



Jesteśmy transportowym liderem Europy, ale kondycja polskich przewoźników słabnie

Najnowsze dane Eurostat dotyczące sytuacji na rynku transportu drogowego w Europie, wskazują na wysoką pozycję polskich przewoźników drogowych w 2011 roku. W samych przewozach międzynarodowych i kabotażowych Polska zajęła drugie i pierwsze miejsce. Nie świadczy to jednak o świetnej sytuacji gospodarczej polskich transportowców, a prognozy na najbliższe miesiące nie są zbyt optymistyczne.

Tak dobre wyniki w Eurostat pokazują, że polskie firmy z pewnością umocniły się na rynku względem europejskich sąsiadów. Nie jest to natomiast równoznaczne ze znakomitą kondycją finansową polskich firm transportowych.

– Polscy przewoźnicy nadal borykają się z wieloma problemami, które dodatkowo zwiększają wysokie ceny oleju napędowego oraz różnice kursowe, mających istotny wpływ na poziom ceny usługi trans-



portowej. Terminy regulowania należności zdecydowanie obniżają rentowność spółek. Firmy transportowe regulują zobowiązania za paliwo i opłaty drogowe w terminie maksymalnie 30 dni. Wiele z nich otrzymuje płatności za swoją usłu-

gę po 45 dniach, ponosząc dodatkowy koszt obsługi kredytu – komentuje **Beata Krawczyk, dyrektor zarządzająca Wim Bosman Polska Sp. z o.o.**

cd. na str. 3

WYWIADY

s. 6

Nowe kary dla przewoźników

– Zaproponowaliśmy kilka rozwiązań legislacyjnych, złożyliśmy do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej projekt zmian przepisów w sprawie nakładania sankcji karnych w przypadku kiedy mamy rażącą niezgodność dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu z jego rzeczywistą masą. Wnioskujemy o karę 5 tys. zł – mówi Tomasz Połec Główny Inspektor Transportu Drogowego.

ABC ZAWODÓW TSL

s. 8

Jak zostać kierowcą?

Ze względu na specyfikę, zawód kierowcy wymaga szczególnych predyspozycji od kandydatów. Podstawa to bardzo dobra znajomość przepisów prawa o ruchu drogowym oraz budowy i stanu technicznego pojazdu. Niezwykle ważne są również takie cechy jak: spostrzegawczość, zdolność do koncentracji i podzielność uwagi, dobra orientacja w terenie, elastyczność oraz wysoka odporność...

PORADY / PRAWO

s. 10

VAT od usług transportowych w 2013 r.

Ustawodawca zgodnie z zapowiedziami planuje zmienić przepisy ustawy o podatku od towarów i usług. Co więcej zmiany te nie wydają się kosmetyczne, a dotyczą fundamentalnych zasad rozliczenia tego podatku, w tym m.in. powstania obowiązku podatkowego. Zgodnie z projektem zmian z dnia 10 sierpnia 2012 r. nowe regulacje w tym zakresie mają obowiązywać od 1 lipca 2013 r.

Jak płaci branża TSL w regionach?

Z najnowszych raportu płacowego HRM partners dla branży TSL wynika, że zróżnicowanie wynagrodzeń w branży pomiędzy województwami może sięgać nawet 30 proc.

Jak pokazuje najnowsza analiza rynku wynagrodzeń dla tego sektora, prowadzonego cyklicznie przez firmę HRM partners*, zróżnicowanie wynagrodzeń w poszczególnych województwach jest duże. Najwyższe przeciętne wynagrodzenia we wszystkich grupach otrzymywali pracownicy w województwie mazowieckim. O ile w przypadku stanowisk specjalistycznych i managerskich były one wyższe od przeciętnych wynagrodzeń w Polsce odpowiednio o około 4 proc. (5970 złotych brutto) i 8 proc. (9780 złotych brutto), o tyle pracownicy wykonawczy mogli liczyć na wynagrodzenia aż o 22 proc. wyższe (3500 złotych brutto). Najniższe przeciętne wynagrodzenie pracownicy wykonawczy otrzymywali w województwie warmińsko-mazurskim – o około 15 proc. mniej niż przeciętnie w Polsce (2600 złotych brutto). Aż o ponad 30 proc. mniej niż przeciętnie w Polsce zarabiali pracownicy zatrudnieni na stanowiskach specjalistycznych w województwie lubelskim (3770 złotych brutto) oraz zatrudnieni na stanowiskach managerskich w województwach wschodniej Polski – lubelskim, podlaskim i podkarpackim (6100 złotych brutto).

Jak kształtowały się zmiany w wynagrodzeniach dla różnych grup stanowisk?

Raport płacowy HRM partners pokazuje, że w 2012 roku przeciętne wynagrodzenie całkowite w sektorze Transport – Spedycja – Logistyka wzrosło o 1,7 proc. z poziomu 4200 zł w 2011 roku do poziomu 4270 złotych brutto. Dla porównania przeciętne wynagrodzenie brutto według GUS w I półroczu 2012 roku w sektorze transportu i gospodarki magazynowej wzrosło o 1,3 proc. w porównaniu do poprzedniego roku (z poziomu 3339,77 do 3382,22 złotych brutto). Najlepiej zarabiającą grupą spośród przebadanych pracowników są pracownicy zatrudnieni na stanowiskach managerskich – przeciętne wynagrodzenie w tej grupie wynosi 9400 złotych brutto. Specjaliści w logistyce zarabiali przeciętnie około 5550 złotych brutto, zaś pracownicy wykonawczy – 2950 złotych brutto. O ile w przypadku stanowisk managerskich i wykonawczych przeciętne wynagrodzenie wzrosło, o tyle w przypadku stanowisk specjalistycznych w 2012 roku ono jest nieznacznie niższe niż w ro-

ku ubiegłym. Podobnie jak w roku ubiegłym, najwyżej opłacanymi grupami stanowisk specjalistycznych byli doświadczeni specjaliści ds. projektów logistycznych nastawionych na rozwój biznesu. Wśród najlepiej opłacanych grup znaleźli się również doświadczeni specjaliści sprzedaży.

* W Rynkowej Analizie Wynagrodzeń firmy HRM partners dla sektora TSL w 2012 roku wzięły udział 24 firmy, łącznie ponad 26 tysięcy pracowników. Raporty płacowe przedstawiają precyzyjne dane o wynagrodzeniach na stanowiskach występujących w branży.

(Opr. przez HRM partners)



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. Pułtуска 12/14 lok. 2, 04-331 Warszawa

W NUMERZE:

Jesteśmy transportowym liderem Europy, ale kondycja polskich przewoźników słabnie	1[3-4]
Jak płaci branża TSL w regionach?	2
Dobrego kierowcę z uprawnieniami zatrudnię!	4-5
W 2013 roku kierowcy obudzą się w nowej rzeczywistości kontroli drogowych	6-7
Jak zostać zawodowym kierowcą?	8-9
Pracownicy czują się coraz mniej bezpieczni!	9
Jak zmieni się obowiązek podatkowy dla usług transportowych w 2013 r.?	10
Kobiety w logistyce – Monika Pabis transport manager Ceva Logistics Poland	11

Jesteśmy transportowym liderem Europy, ale kondycja polskich przewoźników słabnie

cd. ze str. 1

Dane Eurostat pokazują również, że największe wzrosty w przewozach transportu samochodowego odnotowały takie kraje jak Litwa, Łotwa i Bułgaria, czyli kraje konkurencyjne cenowo, których dynamiczny rozwój może zagrozić pozycji polskich przewoźników w niedalekiej przyszłości.

– Sytuacja na rynku transportowym jest coraz trudniejsza, a prognozy na najbliższe miesiące nie napawają niestety optymizmem. Silnie można już odczuć skutki załamania gospodarki, zwłaszcza w branżach budowlanej i motoryzacyjnej. Spadek produkcji powoduje, że sukcesywnie maleje ilość ładunków do przewiezienia, a koszty działalności (utrzymanie taboru, ceny paliwa itp...) rosną. Producenci borykający się z kryzysem wprowadzają przerwy w funkcjonowaniu fabryk, obniżają produkcję i redukują ceny. To niewątpliwie odbija się na kondycji branży transportowej – mówi **Joanna Porwolik, dyrektor spedycji międzynarodowej w Grupie Delta Trans.**

Do wysokich wyników, jakie osiągnęli polscy transportowcy w 2011 roku, z pewnością przyczyniły się również inwesty-

cje związane z Euro 2012, szczególnie budowy dróg i stadionów, które obsługiwali przewoźnicy drogowi.

– Jeśli chodzi o sytuację gospodarczą, jest bardzo różnie. Rosnące ceny paliw oraz coraz większa liczba dróg płatnych powodują wzrost kosztów przewozów. W mniejszych przewoźników może to powodować problemy z płynnością finansową. W lepszej sytuacji są duzi, międzynarodowi operatorzy, opierający działalność głównie na kontraktach długoterminowych. W najbliższym czasie można się spodziewać, że ceny usług logistycznych, zwłaszcza transportowych, będą rosły. Już teraz niektóre firmy zapowiadają podwyżki cen z początkiem 2013 roku, nawet o 8 proc. jeśli chodzi o międzynarodowy transport drogowy – mówi **Grzegorz Lichocik, prezes Dachser Sp. z o.o.**

Ostrożności nigdy za wiele

Jak wskazują przedsiębiorcy z branży TSL, do kolejnego okresu należy podejść z dystansem – chociażby uwagi na prognozowany wzrost bezrobocia w Polsce. Prognozy wskazują też na spadek naszej pozycji transportowej z samego szczytu na 7 miejsce w 2013 r. na rzecz Litwy, Łotwy, czy Słowacji, które też w ostatnich latach

uzbroiły się w nowy tabor samochodowy. Wzrastające koszty, spadek inwestycji w Polsce, pociągną za sobą podwykonawców z branży transportowej, a do tego sytuacja gospodarcza na arenie międzynarodowej też nie jest rewelacyjna.

– Te przykłady pokazują, że dynamika w gospodarce, a co za tym idzie w transporcie jest i będzie duża, ale niekoniecznie zawsze pozytywna. Trzeba też pamiętać, że gospodarka nie znosi próżni – miejsce puste wypełniane jest natychmiast przez innych. Sądzę, że kolejny rok nie będzie już tak dobry dla branży, a mały dołek jest nieunikniony. Ważne, aby z tego dołka wyjść jak najszybciej i nie pozostać w nim na długo – komentuje **Grzegorz Starzyczny, członek zarządu dyrektor generalny Inter World Logistics Sp. z o.o.**

Dodatkowo rosnące wymagania rynku dotyczące kwalifikacji kierowców stawiają przed firmami transportowymi kolejne duże wyzwania. Kompetencje, jakość, terminowość, elastyczność to podstawowe obecnie zagadnienia któremu musi sprostać pracownik.

– Dane Eurostat dotyczące pozycji polskich przewoźników na tle Unii Europej-

cd. na str. 4



Dariusz Korbut dyrektor przedstawicielstwa TimoCom na Polskę, kraje WNP i kraje Bałtyckie

– Raport Eurostatu nie bez powodu umieszcza Polskę w europejskiej, transportowej czołówce. Zajmujemy drugie miejsce pod względem wielkości pracy przewozowej zaraz za Niemcami. Polska znajduje się też na pierwszym miejscu jeśli chodzi o ilość pracy przewozowej wykonanej na relacjach kabotażowych. W zeszłym roku nasze przedsiębiorstwa zrealizowały w ruchu międzynarodowym łącznie 207 651 mln tonokilometrów, dzięki czemu wyprzedziliśmy Hiszpanię, Francję, Włochy i Wielką Brytanię. 43 proc. tej wartości stanowiły transporty w ruchu krajowym. Gdyby wziąć pod uwagę tylko relacje zagraniczne, czyli export, import, towary przewożone w relacjach kabotażowych oraz tzw. kraje trzecie Polska daleko wyprzedziła wszystkie europejskie państwa i zajmuje w raporcie Eurostatu I miejsce z wynikiem 117 917 mln tonokilometrów (dla porównania Hiszpańscy przewoźnicy osiągnęli nieco ponad 60 000 mln, a niemieccy niecałe 60 000 mln tonokilometrów). Fakt tak wysokiej pozycji Polski w rankingu niekoniecznie świadczy jednak o tym, że nasi

przewoźnicy znaleźli się w świetnej sytuacji gospodarczej. Może nie mamy tak wielkich kłopotów finansowych jak Grecja, czy Hiszpania, jednakże stan naszej gospodarki z pewnością nie jest najlepszy. Główny ekonomista MFW Olivier Blanchard ujawnił w jednym z ostatnich wywiadów, że jego zdaniem, światowy kryzys potrwa do 2018 roku. Obserwując prowadzony przez TimoCom barometr transportowy, którego zadaniem jest skonfrontować ilość dostępnych na europejskim rynku frachtów i wolnych pojazdów, już od kilku miesięcy zauważyć można tendencję zniżkową. Nie dotyczy ona jednak tylko naszego kraju. Również w skali całej Europy podaż ładunków, jak do tej pory, jest o 9 punktów procentowych niższa jak w ubiegłym roku. Nie są to skrajnie niskie wyniki, aczkolwiek z pewnością odbijają się na kondycji firm transportowych w całej Europie.

cd. ze str. 3

skiej informują o ilości przewożonej masy, jednakże nie można tu mówić o świetnej sytuacji gospodarczej przewoźników, ponieważ w świetle ostatnich zmian w przepisach np. dotyczących dostępu do zawodu kierowcy ewidentnie zauważalny na rynku jest brak kierowców zawodowych – mówi **Kornelia Lewandowska, prezes Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych.**

Przedsiębiorstwa, które chcą budować przyszłość będą musiały więc inwestować w kompetencje kierowców i spedytorów. Szkolić w zakresie bezpieczeństwa pracy, procedur czy jakości usług aby pracownicy byli w stanie szybko reagować na trudności czy ewentualne problemy. – Rynek pracy jest obecnie trudny. Obserwujemy odpływ doświadczonych kierowców do pracy w zachodnioeuropejskich firmach TSL. Kierowcy



poszukują pracodawców stabilnych. Taką opinię najczęściej słyszymy podczas rekrutacji. Niezmiernie ważne jest zatem, aby system wynagradzania był zrozumiały dla pracownika z jasno określonymi

celami i konsekwencjami – podsumowuje Beata Krawczyk z WIM Bosman Polska.

(Opr. Beata Trochymiak)

Dobrego kierowcę z uprawnieniami zatrudnię! – sytuacja kierowców na rynku pracy

Rynek pracy kierowców podlega wyjątkowo dużej fluktuacji. Oprócz typowej sezonowości, związanej ze zmianą podaży i popytu ładunków do przewozu, wpływ na pozyskanie kierowców ma także otwarcie nowych rynków pracy na terenie UE. Obecnie w związku ze spowolnieniem gospodarczym można zaobserwować niewielką nadpodaż kierowców na rynku pracy, chociaż z drugiej strony brakuje doświadczonej kadry, a tej bez doświadczenia też nie przybywa. Pracodawcy szukają sposobu na stabilność zatrudnienia wykwalifikowanych kierowców.

– Powodów tego stanu rzeczy jest wiele. Brak jest szkół zawodowych kształcących przyszłych kierowców – mechaników, a koszt zdobycia odpowiednich uprawnień jest wysoki i bez stosownych dotacji dostęp do nich jest mocno ograniczony. Rotacja zatrudnienia wśród kie-

rowców z wieloletnim doświadczeniem jest niewielka, a dodatkowo konkurencję dla rodzimego rynku pracy stanowią firmy z Europy zachodniej, które chętnie zatrudniają kierowców zza wschodniej granicy – wyjaśnia **Jacek Janus dyrektor ds. eksploatacji pojazdów w Grupie Delta Trans.**

– Należy dodać, że przedsiębiorcy przyjmują do pracy tylko przygotowanych kierowców do zawodu wraz z ważnymi uprawnieniami, łącznie z ADR. Z drugiej strony wykwalifikowani kierowcy oczekują wygórowanych wynagrodzeń, gdzie pracodawca w dobie wysokich kosztów utrzymania i niskich frachtów może tylko zaproponować określoną kwotę plus należności z tytułu podróży służbowych tzw. diety – komentuje **Kornelia Lewandowska prezes Górnośląskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych.** Kierowcy, jak każda grupa zawodowa cenią sobie przede wszystkim ciągłość

i pewność zatrudniania, poszukują solidnych, uczciwych pracodawców, którzy oferują przejrzystość systemu wynagrodzeń oraz przestrzeganie przepisów dotyczących czasu pracy.

Znaleźć i zatrzymać dobrego kierowcę

Teoretycznie każdy kto posiada uprawnienia kategorii C+E, odpowiednie szkolenia oraz ważne badania jest kandydatem na zawodowego kierowcę. Ale w tym zawodzie liczy się głównie doświadczenie i dodatkowe uprawnienia oraz osobowość. – Podczas zatrudniania kierowców szczególną uwagę zwracamy na doświadczenie oraz staż pracy. Mile widziane są referencje z poprzednich firm oraz nastawienie na długoterminową współpracę. Ze swojej strony oferujemy okresowe szkolenia podnoszące kwalifikacje. Jednak z uwagi

cd. na str. 5

cd. ze str. 4

na specyfikę działalności – transport międzynarodowy – najchętniej przyjmujemy osoby, dla których pojęcie „kierowca ciężarówki” to nie tylko wykonywany zawód ale przede wszystkim pewna godna postawa i styl życia – wyjaśnia **Wojciech Czacharowski kierownik działu spedycji krajowej w Gdańsku Skat Transport Sp. z o.o.**

Znaleźć dobrego kierowcę to jedno wyzwanie, a zarządzać całym zespołem kierowców, aby ich zatrzymać w firmie to kolejne. Jak wskazują pracodawcy najważniejsze w zarządzaniu kierowcami jest przede wszystkim pozyskanie i utrzymanie wysoko wykwalifikowanej kadry, a więc wypracowanie też odpowiednich relacji pracownik – pracodawca.

– Oprócz atrakcyjnego wynagrodzenia stawiamy przede wszystkim na podmiotowe traktowanie kierowcy. Indywidualne podejście do każdego z nich pozwala planować długotrwałą współpracę w stabilnych warunkach. Mając świadomość, że miejsce pracy kierowcy jest dosłownie jego „drugim domem” nasze pojazdy oddawane do użytku są nowe – średnia wieku taboru to 1,5–2 lata. Zapewniając szkolenia dajemy też możliwość dalszego rozwoju zawodowego – dodaje **Wojciech Czacharowski ze Skat Transport Sp. z o.o.**

– O kwalifikacjach kierowców świadczą też Dyplomy IRU, o które mogą ubiegać kierowcy zawodowi i które są cenione w ich gronie. Dyplomy takie dodają pre-

Plusy i minusy pracy w zawodzie kierowcy (poniższe cytaty pochodzą z forum www.etransport.pl)

„Jak w każdej branży wszystko zależy od tego do jakiej firmy się trafi, poza tym same prawo nie wystarczy, żeby dostać dobrą pracę trzeba znać język, trochę mechaniki no i mieć trochę szczęścia.”

„Żeby pracować jako kierowca, trzeba wielkiego samozaparcia i pokory, trzeba kochać tę pracę. Pracuję już ponad 30 lat w tym fachu i zawsze mam wątpliwości. Zawód ten niszczy życie rodzinne, sporo jest wśród nas rozwodników, bo ktoś nie wytrzymał. Jeśli chodzi o zarobki to nie zarabiamy zbyt dużo, wiem że zaraz podniosą się głosy że kłamie, ale pisze to na bazie własnych doświadczeń. Co z tego że otrzymujemy diety, one nie są nigdzie ewidencjonowane, to jest płaca pod stołem, ona nie wchodzi do opodatkowania i do ZUS.”

„Niskie zarobki, praca po 15h i więcej, duża odpowiedzialność za stan i ilość towaru na naczepie, za sprzęt, jazda z towarami niebezpiecznymi (ADR), częste kontrole, duże prawdopodobieństwo otrzymania mandatu, nagminny mobbing, brak możliwości awansu, czekanie na kolejne zlecenie transportowe po 24h i więcej (oczywiście nie zawsze), obciążenia za nieuzasadnione przejechane kilometry, połączenia telefoniczne, ponadnormatywne zużycie paliwa, etc. – to nieprzyjemności z którymi trzeba liczyć się w zawodzie kierowca.”

„Na rynku pracy jest ogromny nadmiar ludzi z uprawnieniami do kierowania ciężarówkami, a to skutkuje wyższą konkurencją i niższymi dochodami kierowców. Duża w tym zasługa Powiatowych Urzędów Pracy, które na siłę wysyłały osoby bezrobotne, nie posiadające odpowiednich predyspozycji do podjęcia tego typu pracy na kursy PJ i kwalifikacji wstępnej. Przeciętne, niskie wykształcenie kierowców sprawia, że nie są oni konkurencyjni na rynku pracy więc pozostają na tym stanowisku nawet za cenę niższych dochodów, mając świadomość tego, że mogą sobie nie poradzić w innej branży.”

stiu i umacniają autorytet w środowisku. Wyróżnienia te stanowią swoiste świadectwa rzetelności i kompetencji kierowców, ich doświadczenia i wiarygodności zawo-

dowej. Dla pracodawcy oznacza to współpracę z doświadczonymi, przestrzegającymi przepisów prawa kierowcami, którzy poza dbałością o powierzane ładunki i ekonomikę jazdy, wykazują wysoką kulturę osobistą w kontaktach z klientami i dbałość o terminowość dostaw – mówi **Jacek Janus z Delta Trans.**

Zatrudnienie profesjonalnej kadry jest dzisiaj największym wyzwaniem każdego pracodawcy, gdyż to właśnie pracownicy w dużym stopniu wpływają na wizerunek firmy i pozwalają na utrzymywanie pozytywnych relacji z klientami. Niestety w dobie ciągle wzrastających kosztów zatrudnienia, jak i prowadzenia działalności transportowej wypracowanie warunków współpracy zadowalających obie strony (pracownika i pracodawcę) jest dzisiaj trudne do osiągnięcia.



Opr. Beata Trochymiak

W 2013 roku kierowcy obudzą się w nowej rzeczywistości kontroli drogowych

Tomasz Połec
Główny Inspektor
Transportu Drogowego
w rozmowie
z Pracujwlogistyce.pl

Jakie kompetencje obecnie posiada Inspekcja Transportu Drogowego?

– Od czasu, kiedy weszła w życie nowelizacja przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym* zwana „ustawą fotoradarową”, czyli od 1 lipca 2011 r. nic się nie zmieniło w zakresie kompetencji i obowiązków nałożonych na Inspekcję Transportu Drogowego. Działamy w trzech obszarach. Podstawą są kontrole transportu drogowego, dalej jest budowa systemu fotoradrowego oraz kontrola opłat za przejazd po drogach krajowych i autostradach, włączonych do systemu ViaToll.

Rok temu zapowiadał Pan uruchomienie nowego systemu fotoradarów, czemu jeszcze nie działa i kiedy możemy spodziewać się jego wdrożenia?

– Wróć do tzw. ustawy fotoradarowej. 1 lipca 2011 r. otrzymaliśmy tytuł prawny do uruchomienia i pełnego nadzoru nad systemem fotoradarów, czyli zbudowania jednolitej architektury urządzeń do kontroli prędkości na drogach. Na podstawie tych kompetencji przejęliśmy fotoradary od policji, a także słupy do montowania urządzeń do pomiaru prędkości od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zaczęliśmy tworzyć nowy jednolity system fotoradarów. Uruchomiliśmy 75 przejętych od Policji fotoradarów na terenie całego kraju, które działają w trybie ciągłym. Dzięki środkom unijnym w roku 2011 ogłosiliśmy szereg postępowań przetargowych na budowę systemu docelowego, czyli na za-



kup 300 radarów oraz pojazdów z wideorejestраторami. Niestety przepisy o zamówieniach publicznych narzucają określone terminy postępowania, na co już nie mamy wpływu. W ciągu roku udało się zamknąć przetarg na zakup 300 fotoradarów i 29 pojazdów z wideorejestраторami. Mamy również rozstrzygnięty przetarg na druk masowy. System powinien być gotowy do pracy już 1 stycznia 2013 r. Wówczas to kierowcy znajdą się w nowej rzeczywistości, jeśli chodzi o kontrole prędkości. Na drogach pojawi się 375 fotoradarów, które będą działać 24h/dobę przez 7 dni w tygodniu, a ściągalność kar za przekroczenia odbywać się będzie automatycznie dzięki jednolitemu systemowi i zastosowanym technologiom informatycznym.

Co to oznacza dla każdego kierowcy?

– Do tej pory prawdopodobieństwo zarejestrowania kierowcy, który przekroczył prędkość na drodze było jak wygrana w lotka. Wynikało to z rozpro-

szonego systemu fotoradarów i braku ciągłości pracy tych urządzeń. Po 1 stycznia 2013 r. każdy z kierowców będzie musiał liczyć się z tym, że jeśli przekroczy dozwoloną prędkość, poniesie z tego tytułu konsekwencje. Dodam, że budujemy również system pomiaru prędkości odcinkowej. Te wszystkie działania skierowane są nie po to, żeby utrudnić życie kierowcom, ale w celu poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia w krótkim czasie liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce.

Czy funkcjonariusz ITD może kontrolować wszystkie pojazdy na drodze i w każdym przypadku?

– Tak, ale zaznaczę, że nie pełnimy roli organu kontroli ruchu drogowego. Zatrzymanie samochodu osobowego ma wynikać z sytuacji, kiedy kierujący pojazdem w sposób rażący naruszył przepisy o ruchu drogowym. Sam wnioskowałem o takie uprawnienia, gdyż mieliśmy przypadki, kiedy przy

cd. na str. 7

cd. ze str. 6

funkcjonariuszu ITD np. ktoś przejechał na czerwonym świetle i nic nie mogliśmy zrobić, bo nie posiadaliśmy uprawnień kontrolnych. To rodziło frustrację inspektorów, a z drugiej strony uczestnik ruchu drogowego, który łamał prawo czuł się bezkarnie. Obecnie problemem, który narasta jest kontrola busów o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) poniżej 3,5 tony. Wyrywkowe kontrole pomiarowe dokonywane na wagach preselekcyjnych wykazały nadużycia w postaci nawet dwukrotnego przeładowania tych pojazdów (np. 7–8 ton). Jest to nowe zjawisko w transporcie drogowym rzeczy, które niestety uderza w środowisko przewoźników drogowych działających zgodnie z przepisami prawa. Pojazdy o dmc poniżej 3,5 tony nie podlegają opłatom drogowym i przedsiębiorcy korzystający z takich pojazdów nie muszą rejestrować się w systemie ViaToll. Nie podlegają też przepisom o czasie pracy kierowców, nie mają limitu prędkości, ustanowionego dla ciężarówek. Są tacy, którzy ładują do pojazdu 7–8 ton towaru i wykonują usługi transportu międzynarodowego, a nie muszą starać się o licencje czy zezwolenia. To nowy sposób na transport rzeczy z Polski do krajów Unii Europejskiej. Co więcej, czas dostawy i koszty takiego transportu są nieporównywalnie niż-

sze od transportu wykonywanego zgodnie z prawem o transporcie drogowym rzeczy. To zjawisko narasta i jest bardzo niebezpieczne, również z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jak ITD zamierza walczyć z tym zjawiskiem i jaka jest jego skala?

– Wolałbym nie mówić o danych liczbowych, ale mogę zdradzić że skala zjawiska jest na pewno szkodząca gospodarce i przedsiębiorcom uczciwie działającym. Zaproponowaliśmy kilka rozwiązań legislacyjnych, przede wszystkim złożyliśmy do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej projekt zmian przepisów w sprawie nakładania sankcji karnych w przypadku kiedy mamy rażącą niezgodność dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (dmc) z rzeczywistą masą pojazdu. Wnioskujemy o karę 5 tys. zł przy każdej kontroli takiego pojazdu, tzn. jeżeli kierowca poruszający się przeładowanym busem po pierwszej kontroli i nałożeniu kary będzie nadal kontynuował jazdę i zostanie ponownie skontrolowany, będzie ukarany po raz drugi, wówczas zapłaci 10 tys. zł.

Jak ocenia Pan zachowanie kierowców na drogach po wprowadzeniu opłat drogowych?

– W momencie wejścia systemu ViaToll, przewoźnicy krajowi byli gotowi do jego wdrożenia i dostosowania się do

opłat. Naruszenia i wykroczenia w tym zakresie, w przypadku kierujących pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony, to rzadkie przypadki. Natomiast pytanie powstaje, czy kierujący pojazdem zarejestrowanym w systemie, nawet jeśli wyjechał na drogę bez środków na koncie, powinien podlegać od razu karze? Czy raczej zarządca systemu – firma Kapsch powinna wysłać najpierw upomnienie, a dopiero potem karać. Naszym zdaniem tak to powinno funkcjonować. Nie jest dobrym rozwiązaniem nałożenie odpowiedzialności na kierującego pojazdem za brak środków na koncie. To powoduje, że w wszczynając postępowanie administracyjne, adresujemy je do kierowcy, który nie ma żadnych dokumentów rejestracyjnych w systemie Kapsch, gdyż posiada je przedsiębiorca, który go zatrudnia. Sprawa się komplikuje jeszcze bardziej kiedy pojazd jest prowadzony przez cudzoziemca, przejeżdżającego tranzytem przez Polskę. W przypadku wykrycia braku opłaty, nie ma praktycznie żadnych szans, aby nałożyć karę. Niestety w odniesieniu do przewoźników zagranicznych, system ten okazał się nie do końca szczelny.

Co by uszczelniło system opłat drogowych?

– Na pewno zmiana osoby odpowiedzialnej, z kierowcy na przedsiębiorcę. Należałoby też realnie włączyć do kontroli pozostałe trzy służby do tego uprawnione – policję, służbę celną i straż graniczną. Ważne jest to w przypadku pojazdów zagranicznych, które przekraczają granice państwa. Gdyby zarządca systemu ViaToll wyposażył straż graniczną i służbę celną w urządzenia do komunikowania się z systemem opłat, czyli służby te miałyby dostęp do tych samych danych, które docierają do ITD, wówczas zatrzymanie pojazdu i egzekucja opłaty nie stanowiłyby problemu.

Dziękuję za rozmowę,

Beata Trochymiak

* Nowelizacja przepisów ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 225, poz. 1466)



ABC ZAWODÓW TSL

Jak zostać zawodowym kierowcą?

– wyjaśnia
Anna Piwowar,
 specjalista
 ds. rekrutacji
 i komunikacji
 w ND Polska

Aby zostać zawodowym kierowcą samochodu ciężarowego należy spełniać określone warunki i zdobyć odpowiednie umiejętności. Pierwszy krok to zdobycie prawa jazdy kategorii C lub C+E. Aby przystąpić do kursu na prawo jazdy tych kategorii (czyli uprawniające do prowadzenia pojazdów ciężarowych) należy posiadać już prawo jazdy kategorii B. Uprawnienia do prowadzenia aut ciężarowych czyli o dmc powyżej 3,5 tony można uzyskać już w wieku 18 lat, jednakże osoba w tym wieku musi przejść dłuższe szkolenie, w celu zdobycia uprawnień na kierowcę zawodowego.

Po zdobyciu prawa jazdy C lub C+E należy skończyć odpowiednie szkolenia. Kwalifikacja wstępna (oraz kwalifikacja wstępna przyspieszona) dotyczy wszystkich kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C, wydanego po 10 września 2009 roku (włącznie).

18-letni kandydat na kierowcę zawodowego musi ukończyć szkolenie (trwające 280 godzin) i zdać egzamin z kwalifikacji wstępnej. Natomiast osoba, która ukończyła 21 lat musi uzyskać kwalifikację wstępną przyspieszoną. Szkolenie w tym przypadku trwa 140 godzin.

Celem kursu kwalifikacji wstępnych lub wstępnych przyspieszonych jest przygotowanie kierowców do przewożenia rzeczy i podniesienie ich kompetencji zgodnie ze standardami obowiązującymi w Unii Europejskiej. Kierowcy poznają wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym, uczą się racjonalnego kierowania pojazdem, poznają zasady bezpie-



czeństwa w transporcie drogowym. To jednak nie koniec. Zawodowy kierowca uczy się cały czas. Raz na pięć lat jest zobowiązany odbyć szkolenie okresowe.

Koszty uprawnień

Zdobycie zawodowego prawa jazdy jest kosztowne. Wprowadzenie kursów kwalifikacji wstępnych jeszcze bardziej podniosło koszt zdobycia uprawnień do kierowania pojazdem ciężarowym. Cena takiego kursu waha się obecnie w przedziale od 5 tys. zł do nawet 7 tys. zł. Kandydat na zawodowego kierowcę musi także poddać się badaniom lekarskim. Przeprowadza je tylko lekarz uprawniony do badania kierowców. Lekarz orzeka czy kandydat nadaje się do prowadzenia wielotonowego auta. Swoją opinię lekarz wydaje również na podstawie orzeczenia psychologicznego.

Kto może zostać zawodowym kierowcą?

Ze względu na specyfikę, zawód kierowcy wymaga szczególnych predyspozycji od kandydatów. Podstawa to bardzo dobra znajomość przepisów prawa o ruchu drogowym oraz budowy i stanu technicznego pojazdu. Niezwykle ważne są również takie cechy jak:

- spostrzegawczość,
- zdolność do koncentracji,

- podzielność uwagi,
- dobra orientacja w terenie,
- elastyczność,
- wysoka odporność na stres.

Dodatkowym atutem w zawodzie kierowcy ciężarówki jest również wykształcenie związane z mechaniką samochodową.

Ten zawód się opłaca

Zarobki kierowców samochodów dostawczych pracujących w lokalnym transporcie są zazwyczaj stałe i wynoszą, w zależności od regionu i firmy od 1800 zł do 3500 zł netto.

Z kolei przedsiębiorstwa zatrudniające kierowców pracujących w transporcie międzynarodowym naliczają pensje w zależności od ilości przejechanych kilometrów lub diety płaconej za każdy dzień pobytu poza granicami kraju. Zarobki wtedy wahają się od 3000 zł do nawet 5500 zł netto za minimum 3 tygodnie pracy za granicą.

Kierowca w ND Polska

ND Polska kładzie szczególny nacisk na jakość pracy i fachowość kierowców. Obecnie zatrudniamy ok 720 profesjonalistów na stanowisku kierowca międzynarodowy. Wybierając kandy-

cd. na str. 9

cd. ze str. 8

datów do obsługi transportu międzynarodowego ND Polska ma konkretne i jasno określone wymagania. Zawodowy kierowca musi legitymować się przynajmniej dwuletnim doświadczeniem jako kierowca ciężarówki na trasach międzynarodowych. Sprawdzamy jego referencje u poprzednich pracodawców, które oczywiście muszą być nienaganne. Następnie kandydat musi przedstawić aktualne zaświadczenie o niekaralności. Kładziemy nacisk również na takie cechy charakteru jak: odpowiedzialność, odporność na stres oraz uczciwość.

Dopiero jeżeli kandydat spełnia wszystkie wymagania stawiane przez ND Polska zostaje zaproszony na rozmowę kwalifikacyjną. Na tym etapie sprawdzamy jego wiedzę z przepisów transportowych, przeprowadzamy wywiad, którego celem jest poznanie zdobytych dotąd kwalifikacji oraz motywacji do pracy z nami. Kierowca odbywa również jazdę testową, która sprawdza jego umiejętności techniczne kierowcy oraz bezpieczeństwo i jakość jazdy. Jeśli kandydat pomyślnie przejdzie tą część rekrutacji zostaje zaproszony na kilkudniowe szkolenie w siedzibie firmy. Podczas tego szkolenia bardziej szczegółowo sprawdzamy jego umiejętności techniczne oraz wiedzę teoretyczną z zakresu przepisów ruchów drogowego. Na podstawie wyniku testu z wie-

Typowy dzień pracy kierowcy pojazdu ciężarowego w ND Polska

6:00–7:00 Kierowca rozpoczyna pracę: obchód auta oraz sprawdzenie sprawności pojazdu, następnie wyjeżdża do klienta

8:00 Po przybyciu na rozładunek kierowca kontaktuje się z koordynatorem transportu i podaje stan licznika auta

9:00 Kierowca ponownie kontaktuje się z koordynatorem informując go jak przebiega rozładunek (zwykle trwa ok. 2h), w razie kłopotów prosi o interwencję. Przyjmuje od koordynatora informację z danymi o załadunku

11:00 Kierowca przybywa na załadunek, informuje o tym koordynatora i wysyła smsa za stanem licznika

13:00 Przerwa obiadowa

14:00 Kierowca kontaktuje się z koordynatorem w celu uzyskania informacji o załadowanym towarze: data, miejsce, godzina rozładunku

16:30 Kierowca otrzymuje informację od koordynatora ze zleceniem na następny dzień

dzy o przepisach oraz jazdy kończącej szkolenie podejmujemy decyzję o podjęciu współpracy z danym kandydatem. Kierowcy rozpoczynając pracę w ND Polska, oraz w trakcie zatrudnienia uczestniczą w wielu szkoleniach dotyczących bezpieczeństwa i techniki jazdy. Stale zapoznają się z wzorową obsługą klienta. Firma przykłada dużą wagę do taboru. Obecnie posiada aż 500 ciągników. Dbając o jakość i niezawodność naszych usług, a także szanując to, że auto jest drugim domem

naszego kierowcy, maksymalnie po 4 latach auta są wymieniane na nowe.

Praca kierowcy auta ciężarowego na trasach międzynarodowych wymaga wielu poświęceń, w szczególności chodzi o rozłąkę z rodziną, trwającą czasem nawet 3 lub 4 tygodnie. Jednakże z drugiej strony zawód ten należy do dobrze opłacanych, a jednocześnie daje możliwości poznania wielu nowych, ciekawych ludzi i miejsc.

Pracownicy czują się coraz mniej bezpieczni!

Maleje optymizm nastawienia polskich pracowników do własnych perspektyw na rynku pracy – wskazują wyniki najnowszego sondażu „Monitor rynku pracy” Instytutu Badawczego Randstad. Zatrudnieni nie mają przekonania do możliwości znalezienia nowej posady, a indeks mobilności zawodowej osiągnął poziom najniższy w ciągu ostatnich dwóch lat.

Podczas gdy łącznie we wszystkich 32 badanych krajach uczestniczących w sondażu „Monitor rynku pracy” gotowość do podjęcia nowej pracy w nadchodzącym okresie lekko wzrosła, w Polsce, w bieżącej edycji badania, indeks mobilności wyniósł zaledwie 101 punktów. Oznacza to zmianę aż o 5 punktów indeksu i spadek do poziomu najniższego od czasu pierwszego pomiaru na początku 2010 roku. Również po raz pierwszy od początku pomiaru wskaźnika osiągnął on poziom niższy, niż średnia we wszystkich badanych krajach (107 punktów). Jak komentuje Agnieszka Bulik, członek zarządu Randstad – Tak niski

poziom indeksu ma związek m.in. ze spadkiem rotacji na polskim rynku pracy. Od majowej edycji badania, liczba osób, które zmieniły pracę w poprzedzającym badaniu półroczu spadła z poziomu nieco ponad 20 proc. do 16,8 proc. Tymczasem średni odsetek we wszystkich badanych krajach, nadal, podobnie jak w poprzednich kwartałach, utrzymuje się na poziomie ponad 20 proc. Charakterystyczny jest zaobserwowany wśród badanych związek zmian w zatrudnieniu z poziomem wykształcenia – osoby o wykształceniu podstawowym zmieniły pracę ponad trzykrotnie częściej niż osoby o wykształceniu wyższym (odpowiednio 39,7 proc. i 12,6 proc.). Widoczny jest również wpływ płci i wieku pracowników – kobiety zmieniały pracę w ostatnim półroczu niemal dwukrotnie rzadziej niż mężczyźni (11,6 proc. wobec 22,10 proc.), a najmłodsi respondenci zmieniali pracę dwukrotnie częściej niż starsi respondenci (32 proc. dla 18–24 lat, 15 proc. dla grupy 35–44 oraz 55–64 lat, 13 proc. w grupie 45–54 lat).

Dążenie do poprawienia warunków pracy zostaje najważniejszym i dynamicznie zyskującym na znaczeniu powodem zmiany pracy dla wszystkich biorących udział w badaniu (Polska 44 proc., wszystkie kraje 38 proc.).

Na tle innych krajów, polscy respondenci znacząco częściej podejmują decyzję o zmianie pracy ze względu na ogólne niezadowolenie z pracodawcy (27 proc. wobec 20 proc. we wszystkich krajach). Z kolei osobiste pragnienie zmiany ma mniejsze znaczenie dla polskich respondentów (25 proc. wobec 32 proc. we wszystkich krajach). W badaniu coraz mniej widoczna jest grupa respondentów, którzy zmienili pracę ze względu na zmiany w strukturze firmy, a zatem czynnik leżący poza ich wpływem i wymuszający utratę pracy. Jest to obecnie czwarty powód zmiany pracodawcy (22 proc. wobec 30 proc. V/12 i 39 proc. II/12).

(źr. Randstad)

Jak zmieni się obowiązek podatkowy dla usług transportowych w 2013 r.?

Ustawodawca zgodnie z zapowiedziami planuje zmienić przepisy ustawy o podatku od towarów i usług. Co więcej zmiany te nie wydają się kosmetyczne, a dotyczą fundamentalnych zasad rozliczenia tego podatku, w tym m.in. powstania obowiązku podatkowego. Zgodnie z projektem zmian z dnia 10 sierpnia 2012 r. (nowela nie trafiła jeszcze do sejmu) nowe regulacje w tym zakresie mają obowiązywać od 1 lipca 2013 r.

Jak jest obecnie i jakie będą zmiany?

Otóż, zgodnie z obowiązującymi zasadami prawa, tj. art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a i b ustawy o VAT, obowiązek podatkowy powstaje z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30 dnia, licząc od dnia wykonania usługi transportu osób i ładunków kolejami, taborem samochodowym, statkami pełnomorskimi, środkami transportu żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej, promami, samolotami i śmigłowcami. Powyższy sposób rozliczenia podatku w VAT dotyczy również usług spedycyjnych i przeładunkowych.

Innymi słowy, obowiązek podatkowy dla tego typu świadczeń powstaje

obecnie w szczególny sposób, a mianowicie:

- z chwilą otrzymania płatności, lub
- w terminie 30. dni od dnia wykonania usługi,
- w zależności od tego, które z z tych dwóch zdarzeń wystąpi wcześniej.

Przykład

Sp. z o.o. wykonała usługę transportu towarów z Gdańska do Łodzi. Świadczenie zostało wykonane w dniu 17.09.2012 r. Kiedy Spółka powinna rozpoznać obowiązek podatkowy zakładając, że usługobiorca:

- dokonał zapłaty wynagrodzenia w dniu 3.10.2012 r.,
- dokonał zapłaty wynagrodzenia w dniu 4.11.2012 r.
- do dnia 17.10.2012 r. nie dokonał płatności wynagrodzenia.

Skoro ww. świadczenie zostało wykonane w dniu 17.09.2012 r., a kontrahent dokonał zapłaty w terminie 30 dni od dnia wykonania usługi – obowiązek podatkowy należy rozpoznać z chwilą otrzymania płatności. Zatem w pierwszym przypadku Spółka powinna rozpoznać obowiązek podatkowy w dniu 3.10.2012 r. Z kolei w drugim i trzecim przypadku – skoro płatność nie nastąpiła w wymaganym terminie – 30 dni od wykonania usługi – obowiązek podatkowy należy najpóźniej rozpoznać w dniu 17.10.2012 r.

Natomiast zgodnie z proponowanymi zmianami przepisów ustawy o VAT, ustawodawca zamierza usunąć większość przepisów określających szczególnie moment powstania obowiązku podatkowego (chcąc w ten sposób w dokładniej odzwierciedlić przepisy Dyrektywy 112). W związku z powyż-

szym również i powyżej zaprezentowany przepis szczególny zostanie uchylony, a w jego miejsce podatnicy (świadczący usługi transportowe czy spedycyjne) – zobowiązani będą rozpoznać obowiązek podatkowy zgodnie z **zasadą ogólną**. I tak, w myśl projektowanego art. 19a ust. 1 ustawy o VAT, obowiązek podatkowy powstanie z chwilą dokonania dostawy towarów lub **wykonania usługi** (...).

W konsekwencji w świetle projektowanych zmian, podatnik zobowiązany będzie rozpoznać dla tego typu świadczeń obowiązek podatkowy już z chwilą wykonania usługi, czyli zakończenia usługi transportowej, lub w przypadku spedycji – zgromadzenia wszystkich wymaganych zleceniem bądź umową – dokumentów transportowych, spedycyjnych, etc. W tym przypadku bez znaczenia będzie moment otrzymania płatności (zakładając oczywiście, że nie dotyczy przedpłaty lub zaliczki), czy dotychczasowy maksymalny termin na rozpoznanie obowiązku podatkowego – 30 dni od dnia wykonania usługi.

Przykład

Załóżmy, że powołany powyżej przykład jest analogiczny, z tym zastrzeżeniem, że rozpatrujemy świadczenie wykonane już po zmianach przepisów ustawy o VAT. Zatem przyjmijmy hipotetycznie, że usługa transportowa zostanie wykonana w dniu 17.09.2013 r.

W analizowanym przypadku (jeśli oczywiście omawiane przepisy wejdą w życie w niezmiennym kształcie), obowiązek podatkowy, Spółka powinna bezwzględnie rozpoznać w dniu wykonania świadczenia, tj. 17.09.2013 r.

Opr. Paweł Barnik kierownik zespołu ds. podatku VAT ECDDP Sp. z o.o.



KOBIECY W LOGISTYCE

**„Rzucenie na głęboką wodę”
daje szansę na szybkie
wejście do zawodu**



**Monika Pabis transport manager
Ceva Logistics Poland**

Ukończyła Politechnikę Łódzką, na Wydziale Organizacji i Zarządzania z zamiarem podjęcia pracy w wyuczonym zawodzie. – Pracę inżynierską pisałam na temat sterowania produkcją w Zakładach FIAT Auto Poland i miałam również zamiar podjąć tam pracę. Po ukończeniu studiów jednak nie związałam się z FIAT-em. Postanowiłam poszukać czegoś innego – wspomina Monika Pabis. Promotorzy jej pracy dyplomowej nie odpuścili tak łatwo i wrócili do p. Moniki po kilku miesiącach z propozycją pracy, ale w firmie TNT Logistics Poland, która miała prowadzić obsługę transportowo-magazynową dla klienta z bran-

ży motoryzacyjnej w zakresie „after market” czyli dostaw części zamiennych. – Z ciekawości zdecydowałam się pójść na rozmowę rekrutacyjną i zaproponowano mi pracę. Chociaż oferta nie spełniała moich wszystkich oczekiwań, to jednak postanowiłam spróbować, gdyż przedstawiono mi jasną ścieżkę kariery. Musiałam przejść przez wszystkie szczeble od najniższego, aby poznać na tyle działalność firmy, żeby w przyszłości objąć stanowisko managerskie. To mi się spodobało – opowiada Monika Pabis.

Zaczęła pracę od magazynu, przechodząc kolejno przez dział przyjęć i wydań, procesy inwentaryzacji, obsługę linii produkcyjnej, dział rozwoju biznesowego, aż po dział transportu...

– Po jakimś czasie, otrzymałam propozycję zorganizowania i zarządzania działem transportu drogowego, chociaż nie miałam w tym temacie dużej wiedzy. Przeraziło mnie to wówczas i chyba to był jeden z trudniejszych momentów w moim życiu zawodowym. Kiedy patrzę dzisiaj na tę sytuację, już z perspektywy czasu, to myślę że bardzo dobrze się stało. Rzucenie na głęboką wodę czasami daje szansę na szybkie wejście do zawodu i szybką naukę. Pierwszy miesiąc był bardzo ciężki, ale na całe szczęście ilość organizowa-

nych ładunków nie przekraczała dwóch dziennie, więc spokojnie mogłam krok po kroku zdobywać tajniki wiedzy transportowej – wspomina p. Monika. Mijały miesiące i dział transportu zaczął się rozwijać, przybywało zleceń, a p. Monika rosła zawodowo razem w firmą. – Z 44 ładunków miesięcznie wkrótce zrobiło się 5 tys. Cieszę się, bo przyczyniłam się do tego wzrostu, a transport polubiłam na tyle, że nie wyobrażam sobie teraz pracy w innym dziale czy branży – mówi Monika Pabis – To jest moje dziecko, które urosło przy mnie, i które sobie wychowałam – dodaje z uśmiechem.

Dzisiaj, po kilkunastu latach pracy, dział transportu, którym zarządza, zatrudnia 17 osób, które zajmują się obsługą kontrahentów, współpracą z podwykonawcami, administracją i analizami transportu.

– W pewnym momencie TNT Logistyka zostało przejęte przez inną firmę, która zdecydowała się stworzyć nową nazwę i markę – CEVA. Tak powstała CEVA Logistics, w której pracuję do dzisiaj, a transportem zajmuję się nieprzerwanie od 2000 r. – wymienia Monika Pabis.

Na pytanie czy nie miała dość transportu w ciągu tych 12 lat pracy, odpowiada – Oczywiście bywają czasami gorsze i lepsze dni, ale życie w transporcie jest bardzo ciekawe i wymaga ciągłego bycia w ruchu, samodzielności, operatywności. To jest mój żywioł i tutaj czuję się najlepiej – mówi Monika Pabis. Zapytana o to jaki ma sposób na zarządzanie zespołem mówi – To trudna i wymagająca praca, czasami trzeba odbierać telefony w domu w środku nocy, bo coś może zdarzyć się na drodze z ładunkiem, a nie wszyscy są gotowi na taką dyspozycyjność. Traktuję swoich pracowników tak, jak ja bym chciała być traktowana. To moja podstawowa zasada, którą wyznaję w życiu. Wiadomo, że mogę zlecić prawie wszystko zespołowi, ale mam też świadomość, że każdy ma swoje życie prywatne, więc staram się dzielić dyżury i pracę, tak aby nie stwarzać dodatkowych sytuacji stresujących albo nieporozumień. Mój zespół ma jasno wytyczony plan pracy i wie co ma robić, aby osiągnąć wyznaczony cel. Często dyskutuję z ludźmi i rozmawiam o trudnych sytuacjach, zdarzeniach. Bardzo lubię moją pracę i mogę śmiało powiedzieć, że to jest moje miejsce w życiu – mówi Monika Pabis. Przyznaje, że był taki okres, iż zastanawiała się nad tym, co by wybrała gdyby chciała odejść z branży transportowej. – Jednakże po tych przemyśleniach, koło się zatoczyło i stwierdziłam, że nie widzę siebie gdzie indziej, jak tylko w transporcie. Wchodząc do pracy, zawsze jest tysiące spraw do załatwienia i to właśnie lubię. Poza tym, praca ta daje mi możliwość kontaktu z ludźmi. Siedzenie za biurkiem i przekładanie papierków to nie dla mnie – dodaje.

Jak prawie każdy, ma swoje pasje i hobby, a jednym z nich jest opera. – Jestem zafascynowana operą, którą zarazili mnie moi przyjaciele i jak tylko mam czas poświęcam go właśnie pięknej sztuce operowej – podsumowuje Monika Pabis.

Opr. Beata Trochymiak