



Nie można narzucić jazdy po płatnych odcinkach, a wybór trasy należy do przewoźnika – pierwsze podsumowania kontroli e-myta

Większość kierowców poruszających się po polskich drogach posiada urządzenia Via-Box i uiszcza opłaty. W lipcu Inspektorzy Transportu Drogowego w mobilnych jednostkach kontrolnych zeskanowali ponad 100 tys. pojazdów i tylko nieliczne z nich nie posiadały tych urządzeń. Za nieuiszczenie opłaty ITD nakłada na kierowców karę administracyjną w wysokości 3 tys. zł.

– Zdarzają się przypadki, że niektórzy próbują omijać kontrole i drogi płatne. Musimy powiedzieć sobie jasno – nikomu nie narzuci się jazdy po płatnych odcinkach a wybór trasy należy do przewoźnika. Jeśli wybrana trasa odpowiada parametrom dla ruchu pojazdów ciężarowych i nie należy do dróg płatnych, to transportowcy mogą się po nich poruszać. – mówi Alvin Gajadur rzecznik prasowy Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Po wprowadzeniu opłat drogowych od 1 lipca 2011 r. coraz częściej słyszymy jak to polscy transportowcy unikają płatności

za przejazd drogami płatnymi i bezkarnie rozjeżdżają mniejsze drogi gminne. Media pokazywały sznury pojazdów ciężarowych przejeżdżających przez polskie wsie i małe miasta oraz rozpacz samorządowców i mieszkających tam ludzi.

Tymczasem pierwsze kontrole e-myta wskazują, że przedsiębiorcy nie uciekają od obowiązku płacenia za drogi, ale tam gdzie mogą i mają do tego prawo korzystają z dróg alternatywnych.

– Jeśli droga alternatywna posiada takie same parametry o dopuszczalnym nacisku na oś, jak droga płatna, to oczywiście kierowca pojazdu ciężarowego nie przekraczającego tych parametrów może jechać tą drogą. Natomiast jeśli samochód o nacisku na oś np. 10 ton porusza się po drogach o dopuszczalnym nacisku do 8 ton, to wówczas



narusza przepisy i mamy prawo nakładać kary. – wyjaśnia Alvin Gajadur z GITD

Również tam gdzie są postawione przez samorządy lub przez zarządców dróg np. znaki B5, co oznacza że pojazdy ciężarowe o dmc powyżej określonej wartości nie mogą poruszać się po tych drogach, inspektorzy ITD kontrolują te odcinki i nakładają mandaty karne na kierowców, którzy nie przestrzegają tych zakazów.

cd. str. 4

KADRY

s. 5

Partnerstwo szkolnictwa zawodowego i rynku pracy

Jak kształcić specjalistów z branży logistyki, transportu i spedycji, by ich wiedza i umiejętności odpowiadały potrzebom rynkowym? Właśnie rozpoczęto realizację ostatniego etapu nowatorskiego projektu Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu, bazującego na współpracy szkół średnich z przedsiębiorstwami z sektora logistyki, transportu i spedycji. Jego celem jest zwiększenie szans absolwentów na znalezienie ciekawej pracy...

PORADY / PRAWO

s. 6

Ulga na nabycie nowych technologii

Przedsiębiorcy inwestujący w nabycie nowej, innowacyjnej technologii mogą skorzystać z ulgi przewidzianej na ten cel przepisami ustaw podatkowych. Polega ona na możliwości odliczenia od podstawy opodatkowania wydatków poniesionych przez podatnika na nabycie nowych technologii, przy czym nie przysługuje ona podatnikowi, jeżeli w roku podatkowym lub roku poprzedzającym prowadził działalność na terenie specjalnej strefy...

KOBIETY W LOGISTYCE

s. 8

W DHL Express to kobiety zarządzają...

Dzisiaj w rubryce „Kobiety w logistyce” prezentujemy dwie Panie z branży kurierskiej, które odpowiadają za najważniejszą część usług kurierskich, czyli wszystko to co dzieje się z przesyłkami w sortowniach. W DHL Express to właśnie kobiety odpowiadają za terminowość oraz sprawność dostaw. To wymagający obszar zarządzania, ale jak pokazuje przykład można to robić z ogromną pasją i odnaleźć swoje zawodowe miejsce na ziemi.



Drodzy Czytelnicy!

Dzisiejsze wydanie jest nieco krótsze, ale zbieramy siły na wydanie powakacyjnych numerów Pracujwlogistyce.pdf, które chcemy rozszerzyć o nowe działy. Dzisiaj natomiast wracamy do tematu kontroli e-myta na polskich drogach, które to wbrew wcześniejszym zapowiedziom o słabości systemu kontroli, okazują się skuteczne. Poruszamy temat kształcenia, czyli jak przygotować młodzież uczącą się w szkołach ponadgimnazjalnych do pracy w branży TSL. Jak zawsze jest też artykuł poradniczy, ale tym razem niezwiązany z kadrami a z podatkami. Szczególnie polecamy rubrykę „Kobiety w logistyce”, w której prezentujemy w tym numerze p. Agnieszkę Łukawczyk i Agnieszkę Świerszcz z DHL Express (Poland).

Życzę miłej lektury!

Beata Trochymiak
redaktor portalu
Pracujwlogistyce.pl

Dachser zmienił siedzibę we Wrocławiu

Nowy adres firmy to Kąty Wrocławskie, ulica Ryszarda Chomicza 3, jedna z najkorzystniejszych lokalizacji logistycznych na Dolnym Śląsku. Atrakcyjne położenie i nowa, większa platforma cross-dockingu zapewniają sprawny przepływ towarów i informacji w ramach krajowych i międzynarodowych łańcuchów dostaw. Pozwala to na dalszą ekspansję firmy i usprawnia proces wdrażania nowych rozwiązań technologicznych i informatycznych. Dzięki nowemu terminalowi logistycznemu Dachser wychodzi na przeciw nie tylko wymaganiom rynku, ale przede wszystkim potrzebom Klientów.

– Zmiana lokalizacji pozwoli nam na dalszy dynamiczny rozwój firmy i jeszcze lepsze dostosowanie kompleksowych usług do potrzeb naszych klientów. – podkreślił Grzegorz Lichocik Prezes Dachser

(źr. Dachser)

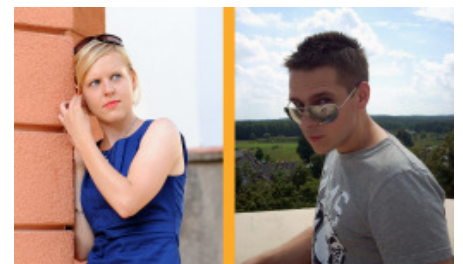
WSL w finale konkursu stypendialnego Raben-a

Studenci Wyższej Szkoły Logistyki – Łukasz Jankowski i Marta Grętkiewicz zakwalifikowali się do ścisłego finału drugiej edycji konkursu CSR w ramach programu Wings' Spreaders Grupy Raben. W ostatecznej rozgrywce, wraz z Aleksandrą Melińską z Politechniki Wrocławskiej, będą rywalizować o stypendium w wysokości 15.000 zł! Finał już w sierp-

niu w Gądkach pod Poznaniem, w siedzibie centrali Grupy Raben na Europę.

Konkurs jest organizowany przez Grupę Raben już po raz drugi. Ubiegłoroczna edycja konkursu (Greenovations) dotyczyła zaangażowania w działania ekologiczne. Zwyciężył Łukasz Jankowski z Wyższej Szkoły Logistyki (również tegoroczny finalista). Wyróżniono natomiast projekt Michała Mazura z WSL. W tym roku akademickim Wing's Spreaders obejmuje swoim zasięgiem te kraje Starego Kontynentu, na terenie których Raben ma własne oddziały, czyli: Czechy, Estonię, Holandię, Litwę, Łotwę, Niemcy, Polskę, Słowację, Ukrainę i Węgry. Nagroda – roczne stypendium – została zwiększona o 100 proc. i wynosi 3 750 euro (ok. 15.000 zł).

Projekty, przygotowane w języku angielskim, można było składać do 31 maja 2011 roku. Spośród zgłoszonych pomysłów jury wybrało 3 najlepsze. Szczególną uwagę w projektach zwróciły ciekawe rozwiązania, których komunikat poprzez swoją atrakcyjność i jasność przekazu buduje Świadomy Biznes, a których wdrożenie zaskakuje swoją prostotą oraz skutecznością.



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:

Nie można narzucić jazdy po płatnych odcinkach,
a wybór trasy należy do przewoźnika 1[4]

W skrócie 2–3

Partnerstwo szkolnictwa zawodowego i rynku pracy kluczem
do rozwoju zawodów technik logistik i technik spedytor 5

Jak skorzystać z ulgi na nabycie nowych technologii? 6–7

Zapewnienie pracownikowi wyżywienia... 7

KOBIETY W LOGISTYCE

Przepis na zarządzanie hubem... Agnieszka Świerszcz, dyrektor
ds. operacji w hubach DHL Express (Poland) 8

Ta firma mnie oczarowała a praca całkowicie pochłonęła Agnieszka
Łukawczyk dyrektor ds. gateways DHL Express (Poland) 9

Patronaty 10

– Wyłonione projekty charakteryzują się dojrzałością biznesową. Uświadomiły nam, że dotychczasowa polityka bezpieczeństwa jest nie tylko istotna z punktu widzenia interesariuszy wewnętrznych, ale również zewnętrznych. Studenci dużo uwagi poświęcili jednemu z naszych celów CSR – trosce o zdrowie i bezpieczeństwo pracowników. Nowatorstwo myśli i niesablonowość pomysłów są atutami finałowych projektów. – mówi Bogna Błasiak–Niciejewska, dyrektor marketingu Grupy Raben, zasiadająca w jury konkursu.

– Nasi studenci ponownie dominują w konkursie – dla Wyższej Szkoły Logistyki to ogromny powód do dumy. W ubiegłym roku konkurs wygrał Łukasz Janowski, a bardzo dobry projekt przekazał Grupie Raben Michał Mazur. W tym roku ponownie wchodząc do finału Łukasz udowodnił, że ubiegłoroczny sukces nie był przypadkiem. Ku naszej radości finalistką jest również inna studentka WSL – Marta Grętkiewicz. Gorąco trzymamy za nich kciuki w finale i cieszymy się, że obszar społecznej odpowiedzialności biznesu, tak chętnie zgłębiają nasi studenci, odnosząc jeszcze sukcesy w tak prestiżowych konkursach jak Wings' Spreaders". – powiedział Wojciech Zalewski, rzecznik prasowy Wyższej Szkoły Logistyki. W finale studenci będą proszeni o przedstawienie swoich pomysłów przed jury. Prezentacja będzie się odbywała w języku angielskim, zatem weryfikacji zostanie poddana nie tylko pomysłowość, sposób przedstawienia, ale i kluczowa aktualnie na rynku pracy – znajomość języka angielskiego.

(źr. WSL)

TNT Express wspiera Somalię

Firma dostarczyła 45 ton pomocy żywnościowej do regionu ogarniętego suszą i głodem do Nairobi (Kenia), wspierając tym samym Światowy Program Żywnościowy ONZ (World Food Programme – WFP) w żywieniu tysięcy dzieci z sąsiedniej Somalii.



Samolot Boeing 767, z ponad 3 tysiącami skrzynek „Supplementary Plumpy” (specjalny produkt dla niedożywionych dzieci), odleciał z centrum przeładunkowego TNT w Liege, w Belgii do Nairobi. Pomoc, która trafi do Kenii, zostanie następnie przetransportowana do Somalii, do obszarów najbardziej dotkniętych klęską głodu. Przesyłka, jako część programu pomocy dla 1,5 miliona osób w Somalii, umożliwi WFP dożywienie 6 tysięcy głodujących dzieci, na przestrzeni najbliższych 3 miesięcy. Supplementary Plumpy, pastę z witaminami na bazie orzechów, można spożywać prosto z opakowania, bez dodatku wody, która – w ogarniętej suszą Somalii – jest produktem deficytowym. Jedna saszetka słodkiej pasty dostarcza 500 kalorii, a zalecane spożycie, dla dziecka o wadze 7 kg, to 1 opakowanie dziennie (75 kcal / kg / dzień). Z powodu kolejnych fal suszy i konfliktu, potęgowanych dodatkowo przez wysokie ceny żywności, Organizacja Narodów Zjednoczonych ogłosiła klęskę głodu w pięciu regionach Somalii. Liczba osób potrzebujących pomocy żywnościowej w tym regionie wynosi obecnie 3,7 miliona – to połowa populacji kraju. WFP pomaga także na terenach wypełnionych osobami uciekającymi ze strefy głodu: to 1,5 miliona osób w północnej i środkowej części Somalii oraz w Mogadiszu. Do ponad 2 miliona potrzebujących nie można dotrzeć z powodu konfliktów mających miejsce na ziemiach Afryki. Ceny zbóż podstawowych są na rekordowym poziomie. Somalia ma jeden z największych wskaźników niedożywienia na świecie, na południu jedno na czworo dzieci jest poważnie niedożywione. TNT Express jest partnerem WFP w zakresie transportu i logistyki od 2002 roku, zapewniając wsparcie w postaci transportu lotniczego, magazynów i ekspertów logistyki

(źr. TNT)

Parowozjada 2011 – wspomnienia carskiej Austrii

W ostatni weekend sierpnia miłośnicy kolei będą mieli okazję wziąć udział w corocznym pokazie zabytkowych pociągów retro i parowozów – Parowozjadzie 2011. Jest to już siódma edycja imprezy, odbywającej się na terenie Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. W tym roku wydarzenie zostanie zorganizowane w aule cesarskiej Austrii, a więc nie zabraknie nawiązań do przegrod dobrego woja-



ka Szwejk, „CK Dezerterów” i innych podobnych historii. Organizatorami pikniku jest Spółka PKP CARGO i Fundacja Era Parowozów. Parowozjada to już stała się punktem programu każdego miłośnika kolejnictwa. W tym roku impreza odbędzie się w dniach 27–28 sierpnia. Zgodnie z tradycją, pierwszego dnia przygotowano atrakcje dla szerokiego grona odbiorców, zaś drugiego – dla fanów kolei, czyli podróże pociągami retro z przystankami na zrobienie zdjęć (tzw. „fotostopy”). W programie pierwszego dnia znajdują się m.in.: mini parada parowozów, zawody drużyn trakcyjnych o Puchar Prezesa Fundacji Era Parowozów oraz pokazy składów historycznych. Wszyscy chętni będą mogli wejść na zaplecze parowozowni i obejrzeć pokaz obrządzania parowozów. Odbędą się również pokazy związane z akcją „CK Dezerterów”, musztry wojskowej oraz składów pociągów historycznych. Nie zabraknie również atrakcji dla najmłodszych. Drugiego dnia Parowozjada również nie będzie można narzekać na brak wrażeń. Na zwiedzających czekają przejażdżki w kabinie maszynisty parowozu lub w dreźnie ręcznej i samochodowej, animacje dla dzieci, bezpłatne zwiedzanie parowozowni, kulisy pracy parowozowni (ścieżka techniczna). Ważnym elementem imprezy jest inicjatywa mająca na celu ratowanie pięknych, zabytkowych parowozów. Każdego roku Fundacja Era Parowozów zaprasza do zakupu upominków kolejowych i wartościowych cegiełek. Dochód ze sprzedaży pamiątek zostanie przeznaczony na ratowanie parowozów ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce.

Do Skansenu będzie można przyjechać ogólnodostępnymi pociągami z Krakowa, oraz dodatkowymi pociągami retro z miejscowości: Zakopane, Dobra (k. Limanowej) i Rabka Zakryte.

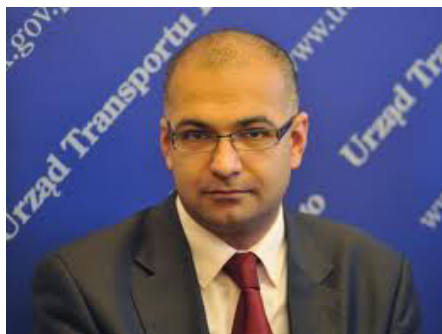
Organizatorzy Parowozjady 2011, PKP CARGO S.A. i Fundacja Era Parowozów, w myśl hasła „Już od pokoleń kochamy kolej...” sprawują opiekę nad zabytkowym taboru w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce oraz Parowozowni Wolsztyn.

(źr. PKP Cargo)

cd. ze str. 1

Nie jest to jednak lawina TIR-ów o jakiej mówiono i pisano w różnego rodzaju mediach. Natomiast częściej z dróg alternatywnych korzystają kierowcy pojazdów będących wyłącznie w ruchu krajowym, a rzadziej pojazdy z ruchu międzynarodowego czy przejeżdżające tranzytem. Z drugiej strony nie ma co się dziwić, że transportowcy unikają poruszania się po odcinkach płatnych dróg, jeśli mają taką możliwość, gdyż oprócz e-myta polski transport jest obłożony wieloma innymi opłatami administracyjno-podatkowymi, które wpływają również na cenę frachtu drogowego. Przedsiębiorcy starają się zatem aby koszty transportu utrzymać na jak najniższym poziomie, czego zresztą wymagają od nich klienci, a więc też i społeczeństwo, które nie akceptuje tego, że pojazdy ciężarowe korzystają z dróg alternatywnych unikając opłat drogowych. Z drugiej strony mamy Inspekcję Transportu Drogowego, która jest po to, aby ten ruch kontrolować i nie dopuścić do nadużyć w zakresie zarówno nieprzestrzegania zasad ruchu drogowego (w tym dopuszczalnych nacisków na oś) jak i poboru e-myta. Na początku uruchomienia systemu viaToll były obawy o szczelność systemu kontroli poboru e-myta ze względu na brak odpowiedniej ilości inspektorów ITD, ale jak wskazują dane po pierwszym miesiącu wprowadzenia opłat, inspektorzy nie mają problemów z wykonywaniem odpowiedniej ilości kontroli dostosowanych do natężenia ruchu pojazdów.

– Zgodnie z zapowiedzią, 188 inspektorów zostało oddelegowanych do kontro-



li poboru e-myta i pracują w systemie 24-godzinny, a więc kontrole trwają cały czas. Kontrole są skuteczne i efektywne. W lipcu tego roku otrzymaliśmy dodatkowe środki z rezerwy celowej z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów na stworzenie dodatkowych 100 etatów. Część z tych osób będzie pracowała w centrali przy obsłudze administracyjnej systemu kontroli e-myta np. przy wystawianiu decyzji. Po zakończeniu rekrutacji nowi inspektorzy zostaną przeszkoleni na 3-miesięcznym kursie i przygotowani do pełnienia kontroli na drogach. – wyjaśnia Alvin Gajadhur z GITD

Przypomnijmy dopełnieniem elektronicznego poboru opłat viaTOLL, który obowiązuje od 1 lipca br. jest system kontroli, który weryfikuje czy pojazd podlega obowiązkowi opłat, a jeśli tak – czy prawidłowo dokonuje opłaty za przejazd. Uprawnienia do kontroli posiada Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna, a także Służba Celna. Jednakże tylko ITD została wyposażona w tzw. stacje kontrolne (stałe oraz przenośne), które pozwolą na sprawdzenie, czy pojazdy mają zainstalowane urządzenia viaBOX. Firma Kapsch planując budowę

systemu polskiego e-myta viaToll, wskazywała, że do jego pełnej kontroli potrzeba stworzyć dodatkowo 500 etatów dla Inspektorów Transportu Drogowego, którzy zajmowałiby się tylko kontrolą poboru opłat drogowych. Na przykład w Niemczech do kontroli e-myta zatrudniono ponad 1,7 tys. inspektorów, a w Czechach około 300. Inspekcja Transportu Drogowego otrzymała w użyczenie 94 specjalistyczne pojazdy do kontroli e-myta. Wszystkie samochody mają zainstalowane oprogramowanie i urządzenia umożliwiające identyfikację pojazdu nieposiadającego urządzenia elektronicznego, tzw. OBU lub uiszczoną opłatę elektroniczną. Dodatkowo specjalistyczne pojazdy są wyposażone w agregaty prądotwórcze, łącza internetowe, zabudowę biurową, urządzenia wielofunkcyjne. Na podzielnym ekranie monitora będzie można sprawdzać kilka pojazdów jednocześnie.

Szacuje się, że roczne przychody z poboru opłat drogowych będą wynosiły kilka miliardów złotych rocznie, czyli miesięcznie do kilkuset milionów złotych. Dla porównania wpływy z winiet, które wcześniej obowiązywały wynosiły średnio ponad 800 mln zł, czyli miesięcznie ok. 65–70 mln zł.

Opr. Beata Trochymiak

Na drodze płaci kierowca

Nie tylko pojazdy ciężarowe o ładowności powyżej 3,5 tony podlegają obowiązkowi wnoszenia opłat za przejazd po drogach krajowych od 1 lipca 2011 r. Również kierowcy pojazdów osobowych z przyczepą muszą wносить opłaty drogowe. Kara za brak uiszczenia opłaty wynosi 3 tys. złotych, a za uiszczenie jej w niepełnej kwocie wynosi 1500,- zł. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych karę płaci kierowca pojazdu.

Obowiązki kierującego pojazdem:

Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie viaBOX, obowiązany do:

- 1) włączenia urządzenia podczas przejazdu po drodze, na której pobiera się opłatę,
- 2) wprowadzenia do urządzenia prawidłowych danych o rodzaju pojazdu,
- 3) używania urządzenia zgodnie z przeznaczeniem.

W przypadku stwierdzenia niesprawności tego urządzenia, jest obowiązany do niezwłocznego zjechania z drogi objętej obowiązkiem uiszczenia opłaty elektronicznej.

Pamiętaj, przed wyruszeniem w trasę sprawdź stan konta płatności Twojej firmy za przejazd po drogach krajowych!

**MIEJSCE NA
REKLAMĘ****Reklama:****e-mail:****reklama@pracujwlogistyce.pl****tel. +48535447544**

Partnerstwo szkolnictwa zawodowego i rynku pracy kluczem do rozwoju zawodów technik logistyki i technik spedytor

Jak kształcić specjalistów z branży logistyki, transportu i spedycji, by ich wiedza i umiejętności odpowiadały potrzebom rynkowym? Przekonują się o tym autorzy projektu pt. „Wielkopolska musi wiedzieć” – partnerstwo szkolnictwa zawodowego i rynku pracy kluczem do podniesienia atrakcyjności zawodów technik logistyki i technik spedytor w województwie Wielkopolskim”.

Właśnie rozpoczęto realizację ostatniego etapu nowatorskiego projektu Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu, bazującego na współpracy szkół ponadgimnazjalnych z przedsiębiorstwami z sektora logistyki, transportu i spedycji. Jego celem jest zwiększenie szans absolwentów na znalezienie ciekawej pracy, a jednocześnie ułatwienie firmom dostępu do wykwalifikowanych pracowników. Projekt „Wielkopolska musi wiedzieć – partnerstwo szkolnictwa zawodowego i rynku pracy kluczem do podniesienia atrakcyjności zawodów technik logistyki i technik spedytor w województwie wielkopolskim” wystartował w grudniu 2009 roku. Do projektu przystąpiło 25 szkół i 50 przedsiębiorstw z całej Wielkopolski. Oczekiwania wobec projektu były bardzo duże. Oba stronom zależało na rozwiązaniu problemu niedostatecznej komunikacji pomiędzy sferą biznesu i edukacji, który to od lat skutkował obecnością na rynku pracy absolwentów posiadających wykształcenie nie do końca pokrywające się z potrzebami przedsiębiorców. Projekt miał na celu stworzenie platformy komunikacji, usprawnienie przepływu informacji, skonfrontowania oczekiwań przyszłych pracodawców z istniejącymi programami nauczania oraz stworzenie

pomocy dydaktycznych mających wspierać zmiany w procesie edukacji.

Dialog w internecie

Efektem projektu mają być konkretne narzędzia, których celem jest ułatwienie dialogu pomiędzy sferą biznesu i edukacji oraz unowocześnienie procesu nauczania. Wypracowane w Wielkopolsce rozwiązania zostaną udostępnione blisko pół tysiącowi szkół w całej Polsce kształcących na kierunkach: technik logistyki i technik spedytor, co oznacza, że w każdym roku skorzysta z nich około 120 tysięcy uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Jednym z takich narzędzi jest portal internetowy Logistyczna Platforma Badawcza (www.lbp.wsl.com.pl), będący wirtualną przestrzenią umożliwiającą nawiązanie współpracy pomiędzy szkołami i przedsiębiorstwami, a jednocześnie funkcjonujący jako baza informacji o stażach i edukacji logistycznej. Trwałym efektem prac badawczych prowadzonych w trakcie projektu będą stworzone na użytek szkół nowatorskie materiały i pomoce dydaktyczne, które przyczynią się do rozwoju kształcenia logistycznego skoncentrowanego na praktyce zawodowej i podniosą ją do poziomu europejskiego, jaki reprezentują wiodące firmy o globalnym zasięgu. Pomysłodawcy projektu z WSL kończą obecnie prace nad 20 modelami plansz dydaktycznych, 30 prezentacjami multimedialnymi oraz 10 filmami, które na stałe zagospodzą w szkołach, wzbogacając bazę materiałów dydaktycznych. Materiały te będą rozpowszechniane bezpłatnie wśród szkół na terenie całego kraju m.in. za pomocą Logistycznej Platformy Badawczej, gdzie już niebawem pojawią się w formie gotowej do pobrania.

Biznes wspiera edukację

Te wszystkie pomoce dydaktyczne nie powstałyby bez ogromnego zaangażowania przedsiębiorstw branżowych i szkół biorących udział w projekcie. Każda z firm wniosła swój wkład do programu, czy to na etapie wizyt badawczych, czy też paneli dyskusyjno-problemowych. Kluczo-

wym elementem w procesie tworzenia pomocy dydaktycznych były przede wszystkim materiały dostarczone bezpośrednio przez przedsiębiorstwa. Dzięki przeprowadzonym działaniom dało się zauważyć pewną zależność – sektor biznesu był od dawna zainteresowany działaniami mającymi na celu wspieranie edukacji w dziedzinie logistyki, ale dotychczas brakowało dedykowanego tej problematyce programu.

Liderzy projektu

Wśród przedsiębiorstw, które zaangażowały się w prace nad projektem znajdują się takie firmy jak Siemens, Konstruktor



S.T.W., PROMAG S.A., Grupa Raben, a także MPK Poznań i ZTM. Wiele materiałów nie powstałoby bez czynnego udziału takich firm jak DB Schenker, DHL Express, Damco Poland, Kuehne + Nagel, Transmeble – Poznań.

Autorzy projektu podkreślają, że jeśli chcemy uzyskać znaczącą poprawę w jakości kształcenia specjalistów w szkołach ponadgimnazjalnych, muszą pojawiać się projekty oparte na dialogu i współpracy pomiędzy sferą biznesu i edukacji wyrażone skoncentrowane na potrzebach rynku pracy. Nie do przecenienia w tym modelu współpracy jest także rola moderatora, który stworzy odpowiednią platformę komunikacji oraz pozyska wsparcie środków finansowych do realizacji tego typu inicjatywy. Sukces projektu Wielkopolska musi wiedzieć realizowanego przez Wyższą Szkołę Logistyki udowadnia, że da się to robić w sposób efektywny! Portal Pracujwlogistyce.pl również został partnerem programu pt. „Wielkopolska musi wiedzieć”

(Opr. WSL/red.PwL)



Jak skorzystać z ulgi na nabycie nowych technologii?

Przedsiębiorcy inwestujący w nabycie nowej, innowacyjnej technologii mogą skorzystać z ulgi przewidzianej na ten cel przepisami ustaw podatkowych. Jakie warunki muszą być zatem spełnione, by podatnik mógł skorzystać z tego odliczenia?

Zasady korzystania z tzw. ulgi na nowe technologie zostały określone w art. 18b ustawy o PDOP (art. 26c ustawy o PDOF). Powyższa ulga polega na możliwości odliczenia od podstawy opodatkowania wydatków poniesionych przez podatnika na nabycie nowych technologii, przy czym nie przysługuje ona podatnikowi, jeżeli w roku podatkowym lub roku poprzedzającym prowadził działalność na terenie specjalnej strefy ekonomicznej na podstawie zezwolenia.

Należy również zwrócić uwagę, iż przepisy regulujące warunki skorzystania z ulgi pozwalają na odstępianie od zasady wynikającej z art. 16 ust. 1 pkt 48 (art. 23 ust. 1 pkt 45). Oznacza to, że z tytułu tych samych wydatków na nabycie nowej technologii podatnik może korzystać zarówno z prawa do odliczenia, jak i zaliczyć w koszty uzyskania przychodów odpisy amortyzacyjne od tej technologii obliczane od pełnej kwoty poniesionych na ten cel wydatków.

Pojęcie „nowych technologii”

Za nowe technologie uważa się **wiedzę technologiczną** w postaci wartości niematerialnych i prawnych, w szczególności wyniki badań i prac rozwojowych, **która umożliwia wytwarzanie nowych lub udoskonalonych wyrobów lub usług i która nie jest stosowana na świecie przez okres dłuższy niż ostatnich 5 lat**, co potwierdza opinia niezależnej od podatnika jednostki naukowej w rozumieniu ustawy z dnia 8 października 2004 r. o za-

sadach finansowania nauki.

Podkreślić należy, iż jednym ze znamion definicji nowych technologii jest umożliwianie wytwarzania nowych

lub udoskonalonych wyrobów lub usług. Co więcej, technologia nie może być stosowana na świecie przez okres dłuższy niż ostatnich 5 lat, co powinno być potwierdzone przez jednostki naukowe – prowadzące w sposób ciągły badania naukowe lub prace rozwojowe. Jednostkami tymi są:

- a) podstawowe jednostki organizacyjne uczelni w rozumieniu statutów tych uczelni,
- b) placówki naukowe Polskiej Akademii Nauk,
- c) jednostki badawczo-rozwojowe,
- d) międzynarodowe instytuty naukowe utworzone na podstawie odrębnych przepisów,
- e) jednostki organizacyjne posiadające status jednostki badawczo-rozwojowej,
- f) Polską Akademię Umiejętności,
- g) inne jednostki organizacyjne, niewymienione w lit. a–f, posiadające osobowość prawną i siedzibę w Rzeczypospolitej Polskiej, w tym przedsiębiorcy posiadający status centrum badawczo-rozwojowego nadawany na podstawie przepisów o niektórych formach wspierania działalności innowacyjnej.

Dla celów skorzystania z ulgi na nowe technologie obydwie przesłanki – (1) przydatność „produkcyjna” technologii (umożliwia wytwarzanie nowych lub udoskonalonych wyrobów lub usług), oraz (2) innowacyjny charakter technologii (wykorzystywana nie dłużej niż 5 lat) muszą zostać spełnione kumulatywnie. Okoliczność spełnienia tych dwóch przesłanek powinna zostać potwierdzona opinią niezależnej od podatnika jednostki naukowej w rozumieniu ustawy z 30.4.2010 r. o zasadach finansowania nauki (Podatek dochodowy od osób prawnych. Komentarz., red. dr Janusz Marciniuk, Rok wydania: 2011, Wydawnictwo: C.H.Beck, Wydanie: 11).

Przepisy ustawy nie rozstrzygają formy tej opinii. Zgodnie z przyjętym w doktrynie poglądem posiadanie przez podatnika kserokopii bądź odpisu opinii odpowiedniej treści wydanej przykładowo dla producenta oprogramowania komputerowego przez odpowiednią jednostkę będzie spełniało warunek potwierdzenia innowacyjności danej technologii. Opinia ta nie musi być sporządzona na indywidualne zlecenie podatnika (por. pismo Dyrektor Izby Skar-

bowej w Katowicach z dnia 09.03.2011 r., sygn. IBPBI/2/423–1830/10/JD).

Jaki wydatek może być uznany za poniesiony na nabycie nowej technologii

Podkreślenia wymaga, iż nową technologią są jedynie wartości niematerialne i prawne, które umożliwiają wytwarzanie lub udoskonalanie wyrobów lub usług. Aczkolwiek w doktrynie istnieją wątpliwości, czy licencja na oprogramowanie komputerowe wykorzystywane w wielu obszarach przedsiębiorstwa może stanowić nową technologię, to organy podatkowe rozstrzygają tą kwestią na korzyść podatników. Jak wynika z pisma Dyrektora Izby Skarbowej w Warszawie z dnia 12.04.2011 r., sygn. IPPB5/423–60/11–2/AM) nową technologię może stanowić licencja na oprogramowanie SAP, które funkcjonuje w kilku obszarach funkcjonalnych: finanse, controlling, dystrybucja i logistyka, gospodarka magazynowa oraz produkcja, które przyczyni się do zmiany jakości funkcjonowania podatnika poprzez poprawę szybkości obsługi klienta, umożliwieniu spełnienia wymagań stawianych podatnikowi przez klientów, zaś podatnik posiada opinię wydaną przez stosowną jednostkę potwierdzającą innowacyjność nabytego oprogramowania.

Jednocześnie w orzecznictwie organów podatkowych został wyrażony pogląd, zgodnie, z którym zakup wiedzy technologicznej **usprawniającej procesy gospodarcze w przedsiębiorstwie, lecz nie mającej wpływu na produkt** także może stanowić wydatek na zakup nowych technologii (por. pismo Dyrektor Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 28.09.2010 r., sygn. ILPB4/423–74/10–2/MC).

W świetle analizy pismo organów podatkowych zauważa się, iż nową technologię mogą stanowić również narzędzia technologiczne mające pośredni wpływ na udoskonalenie procesów gospodarczych i produkcyjnych w przedsiębiorstwie (np. system typu ERP – Planowania Zasobów Przedsiębiorstwa), mimo że ich wykorzystanie nie prowadzi do zmiany produktu. Ważne jest, by system taki wносił istotny wkład w rozwój przedsiębiorstwa i przy-



Wysokość ulgi

Podstawą ustalenia wielkości odliczenia jest kwota wydatków:

- 1) poniesionych przez podatnika na nabycie nowej technologii;
- 2) uwzględnionych w wartości początkowej;
- 3) w części, w jakiej została zapłacona w roku podatkowym, w którym nową technologię wprowadzono do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych lub w roku następującym po tym roku, oraz
- 4) w której nie została zwrócona podatnikowi w jakiegokolwiek formie.

czyniał się do wzrostu innowacyjności oraz konkurencyjności przedsiębiorstwa, co jest potwierdzone opinią niezależnej jednostki naukowej (por. pismo Dyrektora Izby Skarbowej w Poznaniu z dnia 23.07.2009 r., sygn. ILPB3/423–328/09–4/HS).

Warunki te mają być spełnione łącznie. Odliczenia dokonuje się **w zeznaniu za rok podatkowy, w którym poniesiono wydatki**, przy czym przedpłaty (zadatki) poniesione na nowe technologie w roku poprzedzającym rok, w którym została

ona wprowadzona do ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, uznaje się za poniesione w roku jej wprowadzenia do tej ewidencji (por. art. 18b ust. 5 ustawy o PDOP; art. 26c ust. 5 ustawy o PDOF).

Podsumowując, warunki stawiane przez ustawę dla zastosowania ulgi są liczne, jednakże jej wysokość (połowa wydatków poniesionych na nabycie nowej technologii) powinna zachęcić przedsiębiorców do stania się o prawo do jej zastosowania.

Autorzy:
Agnieszka Sakowska,
Waldemar Knap
z ECDDP Sp. z o.o.

Zapewnienie pracownikowi wyżywienia podczas podróży służbowej i jednoczesne wypłacenie diety

W przypadku gdy pracownik odbywa podróż służbową, która jest związana z osiągnięciem przez pracodawcę przychodu, wydatki dokonane na rzecz pracownika związane z zapewnieniem mu wyżywienia (potwierdzone odpowiednią fakturą), mogą zostać zaliczone przez podatnika do kosztów uzyskania przychodów, zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o PDOP. Jeżeli jednak jednocześnie wypłacono pracownikowi diety z tytułu podróży służbowej, istnieje ryzyko zakwestionowania ich zaliczenia do kosztów uzyskania przychodów w sytuacji, gdy zapewniono pracownikowi całodienne wyżywienie.

Pracownik nie ma prawa do diety z tytułu podróży służbowej, gdy w czasie jej odbywania pracodawca zapewnił mu pełne wyżywienie (co wynika z § 4 ust. 3 pkt. 2 rozporządzenia MpiPS w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju). W takim przypadku dieta ma charakter świadczenia nienależnego, gdyż Spółka zapewniła pracownikowi pełne całodniowe wyżywienie. Podkreśla się, że wypłata diety nie znajduje w takiej sytuacji jakiegokolwiek związku z przychodem, gdyż Spółka zaliczy do kosztów uzyskania przychodów wartość realnie poniesionych wydatków na zapewnienie pracownikowi wyżywienia. Wobec tego wartość

diet z tytułu podróży służbowych nie mogłaby zostać zaliczona do kosztów uzyskania przychodu.

Przykład:

Gdańska spółka X wysłała swojego pracownika na 2-dniowe targi mieszkaniowe do Torunia. Pracownik wyjechał w podróż służbową 1 września (dzień przed rozpoczęciem targów) o godz. 13 i przebywał w niej do 3 września do godz. 22. W pierwszej dobie podróży służbowej pracownik miał opłacone 2 posiłki (obiad i kolację) natomiast w następnych 2 dniach już 3 pełne posiłki. W takiej sytuacji nie należy mu się diety, gdyż pracodawca zapewnił w tej sytuacji całodniowe wyżywienie. W odniesieniu do pierwszego dnia delegacji, 2 posiłki należy uznać za całodniowe wyżywienie, gdyż pracownik rozpoczął podróż służbową w godz. południowych, więc na pracodawcy nie ciążył żaden obowiązek zapewnienia pracownikowi śniadania. Wobec powyższego pracodawca nie powinien wypłacić pracownikowi diet.

Zupełnie inaczej jest w sytuacji, gdy pracownikowi zapewniono tylko częściowe wyżywienie (np. tylko obiad lub obiadokolację), gdyż nie wyłącza ono obowiązku wypłacenia pracownikowi diety. Wtedy zarówno poniesione wydatki na częściowe wyżywienie jak i wartość die-

ty z tytułu podróży służbowej mogą zostać zaliczone do kosztów uzyskania przychodów.

Przykład:

Firma Z wysłała swoich pracowników do realizacji zlecenia w innym mieście, opłacając im zakwaterowanie wraz z 3-posiłkowym wyżywieniem w miejscowym hotelu na okres od 2-10 sierpnia. Z powodu niespodziewanej awarii i remontu w dniach 8-10 sierpnia, hotel zapewniał tylko obiadokolację. Zatem w tych dniach pracownicy nie mieli zapewnionego całodziennego wyżywienia, co oznacza, że za okres tych 3 dni należy się im dieta w pełnej wysokości. Firma Z zaliczy do kosztów uzyskania przychodów zarówno wartość opłaconego wyżywienia jak też wartość diet za dni, kiedy pracownicy korzystali z ograniczonych posiłków.

Należy pamiętać, że przy delegacji krajowej, w przeciwieństwie do zagranicznej podróży służbowej, nie można wypłacać diety pomniejszać procentowo w stosunku do zapewnionych pracownikowi posiłków. Dlatego też zagwarantowanie pracownikowi jedynie częściowego wyżywienia (np. w postaci śniadania i kolacji) nie zwalnia pracodawcy z konieczności wypłacenia należnej diety.

Autor: Lech Janicki ECDDP Sp. z o.o.

 KOBIETY W LOGISTYCE

Dzisiaj w rubryce „Kobiety w logistyce” prezentujemy dwie Panie z branży kurierskiej, które odpowiadają za najważniejszą część usług kurierskich, czyli wszystko to co dzieje się z przesyłkami w sortowniach. W DHL Express to właśnie kobiety odpowiadają za terminowość oraz sprawność dostaw. To wymagający obszar zarządzania, ale jak pokazuje przykład można to robić z ogromną pasją i odnaleźć swoje zawodowe miejsce na ziemi.

Po 6 latach pracy w Zabrzu otrzymała propozycję przejścia na dyrektora centralnego hub-u DHL w Warszawie i propozycję przyjęła.

W logistyce jak ryba w wodzie

– Po dwóch latach utworzono dział operacji w hub-ach i połączono trzy huby w Warszawie, Poznaniu i Zabrzu w jedną całość. Ogłoszono rekrutację na stanowisko dyrektora ds. operacji w hub-ach, czyli na kogoś kto będzie zarządzał tymi trzema jednostkami oraz pracą 1,5 tys. ludzi. Ku mojemu zadowoleniu wybór padł na mnie. – mówi o swoim awansie Agnieszka Świerszcz.

Dziś, pomimo wahań, które odczuwała na początku podczas przejścia z branży spożywczej do logistycznej, wyznaje że zdecydowanie polubiła logistykę. Najbardziej zafascynowało ją to, że firma pozwoliła jej na stworzenie czegoś nowego począwszy od budowy obiektu poprzez organizację pracy i zarządzanie tym obiektem a potem całą strukturą. Nowe technologie, perspektywa dynamicznego rozwoju, praca z ludźmi, operacje, to wszystko ją zaczęło pasjonować i pochłaniać. – Nadal po tych 11 latach pracy w DHL, pasjonuje mnie to co robię, lubię stale zmieniające się środowisko i zdarzające się sytuacje kryzysowe, które stawiają nowe wyzwania i wymagają szybkiej reakcji. Tak jak podczas ubiegłorocznej zimy, kiedy musieliśmy przeorganizować operacyjny system obsługi przesyłek na terenach całkowicie niedostępnych z powodu silnych opadów śniegu. To wszystko powoduje że czuje się tutaj jak ryba w wodzie. Dla mnie najważniejsze jest to, że na swej drodze zawodowej spotkałam wielu naprawdę wspaniałych ludzi, którzy mnie wspierali i od których mogłam się wiele nauczyć. To prawdziwe szczęście. Tak jest i dziś – mówi p. Agnieszka. To ciężka praca, ale dająca jej dużo satysfakcji. Jako członek rady wspierającej zarząd w decyzjach strategicznych ma wpływ na to co dzieje się w firmie, przedstawiając rekomendacje w zakresie kierunków jej rozwoju.

Wolny czas najchętniej spędza ze swoim mężem i córką oraz z przyjaciółmi, chodząc po górach, realizując dalekie podróże (ostatnio na Kubie i w Meksyku). – To daje mi dużo energii i w tym jest moja siła. – podsumowuje Agnieszka Świerszcz

(Opr. Beata Trochymiak)

**Przepis
na zarządzanie hubem...**

Agnieszka Świerszcz Dyrektor ds. Operacji w Hubach DHL Express (Poland)

cie zadzwonił do mnie headhunter i zaproponował zupełnie coś nowego – pracę w DHL (wówczas jeszcze Servisco). Ponieważ jego oferta wydała mi się atrakcyjna postanowiłam spróbować i tak znalazłam się w logistyce. – mówi Agnieszka Świerszcz.

Ludzie, rozwój, dynamika

To co ją przekonało, to możliwość większego kontaktu z ludźmi i zbudowanie czegoś nowego od podstaw. Wówczas to DHL budował nowy hub – sortownię w Zabrzu, w której została kierownikiem. – Czułam, że moje możliwości rozwoju zawodowego w fabryce kurczyły się, a ja potrzebowałam nowych wyzwań i nie żałuję tej zmiany. Chociaż początki były trudne. Kiedy zobaczyłam plac budowy nowej sortowni, a potem pojechałam na jednodniowe szkolenie w Niemczech jako jedyna kobieta w grupie 50 panów, zadawałam sobie pytanie co ja tutaj robię. Ale wraz z coraz lepszym poznawaniem tematu, moje wahania przechodziły. – wspomina Pani Agnieszka.

Pracę w Zabrzu zaczęła jako kierownik operacyjny w hub-ie, a po roku otrzymała awans na dyrektora całego obiektu w Zabrzu, co na ówczesne czasy nie było typowe, bo większość tego rodzaju stanowisk zajmowali mężczyźni. – Czasami jeszcze zdarza mi się zobaczyć zdziwienie w oczach klientów, kiedy w drzwiach hub-u wita ich kobieta a nie mężczyzna. Po chwili rozmowy ta bariera znika, w ogóle przestaje istnieć. Wynika to pewnie z faktu, że zarządzanie w logistyce jest wciąż postrzegane jako męska domena. Nie zgadzam się z tym. Po prostu są ludzie, którzy umieją zarządzać, i są ludzie, którym to nie odpowiada. I nie ma tutaj znaczenia płeć, tylko cechy i predyspozycje, chociaż stereotypy nadal funkcjonują. – dodaje.

Od 11 lat w logistyce, z wykształcenia technolog żywności i żywienia człowieka. – Jestem dowodem na to, że niekoniecznie trzeba robić zawodowo to, co jest zgodne z kierunkiem wykształcenia. Dziś zdobyta na studiach wiedza przydaje mi się w życiu, ale niekoniecznie w logistyce. Nie ma to jednak dla mnie żadnego znaczenia, gdyż to, co robię jest moją prawdziwą pasją. – mówi Agnieszka Świerszcz.

Pani Agnieszka pierwsze kroki zawodowe stawiała w przemyśle spożywczym, gdzie przepracowała 6 lat. Jako technolog żywności była kierownikiem produkcji w firmie Bahlsen tworząc „przepisy” na słone przekąski w fabryce pod Oławą. – Nie ukrywam, że tamta praca zgodna z moim profilem wykształcenia bardzo mi się podobała, kiedy w pewnym momen-

KOBIECY W LOGISTYCE

Ta firma mnie oczarowała a praca całkowicie pochłonięła



Agnieszka Łukawczyk Dyrektor ds. Gateways DHL Express (Poland)

– Pracę a zarazem przygodę z DHL rozpoczęłam 16 lat temu i była to pierwsza moja praca po ukończeniu studiów. Trafiłam do firmy DHL (wtedy jeszcze jako DHL International) na lotnisku w Katowicach-Pyrzowicach kiedy powstała tam pierwsza placówka. Zaczynałam od działu obsługi klienta, jako pracownik do kontaktu z klientami odbierałam telefony i przyjmowałam klientów na recepcji. I muszę powiedzieć, że od samego początku firma mnie oczarowała a praca całkowicie pochłonięła. – wspomina swoje pierwsze kroki w DHL Agnieszka Łukawczyk.

– Z wykształcenia jest lingwistką, z pasją do nauki języków obcych. Zaczęło się od języka francuskiego, angielskiego uczyłam się w DHL-u, w stopniu komunikatywnym znam jeszcze rosyjski, włoski i hiszpański. – wymienia.

Ukończyła 2-letnie studia zarządzania i marketingu o specjalizacji public rela-

tions. Zdobyta wiedza i umiejętności komunikacyjne pozwoliły jej na budowanie dobrych relacji z ludźmi. Dostępnie szybko przechodziła kolejne etapy rozwoju zawodowego. – Od początku DHL rozwijał się bardzo dynamicznie, co fascynowało każdego młodego człowieka pracującego tutaj. Dodatkowo była to firma z amerykańskimi korzeniami, co wprowadzało zupełnie odmienną kulturę pracy. Każdy miał możliwość wypowiedzenia się i pokazania swojego pomysłu na rozwój firmy, co tworzyło przyjazną, wręcz czarodziejską atmosferę. Człowiek, który chciał coś zrobić, mógł zaangażować się bez reszty i mnie to właśnie spotkało. – mówi Agnieszka Łukawczyk

Krok po kroku

Zanim dotarła do obecnego stanowiska, przeszła przez kilka działów od obsługi klienta, poprzez dział reklamacji, dział przygotowania importu, aż po dział operacyjny. Po ośmiu latach została menedżerem Gateway'a w Katowicach i we Wrocławiu. Tam spędziła cztery lata i okazało się, że chce czegoś więcej. Firma to zauważyła i zaproponowała jej stanowisko Dyrektora ds. Gateways, odpowiedzialnego za zarządzanie siecią 6 Gateway-ów, lotniczych i drogowych, DHL Express w Polsce. Co było wówczas dla niej istotne, bez konieczności przenoszenia się do Warszawy.

– Na tym stanowisku jestem 2,5 roku a od dwóch lat mieszkam w Warszawie. To duża odpowiedzialność, w gateway-ach obsługujemy operacyjnie i serwisowo wszystkie przesyłki międzynarodowe naszych klientów, zarówno eksportowe jak

importowe. Dlatego w pewnym momencie stwierdziłam, że jeśli mam dobrze wykonywać swoje obowiązki to nie mogę tego robić z Katowic. Wówczas mieszkalam na Śląsku, skąd pochodzę i gdzie spędziłam całe życie. Barięą było przekonanie rodziny i czwórki dzieci do zmiany otoczenia, do tego, że gdzie indziej też można żyć i mieć przyjaciół. Mąż mnie bardzo wspierał w tych działaniach, natomiast dzieciom na początku ciężko było się przyzwyczaić. Wszystko poukładało się dobrze i dzisiaj z tej decyzji jesteśmy zadowoleni. Teraz kiedy wracam ze Śląska do Warszawy to mam poczucie, że wracam do domu, więc się udało. – opowiada p. Agnieszka.

Zapytana, czy miała ochotę kiedyś na zmianę branży albo pracodawcy, odpowiada – Nie myślałam o tym, ale otrzymywałam propozycje i to ciekawe zarówno pod względem finansowym jak i stanowiska. Nie mam ani potrzeby ani sytuacji, która zmusiłaby mnie do zmiany DHL na inną firmę. Dlaczego? Uwielbiam tę pracę i ludzi z którymi pracuję, każdy jest inny, unikatowy i przez to cenny. Jest to firma która żyje i rozwija się razem z otoczeniem i z rynkiem. Naszą siłą napędową są klienci. Nie zdarzają się tu sytuacje, kiedy dochodzi się do ściany i już dalej nic się nie dzieje, zawsze są emocje i zawsze wspólnie szukamy rozwiązania – mówi z pełnym przekonaniem p. Agnieszka.

Ale nie tylko praca pochłania jej życie. Czas wolny po pracy najchętniej spędza ze swoją rodziną – dziećmi i mężem. – Najlepszy czas jest wtedy, kiedy jesteśmy w komplecie, a ja czuję się spełniona i usatysfakcjonowana. Realizujemy wspólne wyjazdy rodzinne, podczas których staramy się zwiedzać Polskę i świat oraz po prostu być ze sobą razem. Lubimy też spędzać czas wspólnie na jeziorach, pływając na jachtach. Z najmłodszym synem mogę już chodzić na koncerty rockowe, z czego się bardzo cieszę, bo to zupełnie inne doznania niż ze znajomymi. Osobiście natomiast lubię książki i teatr, o ile na teatr udaje mi się znaleźć chwilę, to na czytanie książek już gorzej, ale znalazłam na to sposób, jadąc do pracy słucham w samochodzie książek na cd i w ten sposób uzupełniam lekturę. – mówi uśmiechając się Agnieszka Łukawczyk

(Opr. Beata Trochymiak)

STUDIA PODYPLOMOWE

ZARZĄDZANIE ZASOBAMI LUDZKIMI W FIRMIE LOGISTYCZNEJ

pod patronatem medialnym Pracujwlogistyce.pl

Studia realizowane wspólnie z Uczelnią im. H. Chodkowskiej

Celem kształcenia jest przygotowanie uczestników do nowoczesnego zarządzania zasobami ludzkimi w **krajowych i międzynarodowych firmach logistycznych**.

W trakcie studiów będą oni mogli uzupełnić i poszerzyć interdyscyplinarną wiedzę niezbędną do zrozumienia zagadnień związanych z zarządzaniem personelem w firmach logistycznych, które funkcjonują w zmiennym otoczeniu.

Studia są przeznaczone dla absolwentów studiów I i II stopnia, którzy w nowoczesny sposób postrzegają gospodarowanie zasobami ludzkimi, osób pragnących poszerzyć swoje kwalifikacje w zakresie projektowania i realizacji procesów personalnych w firmie logistycznej. W trakcie zajęć uczestnicy zostaną zaznajomieni z aktualnym stanem interdyscyplinarnej wiedzy w zakresie zarządzania firmą, zarządzania personelem oraz praktycznymi umiejętnościami w zakresie realizacji procesów personalnych.

Absolwent studiów będzie znał:

- podstawowe pojęcia z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi,
- procesy występujące w zarządzaniu zasobami ludzkimi,
- uwarunkowania racjonalnego organizowania funkcji personalnej w firmie logistycznej,

oraz posługując się zasadami obowiązującymi w działalności kadrowej potrafi:

- zaprojektować i zorganizować procesy personalne,
- stosować instrumenty motywowania pracowników,
- zarządzać rozwojem kompetencji zawodowych,
- skutecznie rozwiązywać problemy w działalności kadrowej.

Studia podyplomowe prowadzone są przez wspólnie Instytut Zarządzania Uczelni H. Chodkowskiej i Wyższą Szkołę Cła i Logistyki. Na studia przyjmowani są absolwenci studiów pierwszego i drugiego stopnia, którzy złożą wymagane dokumenty.

Patron medialny: