



Pracuj w logistyce



PRZEGLĄD TYGODNIOWY AKTUALNOŚCI INFORMACJE WYDARZENIA

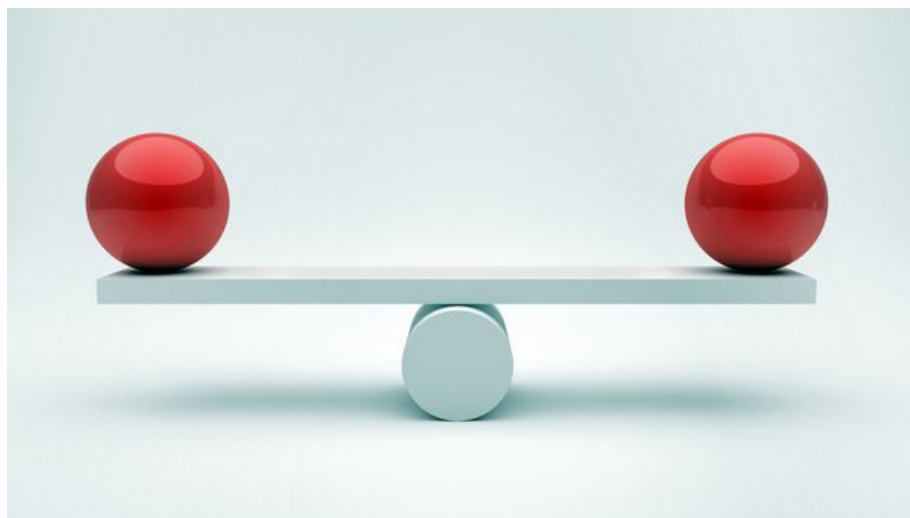
piątek 11 stycznia 2013

Nr 01 (39)

Brak stabilności prawa i biurokracja wpędzają logistykę w kryzys

W przeprowadzonej na przełomie roku 2012/2013 ankiecie Pracujwlogistyce.pl pt. „czy dostrzegasz kryzys w branży TSL” – ponad 30 proc. biorących udział w badaniu odpowiedziało, że nie odczuwa żadnych skutków kryzysu, albo w stopniu minimalnym. Prawie 15 proc. respondentów jest spokojnych o sytuację kryzysową w gospodarce, z uwagi na to, że ich firmy już wcześniej podjęły działania przygotowawcze na trudne czasy. Tymczasem prognozy ekonomiczne dla Polski na rok 2013 nie napawają optymizmem. Większość analityków przewiduje, iż to początek roku będzie najtrudniejszy i dopiero w drugiej jego połowie sytuacja zacznie ulegać poprawie. Jak to wpłynie na sektor usług logistycznych i transportowych? Z jakimi trudnościami będą musiały zmierzyć się firmy z branży?

– Branża TSL jest krwiobiegiem gospodarki i odczuje wpływ ogólnie panujących



tendencji gospodarczych. Jesteśmy tego świadomi i gotowi na powyższy scenariusz. Wyzwania dla branży TSL pozostają niezmiennie od kilku już lat. Ogólnie panująca tendencja obniżania kosztów bardzo często dotyka logistykę, która jest

realizowana w niektórych sytuacjach na granicy opłacalności. To co będzie trudne w 2013 roku to przede wszystkim pozostanie konkurencyjnym cenowo, przy

cd. na str. 3

PROGNOZY

s. 5

OKIEM REKRUTERA

s. 8

RAPORTY

s. 9

Wiecej płatnych dróg

Według obliczeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wpływ z systemu opłat drogowych w Polsce – viaTOLL, w sumie w 2013 roku, mają osiągnąć 1 mld 430 milionów złotych. Użytkowników systemu viaTOLL, czekają kolejne rozszerzenia sieci dróg płatnych. Już 12 stycznia 2013 r. do systemu zostaną włączone kolejne odcinki – 139,12 km dróg, w tym...

Co to jest grywalizacja?

Problem selekcji kandydatów w wielu przypadkach wynika z rzetelności danych. Im trudniej o godną pracę, tym więcej umiejętności aktorskich można zaobserwować wśród kandydatów. O ile łatwo można zweryfikować dane twarde, to już weryfikacja opinii, postawy i wartości kandydatów jest zadaniem bardzo trudnym. Sposobem na to, może być grywalizacja.

Polska – lider w upadłościach

Liczba upadłości firm w Polsce w 2012 roku wyniosła 941 przypadków. Jest to o 28 proc. więcej niż w roku 2011 i jednocześnie najwięcej upadłości działających w Polsce firm od 2004 roku. Wzrost ten był też większy niż w Hiszpanii (+24 proc.), a zbliżony do poziomu greckiego (+30 proc.). Jedynie w Portugalii skala wzrostu upadłości firm była zdecydowanie wyższa...



Logistyczne Targi Pracy

W dniu 7 marca 2013 r. podczas I dnia XII Forum Młodej Logistyki na Dużej Auli Gmachu Głównego Politechniki Warszawskiej w godzinach 9.00 – 17.00 odbywać się będą Logistyczne Targi Pracy, na których wystawcy będą przedstawiać swoją ofertę praktyk, staży i pracy skierowane do studentów oraz absolwentów. Jest to prawdopodobnie pierwsze tego typu wydarzenie związane ściśle z branżą TSL. Logistyczne Targi Pracy to doskonała okazja do budowania i umacniania pozytywnego wizerunku firmy, zarówno w środowisku biznesowym, jak i wśród studentów, którzy już wkrótce będą aktywnie działać w branży transportu, spedycji i logistyki. To oni będą decydować o wyborze kontrahentów i partnerów biznesowych – dlatego warto poznać ich już dziś. Zapraszamy wszystkie osoby zainteresowane pracą w branży TSL:

- studentów starających się o staże i praktyki
- absolwentów wkraczających na rynek pracy
- osoby czynne zawodowo, a poszukujące nowych możliwości rozwoju swojej kariery zawodowej.

Szczegółowe informacje dotyczące Logistycznych Targów Pracy znajdują Państwo na stronie www.sklszp.pl



XII Forum Młodej Logistyki

Na stałe w kalendarz imprez studenckich wypełnia jak zawsze w wiosenną pogodę również Forum Młodej Logistyki. To cykliczne wydarzenie wyrosło z czasem na największą, najstarszą i najciekawszą konferencję studencką poświęconą largo logistyce i ściśle wymianą wiedzy między studentami, a śmietanką świata logistycznego.

W dniach 7–8 marca 2013 r. w Gmachu Głównym Politechniki Warszawskiej spotkają się przedstawiciele kilkunastu najbardziej aktywnych studenckich kół logistycznych z całego kraju, przedstawiciele najbardziej wpływowych firm branży TSL oraz zaproszeni goście z zagranicy. Podczas XII Forum Młodej Logistyki studenci będą mogli skonfrontować wiedzę wyniesioną z akademickich murów z praktyką i rzeczywistością biznesową. Będzie również okazja do poznania swoich przyszłych pracodawców podczas Logistycznych Targów Pracy.

Podczas I dnia XII Forum Młodej Logistyki, 7 marca na Małej Auli Gmachu Głównego Politechniki Warszawskiej od-

będzie się konkurs. Weźmie w nim udział 10 najlepszych zespołów z pośród wszystkich zaproszonych Kół Naukowych, wyłonionych przez Partnera Merytorycznego firmę DGL Polska.

Kolejność prezentacji prac zespołów odbywa się na drodze losowania w trakcie trwania Forum. Każdy z zespołów będzie miał 10 minut na przedstawienie i omówienie wybranego przez siebie tematu, następnie 10 minut na jego obronę przed zebranymi na sali uczestnikami oraz 10 minut na obronę przed Kapitułą Ekspertów. Taka forma Konferencji pozwala na dynamiczny i swobodny przepływ wiedzy pomiędzy uczestnikami z kół oraz przedstawicielami zaproszonych firm. Kapituła Ekspertów, według własnych kryteriów, wyłoni 3 najlepsze zespoły które zostaną nagrodzone. Po rozdaniu nagród i oficjalnym zakończeniu konkursu, dobędzie się impreza integracyjna dla przedstawicieli zaproszonych firm oraz uczestników Forum. W trakcie drugiego dnia tj. 8 marca odbywać się będą Study Case, prowadzone przez przedstawicieli zaproszonych firm. Uczestnicy zostaną losowo podzieleni na dwie sale, gdzie będą mieli okazję do zapoznania się z najnowszymi rozwiązaniami stosowanymi w branży TSL. Po każdym Study Case odbędzie się rotacja uczestników między salami.

Szczegółowe informacje dotyczące XII Forum Młodej Logistyki znajdują Państwo na stronie: www.sklszp.pl

Redakcja:

Beata Trochymiak – redaktor/wydawca portalu

e-mail: redakcja@pracujwlogistyce.pl

tel. +48 535 44 85 44

Dział marketingu i reklamy:

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:

Brak stabilności prawa i biurokracja wpędzają logistykę w kryzys	1[3-4]
W skrócie	2
Od stycznia więcej płatnych dróg w Polsce!	4
Przewodnik po opłatach drogowych cz. I	5
Kobiety w logistyce – Lidia Dawid, CEVA Freight (Poland)	7
Grywalizacja skutecznym sposobem na rekrutację?	8
Lawina upadłości firm w Polsce	9

Brak stabilności prawa i biurokracja wpędzają logistykę w kryzys

cd. ze str. 1

jednoczesnym zachowaniu rentowności świadczonych usług i wysokiej ich jakości – **komentuje Marta Kunikowska business development manager Rhenus Logistics.**

Obawy budzi też brak optymizmu i niechęć do podejmowania ryzyka w środowisku biznesowym. Klienci odkładają podjęcie decyzji o zmianie rozwiązań logistycznych na lepsze czasy i koncentrują się na bieżącej działalności. Niezmiennie od lat przedsiębiorcy narzekają na niedostosowanie systemu prawnego do realiów rynku, co w czasie kryzysu jest szczególnie dotkliwe.

Zmiany w prawie!

– Zmiany w prawie czynią nasz biznes nieprzewidywalnym. Na rynku dużo się mówi o liberalizacji rynku kurierskiego. Nadal nie znamy jednak ostatecznego kształtu przepisów wykonawczych – **mówi Rafał Nawłoka prezes DPD Polska.** – Ustawy wprowadzane są z bardzo krótkim vacatio legis, a nowe przepisy implementowane bez dłuższych konsultacji, tak jak to miało np. miejsce przy powiększaniu ilości płatnych dróg z miesiąca na miesiąc. Niedostępne są dla nas plany czy estymacje dotyczące tych zmian, dlatego trudno nam przewidywać z dłuższą perspektywą czasową – **wyjaśnia Rafał Nawłoka.** Dodatkowym utrudnieniem jest specyfika usług kurierskich w Polsce. Standardem w obsłudze przesyłek ekspresowych

jest dostawa ich na drugi dzień roboczy. – Zapewnienie next day'a przy dużych dyktansach i relatywnie słabej jeszcze infrastrukturze drogowej stanowi poważne wyzwanie dla każdego kto prowadzi biznes kurierski w Polsce. Polska zajmuje dosyć dużą powierzchnię w stosunku do sieci dróg – sieć autostrad wciąż jeszcze jest zbyt mała w stosunku do powierzchni kraju – dodaje Rafał Nawłoka. Podobne opinie o biurokratycznych barierach, które zamiast być znoszone są utrzymywane, pogarszając sytuację i tak już nadwyrężonej europejskim kryzysem polskiej gospodarki, wyrażają inni uczestnicy rynku TSL.

Biurokracja zabija rynek!

– Kilka lat trwają dyskusje o nadmiernie restrykcyjnych kontrolach granicznych, realizowanych przez kilka służb, w sposób nieskoordynowany i przeciągły. Wyjątkiem jest służba celna, zmieniająca się wraz ze współczesnymi wymaganiami. Pozostałe w istocie rzeczy odstraszą importatorów od polskich portów i umacniają rolę Hamburga, Bremerhaven czy Rotterdamu w obsłudze polskiego handlu zagranicznego – **opisuje Krzysztof Szymborski prezes Baltic Container Terminal Gdynia.** – Nieprzewidywalność prowadzących kontrole graniczne, dłuższe niż w Niemczech inspekcje powodujące większe koszty i zagrożenie dla terminowości dostaw, sposób rozliczania VAT przy imporcie spoza UE – skutki jak powyżej. W efekcie koszty przeprowadze-

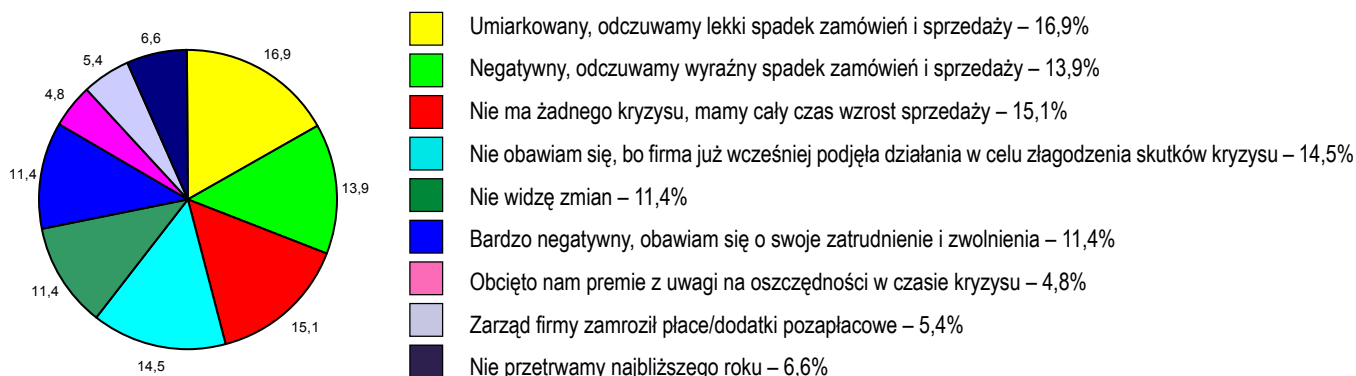
nia towarów przez polski port są wyższe! Sprawne prowadzenie projektów rozbudowy portu w Gdyni: obrotnicy dla statków oceanicznych, przygotowań do pogłębienia portu, budowa nabrzeża Bułgarskiego – są spowalniane przez długotrwałe procedury biurokratyczne – **wymienia Krzysztof Szymborski z BCT.**

Taka sytuacja, wręcz pozbawia polskie firmy możliwości konkurencyjności na rynku europejskim, a na rynku krajowym prowadzi do walki cenowej i wycieńczenia firm, które tak mozolnie budowały przez ostatnie lata swoją pozycję. Przedsiębiorcy pytani o to, czego obawiają się najbardziej w czasie kryzysu, odpowiadają, że nie spadku zamówień, ale zaostrzanej polityki fiskalnej państwa i wzrostu biurokracji.

– Niektórzy przewidują nawet, że czeka nas kryzys gorszy niż w roku 2009. Najgorszy dla branży jest generalny spadek koniunktury, pogorszenie sytuacji gospodarczej. Zagrożeniem jest nawet samo pogorszenie nastrojów – gdyż może od razu wpłynąć na znaczne obniżenie poziomu zamówień. W najgorszej sytuacji są najmniejsi dostawcy usług logistycznych, nie mający zbyt wielu stałych klientów i bardzo uzależnieni od współpracy z każdym pojedynczym klientem. Utrata nawet małego kontraktu może zachwiać ich płynnością finansową – **komentuje Grzegorz Lichocik, prezes Dachser sp. z o.o.**

cd. na str. 4

Czy dostrzegasz kryzys w branży TSL?



cd. ze str. 3

Rozwój logistyki w 2013 r.

Pomimo trudnej sytuacji, rozwój branży nie powinien „ostro wyhamować”. Przy najmniej 1/3 firm zapowiada inwestycje w rozwój pracowników i nowoczesne technologie, a także ekspansję na rynki wschodnie. A przedstawiciele branży tak o to prognozują najbliższe 12 miesięcy.

– Zespół to nasza kluczowa inwestycja, którą kontynuujemy od lat. Chcemy utworzyć w Polsce platformę konsolidującą przesyłki z Europy do Rosji, myślimy również o Ukrainie. Duży nacisk kładziemy na rozszerzenie usług logistyki kontraktowej. Będziemy również kontynuować rozwój nowych, codziennych, bezpośrednich połączeń z krajami europejskimi – **zapowiada Grzegorz Lichocik, prezes Dachser.**

– Po bardzo dobrym dla nas 2012 r., z pewnością nie planujemy zwolnić tempa. Wbrew ogólnie panującym tendencjom, optymistycznie patrzymy w przyszłość i rozważamy kolejne inwestycje. Stawiamy na innowacyjne rozwiązania i specjalistyczne usługi. Będąc operatorem logistycznym świadczącym usługi dla sektora e-commerce w Polsce i Europie

wiążemy duże nadzieje z kolejnymi projektami. Prognozujemy, że rok 2013 pozwoli nam utrzymać dotychczasową dynamikę wzrostu – **mówi Marta Kuniowska business development manager Rhenu Logistics.**

– Z powodu spowolnienia, w roku 2013 oczekujemy około 9 proc. wzrostu, w odróżnieniu od lat poprzednich kiedy notowaliśmy dwucyfrowe wzrosty. Nadal bardzo wyraźny będzie dalszy rozwój e-commerce oraz odejście od tradycyjnego modelu sprzedaży w kierunku handlu internetowego. Branża będzie więc bacznie przyglądać się tym potrzebom dostosowując swoje rozwiązania do potrzeb użytkowników sieci. DPD skoncentruje się również na rozbudowie swoich struktur terenowych, otwierając nowe punkty obsługi sieci DPD Strefa Paczki – **wymienia Rafał Nawłoka prezes DPD Polska.**

– Od 2009 roku nauczyliśmy się funkcjonować w mało stabilnych warunkach gospo-



darczych i dajemy sobie dobrze radę w czasach kryzysu. Zakończyliśmy 2012 rok z obrotami większymi od 2011 o 13 proc. Obroty wszystkich polskich terminali kontenerowych wzrosły aż o 22 proc. Prognozy na ten rok są skromniejsze i zakładamy kilkuprocentowy wzrost obrotów. Najważniejsze dla BCT jest w tym roku sprawne prowadzenie własnych inwestycji i prace modernizacyjne portu w Gdyni, aby być gotowym na następny powrót do dobrej koniunktury i znaczne większe ilości kontenerów – **podsumowuje Krzysztof Szymborski prezes Baltic Container Terminal Gdynia.**

Opr. Beata Trochymiak

Od stycznia więcej płatnych dróg w Polsce!

Według obliczeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wpływy z systemu opłat drogowych w Polsce – viaTOLL, w sumie w 2013 roku, mają osiągnąć 1 mld 430 milionów złotych. Użytkowników systemu via-

TOLL, czekają kolejne rozszerzenia sieci dróg płatnych. Już 12 stycznia 2013 r. do systemu zostaną włączone kolejne odcinki – **139,12 km dróg**, w tym: autostrada A1: odcinek węzeł Pyrzowice – węzeł Sośnica (43,7 km) i odcinek węzeł

Kotłiska – węzeł Stryków I (39,29 km); drogę ekspresową S1: odcinek węzeł Pyrzowice – węzeł Lotnisko (1,9 km); drogę ekspresową S8: odcinek węzeł Pawłowice – węzeł Dąbrowa (22,1 km), odcinek węzeł Cieśle – węzeł Syców

Wschód (25,1 km), odcinek węzeł Możlińska – węzeł Piłsudskiego (7,1 km).

Drugi etap rozszerzenia planowany jest na 30 marca i obejmie około 160 km: drogę ekspresową S7 i drogę krajową nr 7: obwodnica Elbląga, odcinek skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1104N – węzeł Raczek (ok. 3,7 km), odcinek węzeł Modlniczka – węzeł Balice I (ok. 3,5 km), odcinek węzeł Raczek – węzeł Elbląg-Wschód (ok. 3,8 km), drogę ekspresową S8: odcinek węzeł Piotrków – węzeł Radziejowice (ok. 93,6 km); drogę ekspresową S19: odcinek Stobierna – węzeł Rzeszów-Wschód (ok. 6,9 km); drogę krajową nr 4: obwodnica Jarosławia, odcinek Tywonia – Tuczępy (koniec ob-

cd. na str. 5



cd. ze str. 4

wodnicy Jarosławia) (ok. 11,3 km); droga krajowa nr 79: odcinek Jaworzno (granica miasta) – węzeł Modlniczka (ok. 37,8 km).

Łącznie z wymienionymi wyżej odcinkami, system będzie obejmował ok. 2190 km dróg. Oczywiście w ślad za rozszerzeniami, zostaną uruchomione kolejne punkty

dystrybucji, by umożliwić użytkownikom systemu bezproblemową rejestrację i łatwe doładowywanie konta. Ministerstwo Transportu i GDDKiA, planuje uruchomienie systemu EETS, czyli swego rodzaju „roamingu” opłat elektronicznych w Europie. Jak zapewnia operator systemu viaTOLL firma Kapsch – od strony technicznej jest przygotowany do wdrożenia, pozostają jedynie uzgodnienia formalne.

Przed tym warto dokładnie prześledzić wszystkie systemy i opłaty drogowe w Europie. Chcąc ułatwić naszym czytelnikom to zadanie, rozpoczynamy publikację artykułów, które będą stanowić przewodnik po opłatach drogowych w Europie – w dzisiejszym wydaniu opisujemy Toll Collect w Niemczech.

Opr. Beata Trochymiak

Przewodnik po opłatach drogowych cz. I

Niemcy – Toll Collect

Opłaty drogowe to drugi po paliwie wydatek obciążający przewoźników. Tradycyjne systemy winietowe zastępuje e-myto. Nowoczesne systemy opłat są już w Czechach, Francji, Hiszpanii, Włoszech, a także w Polsce. Jednak pionierami w tym zakresie są Niemcy, które w 2003 roku rozpoczęły proces wdrażania elektronicznych systemów opłat drogowych. Zastosowane tam rozwiązania służą dziś jako wzorzec dla pozostałych krajów Unii Europejskiej.

Toll Collect – co to jest?

Niemiecki system poboru myta – Toll Collect, oparty jest na technologii satelitarnej (GPS). Zamontowane w pojeździe urządzenie rejestruje przejechane odcinki drogi i na tej podstawie wylicza opłatę. Poza technologią satelitarną urządzenie pokładowe łączy się z systemem Toll Collect wyposażone jest w moduł DSCR, który może działać w technologii mik-

rofali (czyli w oparciu o nadajniki ziemne).

Kto płaci e-myto oraz jak naliczane są stawki?

Opłacie podlegają wszystkie pojazdy i zespoły pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej (dmc) < 12 ton, przeznaczone do transportu towarowego. Nie ma tu znaczenia narodowość, czy charakter przewożonych dóbr. E-myto muszą też płacić puste ciężarówki, jeżeli ich dmc jest wyższa niż 12 ton. Wysokość myta obliczana jest na podstawie klasy emisji spalin – Euro, liczby osi pojazdu oraz długości płatnego odcinka. Każdy pojazd jest przyporządkowywany na podstawie klasy emisji spalin do kategorii A, B, C lub D. W przypadku, gdy klasa Euro pojazdów ulegnie zmianie, właściciele mogą je przerejestrować, aby korzystać z niższych taryf opłat. Za kontrolę opłacania myta odpowiada BAG – Federal-

ny Urząd Transportu Towarowego. Pracownicy BAG korzystają z systemu Toll Collect, dzięki któremu są w stanie ustalić, czy dany pojazd podlega obowiązkowi płacenia myta oraz czy myto zostało wykupione prawidłowo, nieprawidłowo lub wcale. **Grzywna za brak opłaty może wynieść nawet do 15 tys. euro.**

Jedynie pojazdy federalne oraz ratownicze nie podlegają opłatom e-myta. Co ważne – z opłat drogowych zwolnione są autobusy, jednak muszą zostać wcześniej zarejestrowane w Toll Collect.

Na jakiej sieci dróg obowiązuje e-myto?

Myto obowiązuje na wszystkich autostradach w Niemczech. Dotyczy to także autostrad miejskich. Pełną listę dróg objętych e-mytem znaleźć można na stronie operatora http://www.mauttabelle.de/maut_112.pdf.

Klasyfikacja pojazdów pod względem kategorii EURO

Klasa emisji spalin	Norma ekologiczna silnika
Klasa EEV 1	6
S5	5
S4, S3 z PMK 2, 3 lub 4	4
S3 bez PMK, S2 z PMK 1, 2, 3 lub 4	3
S2 bez PMK	2
S1 oraz pojazdy nie należące do żadnej klasy emisji spalin	1

Sposoby płatności

Opłaty Toll Collect, podobnie jak w Polsce, można regulować na dwa sposoby: pre-paid lub post-paid. Pierwszy polecany jest firmom rzadko podróżującym po Niemczech. Drugi jest bardzo wygodny dla przedsiębiorstw, które wykonują regularne przewozy po tym kraju. Niemiecki system poboru myta oferuje swoim użytkownikom dwie możliwości wnoszenia opłat: automatyczny wykup myta przy pomocy urządzenia pokładowego oraz ręczny wykup: przy terminalu stacjonarnym lub przez internet. Oba sposoby moż-

cd. na str. 6

cd. ze str. 5

na rozliczać przy pomocy karty paliwowej, np. DKV Euro Service, Shell czy UTA.

Automatyczne naliczanie e-myta

System automatycznego naliczania myta bazuje na kombinacji technologii telefonii komórkowej (GSM) oraz satelitarnym systemie nawigacyjnym (GPS). Do pobierania opłat służy urządzenie pokładowe Toll Collect tzw. OBU. Ta metoda jest zdecydowanie wygodniejsza dla przewoźników – kierowca nie musi rejestrować wcześniej trasy, a najważniejsze dane pojazdu są zapisane w pamięci urządzenia pokładowego. Urządzenie to należy do Toll Collect, w związku z czym użytkownik nie musi za nie płacić. Opłaty pobierane są jedynie za montaż oraz serwisowanie OBU.

Ręczny wykup myta

Alternatywą dla automatycznego systemu jest ręczne opłacenie myta. Ta opcja dedykowana jest przewoźnikom, którzy rzadko poruszają się po niemieckich autostradach. W celu dokonania ręcznego kupna myta, użytkownik zgłasza planowaną trasę przy jednym z 3,5 tys. terminali stacjonarnych lub za pośrednictwem witryny internetowej www.toll-collect.pl. Terminale z napisem „Toll Collect” znajdują się na parkingach, stacjach benzynowych oraz przy przejściach granicznych. Po zatwierdzeniu trasy kierowca wybiera określony środek płatniczy. Do wyboru ma gotówkę, kartę kredytową lub paliwową. Po zapłaceniu myta otrzymuje dowód wykupu, który należy zachować do kontroli!

**Wygodne rozliczenia poprzez karty paliwowe**

Korzystnym rozwiązaniem jest rozliczanie Toll Collect za pośrednictwem kart paliwowych, które oprócz obsługi finansowej systemu oferują także kompleksową pomoc w zakresie załatwiania formalności. W Niemczech na uwagę zasługuje oferta operatora kart paliwowych DKV, ponieważ nie nalicza on prowizji za pośrednictwo w rozliczeniach opłat – usługa ta traktowana jest jako dodatek do karty paliwowej.



– Przewagą kart paliwowych

w stosunku do innych metod płatności, jest łączne rozliczanie opłat drogowych ze wszystkich krajów, po których podróżują pojazdy. Oznacza to, że np. na trasie Polska–Niemcy–Austria–Czechy na jednej fakturze znajdziemy zebrane koszty za Toll Collect, Go Maut, MYTO CZ oraz via-TOLL – **wyjaśnia Tomasz Białda kierownik sprzedaży w regionie DKV Euro Service Polska Sp. z o.o.** – Kartą paliwową DKV można regulować płatności zarówno w trybie pre-paid, jak i post-paid. Dotyczy to rozliczeń w systemie automatycznym opartym na urządzeniu Toll Collect, a także przy manualnym zgłaszaniu przejazdów – **podsumowuje Tomasz Białda z DKV.**

Wysokość myta za kilometr wg aktualnego cennika

Kategoria A	S5, Klasa EEV 1	do 3 osi	0,141 euro
		od 4 osi	0,155 euro
Kategoria B	S4, S3 z PMK 2, 3 lub 4	do 3 osi	0,169 euro
		od 4 osi	0,183 euro
Kategoria C	S3 bez PMK, S2 z PMK 1, 2, 3 lub 4	do 3 osi	0,190 euro
		od 4 osi	0,204 euro
Kategoria D	S2 bez PMK, S1 oraz pojazdy nie należące do żadnej klasy emisji spalin	do 3 osi	0,274 euro
		od 4 osi	0,288 euro

Oś podwójna liczy się jako dwie osie, oś potrójna jako trzy osie. Osie podnoszone i osie o dużym skoku liczy się zawsze, niezależnie od tego, czy są obciążone czy nie mają kontaktu z jezdnią.

 KOBIETY W LOGISTYCE**Logistyka? Od razu mi się spodobała...****Lidia Dawid, kierownik importu lotniczego CEVA Freight (Poland) Sp. z o.o.**

Zwykształcenia filolog po anglistyce, studiowała też latynoamerykanistykę. Zna angielski, posługuje się niemieckim i hiszpańskim – typowa humanistka. Gdyby wygrała w lotka skupiłaby się na nauce języków obcych, ale... obecnie poświęca swoje życie zawodowe logistyce!

– Do logistyki trafiłam przypadkiem. Pierwszą pracę dostałam w polsko-amerykańskiej firmie produkcyjnej, w dziale obsługi klienta i logistyki. To było jedno z bardziej intensywnych doświadczeń w moim życiu. Organizowałam transporty, odprawy celne, i tak właśnie zaczęła się moja przygoda z logistiką – wspomina Lidia Dawid.

Po trzech latach postanowiła zmienić pracę i przeszła do TNT. – Od razu mi się spodobało. Jestem osobą dynamiczną i lubię, kiedy w pracy dużo się dzieje, a logistyka po stronie operatora właśnie to za-

pewnia. W logistyce nie można niczego zaplanować, niektóre rzeczy dzieją się z dnia na dzień. Znając też z poprzedniej pracy wymagania klienta, łatwiej mi było zrozumieć czego klienci oczekują i proponować im odpowiednie rozwiązania. Szybko więc odnalazłam się w nowym miejscu – mówi Lidia Dawid.

W TNT pracę zaczęła od działu obsługi klienta, zajmując się najpierw reklamacjami, a potem przeszła do działu spedycji, gdzie zajęła się przesyłkami w dziale „Special Services”. – Tego typu przesyłki trzeba dostarczać bardzo szybko i czasami w bardzo specyficznych warunkach. Np. kiedy produkcja została zatrzymana z uwagi na brak jakiejś części, to zdarzyło się że klient wyczarterował cały samolot na przewiezienie 100 kilogramowej paczki, w innym przypadku przez cały czas transportu trzeba było nadzorować

przesyłkę, tzw. usługa „Courier On Board” kiedy przewozi się paczkę jako bagaż podręczny – opowiada o swojej pracy w dziale Special Services.

Po przepracowaniu kolejnych trzech lat, otrzymała propozycję od firmy wchodzącej dopiero na polski rynek i szukającej nowych osób, które pomogłyby w rozwoju usług frachtu lotniczego. A, że nie bała się nowych wyzwań postanowiła spróbować. – Przeszłam dosyć trudny proces rekrutacji i przepracowałam w tej firmie 1,5 roku, gdzie odpowiadałam za dział operacyjny – wspomina Lidia Dawid.

– Ponieważ firma dopiero co się rozkręcała w Polsce, byłam wszystkim po trochu – handlowcem, księgową, czy nawet pełniłam rolę PR-owca. To było ciekawe doświadczenie i wiele można było nauczyć się, ale praca angażowała mnie 24 h/dobę, co na dłuższą metę zaczęło być męczące – wspomina Lidia Dawid. – Po roku firma na tyle rozbudowała się, że zatrudniono więcej osób, a ja zaczęłam szukać nowych wyzwań.

Na nową ofertę pracy nie musiała długo czekać, otrzymała ją z CEVA Logistics, gdzie zaproponowano jej pokierowanie działem importu lotniczego. – Na początku był jeden dział lotniczy, a potem nastąpił podział na eksport/import. Zaproponowano mi zarządzanie częścią importową – wyjaśnia. Swój dział tworzyła od podstaw. Obecnie zespół, którym kieruje liczy 8 osób. To właśnie stworzenie tego działu i zespołu uważa dotychczas za swój największy sukces.

– Mogę być dumna ze swoich współpracowników. Zespół jest dobrze zgrany i stabilny, traktujemy siebie z szacunkiem i jesteśmy wobec siebie uczciwi. A jako szef zespołu, staram się rozumieć różne sytuacje i problemy ludzkie – mówi Lidia Dawid.

Zapytana o to, co by wybrała jeśli musiałaby zmienić branżę odpowiada – Gdyby nie logistyka, to pewnie moda i stylizacja. To moja pasja. Może kiedyś, jak będę miała więcej czasu skończę jakiś kurs stylizacji albo szkołę projektowania – dodaje z uśmiechem Pani Lidia. Oprócz zamiłowania do mody, w wolnym czasie uprawia jogging i podróżuje.

Opr. Beata Trochymiak

Julita Dąbrowska,
dyrektor zarządzająca Kalitero Public Relations



Grywalizacja skutecznym sposobem na rekrutację?

Panuje przekonanie, że w czasach tzw. rynku pracodawcy nie powinno być trudności ze znalezieniem odpowiednich osób do pracy. I choć kandydatów jest wielu, to niestety pracodawcy mają wciąż problem z selekcją tych właściwych. Problemy w rekrutacji dotyczą różnych zawodów, zarówno robotników wykwalifikowanych, pracowników usług, czy specjalistów.

Problem selekcji kandydatów w wielu przypadkach wynika z rzetelności danych. Im trudniej o godną pracę, tym więcej umiejętności aktorskich można zaobserwować wśród kandydatów. O ile łatwo można zweryfikować dane twarde jak wykształcenie, odbyte kursy, umiejętności posługiwania się programami komputerowymi czy umiejętności analityczne jak wyciąganie wniosków, to już weryfikacja opinii, postawy i wartości kandydatów jest zadaniem bardzo trudnym. A przecież są one kluczowe w pracy zespołowej.

Grywalizacja odkryje prawdziwe oblicze

A czym jest „grywalizacja”? Paweł Tkaczyk, autor książki „Grywalizacja” tak odpowiada na to pytanie: „grywalizacja, czyli zamiana naszych zwykłych działań w fajne, wciągające gry nie jest nowym zjawiskiem. Robiliśmy to od dawna, praktycznie od początków ludzkości. Kiedy gramy, czas płynie nam szybciej, nie nu-

dzimy się.” Zatem grywalizacja, to zastosowanie elementów gier do praktyki codziennej, zarówno biznesowej, jak i prywatnej. Dzięki temu poszczególne zadania wykonywane przez gracza nie są traktowane jako obowiązek, choć mogą nimi być, ale jako kolejny etap gry. W grach przestrzega się kilku ważnych reguł, które ustalane są z góry i których nie powinno się zmieniać. Zwycięzca, który pokona pozostałych graczy powinien otrzymać nagrodę. A gry wcale nie muszą być wirtualne, bo wciąż popularnymi i dobrze znanymi grami są szachy, brydż, monopol czy sportowe gry zespołowe jak siatkówka, koszykówka czy wioślarstwo. Są gry dostosowane do tego, by grać w nie w pojedynkę, ale to rzadkość, ale najczęściej – zespołowo.

Pracodawcy poszukujący osób do pracy analitycznej od zawsze zwracali uwagę na hobby kandydatów. Ci, którzy podawali, że grają w szachy lub w brydża, mogli być preferowani. Można było przypuszczać, że potrafią przewidywać kolejne ruchy, zatem przygotowując raporty czy analizy będą również wykorzystywać te umiejętności. Otwartym jednak pozostawało pytanie, czy kandydat rzeczywiście potrafi grać?

Grywalizacja w procesie rekrutacji

Powszechność Internetu sprawiła, że partnera do gry można łatwo znaleźć w wirtualnym świecie. W tym wypadku nie ma

uczestnictwa w grach, wszyscy gracze pokazują swoje prawdziwe „Ja” – odkrywają te cechy charakteru, których nie sposób zweryfikować na podstawie dokumentów aplikacyjnych i krótkiej rozmowy rekrutacyjnej. Wykazują się lub też nie np. wytrwałością, uczciwością, kreatywnością, cierpliwością, umiejętnością pracy w grupie. Niektórzy twierdzą, że każdy proces Assessment Centre – Development Centre jest oparty na grywalizacji. I faktycznie tak jest, skoro kandydaci biorący udział w różnorodnych ćwiczeniach, które przecież opisują różnorodne sytuacje, mają wskazać co w takiej sytuacji należy zrobić. Nagrodą w takiej grze jest przecież oferta pracy, ale tylko dla jednego kandydata, zwycięzcy, który pokona innych. Równie ciekawe spostrzeżenie przedstawił Piotr Wielgomas, prezes firmy doradztwa personalnego Bigram, która organizuje polską edycję Global Management Challenge, największej na świecie biznesowej symulacji strategicznej – „W grach rekrutacyjnych nie chodzi o to, by sprawdzić kandydatów, ale by wyłowić tych najbardziej przedsiębiorczych, aktywnych i kreatywnych”. Ciekawe analizy przeprowadziła firma IBM. Z opublikowanego w 2009 roku raportu „Virtual Worlds, Real Leaders – a Global Innovation Outlook Report 2.0” wynika, że w coraz bardziej wirtualnym i rozproszonym świecie, przyszli liderzy i przywódcy będą zachowywać się tak jak gracze MMORPGs (Massively multiplayer online role-playing games czyli gracze wirtualnych gier). Zachowania graczy są już analizowane przez badaczy. Richard Bartle opracował klasyfikację graczy, wyróżniając typy: społeczników (socializers), zdobywców (achievers), odkrywców (explorers) i zabójców (killers). Ponadto graczy pogrupował według ich preferencji do gry, od indywidualnej do zespołowej – na współpracujących (collaborative), gromadzących pod



znaczenia wiek, płeć czy miejsce zamieszkania gracza, liczy się jedynie chęć i czas przeznaczony na grę. Udział w grze ma być również formą rozrywki. Podpatrując zachowania graczy, rekruterzy doszli do wniosku, że warto spróbować i zastosować elementy gier w procesie rekrutacji i selekcji. W czasie

cd. ze str. 8

swoją opiekę (collect-and-curate), odkrywających (discovery) i konkurujących (competitive).

Przykłady zastosowań grywalizacji w procesie rekrutacji

Jednym z najbardziej znanych przykładów grywalizacji jest serwis My Marriott Hotel – dostępny na Facebooku. Udział w grze daje możliwość sprawdzenia jak dany kandydat poradzi sobie w wirtualnym świecie hotelu będąc np. menedżerem kuchni (na razie dostępna jest jedynie ta opcja). Jakkolwiek gra ma być przede wszystkim dedykowana młodym kandydatom (18–27 lat), to weryfikuje informacje na temat danej osoby – jej postawy, zachowania i sposobu podejmowania decyzji. Zgodnie z informacją pochodzącą z mediów amerykańskich, gra została stworzona z myślą o rekrutacji na nowe rynki sieci Marriott, znajdujące się poza USA. W ten

sposób firma chce zrekrutować ok. 50 tys. osób do pracy w różnych częściach świata. Równie ciekawy jest pomysł firmy IKEA w Australii. Na wewnętrznych stronach kartonów do pakowania produktów wydrukowano ogłoszenie o pracy. W ten sposób szukano kandydatów do nowego marketu. Autorzy kampanii (agencja The Monkeys z Sydney) wyszli z założenia, że aktualni klienci sieci mogą być również potencjalnymi pracownikami. Pomysł chwycił. Otrzymało 4285 zgłoszeń na 280 wakatów. Kampania rekrutacyjna została przeprowadzona za rozsądne pieniądze (zero nakładów na ogłoszenia w prasie i internecie). Kolejny przykład – międzynarodowa firma czyli L'Oreal od kilku już lat z powodzeniem wykorzystuje mechanizm grywalizacji w czasie rekrutacji na praktyki studenckie, staże i do pracy w centrali firmy. Wystarczy rozpocząć grę dostępną na dedykowanych stronach internetowych by poczuć się jak jeden z pracowników koncernu.

Wady i zalety grywalizacji

Grywalizacja, jak każde narzędzie, ma swoje dobre i złe strony. Wielką zaletą jest autentyczność otrzymywanych wyników oraz transparentność informacji dotyczących zachowań graczy. Z uwagi na fakt, że większość aplikacji wykorzystujących grywalizację jest dostępnych w internecie, można zatem pozyskać wiele informacji o kandydacie (kiedy podjął jaką decyzję, jakimi danymi dysponował, z kim się kontaktował etc.). Ale nie zawsze w procesie rekrutacji trzeba korzystać z narzędzi online. Takim przykładem jest rozegranie partii szachów z kandydatem aplikującym do działu strategii. Co ważne koszty przeprowadzania rekrutacji z wykorzystaniem grywalizacji wcale nie muszą być wysokie – bardziej liczy się pomysł (przykład IKEA). A najtrudniejszym ogniwem jest opracowanie i/lub decyzja na temat wyboru gry. Jak pokazuje praktyka, by grywalizacja spełniła swoje zadanie, musi być opracowana na indywidualne zamówienie pracodawcy.

Lawina upadłości firm

w Polsce – transport i spedycja też na liście!

Euler Hermes, podsumował liczbę upadłości firm w Polsce w 2012 roku na poziomie 941 przypadków (w tym 81 ogłoszeń o upadłościach w grudniu). Jest to o 28 proc. więcej niż w roku 2011 i jednocześnie najwięcej upadłości działających w Polsce firm od 2004 roku. Wzrost ten był też większy niż w Hiszpanii (+24 proc.), a zbliżony do poziomu greckiego (+30 proc.). Jedynie w Portugalii skala wzrostu upadłości firm była zdecydowanie wyższa (+43 proc.). W większości krajów europejskich liczba upadłości przedsiębiorstw w 2012 roku zmieniała się minimalnie – w tempie kilku procent (przy czym także zmniejszała się, np. w Niemczech).

W Monitorze Sądowym i Gospodarczym opublikowano w 2012 roku informacje o upadłości 941 firm. Z analizy Euler

Hermes Collections, spółki z Grupy Allianz, dostawcy raportów handlowych, wynika, że jest to o 28 proc. więcej upadłości niż w 2011 roku, gdy sądy ogłosiły upadłość 730 firm.

– Dane o upadłościach potwierdzają to, z czym mamy do czynienia od kilkunastu miesięcy – z realnym, poważnym kryzysem w gospodarce – mówi Tomasz Starus, dyrektor Biura Oceny Ryzyka i główny analityk w Towarzystwie Ubezpieczeń Euler Hermes z Grupy Allianz. – Mamy do czynienia przede wszystkim z kryzysem finansowym – wynikającym z problemów z terminowym odzyskaniem środków własnych jak i z pozyskaniem ich z zewnątrz, jako efektu ograniczenia przez banki finansowania już nie tylko inwestycji, ale nawet kredytowania bieżącego – obrotowego. Kłopoty z płynnością może mieć każda firma – zarówno najsilniejsze

kapitałowo duże firmy, jak i elastyczne firmy małe – bez podziału na branże, na firmy eksportujące czy importujące.

Czy coś się zmieni w 2013 roku?

Jak dodaje Tomasz Starus – Spodziewany wzrost liczby upadłości w Polsce wyniesie ok. 10 proc., ale to mniejsze tempo wzrostu ich liczby nie jest wynikiem poprawy sytuacji, ale raczej wysokiego poziomu odniesienia z 2012 roku. Przynajmniej w najbliższych miesiącach nic nie zapowiada przełomu, którym byłby większy dopływ gotówki na rynek. Tego zdecydowanego impulsu nie zapewni ani popyt eksportowy, ani krajowy. Trudno też się spodziewać impulsu inwestycyjnego, skoro banki ograniczają nawet finansowanie działalności bieżącej przedsiębiorstw,

cd. na str. 10

RAPORTY

cd. ze str. 9

a wszyscy byli świadkami spektakularnej porażki inwestycji publicznych (w sensie ich efektu dla sektora budowlanego)”.

Problemy czekają wszystkich

Obserwujemy, nienotowany wcześniej wzrost upadłości najsilniejszych kapitałowo firm dużych – były to w większości spółki akcyjne (spośród nich ponad 20 notowane na GPW), jak i zazwyczaj najlepiej dostosowujących się do rynku firm małych. Mniejsza dynamika wzrostu upadłości spółek z ograniczoną odpowiedzialnością nie świadczy niestety o ich lepszej kondycji, ale wynika z dużej liczby ich upadłości już w latach ubiegłych, czyli z wyższego niż w dwu wspomnianych przypadkach punktu odniesienia. Duża liczba postępowań układowych – aż 169 (z czego 28 nie udało się – zmieniono je w postępowanie likwidacyjne). Już teraz – przed zmianami w prawie (nad którymi trwają prace) mającymi jeszcze bardziej usprawnić dla obydwu stron: wierzycieli i dłużników procedurę naprawczą, opcja ta w istniejących przepisach jest częściej wykorzystywana niż w latach ubiegłych, gdy układy niemalże można było liczyć na palcach.

Branże, które napotykają największe problemy to:

Meblarstwo – cierpiące na skutek spadku popytu na rynkach zachodnio-europejskich. Wciąż upadają firmy produkujące meble – w sądowych orzeczeniach są to firmy duże, zatrudniające ponad 100 czy nawet kilkaset osób, o obrotach od kilkudziesięciu do ponad stu milionów złotych (przykład z grudnia);

Mięsna – ponieważ w branży mięsnej aktualna rentowność jest niska, nierzadko niższa niż ponoszone koszty wdrożonej kilka lat temu w branży modernizacji, to firmy są bardzo wrażliwe na wahania popytu, który się zmienia – centralizacja sprzedaży oznacza także centralizację zamówień przez sieci i dyskonty u kilku największych dostawców. Świadczą o tym najnowsze, grudniowe przykłady – w szczycie sezonu przedświątecznego upadały kolejne zakłady mięsne, i to wcale nie takie małe;



Handel detaliczny – liczba upadłości przedsiębiorstw (nie sklepów, których było zdecydowanie więcej) zajmujących się handlem detalicznym wzrosła w ciągu roku o 40 proc. Malejący już wyraźnie popyt konsumencki przekłada się na kłopoty m.in. sklepów z odzieżą czy obuwiem. Problemy mają także salony i autoryzowane serwisy samochodowe.

Transport – firmy spedycyjne są ofiarą opóźnień płatniczych w innych branżach, na rzecz których świadczą usługi. W tej sytuacji zmiany w systemie opłat za korzystanie z dróg, na które gremialnie narzeka branża także pogłębiły jej problemy, co skutkuje podwojeniem liczby upadłości w stosunku do roku poprzedniego.

Upadłości w województwach

Pomimo największej liczby upadłości na Mazowszu, to niestety w Wielkopolsce najbardziej odczuwalne będą efekty upadłości (łącznie obrót bankrutów na Mazowszu – ok. 2,3 mld złotych, podczas gdy w Wielkopolsce – ponad 3 mld; zatrudnienie w tych zakładach wg. ostatnich dostępnych danych miała podobna liczba osób – ok. 7,8 tys. osób w każdym z tych województw). W Wielkopolsce mieliśmy do czynienia ze zdecydowanie większą ilością upadłości dużych firm budowlanych i całego otaczającego je zaplecza, ponadto m.in. firm meblarskich, podczas gdy na

Mazowszu duża część firm, które upadały to firmy handlowe czy usługowe.

Podobnie jak na Mazowszu potencjał firm, których upadłość ogłoszono w 2012 roku (2,3 mld zł), miały firmy z Małopolski. Także tutaj – podobnie jak w Wielkopolsce dużym ciężarem były problemy budownictwa. Nie inaczej na Podkarpaciu – jak na potencjał gospodarczy tego województwa upadłość firm o łącznie liczonym obrocie na ponad 800 mln złotych jest bardzo dotkliwa w skali lokalnej. Innym dużym zaskoczeniem in minus są upadłości na Pomorzu: zsumowany obrót firm, które upadły wynosił ponad 1,9 mld złotych – natomiast w regionie tym w dużym stopniu przyczyniło się do tego nie budownictwo, ale problemy w handlu detalicznym i hurtowym. Na tym tle problemy Dolnego Śląska wyrażone zsumowanym obrotem firm, których upadłość ogłoszono w minionym roku (nieco ponad 600 mln zł) czy Śląska (ok. 900 mln złotych) wydają się mniej dotkliwe, biorąc pod uwagę znaczny potencjał gospodarczy tych regionów (czyli ilość jak i wielkość działających tam firm). Należy jedynie wspomnieć, że na Śląsku większym problemem był wydzźwięk społeczny upadłości – firmy, które tam zbankrutowały zatrudniały łącznie ponad 5,5 tys. osób, a jak wiemy w chwili obecnej pracę traci tam duża grupa osób w przemyśle motoryzacyjnym.

(Opr. na podst. inf. Analiza Euler Hermes – firmy ubezpieczającej transakcje, dostarczającej raporty handlowe i odzyskującej należności)