodniczych, co umożliwia szybszą inspekcję i zmniejszenie kosztów w miejscu docelowym.

Internet rzeczy ma również zastosowanie w sektorze produkcyjnym i detalicznym, umożliwiając operatorom logistycznym oferowanie klientom większego wolumenu towarów. W modelu *just in time* dane IoT mogą poprawić zarządzanie zapasami i dokładność planowania produkcji. Przykładowo Harley-Davidson w jednej ze swoich fabryk połączył technologią IoT każdą maszynę, dzięki czemu mógł stale mierzyć i analizować wydajność produkcji. Wprowadzając jednocześnie inne rozwiązania cyfrowe, udało się zredukować koszty operacyjne o 200 milionów USD oraz zwiększyć rentowność o 3-4%.

Rola sztucznej inteligencji (AI)

Wykrywanie i analizowanie danych zbieranych przez urządzenia podłączone do Internetu Rzeczy, powodujące reakcję na każde nieprawidłowości lub odchylenia od normy, jest możliwe dzięki sztucznej inteligencja. Dzięki takiej analizie możliwa jest optymalizacja urządzeń zgodnie z otrzymywanymi wytycznymi. Jeden z producentów samochodów wykorzystuje sztuczną inteligencję do analizy zachowania kierowców i pieszych, a zebrane dane i wnioski w formie „cyfrowej lekcji" rozsyła do wszystkich aut znajdujących się w jego sieci IoT.

Wyzwaniem stabilna łączność

Zapewnienie odpowiedniej przepustowości łączy internetowych dla 26 miliardów urządzeń IoT, które są aktywne, a taki cel został wyznaczony do 2020 r., to wielkie wyzwanie. Internet Rzeczy opiera się na stabilnym łączu zapewniającym swobodną wymianę dużych pakietów danych. Utrata płynności przesyłu może powodować np. brak kontroli nad transportowanym towarem wrażliwym na temperaturę, a w rezultacie stratę. Przepływ danych będzie systematycznie wzrastał, więc do rozwoju pełnego potencjału technologii Internetu Rzeczy niezbędne jest wprowadzenie sieci 5G. Dodatkowo dane muszą być przechowywane i zabezpieczane zgodnie z obowiązującymi przepisami, gdyż zawsze tego typu banki informacji będą atrakcyjnym celem ataków hakerskich.

Wyzwaniem stawianym przed technologią Internetu Rzeczy jest również określanie i mierzenie wskaźnika zwrotu z inwestycji (ROI). Korzyści płynące z wdrożenia IoT mogą być rozproszone i odnosić się głównie do zwiększonej efektywności operacyjnej. Być może właśnie dlatego większość wdrażanych rozwiązań IoT nastawiona jest na redukcję kosztów (54%) lub też zwiększenie bezpieczeństwa (24%), a tylko 35% jest prowadzonych z myślą o bezpośrednim zwiększeniu przychodów.

Świat połączeń

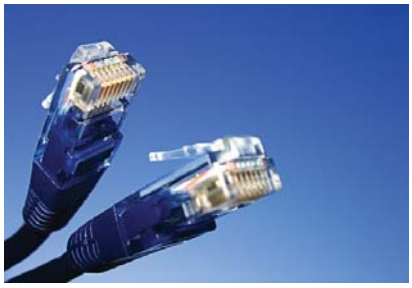
Osiągając w 2020 r. przewidywany próg trzech urządzeń IoT przypadających na jednego człowieka, Internet Rzeczy nie przestanie się rozwijać. Już dziś dysponujemy wiarygodnymi danymi z rynku konsumenckiego, przemysłu, a także z branży logistycznej i łańcucha dostaw, jednak jego potencjał uwolni się po wprowadzeniu odpowiednich regulacji prawnych oraz upowszechnieniu szybkiej i stabilnej łączności 5G, oferując nam w pełni połączony świat.

Obecnie, wspomniane wcześniej GEFCO wykorzystuje potencjał Internetu Rzeczy, szczególnie w procesie śledzenia aktywów i towarów. – *Nasze zespoły bazują na szerokiej wiedzy na temat różnych technologii, sieci komunikacyjnych i platform współpracy opartych na chmurze. W kooperacji z kluczowymi klientami jesteśmy zaangażowani w szereg projektów pilotażowych, które mają zwiększyć efektywność łańcucha dostaw przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów* – podkreśla Antoine Claret, IoT Project Manager z GEFCO.

To jednak dopiero początek, gdyż z czasem IoT zmieni diametralnie przemysł i logistykę. – *Internet Rzeczy wciąż jest młody i minie sporo czasu, nim osiągnie dojrzałość. Wraz z rosnącym nasyceniem rozwiązaniami tej klasy w dużych przedsiębiorstwach i tych z sektora MŚP, doświadczać będziemy coraz więcej zmian w sposobie funkcjonowania organizacji. To co widzimy obecnie to zaledwie wierzchołek góry lodowej. Kolejne etapy to rozwój edge computing i projektów opartych o szeroko pojęty blockchain. takich jak IOTA, Walton czy Vechain. Kładą one podwaliny pod inteligentna miasta i tworzą praktyczne zastosowania dla komunikacji machine-to-machine* – prognozuje Jan Skowroński, kierownik działu badań i rozwoju w firmie DSR S.A.

Ramię w ramię z chmurą

Ogromny wpływ na rozwój Internetu Rzeczy miała i cały czas ma chmura obliczeniowa. Przede wszystkim dlatego, że jest to względnie tani i swobodnie skalowalny sposób przechowywania dużych ilości danych generowanych przez technologię IoT. Firmy odczuwając rosnącą presję, by coraz szybciej testować i wdrażać nowe rozwiązania,



Fot. SXC

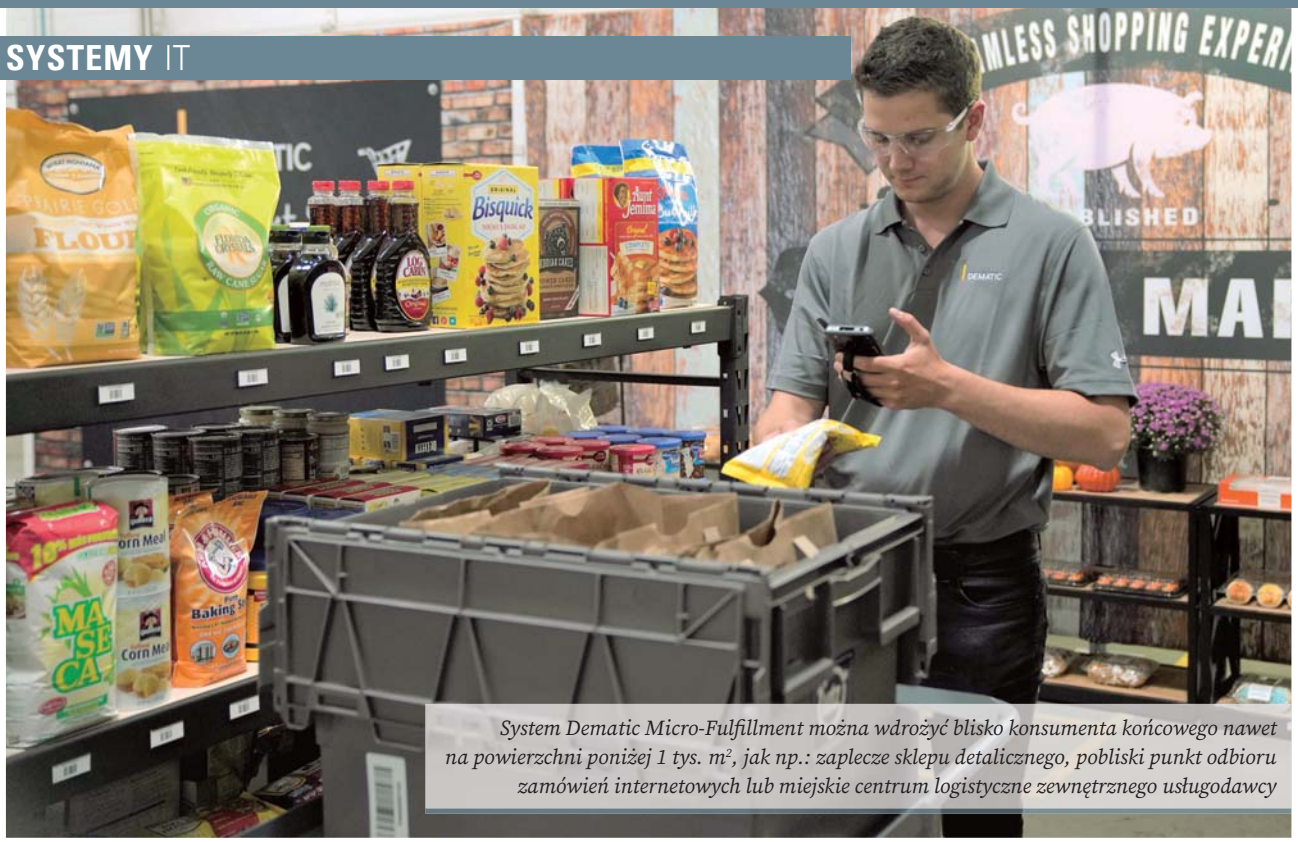
odważnie inwestują w chmurę obliczeniową, która im to zadanie ułatwia, gwarantując zarazem nieporównywalnie większą dostępność niż tradycyjna infrastruktura IT. – *Firmy zaczęły zdecydowanie chętniej sięgać po chmurę, co ma związek m.in. z deficytem specjalistów IT i dążeniem do obniżenia kosztów oraz uzyskania błyskawicznego dostępu do infrastruktury. Dlatego chmura coraz częściej staje się naturalnym wyborem nie tylko dla najlepiej wyedukowanych technologicznie branż, czyli IT, e-commerce czy medialnej, ale także start-upów przywiązujących szczególną uwagę do kosztów, fintechów i producentów gier potrzebujących większej mocy obliczeniowej* – zwraca uwagę Jakub Bryła z Atmana, lidera polskiego rynku data center. Jak wynika z analiz firmy doradczej IDC, średnie tempo inwestycji w rozwiązania chmurowe w Polsce do 2019 r. to 18,6%.

Opr. EH

> Wykrywanie i analizowanie danych zbieranych przez urządzenia podłączone do Internetu Rzeczy, powodujące reakcję na każde nieprawidłowości lub odchylenia od normy, jest możliwe dzięki sztucznej inteligencja.



To co widzimy to wierzchołek góry lodowej. Kolejne etapy to rozwój edge computing i projektów opartych o szeroko pojęty blockchain. takich jak IOTA, Walton czy Vechain. Kładą one podwaliny pod inteligentna miasta i tworzą praktyczne zastosowania dla komunikacji machine-to-machine



System Dematic Micro-Fulfillment można wdrożyć blisko konsumenta końcowego nawet na powierzchni poniżej 1 tys. m², jak np.: zaplecze sklepu detalicznego, pobliski punkt odbioru zamówień internetowych lub miejskie centrum logistyczne zewnętrznego usługodawcy

DEMATIC MICRO-FULFILLMENT – ROZWIĄZANIE DO OBSŁUGI W SKALI MIKRO

Najnowszym przedsięwzięciem firmy Dematic jest wprowadzenie na rynek systemu obsługi zamówień w skali mikro Dematic Micro-Fullfilment. Dzięki usprawnieniu strategii dystrybucji wielokanałowej, rozwiązanie to odpowiada na wyzwania detalistów realizujących drobne zamówienia, gdyż zwiększa wydajność przy jednoczesnej optymalizacji powierzchni magazynowej.

Wdrożenie Dematic Micro-Fullfilment w sklepie sprawia, że kompletacja dostaw towarów zamawianych online trwa zaledwie godzinę, a rentowność zamówień internetowych zostaje zwiększona.

Jedyny w swoim rodzaju

Wykonanie systemu Dematic Micro-Fulfillment wraz z instalacją trwa zaledwie 12 tygodni. Możliwe jest jego wdrożenie blisko konsumenta końcowego nawet na powierzchni poniżej 1 tys. m², jak np. zaplecze sklepu detalicznego, pobliski punkt odbioru zamówień internetowych lub miejskie centrum logistyczne zewnętrznego usługodawcy. Taka bliskość pozwala sprzedawcom detalicznym na lepsze wykorzystanie i maksymalizację powierzchni, umożliwiając jednocześnie obsługę logistyczną w ciągu jednej godziny i zwiększenie rentowności. Po wprowadzeniu systemu możliwe jest skompletowanie 50 tys. paczek w ciągu dnia.

Sprawne działanie umożliwia fakt, że Dematic Micro-Fulfillment opiera się na sprawdzonych technologiach, takich jak Dematic Multishuttle czy Goods-to-Person Picking, które od wielu lat stanowią standardy branżowe. System łączy inteligentne rozwiązania automatyzacji i autorskie oprogramowanie Dematic iQ. Oprogramowanie umożliwi klientom szczególną kontrolę nad ich danymi, zapewniając jednocześnie bezproblemową integrację z innymi systemami zarządzania zapasami, zarządzania magazynem (WMS) i planowania zasobów przedsiębiorstwa (ERP). Do jednej platformy podłączone zostają wszystkie sklepy, centra dystrybucji i biura handlowe.

Oprogramowanie umożliwi klientom szczególną kontrolę nad ich danymi, zapewniając jednocześnie bezproblemową integrację z innymi systemami zarządzania zapasami, zarządzania magazynem (WMS) i planowania zasobów przedsiębiorstwa (ERP).

Dodatkowymi zaletami Dematic Micro-Fulfillment, są:

- możliwość stworzenia stref o różnych temperaturach: pokojowej, chłodzenia i zamrażania;
- międzynarodowa obecność firmy umożliwiająca wdrożenia na szeroką skalę z jednoczesną instalacją wielu systemów w dowolnym miejscu na świecie;
- całodobowa i całoroczna obsługa dzięki lokalnym oddziałom w 25 krajach, zapewniającym wsparcie na najwyższym poziomie.

– Pomogliśmy zautomatyzować jedne z największych centrów dystrybucji na świecie, a obecnie oferujemy kreatywne rozwiązanie, które pozwala zoptymalizować niewielkie przestrzenie na zapleczach sklepów detalicznych. Nasza specjalistyczna wiedza w zakresie automatyzacji oraz skala działań dają nam realną przewagę nad konkurencją. Globalne starania pozwalające wdrożyć Dematic Micro-Fulfillment w okresie krótszym niż 6 miesięcy są tego najlepszym dowodem. Rozwiązanie Micro-Fulfillment najlepiej obrazuje naszą misję, którą jest kreowanie przyszłości handlu. Naszym celem jest ustanowienie we współpracy z klientami nowego standardu realizacji zamówień – mówi Hasan Dandashly, dyrektor generalny Dematic.

Są już klienci

Klientem firmy Dematic, u którego zamontowano system jest sieć amerykańskich sklepów spożywczych Meijer, zajmująca się handlem detalicznym i będąca twórcą koncepcji nowoczesnego super centrum handlowego.

– Pragniemy sprawić, aby zakupy w sieci Meijer były łatwe i przyjemne. Obsługa zamówień w skali mikro jest, naszym zdaniem, kolejnym krokiem w przyszłość handlu detalicznego. Technologia micro-fulfillment umożliwi nam jeszcze lepsze wykorzystanie powierzchni w naszych sklepach, pomoże rozszerzyć możliwości zakupów online i ostatecznie pozwoli na spersonalizowane rozwiązania zakupowe – czyli takie, dla których priorytetem będą preferencje kupujących – opowiada Sid Handa, dyrektor ds. inicjatyw strategicznych w łańcuchu dostaw.

> Dematic Micro-Fulfillment jest dostosowany do potrzeb współczesnych sklepów spożywczych i hurtowni w zakresie ilości jednostek magazynowych (SKU) i wolumenu zamówień.

Handel spożywczy to dopiero początek

Dematic Micro-Fulfillment jest dostosowany do potrzeb współczesnych sklepów spożywczych i hurtowni w zakresie ilości jednostek magazynowych (SKU) i wolumenu zamówień, ale może mieć również zastosowanie w obsłudze sprzedaży części samochodowych, elektroniki użytkowej, artykułów sportowych, odzieży, urządzeń przemysłowych oraz w domach towarowych zmieniających przeznaczenie powierzchni sklepowej. System przynosi odpowiedź na wyzwania handlu związane z łańcuchem dostaw i dystrybucją – niezależnie od wielkości podmiotów i rynków, na których działa. Rozwiązanie obejmuje:

- połączenie obsługi sprzedaży internetowej i stacjonarnej na zapleczu sklepu detalicznego (tworząc zaplecze z prawdziwego zdarzenia) lub pobliskich miejskich centrów logistycznych i punktów odbioru zamówień internetowych, co znacznie zbliża sprzedawcę do konsumentów (w przeciwieństwie do odległych centrów dystrybucyjnych);
- optymalizację wielokanałowej dystrybucji poprzez skuteczniejsze wykorzystanie istniejących nieruchomości do celów realizacji zamówień internetowych, umożliwiając konsumentom odbiór towarów zamówionych przez Internet w najbliższym sklepie detalicznym lub punkcie obsługi, ewentualnie skorzystanie z usługi dostawy do domu.

Dzięki swoim zaletom może być powszechnie wdrażany.

EH



Wykonanie systemu Dematic Micro-Fulfillment wraz z instalacją trwa zaledwie 12 tygodni



System może mieć zastosowanie w obsłudze sprzedaży części samochodowych, elektroniki użytkowej, artykułów sportowych, odzieży, urządzeń przemysłowych oraz w domach towarowych zmieniających przeznaczenie powierzchni sklepowej



Fot. Pixabay

BRANŻĘ DYSTRYBUCJI HURTOWEJ CZEKA PRZEŁOM TECHNOLOGICZNY

Zgodnie z raportem PwC „CEE Transport & Logistics TrendBook 2019" aż 68% prezesów spółek z branży transport, spedycja, logistyka (TSL) na świecie, w tym sektor dystrybucji hurtowej B2B, spodziewa się zmian w podstawowych technologiach świadczenia usług, a 65 % oczekuje zmian w kanałach dystrybucji.

Jednym z wiodących trendów mających wpływ na przyszłe oblicze tej branży będzie według ekspertów PwC, digitalizacja. Dynamiczne zmiany zbiegają się z wejściem na rynek inteligentnych systemów ERP opartych na chmurze, takich jak RamBase ERP. Rozwiązania te pozwalają na niedostępny dotychczas w takiej skali mix zaawansowanej kontroli łańcucha dostaw, optymalizacji kosztów, przewidywalności, przejrzystości procesów oraz bezpieczeństwa. Podstawowe wdrożenie takiego systemu może być ekstremalnie szybkie i trwać nawet 8 tygodni, a jego koszty mogą być nawet ponad 70% niższe niż w przypadku tradycyjnych systemów On-premise ERP.

– *To co determinuje wzrost znaczenia digitalizacji w biznesie firm TSL i dystrybucji hurtowej B2B to reakcja na trendy w świecie biznesu i odpowiedź na konkurencję rynkową. Jednak to nie jedyny powód – swoje robi również presja rynku pracy, o którym wielu ekspertów wypowiada się jako o rynku pracownika. Dochodzi do tego rozwój technologiczny i coraz dalej idąca automatyzacja procesów biznesowych. To wszystko składa się na konieczność zastosowania złożonych systemów prekonfigurowanych, które przejmą znaczącą rolę w efektywniejszym zarządzaniu całymi procesami logistyki, sprzedaży i dystrybucji. Od złożenia oferty, przyjęcia i zrealizowania zlecenia śledzenia wysyłki po automatyzację procesów księgowych i finansowych, a kończąc na zarządzaniu kadrami. To po prostu idealne rozwiązanie dla tej branży* – tłumaczy Jakub Polkowski Channel Executive Poland, RamBase / Jakob Hatteland Computer AS.

Szansą rozwiązania chmurowe

Branża TSL to sektor z szeregiem wyzwań, potrzebujący rozwiązań IT, które w łatwy sposób pomogą złapać zarówno skalę prowadzonego biznesu, jak i zarządzać nim w efektywny sposób. Wielką szansą na dynamiczny rozwój tego sektora jest ekspansja rozwiązań chmurowych, która dotarła między innymi do systemów ERP – czyniąc je znacznie bardziej atrakcyjnym i przystępnym kosztowo narzędziem, ale też wzmacniając ich bezpieczeństwo, funkcjonalność oraz znacznie przyspieszając ich wdrożenie. Proces wdrożenia takiego systemu nie musi być kojarzony z rewolucją i odbywa się praktycznie bezkolizyjnie dla funkcjonowania przedsiębiorstwa. Nie wymaga zatrudnienia dodatkowych osób do działów IT, a wdrożenia dokonują doświadczeni polscy konsultanci. Uruchomienie takiego systemu jest możliwe już po 8 tygodniach od rozpoczęcia pierwszych prac i szkoleń. Jego koszt jest przewidywalny i całkowicie skalowalny wraz z rozwojem firmy.

Jednym z wiodących trendów mających wpływ na przyszłe oblicze tej branży będzie, według ekspertów PwC, digitalizacja. Dynamiczne zmiany zbiegają się z wejściem na rynek inteligentnych systemów ERP opartych na chmurze, takich jak RamBase ERP.

RamBase Cloud ERP

Miarą innowacyjności proponowanych procesów digitalizacji są rozwiązania IT, jak RamBase Cloud ERP. Pozwalają one otworzyć biznes na całe spektrum możliwości automatyzacji, tworzenia inteligentnych ekosystemów pomiędzy producentami, dostawcami, dystrybutorem, jego partnerami, resellerami i klientami końcowymi, na których najwięcej mogą skorzystać takie branże jak logistyka i dystrybucja hurtowa. Oszczędność i optymalizacja kosztów w firmie jest ich niewątpliwą przewagą.

– *O tym co może zmienić trend postępującej digitalizacji w przypadku branży logistycznej i dystrybucji hurtowej B2B doskonale pokazuje ewolucja systemów ERP. Nowoczesny system ERP oparty o chmurę pozwala wygenerować właściwe informacje w odpowiednim czasie oraz dostarczyć je do konkretnych osób odpowiedzialnych za dany proces w całym ekosystemie dystrybucji hurtowej. To dużo skuteczniejsze narzędzie, prostsze i bardziej elastyczne w odniesieniu do tradycyjnych systemów On-premise. A co najważniejsze, mniej kapitałochłonne i dużo łatwiejsze do wdrożenia. Naszym zdaniem branża TSL w Polsce zyska partnera, który całkowicie odmieni ich biznes czyniąc go dużo bardziej efektywnym. Wierzę, że polskie firmy z tego sektora docenią walory RamBase już niebawem* – dodaje Jakub Polkowski.

KK

MT TSL

PTAK WARSAW EXPO
Al. Katowicka 62,
05-830 Nadarzyn,
Polska

PTAK WARSAW EXPO

ufi Member

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI

1-3 KWIETNIA 2020



ZAPRASZAMY NA TARGI

www.mttsl.eu /MT TSL

WIOLETTA KOZŁOWSKA
Project Manager
Tel.: 513 023 327
E-mail: w.kozlowska@warsawexpo.eu

PAWEŁ KAMIŃSKI
Specjalista ds. Sprzedaży
Tel.: 517 140 171
E-mail: p.kaminski@warsawexpo.eu

Warto przeanalizować, czy dana firma, choć przewoźnikiem nie jest i samym przewozem się nie zajmuje, wypełnia definicję uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych i powinna wysłać sprawozdanie roczne do właściwego miejscowo WITD



Fot. Photoxpress

SPOKOJNIE, TO TYLKO ADR

Początek kolejnego roku, przedsiębiorcom wykonującym przewozy materiałów niebezpiecznych kojarzy się bardzo często z obowiązkiem przesłania sprawozdania rocznego. Mimo wszystko warto raz jeszcze o tej powinności przypomnieć. Temat ten, wbrew pozorom, potrafi dostarczyć emocji tak przewoźnikom, jak i inspektorom.

Rozpoczynając od rzeczy pewnych, warto przypomnieć że sprawozdanie winni złożyć nie tylko przewoźnicy. Obowiązek ten, zgodnie z zapisem art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, ciąży na uczestniku przewozu towarów niebezpiecznych. Pojęcie to zostało w przywołanej ustawie zdefiniowane formalnie, przy czym definicja odsyła bezpośrednio do zapisów *Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r.* Z kolei normy tego aktu prawa międzynarodowego, jako uczestników przewozu wskazują całkiem sporą grupę innych podmiotów niż przewoźnik. Warto zatem przeanalizować, czy dana firma – choć przewoźnikiem nie jest i samym przewozem się nie zajmuje – wypełnia definicję uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych i co za tym idzie, powinna wysłać sprawozdanie roczne do właściwego miejscowo Wojewódzkiego Inspektora Transportu Drogowego.

Jako postęp w stosunku do lat minionych, oddać trzeba ustawodawcy zróżnicowanie wysokości kar za przesłanie owego sprawozdania po dniu 28 lutego. Oczywistym jest, że składane sprawozdanie dotyczy roku poprzedzającego. Wracając jednak do kar – w przeszłości opóźnienie przesłania tego sprawozdania choćby o jeden dzień, skutkowało nałożeniem sankcji w wysokości 5 000 zł. Obecnie, jeśli wyślemy go z opóźnieniem mniejszym niż 14 dni, to kara wynosi 200 zł. Sankcja w wysokości 5 000 zł grozi tym uczestnikom przewozu, którzy zwlekali z nadaniem na poczcie owego dokumentu dłużej niż 3 miesiące liczone od daty 28 lutego. To zróżnicowanie jest bez wątpienia krokiem w dobrym kierunku. Obowiązuje już zresztą od kilku lat.

Nie warto się spieszyć, zwłaszcza przy wysyłaniu sprawozdań rocznych z przewozu materiałów niebezpiecznych. Wysłać je jednak należy, ale w terminie.

Z życia wzięte

Tyle przepisów. Teraz może nieco o praktyce działania organów Inspekcji Transportu Drogowego, które kontrolują wysyłanie sprawozdań przez uczestników przewozu.

Historia dalej opisywana w istocie się wydarzyła i miała wpływ na ciśnienie krwi (podniesione) co najmniej kilku osób. Opowieść umiejscowić trzeba w czasie. Rozpoczyna się pięknego, jesiennego przedpołudnia 2019 r. Jeden z przewoźników, który ma swoją siedzibę w centralnej Polsce rozpoczął kolejny uroczy dzień. Próbował właśnie w pocie czoła wymyślić (jak co dzień), w jaki sposób dorzucić się do tej części naszego Produktu Krajowego Brutto, która generowana jest przez firmy transportowe. W końcu ktoś to PKB wyrobić musi. Przewoźnik ten eksploatuje kilka pojazdów ciężkich, ale także posiada kilka o masie całkowitej mniejszej niż 3,5 tony. W tych okolicznościach drzwi budynku mieszczącego siedzibę firmy otworzyły się z nagła i stanął



Maciej Wyrzykowski

w nich listonosz, który jak powszechnie wiadomo, roznosi zarówno te złe nowiny – ale i czasem także dobre. To niestety był ten pierwszy przypadek. Przedsiębiorca pokwitował przyjęcie korespondencji z jednego z inspektoratów ITD, mającego podobnie jak on, siedzibę w centralnej Polsce. Koperta została otwarta. Dobry humor prysł. W środku było zawiadomienie o zamiarze wszczęcia kontroli w siedzibie naszego bohatera. Miły dotychczas poranek stracił swój blask, a wypita chwilę temu kawa – nie wiedzieć czemu – zaczęła działać z mocą kilkukrotnie większą niż zwykle. Spocone nagle ręce naszego

transportowca opadły a w pomieszczeniu dało się słyszeć nieśmiałe: – *Dlaczego? Przecież ostatnio byłem kontrolowany*.

Dopowiedzieć w tym miejscu wypada, że w firmie zakończyła się stosunkowo niedawno kontrola przeprowadzona przez funkcjonariuszy tej samej formacji. Sprawdzano okresy prowadzenia pojazdów, przerwy i odpoczynki. Kara została nałożona, ale jej wysokość określić trzeba mianem bardzo przyzwoitej, wręcz symbolicznej. Nasz bohater stara się jak może prowadzić firmę rzetelnie i profesjonalnie, co przysparza mu nieco siwizny na skroniach i nie zawsze pozwala spać. Jakoś się jednak udaje. Zatem z żadnych wskaźników branych pod uwagę przez ITD nie wynikała konieczność przeprowadzenie kolejnej kontroli u naszego transportowca, którego – jak nietrudno się domyślać po przeczytaniu zawartości koperty – humor opuścił zupełnie.

Uznawszy w pierwszym odruchu, że z taką ilością kontroli żyć trudno a prowadzenie działalności gospodarczej staje się w istocie niemożliwe, postanowił sprawdzać do jakiego kraju warto by wyemigrować. Zarzucił jednak te myśli kilka minut później, dochodząc do wniosku, że może znowu kara będzie symboliczna, bo przecież firma działa tak samo jak działała przed poprzednią kontrolą. Spojrzał ponownie na zawiadomienie chwilę temu odebrane od listonosza. Przeczytał je uważnie. Oprócz zrozumiałych w różnym stopniu formułek prawnych w kopercie umieszczono wykaz dokumentów, które mają zostać przedłożone do kontroli. Nie żądano żadnych plików z tachografów, czy też z kart kierowców. Transportowiec doszedł po chwili do całkowicie słusznego wniosku, że to kontrola dotyczy przewozu materiałów niebezpiecznych. Ważna osoba z Inspekcji Transportu Drogowego, której podpis znalazł się na zawiadomieniu, życzyła sobie widzieć wszelkie dokumenty z tym właśnie zagadnieniem związane. W tym sprawozdanie za rok 2018.

Nie warto być nadgorliwym

No dobrze. Czyli ADR-y. Myśli w głowie naszego bohatera poczęły płynąć w sposób bardziej uporządkowany, ciśnienie krwi powoli – ale jednak, spadało. Czyli o to chodzi. Do głowy transportowca zaczęła jednak cisnąć się nieodparta, natrętna wręcz refleksja:

– *Przecież wysłałem sprawozdanie i mam na to potwierdzenie*. To była prawda.

Firma naszego przewoźnika w roku 2018 rzeczywiście wykonywała przewozy materiałów niebezpiecznych. Dokładnie trzy razy. Miały one miejsce w pierwszej połowie roku. Później kierowcy, którzy przeszli odpowiednie szkolenie już go nie odnowili, tracąc tym samym prawo do przewożenia takich towarów. Ładunków tego typu było mało, a zysk z ich podejmowania i dostarczania nie jawił się jako większy, niż z przewozu przesyłek neutralnych. Nasz bohater podjął więc decyzję, że niebezpiecznych więcej woził nie będzie.

Fot. GITD



Na uczestniku przewozu towarów niebezpiecznych ciąży obowiązek złożenia sprawozdania rocznego, zgodnie z zapisem art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.

Profity z tego żadne, a koszty związane ze szkoleniami, współpracą z doradcą DGSA wysokie.

Wypowiedział umowę na świadczenie usług doradcy. Całkowicie słusznie i legalnie. Panowie ustalili jednak, a propozycja ta wyszła od osoby świadczącej usługi doradcze, że zakończą kilkuletnią współpracę sporządzeniem sprawozdania za rok 2018 r. Dokument ten został przygotowany w listopadzie 2018 r. Przewoźnik mając go w ręku i lękając się, iż po 1 stycznia 2019 r. zapomni o wysłaniu, wpadł na pomysł jego nadania niezwłocznie, na adres inspektoratu ITD. Tak też uczynił. Zatem w listopadzie roku 2018 wysłał sprawozdanie za rok 2018. Więcej z umową ADR nie chciał mieć i nie miał nic wspólnego.

Domyślać się można jedynie, że funkcjonariusze jednostki kontrolnej nie doszukali się sprawozdania za rok 2018, które wpłynęło od naszego bohatera, choć przyznać trzeba, że jeszcze w tym samym roku. Przyszli więc na kontrolę jesienią roku 2019. W przepastnych czeluściach baz danych ITD nie doszukali się przecież, aby nasz przewoźnik, który przez kilka minionych lat regularnie przesyłał sprawozdania za lata poprzedzające, doręczył je także w roku 2019. Prawdopodobnie nie zauważyli też, że w roku 2018 r. złożył dwa sprawozdania. Pierwsze, za rok 2017 w pierwszych dwóch miesiącach, a drugie za rok 2018 w listopadzie. Tyle, że w 2019 r. nie wpłynęło żadne. Trzeba było to sprawdzić.

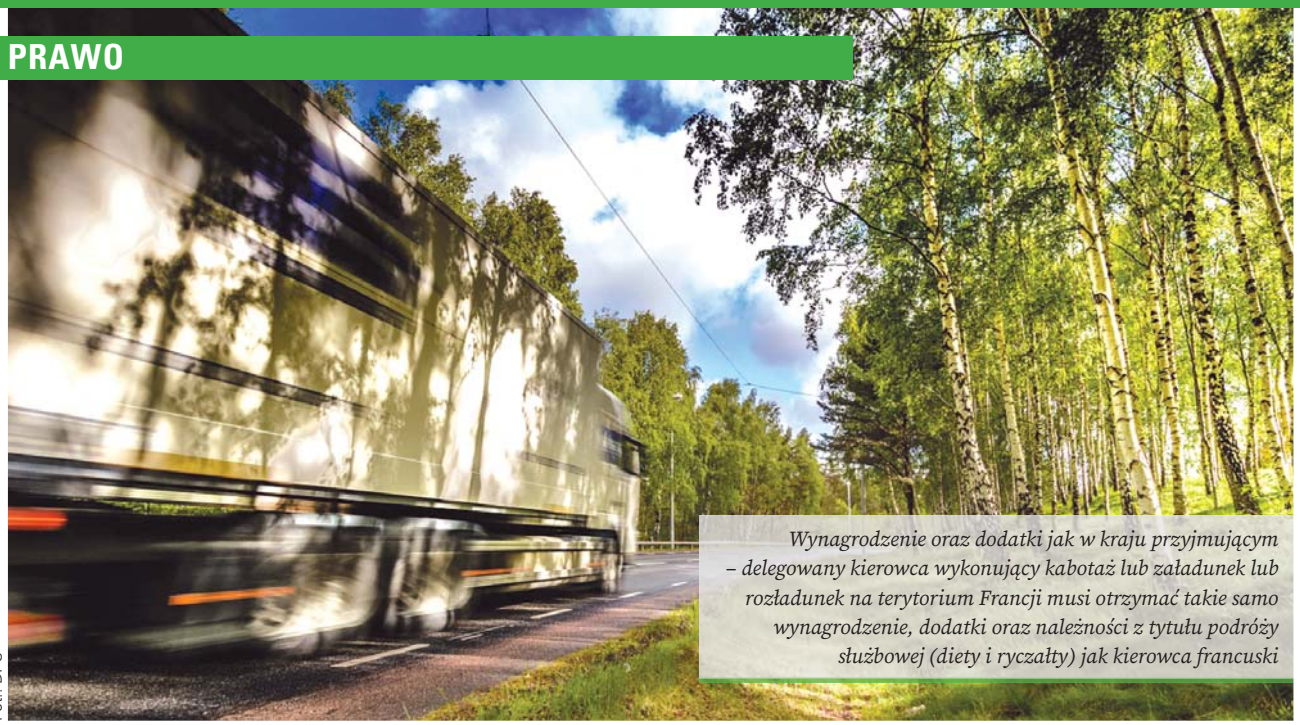
Kontrola się odbyła. Przewoźnik odszukał dowód nadania przesyłki zawierającej sprawozdanie za rok 2018 r. Co więcej, sam dokument po poszukiwaniach odnalazł się w inspektoracie! Żadna kara nie została nałożona, a na twarzy naszego bohatera znowu zagościł szczery uśmiech. Nieco odmiennie zresztą, niż na twarzach funkcjonariuszy, którzy przyszli na kontrolę zupełnie bez sensu. Morał z tej historii jest jeden: nie warto się spieszyć, zwłaszcza przy wysyłaniu sprawozdań rocznych z przewozu materiałów niebezpiecznych. Wysłać je jednak należy. I

Maciej Wyrzykowski,
specjalista ds. transportu
w Kancelarii Prawnej Iuridica

Fot. Pixabay



Nie warto się spieszyć, zwłaszcza przy wysyłaniu sprawozdań rocznych z przewozu materiałów niebezpiecznych. Wysłać je jednak należy, ale w terminie



Fot.: DPC

Wynagrodzenie oraz dodatki jak w kraju przyjmującym – delegowany kierowca wykonujący kabotaż lub załadunek lub rozładunek na terytorium Francji musi otrzymać takie samo wynagrodzenie, dodatki oraz należności z tytułu podróży służbowej (diety i ryczałty) jak kierowca francuski

PAKIET MOBILNOŚCI – NAJNOWSZE INFORMACJE PROSTO Z BRUKSELI!

Początek roku przywołuje gorący temat Pakietu Mobilności – nic dziwnego, skoro niesie on ze sobą kolejne zmiany w branży transportowej. Podczas Konferencji Transportowej ITD-PIP, mającej miejsce w Wiśle w dniach 9-10 stycznia, odbył się *livechat* z Margaretą Przybyłą, doradcą ds. europejskich, podczas którego ekspertka, przedstawiła najnowsze informacje nt. Pakietu Mobilności.

Zmiany te dotyczą zasad delegowania kierowców, wykonywania zawodu przewoźnika oraz czasu jazdy i odpoczynków. Ustawodawcy przyjrzeli się również tematom związanym z nowymi tachografami, bezpiecznymi parkingami oraz Europejskiemu Urzędowi Pracy (ELA).

Na Pakiet Mobilności składają się przede wszystkim następujące zmiany:

I. Zasady delegowania kierowców

1. Wynagrodzenie oraz dodatki jak w kraju przyjmującym – delegowany kierowca wykonujący kabotaż lub załadunek lub rozładunek na terytorium Francji musi otrzymać takie samo wynagrodzenie, dodatki oraz należności z tytułu podróży służbowej (diety i ryczałty) jak kierowca francuski.

2. Dodatków związanych z delegowaniem, wypłacanych tytułem lub na poczet kosztów podróży, wyżywienia i noclegu nie będzie można zaliczyć do płacy minimalnej. Jeśli polski ustawodawca wprowadziłby do naszego porządku prawnego dodatek do oddelegowania (np. rozłąkowe), które nie byłoby związane z kosztami podróży (diety i ryczałty), to taki dodatek podlegałby zaliczeniu do płacy minimalnej, nawet jeśli nie podlegałby oskładkowaniu.

3. Delegowanie nie będzie rozumiane jak dotychczas:

a) delegowanie będzie miało miejsce w przypadku:

- operacji kabotażowych (w tym zakresie nie było wątpliwości, gdyż wynikało to już z dotychczas obowiązujących rozporządzeń);
- transportu kombinowanego, gdzie delegowaniem będzie objęty odcinek drogowy na terytorium kraju przyjmującego;

b) delegowanie nie będzie miało miejsca w przypadku:

- tranzytu, czyli przejazdu przez terytorium danego kraju bez załadunku lub rozładunku;
- operacji bilateralnych (miejsce załadunku lub rozładunku znajduje się w Polsce) – zmiana in plus na rzecz polskiego transportu;
- w ramach operacji bilateralnych będzie możliwość wykonania jednego doładunku i/lub załadunku („1 plus 1”);

> Dodatków związanych z delegowaniem, wypłacanych tytułem lub na poczet kosztów podróży, wyżywienia i noclegu nie będzie można zaliczyć do płacy minimalnej.

- operacji *cross-trade* (ani miejsce załadunku, ani miejsce dostawy nie znajduje się w Polsce), czyli statystycznie najwięcej wykonywanych przez polskich przewoźników;
- w ramach operacji bilateralnych będzie możliwość wykonania dwóch doładunków i/lub rozładunków („0 plus 2”) w drodze powrotnej, jeśli w drodze z Polski nie wykonano operacji *cross-trade*;

I transportu kombinowanego, odcinek drogowy będzie traktowany jako operacja bilateralna.

4. Unijny system teleinformatyczny IMI – system, za pomocą którego składane będą deklaracje delegowania, jak również wszelkie inne dokumenty związane z oddelegowaniem (np. paski wynagrodzeń, umowy o pracę, etc.), na żądanie organów zagranicznych. Obowiązek ten będzie należało wykonać maksymalnie w ciągu 8 tygodniu od zgłoszenia takiego żądania.

Deklaracja delegowania powinna zawierać następujące informacje:

a) dane przewoźnika (np. wspólnotowy numer licencji);

b) dane menadżera transportu lub osoby do kontaktu w Polsce w przypadku konieczności kontaktu z organami w kraju przyjmującym oraz w celu wymiany informacji i dokumentów;

c) dane kierowcy, adres miejsca zamieszkania oraz numer prawa jazdy;

d) datę rozpoczęcia umowy o pracę oraz prawo właściwe dla umowy;

e) przewidywaną datę rozpoczęcia oraz zakończenia delegowania;

f) numery rejestracyjne pojazdu(ów);

g) rodzaj operacji transportowej: przewóz towarów, przewóz osób, transport międzynarodowy, kabotaż.

Deklaracja powinna być aktualizowana w przypadku zajścia jakichkolwiek zmian, a wszystkie dane, na wypadek kontroli, powinny być przechowywane w systemie teleinformatycznym IMI przez okres 24 miesięcy.

5. Dokumenty powinny znajdować się w kabinie pojazdu – kopia deklaracji delegowania, zapisy z tachografu, dokumenty przewozowe – zarówno w wersji papierowej jak i elektronicznej.

II. Zasady wykonywania zawodu przewoźnika

1. Powrót do jednej z baz operacyjnych w Polsce co najmniej raz w ciągu 8 tygodni od opuszczenia kraju – przewozy będą musiały być organizowane w taki sposób, aby obowiązek ten mógł zostać wykonany. Co prawda, Komisja Europejska negatywnie oceniła ten wymóg w kontekście zwiększonego oddziaływania emisji spalin na środowisko, jednakże szanse są niewielkie, aby przekonać Parlament Europejski oraz Radę UE do zniesienia tego obowiązku.

2. Pojazdy lekkie od 2,5 t do 3,5 t będą musiał spełnić te same wymagania w zakresie wykonywania zawodu przewoźnika, co pojazdy pow. 3,5 t (licencja, wymogi finansowe, tachograf).

3. Nowe zasady dotyczą wykonywania operacji kabotażowych:

a) maxksymalnie trzy operacje kabotażowe w ciągu siedmiu dni – w tym przypadku zostały utrzymane dotychczasowe zasady;

b) wprowadzenie okresu *cooling off* – zakaz wykonania kolejnych operacji kabotażowych w tym samym kraju i przy użyciu tego samego pojazdu przez 4 dni następujące po zakończeniu ostatniej operacji kabotażowej;

c) możliwość wydłużenia lub skrócenia powyższych okresów przez poszczególne państwa członkowskie dla transportu kombinowanego, którego odcinek krajowy może być traktowany jako kabotaż.

> W okresie 2 tygodni kierowca powinien odebrać przynajmniej 2 odpoczynki regularne lub 1 odpoczynek regularny i 1 odpoczynek skrócony, co najmniej 24-godzinny.

KANCELARIA TRANSPORTOWA ITD-PIP.PL

ITD-PIP Kancelaria transportowa

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. 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



Unijny system teleinformatyczny IMI to system, za pomocą którego składane będą deklaracje delegowania i wszelkie inne dokumenty związane z oddelegowaniem na żądanie organów zagranicznych

Fot. Grupa Reben

III. Czas jazdy i odpoczynków

1. W okresie 2 tygodni kierowca powinien odebrać przynajmniej 2 odpoczynki regularne lub 1 odpoczynek regularny i 1 odpoczynek skrócony, co najmniej 24 godzinny.

2. Odpoczynek tygodniowy powinien rozpocząć się nie później niż po zakończeniu sześciu 24-godzinnych okresów następ-

pujących po poprzednim odpoczynku tygodniowym.

3. Praca kierowców powinna być organizowana w ten sposób, aby kierowca w ciągu 4 tygodni mógł wrócić do bazy operacyjnej lub miejsca zamieszkania, gdzie rozpocznie odpoczynek tygodniowy.

4. Istnieje możliwość odebrania 2 odpoczynków skróconych pod rząd, jeśli kierowca rozpocznie odbiór rekompensaty przed rozpoczęciem kolejnego tygodniowego odpoczynku w miejscu zamieszkania lub w centrum operacyjnym firmy (powrót co 3 tygodnie) – wyjątek w przypadku międzynarodowego transportu towarów.



Fot.: DKV

Powrót do jednej z baz operacyjnych w Polsce musi odbyć się co najmniej raz w ciągu 8 tygodni od opuszczenia kraju

5. Odpoczynki regularne oraz odpoczynki dłuższe niż 45 godzin powinny odbywać się w miejscu z odpowiednią infrastrukturą (nie powinny być odbierane w pojeździe), a koszty związane z zakwaterowaniem mają być pokrywane przez pracodawcę.

6. W przypadku jazdy w podwójnej obsadzie kierowca ma możliwość odebrania przerwy 45-minutowej w pojeździe pod warunkiem, że nie jest zaangażowany w asystowanie kierowcy, który w tym czasie prowadzi pojazd.

7. Możliwość wydłużenia dziennego lub tygodniowego czasu jazdy o maksymalnie jedną godzinę, aby dojechać do bazy operacyjnej lub miejsca zamieszkania celem odebrania tygodniowego odpoczynku. W takim samym przypadku kierowca może wydłużyć czas jazdy o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem odebrania 30 minutowej przerwy przed dodatkowym czasem jazdy, aby dojechać do bazy operacyjnej lub miejsca zamieszkania celem odebrania tygodniowego regularnego odpoczynku.

8. W przypadku podróży promem lub pociągiem możliwość odebrania na ich pokładzie regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku, o ile kierowca posiada dostęp do kabiny sypialnej, łóżka lub kuszetki. Możliwość dwukrotnego przerwania odpoczynku na okres całkowity wynoszący maksymalnie jedną godzinę. Jeżeli podróż promem lub pociągiem trwa 8 godz. lub dłużej istnieje możliwość odbioru odpoczynku regularnego tygodniowego, o ile kierowca posiada dostęp do kabiny sypialnej.

> Odpoczynek tygodniowy powinien rozpocząć się nie później niż po zakończeniu sześciu 24-godzinnych okresów następujących po poprzednim odpoczynku tygodniowym.

IV. Pozostałe nowe regulacje

1. Obowiązkowa instalacja inteligentnych tachografów:

a) 2024 r. – dotyczy pojazdów wyposażonych w tachografy analogowe, w tachografy cyfrowe zgodnie z Rozporządzeniem 3821/85;

b) 2025 r. – dotyczy pojazdów wyposażonych w tachografy cyfrowe zgodnie z Rozporządzeniem 2016/799;

c) 2026 r. – dot. pojazdów lekkich.



Fot.: Fresh Logistics

Istnieje możliwość wydłużenia dziennego lub tygodniowego czasu jazdy o maksymalnie jedną godzinę, aby dojechać do bazy operacyjnej lub miejsca zamieszkania celem odebrania tygodniowego odpoczynku

2. Bezpieczne parkingi – Komisja Europejska ma zapewnić dostęp do informacji o bezpiecznych parkingach i w tym celu opublikować na swojej stronie internetowej listę bezpiecznych, certyfikowanych parkingów.

3. Zakaz wypłacania bonusów lub dodatków do wynagrodzenia za przejechany dystans, szybkość dostawy, czy też ilość przewiezionych towarów.

4. ELA – Europejski Urząd Pracy, którego celem jest m.in.:

a) lepsze poznanie systemu prawa w danym państwie członkowskim,

b) wspólne inspekcje – bardziej skuteczne kontrole,

c) pośredniczenie pomiędzy organami państw członkowskich,

d) wspieranie koordynacji między państwami członkowskimi w zakresie transgranicznego egzekwowania przepisów prawa Unii.

Co dalej z Pakietem?

– Porozumienie w sprawie Pakietu Mobilności, wypracowane 12 grudnia 2019 r., musi zostać jeszcze przyjęte przez Parlament Europejski oraz Radę UE, co nastąpi zapewne w pierwszym kwartale 2020 r. Po opublikowaniu zrewidowanych aktów prawnych, branża transportowa będzie miała 18 miesięcy na przygotowanie się do zmian (okres przejściowy). Szacuje się, że Pakiet Mobilności wejdzie w życie w ostatnim kwartale 2021 r. Jedynie zasady dotyczące czasu jazdy i odpoczynku będą obowiązywać wcześniej, tj. po upływie 20 dni po publikacji w Dzienniku Urzędowym UE – komentuje Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

> Po opublikowaniu zrewidowanych aktów prawnych, branża transportowa będzie miała 18 miesięcy na przygotowanie się do zmian (okres przejściowy). Szacuje się, że Pakiet Mobilności wejdzie w życie w ostatnim kwartale 2021 r.



TOWAR NEUTRALNY W ZLECENIU TRANSPORTOWYM. PRAWDA, CZY FAŁSZ?

Przyjmuje się, że każda umowa zawierana pomiędzy stronami powinna zawierać postanowienia istotne dla tej umowy, a zatem wszystkie informacje, które pozwalają wykonawcy umowy na należyte i terminowe jej wykonanie. Szczegółowe warunki umowy są najczęściej określane w tzw. zleceniach transportowych. Te w zasadzie uwzględniają elementy istotne dla umów przewozu. Często jednak przedmiotem przewozu określonym w takich umowach jest tzw. towar neutralny.

Czy tak określony przedmiot przewozu stanowi istotne postanowienie zawartej umowy? Co, gdy przyjmiemy zlecenie przewozu „towaru neutralnego", który na załadunku okaże się nieneutralny? Z czym tak na prawdę się mierzymy przystępując do wykonania umowy przewozu takiego towaru?

Co to jest „towar neutralny"

Aby odpowiedzieć na te pytania należy zdefiniować ów „towar neutralny". W Internecie można znaleźć oficjalne definicje ładunku, towaru, przesyłki i przesyłki towarowej. Oficjalnej definicji „towaru neutralnego" jednak nie znajdziemy. Słownik języka polskiego definiuje ładunek jako towar przewożony środkami transportu, a towar jako każde dobro będące przedmiotem wymiany. Przesyłką według słownika języka polskiego PWN jest wszystko to, co jest przesyłane. Zgodnie z ustawą Prawo Przewozowe, przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego (art. 35 ust. 1 ustawy). Konwencja CMR wspomina zarówno o towarze jak i o przesyłce, jednak ich nie definiuje. Przyjmijmy zatem, że towar oznacza nic innego jak przesyłkę towarową, przesyłkę lub po prostu rzecz.

Nieoficjalne definicje „towaru neutralnego" można znaleźć na stronach internetowych firm transportowych i spedycyjnych. Według jednych, „towarem neutralnym" jest towar, który nie wymaga przestrzegania dodatkowych wymagań termicznych oraz bezpieczeństwa, albo towar, który nie wymaga specjalnego wyposażenia naczepy, przeszkolenia kierowcy i nie należy do kategorii ładunków niebezpiecznych (ADR). Według innych jest to towar, który nie jest przewożony w określonych warunkach termicznych lub bezpieczeństwa i nie jest towarem niebezpiecznym, ani też ponadgabarytowym. Zdaniem jeszcze innych, „towarem neutralnym" jest również towar spożywczy przewożony w chłodniach lub izotermach. Z kolei zda-

Zgodnie z art. 66 § 1 k.c., oświadczenie drugiej stronie woli zawarcia umowy stanowi ofertę, jeżeli określa istotne postanowienia tej umowy. Warunkiem niezbędnym ważności oferty jest więc określenie w zleceniu transportowym istotnych postanowień proponowanej umowy.

niem przewoźnika występującego jako powód w sądowym postępowaniu administracyjnym, ładunek neutralny to taki, który nie wymaga żadnego specjalnego pozwolenia. Według słownika języka polskiego, określenie „neutralny" oznacza: obojętny (w chemii), obojętny lub nieoddziaływujący (w fizyce) lub będący w pośrednim położeniu, bądź zachowujący równy dystans między czymś a czymś. Jak zatem ocenić jaki towar jest towarem neutralnym?

Pomocna będzie tutaj analiza podatności transportowej towarów. Podczas transportu drogowego towar jest narażony na różne zmiany i uszkodzenia będące następstwem zastosowania niewłaściwej technologii przewozu. Przykładem może być zastosowanie niewłaściwych opakowań, nienależyte zamocowanie towaru lub nieprawidłowe wykonywanie czynności za- i rozładunkowych, a także wybór niewłaściwego pojazdu, trasy przewozu lub miejsca postoju. Każdy towar posiada określone cechy fizyczne, chemiczne lub biologiczne, które powinny być brane



Fot. Volvo

Nie ma oficjalnej definicji „towaru neutralnego" i każda ze stron umowy może według własnego uznania określać, które towary w jej rozumieniu są neutralne. To może doprowadzać do sporów w kwestii uznawania kosztów

pod uwagę przy organizowaniu transportu. Istotny jest również aspekt atrakcyjności towaru, który wpływa na zainteresowanie nim nie tylko handlowców, ale również przestępców parających się kradzieżami i oszustwami. Biorąc pod uwagę powyższe, trudno jest określić jaki towar należy uznać za neutralny. Dla jednych będą to artykuły spożywcze szybko psujące się, dla innych np. artykuły elektroniczne i AGD, które są najczęstszymi obiektami kradzieży na parkingach lub metale kolorowe będące w zainteresowaniu oszustów. Dla jeszcze innych będzie to towar, którego nie da się uszkodzić w wyniku wypadku drogowego.

Parafrazując zatem słownikową definicję pojęcia „neutralny", towarem neutralnym będzie towar obojętny zarówno na warunki atmosferyczne, siły działające w czasie normalnego trybu przewozu lub

CDS KANCELARIA BROKERSKA



Jerzy Różyk

szef zespołu, broker

33 lata w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 17 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studnia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

siły działające w czasie nagłego hamowania, skręcania lub uderzenia w przeszkodę. Takim towarem będzie również towar obojętny dla złodziei i oszustów, czyli taki, którym się absolutnie nie zainteresują. Jaki zatem towar można uznać za neutralny? Według mojej oceny, takim towarem będą jedynie śmieci i odpady, i to wyłącznie takie, które nie nadają się do jakiegokolwiek przetworzenia. Nie szkodzi im bowiem deszcz, mróz, wstrząsy, nagłe siły powstałe w czasie hamowania lub uderzenia w przeszkodę i cała masa złodziei i oszustów. Mogą one być przewożone w każdych warunkach, a dostawę takiego towaru można zareklamować jedynie, gdy ulegnie on spaleniu lub zostanie wywiany przez wiatr z nieprzykrytego pojazdu. Z drugiej jednak strony, śmieci i odpady nie są obojętne dla środowiska, zwierząt i ludzi, zatem również trudno je uznać za „towar neutralny". Idąc takim tokiem rozumowania można postawić wniosek, że nie ma towarów, które z czystym sumieniem można uznać za całkowicie neutralne.

Nie ma towarów, które można uznać za całkowicie neutralne. Towarem neutralnym będzie towar obojętny na warunki atmosferyczne, siły działające w czasie normalnego trybu przewozu lub nagłego hamowania, skręcania lub uderzenia w przeszkodę. Będzie nim również towar obojętny dla złodziei i oszustów.

Umowa przewozu towaru neutralnego – jak ją rozumieć

Zgodnie z art. 66 § 1 k.c. oświadczenie drugiej stronie woli zawarcia umowy stanowi ofertę, jeżeli określa istotne postanowienia tej umowy. Warunkiem niezbędnym ważności oferty jest więc określenie w zleceniu transportowym istotnych postanowień proponowanej umowy. Czy oferta przewozu towaru neutralnego spełnia zatem wymóg art. 66 § 1 k.c.? Według oferenta (zamawiającego) taka oferta najczęściej spełnia istotne postanowienia umowy, gdyż w mniejszym lub większym stopniu określa o jaki towar chodzi. Oblat (przewoźnik) może uznać, że oferta nie określa precyzyjnie rodzaju towaru zleconego do przewozu. Towarem neutralnym nie musi być bowiem towar, na którego przewóz się godzi. Czy po otrzymaniu oferty przewozu towaru neutralnego, przewoźnik z tego powodu może bez odpowiedzi uznać ją za nieważną? Według mojej oceny tak. Milczenie ze strony przewoźnika może być bowiem uznane za odrzucenie przez niego oferty (brak zawarcia umowy). Może być jednak uznane za przyjęcie oferty, jeżeli strony pozostają ze sobą w stałych stosunkach handlowych (art. 68 k.c.). W takim przypadku, jeżeli przewoźnik nie przystąpi do wykonania umowy, oferent może zastosować wobec niego sankcję określoną w ofercie, która *de facto* stała się wiążącą umową, w postaci kary umownej.

W praktyce żaden przewoźnik nie zatrzymuje się na dłużej przy „towarze neutralnym" i podstawia pojazd pod załadunek w miejscu i czasie określonym w ofercie. Przed załadunkiem może się jednak oka-



zać, że owym „towarem neutralnym" w rozumieniu zlecającego (oferenta), nie jest „towar neutralny", którego podjęcia spodziewa się przewoźnik. Takim towarem może być np. elektronika lub artykuły AGD, których przewoźnik nie przewozi z uwagi na wysoką wartość i duże ryzyko kradzieżowe lub towar, którego nie przewozi z uwagi na brak stosownych zezwoleń (np. na przewóz ADR), niezgłoszenia do odpowiedniego rejestru (np. do BDO) lub brak odpowiednich środków transportu (np. do przewozu towarów wymagających kontrolowanej temperatury). W takim przypadku przewoźnik powinien natychmiast zawezwać zlecającego do wykonania zawartej umowy, czyli zażądać od niego załadowania towaru zgodnego ze zleceniem, czyli takiego „towaru neutralnego", który w jego rozumieniu był zlecony do przewozu. Od tego zależy bowiem, czy w przypadku nie podjęcia towaru przewoźnik może liczyć na pokrycie przez zlecającego (oferenta) kosztów poniesionych w związku z dojazdem do miejsca załadunku i przestojem pojazdu, a także ewentualnych strat wynikających z nieprzyjęcia innego zlecenia.

Jak już wspomniałem, nie ma oficjalnej definicji „towaru neutralnego", a każda ze stron umowy może według własnego uznania określać, które towary w jej rozumieniu są neutralne. To może doprowadzać do sporów w kwestii uznawania kosztów, o których mowa powyżej. Aby ustrzec się przed takimi niespodziankami, przed przyjęciem oferty należy doprecyzowywać z oferentami nie tylko wysokość frachtu, ale również warunki przewozu, w tym rodzaj towaru, który będzie jego przedmiotem.

Umowa przewozu towaru neutralnego a ubezpieczenie OCP

W wielu przypadkach świadomie rezygnujemy z ochrony ubezpieczeniowej za przewozy niektórych towarów. Mogą to być np. artykuły żywnościowe wymagające kontrolowanej temperatury, których nie przewozimy z braku pojazdów o zabudowie izotermicznej, sprzęt elektroniczny, którego nie przewozimy z powodu dużego ryzyka kradzieżowego, towarów klasyfikowanych jako ADR, których nie przewozimy z braku odpowiednich zezwoleń lub przesyłek ponadgabarytowych, których nie przewozimy z braku odpowiednich środków transportu. Wyłączenie z ochrony ubezpieczeniowej określonych towarów powoduje, że nasza polisa OCP nie pokryje szkód, jeżeli przyjmiemy je do przewozu i dojdzie do ich uszkodzenia lub utraty. Zazwyczaj pamiętamy o tym i nie przyjmujemy zleceń na przewóz tego typu towarów.

Przyjmując zlecenie przewozu „towaru neutralnego", możemy wykonywać transport towaru, który jest wyłączony z ubezpieczenia. W przypadku szkody w „niechcianym" przez nas towarze, nasz ubezpieczyciel nie będzie zobowiązany do zapłacenia odszkodowania.

Co jednak zrobimy, gdy otrzymamy zlecenie przewozu towaru neutralnego?

Jeżeli otrzymamy takie zlecenie, trudno będzie nam ocenić, co faktycznie będzie przedmiotem przewozu. Trudno też będzie ocenić, czy nasza polisa OCP obejmuje przewóz towaru, który za jakiś czas znajdzie się na naszym pojeździe. O ile można wykluczyć, że przedmiotem takiego przewozu będą ADR-y z klas 1 i 7 (materiały i przedmioty wybuchowe oraz materiały promieniotwórcze), to nie należy wykluczyć, że przedmiotem przewozu będą towary zaliczone do innych klas, np. niektóre farby, gaśnice samochodowe lub niektóre środki czystości. Towarami, które możemy znaleźć na załadowanej naczepie, mogą być również elektronika, AGD i inne o wysokiej wartości, których nie mamy w polisie OCP. Przyjmując zlecenie przewozu „towaru neutralnego", możemy zatem wykonywać transport towaru, który jest wyłączony z ubezpieczenia. W przypadku szkody w „niechcianym" przez nas towarze, nasz ubezpieczyciel nie będzie zobowiązany do zapłacenia odszkodowania.

Możemy również bezwiednie wykonywać przewóz towaru nie wiedząc, że do jego przewozu wymagane jest zezwolenie lub co najmniej zgłoszenie do odpowiednich rejestrów. Tak jest w przypadku niektórych odpadów, jak np. żywność pochodzenia zwierzęcego po terminie ważności do spożycia lub mającej naruszone opakowanie. Przewozy tego typu towarów nie zawsze są wyłączone z ochrony ubezpieczeniowej. Jeżeli nasza polisa OCP obejmuje szkody w takich towarach, nie musimy się martwić o ewentualne odszkodowanie. Jednakże ich przewóz wymaga zgłoszenia do rejestru BDO. Jeżeli nie dopełnimy obowiązku zgłoszenia, naruszymy przepisy administracyjne i narazimy się na wysokie kary. Takim przykładem może być przewoźnik, który wykonywał nie zgłoszony przewóz „neutralnego" odpadu i został ukarany karą pieniężną w wys. 13,7 tys. PLN (patrz np. wyrok WSA w Gliwicach z 15.01.2016, sygn. II SA/Gl 762/15).



Fot. Rohlig Suus

Podczas transportu drogowego towar jest narażony na zmiany i uszkodzenia będące następstwem zastosowania niewłaściwej technologii przewozu, w tym niewłaściwych opakowań, nienależyte zamocowanie towaru, nieprawidłowe wykonywanie czynności za- i rozładunkowych, wybór niewłaściwego pojazdu, trasy przewozu lub miejsca postoju

W praktyce mało który przewoźnik po otrzymaniu zlecenia przewozu „towaru neutralnego" rozważa jego przyjęcie. Póki co, wszyscy pędzą za zleceniami, a oceniają je dopiero wówczas, gdy otrzymali mandat lub zakład ubezpieczeń nie wypłacił im odszkodowania. Najlepszą metodą na uniknięcie przykrych niespodzianek jest uzgodnienie z zamawiającym usługę przewozu wszystkich istotnych warunków umowy, w tym precyzyjne określenie towaru, którego przewóz został zlecony.

Jerzy Różyk,
ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie prawa przewozowego i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info



Fot. PKP Cargo

W okresie styczeń-listopad 2019 roku pociągi Grupy PKP Cargo przewiozły w Polsce 91,6 mln ton towarów, co oznacza spadek o 10,6%. w odniesieniu do analogicznego okresu 2018 r.

IDZIE TRUDNY ROK

Po pierwszym, kiepskim półroczu, kolejowi przewoźnicy towarowi mieli nadzieję, że w drugiej połowie 2019 r. uda im się zahamować spadkowy trend odczuwalny przez tę branżę od grudnia 2018 r. Opublikowane przez Urząd Transportu Kolejowego dane eksploatacyjne za okres styczeń-listopad 2019 rozwiały te nadzieje. W listopadzie na rynku transportu towarów przewieziono 19,9 mln ton – o 7,5% mniej w porównaniu z listopadem 2018 r., a praca przewozowa wyniosła 4,6 mld tonokilometrów (tkm) i była niższa o 8,5%. Wskaźniki te nie wróżą najlepiej 2020 rokowi.

W okresie styczeń- listopad przewoźnicy przewieźli blisko 219 mln ton towarów, praca przewozowa wyniosła 51,9 mld tonokilometrów, podczas gdy praca eksploatacyjna osiągnęła wartość 76,1 mln pociągokilometrów. Wartości te były odpowiednio niższe o 5,2% i 5,8% w porównaniu rok do roku (r/r). Szczególnie dotkliwie rynkowe załamanie odczuła PKP Cargo. We wrześniu 2019 transport towarów wzrósł tam o 2,6%, co mogło być powodem do pewnego optymizmu. – *Zwiększamy przewozy i chcemy tę tendencję utrzymać w kolejnych miesiącach* – mówił wówczas Czesław Warsewicz, prezes Grupy. Opublikowany 7 stycznia komunikat, oparty na danych Głównego Urzędu Statystycznego (GUS), rozwiał te nadzieje. W listopadzie PKP Cargo przewiozła w Polsce 8,1 mln ton towarów, co oznaczało spadek o 8,9% w stosunku do października 2019 r. i wykonała pracę przewozową 2,0 mld tkm (–10,0%).W okresie styczeń-listopad 2019 roku pociągi Grupy PKP Cargo przewiozły w Polsce 91,6 mln ton towarów, co oznacza spadek o 10,6%. w odniesieniu do analogicznego okresu 2018 r. Praca przewozowa wykonana przez Grupę w tym okresie wyniosła 23,0 mld tkm i była niższa o 13,8%. r/r.

Lepsza druga połowa?

Cytowany wcześniej prezes Czesław Warsewicz nie traci jednak optymizmu. Jego zdaniem, branża kolejowa – *oczekuje jednak, że w 2020 r. przewozy będą miały tendencję wzrostową, zwłaszcza w drugiej połowie roku.* Opinie uczestników rynku towarowego w Polsce, jak również wielu ekspertów są w tej kwestii bardziej sceptyczne, co dało się zauważyć pod koniec ubiegłego roku podczas Kongresu Kolejowego. W trakcie kongresowej debaty pojawiały się opinie, iż rok 2020 może okazać się dla przewoźników tak samo trudny jak minione 12 miesięcy. Ubiegłoroczny kryzys – zdaniem wielu mówców – wynikał z pewnych nieprzewidzianych okoliczności bieżących, ale też ujawnił wszystkie, narastające często od lat, systemowe słabości polskiego rynku transportowego. Zapowiadane na najbliższe lata spowolnienie w Europie może słabości te zaostrzyć, wiadomo bowiem, że transport jest barometrem kondycji całej gospodarki.

W polskiej gospodarce dominują od lat przewozy ładunków masowych. Rok 2019 wykazał, że ten segment jest szczególnie wrażliwy na spowolnienie czy też wstrzymanie niektórych inwestycji infrastrukturalnych, co jest spowodowane m. in. wzrostem cen materiałów budowlanych czy koniecznością powtarzania przez Polskie Linie Kolejowe przetargów na duże nieraz projekty. Jeśli chodzi o węgiel kamienny, to w ubiegłym roku spadła u nas jego produkcja i sprzedaż. – *W 2018 r. na place ładunkowe zwieziono bardzo dużo węgla. Według różnych danych zalega go około 5 mln ton. Myślę, że dalej będzie istniał problem z pozbyciem się jego nadmiaru. Nie należy więc spodziewać się trendu wzrostowego w przewozach tego surowca* – mówił podczas listopadowego Kongresu Kolejowego Andrzej Pawłowski, członek zarządu, dyrektor operacji i eksploatacji CTL Logistics.

Spada też produkcja w elektrowniach opartych na węglu kamiennym. Nie lepiej wygląda sytuacja z przewozami rud metali. Spowodowane to zostało m. in. czasowym wygaszeniem wielkiego pieca w zakładzie ArcelorMittal w Krakowie i brakiem produkcji z huty Częstochowa. Do tego dochodzi nowy czynnik na naszym rynku przewozowym – wzrost znaczenia konkurencji ze strony operatorów z Czech i Słowacji. Po spadku zleceń na przewozy w rodzimych krajach, tamtejsze firmy coraz bardziej zainteresowane będą

W okresie styczeń- listopad przewoźnicy przewieźli blisko 219 mln ton towarów, praca przewozowa wyniosła 51,9 mld tonokilometrów, podczas gdy praca eksploatacyjna osiągnęła wartość 76,1 mln pociągokilometrów. Wartości te były odpowiednio niższe o 5,2% i 5,8% w porównaniu rok do roku.

rynkiem polskim. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra przekonuje, że słabszy, ubiegł rok – *powinien skłaniać przewoźników towarowych do szukania nowych rynków i oferowania kompleksowych usług transportowych.*

Pasażerski priorytet

Cel to ambitny, ale na ile realny w rzeczywistości rynkowej z jaka mają do czynienia operatorzy towarowi? Transport kolejowy wciąż pozostaje „ubogim krewnym" nie tylko transportu drogowego, ale i kolejowych przewozów pasażerskich. Według danych UTK tylko w trzecim kwartale 2019 r. na uruchomionych 110 764 pociągów punktualne były 43 784. Średni czas opóźnień w przewozach krajowych wynosił 638 minut na sieci krajowej i 362 w przewozach międzynarodowych. W omawianym okresie odwołano 9664 pociągi. Dodajmy do tej statystyki blisko 400 dobowych zamknięć lub ograniczeń na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe, spowodowanych przede wszystkim inwestycjami realizowanym przez PLK. Na objazdy, opóźniające przejazd i zwiększające jego koszty, kierowane są przede wszystkim pociągi towarowe.

– *W tej sytuacji* – jak podkreśla cytowany przez „Rzeczpospolitą" Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej – *kolej nie jest w stanie przedstawić konkurencyjnej oferty dla przewozów wymagających precyzji czasu, np. transportów dla przemysłu motoryzacyjnego czy intermodalu, bo jedzie długo i niepunktualnie.* Problem ten ma szerszy wymiar. To niewystarczająca wciąż liczba tras na sieci kolejowej przeznaczonych wyłącznie do ruchu towarowego, co stwarzałoby warunki sprzyjające rozwojowi transportu towarowego. Podczas debaty na Kongresie Kolejowym zwracano uwagę, że ta nierównomierność szans utrwalana jest na niektórych inwestycjach modernizacyjnych, realizowanych przez „Peelkę". Jako przykład prezes Jakub Majewski podawał trasę Warszawa-Poznań – *którą po modernizacji wypełniły pociągi pasażerskie, natomiast towarowe dalej jeżdżą objazdami.*

W czołówce bez zmian

Mimo tych trudności, przewozy towarowe na rozproszonym polskim rynku realizowało w 2019 r., na podstawie licencji wydanej przez prezesa UTK, 80 operatorów. Wielu z nich czyniło to okazjonalnie, a ich udział w rynku przewozowym był minimalny. Czołówka tej branży pozostaje niezmienna od lat i liczy ok. 15 firm. Na jej czele plasuje się PKP Cargo. I tak też kształtowała się sytuacja w trzech kwartałach minionego roku. Udziały tego potentata wynosiły według masy towarów 40,54 % i spadły o nieco ponad 3% w porównaniu z tym samym okresem 2018 r. W kategorii tej swój udział zwiększyły kolejne spółki: DB Cargo Polska (do 16,87%) i Lotos Kolej (do 5,43%). Na kolejnych miejscach plasowały się; PKP LHS (4,05%) CTL Logistics (3,53%) i PUK Kolprem (3,29%)

Udziały przewoźników pod względem dokonanej pracy przewozowej kształtowały się nieco odmiennie. Po liderującym PKP Cargo (44,14%-spadek o 4,19%), na drugim miejscy znalazła się Lotos Kolej (9,80%), na trzecim – DB Cargo Polska (5,64%), na czwartym – PKP LHS (5,31%). Potem – CTL Logistics, Orlen Kol-Trans, Freightliner PL. Niepewna wciąż sytuacja rynkowa nie powinna prowadzić do istotnych zmian tego układu. Spowolnienie rozwoju przewozów ładunków zapewne jeszcze potrwa. Jak długie ono będzie i na ile głębokie, trudno w tej chwili wyrokować. Jako swoistą pociechę można tylko potraktować informacje, że tendencja spadkowa w tej branży dotknęła również operatorów w Niemczech, Austrii, w Czechach i na Słowacji. I

Franciszek Nietz

Rok 2020 może okazać się dla przewoźników tak samo trudny jak minione 12 miesięcy. Ubiegłoroczny kryzys wynikał z pewnych nieprzewidzianych okoliczności bieżących, ale też ujawnił wszystkie, narastające często od lat, systemowe słabości polskiego rynku transportowego.

Na naszym rynku przewozowym widoczny jest ostatnio wzrost znaczenia konkurencji ze strony operatorów z Czech i Słowacji. Po spadku zleceń na przewozy w rodzimych krajach, tamtejsze firmy coraz bardziej zainteresowane będą rynkiem polskim.

Fot. PKP Cargo



W polskiej gospodarce dominują od lat przewozy ładunków masowych. Rok 2019 wykazał, że ten segment jest szczególnie wrażliwy na spowolnienie czy też wstrzymanie niektórych inwestycji infrastrukturalnych

Fot. DB Cargo



Według danych UTK tylko w trzecim kwartale 2019 r. na uruchomionych 110 764 pociągów punktualne były 43 784. Średni czas opóźnień w przewozach krajowych wynosił 638 minut na sieci krajowej i 362 w przewozach międzynarodowych

Fot. Lotos Kolej



Jeśli chodzi o udziały przewoźników pod względem dokonanej pracy przewozowej po liderującym PKP Cargo (44,14%), na drugim miejscy znalazła się Lotos Kolej (9,80%), na trzecim – DB Cargo Polska (5,64%), na czwartym – PKP LHS (5,31%)



W związku z podpisaniem 12 umów o dofinansowanie z Unii Europejskiej w 2019 r. GDDKiA stała się beneficjentem 61 projektów z dofinansowaniem unijnym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Łączna wartość całkowita tych inwestycji wynosi ok. 72,39 mld zł

Fot. GDDKiA

460 KILOMETRÓW NOWYCH DRÓG W 2019 ROKU

W minionym roku GDDKiA oddała do ruchu 460 km nowych dróg, dzięki czemu kierowcy mają do dyspozycji 4 121,3 km dróg szybkiego ruchu, w tym 1 696,2 km autostrad i 2 425,1 km dróg ekspresowych. Liczbę 4 000 km dróg szybkiego ruchu przekroczono w listopadzie.

Dzięki zakończeniu prac w 2019 r. kierowcy mogą korzystać z całego ciągu drogi S6 pomiędzy Goleniowem a Koszalinem, o długości 130 km. Do końca 2019 r. oddano do ruchu ostatnie odcinki liczącej ok. 160 km drogi S5 pomiędzy Poznaniem a Wrocławiem. Ukończone 60 km autostrady A1 pozwoliło uzyskać połączenie Częstochowy z Katowicami oraz granicą z Czechami. Kierowcy jadący na południe Warszawy przez Lublin, po oddaniu ponad 70 km drogi S17, mają do dyspozycji 155 km komfortowej drogi szybkiego ruchu. Ukończono też ok. 200 km drogi ekspresowej S7 od granicy województwa małopolskiego ze świętokrzyskim.

W 2019 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała także 9 umów na łącznie 160,8 km i ogłosiła 34 postępowania przetargowe na zadania o łącznej długości 480,3 km. Obecnie w postępowaniach przetargowych jest 30 zadań o długości 382,4 km.

W związku z podpisaniem 12 umów o dofinansowanie z Unii Europejskiej w 2019 r. GDDKiA stała się beneficjentem 61 projektów z dofinansowaniem unijnym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020. Łączna wartość całkowita tych inwestycji wynosi ok. 72,39 mld zł.

Kluczowe połączenia i ciągi komunikacyjne

Ostatni odcinek A1 oddano 23 grudnia, w tym 4-kilometrowy fragment od węzła Częstochowa Blachownia do węzła Częstochowa Południe. Jeśli chodzi o A2 między Łodzią a Warszawą, to w marcu zostały podpisane umowy na opracowanie elementów koncepcji programowej wraz z materiałami do uzyskania decyzji środowiskowej dla poszerzenia o dodatkowe pasy ruchu – w sumie będą trzy. Prace budowlane najprawdopodobniej będą mogły rozpocząć się w 2021 r.

W czerwcu na autostradzie A2 w rejonie Pruszkowa rozebrano Punkt Poboru Opłat, dzięki czemu samochody mogą przejechać na wprost dwoma pasami ruchu w każdą stronę, z dozwoloną prędkością do 140 km/godz. Natomiast w maju została podpisana umowa na opracowanie studium korytarzowego wraz z analizą techniczno-ekonomiczno-logistyczną rozbudowy lub budowy autostrady A4 pomiędzy Wrocławiem i Krzyżową. Jej zadaniem jest analiza możliwych wariantów kompleksowych działań, mających na celu poprawę sytuacji w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i funkcjonalności dolnośląskie-

> W 2019 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała 9 umów na łącznie 160,8 km i ogłosiła 34 postępowania przetargowe na zadania o łącznej długości 480,3 km.

go odcinka autostrady A4. Projektanci w swoim opracowaniu uwzględnią również przebieg drogi ekspresowej S5 oraz drogi ekspresowej S8. Podstawą do tego typu działań jest podpisane 25 września 2019 r. przez prezesa Rady Ministrów rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym został ujęty nowy fragment drogi ekspresowej S5 od Sobótki (okolice Wrocławia) do połączenia z drogą ekspresową S3 na południu województwa.

Drogi ekspresowe i obwodnice

W 2019 r. kierowcy otrzymali ekspresowe połączenie w ciągu trasy S5 (ok. 160 km) między Poznaniem a Wrocławiem. Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego oddano do ruchu ponad 25-kilometrowy fragment od węzła Żnin Północ do granicy województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego. Za trzy lata droga ekspresowaS5 skomunikuje Bydgoszcz, Poznań i Wrocław. W dalszej perspektywie pobiegnie do Ostródy i drogi ekspresowej S7 wydłużając się do 400 km i łącząc województwo dolnośląskie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie. W docelowym układzie, poprzez swój zasięg i powiązanie z bazowymi elementami sieci drogowej kraju (autostrady A1, A2, A8), stanie się jednym z kluczowych ciągów komunikacyjnych na poziomie europejskim.

Jeśli chodzi o S7 to rozpoczęto studium korytarzowe dla odcinka pomiędzy Ostródą (S7) a Nowymi Marzami (A1). Obszar objęty studium obejmuje teren trzech województw, 14 powiatów i 53 gmin.

Na północy, w woj. zachodniopomorskim, kierowcy mogą już korzystać z całego ciągu drogi S6 pomiędzy Goleniowem a Koszalinem o długości około 130 km.

Strategicznym elementem poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżowania jest budowa obwodnic. Od stycznia 2019 r., w ramach realizowanego PBDK na lata 2014-2023, oddano do ruchu osiem obwodnic o łącznej długości ponad 65 km. Są to obwodnica Szczecinka w ciągu S11, Suwałk w ciągu S61, czyli fragment Via Baltica, Bolkowa (DK3/DK5), Góry Kalwarii (DK50/DK79), Wschodnia Obwodnica Olsztyna (S51), Skawiny (DK44), Myśliny (DK46) oraz łącznik obwodnicy Inowrocławia w ciągu drogi krajowej nr 25. Oddano też wspomnianą obwodnicę Częstochowy w ciągu A1.

Droga ekspresowa S5 w docelowym układzie, poprzez swój zasięg i powiązanie z bazowymi elementami sieci drogowej kraju (autostrady A1, A2, A8), stanie się jednym z kluczowych ciągów komunikacyjnych na poziomie europejskim.

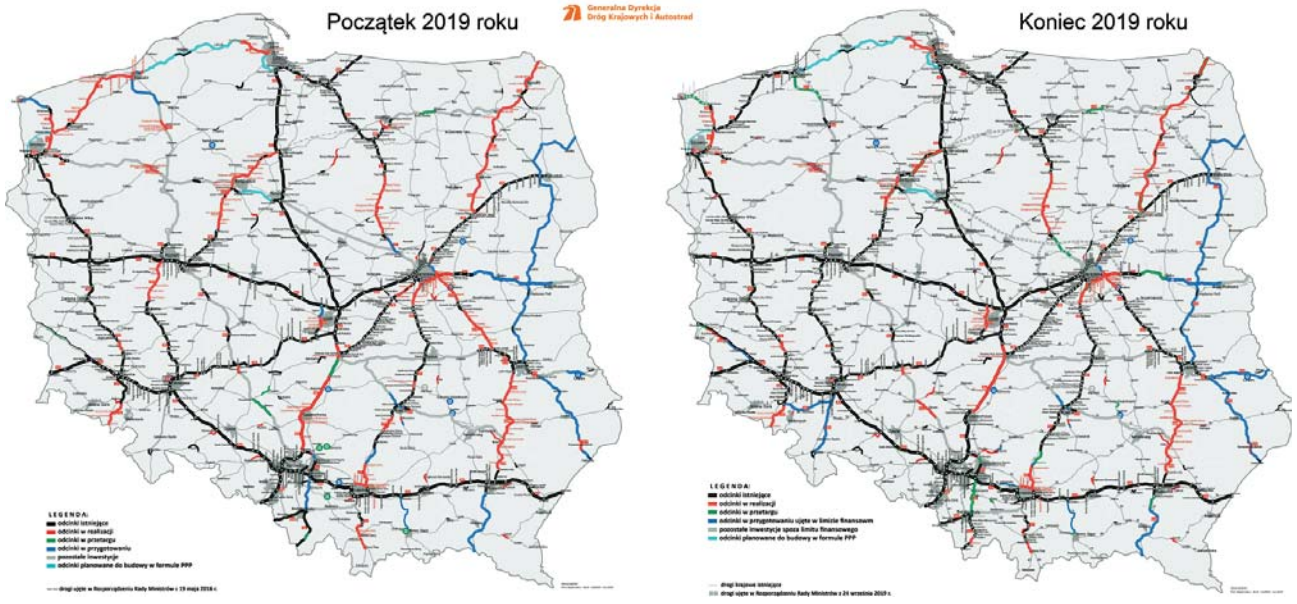
Fot. GDDKiA



W czerwcu na autostradzie A2 w rejonie Pruszkowa rozebrano Punkt Poboru Opłat, dzięki czemu samochody mogą przejechać na wprost dwoma pasami ruchu w każdą stronę, z dozwoloną prędkością do 140 km/godz.

Kolejne inwestycje

W przygotowaniu są następne inwestycje, m.in. droga krajowa nr 8 od Wrocła-



wia do Kłodzka, która będzie drogą o parametrach klasy drogi ekspresowej (klasa S). W trakcie opracowania jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. Wykonawca analizuje obecnie cztery warianty przebiegu drogi. Każdy z nich zakłada budowę drogi w klasie S, z dwoma jezdniami po dwa pasy ruchu w każdą stronę, budowę węzłów drogowych oraz MOP. Wariant do realizacji zostanie zarekomendowany w I kw. 2020 r.

Planowana jest droga ekspresowa S10, która będzie przebiegać przez cztery województwa: od zachodniopomorskiego, przez wielkopolskie, kujawsko-pomorskie aż do mazowieckiego.

Trwa proces przygotowawczy dla zadań na poszczególnych odcinkach S11. Pracami studialnymi objęte są odcinki od Szczecinka do Kępna.

W grudniu do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie GDDKiA złożyła wniosek o uzyskanie decyzji środowiskowej dla S12 od granicy województw łódzkiego i mazowieckiego do Radomia. Efektem końcowym postępowania administracyjnego będzie ustalony przebieg nowej trasy. GDDKiA prowadziła również prace przygotowawcze do budowy drogi ekspresowej S74 na całym świętokrzyskim odcinku. Dla sześciu odcinków trasy o łącznej długości około 100 km, komunikującej Podkarpacie i woj. świętokrzyskie z węzłami autostradowymi w woj. łódzkim opracowywane są koncepcje programowe.

Fot. GDDKiA



Zmiany wprowadzone w 2019 roku

W 2019 r. GDDKiA wprowadziła wiele zmian. Od połowy roku, mając na uwadze dynamiczną sytuację gospodarczą oraz rynek robót drogowych, stosuje zmodyfikowane kryteria oceny ofert, w tym pozacenowe. Ich stosowanie w przetargach wpływa na wartość składanych ofert.

Jednak w powtórzonym przetargu na budowę autostrady A18 Żary Zachód – Iłowa (realizowanym w systemie tradycyjnym) GDDKiA zdecydowała się na zastosowanie wyłącznie kryterium ceny. W pierwszym przetargu wszystkie złożone oferty przekraczały kwotę przeznaczoną na realizację zadania. Po analizie dotychczasowych postępowań przetargowych GDDKiA stwierdziła, że wykonawcy składający oferty najczęściej w takim samym stopniu spełniali dodatkowe kryteria pozacenowe. W efekcie o wyborze najkorzystniejszej oferty i tak decydowała cena. W powtórzonym przetargu zmodyfikowany został zakres inwestycji, a kryterium wyboru wykonawcy stanowiła wyłącznie cena. Tym razem 7 spośród 8 złożonych ofert mieściło się w kosztorysie, a najkorzystniejsza z nich była o ponad 50 mln zł mniejsza od najtańszej w poprzednim przetargu.

Dla zwiększenia konkurencyjności GDDKiA dała wykonawcom możliwość wyboru rodzaju nawierzchni – betonowej lub bitumicznej. Oznacza to, że firma przystępująca do przetargu może zastosować technologię, w której się specjalizuje. Zoptymalizowano również procedury przetargowe wprowadzając nowy harmonogram dla postępowań o udzielenie zamówienia publicznego. Dotyczy on robót prowadzonych w trybie przetargu nieograniczonego w procedurze odwróconej.

Wyznaczano dłuższe niż (ustawowe) pierwotne terminy składania ofert tak, aby oferenci mogli je lepiej przygotować analizując ryzyka i swoje możliwości wykonania zadania.

Dano czas potrzebny do przygotowania optymalnych i dobrze skalkulowanych ofert. Ograniczono możliwość skrócenia terminu realizacji z 6 do 3 miesięcy i zoptymalizowano wymagania w zakresie personelu wykonawcy. Zmniejszono wymagania dotyczące okresu doświadczenia personelu wykonawcy (m.in. 12 miesięcy doświadczenia zawodowego) oraz liczbę wymaganego personelu wykonawcy. Modyfikacje dotyczyły także obszarów związanych z terminem realizacji inwestycji. Aby kontrakty były realizowane sprawniej, w tym roku będą wprowadzane kolejne zmiany. I

E. Haber

> Od połowy 2019 r., mając na uwadze dynamiczną sytuację gospodarczą oraz rynek robót drogowych, GDDKiA stosuje zmodyfikowane kryteria oceny ofert, w tym pozacenowe. Ich stosowanie w przetargach wpływa na wartość składanych ofert.

Fot. GDDKiA



Po analizie dotychczasowych postępowań przetargowych GDDKiA stwierdziła, że wykonawcy składający oferty najczęściej w takim samym stopniu spełniali dodatkowe kryteria pozacenowe. W efekcie o wyborze najkorzystniejszej oferty i tak decydowała cena

Targi Kielce
exhibition & congress centre

autostrada
MASZBUD ROTRA

Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

www.rotra.targikielce.pl



25 LAT

budujemy nowy odcinek Autostrady!

Największe spotkanie branży w Polsce:
spojrzenie w przyszłość,
wymiana wiedzy,
testowanie sprzętu,
pokazy dynamiczne.

6-8 maja 2020

Nowość:
Forum AUTOSTRADA

• drogi przyszłości • gospodarka, biznes, inwestycje • zrównoważona infrastruktura



Okres przejściowy określa czas, w którym UE i Wielka Brytania będą negocjować swoje przyszłe stosunki współpracy. Zaczyna się w dniu wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii i zakończy się 31 grudnia 2020 r. lub 31 grudnia 2021 r. W tym okresie większość obecnych przepisów pozostanie w mocy

10 WSKAZÓWEK OD GEFCO JAK DOBRZE PRZYGOTOWAĆ FIRMĘ NA BREXIT

Po ostatnich, przedterminowych wyborach parlamentarnych w Wielkiej Brytanii, które zdecydowanie wygrała Partia Konserwatywna Borysa Johnsona, brexit stał się realny. Zgodnie z ustaleniami ma nastąpić 31 stycznia. A jako, że wpłynie on znacząco na łańcuchy dostaw w przemyśle, także firmy logistyczne i transportowe muszą przygotować się do niego.

Opłaty celne, składanie zgłoszeń przywozowych i wywozowych czy też ryzyko opóźnień będą wymagać gotowości do zarządzania zmianami oraz znajomości nowych przepisów. Jedną z firm, która wyjaśnia jak przygotować się na ten moment, jest międzynarodowa grupa zadaniowa GEFCO ds. brexitu, która wspiera klientów i analizuje wszystkie możliwe scenariusze dla logistyki branży przemysłowej po wyjściu Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej.

Przeanalizuj swoje przepływy

Przygotowując się na konsekwencje brexitu, należy po pierwsze, zdefiniować lokalizacje wysyłki i odbioru towaru oraz ewentualne punkty tranzytowe. Posiadając tę wiedzę, należy przeanalizować schematy celne, a także rodzaje transportu (lądowy, morski, powietrzny) i jego typy (FTL, LTL). Wraz z przywracaniem granic między UE i Wielką Brytanią wróci konieczność posługiwania się dodatkowymi dokumentami, takimi jak faktura handlowa, lista przewozowa, pozwoleniami na przywóz czy różnego rodzaju świadectwami, jak fitosanitarne. Inne dokumenty również mogą być wymagane w zależności od rodzaju ładunku. W przypadku braku umowy brexitowej, cła będą musiały zostać opłacone w Wielkiej Brytanii lub w UE. Na terenie wspólnoty podstawowe taryfy WTO będą miały zastosowanie do produktów brytyjskich, a w Wielkiej Brytanii będą zależały od nowych taryf HMRC, czyli brytyjskiego urzędu skarbowego.

> Przygotowując się na konsekwencje brexitu, należy zdefiniować lokalizacje wysyłki i odbioru towaru oraz ewentualne punkty tranzytowe. Posiadając tę wiedzę, należy przeanalizować schematy celne, a także rodzaje transportu (lądowy, morski, powietrzny) i jego typy (FTL, LTL).

Przygotuj zespół do przestrzegania przepisów celnych

Nawet w przypadku tzw. twardego brexitu płynny i nieprzerwany przepływ towarów przez nową granicę będzie można utrzymać dzięki złożeniu wymaganych deklaracji do właściwego organu celnego kraju UE oraz urzędu skarbowego w Wielkiej Brytanii. Bez uprzednio złożonego zgłoszenia przywozowego/wywozowego lub tranzytowego powstanie ryzyko opóźnienia na granicy. Ważne, aby odpowiedzialny za przepływy do Wielkiej Brytanii zespół logistyczny miał możliwość przetwarzania zgłoszeń celnych, posiadał niezbędne narzędzia IT, celne i licencje eksportowe. Należy również zweryfikować, czy warunki handlowe umów spełniają wymogi prawne w przypadku braku porozumienia brexitowego. Firmy mogą składać zgłoszenia celne we własnym zakresie, ale bez odpowiedniej znajomości przepisów powinny rozważyć wsparcie ze strony doświadczonego brokera celnego, takiego jak GEFCO.

Zmień dotychczasowe reguły handlowe

Zrewiduj dotychczasowe warunki Incoterms. Unikaj reguły EXW, która ustanawia naj-

mniejszą odpowiedzialność oraz zaangażowanie po stronie sprzedającego, zaś deklaracja eksportowa należy do obowiązków kupującego. W przypadku kontroli podatkowej nie będziesz w stanie uzasadnić sprzedaży bez podatku VAT, bez posiadania dowodu prawnego. Nie stosuj również reguły DDP, która przenosi najszerszą odpowiedzialność oraz zakres czynności na sprzedającego, zaś za deklarację importową odpowiada sprzedawca. Nie będziesz mógł kontrolować ryzyka związanego z przepływem dokumentów i będziesz odpowiedzialny za brak zgodności. W sytuacji brexitu najważniejsze będzie uwzględnienie reguł FCA oraz DAP.

Zidentyfikuj kody taryfy celnej i pochodzenie towarów

Ustalenie kodów i pochodzenia jest obowiązkowe dla każdej operacji celnej i stanowi podstawę do obliczenia cła oraz innych podatków. Pamiętaj, że pochodzenie celne różni się od kraju pochodzenia. Pochodzenie celne dotyczy ostatniego kraju, z którego towary zostały wysłane, podczas gdy pochodzenie towaru tyczy się głównie miejsca produkcji. Poproś o BTIR (żądanie wiążącej informacji taryfowej) i/lub BOIR (wiążące informacje dotyczące pochodzenia).

Uzyskaj nowy numer EORI w Wielkiej Brytanii lub w UE

Rejestracja i identyfikacja podmiotu gospodarczego (EORI) to unikalny europejski kod nadany firmie przez administrację celną umożliwiający przeprowadzanie operacji celnych w UE. Posiadanie tego numeru jest obowiązkowe przed każdą odprawą celną. Gdy Wielka Brytania opuści UE, wszystkie dotychczasowe numery GB EORI staną się bezużyteczne. Jeśli firma będzie chciała przeprowadzać operacje celne w Wielkiej Brytanii, potrzebuje nowego numeru GB EORI. Nie trzeba posiadać siedziby w kraju, w którym prowadzona jest działalność, chyba że firma będzie się starać o zwrot podatku VAT.

Zarejestruj się w brytyjskiej przejściowej uproszczonej procedurze (TSP)

Okres przejściowy określa czas, w którym UE i Wielka Brytania będą negocjować swoje przyszłe stosunki współpracy. Zaczyna się w dniu wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii i zakończy się 31 grudnia 2020 r. lub 31 grudnia 2021 r., jeżeli dojdzie do wzajemnego porozumienia w sprawie ewentualnego przedłużenia przed 30 czerwca 2020 r. W tym okresie większość obecnych przepisów pozostanie w mocy. W przypadku importu towarów z UE do Wielkiej Brytanii, importer musi zarejestrować się w brytyjskiej przejściowej uproszczonej procedurze (TSP). Jest ona dostępna tylko dla firm mających siedzibę w Wielkiej Brytanii i posiadających numer EORI GB a umożliwia korzystanie z uproszczonych zgłoszeń przywozowych.

Nawet w przypadku tzw. twardego brexitu płynny i nieprzerwany przepływ towarów przez nową granicę będzie można utrzymać dzięki złożeniu wymaganych deklaracji do właściwego organu celnego kraju UE oraz urzędu skarbowego w Wielkiej Brytanii.

Skorzystaj z odroczenia podatku VAT

W zależności od spełnienia określonych warunków, zgodę na odroczenie podatku VAT można otrzymać od lokalnych organów celnych. Odroczenie płatności VAT obowiązuje w wybranych krajach europejskich, między innymi w Polsce, Francji czy w Belgii. W przypadku braku porozumienia w sprawie opuszczenia wspólnoty takie rozwiązanie będzie obowiązywać również w Wielkiej Brytanii.

Upewnij się, że faktury eksportowe są zgodne

W przypadku brexitu zastosowanie będzie miał art. 146 dyrektywy 2006/112/WE dotyczący operacji eksportowych z UE, a jego odpowiednik w prawie angielskim został uchwalony w ustawie o podatku VAT z 1994 r., sekcja 30(8). Zwróć uwagę na klauzule prawne na fakturach handlowych. Towary wysyłane z UE do Wielkiej Brytanii nie będą już dostawami wewnątrzwspólnotowymi, a będą to towary eksportowane.

Przewiduj przepływ importowo-eksportowy opakowań wielokrotnego użytku

Brexit wprowadzi nowe formalności celne, jak na przykład podatek importowy czy cło. Będzie to również dotyczyło przepływu opakowań wielokrotnego użytku. Planowana jest możliwość wprowadzenia tymczasowych rozwiązań importowo-eksportowych.

Oddaj kwestie podatku VAT w ręce ekspertów

Konsekwencjami brexitu będą również zmiany w przepisach dotyczących podatku VAT. Rejestracja numerów identyfikacyjnych VAT musi być prowadzona przez przedstawiciela podatkowego mającego siedzibę w Unii Europejskiej (27) – spółkę zależną lub przedstawiciela podatkowego. Może się to odbić na przepływach finansowych między podmiotami.

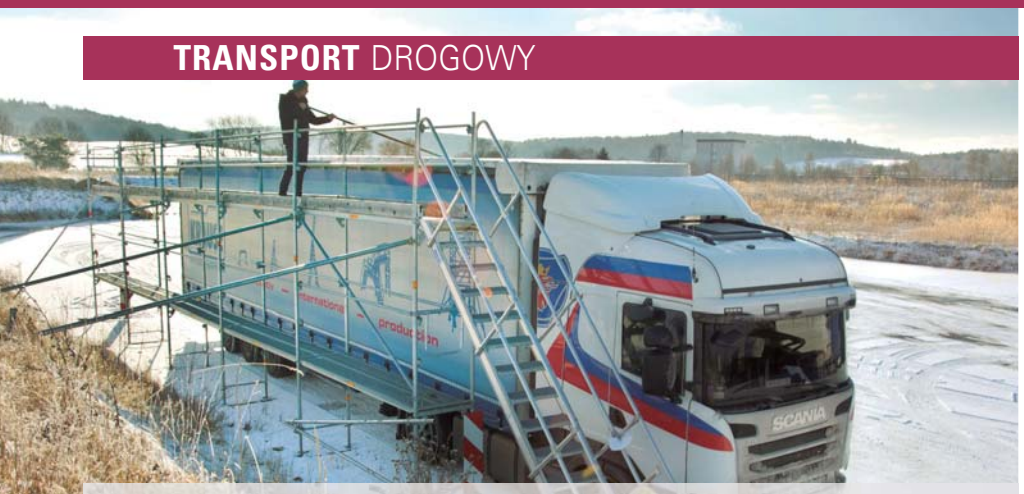
– *Dzięki ogólnoświatowemu zasięgowi w ponad 118 krajach, działowi inżynierii celnej i reprezentacji podatkowej oraz wyspecjalizowanej grupie zadaniowej ds. brexitu z konkretnymi działami HR, IT i procesami, GEFCO stało się preferowanym partnerem celnym, który najlepiej wspiera firmy w obliczu tego poważnego zakłócenia* – twierdzi Olivier Thouard, szef ds. celnych, Przedstawicielstwa Podatkowego i Brexitu w GEFCO oraz przewodniczący grupy roboczej TLF BREXIT (francuska organizacja zawodowa ds. Transportu i Logistyki).

KK



Gdy Wielka Brytania opuści UE, wszystkie dotychczasowe numery GB EORI staną się bezużyteczne. Jeśli firma będzie chciała przeprowadzać operacje celne w Wielkiej Brytanii, potrzebuje nowego numeru GB EORI

Dodatkowe informacje można znaleźć na stronie internetowej GEFCO: https://pl.gefco.net/pl/rozwiazania-logistyczne-i-transportowe/integrated-logistics-llp/brexit/



Dzięki barierkom osłaniającym górny pomost roboczy można obsłużyć wszystkie samochody ciężarowe. Ryzyko poślizgnięcia się zmniejsza rodzaj materiału użytego na schody (krata stalowa) i na platformy robocze (blacha perforowana). Dodatkowe wyposażenie to narzędzie do usuwania lodu

RAMPA UŁATWIAJĄCA ODŚNIEŻANIE TRUCKA

Polska zima kojarzy się z temperaturą poniżej zera i dość obfitymi opadami śniegu. Dla kierowców ciężarówek są one jednak problemem, gdyż spadające z zaśnieżonych dachów pojazdów bryły śniegu i lodu stanowią zagrożenie dla samochodów i osób poruszających się po drogach.

Zgodnie z art. 66. 1. Kodeksu drogowego „Prawo o ruchu drogowym", pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę. Za właściwe przygotowanie pojazdu do drogi, niezależnie od jego typu, odpowiedzialny jest zawsze kierowca. To on zobowiązany jest zimą do odśnieżenia dachu kabiny ciężarówki oraz jej naczepy przed wyruszeniem w drogę i po postoju na parkingu. W ślad za wymaganiami prawodawstwa nie idzie jednak ani skuteczne wsparcie, ani żadne narzędzia pomocne w ich spełnieniu. – *Na parkingach przy autostradach i na stacjach benzynowych nie znajdziemy odpowiednich ramp. A jak pokazuje doświadczenie naszych zachodnich sąsiadów, prosta aluminiowa konstrukcja bardzo ułatwia kierowcom to zadanie, a co najważniejsze, pozwala zwiększyć bezpieczeństwo na drodze* – mówi Marek Banach, ekspert firmy KRAUSE, producenta takich rozwiązań.

Szanse na poprawę sytuacji

Próby zmiany sytuacji w Polsce podjęła się Fundacja Truckers Life, która wraz z Polską Unią Transportu oraz Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", zainicjowała w lutym 2017 r. kampanię odsnieztrucka.pl. Na stacji BP Stobierna przy DK nr 19 w województwie podkarpackim udostępniono kierowcom pierwsze rusztowanie do odśnieżania aut ciężarowych. Jego fundatorem była firma KRAUSE Sp. z o.o. Rampa ta do dziś służy kierowcom.

Producenci specjalistycznych konstrukcji do odśnieżania ciężarówek z roku na rok widzą coraz większe zainteresowanie oferowanymi przez siebie rozwiązaniami. Odbiorcami są firmy transportowe, centra logistyczne oraz .stacje obsługi pojazdów, stacje benzynowe i warsztaty obsługujące samochody ciężarowe, ale nie zarządcy dróg krajowych. – *Problem z zalegającym na dachu naczep lodem i śniegiem pojawia się każdej zimy. Dlatego w trosce o bezpieczeństwo na drodze oraz komfort pracy naszych kierowców, zdecydowaliśmy się na zakup specjalnego rusztowania. Wybraliśmy model KRAUSE, który został na stałe zamocowany do podłoża w najbardziej dogodnym miejscu. Górny pomost, który otoczony jest ze wszystkich stron barierkami, znajduje się na wysokości 3 metrów. Pozwala więc szybko i co ważniejsze, bez narażenia zdrowia kierowców usunąć niechciany ładunek z dachu każdej naczepy* – mówi Krzysztof Szłapka, kierownik Działu Transportu i Spedycji w Centrum Logistyczno-Inwestycyjnym Poznań II.

Klientów Krause zachęca możliwość indywidualnego projektowania wymiarów konstrukcji i użycia materiałów, które odpowiadają na ich potrzeby. Jest to możliwe dzięki modułowej budowie, uniwersalności wytwarzanych części oraz opatentowanemu systemowi ich łączenia. A najtańsze konstrukcje można kupić już za ok. 9500 zł.

Jak radzić sobie w trasie?

Dłuższy postój na parkingu w trakcie śnieżycy lub marznącego deszczu jest najgorszym dla kierowcy scenariuszem. Z braku dostępnej dla wszystkich odpowiedniej infrastruktury ramp do odśnieżania, zdany jest na siebie. – *Można ruszyć i gwałtownie zahamować, by lód samoczynnie się osunął. Trzeba to jednak zrobić w miejscu, które nikomu nie zagraża. Można wspiąć się na dach naczepy i szczotką pozbyć się zimowego załadunku, albo próbować opukiwać plandekę od wewnątrz. Są też tacy śmiałkowie, którzy próbują korzystać ze zwykłych drabin, ustawiając je na śliskiej, oblodzonej powierzchni* – mówi zawodowy kierowca. Reszta, wyrusza w drogę bez odpowiedniego przygotowania, godząc się tym samym na ryzyko i koszt ewentualnego mandatu. W Polsce, najwyższa kara za to wynosi 500 zł, w Niemczech zaczyna się od 200 euro. Jeśli jednak zaśnieżony pojazd spowoduje wypadek, konsekwencje, nie tylko finansowe, będą znacznie poważniejsze. Rozwiązaniem jest zamontowanie rusztowań na każdej stacji obsługi pojazdów, stacji benzynowej, na parkingach i w zajezdniach autobusowych. Warto zrobić to tym bardziej, że świetnie sprawdzą się w ciągu całego roku podczas drobnych prac naprawczych oraz konserwacyjnych samochodów dostawczych i ich naczep.

MM

Odbiorcami specjalistycznych konstrukcji do odśnieżania ciężarówek są firmy transportowe, centra logistyczne oraz .stacje obsługi pojazdów, stacje benzynowe i warsztaty obsługujące samochody ciężarowe, ale nie zarządcy dróg krajowych.

ColdChain Poland

Równolegle z targami:
WorldFood Poland

IV Targi Chłodniczych Łańcuchów Dostaw i Logistyki w Temperaturze Kontrolowanej

21-23 KWIETNIA 2020
EXPO XXI WARSZAWA

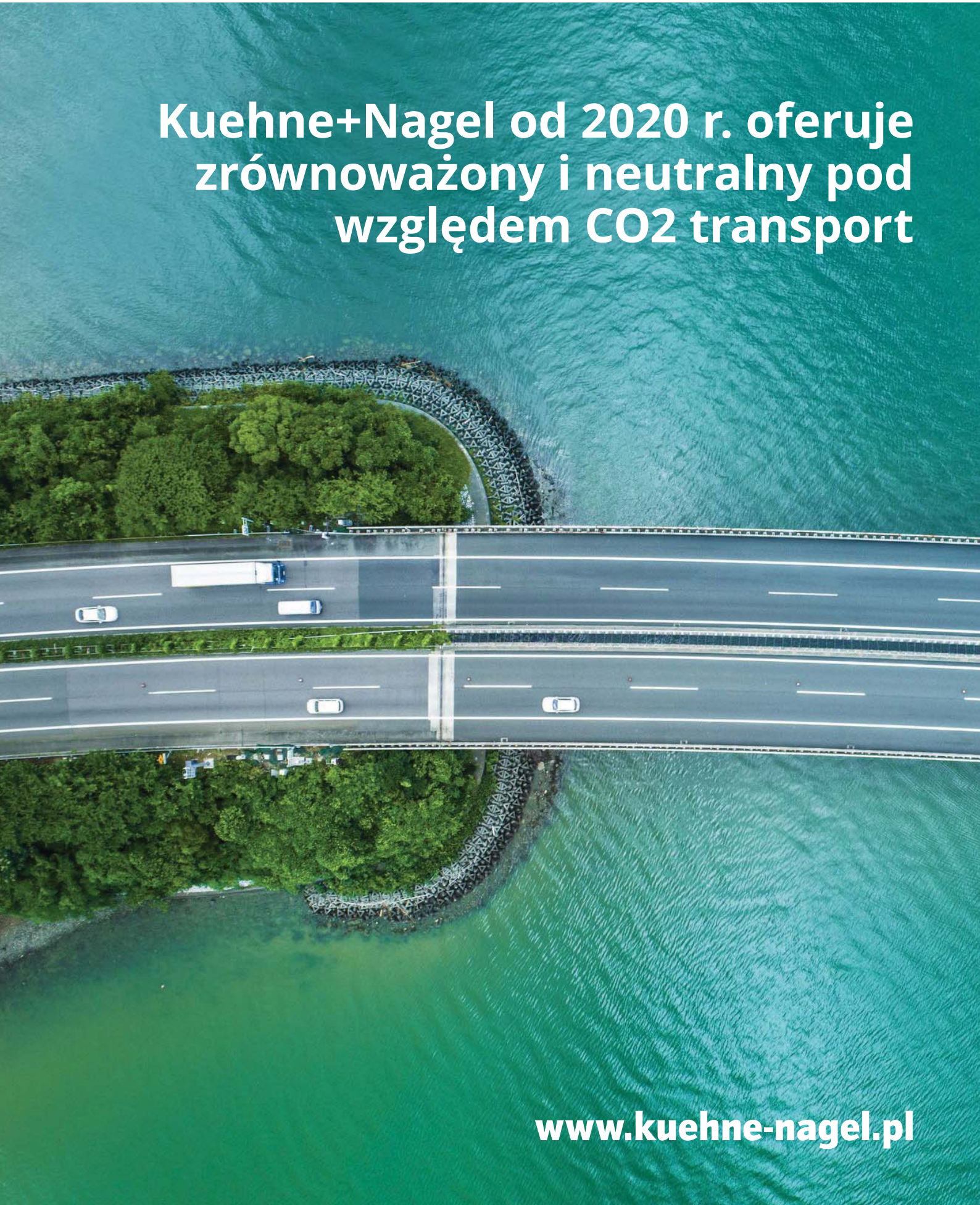
www.coldchain.pl

Platforma łącząca świat logistyki z branżą spożywczą!

WIĘCEJ INFORMACJI: +48 574 707 201 info@coldchain.pl

KUEHNE+NAGEL

Kuehne+Nagel od 2020 r. oferuje zrównoważony i neutralny pod względem CO2 transport



www.kuehne-nagel.pl