

Informacyjna kampania społeczna 2011
www.ciop.pl/bezpieczne_miejsce_pracy



Pracuj w logistyce



PDF

Zawsze zależało nam na silnym zespole i wysokiej kulturze zarządzania - Rozmowa z Arkadiuszem Glinką prezesem zarządu Apreo Logistics SA

Dynamika rozwoju Apreo Logistics jest znacznie wyższa od pozostałych firm z branży TSL, co jest kluczem do tego sukcesu?

- Pozycja wielu firm mierzona jest ich aktywami, a u nas najważniejsi są ludzie oraz wzrost wydajności pracy budowany na doświadczeniu i wspierany narzędziami, którymi dysponuje firma. Mamy w Apreo przekonanie, że cele, które realizujemy w ramach strategii firmy to nasza wspólna droga do sukcesu. Ludzie Apreo i firma Apreo to jedno. Stawiając na zespół stawiamy na silne relacje z naszymi klientami, bo to właśnie one decydują o rozwoju firmy. Punkt wyjścia jest jednak na poziomie pojedynczego człowieka i zespołu, bo bez dobrych ludzi nie da się utrzymać dobrych klientów.

Zdaniem Pana, najważniejsze w budowaniu pozycji firmy na rynku jest...

- Uczciwość komunikacyjna, również w systemie motywacyjnym, możliwość rozwoju indywidualnych kompetencji oraz otwartość managementu firmy na realizację nowych pomysłów pracowników, czyli szybkość komunikacji

i szybkość podejmowania decyzji. Tylko w takich warunkach nie przegapi się szans, które wpływają na rozwój firmy.

Wiele firm z branży TSL boryka się z problemami kadrowymi i ciągłą rotacją pracowników, Apreo Logistics otrzymało w tym roku kilka wyróżnień jako dobry i przyjazny pracodawca, na czym polega polityka kadrowa w firmie?

- Nie można wszystkich firm z branży TSL sprowadzać do jednego mianownika. Praca firmy spedycyjnej, do której zalicza się nasza firma, oparta jest głównie na wiedzy i doświadczeniu ludzi i to oni są główną wartością. Od samego początku, jeszcze na etapie organizowania działalności firmy kładliśmy nacisk na budowę dobrze zgranego zespołu i dobrych relacji międzyludzkich.

Nasze wyróżnienia w dziedzinie HR oraz dynamiczny rozwój firmy świadczą o tym, że jest to dobra strategia, bo ludzie ją doceniają i chcą z nami pracować. Zawsze zależało nam na utrzymaniu dobrej atmosfery w pracy i wyjątkowej kulturze zarządzania. Obecnie zatrud-



Arkadiusz Glinka źr. Apreo

dniamy 350 osób w całej grupie Apreo, dla porównania w zeszłym roku było to 150 osób. Zasady zarządzania oparte są na uczciwym dialogu w zespole pracowników, jasnym artykułowaniu czego oczekuje zarząd i jasnej ocenie tego, co zespół realizuje. To przynosi wymierne efekty w postaci realizacji celów biznesowych.

cd. str. 4

PORADY / PRAWO

s.7

Co z licencjami na transport drogowy po 4 grudnia

Pani Iwona Szwed prawniczka z Biura Prawnego Arena 561 napisała do nas, iż w nawiązaniu do artykułu który ukazał się na portalu pracujwlogistyce.pl pt. „Wkrótce wejdą w życie nowe warunki wykonywania przewozów drogowych rzeczy oraz zarządzania transportem - jeśli nie chcesz stracić firmy transportowej przeczytaj!”, chciałaby zwrócić uwagę na dwa zagadnienia i sformułowania użyte ww. artykule...

KOBIETY W LOGISTYCE

s.8

Spedycja od zawsze była moją pasją...

Od ponad 20 lat związana z branżą TSL. - Pracę zaczynałam w C.Hartwig Gdynia, gdzie trafiłam do działu administracji. Ponieważ od początku chciałam pracować w spedycji, wkrótce po tym zmieniłam pracę i przeszłam do Baltony, gdzie powoli zaczęłam realizować swoje plany zawodowe. To wciąż jednak nie było jeszcze to, czego oczekiwałam, więc poszukiwałam dalej... - mówi Dorota Dwulit

TECHNIKA / BEZPIECZEŃSTWO

s.10

Zapnij pasy - włącz myślenie!

Polacy niepokojąco często lekceważą obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa. Doskonale natomiast mają się w naszym kraju różnego rodzaju mity dotyczące stosowania pasów. Większość Polaków nie postrzega pasów bezpieczeństwa jako sposobu na zwiększenie bezpieczeństwa. Zarówno wśród pasażerów, jak i kierowców samochodów zapinanie pasów traktowane jest raczej jako przymus prawny...



Drodzy Czytelnicy!

“Słońce, woda i plaża” - te słowa goszczą w tym czasie najczęściej na ustach niemal każdego z nas, ale nie samymi wakacjami człowiek żyje i o pracy całkiem zapomnieć nie można!? Śledzimy więc na bieżąco wydarzenia z rynku TSL i staramy się je przekazywać w naszych artykułach. W dzisiejszym wydaniu Pracujwlogistyce.pdf publikujemy rozmawę z Arkadiuszem Glinką prezesem Apreo Logistics o tym jak budować pozycję firmy dzięki zespołowi pracowników. Wracamy też do tematu licencji na transport drogowy i warunków wykonywania działalności transportowej po 4 grudnia 2011r., a także rozważamy co zrobić aby poprawić kształcenie kadr w branży TSL? Nie zabraknie też “Kobiet w logistyce”, tym razem prezentujemy Panie z: BCT Gdynia i TNT Express. A na koniec ostrzegamy przed brawurą na drogach i niebezpieczeństwem jakie niesie za sobą brak zapięcia pasów podczas jazdy samochodem!

Życzę miłej lektury!
Beata Trochymiak

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

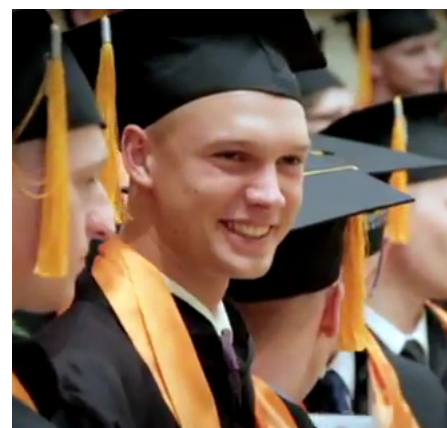
1000 młodych logistyków opuściło WSL

W lipcu 530 licencjatów i 419 magistrów opuściło mury Wyższej Szkoły Logistyki w Poznaniu. Teraz rozpoczynają swoją karierę w logistyce! Władze WSL wyróżniły najlepszych absolwentów za wyniki w nauce oraz za sukcesy sportowe, działalność w kołach naukowych i samorządzie studenckim.

Rok akademicki 2010/2011 był dla Wyższej Szkoły Logistyki nie tylko rokiem jubileuszu 10-lecia istnienia uczelni, ale także kolejnym rokiem dynamicznego rozwoju. Wydano drukiem szereg podręczników akademickich związanych z realizowanym programem dydaktycznym Czasopismo naukowe „LogForum” znalazło swoje miejsce na mapie profesjonalnych czasopism naukowych w Polsce. W minionym okresie Wyższa Szkoła Logistyki realizowała szereg tematów badawczych oraz grantów z partnerami krajowymi i zagranicznymi, była współorganizatorem i organizatorem wielu konferencji. Pracownicy Uczelni wygłosili kilkadziesiąt referatów na konferencjach krajowych i zagranicznych. Opublikowano kilkaset artykułów w czasopismach naukowych. Biblioteka Wyższej Szkoły Logistyki

powiększyła swoje zbiory stając się miejscem pracy dla wielu osób piszących prace licencjackie i magisterskie. Dużym osiągnięciem Wyższej Szkoły Logistyki było rozwijanie współpracy partnerskiej z przedsiębiorstwami zaliczanymi do liderów rynku oraz szkołami średnimi kształcącymi w zawodach: technik logistyk i technik spedytor. W minionym roku, Uczelnia zorganizowała III Ogólnopolską Olimpiadę Logistyczną, w której udział wzięło ponad 4 600 uczniów z całej Polski. WSL stała się Uczelnią popularną. Wynika to z faktu, iż logistyka przeżywa ogromny rozkwit. Absolwenci tego kierunku są poszukiwani na rynku pracy i mają otwartą drogę do błyskotliwej kariery.

(żr. WSL)



W NUMERZE:

- 1[4].... **Zawsze zależało nam na silnym zespole i wysokiej kulturze zarządzania - Rozmowa z Arkadiuszem Glinką prezesem zarządu Apreo Logistics SA**
- 2-3 **W skrócie**
- 3 **Nie do końca zadowoleni z pracy w logistyce? - wyniki sondy Pracujwlogistyce.pl**
- 5 **Jak zapewnić odpowiedni poziom kształcenia kadr w branży TSL?**
- 6 **Personalia**
- 7 **Stare licencje na transport drogowy nie tracą ważności po 4 grudnia?**

KOBIETY W LOGISTYCE:

- 8 **Spedycja od zawsze była moją pasją - Dorota Dwulit kierownik działu obsługi klienta Baltic Container Terminal Sp. z o.o**
- 9 **Piątka dla logistyki - Iwona Skwarska, członek zarządu i dyrektor finansowa TNT Express Poland**
- 10-12 ... **Zapnij pasy - włącz myślenie!**

Zatrudnienie powoli, ale w górę!

Wzrosło zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw - podaje Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan. W czerwcu br. wzrost wyniósł o 0,2 proc. w stosunku do poprzedniego miesiąca. W ujęciu rocznym zwiększyło się o 3,6 proc. - według danych GUS. Natomiast przeciętne wynagrodzenie w firmach osiągnęło 3 600,47 zł i wzrosło o 3,3 proc. w stosunku do maja. W odniesieniu do czerwca 2010 r. było wyższe o 5,8 proc. Zdaniem PKPP Lewiatan stosunkowo niewielki wzrost zatrudnienia w porównaniu do poprzedniego miesiąca świadczy o tym, że przedsiębiorstwa dalej są bardzo ostrożne w przyjmowaniu nowych pracowników. Pracodawcy uważają, że ta sytuacja szybko nie ulegnie poprawie, jeśli nie nastąpi przyspieszenie inwestycji. Małgorzata Rusewicz dyrektorka Departamentu Dialogu Społecznego i Stosunków Pracy PKPP Lewiatan podkreśla, że - "Na razie sygnalizują to tylko duże firmy, małe i średnie ciągle nie są do tego skore. Ponadto za kilka miesięcy kończy się okres obowiązywania ustawy antykrzysowej, wykorzystywanej przez wiele przedsiębiorstw. Skończy się więc okres subsydiowania zatrudnienia, czy możliwości bardziej elastycznego organizowania czasu pracy. W konsekwencji firmy, które wciąż mają trudną sytuację finansową mogą rozważać zmniejszenie zatrudnienia." Płace w czerwcu rosły szybciej niż w maju, kiedy to odnotowano ich spadek. Należy się spodziewać, że w tym roku wynagrodzenia będą wyższe o 4-4,5 proc., - Chociaż nie można wykluczyć zwiększenia się presji płacowej spowodowanej rosnącą inflacją. - podkreśla Małgorzata Rusewicz. (źr. PKPP Lewiatan)

**Nie do końca zadowoleni z pracy w logistyce?**

Niespełna 12,5proc. głosujących w sondzie Pracujwlogistyce.pl na temat "czy jesteś zadowolony z pracy w branży TSL" - odpowiedziało, że "tak bo branża zapewnia dobre warunki pracy i płacy". Do tego ponad 27 proc. twierdzi, że branża zapewnia dobry rozwój zawodowy. Oznacza to, że ok. 40 procent badanych wyraża zadowolenie z pracy TSL-u. Jednocześnie prawie na równi bo ok. 40 proc. odpowiedziało, że nie jest zadowolona z kariery w logistyce, bo praca ta jest mało płatna.

Próba sondy wynosiła 300 osób, przez miesiąc czytelnicy portalu Pracujwlogistyce.pl mogli wziąć udział w głosowaniu i wypowiedzieć się na temat zadowolenia z pracy w branży transport - spedycja - logistyka. Wyniki okazały się zaskakujące! Prawie połowa osób, która wzięła udział w sondzie Pracujwlogistyce.pl wyraziła niezadowolenie z pracy w sektorze usług TSL lub brak zdania i obojętność. Główną przyczyną niezadowolenia, jak się okazuje jest zbyt niskie wynagrodzenie, a na drugim miejscu jest mała możliwość rozwoju. To zaskakujące, bo jednocześnie tyle samo osób ok. 40 odpowiedziało: tak, jestem zadowolony bo są dobre warunki płacy i pracy" oraz "tak, bo branża zapewnia rozwój". Z tego niecałe 12,5 proc. respondentów wyraziło całkowite zadowolenie ze swojego statusu zawodowego w logistyce, zarówno pod względem rozwoju



ju jak i wynagrodzenia. Jednocześnie ponad 13 proc. nie ma zdania czy praca w TSL-u jest satysfakcjonująca, czy nie. Być może w sondzie zabrakło dodatkowych pytań albo większej ich szczegółowości, które pozwoliłyby na dodatkową klasyfikację odpowiedzi. Nie mniej, odsetek osób nie mających zdania jest równie zaskakujący. Może to oznaczać, iż ci ludzie są na starcie kariery w tej branży i poszukują w niej jeszcze własnego miejsca. Z kolei duża liczba niezadowolonych z pracy w TSL-u może wskazywać na dużą rotację na rynku pracy w logistyce, gdyż część nieusatysfakcjonowanych z pewnością będzie poszukiwała lepszej pracy. Dla pracodawców może to oznaczać problemy ze znalezieniem pracowników i specjalistów w określonych grupach zawodowych tej branży. Może to też wymusić zmiany w wynagrodzeniach, które będą musiały wzrosnąć. Już dzisiaj widać, że pracodawcy którzy nie są w stanie podnieść płacy ponad przeciętną w tej branży, starają się zapewnić swoim pracownikom inne formy motywacji do pracy i przywiązania pracownika do firmy.

(Opr. Pracujwlogistyce.pl)

Więcej za dojazd do pracy własnym autem

PKPP Lewiatan przekonała partnerów społecznych z Komisji Trójstronnej do zmiany stawek za dojazd własnym autem do pracy. Wzrosną więc kwoty, które firmy zwracają pracownikom za używanie własnego samochodu, np. w podróży służbowej. Propozycję podwyższenia stawek PKPP Lewiatan zgłosiła już dawno i udało się przekonać

do tego związku zawodowe, pracodawców oraz Komisję Trójstronną. W efekcie tego Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało się na urealnienie tzw. kilometrówek. Resort Infrastruktury proponuje dla auta osobowego o pojemności skokowej silnika do 900 cm sześć. wzrost stawki za jeden kilometr z 0,52 zł do 0,97 zł., a przy większej pojemności silnika z 0,83 zł do 1,01 zł. Jednakże na razie nie wiadomo jeszcze, kiedy zmiany wejdą w życie. (źr. PKPP Lewiatan)

Zawsze zależało nam na silnym zespole i wysokiej kulturze zarządzania

cd. ze str. 1



W jakim stopniu dobry i zadowolony pracownik wpływa na wyniki firmy?

- Mogę śmiało powiedzieć, że około 80 proc. wartości jaką nasza firma daje klientowi to praca, czyli wiedza i rzetelność naszych pracowników. W tej branży, która jest bardzo konkurencyjna, brand moim zdaniem zaczyna mieć wpływ na decyzję zakupową w drugiej, czy trzeciej kolejności, bo kluczowa jest jakość pracy. A tę można zapewnić tylko dzięki kompetencjom zespołu. Oczywiście ludzie muszą pracować dobrymi narzędziami, wspomagającymi i automatyzującymi przepływ informacji i danych, stąd nie sposób nie doceniać roli systemów informatycznych i generalnie wsparcia infrastrukturalnego.

Jak motywujecie pracowników do dobrej pracy, czy jest to wynagrodzenie?

- System motywacyjny jest aktualizowany raz w roku, bo stanowi istotne wsparcie w rozwoju spółki. Nazwaliśmy go LEO - od słów "lojalność efektywność i operatywność" rozumianej jako aktywność handlowa. Oczywiście uwzględniamy to, co dzieje się na rynku, w gospodarce, ale największą wagę przykładamy do własnej aktywności i nawiązywania stałych relacji z klientami oraz podwykonawcami. Staramy się tak angażować zespół w realizację celów strategicznych, abyśmy razem nadążali za zmieniającym się otoczeniem gospodarczym i nie przestawali być atrakcyjnym partnerem w oczach rynku. Niski poziom rotacji pracowników w Apreo nie jest efektem tylko finansowym, nie walczymy o pracowników wysokością wynagrodzenia, chociaż jest ono istotne.

Pracownik może swoje wynagrodzenie kształtować w zależności od wyników indywidualnych, jak i grupowych. Myślę często, że dobry pracownik to dobry pracodawca, choć to stwierdzenie zwykle ma odwróconą kolejność.

Co wpływa na kompetencje pracowników, w jaki sposób je rozwijacie?

- Przede wszystkim staramy się rozwijać kompetencje liderów i kadry średniego szczebla, co pozwala ukierunkowywać rozwój każdego z zespołów. Dajemy liderom samodzielność, dostarczając wsparcie w zarządzaniu w postaci narzędzi. Zależy nam na tym, aby każdy zatrudniony miał jak największą satysfakcję z pracy w Apreo. Tak naprawdę nie ma innej drogi do utrzymania dynamicznego rozwoju organizacji. Taki rodzaj zarządzania nie polega na autorytatywnej decyzyjności, bo nie chodzi o władzę, tylko o autorytet. Rozwijając pracowników, rozwijam firmę, a ta z kolei staje się coraz atrakcyjniejszym miejscem pracy i tworzy nowe miejsca pracy.

W ciągu pół roku Apreo zwiększyło zatrudnienie o 200 osób, ale jest to efekt przejścia pod koniec ubiegłego roku firmy Equus, czy w tym roku planujecie kolejne akwizycje na rynku i zwiększenie zatrudnienia?

- Zwiększenie zatrudnienia nie jest tylko efektem przejścia grupy Equus, ale przede wszystkim rozwoju firmy. Nie wykluczamy dalszych akwizycji, ale nie chcę deklarować w jakim segmencie usług to nastąpi. Szukamy okazji i jeśli pojawi się interesująca transakcja wówczas się zastanowimy. Jednak głównie stawiamy na rozwój organiczny w ramach istniejącej struktury, czyli pracę nad wydajnością zespołu i nad rozwojem obszarów wykraczających poza biznes krajowy. Obecnie rozbudowujemy sieć zagraniczną. Otworzyliśmy pierwszy oddział w Niemczech i jest to pierwsza z planowanych lokalizacji w tym kraju. W planach mamy jeszcze uruchomienie swoich oddziałów w Anglii, Francji i Północnych Włoszech. Nie podam dat, ale być może już jesienią będziemy więksi.

Do zagranicznych oddziałów będziecie pozyskiwać pracowników z Polski czy miejscowych?

- Zdecydowanie będziemy pozyskiwać tych, którzy znają lokalny rynek. Nie nastawiamy się na świeżych emigrantów z Polski, ale raczej na rynek ludzi którzy tam mieszkają i żyją tam na co dzień od lat. Z chęcią zobaczymy wśród pracowników ludzi z polskimi korzeniami, którzy komunikują się w języku polskim, co też ułatwi kontakt z polską siedzibą i zespołem. Znajomość kultury i rynku, jakiej będziemy szukać u nowych pracowników, ułatwi nam współpracę z klientami. Moim zdaniem praca w naszej firmie będzie atrakcyjną okazją dla osób, które mając wymagane przez nas doświadczenie zawodowe dodatkowo będą chciały mieć w pracy kontakt z krajem.

Życzę realizacji planów i dziękuję za rozmowę,

Beata Trochymiak

redaktor portalu

Pracujwlogistyce.pl

Info o rozmówcy:

Arkadiusz Glinka - Od 1999 roku związany z firmą Euroad/Vos Logistics Polska, gdzie pełnił funkcję IT managera. W 2007 roku wraz z Grzegorzem Bielowickim stworzył firmę Apreo Logistics. Od 2009 na stanowisku Prezesa Zarządu Apreo Logistics odpowiada za strategię i rozwój firmy. Arkadiusz Glinka łączy umiejętności menedżerskie z wiedzą na temat sektora TSL – potwierdzoną Certyfikatem Kompetencji Zawodowych uzyskanym w Międzynarodowym Transporcie Drogowym Rzeczy. Ekspert z zakresu technologii informatycznych, z sukcesem przeszedł proces certyfikacji MCPD i MCDBA. Współtwórca systemu informatycznego SWIP, nagrodzonego w 2008 i 2003 roku w plebiscywie „Computerworld” prestiżowymi tytułami „Lider Informatyki 2008 w sektorze MSP” i „Lider Informatyki 2003 w kategorii Handel i Usługi”. Ukończył Politechnikę Warszawską na Wydziale Elektroniki i Technik Informatycznych. Ma 37 lat.

Jak zapewnić odpowiedni poziom kształcenia kadr w branży TSL?

W Polsce obecnie funkcjonują trzy uczelnie kształcące na studiach dziennych adeptów sztuki logistycznej. Kilkadziesiąt firm szkoleniowych oferuje przeróżne kursy zawodowe z zakresu logistyki poczynając od operatora wózka widłowego, aż po zarządzanie łańcuchami dostaw. Absolwenci zarówno uczelni jak i kursów z pewnością zdobywają szeroką wiedzę teoretyczną. Ale czy wystarczającą do pracy w sektorze TSL?

Absolwentom uczelni i kursów o tematyce TSL zatrudnionych w firmach logistycznych, spedycyjnych lub transportowych, nawet jeśli poziom ich wiedzy nabytej jest dostateczny, trudno jest przejść od teorii do praktyki. Stykają się bowiem z biznesową rzeczywistością, która, by sprostać stawianym zadaniom (głównie biznesowym), wymaga od kandydata dość dobrej znajomości zasad funkcjonowania przedsiębiorstwa z sektora TSL. To powoduje, że wielu z nich, nawet jeśli chcą pracować w wyuczonym zawodzie, zraża się do pracy w firmach spedycyjnych i transportowych, albo nie znajduje zatrudnienia po okresie próbnym.

Co zatem można zrobić, aby zapewnić, szczególnie absolwentom logistyki, bagaż wiedzy praktycznej i dać im lepszą dostępność do zawodu?

Po zajęciach

Na większości uczelni technicznych od wielu lat działają różnego rodzaju koła naukowe logistyki. Akademickie koła naukowe logistyki organizują szereg cyklicznych konferencji, seminariów i szkoleń, którą mają na celu wzbogacenie swojej wiedzy nabywanej na uczelni. Wykłady są bowiem prowadzone przez kadrę naukową oraz zaproszonych ekspertów z branży TSL. Przykłady takich działań:

- zorganizowanie przez KNSL AON pierwszej edycji „Akademii Bezpieczeństwa Łańcuchów Dostaw” oraz drugiej już edycji konferencji pt. „Logistyka a Bezpieczeństwo”,
- organizowane przez KNL Politechniki Krakowskiej cykliczne seminaria pt. „Dni transportu” lub „Akademia Logistyka”,



- zorganizowana przez KNL Politechniki Poznańskiej i SNKL „CorLog” z Wyższej Szkoły Logistyki Ogólnopolska Konferencja Logistyczna „tech-MFML”.

Z pewnością konferencji, seminariów i szkoleń organizowanych przez akademickie koła logistyki jest więcej. Można zadać pytanie, skoro takimi działaniami są zainteresowani sami studenci, dlaczego takie działania nie są podejmowane przez wyższe uczelnie?

Akademia profesjonalnego przewoźnika Próby takiej podjęła się Wyższa Szkoła Cła i Logistyki w Warszawie, w której planach jest stworzenie, przy udziale przedstawicieli z branży TSL, projektu cyklicznych szkoleń pod roboczym jeszcze tytułem „Akademia profesjonalnego przewoźnika”. Szkolenia i wykłady prowadzone przez praktyków będą mieć na celu poprawienie jakości kształcenia oraz wzbogacenie wiedzy przyszłych absolwentów o elementy praktyczne i lepsze przygotowanie ich do pracy w sektorze TSL. Aby zbadać potrzeby środowiska TSL i możliwości udziału w projekcie 5 lipca br. w Wyższej Szkole Cła i Logistyki w Warszawie odbył się panel dyskusyjny z udziałem praktyków z sektora TSL. Oprócz krótkich prelekcji uczestnicy dyskutowali o roli wyższych uczelni w kształceniu przyszłych kadr sektora TSL oraz o metodach kształcenia studentów.

Niedostateczna wiedza i braki językowe Analizowany był też poziom

wiedzy pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach TSL. W tej części zgodnie skonstatowano, że pracownicy firm spedycyjnych i transportowych nie zawsze dysponują odpowiednią wiedzą wymaganą przy realizowaniu powierzonych im obowiązków. Braki w wiedzy, na które wskazano, to głównie:

1. nieznajomość języków obcych,
2. nieznajomość obowiązującego prawa,
3. nieumiejętność weryfikacji podwykonawców,
4. nieumiejętność załatwiania reklamacji,
5. brak wiedzy o infrastrukturze drogowej i parkingowej,
6. brak wiedzy o możliwościach monitoringu przy wykonywaniu przewozów,
7. nieumiejętność oceny warunków ubezpieczenia, jakie posiada pracodawca.

W tym miejscu wskazano na rolę wyższych uczelni w kształceniu nie tylko studentów, ale również pracowników sektora TSL. Dyskusja była owocna a uwagi i wnioski były skrzętnie notowane przez organizatorów. Czy staną się one punktem wyjścia do stworzenia ram projektu organizowanego przez WSiC, być może, zobaczymy po wakacjach.

Takie działania mogą być swoistą rewolucją w kształceniu kadr dla i z branży TSL.

Baza, jaką dysponuje uczelnia w połączeniu z wiedzą praktyczną, przekazywaną słuchaczom przez ekspertów sektora TSL bez wątpienia

Zarządzanie kadrami cd. ze str. 5

da spodziewany efekt w postaci szerokiej wiedzy, z którą łatwiej będzie słuchaczom wykonywać ten niełatwy zawód. Jak wynika z wytkniętych pracownikom zatrudnionym w firmach TSL braków, do poprawienia jest wiele. Czy uczelnie zechcą zmienić obecny status quo, zależy od samych uczelni?

Autor: Jerzy Różyk

CDS Kancelaria Brokerska
jrozyk@cds-odszkodowania.pl
www.cds-odszkodowania.pl

- Portal Pracujwlogistyce.pl również bierze udział w projekcie Akademia Profesjonalnego Przewoźnika, jako patron medialny i komentator wydarzeń zachodzących na rynku pracy w branży TSL. Podczas spotkania w Wyższej Szkole Cła i Logistyki w dniu 5 lipca br., ciekawe było to, że praktycy i branżowi eksperci z chęcią wskazywali nie tylko na braki w edukacji przyszłych logistyków na uczelniach wyższych, ale także na niedostatek wiedzy pośród ludzi wykonujących zawody związane z logistyką. Powodem tego jest często nieodpowiedni poziom i sposób przekazywania wiedzy podczas kursów i szkoleń, oparty głównie na teorii i tradycyjnych metodach, ale też i źle dobierane szkolenia do stanowiska pracy. Jak ten problem rozwiązać i zwiększać kompetencje kadry pracującej w branży TSL? Należy poszukiwać ścieżek łączących naukę z biznesem, zachęcać branżę do aktywności dotyczącej jasnego określania potrzeb szkoleniowych i metod kształcenia, co w konsekwencji doprowadzi do wypracowania standardów edukacyjnych odpowiadających potrzebom i wymaganiom rynku usług logistycznych w Polsce. Jako portal zamierzamy monitorować te zmiany i opisywać je, aby nagłaśniać dobre pomysły i utrzymywać praktyki, które wprowadzą pozytywne zmiany w naszej branży.

Beata Trochymiak

Z Iberia Motor Company do Masterlease



Na początku lipca do zespołu handlowego Masterlease dołączyła Magdalena Cebrat, dotychczasowy szef sprzedaży flotowej marki SEAT. Po 11 latach wróciła z Warszawy do Krakowa, gdzie będzie zarządzać Regionalnym Biurem Handlowym Masterlease.

Magdalena Cebrat z branżą motoryzacyjną jest związana od 17 lat. Swoje doświadczenie z rynkiem usług flotowych rozpoczęła ponad 10 lat temu jeszcze w koncernie FIAT, gdzie pracowała w Dziale Sprzedaży Flotowej. Przez ostatnie 4 lata z kolei zajmowała stanowisko Kierownika Sprzedaży Flotowej marki SEAT u importera Iberia Motor Company.

- Pozyskanie takiego doświadczonego gracza istotnie wzmocni nasz dynamiczny zespół – mówi Konrad Karpowicz, Dyrektor Handlowy Masterlease – Regionalne Biuro Handlowe w Krakowie, na którego czele stanie Magdalena Cebrat może liczyć na operatywnego i kreatywnego menedżera.

Masterlease postrzegana jest na rynku jako solidny pracodawca. Większość menedżerów średniego i wysokiego szczebla pracuje w firmie ponad 10 lat. Stabilność zatrudnienia, wysoki standard pracy oraz pozycja firmy w branży sprawiają, że praca w Masterlease staje się prestiżem.

Do kluczowych zadań Cebrat oprócz zarządzania bieżącą sprzedażą podległego zespołu należeć będzie rozwój produktów złożonych oraz promocja programów partnerskich Masterlease w regionie Małopolski.

- Cebrat doskonale zna rynek, na którym operuje Masterlease. Wkracza do firmy w momencie, kiedy nasza strategia koncentruje się na szerszym dotarciu z usługami full service leasingowymi do sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Doświadczenie flotowe nowego dyrektora regionalnego biura w Krakowie zapowiada znaczny wzrost popularności tego typu usług finansowych w tym regionie Polski – dodaje Karpowicz.
(źr. Masterlease)

Jan Bartosiewicz nowym dyrektorem w Jones Lang LaSalle w Polsce



Od 1 lipca 2011 roku, Jan Barbasiewicz pełni stanowisko Associate Director w Dziale Powierzchni Magazynowych i Przemysłowych w Jones Lang LaSalle w Polsce.

Jan Barbasiewicz, jest odpowiedzialny za wynajem powierzchni magazynowych w kluczowych regionach Wielkopolski, Dolnego Śląska, Kujaw i Zachodniego Pomorza. Do jego głównych zadań należy dbanie o relacje z miejscowymi przedsiębiorstwami, firmami zainteresowanymi ulokowaniem swoich obiektów magazynowych lub hal produkcyjnych oraz utrzymywanie kontaktów z czołowymi deweloperami we wspomnianych powyżej regionach.

Dział Powierzchni Magazynowych i Przemysłowych, Jones Lang LaSalle, składa się z jedenastu osób specjalizujących się w świadczeniu usług w zakresie reprezentacji najemcy, doradztwa inwestycyjnego, wyszukiwania terenów inwestycyjnych, sprzedaży terenów inwestycyjnych oraz relokacji zakładów produkcyjnych na terenie Polski.

(źr. Jones Lang LaSalle)



Stare licencje na transport drogowy nie tracą ważności po 4 grudnia?

Po ukazaniu się artykułu pt. „Wkrótce wejdą w życie nowe warunki wykonywania przewozów drogowych rzeczy oraz zarządzania transportem - jeśli nie chcesz stracić firmy transportowej przeczytaj!, otrzymaliśmy wiele zapytań oraz telefonów w sprawie zmian w transporcie drogowym, które zostały tam omówione przez naszych rozmówców. Jedna z czytelniczek opisała i przesała do nas swoją opinię na temat tych zmian, którą publikujemy poniżej, jako jedną z możliwych przyszłych interpretacji nowego rozporządzenia unijnego, które zacznie obowiązywać w dniu 4 grudnia br.

Pani Iwona Szwed prawniczka z Biura Prawnego Arena 561 napisała do nas, iż w nawiązaniu do artykułu, który ukazał się w portalu Pracujwlogistyce.pl pt. „Wkrótce wejdą w życie nowe warunki wykonywania przewozów drogowych rzeczy oraz zarządzania transportem - jeśli nie chcesz stracić firmy transportowej przeczytaj!”, chciałyby zwrócić uwagę na dwa zagadnienia i sformułowania użyte ww. artykule.

Pierwsze to: „Z dniem 4 grudnia tego roku zaczną obowiązywać nowe licencje w transporcie drogowym zarówno w przewozach krajowych jak i międzynarodowych, które mają spełniać dodatkowe nowe wymagania (w tym wymagania dotyczące bezpieczeństwa) narzucone przez Komisję Europejską. Oznacza to, że stare licencje tracą ważność,(...)”

Nie mogę zgodzić się z powyższym stwierdzeniem - pisze p. Iwona Szwed, gdyż, zgodnie z Rozp 1072 art 4 ust 2 akapit 2 “Licencje wspólnotowe i uwierzytelnione wypisy z licencji wspólnotowej wydane przed dniem stosowania niniejszego rozporządzenia obowiązują do dnia wygaśnięcia ich ważności. Komisja dostosowuje okres ważności licencji wspólnotowej do postępu technicznego, w szczególności do krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorstw transportu drogowego, zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego

rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 2.” Zgodnie z Rozp. 1073 art. 4 ust 4 akapit brzmi: „Licencje wspólnotowe i ich poświadczone za zgodność z oryginałem kopie wydane przed datą rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do dnia wygaśnięcia ich ważności.”

Drugie zagadnienie to: “Zarządzający transportem - nowy zawód “Niestety nie wiadomo jaki ma to być certyfikat i w jakim trybie będzie wydawany. Taka osoba nie może pracować w więcej niż 4 firmach i zarządzać więcej niż 50 pojazdami łącznie. Czyli jeśli firma posiada 140 pojazdów, to będzie musiała zatrudnić trzech zarządzających transportem”

Z tym stwierdzeniem również nie mogę się zgodzić - stwierdza p. Iwona Szwed, gdyż wyraźnie jest powiedziane w art.21 Rozporządzenia 1071, że stare certyfikaty zachowują ważność. Mówi o tym Artykuł 21o brzmieniu: „Certyfikaty kompetencji zawodowych

1. Państwa członkowskie uznają za wystarczający dowód posiadania kompetencji zawodowych certyfikat zgodny ze wzorem, który znajduje się w załączniku III, wydany przez organ lub podmiot odpowiednio upoważnione do tego celu.

2. Certyfikat wydany przed dniem 4 grudnia 2011 r. jako dowód posiadania kompetencji zawodowych na mocy przepisów obowiązujących do tego dnia uznaje się za równoważny z certyfikatem, którego wzór znajduje się w załączniku III, i traktuje się je jako dowód posiadania kompetencji zawodowych we wszystkich państwach członkowskich. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby posiadacze certyfikatów kompetencji zawodowych ważnych wyłącznie w odniesieniu do krajowego transportu drogowego zdawali egzaminy lub części egzaminów, o których mowa w art. 8 ust. 1.”

Natomiast ograniczenie floty do 50 pojazdów i 4 przedsiębiorstw dotyczy sytuacji kiedy, przedsiębiorca nie posiada Certyfikatu - art. 4 ust.2. Jeżeli go posiada, to może sam zarządzać dowolną ilością

pojazdów. Mówi o tym Art 4 Rozp. 1071 ust 1:

Zarządzający transportem
Przedsiębiorca wykonujący zawód przewoźnika drogowego wyznacza przynajmniej jedną osobę fizyczną – zarządzającego transportem – która spełnia warunki przewidziane w art. 3ust. 1 lit. b) [cieszyć się dobrą reputacją]; i d) [posiadać wymagane kompetencje zawodowe] i która:

a) w sposób rzeczywisty i ciągle zarządza operacjami transportowymi tego przedsiębiorstwa;

b) ma rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, polegający na przykład na tym, że jest jego pracownikiem, dyrektorem, właścicielem lub udziałowcem lub nim zarządza lub, jeżeli przedsiębiorca jest osobą fizyczną, jest tą właśnie osobą; oraz

c) posiada miejsce zamieszkania na terenie Wspólnoty (...).

oraz

ust.2. Jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymogu posiadania kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. d), właściwy organ może zezwolić na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego bez wyznaczenia zarządzającego transportem zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, pod warunkiem że: (...)

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

Autorka komentarza do artykułu: Iwona Szwed, prawnik, Biuro Prawne Arena 561,

Mamy nadzieję, że powyższy komentarz przyczyni się do lepszego zrozumienia nowych zmian, a także rozwieje wątpliwości tych, którzy poszukiwali informacji w tym temacie. Do tematu będziemy wracać oraz postaramy się na bieżąco informować, co dzieje się w tym zakresie.

Red. Beata Trochymiak

KOBIETY W LOGISTYCE

W dzisiejszym wydaniu rubryki "Kobiety w logistyce" opowiadamy o pasji do spedycji Doroty Dwulit, której los sprawił niespodziankę oddalając ją od tego, bez czego nie wyobrażała sobie zawodowego życia. Druga postać to finansistka Iwona Skwarska, której zawód stał się ciekawszy po przejściu do logistyki. Jak twierdzi praca w tej branży dostarcza jej ciągle wyzwań i pozwala być tak blisko klienta, jak w żadnym innym miejscu, w którym wcześniej pracowała. Tutaj czuje rynek i tętno biznesu.

SPEDYCJA OD ZAWSZE BYŁA MOJĄ PASJĄ



Dorota Dwulit kierownik działu obsługi klienta
Baltic Container Terminal Sp. z o.o

Dorota Dwulit od ponad 20 lat związana z branżą TSL. - Pracę zaczynałam w C.Hartwig Gdynia, gdzie trafiłam do działu administracji. Ponieważ od początku chciałam pracować w spedycji, wkrótce po tym zmieniłam pracę i przeszłam do Baltony, gdzie powoli zaczęłam realizować swoje plany zawodowe. To wciąż jednak nie było jeszcze to, czego oczekiwałam, więc poszukiwałam dalej. W 1995 roku rozpoczęłam pracę w JAS FBG i potem już konsekwentnie przez kolejne lata realizowałam swoją karierę w spedycji. - mówi Dorota Dwulit.

Całe życie w spedycji...

W JAS FBG zaczynała pracę już jako kierownik agencji celnej. W ciągu kilkunastu lat pracy w tej firmie rozwinęła nie tylko działalność celną, ale też spedycyjną - m.in. z jej inicjatywy w grupie kapitałowej JAS FBG znalazła się spółka, która

koncentrowała się na spedycji morskiej, jak również ostatecznie powstał dział spedycji morskiej bezpośrednio w JAS FBG, gdzie zajmowała się całym obszarem usług z tym związanych. Zapytana czy miała kiedykolwiek wahania i chciałaby zmienić branżę TSL na inną, odpowiada: - Oczywiście miałam myśli dotyczące zmiany zawodu, ale bardziej pod kątem rozwoju osobistego. Jeśli doszłoby do tego, to poszłabym w kierunku zupełnie innym, związanym z kulturą i designem, czyli zmieniłabym całkowicie obszar swojej działalności. To jednak odległe czasy i zupełnie mi to przeszło. - mówi śmiejąc się Dorota Dwulit. Pomimo, że dwadzieścia lat temu branża TSL była postrzegana jako typowo branża męskich zawodów, Dorota Dwulit nie przerażała się tym, a wręcz odwrotnie - motywowało ją to do rozwoju i zdobywania nowych doświadczeń. - Na szczęście po 2000 r. zaczęło się wszystko zmieniać, na spotka-

niach branżowych zaczęło pokazywać się więcej Pań. Moim zdaniem dużo więcej kobiet pracuje za biurkiem i w pracy operacyjnej, dlatego ich nadal nie widać, tak jak kolegów którzy częściej pełnią role managerów. Patrząc na firmy spedycyjne, kobiety doskonale się tam odnajdują, bo ta praca wymaga dobrej organizacji i robienia wielu rzeczy na raz. - dodaje pani Dorota.

A jednak po drugiej stronie...

Chociaż spedycja była od zawsze jej zawodową pasją, to jednak życie sprawiło jej niespodziankę i po kilkunastu latach pracy postanowiła spróbować czegoś innego. - Kiedy dwa lata temu otrzymałam propozycję przejścia do BCT - Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego i objęcia stanowiska kierownika działu obsługi klienta, wahałam się. Oznaczało to odejście od spedycji i pracę po drugiej stronie barykady. Ale po namyśle, przyjąłam propozycję, gdyż stanowisko to wymaga doświadczenia w spedycji i mogę zrobić coś nowego, pracować nad wizerunkiem terminalu oraz wnieść nowe usługi dla klientów, dobrze rozpoznać ich potrzeby. Spodobał mi się ten pomysł i postanowiłam spróbować czegoś innego. - przyznaje Dorota Dwulit.

Jak podkreśla, praca w spedycji wiązała się z zupełnie innym zaangażowaniem, a w BCT może ją poznać od innej strony. - Wcześniej jako spedytora nie interesowała mnie praca terminalu od strony technicznej, ani też to, jak inne jest zarządzanie takim przedsiębiorstwem. Nie zdawałam sobie również sprawy z tego, że zachodzą tam tak skomplikowane procesy, zwłaszcza że terminal działa dzisiaj w obszarze dużej konkurencji. Uczę się tutaj nowych rzeczy, co daje szerokie spojrzenie na cały proces spedycji i łańcuchy logistyczne. To pasjonujące - dodaje.

Dorota Dwulit ukończyła Uniwersytet Gdański na Wydziale Zarządzania oraz studia podyplomowe na Wydziale Ekonomicznym na tej samej uczelni - kierunku Transport i Logistyka.

Poza pracą jej pasją jest jazda na rowerze i narciarstwo, trenuje również spinning. Nie stroni od relaksu i prowadzi zdrowy tryb życia, starając się utrzymać równowagę pomiędzy życiem prywatnym a zawodowym.

opr. Beata Trochymiak



KOBIETY W LOGISTYCE

PIĄTKA DLA LOGISTYKI



Iwona Skwarska, członek zarządu i dyrektor finansowa TNT Express Poland

- Przygodę z logistyką zaczęłam w firmie ProLogis 11 lat temu. To nie była moja pierwsza praca: karierę rozpoczynałam w Deloitte & Touche Poland, gdzie pracowałam w księgowości, poznając coraz to nowe obowiązki aż do stanowiska głównej księgowej. Obowiązujące tam wysokie standardy przygotowały mnie do pracy w korporacji międzynarodowej, a przyswojone wówczas zasady nie straciły na aktualności do dzisiaj - mówi Iwona Skwarska.

Z motoryzacji do logistyki

Po Deloitte & Touche przyszła pora na zmianę branży, ale jeszcze nie na logistykę. Iwona Skwarska podjęła pracę w Volvo Auto Polska na stanowisku głównej księgowej, następnie kierowała rachunkowym 'shared service center' w Warszawie dla dywizji ciężarowej i osobowej, a potem awansowała na stanowisko business controller. - W firmie Volvo przepracowałam 5 lat. Potem była firma ProLogis, czyli wstęp do branży logistycznej. Tam przez cztery lata zajmowałam się controllingiem i nadzorowałam pracę księgowych-

analityków. Czując potrzebę zmiany, odpowiedziałam na ogłoszenie o pracy w TNT. - mówi Iwona Skwarska. Poszukiwała znowu dynamicznej pracy i nie zawiodła się na branży logistycznej. - Jestem tutaj już 6 lat i to moja najdłuższa przystań zawodowa. Póki co praca tutaj dostarcza mi ciągle wyzwań i pozwala się rozwijać. - dodaje.

W TNT objęła stanowisko dyrektora finansowego, co zgodnie z polityką korporacji automatycznie oznaczało wejście do zarządu. Spodobało jej się w logistyce to, że można być tak blisko klienta, jak w żadnym innym miejscu, w którym wcześniej pracowała. - To mi bardzo odpowiada, tutaj bardziej czuję rynek i tętno biznesu. Ścieżka od handlowca do decydenta jest krótka, potrzebne są błyskawiczne decyzje i dużo elastyczności. To miejsce pracy daje mi o wiele więcej satysfakcji, bo wymaga większej innowacyjności i zmusza do poszukiwania nowych rozwiązań, patrząc nawet z pozycji finansów. - dodaje Iwona Skwarska. Tu spotkała pasjonatów logistyki, którzy w branży przepracowali

całe swoje dotychczasowe życie zawodowe.

Gdyby miała porównać atrakcyjność pracy w TNT z poprzednimi miejscami pracy, zdecydowanie oceniłaby logistykę na 5. Nie ma niczego szczególnego, co by się jej nie podobało w logistyce - zdecydowanie chce rozwijać karierę w tej perspektywicznej branży. - Logistyka to bardziej męski świat, ale postępująca feminizacja między innymi tego biznesu jest faktem. TNT z powodzeniem realizuje politykę równych szans pod każdym względem. Firma posiada tytuł Investor in People - mówi pani Iwona. To dobre miejsce pracy dla kobiet, równe szanse są jedną z istotnych wartości.

Ważne aby zachować wartości

- Jedną z wartości, jaką wyniosłam Volvo, jest konieczność zachowania równowagi w życiu: główne filary to praca, rodzina i pasja. Moim hobby jest jeździectwo, regularnie jeżdżę konno trzy razy w tygodniu. Jak najwięcej czasu spędzam z rodziną. - podkreśla pani Iwona. - Ze starszym synem dzielę umiłowanie sportu. Po dobrym treningu wraca się do obowiązków jak z małych wakacji, rośnie zapał do pracy i gotowość zmierzenia się z każdym nowym wyzwaniem zawodowym. - dodaje.

Iwona Skwarska ma uprawnienia sędziowskie PZJ, myśli o zrobieniu uprawnień instruktora jazdy konnej w niedalekiej przyszłości. Sędziuje na zawodach towarzyskich. Stale też podnosi swoje kwalifikacje zawodowe. Obecnie kontynuuje studia ACCA w celu zdobycia międzynarodowych uprawnień biegłego rewidenta. - Te studia porządkują finansową wiedzę teoretyczną i praktyczną, mają charakter prestiżowy i traktują je jako przygodę intelektualną. - dodaje.

Iwona Skwarska ukończyła Uniwersytet Łódzki - Wydział Socjologiczno - Ekonomiczny na kierunku Zarządzanie i marketing, ze specjalnością Zarządzanie przedsiębiorstwem, a potem studia podyplomowe z rachunkowości na SGH i roczne studium podatkowe na jednej z prywatnych uczelni w Warszawie.

opr. Beata Trochymiak



Zapnij pasy - włącz myślenie!

Według badań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prawie 15proc. kierowców i 20proc. pasażerów nie zapina pasów podczas jazdy siedząc z przodu pojazdu. Zaś tylko połowa kierowców (49proc.) i pasażerów (54proc.) zapina pasy siedząc z tyłu samochodu. Właśnie ze względu na niską świadomość społeczną prowadzona jest kampania „Zapnij pasy. Włącz myślenie”.

Wyniki badań PBS DGA przeprowadzonych na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego powinny spędzać sen z oczu każdemu z nas: Polacy niepokojąco często lekceważą obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa. Doskonale natomiast mają się w naszym kraju różnego rodzaju mity dotyczące stosowania pasów. Żość Polaków nie postrzega pasów bezpieczeństwa jako sposobu na zwiększenie bezpieczeństwa. Zarówno wśród pasażerów, jak i kierowców samochodów zapinanie pasów traktowane jest raczej jako przymus prawny, za którym stoją mandaty i punkty karne. Większość polskich kierowców deklaruje zapinanie pasów podczas jazdy na długiej trasie (86%, w szczególności to osoby po 40. roku życia i częściej kobiety). Tylko 76% przebadanych kierowców prowadzących pojazd i 65% kierowców siedzących na miejscu pasażera zapina pasy podczas jazdy w mieście, stojąc w korkach czy poruszając się na osiedlowych drogach. Najczęstszym usprawiedliwieniem, zwłaszcza wśród osób powyżej 60 roku życia, jest przekonanie, że jazda z małą prędkością nie niesie ze sobą większego zagrożenia dla zdrowia i życia. O tym, jak wielka jest to nieprawda, usilnie przekonują specjaliści,

którzy podkreślają, że życie, przy niezapiętych pasach bezpieczeństwa, można stracić nawet przy zderzeniu z prędkością zaledwie 20-30 km/h, tym bardziej gdy nie mamy zapiętych pasów, lub dziecko nie jest przypięte w odpowiednim foteliku. Mit „za małej prędkości” wydaje się jednak na tyle mocno w Polsce zakorzeniony, że jeszcze wielu naszych rodaków może stracić życie w wypadkach podczas pseudobezpiecznej jazdy w mieście — zanim zaczniemy zapinać pasy.

Stereotypy w głowie

Wielu Polaków, którzy podejmują ryzykowną decyzję jazdy bez zapiętych pasów, tłumaczy się niechęcią bycia „przywiązany” do samochodu i posiadania ograniczonej wolności. Mało osób wydaje się rozumieć, że zadaniem pasów owszem jest przywiązanie człowieka do fotela, ale tylko w tym dobrym celu, aby w momencie zderzenia utrzymać go w pozycji siedzącej w sposób, który uniemożliwia ciału silne uderzenie w twarde elementy samochodu lub wypadnięcie z niej. Należy pamiętać, że człowiek w trakcie wypadku zderza się z wnętrzem auta jakby ważył około trzydziestokrotnie więcej. Powodem niezapięcia pasów bywa też zwykle lenistwo — dotyczy to zwłaszcza młodych kierowców z małych miast. Równie częsta w tej grupie jest chęć zaimponowania innym czy po prostu naśladowanie osób z najbliższego otoczenia. Negatywny stosunek do pasów bywa również tłumaczony, zwłaszcza przez kobiety, dbałością o wygląd zewnętrzny (pogniecione ubrania) i dyskomfortem fizycznym (ryzyko otarć, siniaków). Smutne, że bardziej martwimy się o pogniecioną garderobę, niż o bezpieczeństwo swoje i współpasażerów. Należy przy tym

podkreślić, że traktowana często jako „lepsze zastępstwo” pasów, poduszka powietrzna zabezpiecza ciało i głowę przed urazami tylko w przypadku stosowania pasów bezpieczeństwa.

Kierowcy, którzy najczęściej nie zapinają pasów, to wg badań przeprowadzonych dla KRBRD osoby młode z małych miast i wsi, nieposiadające jeszcze dzieci lub rodziny, słabo wykształcone, pewne siebie, posiadające silną potrzebę imponowania innym. Z drugiej strony, nierzadko tacy kierowcy są osobami dobrze sytuowanymi, którym posiadanie drogiego i szybkiego samochodu daje uczucie panowania nad życiem i śmiercią.

Z tyłu tak samo niebezpiecznie

Zdecydowana większość Polaków nie zapina pasów siedząc na tylnych siedzeniach samochodu, czując się złudnie bezpiecznie na miękkiej kanapie. Szczególnie starsze osoby tłumaczą, że dawniej w samochodach nie było pasów, więc nie nauczyły się z nich korzystać. Młodszy respondenci twierdzili, że czują się na tyle bezpiecznie, by także ich nie używać. Ponadto obie grupy deklarowały, że nie mają pewności, czy taka forma zabezpieczenia jest skuteczna w 100%. Tymczasem, w razie czołowego zderzenia, niezapięty pasażer siedzący z tyłu może przelecieć ponad nim, śmiertelnie raniąc siedzącą na nim osobę. Pasażerowie na tylnym siedzeniu są więc nie tylko tak samo narażeni na poważne obrażenia jak z osoby siedzącej z przodu samochodu, lecz także stanowią śmiertelne zagrożenie dla podróżujących z przodu pojazdu.

Odpowiedzialność za innych

Kampania „Zapnij pasy. Włącz myślenie” zwraca także uwagę na kolejny bardzo ważny aspekt, o którym podróżujący samochodem mają tendencję zapominać lub nie mają jego świadomości. Uczy odpowiedzialności nie tylko za siebie,

Zapnij pasy - włącz myślenie!

ale także za osoby z otoczenia. Jadąc samochodem bez pasów odpowiadamy również za życie i zdrowie innych. Podczas wypadku pasażer bez pasów na tylnej kanapie stanowi śmiertelne zagrożenie dla wszystkich, nie tylko dla siebie. Warto pamiętać, że nigdy na drodze nie jesteśmy sami, należymy do grupy kierowców i pasażerów. Z tego powodu zapinając pasy i używając fotelików dla dzieci, zawsze dbamy nie tylko o swoje bezpieczeństwo, ale także o zdrowie i życie innych. Foteliki dziecięce, choć zazwyczaj stosowane, nie są dobrze dobrane do dziecka i są nieprawidłowo mocowane w samochodzie. 70 proc. fotelików jest montowanych nieprawidłowo.

Bezpieczeństwo dziecka w podróży

Jak wynika z badań Polacy nadal nie posiadają zbyt dużej wiedzy na temat ich jakości oraz jak dopasować fotelik do dziecka, a także do samochodu. Ale są zdecydowanie bardziej pozytywnie nastawieni do fotelików dla dzieci niż do zapinania pasów. Wynika to z pojęcia bezpieczeństwa, które jest silnie skorelowane z poczuciem odpowiedzialności za bliskich, szczególnie dzieci. Dlatego u rodziców łatwiej kształtują się prawidłowe postawy związane z zachowaniem na drodze i w samochodzie. Oprócz miłości i troski wpływających na decyzję o używaniu fotelików samochodowych, ważny aspekt stanowi presja prawna wraz z mandatami, a także demonstrowanie swojego statusu społecznego. Fotelik jest również traktowany jak ciekawy gadżet. Jednak stosowanie fotelików przez rodziców nie oznacza, że wiedzą oni jak prawidłowo dopasować produkt do wagi, wzrostu dziecka, a także samochodu.

Nie używam, bo ...

Choć rodzice raczej zgadzają się, że foteliki należy stosować, jest kilka sytuacji, w których usprawiedliwiają ich brak w samochodzie, np. gdy dystans do przebycia jest niewielki czy przejazd odbywa się drogą mało uczęszczaną, dorośli czują się zwolnieni z obowiązku używania fotelików i przyznają, że go nie używają. Podobnym usprawiedliwieniem jest jazda taksówką czy przypadkowe przewożenie dzieci znajomych lub rodzi-

ny. Przyczyną niestosowania fotelików często jest także płacz i niewygodność malucha (tak odpowiedziało 15% badanych). Koszt zakupu (32% odpowiedzi), problemy z instalacją w samochodzie (8%) oraz niezajomość przepisów (11%) to kolejne powody rezygnacji z fotelików samochodowych. Warto zauważyć, że to pasażerowie częściej niż kierowcy jako powód zaniechania kupna fotelika dla dziecka podają zbyt mało miejsca w samochodzie (odpowiednio 16% pasażerowie, a 11% kierowcy), zbyt dużo dzieci w rodzinie, by każde miało odpowiednie urządzenie (9% pasażerowie, a 12% kierowcy) czy zbyt rzadkie podróże dziecka (17% pasażerowie, a 11% kierowcy).



Nie wiem jaki wybrać...

Dość pobieżna wiedza badanych ogranicza się do znajomości dostosowania fotelika do wagi dziecka czy jakości fotelika. Respondenci są świadomi, że tańszy model jest mniej bezpieczny. W efekcie najwięcej błędów popełnia się przy przewożeniu dzieci powyżej 4 roku życia. Ich foteliki są często już za małe, a rodzice skarżą się na brak wiedzy, jak dopasować urządzenie i gdzie je kupić.

Dziecko – pocisk

Uczestnicy badania także bardzo dobrze zdają sobie sprawę z zagrożeń powstających w wyniku nieużywania fotelika – zarówno dla samego dziecka, jak i dla innych

osób w samochodzie. W odpowiedziach respondentów wielokrotnie pojawiało się określenie „dziecko-pocisk”, wymieniając także teoretyczne negatywne konsekwencje używania fotelików (fotelik niskiej jakości podczas wypadku może pęknąć i uszkodzić dziecko). Dodatkowo, wiele osób neguje sens używania fotelików, gdyż wymóg ten nie dotyczy taksówek czy autobusów. Niewielka grupa przebadanych osób podważyła skuteczność stosowania fotelików uważając, że mogą one bardziej zaszkodzić lub pomóc. Takie odpowiedzi wynikają zazwyczaj z braku znajomości zasad działania fotelika.

Jak wybrać bezpieczny fotelik?

Po pierwsze jego właściwym dopasowaniem do wagi, wzrostu i wieku dziecka. Podział fotelików obejmuje kilka grup wagowych, najczęściej spotykane kombinacje to: 0+ (0-13kg), I (9-18kg), II-III (15-36kg). Drugim krokiem dla zapewnienia bezpieczeństwa dziecku są niezależne testy fotelików. Wykonywane są one przez międzynarodowe ośrodki badawcze (ADAC - Niemcy, ANWB - Holandia, OEAMTC - Austria, NHTSA - USA), w Polsce wszystkie wyniki publikuje serwis fotelik.info. W testach tych foteliki sprawdzane są podczas zderzenia czołowego (prędkość 64 km/h) i bocznego (50 km/h), i oceniane w skali od 1 do 5. Polecane są modele z oceną co najmniej 3. Należy pamiętać, że sama homologacja (ECE R44-04) nie gwarantuje bezpieczeństwa, ponieważ dopuszcza do użytku produkty z ocenami 1 lub 2, które zagrażają zdrowiu i życiu dzieci.

Trzecim krokiem jest dopasowanie fotelika do samochodu (modele mogą być niekompatybilne) oraz dopasowanie fotelika do dziecka. Nie wszystkie dzieci w tym samym wieku i o tej samej wadze mają identyczną budowę ciała.

Po czwarte, ważne jest, aby fotelik był stabilnie przymocowany, a dziecko poprawnie i mocno zapięte. Samodzielny, a zarazem poprawny, montaż fotelika jest trudny. Wiedza teoretyczna może nie wystarczyć, należy więc skorzystać z pomocy wykwalifikowanego sprzedawcy.

Inspekcje fotelików

Wszystkich zainteresowanych zapraszamy do udziału w kampanii edukacyjnej i imprezach organizowanych przez

Zapnij pasy - włącz myślenie!

KRBRD podczas trasy „Lata z Radiem” i skorzystania z darmowych inspekcji, i spotkań z ekspertami. Szczegóły i lista miast na stronie bezpieczniwpasach.pl

Statystki policyjne

W 2010 roku za brak fotelika dla dzieci w samochodzie. W 2010 roku uszkodzonych w wypadkach drogowych zostało ponad 52 000 osób, w tym 3 907 poniosło śmierć, a 48 952 zostało rannych. Z tej grupy wśród kierowców i pasażerów uszkodzonych zostało 41 042 osób, z czego śmierć poniosło 2 672 osób a 38 370 zostało rannych. W ubiegłym roku zginęło także 34 dzieci w wieku 0-6 lat, a rannych zostało 3 340 dzieci (0-14lat).

Przewożenie dzieci - przepisy prawne!

Art. 39. 3. W pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do 12, nieprzekraczające 150 cm wzrostu, przewozi się w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka oraz właściwym warunkom technicznym.

4. Przepis ust. 3 nie dotyczy przewozu dziecka taksówką osobową, pojazdem pogotowia ratunkowego lub Policji.

Art. 45. 2. Kierującemu pojazdem zabrania się: (...) 3) przewożenia pasażera w sposób niezgodny z art. 39, 40 lub 63 ust. 1; 4) przewożenia w foteliku ochronnym dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera; 5) przewożenia, poza specjalnym fotelikiem ochronnym dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego.

Więcej informacji: www.krbrd.gov.pl

Dlatego zapraszamy wszystkich na bezpłatne sprawdzenie, czy ich dzieci są bezpiecznie przewożone. Wystarczy przyjechać swoim samochodem i skorzystać z rad ekspertów. Inspekcje odbywają się w całej Polsce, dokładne terminy i adresy można sprawdzić na:

www.krbrd.gov.pl,
www.dlakierowców.policja.pl,
www.bezpieczniwpasach.pl.

„Włącz myślenie. Zapnij pasy” - OPIS ZDARZENIA !

Samochód uderza w nieruchomą przeszkodę przy prędkości 80km/h
Czas tragedii – niespełna 0,2 sek.

po 0,026 sekundy od początku wypadku zderzak i przód samochodu jest już zgnieciony, a niezapięty pasami kierowca kontynuuje ruch z prędkością 80km/h
po 0,039 sekundy kierowca wraz z siedzeniem zostaje uniesiony o 15 cm
po 0,044 sekundy uderza klatką piersiową w kierownicę

po 0,050 sekundy opóźnienie działające na osobę 80 razy przewyższa masę ciała
po 0,068 sekundy ciało kierowcy uderza w deskę rozdzielczą z siłą 6 ton

po 0,092 sekundy głowa kierowcy uderza w przednią szybę

po 0,100 sekundy ciało kierowcy po uderzeniu w kolumnę kierownicy wypada na zewnątrz, wybijając przednią szybę – obrażenia powodują śmierć na miejscu

po 0,110 sekundy wrak auta zaczyna się cofać po 0,150 sekundy w miejscu zalega cisza ... kabiny

„Włącz myślenie. Zapnij pasy” - MITY i FAKTY!

Śmiertelność w wypadkach drogowych w Polsce na tle innych krajów europejskich jest wyjątkowo wysoka. Na każde 100 osób uczestniczących w wypadku, śmierć ponosi 11 z nich. Pomimo to kierowcy nadal nie są świadomi znaczenia zapinania pasów bezpieczeństwa. Krąży wiele stereotypów dotyczących ich stosowania. Oto niektóre z nich:

1. **Mit** Zapięte pasy mogą uniemożliwić wydostanie się z płonącego pojazdu.

Fakt Tylko 0,5% wypadków drogowych wiąże się z pożarem auta.

2. **Mit** Podczas wypadku lepiej wypaść z auta, niż być w nim uwięzionym.

Fakt W przypadku wyrzucenia ciała przez przednią szybę ryzyko odniesienia ciężkich ran w wypadku jest 25 razy większe. Natomiast ryzyko śmierci jest 6 razy większe.

3. **Mit** Po mieście i na krótkich trasach jeździ się wolno. W związku z tym, w razie wypadku nic im się nie stanie. Zapinanie pasów, w tej sytuacji, jest czynnością zbędną.

Fakt Przy zderzeniu z prędkością 50 km/godz. ciało jest wyrzucane z siedzenia z siłą 1 tony. Przy uderzeniu w stałe elementy samochodu skutki mogą być śmiertelne, również dla pasażera z przodu.

4. **Mit** Właściciele aut wyposażonych w poduszki powietrzne żyją natomiast w przeświadczeniu, że to zabezpieczenie jest wystarczające.

Fakt Poduszka powietrzna redukuje ryzyko śmierci o 50% tylko wtedy, gdy podczas wypadku działa wspólnie z pasami bezpieczeństwa.

5. **Mit** Pasażerowie na tylnych siedzeniach samochodu rzadko zapinają pasy bezpieczeństwa (stosuje je średnio około 47% pasażerów). Uważają, że tam jest bezpieczniej.

Fakt Pasażerowie na tylnym siedzeniu są tak samo narażeni na poważne obrażenia, jak z osoby siedzące z przodu samochodu. Ponadto, stanowią oni śmiertelne zagrożenie dla podróżujących z przodu pojazdu.

6. **Mit** Trzymanie dziecka na kolanach zabezpieczy je przed konsekwencjami wypadku w takim samym lub większym stopniu, jak usadowienie w foteliku.

Fakt Rodzic nie jest w stanie utrzymać w rękach dziecka, które w momencie nieoczekiwanego uderzenia przybiera masę ... słonia. Co więcej, w czasie wypadku, rodzic może przygnieść dziecko własnym ciałem zmniejszając jego szansę na przeżycie.

7. **Mit** Pasy bezpieczeństwa stanowią zagrożenie dla kobiety w ciąży.

Fakt Podczas wypadku pasy bezpieczeństwa są jedynym urządzeniem, które może uratować życie kobiety w ciąży i jej nienarodzonego dziecka.

Źródło informacji:
www.bezpieczniwpasach.pl





SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE Kolegium Gospodarki Światowej



zaprasza na studia podyplomowe

TRANSPORTU I SPEDYCJI

Zapisy prowadzi i informacji udziela: Barbara Zadroga

02-513 Warszawa • ul. Madalińskiego 6/8 • budynek M • pok. 33
tel.: (22) 849 50 84, 564 93 49, 564 93 50 • fax (22) 646 61 15
e-mail: barbara.zadroga@sgh.waw.pl

www.sgh.waw.pl/podyplomowe/