

NOWA RUBRYKA

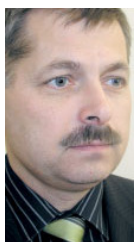
ABC ZAWODÓW TSL



Pracuj w logistyce



PDF



Nowe prawo nie zahamuje rozwoju firm przewozowych – co przyniesie 4 grudnia 2011 r. w usługach transportu drogowego?

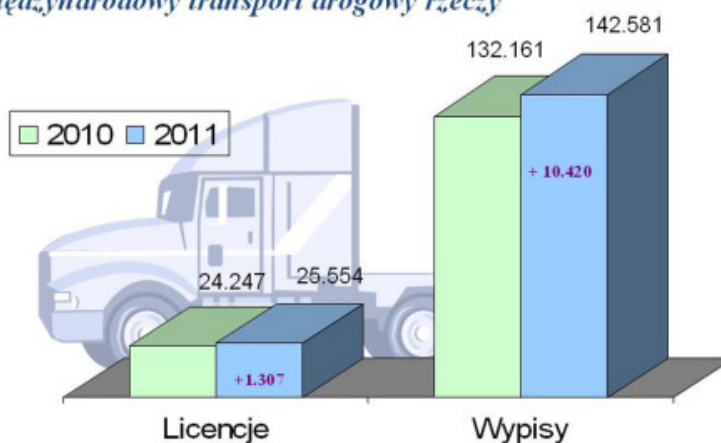
Rozmowa z Andrzejem Bogdanowiczem

Dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury

4 grudnia zaczną obowiązywać w Polsce przepisy unijnych Rozporządzeń nr 1071, 1072 i 1073, które wprowadzą nowe uwarunkowania wykonywania usług transportu drogowego. Czas ucieka, a ze strony Ministerstwa Infrastruktury nie ma jeszcze żadnej informacji w jaki sposób te uwarunkowania zostaną zaimplementowane do polskich warunków?

– Prawo unijne w randze rozporządzenia stosuje się wprost. Te akty prawne znane są od co najmniej ubiegłego roku. To, co powinno zrobić Ministerstwo Infrastruktury to stworzyć niezbędne mechanizmy prawne, które np. wskażą organy właściwe do kontroli, podmioty zobowiązane, nowe wzory dokumentów, czy inne uwarunkowania administracyjne umożliwiające wdrożenie „pakietu drogowego” tych

Międzynarodowy transport drogowy rzeczy



Stan na dzień 4 lipca 2010/2011

źr. opr. Ministerstwo Infrastruktury

trzech Rozporządzeń. Te wszystkie mechanizmy wprowadzi nowelizacja ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy

o kierujących pojazdami, której projekt jest już gotowy. Dokument dostępny jest **cd. na str. 3**

PORADY / PRAWO

s. 5

KADRY

s. 6

KOBIETY W LOGISTYCE

s. 8

Odpowiedzialność za pracownika

Kadra kierownicza ma obowiązek tak organizować, przygotowywać i prowadzić prace, by zapewnić zabezpieczenie pracowników przed wypadkami przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy. Dotyczy to zwłaszcza prac trudnych i niebezpiecznych. Do tego typu prac można niewątpliwie zaliczyć wykonywane przez pracowników magazynowych...

Kreatywne BHP w magazynach

Jak przekonać pracowników do dbania o własne bezpieczeństwo? Trzeba mieć na to ciekawy pomysł! Pokonać utrwalaony w świadomości zatrudnianych osób stereotyp nudnych szkoleń i nie zniechęcić do tworzenia reguł dotyczących BHP w firmie. Spółka Pekaes opracowała specjalne warsztaty, które mają zwiększyć bezpieczeństwo pracy w magazynach. Jest to projekt autorski oparty na doświadczeniu...

Płeć: kobieta, zawód: kierowca

Dzisiaj w rubryce „Kobiety w logistyce” prezentujemy dwie Panie pracujące w transporcie drogowym. Kobieta za kierownicą ciężarówki to nie jest zbyt częsty widok na drodze, a jednak powinniśmy się do tego przyzwyczajać. Tak samo jak do tego, że również kobiety zarządzają flotami 2 tys. pojazdów realizując ponad 4 tys. transportów miesięcznie na terenie całej Europy...



Drodzy Czytelnicy!

Jesień to nie tylko ożywienie na rynku usług logistycznych, ale w tym roku to będzie czas wielkich zmian w transporcie drogowym. Na czym będą one polegać, zapytaliśmy u źródła – Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury. Trzeci kwartał to czas wzmożonego ruchu towarowego, podczas którego magazyny pękają w szwach i pracują non stop. To właśnie w tym czasie najczęściej dochodzi do wypadków przy pracy. Zwracamy uwagę i dajemy przykład jak podnieść bezpieczeństwo pracy poprzez kreatywne wdrażanie zasad bhp.

W rubryce „Kobiety w logistyce” także nawiązujemy do transportu drogowego, pokazując że kobiety równie dobrze radzą sobie za kierownicą samochodu ciężarowego jak i w zarządzaniu flotą kilku tysięcy pojazdów!

Życzę miłej lektury!

Beata Trochymiak
redaktor portalu
Pracujwlogistyce.pl

Nowy dyrektor w Kuehne + Nagel

Zarząd Kuhene + Nagel mianował Yngve Ruud nowym maganerem regionalnym na Europę Północno-Zachodnią. Stanowisko to, Rudd obejmie 1 października 2011 r. Do tej pory na tym miejscu był Tim Scharwath, który został mianowany na członka zarządu Kuehne + Nagel

International AG. Yngve Ruud ma na swoim koncie rozbudowę norweskiego oddziału K+N, w którym pracuje od 16 lat od momentu połączenia własnej firmy ze strukturami norweskiego oddziału K+N w 1995 r. Północna-zachodnia sieć oddziałów K+N liczy obecnie około 120 lokalizacji w sześciu krajach Europy: Danii, Finlandii, Irlandii, Norwegi, Szwecji i Wielkiej Brytanii. W sumie ta część K+N zatrudnia ok. 12 tys. pracowników. Siedziba oddziału znajduje się w Wielkiej Brytanii.

(źr. Kuehne+Nagel)

Nowy prezes UPS Europe

Jim Barber został mianowany na stanowisko prezesa UPS Europe, odpowiadającego za działalność UPS w regionie Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki. Jego poprzednik – Wolfgang Flick po 35 latach pracy przechodzi na emeryturę. Barber (51 lat) związany jest UPS od 26 lat. Przed awansem pełnił funkcję dyrektora operacyjnego w Europie. Odpowiadać będzie za operacje związane z przesyłkami ekspresowymi, frachtem oraz działalność logistyczną w 120 krajach oraz za pracę 40 tys. osób. Barber zaczął pracę w UPS w 1985 r. jako kie-

rowca w USA, a następnie został mianowany na stanowisko menedżerskie z zakresu księgowości i rozliczeń. W 1998 r. awansował na koordynatora kontrolerów regionu zachodniego a po dwóch latach regionu południowo-wschodniego. W 2004 r. był kontrolerem regionu europejskiego w Brukseli. W 2006 r. został mianowany na prezesa dystryktu Wielkiej Brytanii i Irlandii w Londynie, a w 2010 r. na dyrektora operacyjnego w Brukseli.

(źr. UPS)

PEKAES przyspiesza rozwój

W drugim kwartale 2011 r. Grupa Pekaes realizowała przyjęte w ub.r. cele strategiczne. Przychody w segmencie TSL wyniosły 121,91 mln PLN i były o 14,6 proc. wyższe niż w II kwartale 2010 roku. EBITDA, nawet po korekcie o zdarzenia jednorazowe, wzrósł o 9 proc. Został on osiągnięty dzięki zwiększeniu średnich stawek usług oraz rosnącym wolumenom w segmencie przewozów drobnicowych (LTL). Dzięki wyraźnej poprawie działalności operacyjnej i dodatnim przepływom pieniężnym, na koniec czerwca 2011 r. spółka dysponowała 90,7 mln PLN wolnej gotówki. W ciągu minionych trzech miesięcy wprowadzono nowy, korzystny zarówno dla pracowników, jak i firmy, system wynagradzania i premiowania pracowników, renegotjowano umowy z klientami, którzy nie byli dla spółki rentowni. Firma wdrożyła systemy poprawy jakości usług, co ustabilizowało wskaźniki jakości na wysokim poziomie.

(źr. Pekaes)

Redakcja:

Beata Trochymiak – redaktor/wydawca portalu
e-mail: redakcja@pracujwlogistyce.pl
tel. +48 535 44 85 44

Dział marketingu i reklamy:

Krzysztof Krzanowski – marketing manager
e-mail: reklama@pracujwlogistyce.pl
tel. +48 535 44 75 44

Dział techniczny:

e-mail: techniczny@pracujwlogistyce.pl

Dział reklamacji:

e-mail: reklamacje@pracujwlogistyce.pl

adres redakcji:

ul. Puławska 12/14 lok. 2, 04-331 Warszawa

W NUMERZE:

Nowe prawo nie zahamuje rozwoju firm przewozowych – co przyniesie 4 grudnia 2011 r. w usługach transportu drogowego? 1[3]

W skrócie 2

Tylko 4 firmy i 50 pojazdów po 4 grudnia 2011 r.? 4[5]

Odpowiedzialność managera za bezpieczeństwo podległych mu pracowników 5

Kreatywne bhp zwiększy bezpieczeństwo pracy w magazynach 6[7]

KOBIETY W LOGISTYCE

Płeć: kobieta, zawód: kierowca – Magdalena Kaczyńska zawodowy kierowca w firmie przewozowej 8[9]

Transport zamiast kwiatów i ogrodów – Katarzyna Sidor Dyrektor Transportu Międzynarodowego w Europie Centralnej FM Logistic 10

ABC zawodów TSL – Spedytor lotniczy 11[12]

cd. ze str. 1

na stronie internetowej Ministerstwa od 11 sierpnia, a 25 sierpnia został przyjęty przez Komitet Stały Rady Ministrów.

Czy ustawa doprecyzowuje niektóre zmiany, jak chociażby nowe certyfikaty kompetencji zawodowych, co stanie się z certyfikatami uzyskanymi do 4 grudnia?

– Wiem, że ta zmiana wzbudza wiele emocji wśród przewoźników, ale myślę że niepotrzebnie. Certyfikaty międzynarodowe bezpośrednio na podstawie Rozporządzenia 1071 są uznane za ważne bezterminowo. Natomiast prawo unijne zawarte w „pakiecie drogowym” upoważnia państwa członkowskie do podjęcia analogicznej decyzji w sprawie certyfikatów krajowych. Już na początku tego roku podjęliśmy decyzję, że również certyfikaty krajowe pozostaną ważne i zrównane z certyfikatami międzynarodowymi. Natomiast ewentualnie w aktach wykonawczych ogłosimy nowy wzór tego dokumentu. Wymiana starych dokumentów na nowe, jeżeli będzie potrzebna odbędzie się na zasadzie dokument za dokument bez formalności typu szkolenie lub egzamin. Więc wszystkie certyfikaty otrzymane do 4 grudnia nie stracą swojej mocy i pozostaną ważne, ale ich posiadacze będą musieli poddać się weryfikacji zgodnie z nowymi warunkami wynikającymi z unijnego prawa np. udowodnić dobrą reputację, niekaralność.

A co z zarządzającymi transportem, tutaj też nie ma jasności co do zakresu możliwości działalności, chodzi o limit pracy dla 4 firm i zarządzania 50 pojazdami?

– Osoba „zarządzająca transportem” została opisana bezpośrednio w Rozporządzeniu nr 1071 i nic się tutaj nie zmieni. Rozporządzenie stanowi wprost – cztery firmy i nie więcej niż 50 pojazdów. A więc praca dla 10 firm, które mają po dwa samochody nie wchodzi w grę, będzie to niemożliwe. „Cztery i firmy i nie więcej niż 50 pojazdów” – te warunki muszą być spełnione razem. Jeżeli zarządzający transportem pracuje dla jednej firmy, która posiada 200 pojazdów, to już nie może podjąć pracy w innej firmie, bo nie spełni jednego z warunków, przekroczy limit dopuszczalnej liczby pojazdów. Rozporządzenie unijne nakłada tutaj ściśle określone ogra-

niczenia. Zarządzający transportem będą ewidencjonowani w rejestrze unijnym. Rozporządzenie nakłada też jednoznaczne wymagania dla tych osób, jeśli ktoś nie spełni choćby jednego straci uprawnienia.

Na jakiej zasadzie osoby zarządzające transportem będą wpisywane do ewidencji, czy muszą to zrobić 5 grudnia?

– Rejestr jak i odpowiednie przepisy wykonawcze dopiero są tworzone i przez najbliższy rok na pewno będziemy pracowali jeszcze nad uruchomieniem odpowiednich aktów prawnych oraz elektronicznego rejestru przewoźników drogowych, a więc i rejestru osób zarządzających transportem, który powinien ruszyć do końca 2012 r., i uzyskać interoperacyjność w ramach UE. Do rejestru trafi każdy kto zarządza transportem. Wówczas wyjdzie, czy zarządzający nie przekraczają limitów określonych w Rozporządzeniu 1071, czyli 4 firm i 50 pojazdów.

Czy Ministerstwo wyda jakieś dodatkowe wytyczne do osoby „zarządzającej transportem”?

– Nie, pozostaną tylko te wymogi, które są w Rozporządzeniu 1071.

Rozporządzenie nie definiuje szczegółowo „bazy eksploatacyjnej”, pozostawiając to państwom członkowskim i prawu krajowemu. Proszę o wyjaśnienie, jaki obiekt może być „bazą eksploatacyjną”?

– W zasadzie nasza definicja odpowiada definicji z Rozporządzenia 1071. Natomiast to co definiuje dokładnie ten obiekt, to zapis o tym, że powinien on spełnić warunki prawa budowlanego i ochrony środowiska, ale jest to chyba oczywiste dla wszystkich obiektów w których prowadzi się działalność gospodarczą. Nie ma natomiast obowiązku posiadania tytułu własności do bazy, można korzystać z użyczonego miejsca np. swego zleceniodawcy. Takie miejsce musi być zadeklarowane do uprawnień do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego. Jeżeli teren zgłoszony jako baza eksploatacyjna będzie spełniał warunki zabudowy i ochrony środowiska to zostanie zakwalifikowany jako baza. Czy to będzie parking ogrodzony z utwardzoną powierzchnią, czy warsztat, czy też garaż albo inne wydodrębnione miejsce zgodnie z prawem budowlanym i przepisami ochrony środowiska, nie ma

to znaczenia. Tutaj przedsiębiorca decyduje, jaki rodzaj bazy jest mu niezbędny do prowadzenia działalności związanej z pojazdami. Nadzór i kontrolę tych miejsc będzie pełnił Starosta.

Definicja bazy w Rozporządzeniu mówi o odpowiednich urządzeniach i sprzęcie technicznym, co konkretnie to oznacza?

– To znaczy, że należy zapewnić takie wyposażenie bazy, aby utrzymać odpowiedni stan techniczny pojazdu umożliwiając jego eksploatację. To przewoźnik decyduje o tym, co mu jest niezbędne aby zapewnić prawidłową konserwację oraz postój pojazdu kiedy zjedzie z stasy. Jeżeli przedsiębiorca korzysta z serwisu zewnętrznego to może się okazać, że tylko przysłowiowa skrzynka do wymiany żarówek będzie wystarczająca jako urządzenia i sprzęt techniczny wymienione w ustawie.

Prawo unijne wprowadza licencje wspólnotowe, co z licencjami krajowymi, na jakich zasadach będzie można je nabywać? Czy licencje uzyskane przed 4 grudnia stracą ważność?

– Kluczowa jest tutaj licencja krajowa, ponieważ jest to odpowiednik zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika. Żeby posiadać licencję krajową, trzeba spełnić wymagania z artykułów 3–8 Rozporządzenia 1071, czytając i stosując je wprost. Dotychczas wydane licencje międzynarodowe zostaną utrzymane przez okres ich ważności, nie dłużej jednak niż 5 lat. Z tym, że przedsiębiorca będzie musiał w ciągu roku poddać się weryfikacji, jeśli tego nie zrobi do grudnia 2012 r., straci uprawnienia a jego licencja straci ważność. Oznacza to roczny okres przejściowy na dostosowanie się do nowych warunków. Analogiczna zasada będzie dotyczyć licencji krajowych, ich właściciele będą zobowiązani w okresie roku tzn. do 4 grudnia 2012 r. wykazać się spełnieniem nowych wymagań. Wydawanie licencji unijnych pozostaje w gestii GITD a licencji krajowych we właściwości Starostów.

Co znaczy „przedsiębiorca będzie musiał poddać się weryfikacji” w ciągu roku?

– Przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia dokumentów, którymi potwierdzi spełnienie wszystkich warunków wynikających z Rozporządzenia. Natomiast nie musi tego robić od razu 5 grudnia, ma na to cały rok. Jeżeli nie dokona w ciągu 12

miesiący weryfikacji, straci uprawnienia do wykonywania zawodu. Kontrola spełnienia wymagań leży również po stronie Starosty.

A co z „pośrednictwem przy przewozie rzeczy”?

– Pozostaje jako prawo krajowe, tutaj nic się nie zmienia. Wymagania pozostają identyczne, tak jak jest obecnie.

Jakich obszarów będą dotyczyły akty wykonawcze i kiedy zostanie opublikowana ustawa o transporcie drogowym i kierującymi pojazdami?

– Na pewno musi być akt wykonawczy do wzoru licencji krajowej. Tak samo jeśli chodzi o opłaty, chociaż utrzymujemy ten sam poziom opłat, ale zmieni się metodyka wyliczania. Teraz za okres 5 lat opłata za licencję wynosi 4 tys. zł, a zgodnie z nowymi przepisami licencja wspólnotowa będzie wydawana na okres nie krótszy niż rok i nie dłużej niż 10 lat, więc w zależności od okresu będzie pobierana opłata 800,- zł za rok. Chociaż jest taka tendencja, aby opłaty obniżyć. Robimy wszystko aby przed 4 grudnia ustawa i akty wykonawcze ukazały się i obowiązywały. Natomiast już dzisiaj można zapoznać się z treścią jej projektu, który jak już wspominałem wcześniej jest dostępny na stronie internetowej BIP Ministerstwa Infrastruktury.

Czy nie obawiają się Państwo, że wiele przedsiębiorców nie przystosuje się do nowych warunków, nie wytrzyma kolejnych obostrzeń prawno – formalnych?

– Rok 2008 i 2009 oraz 2010, to były lata kryzysowe. We wszystkich tych latach ani przez moment nie doszło do wyhamowania progresji zakładania nowych firm transportowych. W roku 2010 nastąpił kolejny znaczący rozwój polskiej floty transportowej i nowych firm, bowiem przybyło 10 tys. pojazdów w transporcie międzynarodowym. Więc jeżeli względy ekonomiczne nie powstrzymują przed przyrostem nowych firm i wzrostem flot, to względy administracyjne i to wcale nie wygórowane, nie będą tym bardziej stanowiły przeszkody dla dalszego rozwoju transportu drogowego.

Dziękuję za rozmowę,

Beata Trochymiak

Tylko 4 firmy i 50 pojazdów po 4 grudnia 2011 r.? – pyta zarządzający transportem

Pakiet „rozporządzeń transportowych”, który wejdzie w życie po 4 grudnia zbudza wiele dyskusji o nowych zagadnieniach opisujących wykonywanie usług transportu drogowego. Jednym z nich jest osoba zarządzająca transportem. Wątpliwości dotyczą zapisu o limicie 4 przedsiębiorstw i floty 50 pojazdów, który przypisany jest zarządzającemu transportem. Jak należy to rozumieć?

„Prowadzę w tej chwili firmę doradztwa i zarządzania transportem, czy będę musiał zrezygnować z innych firm i pozostawić sobie tylko 4 firmy, których łącznie flota nie przekracza 200 samochodów?” – to jedno z pytań, które ostatnio pada najczęściej wśród osób trudniących się zarządzaniem transportem.

Jak wnioskujemy z pytania wynika, że osoba ta prowadzi indywidualną działalność gospodarczą, której przedmiotem jest m.in. świadczenie usług zarządzania działalnością transportową w różnych przedsiębiorstwach, z którymi nie jest związana stosunkiem pracy czy posiadanych udziałów, a wspomniane usługi świadczone są na bazie umów cywilnoprawnych. Duże znaczenie ma fakt, czy zarządzający transportem współpracuje z przewoźnikami prowadzącymi indywidualną działalność gospodarczą, czy może ze spółkami prawa handlowego?

W dniu 4 grudnia 2011 r. wejdą w życie przepisy ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE. Rozporządzenie będzie obowiązywało jednolicie we wszystkich Państwach Członkowskich Unii Europejskiej, przy czym w wielu miejscach to Rozporządzenie uprawnia Państwa Członkowskie do wprowadzenia stosownych uściśleń i modyfikacji, już poprzez akty prawa krajowego. Tego aktu prawnego nie należy

mylić z ustawą, która jest właśnie aktem normatywnym prawa krajowego, będącym niżej w hierarchii źródeł prawa niż Rozporządzenie, a zatem ustawa nie może być z nim niezgodna.

W art. 2 pkt 5 Rozporządzenia zdefiniowano pojęcie „zarządzającego transportem”, które oznacza osobę fizyczną zatrudnioną przez przedsiębiorcę lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, tę osobę fizyczną lub, w razie potrzeby, inną osobę fizyczną wyznaczoną przez tego przedsiębiorcę na podstawie umowy, zarządzającą w sposób rzeczywisty i ciągły operacjami transportowymi przedsiębiorcy. Oznacza to, iż przedsiębiorcy – osoby fizyczne – same muszą pełnić funkcję zarządzającego transportem w swoim przedsiębiorstwie, a więc i spełniać wymogi Rozporządzenia w tym zakresie.

Zgodnie z art. 4 Rozporządzenia przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która spełnia warunki przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) (wymóg posiadania dobrej reputacji szczegółowo opisany w art. 6 Rozporządzenia i art. 3 ust. 1 lit. d) (wymóg posiadania kompetencji zawodowych szczegółowo opisany w art. 8 Rozporządzenia). Osoba ta musi również:

- w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa;
- mieć rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą; oraz
- posiadać miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty.

Istotne jest zatem ustalenie istnienia rzeczywistego związku z zarządzanym przedsiębiorstwem. Należy wskazać, iż

cd. na str. 5

cd. ze str. 4

katalog określony w ppkt b) powyżej ma charakter otwarty, na co wskazuje zwrot „polegający na przykład na tym, że...”. Oznacza to, że dopuszcza się inne formy posiadania rzeczywistego związku z przedsiębiorstwem niż wymienione wprost w tym podpunkcie, jakkolwiek będzie to miało zawsze charakter ocenny. Szczególnie w sytuacji, gdy jedna osoba zarządza transportem w kilku – kilkunastu przedsiębiorstwach, a z każdym ma podpisaną jedynie umowę cywilnoprawną, może to stanowić przyczynek do podważania istnienia rzeczywistego związku z tymi przedsiębiorstwami. Jedynie w przypadku osób fizycznych prowadzących działalność transportową, to właśnie te osoby muszą być „zarządzającymi transportem”. Nie jest do końca jasne jak będzie wyglądać sytuacja, w której co prawda indywidualny przewoźnik będzie posiadał przymiot dobrej reputacji i stosowny certyfikat kompetencji, ale np. nie będzie on w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzał operacjami transportowymi przedsiębiorstwa (np. nie ma umiejęt-

ści managerskich lub sam jest kierowcą). Niemniej jednak, w ogólnej konstrukcji w tych wszystkich sytuacjach zarządzający transportem nie jest związany limitem przedsiębiorstw i pojazdów.

W sytuacji, gdy jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem, pod warunkiem że:

a) przedsiębiorca wyznaczy osobę fizyczną posiadającą miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty, spełniającą wymogi przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b) i d) oraz uprawnioną na mocy umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w imieniu tego przedsiębiorcy; b) umowa wiążąca przedsiębiorcę z osobą, o której mowa w lit. a), precyzuje zadania, które ma ona wykonywać w sposób rzeczywisty i ciągły, oraz określa zakres obowiązków związanych z funkcją zarządzającego transportem. Zadania, które należy sprecyzować, obejmują w szczególności utrzymanie i kon-

serwację pojazdów, sprawdzanie umów i dokumentów przewozowych, podstawową księgowość, przydzielanie ładunków lub usług kierowcom i pojazdom oraz sprawdzanie procedur związanych z bezpieczeństwem;

c) w charakterze zarządzającego transportem osoba, o której mowa w lit. a), może kierować operacjami transportowymi nie więcej niż czterech różnych przedsiębiorstw, realizowanymi za pomocą połączonej floty, liczącej ogółem nie więcej niż 50 pojazdów. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o obniżeniu liczby przedsiębiorstw lub łącznej wielkości floty pojazdów, którymi może zarządzać ta osoba.

W takim właśnie przypadku obowiązują limity dla osób występujących w charakterze zarządzających transportem. Niestety nie jest jasne, czy do wspomnianego limitu wlicza się również podmioty (i pojazdy), gdzie zarządzający transportem zarządza nimi zgodnie z art. 4 ust. 1 Rozporządzenia.

Autor: Marcin Kopka prawnik z kancelarii R.Olszewski, J.Tokarski i Wspólnicy Kancelaria Prawnicza Spółka Komandytowa

Odpowiedzialność managera za bezpieczeństwo podległych mu pracowników

Pracownicy, jak i pracodawcy niezależnie od branży i zajmowanego stanowiska, muszą wypełniać obowiązki wypływające z przepisów i zasad BHP. Dotyczy to w szczególności branży logistycznej, gdzie wielu pracowników wykonuje pracę na magazynie w zakresie operacji towarem powierzonym do przechowania przez klientów pracodawcy, wymagającą szczególnej uwagi i umiejętności. Zaostrzona odpowiedzialność spoczywa jednak na pracownikach kadry kierowniczej, ponieważ to oni odpowiadają za organizację pracy swoich podwładnych oraz stanowiska ich pracy.

Zgodnie z przepisami kodeksu pracy pracodawca ma w szczególności m.in. obowiązki:

1) zaznajamiać pracowników podejmujących pracę z zakresem ich obowiązków, sposobem wykonywania pracy na wyznaczonych stanowiskach oraz ich podstawowymi uprawnieniami,

2) zapewniać bezpieczne i higieniczne warunki pracy oraz prowadzić systematyczne szkolenie pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy.

Pracodawca ponosi odpowiedzialność za stan bhp w zakładzie pracy. Natomiast na zakres odpowiedzialności pracodawcy nie wpływają obowiązki pracowników w dziedzinie bhp oraz powierzenie wykonywania zadań służby bezpieczeństwa i higieny pracy specjalistom spoza zakładu pracy.

Zatem zarówno pracodawcy, jak i osoby kierujące pracownikami w imieniu pracodawców, którym pracodawca powierzył takie obowiązki, są zobowiązane organizować stanowiska pracy podległych pracowników zgodnie z przepisami oraz zasadami bhp. Co więcej dla uznania odpowiedzialności pracownika pełniącego funkcje kierownicze w zakładzie pracy, nie jest konieczny np. dodatkowy zakres obowiązków dotyczący wymagania od innych przestrzegania obowiązków wynikających z przepisów i zasad bhp.

Kadra kierownicza ma obowiązek tak organizować, przygotowywać i prowadzić prace, by zapewnić zabezpieczenia pracowników przed wypadkami przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy. Dotyczy to zwłaszcza prac trudnych i niebezpiecznych. Do tego typu prac można niewątpliwie zaliczyć prace wykonywane przez pracowników magazynowych, którzy wykonują na magazynie operacje związane z towarem.

Osoby kierujące pracownikami, które nie wykonują cięższych na nich obowiązków z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy, mogą zostać ukarane karą grzywny w wysokości od 1.000 zł do 30.000 zł.

Podstawa prawna:
art. 94, art. 207, art. 283 Kodeksu pracy

Autor: Ewa Krysztofiuk radca prawny M&M air sea cargo S.A.

Kreatywne bhp zwiększy bezpieczeństwo pracy w magazynach – nowatorski program PEKAES S.A.

W okresie ostatnich kilku lat liczba ofiar wypadków przy pracy w branży TSL w Polsce wzrasta. Co roku ginie kilkadziesiąt osób, a kilka tysięcy zostaje rannych. Każdy wypadek oprócz ofiar, pociąga za sobą również ogromne koszty rzędu nawet kilkuset tysięcy złotych. Najczęstszą przyczyną wypadków jest niewłaściwa organizacja pracy i niewłaściwe zachowanie się pracowników. Aby ograniczyć progres wskaźników wypadkowości w firmach, wystarczy ulepszyć formę zarządzania bezpieczeństwem pracowników. Na zmianę mentalności zatrudnianych osób trzeba mieć jednak pomysły. Spółka Pekaes poprzez specjalne warsztaty zamierza wzbudzić wśród swoich pracowników potrzebę stosowania bezwypadkowych metod pracy w magazynach.

Jak przekonać pracowników do dbania o własne bezpieczeństwo? Trzeba mieć na to ciekawy pomysł! Pokonać utrwalone w świadomości zatrudnianych osób stereotyp nudnych szkoleń i nie zniechęcić do tworzenia reguł dotyczących BHP w firmie. Spółka Pekaes opracowała specjalne warsztaty, które mają zwiększyć bezpieczeństwo pracy w magazynach. Jest to projekt autorski oparty na doświadczeniu pracowników Pionu Rozwoju Spółki Pekaes.

–Przede wszystkim trzeba rozbudzić w zatrudnianych osobach potrzebę dbania o własne bezpieczeństwo. Dotrzeć do człowieka, nie tylko do pracownika. Tematyką związaną z bezpieczeństwem i higieną pracy zajmuję się od 6 lat i wiem, że osoba recytująca z pamięci sucho brzmiące przepisy kodeksu pracy nie dość, że ma nikłe szanse na dotarcie do audytorium, to wręcz zniechęca potencjalnego odbiorcę swoim monologiem do zainteresowania się sprawami bezpieczeństwa – mówi Tomasz Miłkowski Główny Specjalista ds. BHP w Pekaes SA



Trafić do świadomości człowieka można poprzez emocje, które napędzają jego działania. Zapewnienie bezpiecznych warunków pracy oraz chęć ukierunkowania działań pracowników, poprzez wspólne zdefiniowanie potrzeb z zakresu bezpieczeństwa pracy były punktem wyjścia

pracowników bezpieczeństwa. Zespoły takie powstały w każdym oddziale firmy na terenie całego kraju.

Głównym celem pierwszej edycji warsztatów było wywołanie dyskusji na bazie emocji, które towarzyszyły wspólnej analizie przyczyn odtwarzanego z zapisu

Główne przyczyny wypadków przy pracy w magazynach wg danych Państwowej Inspekcji Pracy:

- główną przyczyną wypadków była niewłaściwa ogólna organizacja pracy – 29,9 proc. ogółu przyczyn,
- na drugim miejscu jest nieprawidłowe zachowanie się pracownika co stanowiło 28,8 proc. ogółu przyczyn
- oraz wady konstrukcyjne lub niewłaściwe rozwiązania techniczne i ergonomiczne urządzeń lub wyposażenia magazynów co stanowiło 5,8 proc. przyczyn wszystkich wypadków.

Zdarzenia te dotyczą przede wszystkim pracy w magazynach z udziałem urządzeń podnośnikowych (typu wózki widłowe, inne podnośnikowe). Biorąc pod uwagę ilość wypadków przy pracy w magazynach ogółem, co roku odnotowuje się ich kilka tysięcy. Trudno jest jednakże oszacować ich dokładną liczbę, gdyż nie wszystkie są zgłaszane do PIP. Najczęściej zgłaszane są te, podczas których doszło do poważnego uszkodzenia ciała lub wypadku śmiertelnego. Wypadki polegające na skaleczeniu się, poślizgnięciu się, potknięciu i upadku pracownika, nie są w ogóle nigdzie zgłaszane.

do zapoczątkowania w Pekaes cyklu autorskich Warsztatów kreatywnego podejścia do zagadnień związanych z BHP.

Mysleć, rozmawiać, wyciągać wnioski

Ideą warsztatów jest zwiększanie świadomości potrzeby bezpieczeństwa w miejscu pracy, co w konsekwencji skutkowało zmniejszeniem ilości występowania zdarzeń niebezpiecznych dla pracowników w miejscu wykonywania obowiązków służbowych. Zajęcia odbywają się z reguły w pięcioosobowych grupach warsztatowych. W skład grupy wchodzi: osoba nadzorująca prace w magazynie, dwie osoby pracujące w magazynie, pracownik biurowy oraz osoba przeprowadzająca warsztat. Zajęcia skonstruowane są w taki sposób, aby angażować uczestników warsztatu do czynnego uczestnictwa, skłaniając do przemyśleń i poszukiwań nowych rozwiązań w zakresie zwiększania własnego oraz innych pra-

monitoringu wypadku, który miał miejsce na rampie jednego z magazynów spółki Pekaes. W ćwiczeniu prowadzący użył diagramu Ishikawy (metoda rybiej ości) sugerując podział szukanych przez uczestników ćwiczenia przyczyn wypadku na: ludzkie, techniczne, organizacyjne oraz formalne. Głównym celem ćwiczenia było opracowanie metod zapobiegawczych z uwzględnieniem w/w podziału oraz wyeliminowanie okoliczności, w jakich mogłoby dojść do wypadku ogląda-

Info o „Warsztatach kreatywnego podejścia do zagadnień bhp w PEKAES SA”

Pierwsza edycja warsztatów odbyła się w dniach 25 maj – 16 czerwiec 2011 r., przeprowadzonych zostało 20 spotkań. Każde ze spotkań trwało około 2 godzin, w sumie w spotkaniach uczestniczyły 102 osoby na 752 etaty.

nego na filmie w oddziale, w którym dokonywana była w danej chwili analiza. Prowadzący warsztaty uzupełniał dyskusję o dodatkowe przykłady podobnych zdarzeń. Każdy środek zapobiegawczy wypracowany na podstawie zdiagnozowanych przyczyn wypadków wskazany przez poszczególnych członków zespołów, był uznany za pomysł, który przyczynia się do poprawy warunków pracy. Podsumowaniem było utrwalenie wniosków dotyczących bezwypadkowych metod pracy.

– Warsztaty mają uzmysłwić uczestnikom, jak wykorzystywać wiedzę z zakresu przewidywania następstw ryzykownych zachowań, jak je eliminować i na co zwracać uwagę nie tylko podczas pracy własnej, ale także podczas obserwacji czynności wykonywanych przez inne osoby – wyjaśnia Tomasz Miłkowski.

Jak zaangażować wszystkich pracowników

Istotne jest aby wnioski dotyczące sposobów przewidywania konsekwencji niewłaściwych zachowań w procesie pracy, dia-

Czy zrealizowano założenia projektu?

Stworzone zostały i zatwierdzone przez Dyrektora każdego oddziału Zespoły, dedykowane do pracy nad wdrażaniem pomysłów mających poprawiać stan BHP w każdym z oddziałów. We wszystkich oddziałach idea Warsztatów, wraz ze wszystkimi założeniami, została przyjęta z entuzjazmem.

Wszystkie Zespoły zrealizowały ćwiczenie, którego wnioski posłużyły do nauki zapobiegania podobnym zdarzeniom. Zostały omówione sprawy BHP w każdym oddziale z punktu widzenia pracowników w nich pracujących. Kolejna edycja Warsztatów zaplanowana została na styczeń 2012 r.

Ponadto Warsztaty zostały ocenione przez uczestników jako potrzebne, zaproponowana forma przekazania wiedzy dotyczącej BHP okazała się być ciekawą i łatwą do przyswojenia. Pracownicy wykazali otwartą postawę na tego typu inicjatywy, chcą większej ilości szkoleń i spotkań, na których istniałaby możliwość wpływania na poprawę warunków pracy. Członkowie Zespołów mający wpływ na poprawę warunków BHP w Pekaes SA mają też świadomość, że zaangażowanie w tym procesie jest sprawą kluczową.

(źr. Pekaes)

gnozowane podczas spotkań zespołów na warsztatach bhp, docierały do reszty pracowników – nieuczestniczących bezpośrednio w projekcie. Jednym z zadań członków zespołów realizujących projekt w oddziałach jest pełnienie funkcji (nie-sformalizowanej) służby BHP. Wprowa-

dzają oni wypracowane podczas spotkań warsztatowych metody „zarażając” nimi swoich kolegów.

– To trudne zadanie, ale dające jednocześnie możliwość rozwijania w pracownikach kompetencji, które posłużyć im mogą również w życiu prywatnym. Pokazanie zatrudnionym przez Spółkę osobom, że największy wpływ na bezpieczeństwo mają oni sami. Zmusza to ich do właściwego organizowania swojej pracy, planowania działań, reagowania na niewłaściwe zachowania kolegów i przewidywanie konsekwencji odstępstw od tych metod. Sukcesem projektu będzie zaangażowanie wszystkich pracowników Pekaes do aktywnej postawy wobec własnego bezpieczeństwa (nie tylko w miejscu pracy), a warsztaty bhp staną się narzędziem do systematycznej poprawy i udoskonalania założeń projektu – mówi Tomasz Miłkowski.

Z pewnością każde tego typu działanie na rzecz poprawy bezpieczeństwa pracy zasługuje na uwagę. Szczególnie to, które kreuje nowe podejście do wdrożenia w życie przepisów i zasad bhp, uważanych przez pracowników niemalże każdej firmy za wyjątkowo nudne. Jednakże należy pamiętać o tym, że mentalności człowieka nie da się zmienić tylko kreatywnością i nowymi pomysłami. Niestety jeśli zabraknie konkretnych wytycznych, czy też stałej kontroli realizacji wdrożonych zmian, wypracowana metoda może nie odnieść skutku.

(opr. Beata Trochymiak)



KOBIETY W LOGISTYCE

Dzisiaj w rubryce „Kobiety w logistyce” prezentujemy dwie Panie pracujące w transporcie drogowym. Kobieta za kierownicą ciężarówki to nie jest zbyt częsty widok na drodze, a jednak powinniśmy się do tego przyzwyczajać. Tak samo jak do tego, że również kobiety zarządzają flotami 2 tys. pojazdów realizując ponad 4 tys. transportów miesięcznie na terenie całej Europy. O swoich doświadczeniach opowiadają Magdalena Kaczyńska i Katarzyna Sidor.

Płeć: kobieta, zawód: kierowca



Rozmowa z Magdaleną Kaczyńską, zawodowym kierowcą w firmie przewozowej współpracującej z Schenker Sp. z o.o

Pasja do zawodu kierowcy wzięła się z...

– Tą pasją zaraził mnie mój chrzestny, który jest zawodowym kierowcą pojazdów ciężarowych i z którym miałam okazję często jeździć w trasy, co mnie zafascynowało. Powiem szczerze, że był wściekły kiedy dowiedział się o mojej decyzji, że chcę zostać zawodowym kierowcą.

Czy kobiecie trudno było zdobyć prawo jazdy?

– Po prostu chciałam je zrobić i szukałam możliwości, jak do tego podejść. Dowiedziałam się, że jest organizowany konkurs przez program „Na osi” emitowany w TVN Turbo, w którym nagrodą był kurs prawa jazdy kat. C+E. Napisałam swoje zgłoszenie uzasadniając dlaczego chciałabym wziąć udział w konkursie. Wybrano cztery najciekawsze e-maile do finału, w tym mój. Niestety los nie był dla mnie łaskawy, nie pasował mi termin i nie mogłam wziąć udziału w finale. Zaczęłam więc rozglądać się za szkołą nauki jazdy. Tymczasem została ogłoszona druga edycja konkursu TVN Turbo i ponownie wysłałam swoje zgłoszenie. Zostałam zakwalifikowana i tym razem pojechałam na finał, który wygrałam, a nagrodą był kurs na prawo jazdy kat. C+E.

Ile czasu szukała Pani pracy w zawodzie kierowcy?

Ile czasu szukała Pani pracy w zawodzie kierowcy?

– Pracę jako kierowca otrzymałam od razu po zakończeniu kursu i nie było z tym problemu. Jeżdżę od 2008r. Swoje pierwsze kroki stawiałam w firmie T2B, a od 1,5 roku realizuję dostawy dla klientów spółki Schenker.

Z wykształcenia jest Pani...

– Skończyłam liceum handlowo-menedżerskie, jestem technikiem handlowym i po maturze poszłam na studia prawnicze, ale po roku zrezygnowałam ze studiów, chociaż zdałam wszystkie egzaminy. Stwierdziłam, że to nie dla mnie. Wiedziałam, że chcę jeździć ciężarówkami i śpiewać. Więc zaczęłam realizować swoje marzenia.

Marzenia, czyli...

– Po pierwsze zostać kierowcą ciężarówki, nagrać płytę i urodzić syna. To wszystko się spełniło.

Muzyka to druga pasja?

– Tak, śpiewam w zespole disco polo „Jump”. Marzyłam o wydaniu płyty i po kilku latach ciężkiej pracy udało się to zrealizować. Premiera płyty odbyła się w Opolu na zlocie „Master Truck” gdzie również zagrałyśmy koncert. W 2006 roku, mój zespół zdobył główną nagrodę „Grand Prix” na ogólnopolskim festiwalu muzyki tanecznej w Ostródzie.

Największy przebój zespołu Jump to...

– To utwór „Słodka kotka”, do którego został nagrany teledysk z udziałem ciężarówek DAF. Myślę, że wszystko właśnie zaczęło się od tego klipu, bo to dzięki niemu jestem rozpoznawana przez kolegów kierowców. Czasami mnie tak nawet nazywają (uśmiech). A podczas koncertów na spotkaniach truckerskich, utwór ten jest przebojem numer jeden.

Ma Pani nieco ponad 20 lat, spełniła wszystkie swoje marzenia, co dalej...

– To są spełnione marzenia, z których jestem dumna i szczęśliwa, nad którymi ciężko pracowałam i z których niezmiernie się cieszę, ale chciałabym jeszcze wiele w życiu zrobić, np. wydać drugą płytę. Chcę też wrócić na studia. Dzisiaj wiem, że wybiorę kierunek związany z transportem albo logistyką. Nie wiem czy mi się to uda w tym roku, czy w przyszłym, bo najważniejsze jest moje dziecko, któremu chcę poświęcać więcej czasu. W przyszłości myślę o tym, aby zostać instruktorem jazdy ekonomicznej i prawa jazdy kat. C, C+E. Chciałabym też zdobyć uprawnienia egzaminatora. Lubię transport i zamierzam w tym kierunku się rozwijać. Poza tym wraz z upływem lat na pewno będzie ciężiej pracować na trasach, więc chcę mieć alternatywę na życie.

Jak traktują Panią inni kierowcy na drodze?

– Z tym jest różnie, ale przeważnie spotykam się z miłym odzewem. Natomiast nie brakuje takich sytuacji, kiedy panowie widząc kobietę za kierownicą, próbują się cigać ze mną np. na światłach.

**Magdalena Kaczyńska z synem**

Albo kiedy kogoś wyprzedzam, nie widząc kto jest za kierownicą ustępują na drodze, po czym kiedy zobaczą dziewczynę w kabinie sytuacja się zmienia. Niestety muszę przyznać, że koledzy mają z tym problem i próbują wszystko zrobić aby udowodnić mi, że są lepszymi kierowcami ode mnie (uśmiech). Całe szczęście niewiele jest takich przypadków.

Czy nigdy nie czuła się Pani źle w tym zawodzie, chociażby po takich nieprzyjemnych sytuacjach?

– Nie miałam takiego poczucia, chociaż była taka sytuacja kiedy byłam w ciąży i nie wiedząc jeszcze o tym, źle znosiłam jazdę. Wtedy przemknęły mi takie myśli, że może to jednak nie dla mnie. Przyznaję, że cierpiałam z tego powodu, kiedy w czasie tych 9 miesięcy nie mogłam prowadzić i byłam wyłączona z zawodu, ale moje dziecko było najważniejsze. Po urodzeniu syna szukałam pracy, która pozwalała mi być jak najczęściej w domu. Tak trafiłam do firmy przewozowej obsługującej sieć logistyczną Schenker. Tutaj jeżdżę tylko na trasach krajowych i tym samym mogę być co drugi dzień w domu. Natomiast moim marzeniem jest zrobienie trasy do Rosji i kiedy mój syn będzie starszy, na pewno odważę się tam pojechać.

Czy kobieta kierowca może liczyć na jakieś przywileje?

– Nie oczekuje żadnych przywilejów, bo skoro chciałam równouprawnienia to gdzie się z tym w pełni. Nie ukrywam jednak, że kobiecie w tym zawodzie jest łatwiej, choć nie zawsze. Jeżeli chodzi o załadunki i rozładunki koledzy wózkowi nie dopuszczają mnie do noszenia paczek, ale mimo to w miarę moich sił staram się być im pomocna. Co do kolejek pod rampami, również czekam na swoją kolej, ponieważ każdy z nas jest tak samo zmęczony i chciałby jak najszybciej opuścić miejsce rozładunku. Wiem jednak, że w każdej chwili mogę liczyć na pomoc kolegów. Powiem krótko kobieta jak najbardziej może liczyć na przywileje, choć staram się tego nie wykorzystywać.

Czy kobiety powinny bać się tego zawodu?

– Nie, każdej dziewczynie mówię, że jeśli ma ochotę spróbować jako kierowca, to trzeba działać i iść za głosem serca, pokonać strach i lęki wewnętrzne. Ja też na początku bałam się i jak widać jakoś daję radę.

Dziękuję za rozmowę i życzę spełnienia wszystkich marzeń,

Beata Trochymiak
redaktor portalu
Pracujwlogistyce.pl

MIEJSCE NA REKLAMĘ

Reklama:
e-mail:
reklama@pracujwlogistyce.pl
tel. +48535447544

KOBIECY W LOGISTYCE

Transport zamiast kwiatów i ogrodów



Katarzyna Sidor, Dyrektor Transportu Międzynarodowego w Europie Centralnej FM Logistic

– Z wykształcenia jestem ogrodnikiem. Tuż po studiach wyjechałam na dwa lata do USA i po powrocie szukając pracy trafiłam do niedużej firmy transportowej. Zatrudniłam się na stanowisku pracownika biurowego i powoli zaczęłam zajmować się pracą spedytora. Tak zaczęła się moja kariera w transporcie. – wspomina Katarzyna Sidor.

Ukończyła Wydział Ogrodniczy na SGGW w Warszawie. Na pewno ukończenie technicznej uczelni ułatwiło jej pracę w transporcie, a zasady ekonomii są takie same bez względu na kierunek wykształcenia. Jak sama mówi, podjęcie pracy w transporcie to kwestia przypadku, ale teraz po kilkunastu latach pracy w branży TSL do ogrodnictwa nie chciałaby już wrócić. W FM Logistic pracuje od 10 lat i od samego początku związana jest z transportem międzynarodowym. Wynikało to z wcześniejsze-

go doświadczenia, w poprzednim miejscu pracy też organizowała przejazdy na trasach międzynarodowych. Dzisiaj zarządza flotą 65 naczep i rzeszą podwykonawców (baza podwykonawców liczy ponad 2000 firm z wielu krajów) oraz kilkudziesięcioosobowym zespołem. W sumie realizuje ponad 4000 transportów miesięcznie. Odpowiada za część usług transportowych FM Logistic w całej Europie Centralnej. Zapytana o to, jak sobie radzi z tak trudnym obszarem usług mówi: – W moim dziale jest sporo kobiet, co ułatwia pracę, bo kobiety są bardziej zorganizowane od mężczyzn. Kobiety nie tylko są menedżerkami transportu w Polsce ale i w Rumunii, a także we Francji.

Pani Katarzyna lubi swój zawód, który jest zawodem dynamicznym i nieprzewidywalnym. – Można sobie wszystko zaplanować i wydaje się, że powinno iść

wszystko według planów, w pewnym momencie jest wypadek albo psuje się ciężarówka i całe nasze plany nie mają znaczenia, całą pracę trzeba zaczynać od nowa. Ale z drugiej strony, kiedy człowiek radzi sobie z tymi przeciwnościami ma bardzo dużo satysfakcji.

Pomimo trudnych sytuacji i problemów, jakie niesie za sobą praca w transporcie nie miała myśli o tym, aby poszukać mniej stresującej pracy. – Jestem osobą bardzo dynamiczną i energiczną. W transporcie człowiek nie posiedzi zbyt długo za biurkiem, tutaj nie można narzekać na rutynę czy brak akcji. – dodaje pani Katarzyna. Czy jest coś, co jej przeszkadza albo irytuje w tej pracy? Szczerze odpowiada – Tak, negatywne postrzeganie firm spedycyjnych przez podwykonawców w transporcie. W Polsce jesteśmy postrzegani jako Ci, którzy wyrywają część wynagrodzenia transportowcom. To mnie irytuje, bo wykonujemy bardzo ciężką i odpowiedzialną pracę. Np. w Niemczech tego nie ma. Praca spedytora jest czymś normalnym, gdzie jest wyraźny podział na tych co organizują transport czyli spedytorów i tych, którzy wykonują usługi transportowe czyli przewoźników. Natomiast w Polsce transportowcy chcą robić wszystko, tyle że często nie wiedzą jak się do tego zabrać, bo brakuje im wiedzy. To stwarza problemy, bo klienci uważają, że przepłacają za usługi operatorów logistycznych. Nie widzą natomiast drugiej strony – zapewnienia bezpieczeństwa ich biznesu. Chciałabym zmienić ten obraz. – mówi Katarzyna Sidor.

Pomimo, że z ogrodnictwem ma dzisiaj niewiele wspólnego, to pozostała jej miłość do kwiatów. Jak na ogrodnika przystało zna każdą ze wszystkich roślin w swoim ogrodzie. Jako, że specjalizowała się na studiach w roślinach leczniczych, to również uprawia je dzisiaj, chociaż tylko do celów kulinarnych. Kocha podróże, które realizuje z rodziną i przyjaciółmi, głównie po Europie. – Ostatnio sami we własnym zakresie organizujemy nasze wyprawy, dzięki czemu spędzamy czas bardziej aktywnie. Czyli taka własna spedycja. W tym roku wybieram się z młodszą córką na rejs statkiem po Morzu Północnym, a długi weekend spędziłam ze starszą poznając urocze uliczki Wenecji. – mówi z uśmiechem Katarzyna Sidor.

opr. Beata Trochymiak

ABC ZAWODÓW TSL

Drodzy Czytelnicy! Mamy przyjemność ogłosić uruchomienie nowej rubryki portalu Pracujwlogistyce.pl pt. **ABC zawodów TSL**, w której będziemy opisywać przy współudziale firm poszczególne zawody i stanowiska jakie występują na logistycznym rynku pracy. Chcemy razem z Państwem stworzyć autentyczny i praktyczny katalog zawodów, który pomoże – osobom poszukującym pracy w branży TSL oraz tym, którzy chcą zmienić swoje zajęcie na inne – w rozpoznaniu na czym polega praca na wybranym stanowisku. Firmy logistyczne zapraszamy do współpracy, a Czytelników do zapoznania się dzisiaj na czym polega praca „spedytora lotniczego”.

Spedytor lotniczy (ang. airfreight forwarder)

To zawód dla wytrwałych i dla ludzi z pasją. Pracownik na tym stanowisku zajmuje się organizacją transportu lotniczego, zarówno w eksporcie jak i w imporcie. To najczęściej pierwsza osoba, z którą kontaktuje się klient w firmie spedycyjnej.



– Jako spedytor reprezentuję firmę przed klientem. Kluczem do sukcesu jest przede wszystkim wsłuchanie się w indywidualne potrzeby klienta, zaproponowanie konkretnych rozwiązań serwisowych i cenowych. Muszę jak najszybciej odpowiedzieć na jego zapytanie, rzetelnie poinformować jakie czynności trzeba podjąć aby zrealizować dany transport, np. dobór opakowania, zabezpieczenie towaru, odbiór towaru, odprawa celna, ewentualne ubezpieczenie itp. – mówi Paweł Markiewicz, Airfreight Forwarder DHL Global Forwarding Sp. z o.o.

Obowiązki

Podstawą pracy spedytora jest ocena potrzeb klienta i ściśle dobrana do tego propozycja adekwatnych rozwiązań transportowych oraz ich realizacja.

– Czasami bywa tak, że klient poszukuje rozwiązania nie bardzo wiedząc jakie

są potencjalne możliwości. Nie zawsze transport lotniczy jest tym jedynym i najlepszym. Pieniądże i czas to dwa współzależne elementy każdego rodzaju transportu. Jeśli zleceniodawcy zależy tylko na cenie a nie na czasie dostawy, to spedytor powinien dobrać odpowiedni czyli w tym przypadku tani środek transportu np. transport morski i skierować klienta do spedytora morskiego. – mówi Paweł Markiewicz

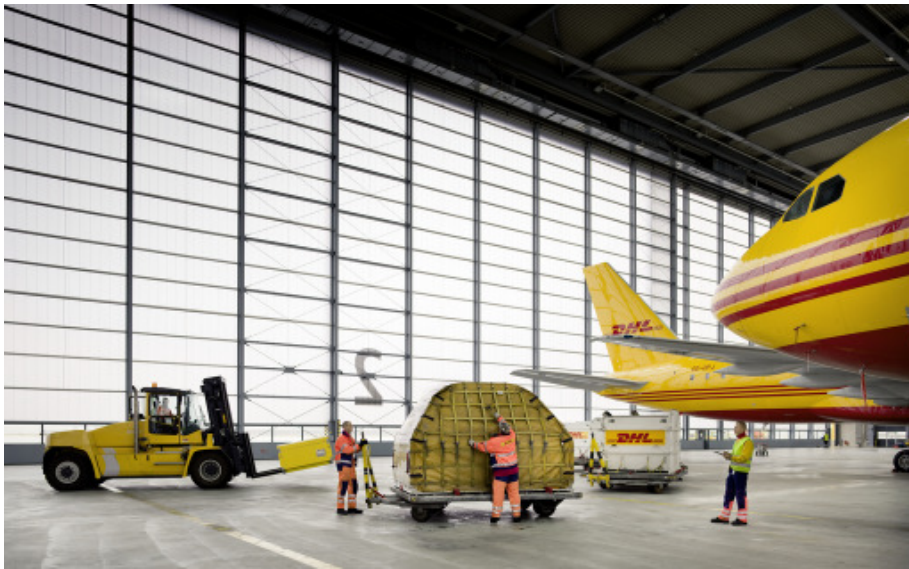
Spedytor powinien wyjaśnić klientowi skąd biorą się różnice w cenie za usługę i z czego wynika czas dostawy. Transport lotniczy odbywa się z portu do portu lotniczego natomiast między lotniskiem a klientem występuje transport drogowy,

którego organizacja również należy do spedytora lotniczego. To spedytor ocenia poszczególne etapy dostawy i musi wiedzieć jak zorganizować trasę, którą powinien przebyć towar. Wszystko odbywa się w określonych ramach czasowych, toteż spedytor ocenia ile czasu potrzebuje na organizację transportu, a ile czasu na odprawę, czy są potrzebne jakieś dodatkowe czynności np. związane z pakowaniem towaru. W związku z tym spedytor musi także wiedzieć z kim się kontaktować i w jakim czasie np. kiedy należy podjąć kontakt z agentem handlingowym (firma obsługująca przesyłki na płycie lotniska pomiędzy magazynem a ładownią samolotu), a kiedy z linią lotniczą czy z urzędem celnym.

Cecha dobrej organizacji pracy to podstawa w tym zawodzie.

Dodatkowo spedytor musi znać się na dokumentach transportowych i aktualnie obowiązujących przepisach w kraju nadania jaki i przeznaczenia towaru, ponieważ to spedytor przygotowuje całą dokumentację, która towarzyszy przesyłce podczas jej drogi. W przypadku spedytora lotniczego do tych dokumentów zalicza się przede wszystkim list przewozowy CMR, a także dokumenty lotnicze tj. MAWB (Master Air Way Bill), HAWB (House Air Way Bill – list lotniczy przewozowy wewnętrzny), Cargo Manifest. Oprócz tych dokumentów spedytor powinien dobrze znać warunki INCOTERMS, podstawy aktualnych procedur celnych np. wiedzieć o tym, że nie można wysłać lub przywieźć na teren danego obszaru towaru bez od-





prawy celnej. To spedytor lotniczy w oparciu o ofertę kontaktuje się z wybraną linią i robi tzw. booking czyli rezerwację miejsca na samolocie. Niezwykle pomocna jest więc znajomość skrótów lotnisk i terminów transportowych używanych w liniach lotniczych oraz cały mechanizm ograniczeń jakie rządzą transportem lotniczym.

Predyspozycje do zawodu

Przede wszystkim spedytora powinna cechować cierpliwość oraz umiejętność słuchania. Nie mogą mu być obce umiejętności komunikacyjne, kultura osobista i zręczność precyzyjnego artykułowania myśli. To często praca wymagająca podejmowania decyzji w warunkach stresu, bo tu wszystko dzieje się szybko – „just in time”.

– Jesteśmy ograniczeni bookingami od linii lotniczych, które podejmują się realizacji danego transportu. To one wyznaczają ramy czasowe w których przesyłka musi znaleźć się na samolocie. Jeśli z jakiś powodów się spóźnimy możemy czasem czekać nawet tydzień na kolejny wylot. A to już ryzyko nieprawidłowego zrealizowania zlecenia i utraty zaufania klienta. W tej branży powiedzenie „czas to pieniąż” nabiera zatem szczególnej wagi. Trzeba działać szybko i podejmować precyzyjnie przemyślane decyzje. Dokładnie ustalać ze zleceniodawcą wszystkie czynności niezbędne do tego aby cały łańcuch dostawy odbył się tak jak to sobie ustaliliśmy. O bieżących postępach lub ewentualnych opóźnieniach należy na bieżąco informować klienta. –

tłumaczy Paweł Markiewicz z DHL Global Forwarding.

Wykształcenie i uprawnienia

Wykształcenie w tym zawodzie nie ma praktycznie znaczenia, bo jak mówi Paweł Markiewicz – każdy przy odpowiednim zaangażowaniu może nauczyć się tego zawodu. Nie mniej, wykształcenie kierunkowe np. logistyczne czy transportowe, daje niezbędne podstawy do podjęcia tej profesji i na pewno osoba z takimi kwalifikacjami szybciej wdroży się do pracy w spedycji wykorzystując w codziennej praktyce nabytą wiedzę teoretyczną.

– Jestem z wykształcenia humanistą, ukończyłem politologię i osobiście uważam, że humaniści są bardziej elastyczni. Wszechstronne wykształcenie ułatwia przyswajanie wiedzy, często sugeruje nieszablone rozwiązania problemów i ułatwia zrozumienie multikulturowego charakteru pracy w korporacji międzynarodowej. Zdolność przyswajania dużej porcji wiedzy z różnych obszarów, z pewnością ułatwiła mi pracę w spedycji. W momencie kiedy zaczynałem pracę spedytora lotniczego, miałem co prawda ukończony kurs z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych i pracodawca zwrócił na to uwagę, ale była to „wartość dodana”, dzięki której mogłem tylko lepiej wykonywać swoje obowiązki. Tak naprawdę pod opieką doświadczanego mentora, osoba która stawia pierwsze kroki w spedycji może nauczyć się tego rzemiosła dość szybko od podstaw. – mówi Paweł Markiewicz

Nie ma też konieczności posiadania świadectwa ukończenia np. kursu spedytora. Oczywiście mając takie świadectwo, czy też inne dodatkowe kwalifikacje jak np. uprawnienia agenta celnego na pewno o wiele łatwiej takiej osobie będzie poznawać tajniki spedycji.

Duże znaczenie na stanowisku spedytora lotniczego ma znajomość języków obcych. Szczególnie ważne są podstawy języka angielskiego.

– Nie musimy znać od razu biegle języka angielskiego. Wystarczy znać go na poziomie komunikacji mailowej i telefonicznej. Natomiast z biegiem czasu poznaje się coraz to nowsze zagadnienia z branży. Pojawiają się nowe problemy, przybywa nowy zasób słownictwa specjalistycznego. Tak naprawdę cały czas człowiek się czegoś uczy – wyjaśnia Paweł Markiewicz. W tej pracy bardzo szybko rozwija się umiejętności językowe i szybko przyswaja się nieznane dotąd słówka czy skróty branżowe. Praca w tym zawodzie daje również wiele innych możliwości rozwojowych. Praktycznie każdy klient i każda przesyłka to nowy indywidualny problem i nowe wyzwanie. Dużą satysfakcją daje kontakt z ludźmi w środowisku międzynarodowym. Wiele z takich kontaktów służbowych przeradza się później w zupełnie prywatne już znajomości np. na facebook-u.

– Polecam spróbowanie sił w tym zawodzie, bo nawet jeśli okaże się że to nie jest zajęcie dla nas i zrezygnujemy z niego już po okresie próbnym, zdobyta w tym czasie wiedza daje ogromne możliwości pracy w szeroko rozumianej branży TSL. Ta profesja preferuje szczególnie osoby, które mają zacięcie do nauki nowych rzeczy i konsekwentnie potrafią realizować swoje plany. Nie jest to też praca tylko za biurkiem. Spedytor musi dopilnować dokumentów ale też sprawdzić co dzieje się z przesyłką w magazynie, w urzędzie celnym czy też u agenta handlingowego. Z drugiej strony zorganizowanie i doprowadzenie tego całego procesu do końca daje ogromną satysfakcję, zwłaszcza jeśli zadowolony klient wraca z kolejnym zleceniem – podsumowuje zachęcając do zawodu spedytora lotniczego Paweł Markiewicz.

(Opr. BT w oparciu o informacje DHL Global Forwarding)