

VIII debata Pracujwlogistyce.pl

Dla kogo miejsca pracy w logistyce na Pomorzu?



Pracuj w logistyce PDF



PRZEGŁĄD TYGODNIOWY AKTUALNOŚCI INFORMACJE OGŁOSZENIA czwartek 25 października 2012 Nr 16 (34)

Logistyczny rynek pracy na Pomorzu Gdańsk i Gdynia na fali zatrudnienia

Gdańsk i Gdynia od lat są kolebką rozwoju logistyki w obszarze transportu i spedycji morskiej. Jednakże region ten w porównaniu do innych w naszym kraju, przez wiele lat nie inwestował w centra magazynowe i ma wiele do nadrobienia. W ciągu najbliższych lat nastąpi kumulacja inwestycji – zarówno tych związanych z rozwojem portów, jak i magazynów, co przełoży się również na rozwój rynku pracy. Jakie kompetencje będą zatem najbardziej cenione i na kogo będą czekać nowe miejsca pracy na Pomorzu? Jakie potrzeby pracodawców wywoła rozwój usług i centrów logistycznych? O tym dyskutowaliśmy podczas **VIII debaty Pracujwlogistyce.pl**, która odbyła się 11 października 2012 r. w auli Akademii Morskiej w Gdyni z udziałem przedsiębiorców reprezentujących branżę logistyczną.

Główną siłą rozwoju województwa pomorskiego stanowią terminale kontenerowe. To właśnie Baltic Container Ter-



(na zdj. uczestnicy VIII debaty Pracujwlogistyce.pl)

Aut. fot. Żaneta Jabłońska

minal w Gdyni i Deep Water Container Terminal w Gdańsku obsługują największy ruch kontenerowy w Polsce. Każdy z nich obrał też inny kierunek rozwoju.

Na Południe, i na Wschód

– Według Białej Księgi UE do 2030 r. 35 proc. drogowego transportu towarów

cd. na str. 3

TRZY PYTANIA DO...

s. 5

Czy Pomorze dogoni innych?

– Logistyka nie była w poprzednich latach traktowana na Pomorzu jako sektor priorytetowy. Nie powstało tutaj wystarczająco dużo powierzchni składowych i magazynowych. Wyprzedziły nas inne regiony kraju. Teraz sytuacja zaczyna się zmieniać. Budowana jest autostrada A-1... – mówi Włodzisław Szordykowski z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

WYWIADY

s. 10

Co z transportem morskim?

– Branża transportu morskiego od pewnego czasu boryka się z trudnościami, co wynika przede wszystkim z faktu, że stawki za fracht nie były na poziomie pozwalającym zrekompensować faktyczne koszty ponoszone przez armatorów. Jedynym sposobem na przywrócenie rentowności jest wzrost stawek – mówi Ágnes Hernád z Maersk Line.

KOBIETY W LOGISTYCE

s. 11

WISTA już w Polsce!

– Coraz więcej kobiet pracuje w gospodarce morskiej i są coraz bardziej widoczne, zakładają chętniej własne biznesy, awansują, co umacnia ich pozycję w tym wyjątkowo męskim świecie transportu morskiego, kojarzonego głównie z zawodem marynarza. Ich aktywność biznesową wspiera WISTA – mówi Wanda Dobrowolska-Parfieńczyk.

Nigdy nie jest za późno na podniesienie kompetencji w branży TSL

Ciągły wzrost zapotrzebowania na usługi spedycyjne i logistyczne doprowadził do silnego rozwoju tej branży a co za tym idzie do zwiększonego zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników. Obecnie pogłębianie swojej wiedzy w branży TSL można rozpocząć już na poziomie szkoły średniej, poprzez studia I i II stopnia, aż na studiach podyplomowych kończąc.

Wychodząc właśnie naprzeciw potrzebom rynku Wyższa Szkoła Cła i Logistyki przygotowała ofertę studiów podyplomowych, które w pełni odpowiadają na problemy branży TSL. Na szczególne polecenie zasługuje kierunek: **Transport drogowy i spedycja – nowoczesne metody zarządzania**, który przygotowuje uczestników do nowoczesnego zarządzania transportem drogowym krajowym i międzynarodowym oraz spedycją a także zapewnia możliwości dostępu do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy lub osób.

Kolejny kierunek godny polecenia to: **Polityka i prawo celne UE dla przedsiębiorstw**.

Celem kształcenia jest podniesienie kwalifikacji zawodowych słuchaczy poprzez poszerzenie i aktualizację wiedzy niezbędnej w codziennej pracy związanej tematyką celną. Studia uczą jak właściwie interpretować europejskie ustawodawstwo celne na rynku polskim ukazując znaczenie i rolę polityki celnej UE przy tworzeniu warunków rozwoju i ochronie uczciwej konkurencyjności wewnętrznej i zewnętrznej konkurencyjności w międzynarodowych obrotach towarowych. Rozwijają praktyczne umiejętności przydatne do radzenia sobie w tym trudnym temacie oraz efektywnego funkcjonowania w zakresie transportu spedycji i logistyki międzynarodowej. Studia skierowane są do:

- osób zajmujących stanowiska menedżerskie w strukturach organizacyjnych przedsiębiorstw transportowych, handlowych specjalizujących się w wymianie międzynarodowej, dokonujących transakcji w ramach wspólnego rynku Unii Europejskiej i z krajami trzecimi, prowadzących obsługę transportową

i spedycyjną międzynarodowego obrotu towarowego,

- kadry zarządzającej i kierowniczej firm handlowych, logistycznych przewozowych i spedycyjnych,
- osób chcących podjąć pracę na stanowisku związanym z międzynarodową wymianą handlową, a w szczególności świadczących usługi przedstawicielstwa w zakresie obsługi celnej i podatków pośrednich przed organami podatkowymi (firmy spedycyjne, agencje celne, doradcy handlowi),
- pracowników administracji: celnej, innych służb państwowych (skarbowych, Straży Granicznej, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Policji, Inspekcja Handlowej),
- pracowników państwowych służb sanitarnych (weterynarii, fitosanitarnej, sanitarno-epidemiologicznej, kontroli jakości handlowej produktów rolno-spożywczych

Jeżeli chcą Państwo podnieść swoje kwalifikacje i zrobić karierę w branży TSL to studia podyplomowe są do tego najlepszym rozwiązaniem.

Więcej szczegółów znajdą Państwo tutaj: www.studiapodyplomowe.waw.pl



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

W NUMERZE:

Logistyczny rynek pracy na Pomorzu Gdańsk i Gdynia na fali zatrudnienia	1[3-5]
Nigdy nie jest za późno na podniesienie kompetencji w branży TSL	2
Miejsce rozwoju logistyki w województwie pomorskim	5
Bothnian Green Logistic Corridor	6
Jakich kompetencji potrzebuje dzisiaj logistyka morska?	8
Sposobem na przywrócenie rentowności w transporcie morskim jest wzrost stawek	10-11
Kobiety w logistyce – WISTA będzie wspierać kobiety także w Polsce!	11-12
Wyjazd zagraniczny dla kontrahentów	14-15

Logistyczny rynek pracy na Pomorzu

cd. ze str. 1

należy przenieść na inne środki transportu niż ciężarówki – czyli statek i kolej. BCT Gdynia realizuje więc projekty rozwoju, które umożliwią realizację tych założeń – **mówił Michał Kuźajczyk marketing manager BCT Gdynia SA.** – Dzięki pogłębieniu nabrzeża portu Gdynia będziemy w stanie obsługiwać megastatki o ładowności powyżej 15 tys. TEU. Aktyw-

minali kontenerowych w Europie. Dzięki wszystkim tym działaniom generujemy setki miejsc pracy zarówno bezpośrednio na terminalu jak i w działalności okołoportowej – dodał Dominik Landa.

– Dalszy rozwój polskiego zaplecza kontenerowego jest niemożliwy bez inwestycji w modernizację zaniedbanej w poprzednich dekadach infrastruktury. Fakt, że strategie i kierunki działań są w obu przypadkach zupełnie inne, cieszy nas

jest inwestorem terminali intermodalnych wewnątrz kraju (obecnie operujemy w Kutnie, Frankfurt nad Odrą, Brzegu Dolnym, Gliwicach; w planach są jeszcze 2 inwestycje na ścianie wschodniej oraz w Zajączkowie Tczewskim). Jeśli mówimy o skutecznym budowaniu konkurencyjności portów Gdańska i Gdyni to musimy zdać sobie sprawę z tego, że trzeba zadbać o sprawną obsługę ładunków od strony lądu. Zwieńczeniem procesu inwestycyjnego PCC Intermodal będzie budowa Intermodal Container Yard w Zajączkowie Tczewskim, który stanie się centrum logistyczno-dystrybucyjnym na zapleczu trójmiejskich portów, umożliwiającą efektywną konkurencję na skalę międzynarodową. Do współtworzenia koncepcji i projektowania ICY zaprosiliśmy zarówno instytucje jak i społeczeństwo, w tym również młodych ludzi, dla których powstaną tam miejsca pracy – **mówił Dariusz Stefański prezes zarządu PCC Intermodal.**

– Mówimy tutaj o rozwoju Pomorza, a ja bym to nazwał raczej nadrabianiem opóźnień, które wymusza rozwój logistyczny pozostałych regionów Polski. Patrząc na ilość powierzchni magazynowych chociażby na Mazowszu, Wielkopolsce czy Śląsku, Pomorze sprawia wrażenie jakby się nic w tej materii nie działo przez wiele lat. Rozwój centrów logistycznych na Pomorzu jest determinowany głównie potrzebami krajowej logistyki – **skomentował Leszek Andrzejewski ekspert z Instytutu Logistyki i Magazynowania w Poznaniu.** – Natomiast pewne jest, że kumulacja tych inwestycji wpłynie pozytywnie na rozwój rynku pracy oraz innych usług jak spedycja i transport.

Dla kogo nowe miejsca pracy?

Postawienie na obsługę kontenerów i połączeń intermodalnych będzie sprzyjać specjalizacji rynku pracy w tych właśnie kierunkach, ale ...

– Nie zapominajmy o transporcie drogowym, którego rola w związku z rozwojem logistyki na Pomorzu będzie wzrastać w obsłudze dowozowej ładunków z/do terminali przeładunkowych. Rynek transportowy potrzebuje dzisiaj zawodowych



(od lewej: M.Tarczyński, D.Stefański, T.Rejek, M.Kuźajczyk, D.Landa, O.Mazur-Golyszyn, L.Andrzejewski) Aut. fot. Żaneta Jabłońska

nie uczestniczymy w projekcie wykorzystania Autostrady Morskiej Gdynia-Karlskrona. Chcemy aby Gdynia stała się głównym centrum obsługi potoków ładunkowych na szlaku Północ-Południe Europy. Stawiamy na współpracę ze skandynawskimi portami bałtyckimi, liniami żeglugi bliskiego zasięgu oraz kolejowymi operatorami ładunkowymi. Te wszystkie działania będą miały też wpływ na rozwój usług transportowych, spedycyjnych oraz na atrakcyjność logistyczną całego regionu.

– Dobrym przykładem potrzeby dynamicznego rozwoju tego regionu jest 5-letnia działalność DCT Gdańsk, który jest obecnie największym terminalem kontenerowym w Polsce, i tak jak pozostałe polskie terminale kontenerowe, stale powiększa swój potencjał. Naszym kierunkiem i celem jest dalsze rozwijanie DCT Gdańsk jako hub-u przeładunku kontenerów na Bałtyku, zarówno od strony morza jak i poprzez promowanie rozwiązań intermodalnych – **uzupełnił Dominik Landa, dyrektor ds. rozwoju w DCT Gdańsk SA.** – Zaangażowaliśmy się we współpracę z developerem Pomorskiego Centrum Logistycznego, firmą Goodman, celem rozwijania koncepcji Port Centric Logistics. Już dzisiaj osiągamy bardzo dobre wyniki produktywności w obsłudze kontenerów w porównaniu do innych ter-

jeszcze bardziej, ponieważ efektem dodatkowym dla rynku TSL będzie równomierny rozwój dwóch kluczowych korytarzy transportowych: Północ-Południe oraz Wschód-Zachód – **uzupełnił w wypowiedzi telefonicznej Tomasz Szmid, prezes zarządu Balticon SA,** który nie mógł wziąć osobiście udziału w debacie.

– Trójmiejskie porty i terminale претендуют do największych hub-ów na Bałtyku, ale nie przesadzałbym z prezentowaniem ich siły w skali globalnej. Bardziej należałoby się skupić na tym, co dzieje się w kraju i jakie potrzeby i bariery generuje rodzimy rynek – **ripostował Marek Tarczyński przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.** – Możemy mówić o wielkich projektach inwestycyjnych, ale bez dobrej infrastruktury drogowej i kolejowej, generowanie większego potoku ładunków nie będzie możliwe. Konkurencja w regionie morza bałtyckiego jest ogromna i trzeba sporo wysiłku włożyć w to, aby wejść w rolę największych terminali do obsługi tranzytu ładunków z Północy na Południe Europy, czy też ładunków z portów wschodnich na Bałtyku.

– Proces rozwoju potrwa jeszcze co najmniej kilka lat, a na efekty skali będziemy musieli poczekać. Bierzymy czynny udział w tym rozwoju. PCC Intermodal

cd. na str. 4

cd. ze str. 3

kierowców i spedytorów, a więc wykwalifikowanych pracowników, niekoniecznie z dyplomem wyższej uczelni i trzeba się zastanowić, co należy zrobić aby wykształcić tę kadrę – **mówił Tomasz Rejek prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych.**

– Potwierdzają to statystyki obrazujące rynek pracy na Pomorzu. Wśród najbardziej poszukiwanych pracowników znajdują się takie zawody jak: magazynier/operator wózka widłowego, a także zawodowy kierowca. Na trzecim miejscu jest spedytor, a także handlowcy i pracownicy obsługi klienta. Z pewnością wsparcie w pozyskaniu kadry będą stanowić agencje zatrudnienia – **mówiła Joanna Brzyska manager Regionu Północno-Zachodniego Randstad.** – Należy jednak pamiętać, że o wyborze miejsca pracy decyduje kilka czynników, głównie wynagrodzenie i rozpoznawalność pracodawcy.

– Trzeba powiedzieć wprost – dzisiaj branża usług TSL oprócz tak ważnych w naszym fachu planistów, logistyków, analityków potrzebuje również rzemieślników, czyli pracowników do obsługi przeładunków w terminalach – magazynierów, załadowców, dźwigowych, etc. Miejsca pracy będą wynikać ze specyfiki działalności operacyjnej w danym regionie. Ta wymusi określone specjalizacje w zawodach potrzebnych do obsługi łańcuchów logistycznych. Z programów praktyk i staży realizowanych w ostatnich dwóch latach zatrudniliśmy kilkadziesiąt osób. Obecnie firma uruchomiła 4-letni program współpracy środowisk akademickich z biznesem pod nazwą: Studenci budują suchy port na Pomorzu – wymieniał Dariusz Stefański z PCC Intermodal.

– Gwarantując staże oraz szkolenia, możemy aktywizować ludzi zawodowo, czyniąc z byłych spawaczy i ślusarzy profesjonalnych serwisantów kontenerów, bądź osoby pracujące przy modyfikacjach platform transportowych na potrzeby komercyjne – uzupełnił Tomasz Szmid z Balticon SA.

Rzemieślnik czy przedsiębiorca?

Jak podkreślili Paneliści, powstające miejsca pracy w większości będą dedykowane młodym ludziom z wykształceniem zawodowym i średnim. Na terenie Trójmiasta co najmniej sześć uczelni kształci

na kierunku i specjalnościach związanych z logistyką. W roku 2011, liczba absolwentów tych kierunków, którzy trafili na rynek pracy wyniosła 3900. Czy firmy z Pomorza są w stanie co roku zagospodarować tak duży potencjał młodej kadry? – Z danych, którymi dysponujemy wynika, że w 2011 r. w powiatowych urzędach pracy naszego województwa zarejestrowano ponad 30 bezrobotnych absolwentów: inżynierów zaopatrzenia transportu i magazynowania, logistyków i specjalistów ds. logistyki, którzy zarejestrowali się w ciągu 12 miesięcy od ukończenia szkoły wyższej. Należy zwrócić uwagę,

tworzenia klastra transportowego i wspólnie z uczelniami oraz szkołami średnimi chcemy wypracować w ramach projektu płaszczyznę współpracy do szkoleń spedytorów i pracowników do transportu drogowego – zachęcał obecnych na auli studentów Tomasz Rejek prezes PSPD.

Staż najlepszą inwestycją dla młodych ludzi

Jak dużą wartość ma podejmowanie praktyk i stażów w trakcie nauki, **potwierdziła Dorota Michalec dyrektor HR w polskim oddziale DB Schenker Logistics** – Organizujemy obecnie drugi już projekt



(od lewej): A.Galewska, D.Stefański, T.Rejek, B.Szalaj, D.Michalec, O.Mazur-Golyszny, dr R.Marek Aut. fot. Żaneta Jabłońska

że wskaźniki zarówno zatrudnienia jak i bezrobocia pokazują, że absolwenci z wyższym wykształceniem lepiej radzą sobie na rynku pracy. W województwie pomorskim w końcu czerwca br. wśród osób bezrobotnych do 30 roku życia, niespełna 12 proc. posiadało wykształcenie wyższe. Nie oznacza to, że absolwenci podejmują pracę w wyuczonym zawodzie. Natomiast mając większą świadomość, czego oczekują pracodawcy, na pewno łatwiej jest im przygotować się do wyzwań rynku pracy – **wyjaśniała Odeta Mazur-Golyszny kierownik Centrum Informacji i Planowania Kariery Zawodowej Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku.**

– Można być optymistą, ale trzeba być też realistą. Na pewno część absolwentów nie ma szans na pracę w wyuczonym zawodzie. Niestety problemem jest to, że większość z nich zaczyna szukać pracy dopiero po zakończeniu edukacji. Im wcześniej zaczną wchodzić w życie zawodowe, pozycja ich będzie lepsza. Ważne jest odbywanie praktyk już w czasie studiów. PSPD zrzesza ponad tysiąc firm, co stanowi dosyć spory rynek pracy i zapraszamy młodych ludzi do współpracy. Obecnie realizujemy projekt

stażowy dla studentów, dedykowany stanowiskom handlowym. Po zakończeniu pierwszego projektu, 100 proc. jego uczestników otrzymało oferty pracy w naszej firmie – **mówiła Dorota Michalec.** – Zgadza się z tym, że logistyka potrzebuje rzemieślników, ale należy to rozumieć jako pewne cechy osobowościowe. My nazywamy je przedsiębiorczością albo myśleniem biznesowym. Młodych stażystów uczymy postawy ukierunkowanej na klienta oraz zaangażowania w jakość pracy. Cechami, które równie wysoko cenimy są elastyczność i gotowość do ciągłego podnoszenia wiedzy i kompetencji oraz umiejętności komunikacyjne. Zapraszamy młodych ludzi w każdym regionie do udziału w naszych projektach stażowych – **prezentowała Dorota Michalec z DB Schenker Logistics Polska.**

– Im wcześniej studenci zaczną praktyki tym łatwiej będzie się im odnaleźć na rynku pracy. DCT Gdańsk daje wyjątkowe szanse dla wyjątkowych ludzi. Wśród młodych poszukujemy osobowości, a rzemieślnika logistycznego uczymy we własnym zakre-

cd. na str. 5

cd. ze str. 4

sie. Oferujemy jasną ścieżkę kariery. W ubiegłym roku awansowaliśmy pracowników 120 razy, co potwierdza, że jako pracodawca jesteśmy w stanie zapewnić rozwój. Działamy na rynku 5 lat, a zatrudniamy już 500 pracowników, czyli średnio co roku zwiększamy zatrudnienie o 100 osób. Przeliczając to na obrót konterowy – 1,5 tys. TUE tworzy jedno

szukając pracowników, coraz chętniej sięga po osoby ze średnim wykształceniem, a więc absolwentom uczelni wyższych pojawia się konkurencja. Dlatego zachęcam studentów do większej aktywności na rynku pracy i ciągłego poszerzania wiedzy – dodał Marek Tarczyński z PISiL.

W podsumowaniu dyskusji **dr Robert Marek przedstawiciel Akademii Morskiej zwrócił też uwagę**, że nie należy logistyki zawężać tylko do branży TSL.

rzają w kierunku zatrudniania osób z wykształceniem średnim, co nie oznacza, że dla absolwentów uczelni wyższych nie ma na nim miejsca.

Wszystkim Panelistom oraz uczestnikom debaty dziękujemy za udział i dyskusję, Akademii Morskiej za Patronat i udostępnienie auli, Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki oraz Instytutowi Logistyki i Magazynowania za Patronat, a studentom



(na zdj. uczestnicy VIII debaty Pracujwlogistyce.pl)

Aut. fot. Zaneta Jabłońska

miejsce pracy na terminalu i 1,5 miejsca pracy w jednostkach około portowych. W tym roku zamierzamy przeładować 900 tys. TUE, a w przyszłości będzie to 4 mln TUE, łatwo można policzyć ile stworzymy miejsc pracy – **wymieniła Bożena Szalaj dyrektor ds. zasobów ludzkich i komunikacji DCT Gdańsk SA.**

–W logistyce i spedycji z pewnością będzie potrzeba nowych kadr. Wielu pracodawców

– Dzisiaj prawie każde przedsiębiorstwo produkcyjne ma dział logistyki, co stwarza dużo większe możliwości dla absolwentów z wyższym wykształceniem i kształcenie na kierunkach związanych z logistyką jest potrzebne i zasadne. Ważne jest, że logistyka to ciągły proces rozwoju, bo taka jej specyfika. Za tym rynek pracy w logistyce również będzie ulegał fluktuacjom. Obecnie jego potrzeby zmie-

z Akademii Morskiej za pomoc w obsłudze konferencji. Partnerami VIII debaty Pracujwlogistyce.pl zostali:

PCC Intermodal S.A., DCT Gdańsk SA, BCT Gdynia SA, DB Schenker Logistics, Randstad i Balticon SA.

Debatę prowadzili:
Beata Trochymiak
Anna Galewska

Miejsce rozwoju logistyki w województwie pomorskim

Trzy pytania do Włodzimierza Szordykowskiego dyrektora Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego

Podczas VIII debaty Pracujwlogistyce.pl padło stwierdzenie, że Pomorze nie rozwijało potencjału logistycznego w ostatnich latach i wiele na tym straciło, czy logistyka stanie się priorytetem w tym regionie?

– Do pewnego stopnia jestem w stanie się zgodzić z tym twierdzeniem, że logistyka nie była w poprzednich latach traktowana na Pomorzu jako sektor priorytetowy. Nie powstało tutaj wystarczająco dużo powierzchni składowych i magazynowych. Wyrzuciły nas inne regiony kraju. Trzeba jednak pamiętać, że w sytuacji braku połączeń komunikacyjnych z zapleczem lądowym nie było zapotrzebowania rynkowego na wyspecjalizowane usługi logistyczne na Pomorzu. Teraz jednak sytuacja zaczyna się zmieniać. Bu-

dowana jest autostrada A-1 i modernizowane są szlaki drogowe i kolejowe. Dynamiczny wzrost przeładunków odnotowują trójmiejskie terminale kontenerowe. Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Gdańsku (DCT) połączony został bezpośrednią linią oceaniczną z Szanghajem. To na zapleczu DCT budowane jest duże centrum logistyczne, które dysponować będzie 186 ha powierzchni magazynowej. Pierwsze obiekty będą oddane do użytku w przyszłym roku. Magazyny wysokiego składowania budowane są także w Gdyni. Ofertę pomorskich centrów logistycznych uzupełniają także prywatne centra magazynowe. Odpowiadając na Pani pytanie mogę potwierdzić, że rozwój logistyki stał się priorytetem dla naszego województwa, a zwłaszcza aglomeracji trójmiejskiej.

Co jest największą barierą rozwoju logistycznego Pomorza, a za tym rozwoju logistycznego rynku pracy?

– Decydującym czynnikiem wpływającym na powstawanie nowych centrów magazynowania czy dystrybucji jest przede wszystkim dostępność transportowa. W województwie pomorskim pomimo niedawno ukończonego odcinka autostrady A-1, nadal borykamy się z problemem dostępności do zachodniej części województwa. Choć droga krajowa nr 6 nie ma jeszcze tak wielkiego znaczenia transportowego dla głównych ośrodków gospodarczych, jakimi są porty, to odpowiednia jakość i bezpieczeństwo dróg łączących pojezierze kaszubskie z trójmiastem z pewnością będzie szansą na większą aktywizację zawodową ludności szukającej pracy.

W jaki sposób władze samorządowe zamierzają wspierać ten rozwój, na jakie wsparcie mogą liczyć przedsiębiorcy, zwłaszcza mniejsze firmy, które dominują w pomorskiem?

– Władze lokalne mogą kreować warunki sprzyjające prowadzeniu działalności gospodarczej. Poprzez odpowiednie plany zagospodarowania przestrzennego, jak i strategię rozwojowe determinują decyzje biznesowe. Ponadto mogą budować sieci partnerstwa z firmami branży logistycznej i transportowej, po-

woływać klastry itd. Warto pamiętać, że obszarem takiej współpracy w przypadku logistyki jest strefa rozwojowa korytarza transportowego Północ-Południe. Na przykładzie Województwa Pomorskiego mogą przytoczyć inicjatywę, która spełnia rolę platformy współpracy. Powołane przez nas niedawno Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk Adriatyk, któremu przewodniczy Samorząd Województwa Pomorskiego stawia sobie za jeden z celów inicjowanie przedsięwzięć służących rozwojowi gospodarczemu strefy

korytarza, zwłaszcza w jego punktach węzłowych. Stąd stowarzyszenie otwiera się na współpracę z operatorami centrów logistycznych i terminali intermodalnych. Zależy nam na tym, aby dotrzeć do jak największej ilości firm, które mogłyby przystąpić do naszego stowarzyszenia. Pragniemy uczynić ich usługi bardziej konkurencyjnymi, abyśmy nie przegrywali w konkurencji z operatorami logistycznymi skupionymi wokół portów Europy Zachodniej.

Opr. Anna Galewska

Bothnian Green Logistic Corridor – „zielony korytarz logistyczny” z Gdyni do Adriatyku



Na VIII debacie Pracujwlogistyce.pl w Gdyni, przedstawiciele Urzędu Miasta Gdynia zaprezentowali nowy projekt rozwoju logistycznego Pomorza – Bothnian Green Logistic Corridor (BGLC) tzw. „zielony korytarz logistyczny”, który jest pomysłem na samowystarczalność surowcową Europy, ma przyczynić się do silniejszych więzi kooperacyjnych w Europejskim Obszarze Gospodarczym, a także obniżyć koszty transportu – ponoszone przez eksporterów, środowisko naturalne i miesz-

roku 2010 – i wyznaczył 9 korytarzy. Jeden prowadzi przez Polskę z Hamburga przez Berlin i Warszawę – do Moskwy. Polskie porty morskie otacza więc rondo komunikacyjne. Celem BGLC jest wpisanie 10-ego korytarza na trasie: Bałtyk – Adriatyk.

Koncepcja zielonych korytarzy stała się flagowym produktem szwedzkiej prezydencji w UE. Minister Transportu Szwecji jest jednym z partnerów projektu BGLC – podobnie jak polski.

Silne poparcie polityczne oznacza wykonalność. Nie chodzi tylko o popularne hasła: „tiry na tory” czy „kolej na kolej”. Zielone korytarze będą odzwierciedlały koncepcję transportu zintegrowanego, zakładającą wzajemne uzupełnianie się żegluga morskiej bliskiego zasięgu, transportu kolejowego, żegluga śródlądowej i transportu samochodowego, aby umożliwić wybór transportu przyjaznego środowisku naturalnemu. To są cele Polityki Transportowej Polski na lata 2010–2030.

Pomysłodawcami projektu są Skandynawowie. To światowi liderzy w innowacyjności. Współpraca z nimi to szansa dla całego sektora TSL w Polsce – ale także dla ośrodków akademickich i sektora r&d – wciąż rozmiągających się z praktyką. Dramatycznie brakuje

kadr w sektorze TSL i pragmatycznych struktur współpracy nauki z biznesem. Przybywa za to politologów czy teoretyków transportu. Zielone korytarze mogą służyć do testowania innowacyjnych, przyjaznych środowisku jednostek transportowych oraz zaawansowanych rozwiązań ITS. Mogą więc stanowić swego rodzaju platformę dla rozwoju i demonstracji nowych rozwiązań logistycznych. Ten aspekt jest ważny, jeśli nie najważniejszą cechą koncepcji zielonych korytarzy.

Kryzys światowy – jak choroba – uczy pokory. Czy Europa musi sprowadzać „wszystko” z Azji, płacąc za intensywną eksploatację środowiska? Bogata w surowce naturalne Skandynawia staje się „spizarnią Europy”. Podaż surowców musi być równoważona popytem na towary z Europy Środkowej. Warunkiem sukcesu projektu jest brak „pustych powrotów”.

To oznacza wspólnotę interesów przemysłu i handlu w obszarze Unii – w istocie gospodarczą integrację europejską. Czy dla obsługi transportowej tej koncepcji wystarczą trzy korytarze „Supergreen” – przez Hamburg, Sassnitz i Rostock? Nie, bo dominacja portów niemieckich jest zaprzeczeniem zrównoważonego rozwoju i integracji europejskiej. Dlatego projekt BGLC z udziałem Gdyni – jest wyjątkowy!

**Ryszard Toczek, manager projektu,
Urząd Miasta Gdyni – Biuro Rozwoju Miasta
kontakt: tel. 58 668 2111, r.toczek@gdynia.pl**



Na zdjęciu Ryszard Toczek

Aut. fot. Żaneta Jabłońska

kańców miast – w efekcie czego doprowadzi do niższych kosztów handlu.

Już 5 lat temu Komisja Europejska zapowiedziała szczegółowe zdefiniowanie zielonych korytarzy, a także opracowanie wskaźników służących ich identyfikacji czy mierzeniu ich efektywności. Projekt ten (VII Program Ramowy) nazwano SuperGreen. Jest on realizowany od

Dla Ciebie stanjemy na głowie



An ICTSI Group Company

www.bct.gdynia.pl



Jakich kompetencji potrzebuje dzisiaj logistyka morska?

– wyjaśnia Jadwiga Danowska

HR Manager BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni

Obecnie BCT zatrudnia 282 osoby, głównie na stanowiskach związanych z przeładunkiem i obsługą statków kontenerowych. Jako, że w firmie fluktuacja kadr jest na bardzo niskim poziomie, dotyczy głównie odejść na emeryturę, tak więc do tej pory nie doświadczaliśmy problemów związanych z rekrutacją nowych pracowników. Na niską fluktuację ma wpływ kilka czynników, z których najważniejsze to pozytywny wizerunek pracodawcy, bezpieczeństwo i stabilizacja zatrudnienia, wszyscy nasi pracownicy są zatrudnieni w oparciu o umowy na czas nieokreślony, a także bardzo dobre warunki pracy i panująca w firmie atmosfera.

Podczas przeprowadzanych przez nas rekrutacji te właśnie aspekty wskazują kandydaci jako istotne przy wyborze przyszłego pracodawcy. Naszym pracownikom oferujemy też możliwości szeroko pojętego rozwoju i szkolenia, m.in. poprzez udział w różnych projektach toczących się w firmie, podczas których można sprawdzić wiele swoich umiejętności i kompetencji, jak np. współpraca w zespole, komunikowanie się czy wreszcie kierowanie projektem. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach operatorów zdobywają zaś uprawnienia do obsługi różnego typu urządzeń do przeładunku kontenerów, co zapewnia firmie dużą elastyczność.

Przede wszystkim zaangażowanie w pracę

Możliwość rozwoju i awansu oraz zdobywanie doświadczenia to również częste wymie-

niane oczekiwania naszych kandydatów do pracy. Możliwości rozwoju oferowane przez firmę są oczywiście bardzo istotne, ale ważne są także chęci i zaangażowanie samych pracowników w swój rozwój i doskonalenie. Istotne kompetencje pracowników, które stale doskonalimy to nastawienie na klienta, gotowość do podejmowania się nowych zadań i wyzwań, elastyczność i otwartość, a także współpraca w zespole i sprawne komunikowanie się. Takich też kompetencji oczekujemy i poszukujemy w kandydatach podczas rekrutacji, dodatkowo ważne są dla nas także zaangażowanie, entuzjazm i pasja w wykonywanej pracy, a także umiejętność organizacji własnej pracy oraz zarządzania czasem.

Młodzi mile widziani

Pomimo niewielu projektów rekrutacyjnych przeprowadzanych w naszej firmie, staramy się na bieżąco śledzić rynek pracy i dostępnych potencjalnych pracowników. W tym celu co roku przyjmujemy na wakacyjne praktyki wielu studentów, głównie z Akademii Morskiej, ale również z Uniwersytetu Gdańskiego i Politechniki Gdańskiej. W tym roku mieliśmy także studenta z Litwy i studentkę z Tunezji. Oferujemy również staże absolwentkie. We wrześniu tego roku nawiązaliśmy współpracę z Zespołem Szkół Technicznych w Gdyni i przyjęliśmy na roczne praktyki dwoje uczniów z klasy o specjalności technik eksploatacji portów i terminali. Jesteśmy przekonani, że połączenie wiedzy teoretycznej z praktyką zawodową przyniesie wymierne efekty i pomoże absolwentom w zdobyciu pierwszej pracy.

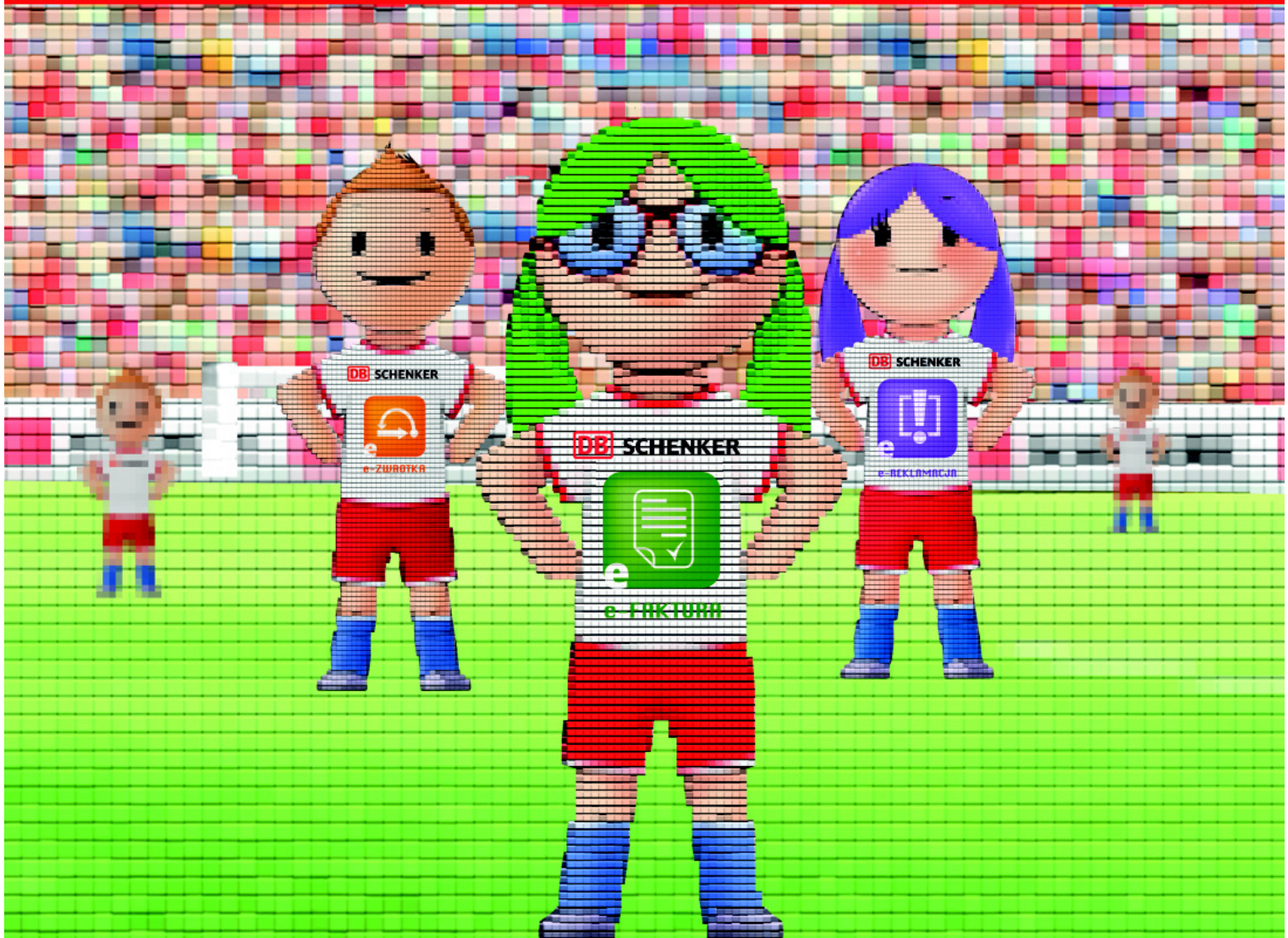
Chcąc zapewnić naszym praktykantom i stażystom jak najefektywniejsze wykorzystanie czasu w naszej firmie i zdobycie doświadczeń, jeden z naszych doświadczonych pracowników z działu operacyjnego został koordynatorem praktyk i otrzymuje za tę funkcję dodatek finansowy. Jego rolą jest ustalenie

programu i harmonogramu praktyk, a także monitorowanie ich przebiegu. Koordynator zbiera także opinie i oceny dotyczące zaangażowania i kompetencji praktykantów i stażystów, co może zostać wykorzystane przy okazji rekrutacji. Planujemy także nawiązać bliższą współpracę z uczelniami wyższymi kształcącymi na kierunkach związanych z gospodarką morską i funkcjonowaniem terminali. Chcemy zaproponować włączenie do programu studiów zajęć prowadzonych przez praktyków, a także ufundować stypendium studentowi, który będzie w naszej firmie zdobywał doświadczenie, m.in. poprzez udział w projektach.

Obserwujemy trudności z kandydatami na stanowiska techniczne, takie jak elektryk, mechanik, co jest pewnie skutkiem niewielkiej liczby szkół kształcących w tego typu zawodach. Rozwiązaniem dla nas jest rekrutacja osób z wieloletnim doświadczeniem i kształcenie ich pod okiem doświadczonego pracownika z firmy.

Apel do uczelni

Podsumowując nasz głos w dyskusji dotyczącej rynku pracy w logistyce na Pomorzu, chcemy raz jeszcze zwrócić uwagę na większe dopasowanie programów nauczania do potrzeb pracodawców. W tym celu uczelnie powinny nawiązać ściślejszą współpracę z pracodawcami, aby na bieżąco poznawać ich oczekiwania i wymagania wobec kandydatów na pracowników. Oczywiście nie do przecenienia są właściwie przeprowadzane praktyki i staże u pracodawców, ponieważ tam potencjalni pracownicy uczą się właściwych zachowań i zdobywają pierwsze doświadczenia zawodowe. Zaś sami studenci powinni oprócz zdobywania wiedzy merytorycznej, wziąć także pod uwagę kształcenie i rozwój kompetencji interpersonalnych, takich jak współpraca w zespole, sprawne komunikowanie się, otwartość.



Poznaj drużynę, która gra
na Twój sukces



e-ZWROTKA



e-FAKTURA



e-REKLAMACJA

e-OPERATOR DB Schenker Logistics:

Rozwiązania, które sprzyjają obniżaniu kosztów administracyjnych, upraszczają i przyspieszają procesy oraz chronią środowisko.

Więcej na: www.logistics.dbschenker.pl

Sposobem na przywrócenie rentowności w transporcie morskim jest wzrost stawek

Rozmowa z Ágnes Hernád
customer service manager
East Central Europe Maersk Line



Jak obecnie wygląda sytuacja w transporcie morskim?

– Branża transportu morskiego od pewnego czasu boryka się z trudnościami, co wynika przede wszystkim z faktu, że stawki za fracht nie były na poziomie pozwalającym zrekompensować faktyczne koszty ponoszone przez armatorów. Najbardziej oczywistym przykładem są ceny paliwa, które rosły od 2005 roku (trzykrotny wzrost cen w omawianym okresie), podczas gdy stawki szły w dół nawet poniżej poziomów z 2005 roku. W rzeczywistości w ciągu ostatnich 6–7 lat stawki (wliczając dodatek paliwowy) nie były w stanie nadążyć za wzrostem cen samego paliwa oraz inflacją. Innym negatywnym czynnikiem jest nadpodaż powierzchni ładunkowej, wynikająca z malejącego popytu (na skutek spowolnienia gospodarczego w wielu częściach świata). W przypadku armatorów, przewidywanie popytu w krótkim okresie czasu staje się bardzo trudne. W przeciwieństwie do innych branż, nie jesteśmy w stanie zmniejszyć produkcji statków z dnia na dzień, gdyż jesteśmy segmentem silnie uzależnionym od wysoko kosztowych inwestycji, planowanych wiele lat do przodu. Mając na uwadze to wszystko, jedynym sposobem na przywrócenie rentowności w transporcie morskim jest wzrost stawek. Nasze starania o przywrócenie rentowności zaczęły przynosić pozytywne rezultaty, ale przed nami jeszcze daleka droga.

Pomimo tego nadal inwestujecie w budowę największych statków typu Triple E...

– Decyzja o zamówieniu statków Triple E (18 tys. TEU) została podjęta kilka lat temu. Będą to najbardziej nowoczesne i największe kontenerowce na świecie,

których główną zaletą są parametry techniczne, powodujące, że transport kontenerów na ich pokładzie będzie dużo bardziej wydajny. Przy okazji są to jednostki bardziej ekologiczne niż którekolwiek z obecnie pływających, a zastosowane przy ich produkcji rozwiązania ograniczą ich negatywny wpływ na środowisko. W Maersk Line mamy jednak świadomość kłopotów całej branży wynikających z nadpodaży, dlatego nie przewidujemy w najbliższym czasie wprowadzania na rynek innych jednostek, poza wspomnianymi statkami Triple E, z których pierwsze pojawią się w 2013 roku. Z chwilą włączenia ich do floty nie zwiększy się jednak podaż, dzięki wprowadzonej optymalizacji całej sieci oraz odpowiedniemu zarządzaniu naszą flotą. Jesteśmy zdania, że wzrost podaży powinien być uzależniony od wzrostu całego rynku.

Zmora transportu dalekomorskiego są nie tylko wzrastające koszty, ale też piractwo morskie, jak sobie radzicie z tym problemem?

– Piractwo jest bardzo aktualnym problemem w globalnym transporcie morskim, do którego Maersk Line podchodzi niezwykle poważnie. Jego negatywny wpływ na branżę jest duży. Zagrożenie atakami ze strony piratów może spowodować wydłużenie czasu tranzytu poprzez konieczność wybrania dalszej trasy lub brak możliwości przewożenia niektórych towarów ze względu właśnie na wydłużenie trasy. Może też pojawić się konieczność przepłynięcia przez niebezpieczne rejony z większą prędkością, co jednak znacząco zwiększa zu-

życie paliwa. Maersk Line na niebezpiecznych trasach stosuje też większe, trudniejsze do zaatakowania statki, wyposażone w dodatkowe środki bezpieczeństwa i sprzęt techniczny. Załogi naszych statków przechodzą również obowiązkowe specjalistyczne szkolenia w tym zakresie. Wszystkie środki przeciwdziałania piractwu wygenerowały dla Maersk Line w 2011 roku dodatkowe koszty w wysokości 200 milionów USD, co stanowiło wzrost o 100 proc. w porównaniu z 2010 rokiem i jest wynikiem wzmocnionej działalności przeciwko działalności pirackiej.

Większe statki na morzu, to również większe zagrożenie dla środowiska naturalnego, jak połączyć ten problem z twardymi regulacjami biznesu?

– Mamy świadomość, w jakim stopniu transport morski przyczynia się do zanieczyszczenia środowiska, dlatego aktywnie dążymy do tego, aby temu przeciwdziałać. Maersk Line wierzy w ideę odpowiedzialnego podejścia do transportu morskiego i koncepcji „Sustainable Shipping”. Prowadzimy liczne inicjatywy z zakresu ekologii w różnych częściach świata. Warto wspomnieć o inicjatywach dobrowolnego przechodzenia na paliwo o mniejszej zawartości siarki w okolicach portów, w celu ograniczenia zanieczysz-

cd. na str. 11

cd. ze str. 10

czenia powietrza, kontroli pozbywania się odpadów ze statków, stosowania coraz mniej szkodliwych farb do malowania kadłubów statków, czy wreszcie o tzw. „slow steamingu”, czyli wolniejszym płynięciu statków na określonych trasach w celu ograniczenia zużycia paliwa i emisji CO₂. W tym aspekcie Maersk Line był prekursorem, a inni armatorzy poszli za naszym przykładem. Osobnym tematem są wspomniane już statki Triple E, na których zastosowano niespotykane dotąd rozwiązania technologiczne w służbie ekologii. Jeśli chodzi o inicjatywy CSR, możemy pochwalić się działaniami na rzecz ograniczenia przemytu, zwalczania korupcji i wspierania handlu w krajach rozwijających się.

Ponadto aktywnie pomagamy ofiarom klęsk żywiołowych w różnych częściach świata poprzez zapewnianie ciągłości dostaw pomocy humanitarnej i żywności, nieodpłatny transport towarów do poszkodowanych regionów oraz same darowizny. Jesteśmy aktywni także na szczeblu pracowniczym. Również w Polsce rozwijamy wolontariat pracowniczy, którego idea spotkała się wśród naszych pracowników z entuzjastycznym przyjęciem.

Czy transport morski jest dzisiaj dobrym miejscem pracy i rozwoju kariery dla kobiet?

– W naszej firmie musimy być nie tyle menadżerami, co liderami. W przeszłości od menadżerów oczekiwano bezpośredniego zarządzania w ramach ich dziedzin.

Musieli oni być rzeczywistymi ekspertami w zakresie różnych procesów. Obecnie muszą raczej kierować ludźmi, prowadzić ich i pomagać im odkryć własny potencjał potrzebny do osiągnięcia dobrych wyników. Bycie kobietą nie robi w tym zakresie większej różnicy – oczekujemy tego samego od mężczyzn i kobiet liderów. Trudność sprawia raczej utrzymanie równowagi pomiędzy życiem rodzinnym i zawodowym, głównie ze względu na częste podróże – ale, prawdę mówiąc, jest to tak samo trudne dla mężczyzn mających rodziny.

Dziękuję za rozmowę,

Anna Galewska
Pracujwlogistyce.pl



Jaka jest obecnie pozycja kobiet w gospodarce morskiej?

– Coraz więcej kobiet pracuje w gospodarce morskiej i są coraz bardziej widoczne, zakładają chętniej własne biznesy,

może, to bardzo subiektywna opinia, bo jestem kobietą, ale można to zaobserwować nie tylko w Polsce, również w innych krajach na świecie. Udział kobiet w działalności związanej z transportem morskim

 KOBIETY W LOGISTYCE

WISTA będzie wspierać kobiety także w Polsce!

Rozmowa z Wandą Dobrowolską-Parfieńczyk
prezes Women's International Shipping & Trading Association Poland, dyrektor Dowa Schipping

awansują, co umacnia ich pozycję w tym wydawałoby się twardym, męskim świecie transportu morskiego, kojarzonego głównie z zawodem marynarza. Osobiście bardzo mnie to cieszy. Mam też wrażenie, że przedsiębiorstwa prowadzone przez kobiety lepiej funkcjonują i są bardziej widoczne na rynku. Być

cały czas wzrasta, a ich aktywność biznesową wspierają organizacje, do których należy m.in. Women's International Shipping & Trading Association (WISTA).

Co to jest WISTA i jak działa?

– WISTA powstała 37 lat temu, z inicjatywy brokerek okrętowych z Anglii i Niemiec, które w pewnym momencie postanowiły się spotkać, aby wymienić doświadczenia. Tuż przed Bożym Narodzeniem w 1974 r. zorganizowały pierwsze spotkanie w formie lunchu. Nie miało

cd. na str. 12

cd. ze str. 11

to jeszcze wówczas znamion organizacji, tylko kilka kobiet wykonujących ten sam zawód postanowiło się spotkać aby lepiej się poznać, nawiązać współpracę, wymienić doświadczenia i poglądy. Ta forma sprawdziła się, więc zaczęły regularnie spotykać się i do swojego grona zapraszały coraz więcej Pań z całej Europy, a potem świata, aż w pewnym momencie stwierdziły, że najwyższy czas aby zorganizować jakąś strukturę i tak powstała WISTA, oficjalnie zarejestrowana w 2004 r. Organizacja została zarejestrowana w sądzie na prawie angielskim z 350 członkiniami z całego świata i do dzisiaj rozwija się z roku na rok, gromadząc coraz więcej kobiet. Do organizacji należą głównie managerki, ale nie tylko, zapraszane są wszystkie Panie, które pracują bezpośrednio albo pośrednio w transporcie morskim. Obecnie WISTA liczy 1500 członkiń z całego świata.

Wiele organizacji kobiecych jest postrzegana poprzez pryzmat idei feministycznych i z tego względu, kobiety nie chcą skupiać się w tego typu stowarzyszeniach – jaką rolę pełni WISTA?

– To jest organizacja, która ma wspierać rozwój biznesu związanego z gospodarką

woju biznesu, w który zaangażowane są kobiety. Wśród członkiń są Panie, które reprezentują różne zawody, np. brokerki okrętowe, brokerki ubezpieczeniowe, pracujące w zawodzie marynarza, spedytorki, managerki logistyki, trenerki, etc. – cały wachlarz kompetencji i dziedzin związanych z gospodarką morską. Takie grono stwarza duże możliwości wzajemnej współpracy i rozwoju.

Wkrótce WISTA Polska zacznie już aktywnie działać, kto może przyłączyć się do jej grona?

– Statut polskiego oddziału WISTA jest odzwierciedleniem statutu organizacji, więc do stowarzyszenia zapraszamy kobiety i mężczyzn, którzy w jakimkolwiek stopniu prowadzą działalność związaną z transportem morskim. Zaznaczę też, że nie ograniczamy się tylko do ludzi z Wybrzeża. Wiadomo, że w całej Polsce są firmy, które prowadzą działalność morską jak i logistyczną, także jesteśmy otwarci na wszystkich, którym tematy morskie nie są obce.

Czy w ramach WISTA Polska planowane są jakieś spotkania?

– Tak, na pewno pierwsze spotkanie zorganizujemy jeszcze w tym roku, które będzie nawiązywało do tradycji pierwszych spotkań organizacji, czyli połączy-

ska. Konferencje tworzą doskonałą platformę do networkingu, do pokazania najnowszych trendów w gospodarce morskiej, do wymiany poglądów i przedstawienia swoich problemów. W Polsce zamierzamy regularnie organizować spotkania, co będzie służyło wymianie doświadczeń i rozwiązywaniu problemów lokalnych.

Jak długo jest Pani związana z gospodarką morską i jakie były Pani początki w tej branży?

– Moja kariera w shippingu jest dosyć długa, bo rozpoczęła się już na studiach, na Uniwersytecie Gdańskim na kierunku Ekonomika Transportu o specjalności handel międzynarodowy. Tuż po studiach trafiłam na staż do zarządu portu w Goeteborgu i tam poznałam oraz złapałam bakcylię do tematów morskich i portowych. Po powrocie do kraju otrzymałam kilka propozycji pracy. Wybrałam Polską Żeglugę Morską, jako serce żeglugi, w której przepracowałam 24 lata zajmując różne stanowiska od operatora aż po menedżera eksploatacji zbiornikowców, po czym otworzyłam swoją firmę Dowa Shipping.

Czym zajmuje się Dowa Shipping?

– Zajmujemy się produkcją modeli statków różnego rodzaju i ich dystrybucją na cały świat. To bardzo niszowa działalność i bardzo interesująca. Odtwarzamy bardzo dokładnie konstrukcje statków morskich w postaci miniaturowych modeli najbardziej współczesnych aż po modele prehistoryczne. Przygotowując model danego statku musimy przeanalizować dokładnie jego konstrukcję, historię, właścicieli, dzięki czemu poznajemy historię świata i Europy.

A czy Pani hobby również jest związane z morzem?

– Praca jest moją pasją, ale dla odpoczynku morze zostawiam dla caravaningu. Co roku wraz z mężem uprawiamy caravanning jeżdżąc na południe Europy. Od 28 lat jeden miesiąc w roku spędzamy w przyczepie campingowej poznając fantastyczne zakątki naszego kontynentu i wspaniałych ludzi.

Dziękuję za rozmowę,

Beata Trochymiak

WISTA Polska zaprasza do członkostwa w organizacji. Szczegółowe informacje o działalności stowarzyszenia, warunkach członkostwa, możliwości udziału w spotkaniach i zaangażowania się w aktywność organizacji, można uzyskać pisząc do p. Wandy Dobrowolskiej-Parfienieńczyk na adres: dowa@hoga.pl, dzwoniąc pod numer: 602 474 113, lub kontaktując się z p. Dominiką Cabaj – tel. 661 607 261, e-mail: d.cabaj@mag.pl.

Informacje o WISTA można znaleźć na stronie: www.wista.net

morską i skupia nie tylko Panie, więc jej rolą nie jest budowanie ideologii feministycznej. Do grona organizacji zapraszane są kobiety, ale też i mężczyźni. Obecnie kilku Panów zaangażowało się w działalność WISTA, która jest otwarta na aktywność mężczyzn. Rolą organizacji jest wsparcie kobiet w dążeniu do rozwoju działalności, umożliwienie zdobycia wiedzy, a przede wszystkim networking, dzięki któremu pozyskuje się kontakty i zwiększa aktywność biznesową. To jest główny cel tej organizacji, wsparcie roz-

my je z lunchem świątecznym przed Bożym Narodzeniem. W przyszłym roku zamierzamy również zorganizować konferencję dla kobiet z oddziałów WISTA krajów nadbałtyckich. Dodam, że co roku odbywa się jedna duża konferencja dla wszystkich członków organizacji, zawsze w innym kraju. Każdy kraj może aplikować do tego aby zostać gospodarzem takiej konferencji, ale musi przedstawić ciekawy program, co jest okazją do promocji danego państwa. Mam nadzieję, że w gronie gospodarzy znajdzie się kiedyś Pol-

Pan Michał,
właściciel firmy kurierskiej

do obsługi świątecznych zamówień zatrudnia
dodatkowo 15 pracowników tymczasowych
Randstad



 **randstad**

znajdziemy najlepszych pracowników dla Twojej firmy
rekrutacje stałe » praca tymczasowa » www.randstad.pl

Wyjazd zagraniczny dla kontrahentów – uprawnienia i obowiązki organizatora

Oferowanie kontrahentom wyjazdów zagranicznych to obecnie powszechna praktyka w wielu firmach. i w celu zwiększenia swoich przychodów organizują i finansują atrakcyjne wycieczki. Dobrze jest wiedzieć w jakich sytuacjach wydatki te można ująć w kosztach uzyskania przychodów, ponadto jakie obowiązki ciąży na wypłacającym takie świadczenie oraz jaka jest dla i różnica między przekazaniem świadczenia kontrahentowi, a jaka przy przekazaniu bezpośrednio jego pracownikom.

Koszty uzyskania przychodów

Zgodnie z art. 15 ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych (dalej: ustawa o PDOP), podatnik ma możliwość ujęcia wydatków w kosztach uzyskania przychodu pod warunkiem, że koszty te spełniają dwie przesłanki:

- mają bezpośredni związek z prowadzoną działalnością gospodarczą, a ich poniesienie ma bądź może mieć wpływ na wielkość osiągniętego przychodu (przesłanka pozytywna);
- nie są zawarte w katalogu wydatków wymienionych w art. 16 ust. 1 ustawy

o PDOP, których nie uważa się za koszty uzyskania przychodów (przesłanka negatywna).

Możliwość ujęcia w kosztach wydatków na wyjazd zagraniczny dla kontrahentów będzie zależała od charakteru przyznanego świadczenia. Od tego zależy, czy wydatki spełniają wspomnianą pozytywną przesłankę. Warto na wstępie zaznaczyć, że z punktu widzenia ustawy o PDOP nie ma znaczenia, czy świadczenie zostanie przekazane kontrahentowi, czy też jego pracownikom. Niemniej jednak dojść może do różnych sposobów przekazywania omawianego świadczenia.

Wyjazd jako nagroda

Możliwość ujęcia w kosztach uzyskania przychodów wydatków na zagraniczny wyjazd dla kontrahentów pojawia się w momencie przyznania wyjazdu jako nagrody. Jak czytamy w piśmie Dyrektora Izby Skarbowej w Bydgoszczy, z dnia 16.03.2010, sygn. ITPB1/415-1012/09/HD, jeśli na podstawie regulaminu przyznawania nagród, z którego jednoznacznie wynika, że nagrody przysługują kontrahentom, którzy dokonali zakupów towarów w określonej wysokości i w określonym czasie, przyznawana jest nagroda w postaci wycieczki zagranicznej, to wydatki na sfinansowanie przedmiotowej wycieczki mogą stanowić koszty uzyskania przychodów. Organ zauważa, że możliwość uzyskania nagrody w postaci wycieczki zagranicznej skłania kontrahentów do dokonywania zakupów towarów, a w związku z tym, działanie to wpływa niewątpliwie na wzrost sprzedaży oferowanych produktów, a co za tym idzie, na osiągnięcie, zachowanie albo zabezpieczenie źródła przychodu. Jeśli natomiast przyznanie nagrody nie wynika z żadnego regulaminu akcji promocyjnej i jest przyznane uznaniowo dla wybranych kontrahentów bez jasnego określenia zasad przyznania świadczenia, bądź w celu przede wszystkim rozrywkowym w stosunku do kontrahenta, świadczenie takie

uznać należy raczej za wydatek o charakterze reprezentacyjnym, który jest wyłączony z kosztów uzyskania przychodu na mocy art. 16 ust. 1 pkt 28 ustawy o PDOP.

Tak więc, w sytuacji gdy podatnik wręczy kontrahentom nagrody w konsekwencji zorganizowanej akcji promocyjnej w postaci np. konkursu (udokumentowanej regulaminem i dowodami jej przeprowadzenia), wydatki związane ze sfinansowaniem stosownych nagród, mogą stanowić koszty uzyskania przychodów. Jednocześnie należy pamiętać o obowiązku prawidłowego udokumentowania wydatków zgodnie z odrębnymi przepisami.

Wyjazd reklamowy bądź szkoleniowy

Podobnie jako koszty uzyskania przychodu uznać należy wydatki na wyjazdy dla kontrahentów mające charakter wyłącznie reklamowy bądź szkoleniowy – bez elementów rozrywkowych, mające na celu wyłącznie reklamowanie sprzedanych produktów (ostateczni odbiorcy) bądź przekazanie instrukcji związanych ze sprzedawanymi produktami (kontrahenci, ostateczni odbiorcy). W takim przypadku omawiane wydatki, jako związane ze sprzedawanymi produktami, powinny być uznane za koszty uzyskania przychodu. Również w tym przypadku należy pamiętać o obowiązku prawidłowego udokumentowania wydatków zgodnie z odrębnymi przepisami, gdyż razie ewentualnej kontroli organy podatkowe mogą bowiem wnikliwie badać czy wyjazd nie miał charakteru reprezentacyjnego – szczególnie, jeśli wyjazd zorganizowany został w miejsce szczególnie atrakcyjne turystycznie. Podatnik powinien zatem zwrócić dużą uwagę na udokumentowanie faktycznego charakteru wyjazdu.

Obowiązki Płatnika

Z punktu widzenia organizatorów wyjazdów przyznających świadczenia w posta-

cd. na str. 15



cd. ze str. 14

ci wycieczek zagranicznych, z uwagi na zróżnicowanie zasad opodatkowania, istotne jest dokonanie podziału osób, którym będą one przyznawane na:

- osoby prowadzące działalność gospodarczą (osoby prawne i osoby fizyczne, jeżeli świadczenie pozostaje w związku z prowadzoną przez nich działalnością gospodarczą)
- osoby fizyczne nieprowadzące tej działalności bądź otrzymujące świadczenie bez związku z prowadzoną działalnością.

Obowiązki płatnika będą dotyczyć i wyłączenie w przypadku osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej i otrzymujących świadczenie bez związku z prowadzoną działalnością.

Natomiast w przypadku osób prowadzących działalność gospodarczą uzyskany przychód otrzymujący powinien rozliczyć samodzielnie. W tym przypadku na organizatorze nie będą ciążyły z tego tytułu żadne obowiązki jako płatnika podatku. Dlatego istotne jest, czy a zamierza przekazać świadczenie kontrahentowi (i to on będzie je rozdysponowywał), czy też przekazuje świadczenie bezpośrednio jego pracownikom.

Wartość świadczeń przekazanych przez ę na rzecz kontrahenta (opłacenie wycieczki zagranicznej) stanowi dla niego przychód z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej. Kontrahent będący osobą prawną bądź osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą (gdy świadczenie otrzymuje w związku z prowadzoną działalnością) ma obowiązek samodzielnie obliczyć podatek. Na organizatorze nie ciąży z tego tytułu żadne obowiązki – w szczególności obowiązek poboru zaliczek na podatek dochodowy, ani obowiązek sporządzenia informacji PIT-8C.

Natomiast wartość świadczeń przekazanych przez ą na rzecz pracowników kontrahenta (jeśli osoba otrzymująca świadczenie faktycznie jest pracownikiem i nie otrzymuje świadczenia z tytułu prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej) stanowi dla tych osób przychód, który należy zakwalifikować do źródła przychodu określonego w art. 10 ust. 1 pkt 9 ustawy o PDOF w związku z art. 20

ust. 1 ustawy o PDOF, tj. do przychodów z innych źródeł. Przychód ten podlega opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób fizycznych, o ile nie korzysta z żadnego ze zwolnień wymienionych w tej ustawie.

Zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 68 ustawy o PDOF, wolna jest jednak od opodatkowania podatkiem dochodowym od osób fizycznych wartość wygranych w konkursach i grach organizowanych i emitowanych (ogłaszanych) przez środki masowego przekazu (prasa, radio i telewizja) oraz konkursach z dziedziny nauki, kultury, sztuki, dziennikarstwa i sportu, a także nagród związanych ze sprzedażą premiową – jeżeli jednorazowa wartość tych wygranych lub nagród nie przekracza kwoty 760 zł.

Z treści powyższego przepisu wynika, że po spełnieniu poniższych warunków, przychód uzyskany przez osobę nieprowadzącą działalności gospodarczej może być zwolniony z opodatkowania w całości, jeśli łącznie spełnione są następujące kryteria:

- przyznane są w konkursie, grze i
- konkurs lub gra muszą być emitowane przez środki masowego przekazu (organizatorem więc konkursu mi być prasa, radio, telewizja, a także internet, co zgodnie potwierdzają organy podatkowe) LUB
- konkurs musi być zorganizowany z dziedziny nauki, kultury, sztuki, dziennikarstwa i sportu LUB
- nagroda przyznana została w sprzedaży premiowej
- wartość nagrody (dla każdej z powyższych kategorii) nie może przekroczyć jednorazowo kwoty 760 zł (przy tym przekroczenie wartości 760 zł powoduje opodatkowanie całości świadczenia, a nie tylko nadwyżki ponad 760 zł)

Należy pamiętać także, że konkurs musi zawierać w sobie element współzawodnictwa, tzn. ufundowane nagrody otrzymują wyłącznie najlepsi jego uczestnicy.

W przypadku natomiast gdy nagroda może być uznana za przyrzną w konkursie, grze bądź sprzedaży premiowej, lecz niespełnienia wskazanych w przepisie warunków skorzystania ze zwolnienia na



mocy art. 21 ust. 1 pkt 68 ustawy o PDOF, płatnik (organizator akcji promocyjnej) zobowiązany jest do poboru zryczałtowanego podatku dochodowego w wysokości 10% przyznanego świadczenia, gdyż zgodnie z art. 30 ust. 1 pkt 2 ustawy o PDOF od dochodów (przychodów) pobiera się zryczałtowany podatek dochodowy z tytułu wygranych w konkursach, grach i zakładach wzajemnych lub nagród związanych ze sprzedażą premiową, uzyskanych w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub innym państwie należącym do Europejskiego Obszaru Gospodarczego, z zastrzeżeniem art. 21 ust. 1 pkt 6, 6a i 68 – w wysokości 10% wygranej lub nagrody. W tej sytuacji a będzie również obowiązana sporządzić informację PIT-8AR.

Inne obowiązki informacyjne powstaną natomiast po stronie organizatora akcji promocyjnej w przypadku, gdy uczestnikami wyjazdu są osoby nieprowadzące działalności gospodarczej, a nagroda nie wypełnia kryteriów uznania za przyrzną w konkursie, grze lub sprzedaży premiowej. Organizator w takim przypadku zobowiązany jest na podstawie art. 42a ustawy o PDOF sporządzić informację PIT-8C oraz przekazać ją podatnikowi oraz urzędowi skarbowemu, którym kieruje naczelnik urzędu skarbowego właściwego według miejsca zamieszkania podatnika.

Komentarza udzielił Grzegorz Wacholek
ECDDP