

„To nie moda i zysk powinny kreować kierunki i specjalności kształcenia, motorem kształcenia powinni być przedsiębiorcy, a siłą napędową szkoły i uczelnie”

(WSCiL)



Pracuj w logistyce



PDF

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

AKTUALNOŚCI INFORMACJE OGŁOSZENIA

czwartek 4 sierpnia 2011

Nr 9

Naszym celem jest przygotowanie studenta do sprawności zawodowej

- Rozmowa z dr Sławomirem Wiatrem Rektorem Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie

Co zdaniem Pana jest najważniejsze w kształceniu logistyków?

- Najważniejsze są cele kształcenia i kształtowanie programów studiów. Nie dotyczy to tylko kierunku logistyka, ale też wszelkich innych w konkretnych uwarunkowaniach rynkowych, czyli w warunkach konkurujących ze sobą sporej grupy wyższych szkół niepublicznych. Ważna jest więc jakość oferty edukacyjnej, która zagwarantuje studentowi dobre przygotowanie do sprawności zawodowej. Czyli przygotowanie młodego człowieka do rynku pracy i rozumienia na czym polega istota funkcjonowania przedsiębiorstwa, nie tylko logistycznego. Chodzi o praktyczne przygotowanie do wykonywania zadań w firmie.

Czym wyróżnia się WSCiL na rynku edukacyjnym od innych uczelni?

- Po pierwsze jesteśmy jedną z trzech uczelni o profilu logistyczno - transportowych. Poszukujemy nowych obszarów i programów kształcenia, czyli takich, któ-



Sławomir Wiatr źr. Pracujwlogistyce.pl

rymi możemy różnić się np. od Politechniki Warszawskiej, tak jak w przypadku nowego kierunku inżynierskiego na transporcie, który uruchamiamy w tym roku. Pogramy nauczania staramy się kształtować krótko i średnio terminowo, biorąc pod uwagę potrzeby rynku pracy. Jednakże nie zamierzamy kształtować

niszowych specjalności, ale dostarczać wiedzę z zakresu podstawowych pojęć i mechanizmów branżowych, a poprzez kształcenie ogólne przygotowywać studenta do sprawności intelektualnej, która pozwoli mu odnaleźć się na rynku pracy.

cd. str. 4

PORADY / PRAWO

s.7

Szkoda wyrządzona przez pracownika

Może się zdarzyć, iż pracownik przy wykonywaniu swoich obowiązków wyrządzi szkodę osobie trzeciej (np. kontrahentowi spółki lub innej osobie). Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa do naprawienia szkody zobowiązany będzie wyłącznie pracodawca. To, że tyl-ko spółka odpowiada za działania pracownika podkreślił Sąd Najwyższy, w uchwale...

KOBIETY W LOGISTYCE

s.8

Sukcesy i porażki - rozmowa z Prof. Haliną Brdulak

Do transportu trafiłam przez przypadek. Z racji tego, że kończyłam studia w trybie indywidualnego toku studiów mogłam sobie wybrać przedmioty, które mnie interesowały. Wykreśliłam świadomie z tej listy transport. Po obronie pracy magisterskiej planowałam kontynuować karierę naukową, zdecydowałam się więc na studia doktoranckie na SGPiS i jednocześnie czekałam na etat w instytucie marketingu. Niespodziewanie otrzymałam ...

KADRY

s.10

Kadry - Jak poprawić jakość kształcenia

System kształcenia nie spełnia ani oczekiwań studentów, ani firm z rynku transportowo-spedycyjno-logistycznego. Wiedza obecnie przekazywana jest zbyt teoretyczna. By to zmienić konieczny jest transfer wiedzy między praktykami a uczelniami. To przyszli pracodawcy będą mieć znaczący wpływ na to jakie kierunki studiów przetrwają i po jakich kierunkach student znajdzie bez problemu pracę.



Drodzy Czytelnicy!

Chociaż wakacje w pełni, to w środowisku transportowym i naukowym rozgorzała dyskusja na temat standardów kształcenia kadr dla branży TSL. Czy takie standardy uda się wypracować, czy są one w ogóle potrzebne? O to zapytaliśmy rektora jednej z uczelni o profilu logistycznym, a także uczestniczyliśmy w dyskusji na temat Akademii Profesjonalnego Przewoźnika. Podczas dyskusji wyrażono opinię, że brakuje ludzi na rynku pracy, którzy spełnialiby oczekiwania branży TSL. To wyzwanie dla szkół i uczelni wyższych. Będąc blisko nauki w dzisiejszym wydaniu rubryki "Kobiety w logistyce" przedstawiamy znaną osobowość w branży TSL Panią prof. Halinę Brdulak, która opowiedziała nam o swoich sukcesach i porażkach. Nie zabraknie też porad oraz informacji o nowoczesnych technologiach.

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

PEKAES wspiera rekonstrukcję synagogi

Czy można pomóc logistycznie historykom sztuki i artystom? Tak, można i robi to właśnie spółka PEKAES, która pomaga logistycznie Muzeum Historii Żydów Polskich oraz pracowni Handshouse w wyjątkowym projekcie edukacyjnym. Efektem prac będzie odtworzenie dachu dawnej synagogi z Gwoźdźca.

„Gwoździec Re!konstrukcja” - to nazwa projektu, w którym uczestniczy międzynarodowy zespół historyków, architektów, studentów i artystów zajmujących się tradycyjnym rękodziełem drewnianym. Rolą spółki PEKAES będzie pomoc w transporcie powstającego dachu synagogi na każdym etapie jego tworzenia.

Uczestnicy warsztatów tradycyjnymi metodami, materiałami i narzędziami, odtworzą drewniany, zdobiony dach nieistniejącej synagogi z Gwoźdźca, unikalnego przykładu architektury sakralnej w Polsce. Naturalnej wielkości, w całości ręcznie wykonany dach, będzie jednym z eksponatów galerii Miasteczko w powstającym Muzeum Historii Żydów Polskich. Warsztaty konstrukcyjne i malarskie będą się odbywać w czterech polskich miastach: w Sanoku, w Rzeszowie, w Krakowie oraz we Wrocławiu.

W opinii ludzi związanych z kulturą, tego typu inicjatywy mają ogromną wartość

społeczną. Dbłość o historię, tradycję, szacunek dla osiągnięć minionych pokoleń to ważna część naszego dziedzictwa narodowego. Historia nie musi być pisana, mówiona czy interpretowana, historia może być robiona.

(więcej info o projektach na: www.pekaes.com.pl, www.jewishmuseum.org.pl (źr. PEKAES S.A)

Na Mont Blanc z okazji 10-lecia PKP Cargo

29 lipca br. na najwyższym szczycie Europy (Mont Blanc, 4810 m n.p.m.) zawisła flaga PKP CARGO - największego przewoźnika na polskim rynku kolejowym. „Ekspedycja Mont Blanc” to wyprawa trekkingowa, w której uczestniczyło ośmiu pracowników PKP CARGO. Było to jedno z wydarzeń uświetniających jubileusz 10-lecia Spółki.

Wyprawa pracowników PKP CARGO



W NUMERZE:

- 1[4].... **Naszym celem jest przygotowanie studenta do sprawności zawodowej - Rozmowa z dr Sławomirem Wiatrem Rektorem Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie**
- 2-3 **W skrócie**
- 5 **Akademia Profesjonalnego Przewoźnika - czyli jak poprawić jakość kształcenia w branży TSL**
- 6 **Odpowiedzialność spółki za szkodę wyrządzoną przez pracownika**
- 7.... **Korespondencja firmowa – obsługiwać czy zlecać?**

KOBIETY W LOGISTYCE:

- 8-10 **Rozmowa z prof. Haliną Brdulak**
- 11 **Wakacyjne natężenia ruchu w twoim mieście = lepsza logistyka!**
- 12 **Nowa platforma Logintrans**

odbyła się w dniach 22-30 lipca br. W projekcie uczestniczyło ośmiu pracowników Spółki, w tym jedna kobieta. Podczas całej wyprawy uczestnikom wyprawy towarzyszyło kilku przewodników, a także filmowiec. Zespół przez cały czas trwania ekspedycji dzielił się swoimi wrażeniami i emocjami na profilu PKP CARGO na portalu społecznościowym Facebook: <http://www.facebook.com/pkpcargo>.

- Wiele czynników złożyło się na sukces ekspedycji. Mieliśmy dobrą pogodę, taktycznie podeszliśmy do procesu aklimatyzacji i odpoczynku przed wejściem szczytowym, byliśmy zmotywowani i dopingowani przez wielu ludzi. Jeszcze raz dzięki wszystkim, którzy nam kibicowali za wsparcie! – napisali po zdobyciu Mont Blanc uczestnicy wyprawy.

„Ekspedycja Mont Blanc” to jeden z kilku projektów przygotowanych specjalnie z okazji 10-lecia PKP CARGO.

- Niektórzy zadają sobie to odwieczne pytanie: po co chodzę po górach? Każdy ma własną odpowiedź, jednak jesteśmy zgodni, że podczas tej ekspedycji na Mont Blanc nasza firma udowodniła, że ma takich ludzi, którzy mogą przekraczać bariery, nie boją się nowych wyzwań i mogą zdobywać najwyższe szczyty. Projekt Ekspedycja Mont Blanc zakończył się pełnym sukcesem! – dodają zdobywcy Mont Blanc.

Wszystkie wydarzenia z okazji jubileuszu można śledzić na specjalnej stronie internetowej, dedykowanej obchodom dziesięciolecia istnienia PKP CARGO: <http://www.pkp-cargo.pl/cargo10>.

(źr. PKP Cargo)

Berlińskie lotnisko wdroży pomysły studenta z WSL?

Rok temu Marcin Czajczyk, student Wyższej Szkoły Logistyki wyjechał na wymianę międzynarodową do uczelni partnerskiej TH Wildau. 21 lipca Marcin obronił na piątkę podwójny dyplom licencjacki z logistyki, a jego innowacyjne pomysły chce wdrożyć lotnisko Schönefeld. Marcin Czajczyk został również najlepszym absolwentem studiów stacjonarnych I stopnia, właśnie rozpoczyna praktykę w firmie Volkswagen Poznań oraz planuje kontynuować naukę w WSL.

Tytuł jego pracy licencjackiej brzmi: „Rozwój koncepcji wózka obsługi płyty

lotniskowej z automatycznym załadunkiem i rozładunkiem bagażu do samolotu dla lotniska Schönefeld w Berlinie”, którą napisał pod okiem Prof. Dr.-Ing. habil. Berndta Hentschela.

- Temat choć trudny, to zarazem bardzo ciekawy – mówi Marcin Czajczyk. – Zauważyłem, że prawie cały łańcuch obsługi bagażu na lotnisku jest w większym lub mniejszym stopniu zautomatyzowany z wyjątkiem jednego odcinka – załadunku bagażu w budynku lotniska, a następnie jego rozładunku przy samolocie. Tutaj praca odbywa się głównie ręcznie. Postanowiłem zmienić obecny sposób obsługi i zaproponowałem rozwiązanie modyfikujące ten proces, a także zwiększające bezpieczeństwo transportu bagażu. Stworzyłem również projekt wózka obsługi płyty lotniskowej – zarówno jego konstrukcję, jak i funkcjonowanie. Dzięki temu rozwiązaniu, lotniska są w stanie zmniejszyć liczbę uszkodzonych bagażu, a przy okazji przyspieszyć pracę. Właśnie wprowadzeniem tego rozwiązania zainteresowane jest Lotnisko Schönefeld – wyjaśnia.

Marcin nie ukrywa jak wiele dało mu uczestnictwo w wymianie w ramach programu Erasmus.

- Zyskałem więcej pewności siebie, podszkoliłem znajomość języków obcych, poznałem inne kultury, a także zaprzyjaźniłem się ludźmi z całej Europy – mówi. – Oczywiście nie można zapomnieć o dużo lepszych perspektywach zawodowych. Dopiero co wróciłem z Niemiec, a już niedługo rozpoczynam dwumiesięczną praktykę w firmie Volkswagen Poznań w dziale Logistyki Operatywnej. Potem planuję kontynuować naukę na studiach magisterskich w Wyższej Szkole Logistyki.

(źr. WSL)

Zawodnik InPost Javelin Team wicemistrzem Europy

W dniach 21-24 lipca odbyły się w Tallinie Mistrzostwach Europy Juniorów w lekkoatletyce, podczas których Marcin Krukowski zdobył srebrny medal w rzucie oszczepem.

Marcin Krukowski jest członkiem InPost Javelin Team i ustanowił właśnie swój nowy rekord, a jednocześnie pobił rekord Polski juniorów wynikiem 79,19 m.

Marcin Krukowski jest jednym z czterech dobrze zawodników drużyny sponsorowanej przez Grupę Integer.pl. Sponsoring sportowy jest na stałe wpisany – poza aktywnością prospołeczną i ekologiczną – w harmonogram działań podejmowanych przez tę firmę. Zdobył wicemistrzostwa na lekkoatletycznych Mistrzostwach Europy Juniorów w Tallinie to jeden z jego największych jak dotychczas sukcesów sportowych Marcina. Swoje umiejętności i talent w rzucie oszczepem rozwija między innymi dzięki stypendium sportowemu, którego fundatorem od ponad roku jest spółka InPost.

Ponadto, Marcin Krukowski ma na swoim koncie wiele innych zwycięskich tytułów, w tym między innymi brązowy medal Mistrzostw Polski Młodzików (2007), złoty medal Mistrzostw Polski Juniorów Młodszych (2009), czwarte miejsce na Mistrzostwach Świata Juniorów Młodszych (2009) oraz dwa złote medale z Mistrzostw Polski Juniorów (2010 oraz 2011).

- Cieszymy się, że ten młody, obiecujący zawodnik miał szansę rywalizować o tak prestiżowy tytuł, jakim jest medal Mistrzostw Europy. Marcin Krukowski po raz kolejny potwierdził swoją świetną kondycję, a doskonały wynik, który osiągnął – łącznie z pobiciem rekordu Polski – jest zapowiedzią udanych startów, które zawodnik planuje do końca tego roku. Jesteśmy przekonani, że to dopiero początek jego wielkiej, sportowej kariery. – mówi Rafał Brzoska, prezes zarządu InPost.



Raz jeszcze sportowe emocje przeżywać można oglądając relację z Mistrzostw Europy Juniorów z udziałem Marcina Krukowskiego, dostępną na European Athletics Live TV.

(Źródło: InPost)

Naszym celem jest przygotowanie studenta do sprawności zawodowej

- Rozmowa z dr Sławomirem Wiatrem Rektorem Wyższej Szkoły Cła i Logistyki w Warszawie

cd. ze str. 1



W jaki sposób uczelnia rozpoznaje potrzeby rynku pracy i pracodawców?

- Staramy się współpracować z organizacjami branżowymi, aby dotrzeć jak najbliżej do przedsiębiorców. Oznacza to praktyczną współpracę ze środowiskiem branżowym i zrozumienie tego, co dzieje się na rynku. Daje nam to wiedzę o potrzebach w zakresie wymagań kształcenia przyszłych pracowników branży TSL, czyli w jakim kierunku powinniśmy kształtować programy nauczania. Ważna jest również opinia i wiedza samych studentów, ich motywacja do podjęcia studiów na tej a nie innej uczelni. Generalnie mówiąc staramy się podążać z naszą ofertą za potrzebami przedsiębiorców. O tym, że jest to dobra droga świadczą pozytywne opinie pracodawców o naszych absolwentach.

Czy posiada Pan wiedzę, ilu absolwentów WSCiL trafia do pracy w branży TSL?

- Staramy się zbierać takie informacje, ale nie jest to proste. Bo co to znaczy, że trafia do branży? To że firma wykonuje usługi z zakresu TSL, czy też jest firmą pokrewną np. prowadzi logistykę wewnątrzzakładową, a może też prowadzenie własnej firmy. Dokładnych danych nie posiadamy, ale mamy takie wrażenie, że większość naszych absolwentów pracuje przynajmniej w obszarach pokrewnych do specjalizacji, które oferujemy w naszych programach nauczania. Trzeba pamiętać, że specjalizacja z logistyki jest kompetencją o dosyć szerokim zakresie zastosowań. Trudno jest więc ocenić ile konkretnie naszych absolwentów podejmuje pracę w branży TSL.

W jaki sposób promujecie swoich studentów?

- Najlepszą formą promocji jest rynek pracy. Jeżeli szkołę opuszcza już siódmy rocznik absolwentów tj. około tysiąca osób rocznie i kolejne roczniki przyjmują komplety nowych abiturientów, to jest najlepsza promocja. Dzięki współpracy z przedsiębiorcami, rynek pracodawców też jest niezłe poinformowany o naszych absolwentach, a podstawowym elementem promocji jest jakość wiedzy jaką wynoszą studenci z WSCiL.

Co by Pan poradził młodym ludziom, którzy poszukują dalszej drogi i kierunku kształcenia?

- Powinni zastanowić się nad swoimi zainteresowaniami i predyspozycjami do danego zawodu i spróbować znaleźć harmonię w tym wszystkim. Możemy mieć zamiłowanie do sztuki, nawet wykazywać talenty plastyczne, ale może się okazać że talent ten nie jest na miarę zawodu. Z drugiej strony nie można kierować się tylko czysto pragmatycznym wyborem pod kątem przyszłej pracy, bo rynek pracy ciągle ewoluuje i pewne obszary będą bardziej chłonne dzisiaj, ale za 5 lat już mogą okazać się mniej chłonne. Na pewno nie można kierować się modą na określony kierunek, jak to było swego czasu z marketingiem i zarządzaniem. Oczywiście taki wybór wymaga jakiejś dojrzałości w podejmowaniu decyzji. Jeśli takiej dojrzałości młody człowiek nie posiada, to powinien poszukać pomocy chociażby u swoich nauczycieli ze szkoły średniej.

Jakie problemy mają dzisiaj uczelnie zawodowe niepubliczne?

- Szkoły niepubliczne odnotowują spadek rekrutacyjny ok. 20 proc. ze względu aspekty demograficzne i gospodarcze. WSCiL akurat to ominęło, bo odnotowała wzrost w zeszłym roku o ponad 17 proc. Dzisiaj absolutna większość prywatnych uczelni działa w obszarze nauk społecznych i humanistycznych. Mamy wiele szkół oferujących kierunki związane z zarządzaniem, pedagogiką, dziennikarstwem, socjologią, psychologią itp. To jest największy problem rynku edukacyj-

nego w Polsce, czyli brak dopasowania do uwarunkowań gospodarczych i brak wymiaru praktycznego w programach nauczania. Moim zdaniem rynek będzie brutalny dla tych, którzy nie zmieniają podejścia do oferty edukacyjnej. Mamy coraz więcej absolwentów szkół wyższych, którzy pracują poniżej oczekiwań wynikających z ich statusu, to musi się zmienić.

Co należałoby zrobić aby podnieść poziom kształcenia zawodowego?

- Podstawowa sprawa to bardziej rygorystyczne egzekwowanie standardów nauczania przez Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego oraz przez instytucje do tego powołane. Wiele uczelni z ponad 300, które istnieją w naszym kraju i to nie tylko prywatnych, kształci źle i nie przestrzega podstawowych zasad standardów edukacji wyższej, włączając w to minima kadrowe jak i programowe. To jest nie-szczęście dla absolwentów tych szkół. Branża edukacyjna jest obszarem działalności o szczególnej odpowiedzialności. Rolą państwa jest egzekucja wymogów ustawowych. Moim zdaniem lepiej będzie jeśli zamiast 300 uczelni będzie ich 100, z tego kilkanaście czołowych uniwersytetów czy politechnik, a oprócz tego będą istniały bardzo sprawne wyższe szkoły zawodowe przygotowujące absolwentów do rynku pracy. Wówczas to, podniesie się zarówno poziom naukowy i badawczy na uczelniach publicznych jak i poziom kształcenia zawodowego na uczelniach prywatnych.

Dziękuję za rozmowę,
Beata Trochymiak



Akademia Profesjonalnego Przewoźnika

- czyli jak poprawić jakość kształcenia w branży TSL

Logistyka wymaga nowych standardów kształcenia - obecny system kształcenia nie spełnia ani oczekiwań studentów, ani firm z rynku transportowo-spedycyjno-logistycznego. Wiedza obecnie przekazywana jest zbyt teoretyczna. By to zmienić konieczny jest transfer wiedzy między praktykami a uczelniami. To przyszli pracodawcy będą mieć znaczący wpływ na to jakie kierunki studiów przetrwają i po jakich kierunkach student znajdzie bez problemu pracę.

Nowy projekt "Akademia profesjonalnego przewoźnika" Wyższej Szkoły Cła i Logistyki ma być właśnie przykładem transferu praktyki do programów kształcenia. 5 lipca br. w WSCiL odbył się panel dyskusyjny poświęcony nowemu projektowi szkoleniowemu. Inicjatorem projektu jest dr inż. Andrzej Wojciechowski - wykładowca WSCiL, który zwrócił uwagę na pewnego rodzaju modę kształcenia na kierunkach logistycznych, czego wynikiem było powstanie wielu kierunków studiów bez formalnego związku z logistyką jak np. logistyka finansów. Fakt ten niestety wpływa negatywnie na jakość kształcenia. Przeprowadzone badania w tym zakresie pokazują, że obecny system kształcenia nie spełnia ani oczekiwań studentów, ani firm transportowych.

Rady programowe z udziałem praktyków Wiedza obecnie przekazywana jest zbyt teoretyczna. By to zmienić konieczny jest transfer wiedzy między praktykami a uczelniami. To przyszli pracodawcy będą mieć znaczący wpływ na to jakie kierunki studiów przetrwają i po jakich kierunkach student znajdzie bez problemu pracę. Nowa ustawa o szkolnictwie wyższym nakłada na uczelnie obowiązek stworzenia Rad Programowych, w których zasiadać będą mieli praktycy czyli przedstawiciele świata biznesu, tak by dostosować programy studiów jak najbardziej do otaczającej nas rzeczywistości, która wciąż się zmienia.

Obecnie sektor usług szeroko pojętej logistyki jest jednym z największych rynków pracy. W Polsce to nadal młoda branża, której dynamika rozwoju nie słabnie.

Czas na zmiany

Jeszcze dwa - trzy lata temu firmy z branży TSL inwestowały głównie w infrastrukturę i nowoczesne technologie.

Obecnie coraz bardziej stawia się na jakość pracy i kwalifikacje kadr. Coraz więcej uwagi przykładana jest do precyzyjnego planowania kształcenia pracowników. Ma to duże znaczenie dla szkół, które będą musiały dostosować swoje programy do wymagań rynku pracy, tak by absolwenci szkół średnich i wyższych opuszczając mury szkoły byli dobrze przygotowani do podjęcia pracy od strony praktycznej. Wymusza to również sytuacja naszego prawodawstwa. Ciągłe zmiany w otoczeniu prawnym działalności branży TSL, zmiany w przepisach oraz na nowe rozwiązania techniczne w transporcie - te wszystkie czynniki wpływają na konieczność ciągłego dokształcania. Zwłaszcza obecnie, gdy po 4 grudnia 2011r. firmy transportowe będą musiały przygotować się do największych zmian w historii, w związku z wprowadzeniem dyrektyw unijnych.

- Przewoźnicy są zobligowani do nadążania za zmianami i wdrażania ich w życie by zdobyć zaufanie klientów, a przede wszystkim by budować swój profesjonalny wizerunek. Ma to szczególne znaczenie dla małych przewoźników, którzy nie dysponują sztabem ludzi śledzących na bieżąco nadchodzące zmiany, a chcąc być wiarygodnymi partnerami na rynku muszą również dostosować swoje firmy do coraz wyższych standardów w branży.

- mówił podczas spotkania Jan Rzewnicki wykładowca i współpracownik Centrum Szkoleń i Studiów Podyplomowych WSCiL.

Dlatego czas na zmiany. Jedną z nich ma być Akademia Profesjonalnego Przewoźnika, która jest pozytywnie oceniana przez przedstawicieli branży TSL.

Nie tylko branża

Mirosław Laskowski z firmy Trans-Tok uważa, że koniecznością jest nie tylko stałe podnoszenie kwalifikacji przewoźników, ale też wiedzy ich klientów. Za przykład podał rekrutację jaką niedawno przeprowadził do swojego zespołu, gdzie tylko niewielki procent kandydatów było godnych zaufania i reprezentowało odpowiednie kwalifikacje. Natomiast wspólnym mianownikiem wszystkich kandydatów była postawa roszczeniowa jeżeli chodzi o wynagrodzenie.

Praktyki, jeszcze raz praktyki

Konieczne jest aby młodzi ludzie kształ-

cący się na kierunkach i specjalnościach związanych z transportem i logistyką mogli jak najwcześniej odbywać praktyki. Równie istotna jest dobra znajomość języka angielskiego. Dzisiaj jest to warunek konieczny aby móc pracować w branży TSL, której usługi mają wymiar globalny. Niestety zarówno uczelnie jak i studenci często nie do końca doceniają znaczenie komunikatywnej znajomości języka obcego.

- W moje praktyce spotkałem się z sytuacją, kiedy to brak znajomości języków obcych uniemożliwił realizację zamówienia. Należy jednak pamiętać, aby szkolenia były tak skomponowane by dawały rozległą wiedzę niezbędną w codziennej pracy, a nie tylko rozwiązywały gotowe problemy. Gdyż trener będzie traktowany jako indywidualny, a wręcz prywatny doradca a nie o to chodzi. - mówił Jerzy Różyk z CDS Kancelarii Brokerskiej

Duże znaczenie mają osoby zarządzające polityką personalną w firmach w uświadamieniu pracownikom jak duże znaczenie ma podnoszenie kwalifikacji i dlatego pracownik musi uczestniczyć w takim czy innym projekcie szkoleniowym. Niestety często pracownicy udział w szkoleniach traktują jako zło konieczne, a wszystko przez niedostateczną politykę informacyjną i brak jasno sprecyzowanych ścieżek rozwoju.

Spotkanie zakończyło się wzajemnym zobowiązaniem uczestników do dalszej współpracy przy projekcie: „Akademia profesjonalnego przewoźnika” Kolejne spotkanie odbędzie się jesienią, a cały projekt zakończy się stworzeniem profesjonalnego programu szkoleń dla przewoźników oraz konferencją naukową poświęconą temu zagadnieniu. W dyskusji udział wzięli przedstawiciele branży - Mirosław Laskowski z firmy Trans-Tok, Robert Pawłowski z Apreo Logistics S.A., Jerzy Różyk z CDS Kancelarii Brokerskiej oraz Beata Trochymiak redaktor portalu Pracujwlogistyce.pl, a WSCiL reprezentowali: inicjator projektu dr inż. Andrzej Wojciechowski, mgr inż. Jan Rzewnicki, Sylwia Dubiel kierownik Biura Karier i Karolina Łąkowska dyrektor Centrum Szkoleń i Studiów Podyplomowych.

(Źr. WSCiL)

Odpowiedzialność spółki za szkodę wyrządzoną przez pracownika

Może się zdarzyć, iż pracownik przy wykonywaniu swoich obowiązków wyrządzi szkodę osobie trzeciej (np. kontrahentowi spółki lub innej osobie). Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa do naprawienia szkody zobowiązany będzie wyłącznie pracodawca.

To, że tylko spółka odpowiada za działania pracownika podkreślił Sąd Najwyższy, w uchwale z dnia 12 czerwca 1976 r., sygn. akt III CZP 5/76, opubl. OSNC 1977/4/61:

„Przepis art. 120 § 1 kodeksu pracy wyłącza opartą na przepisach prawa cywilnego odpowiedzialność pracownika wobec drugiego pracownika za szkodę wyrządzoną z winy nieumyślnej przy wykonywaniu przez niego obowiązków pracowniczych.” Oznacza to, że jeśli pracownik np. świadcząc usługę u kontrahenta spowoduje szkodę, spółka będzie musiała pokryć jej koszty. Podstawą dochodzenia przez poszkodowanego odszkodowania od spółki będą odpowiednie przepisy Kodeksu cywilnego mówiące o odpowiedzialności odszkodowawczej.

Odpowiedzialność pracodawcy za wyrządzoną przez pracownika szkodę powstanie tylko i wyłącznie w przypadku zaistnienia poniżej określonych przesłanek:

1. zaistniała szkodą,
2. szkodę spowodował pracownik za-trudniony na umowę o pracę,



3. pracownikowi będzie można przy-pisać winę,
4. poszkodowanym jest osoba trzecia,
5. szkodą została wyrządzona podczas wykonywania obowiązków pracow-niczych.

Jeśli spółka naprawiła szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, może zażądać od pracownika, który ją spowodował, zwrotu poniesionych kosztów.

Istotne jest to, iż pracodawca może zażądać od pracownika zwrotu poniesionych kosztów tylko w tym zakresie, w jakim rzeczywiście naprawił szkodę osobie trzeciej. Pracownik ponosi odpowiedzialność za szkodę w granicach rzeczywistej straty poniesionej przez pracodawcę

(czyli w wysokości faktycznie pokrytej przez pracodawcę szkody) i tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego wynikała szkodą. Odszkodowanie pracownika ustalone jest w wysokości wyrządzonej szkody. Jeśli jednak jego działanie było nieumyślne, odszkodowanie nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego mu w dniu wyrządzenia szkody. Natomiast jeśli pracownik umyślnie wyrządził szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości. Roszczenie pracodawcy wobec pracownika o zwrot wypłaconego odszkodowania staje się wymagalne w dniu, w którym szkoda ta została naprawiona. Wtedy też rozpoczyna się bieg okresu przedawnienia, który wynosi 1 rok. Naprawienie szkody może nastąpić na podstawie ugody pomiędzy pracodawcą i pracownikiem. Jeżeli pracownik nie wykona ugody, podlega ona wykonaniu w trybie przepisów kodeksu postępowania cywilnego, po nadaniu jej klauzuli wykonalności przez sąd pracy. W przypadku, gdy ugoda nie jest możliwa pracodawca będzie musiał dochodzić swych należności na drodze sądowej poprzez wytoczenie powództwa przeciwko pracownikowi.

Podstawa prawna:

art. 114-122 Kodeksu pracy
art. 415 i 471 Kodeksu cywilnego

**Autor: Ewa Krysztofiuk radca prawny
M&M air sea cargo S.A.**



Korespondencja firmowa – obsługiwać czy zlecać?

Zarządzanie pocztą w modelu outsourcingowym to szansa na oszczędność i efektywność przedsiębiorstw. Zlecenie zewnętrznym, wyspecjalizowanym podmiotom usług z zakresu IT, HR czy Call i Contact Center jest praktyką powszechnie i chętnie stosowaną przez przedsiębiorstwa. Rosnącym zainteresowaniem na rynku cieszy się również outsourcing usług pocztowych.

Dzięki rozpowszechnionemu już na całym świecie procesowi digitalizacji dokumentów i szeroko wykorzystywanym w tym zakresie nowym technologiom, zlecenie kompleksowej obsługi korespondencji codziennej zewnętrznym instytucjom staje się coraz bardziej popularne zarówno wśród międzynarodowych korporacji, jak też niewielkich, krajowych przedsiębiorstw.

Outsourcing usług pocztowych to nic innego, jak przekazanie procesu przygotowania, wydruku, rejestracji, doręczenia i archiwizacji korespondencji firmie specjalizującej się w tego typu usługach. Z kolei dla tych, którzy chcą pójść jeszcze krok dalej najlepszym i niezwykle funkcjonalnym rozwiązaniem jest poczta hybrydowa. Absolutną nowością na naszym rynku jest usługa Power Post, oparta na tej nowoczesnej technologii, oferowana przez Mass Mailing Integrated.

Realizować we własnym zakresie czy zlecać specjalistom?

Zarządzanie korespondencją wychodzącą jest procesem czasochłonnym i skomplikowanym logistycznie, wymagającym zaangażowania dużych zasobów kadrowych i dysponowania odpowiednio przygotowanym zapleczem technicznym. Samodzielna obsługa poczty wychodzącej – w przeciwieństwie do zlecenia tego procesu wyspecjalizowanej firmie – generuje przede wszystkim znacząco wyższe koszty przygotowania, wydruku, rejestrowania, doręczenia i w końcu archiwizacji korespondencji. Zastosowanie zewnętrznego modelu zarządzania masową ilością listów, faktur czy umów bezpośrednio wpływa również na podniesienie efektywności działania firmy. Ogromne znaczenie ma w tym przypadku nie tylko specjalistyczna wiedza i doświadczenie operatora, ale przede wszystkim narzędzia i systemy informatyczne, którymi

disponuje. Zaawansowane rozwiązania technologiczne z jednej strony wspomagają obsługę korespondencji, z drugiej z kolei zapewniają optymalizację procesu obiegu dokumentów, redukując jednocześnie koszty z tym związane. Firmy korzystające z outsourcingu usług pocztowych mogą liczyć nawet na 20proc. oszczędności zarówno w kontekście finansowym, jak i potencjału ludzkiego. Dodatkowo mają możliwość kontroli procesów i kosztów wysyłki korespondencji firmowej wychodzącej z różnych działów. Między innymi dlatego outsourcing usług pocztowych zyskuje w Polsce coraz większą popularność.

Jak znaleźć optymalne rozwiązanie?

Dynamiczny rozwój teleinformatyczny sprawia, że tradycyjny model logistyki pocztowej – zakładający fizyczne odbieranie i doręczanie korespondencji – jest znacznie mniej efektywny i jednocześnie dużo droższy niż coraz częściej go zastępujący elektroniczny transfer dokumentów. Dlatego firmy świadczące usługi z zakresu outsourcingu usług pocztowych szukają nowych narzędzi, które znacząco usprawnią ten proces. Najatrakcyjniejszym rozwiązaniem rynkowym, podnoszącym efektywność zarządzania korespondencją, jest technologia poczty hybrydowej, która łączy w sobie zalety poczty e-mail, wykorzystując przy tym najbardziej funkcjonalne elementy tradycyjnych usług pocztowych. Najprościej mówiąc, dzięki poczcie hybrydowej korespondencja wysłana drogą elektroniczną – czyli bez wychodzenia z domu czy biura – trafia finalnie w tradycyjnej, papierowej wersji do jej adresata. Jej użyteczność cenią szczególnie masowi nadawcy instytucjonalni, wysyłający duże ilości korespondencji firmowej. Dobrym rozwiązaniem jest Power Post – usługa oparta na technologii poczty hybrydowej, oferowana przez spółkę Mass Mailing Integrated we współpracy z firmą InPost. W tym modelu niezwykle szybko i sprawnie przebiega proces obsługi korespondencji, ponieważ umożliwia natychmiastową wysyłkę dokumentów generowanych na komputerze z dostępem do Internetu, bez potrzeby tracenia czasu na drukowanie, kopertowanie, adresowanie i wizyty na poczcie.

Niestandardowa usługa dla „wszystkich”?

Powierzenie zarządzania korespondencją firmową zewnętrznym podmiotom jest szczególnie atrakcyjnym rozwiązaniem w przypadku banków czy operatorów telefonii komórkowej, nadających przesyłki do odbiorców masowych. Lista beneficjentów – ze względu na funkcjonalność jest znacznie dłuższa, obejmując również instytucje publiczne, spółdzielnie mieszkaniowe, dostawców mediów i TV czy firmy ubezpieczeniowe i windykacyjne. Mimo atrakcyjności rozwiązania oferta firm outsourcingowych świadczących tego rodzaju usługę nie jest wbrew pozorom szeroka. Warto zatem – zlecając kompleksową obsługę korespondencji zewnętrznym podmiotom – zwrócić uwagę nie tylko na cenę usług, ale również na zakres i innowacyjność jej oferty. Instytucje masowo nadające korespondencję – ceniące profesjonalizm – powinny oprócz ten proces na systemie poczty hybrydowej – szybszej, bardziej efektywnej, bezpieczniejszej i przede wszystkim tańszej niż tradycyjny model logistyki pocztowej.

Autor: Robert Giersz dyrektor zarządzający Mass Mailing Integrated (MMI)

**MIEJSCE NA
REKLAMĘ**

Reklama:

e-mail:

reklama@pracujwlogistyce.pl

tel. +48535447544



KOBIETY W LOGISTYCE

W dzisiejszym wydaniu “Kobiety w logistyce” rozmawiamy z osobowością znaną w branży TSL Panią prof. Haliną Brdulak. Tym razem nie pytamy ją o rynek usług logistycznych czy projekty transportowe, ale o nią samą. Jak trafiła do branży transportowej, co w jej życiu jest najważniejsze oraz jakie ma pasje i plany życiowe, a także o porażki i sukcesy. To ciekawa osobowość i warto ją poznać.

Czy Pani kariera naukowa od początku była ukierunkowana na transport?

- Moje pierwsze plany naukowe wiązałam z marketingiem, zgodnie z kierunkiem mojego wykształcenia. A do transportu trafiłam przez przypadek. Z racji tego, że kończyłam studia w trybie indywidualnego toku studiów mogłam sobie wybrać przedmioty, które mnie interesowały. Mając do wyboru to co chciałam studiować, wykreśliłam świadomie z tej listy transport, przedmiot o bardzo dużej liczbie godzin. Po obronie pracy magisterskiej planowałam zostać na uczelni i kontynuować karierę naukową, zdecydowałam się więc na studia doktoranckie na SGPiS i jednocześnie czekałam na etat w instytucie marketingu. Niespodziewanie otrzymałam informację, że zakład transportu poszukuje wykładowcy do prowadzenia wykładów właśnie z transportu. Chcąc koniecznie zostać na uczelni, stwierdziłam, że spróbuję, a po roku wrócę do marketingu. Wtedy uważano, że ta branża nie jest dla kobiet i nie były one mile widziane w tej dziedzinie. Ale kierownik tego zakładu Profesor Tarski, mimo tego że nastawiony był na zatrudnienie mężczyzny, przyjął moje zgłoszenie. Miałam tydzień na przygotowanie się do zajęć i to dla studentów zaocznych, którzy byli już praktykami. Moje pierwsze zajęcia z transportu były więc ogromnym stresem. Po upływie 12 miesięcy otrzymałam propozycję etatu w tym zakładzie, co oznaczało że zostałam doceniona jako kobieta w transporcie, a dla mnie transport stał się nowym wyzwaniem naukowym. Propozycję przyjął, ponieważ transport okazał się bardzo ciekawym obszarem badawczym, na styku praktyki i teorii. Jak widać, otworzyła się przede mną niespodziewanie nowa ścieżka, a ja zdecydowałam się pójść nią.

Sukcesy i porażki nauczyły mnie pokory, cechy która towarzyszy mi przy każdym działaniu

- Rozmowa z prof. dr hab. Haliną Brdulak ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie



prof. dr hab. Halina Brdulak

Żałuje czasami Pani tego, że została w transporcie, a nie wróciła do marketingu?

- Do marketingu wróciłam, już jako kierownik podyplomowych studiów marketingowo-logistycznych w końcówce lat 90-tych. Zauważyłam, że w praktyce te dwa obszary świetnie się uzupełniają i warto je połączyć. A co do transportu to terminowałam najpierw w Zakładzie jako starszy asystent. Zgodnie ze zwyczajem zdobywałam też umiejętności praktyczne – początkowo w Przedsiębiorstwie Spedycji Międzynarodowej C.Hartwig Warszawa, a później w firmie Express w Austrii i M&M we Frankfurcie. Chciałam jak najlepiej poznać branżę TSL i zaczęło

mnie to fascynować. Zaczęłam też prowadzić szkolenia z dokumentacji transportowej i Incotermsów w PTE. Poznawałam więc tę materię od środka, jak to wygląda w praktyce. Krok po kroku wykuwałam swoją pozycję i autorytet w transporcie, co nie było takie łatwe, zwłaszcza kobiecie.

A porównując poprzedni czas do obecnego, czy dzisiaj jest trudniej naukowcom rozwijać się w tej dziedzinie, czy łatwiej?

- Moim zdaniem są dwa typy naukowców. Jeden to typ “użyteczny”, który musi w pierwszym rzędzie sprawdzić jak to działa i ja należę do tej grupy. Drugi typ



KOBIETY W LOGISTYCE

to taki, który wyraźnie oddziela teorię od praktyki i znaczna część naukowców preferuje tę formułę. Chociaż, zmienia się to pod wpływem środowiska gospodarczego w Polsce. Dzisiaj na pewno jest więcej możliwości jeśli chodzi o dotarcie do praktyki, chociażby z racji rozwiniętych kanałów komunikowania się i przepływu informacji, ale to zależy od człowieka i jego podejścia do roli oraz jak postrzega swoją misję jako naukowiec.

W jaki sposób przygotowuje Pani młodych ludzi do pracy w logistyce?

- Staram się prowadzić zajęcia interaktywnie. Formułuję pytania i wspólnie ze studentami poszukujemy odpowiedzi. Studenci pracują w zespołach, co jest ważne, bo mają szansę na wypracowanie porozumienia, consensusu w grupie. Pokazuję im, że nie jest istotne skupianie się na szczegółach, ważne jest to czy ktoś potrafi odpowiednio argumentować swoją odpowiedź. Dlatego prowadzę nie tylko zajęcia z logistyki, ale łączę je z wykładami z negocjacji.

Czuje się Pani bardziej logistyką czy naukowcem?

- Przede wszystkim czuję się kobietą, która wychodzi naprzeciw temu co ją spotyka. Jeśli jest się uważnym to można wiele ciekawych możliwości dostrzec. A więc staram się być uważna.

A czy nie kusilo Pani, aby przejść całkowicie do biznesu?

- Przez dwa lata miałam taki okres w życiu, chociaż całkowicie nie zrezygnowałam z uczelni, tylko chciałam zobaczyć, jak to jest w tym biznesie. Byłam dyrektorem marketingu w Spedpolu i miałam do pomocy osobę operacyjną ze Szwecji. To było prawdziwe wyzwanie – zauważyłam, że niewiele się znam na operacjach, ale nieźle diagnozuję kierunki. Jednak nie byłam w stanie łączyć tych dwu działalności przy pełnym zaangażowaniu. Bardziej widziałam się w roli konsultanta naukowego, który sprawdza jak wygląda praktyka i doradza jak ją usprawnić (na przykład jeżdżę z kierowcami, aby zobaczyć jak wygląda cała usługa aby poznać słabe jej punkty). Ograniczenie się tylko do pracy w biznesie nie odpowiadało mi, brakowało mi czegoś. Dlatego wolę realizować współpracę w ramach projektów nauka - biznes.

Skąd bierze Pani pomysły na projekty naukowe realizowane dla biznesu - wychodzą z firm, czy najpierw jest nauka i potem propozycja dla biznesu?

- Korzystam z raportów, głównie amerykańskich, gdzie widoczne są pewne trendy. Poszukuję możliwości wdrożenia ich w Polsce. Te raporty są inspiracją i szukam co można zrealizować w naszym kraju. Jeśli widzę, że coś się nie przyjmie ze względu na kulturę przedsiębiorstw (zwyczaje, zachowania, itp) to odpuszczam temat, a jeśli jest szansa to proponuję realizację projektów partnerom biznesowym. Chociaż czasami jest trudno, bo Polska leży na pograniczu dwóch kultur – umownie można je nazwać kulturą Europy Zachodniej i kulturą Europy Wschodniej. Oczywiście jest też potrzeba, która wychodzi od firm. Przykładowo miałam okazję realizować wspólnie ze swoim zakładem projekt, którego celem było znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy lepiej outsourcować działalność transportową w jednej z firm produkcyjnych, ale o dość specyficznym profilu czy też jednak szukać możliwości rozwoju własnego transportu.

Jaki projekt był największą Pani porażką?

- Kiedy pracowałam w Spedpolu wydawało mi się, że wiele rzeczy trzeba i można bez problemu zmienić. Skończyłam wydział Handlu Zagranicznego, wyniosłam stamtąd naprawdę dobrą wiedzę a także praktykę. Chciałam je wdrożyć do firmy, w której zaczęłam pracować. Byłam pełna zapału i chęci. Jednak te próby nie udały się, teraz wiem, że działalam zbyt szybko, nie próbując zrozumieć organizacji. Wiele osób pomagało mi przetrwać ten trudny okres w firmie. Jednak stwierdziłam, że nie mogę obu tych działalności łączyć w takim wymiarze jak wymagał ode mnie biznes. A miałam wówczas dwójkę dorastających dzieci, które były i są dla mnie bardzo ważne. Zrezygnowałam z biznesu. Ta porażka była ciężka, bo była związana z koniecznością poszukiwania nowej drogi ale też była dobrą lekcją pokory w stosunku do rynku i branży.

Czy ta porażka nie spowodowała niechęci do branży transportowej?

- Nie, tylko zweryfikowała moje plany zawodowe. Po tym, poświęciłam się

tylko nauce i postanowiłam zrobić habilitację. Przeszłam naukowo na inny szczebel i zaczęłam współpracować na innych zasadach z biznesem. Ta porażka spowodowała, że zaczęłam inaczej myśleć o swojej roli. Musiałam poukładać swoje życie zawodowe od nowa i nauczyło mnie to pokory. Uważam, że jest to cecha, która powinna towarzyszyć każdej działalności, zarówno biznesowej jak i naukowej.

Jakim jest Pani wykładowcą surowym czy łagodnym?

- Zawsze traktuję ludzi z szacunkiem i uwagą. W ankietach, w których studenci oceniają swoich wykładowców otrzymuję zwykle bardzo wysokie oceny za „szacunek dla studenta”. Jednocześnie jednak stawiam określone wymagania od razu na początku i oczekuję konsekwencji w ich realizacji. W studentach postrzegam przede wszystkim młodych ludzi, ciekawych życia, którzy poszukują swojej ścieżki życiowej. Lubię z nimi rozmawiać i ciekawi mnie ich sposób podejścia do kariery zawodowej, do tego co robią i kim są.

Ale z drugiej strony, wiem że jest Pani niepokorną duszą...

- No tak, przynajmniej nie idę tam gdzie idą wszyscy, bo już nie wydają mi się to takie ciekawe. Często zdarza mi się łamać standardy.

Co to znaczy?

- W każdym miejscu i czasie. Ostatnio zdarzyło się coś takiego, że postawiłam na człowieka a nie na procedury. Chodziło o sprawę w urzędzie, której załatwienie standardowo trwa trzy tygodnie, ale udało się ją przyspieszyć dzięki rozmowie z ludźmi. To pokazało, że traktując sprawę po ludzku regulaminy też są bardziej ludzkie.

Jest Pani bardzo dynamiczną osobą, skąd Pani czerpie energię?

- Uprawiam jogę i podróżuję. Kiedyś były podróże do miast, teraz ciągnie mnie do przyrody. Każdy ma pewien potencjał energii, i trzeba nią dobrze zarządzać. Im człowiek jest starszy, robi to bardziej świadomie. Prawie codziennie chodzę na 1,5godzinne ćwiczenia jogi, co jest bardzo wyciszające i budujące.

KOBIETY W LOGISTYCE

Która podróż wywarła na Pani największe wrażenie?

- Było wiele takich podróży, każda inna i każda dała mi porcję ciekawych wrażeń. Pamiętam swoją pierwszą podróż do Azji, do Seulu w Korei Płd, gdzie podczas spaceru po mieście znalazłam się w samym centrum zamieszek i strajku studentów. Musiałam uciekać z tłumem. Kiedy policja próbowała stłumić te zamieszki gazem łzawiącym udało mi się wbiec do jakiegoś sklepu i nie mogłam złapać tchu. Przeczekalam to, ale potem dostałam 40 stopni gorączki. Byłam w hotelu, nie mogłam się porozumieć, gdyż byłam na granicy utraty przytomności i myślałam, że umrę. Czułam się strasznie. Trafiałam do szpitala i musiałam zawierzyć azjatyckiemu lekarzowi. Zastrzyki, które otrzymałam pomogły mi i po kilku dniach mogłam uczestniczyć w Kongresie Specyjnym. Azja wywarła na mnie bardzo duże wrażenie – zobaczyłam, jak bardzo kultura i ludzie są inni, jak postrzegają historię świata. Zrozumiałam, że jestem

eurocentrykiem, osobą, którą patrzy na świat przez pryzmat Europy i jej historii. Okazało się że nie wszystko kręci się wokół Europy, podróżując człowiek schodzi z tego piedestału. To zdarzenie spowodowało, że tam gdzie jadę staram się przede wszystkim asymilować z miejscową kulturą i uważnie przyglądać się otoczeniu. To wspaniała przygoda móc zweryfikować swoje dotychczasowe poglądy albo zobaczyć jakieś zjawisko zupełnie z innej strony.

Gdzie w tym roku spędziła Pani wakacje i jakie są kolejne plany podróży?

W tym roku udało mi się zrealizować swoje marzenie – pływałam na kataranach po Karaibach, części północnej. Zaczynaliśmy w Martynice. Każda z wysp, do której udało nam się dotrzeć, była niepowtarzalna. Mielismy okazję zobaczyć różne kultury, wspaniałą przyrodę i zapoznać się z tropikalnymi deszczami (ostatnio też występują w Polsce),

pożeglować i popływać w morzu, podglądając kolorowe rafy i ryby. Raz płynęłam nawet w całej ławicy srebrnych ryb, które otoczyły mnie i wpuściły do środka. To bardzo ciekawe doświadczenie. Zwłaszcza, że jak byłam na Kubie miałam okazję pływać i bawić się z delfinem, a więc miałam już trochę doświadczeń z florą morską. Drugą część wakacji spędzę w górach, na obozie jogowym i górskich wędrówkach, potem wybieram się też nad polski Bałtyk razem synem, synową i wnuczkami. A co do kolejnych planów to chciałabym jeszcze polecieć do Nowej Zelandii. Pociąga mnie też nadal Ameryka Południowa. Może dlatego, że swoje podróże po Peru, Ekwadorze i Galapagos wspominam jako wspaniałe spotkanie z naturą. Jednak nie planuje na razie podróży – zwykle przychodzi czas, że coś ciekawego pojawia się na mojej ścieżce i wtedy marzenia się spełniają.

Dziękuję za rozmowę,
Beata Trochymiak



prof. Halina Brdulak

Info rozmówczyni:

prof. ndzw. SGH dr hab. Halina Brdulak

Kierownik Zakładu Transportu Międzynarodowego i Logistyki w Kolegium Gospodarki Światowej SGH oraz Podyplomowego Studium Marketingowo-Logistycznego, prezeska Międzynarodowego Forum Kobiet, doradczyni zarządu DB Schenker, autorka rankingu branży TSL (transport-spedycja-logistyka), publikowanego od 15 lat w „Rzeczpospolitej” (edycja czerwcową), autorka wielu ekspertyz dla branży logistycznej; wspierająca przedsiębiorstwa TSL w ich rozwoju., organizatorka cyklu konferencji TRANS - Wspólna Europa dotyczących najbardziej aktualnych zagadnień z zakresu zarządzania w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. W latach 90-tych – redaktorka w „Rynkach Zagranicznych” oraz kierowniczka Pracowni Integracji Europejskiej w Instytucie Transportu Samochodowego, członkini zarządu Fundacji „Polska Eksportuje”, propagującej standard EDIFACT w Polsce. Obecnie także członkini Rady Naukowej Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego oraz Rady Programowej miesięcznika „Gospodarka Materiałowa i Logistyka”, Olimpiady Logistycznej oraz magazynu „Kobieta i Biznes”. Autorka kilkudziesięciu publikacji naukowych i popularno-naukowych z zakresu handlu zagranicznego, zarządzania logistycznego, międzynarodowych rynków transportowych, negocjacji i marketingu. Globtroterka – pasjonuje się podróżami i poznawaniem nowych kultur; ostatnio Ameryki Południowej i Środkowej (Kuba, Ekwador, Peru, Galapagos) oraz Azji (Japonia); od ponad czterech lat uprawia systematycznie jogę. Motto: czerpać z różnorodności i integrować w nową całość.

Wakacyjne natężenia ruchu w twoim mieście = lepsza logistyka

Poruszanie się po największych polskich miastach w sezonie letnim jest łatwiejsze niż przez resztę roku – wynika z badania danych natężenia ruchu przeprowadzonego przez NaviExpert. Jadąc do pracy czy do domu można skrócić czas podróży nawet o 1/5. Wykorzystując dane Community Traffic online, NaviExpert monitoruje natężenia ruchu w wielu miastach w Polsce.

Zgromadzone statystyki dotyczące średniej prędkości jazdy w marcu i w lipcu wskazują, że podczas sezonu wakacyjnego, w większości przypadków, kierowcy mogą w godzinach szczytu jechać szybciej, z prędkością nawet 20 proc. większą niż przez pozostałą część roku. Szczegóły porównania zamieszczone są w tabeli poniżej. Analiza wskazuje, że sytuacja najbardziej poprawiła się w Krakowie. Miasto, ze względu na uniwersytecki charakter i związane z tym wakacje akademickie oraz stosunkowo małą liczbę remontów, stwarza kierowcom bardzo dobre warunki do jazdy. Większą swobodą na ulicach swojego miasta cieszą się również mieszkańcy Katowic.

Na przeciwnym biegunie znajduje się Wrocław. Stolica Dolnego Śląska pozostaje najbardziej zakorkowanym polskim miastem. Nie zachwyca również Gdańsk. Dane zebrane w lipcu przez NaviExpert świadczą o tym, że jeździ się tam nawet wolniej niż na wiosnę. Spowodowane jest to dużą liczbą remontów związanych z EURO 2012 oraz typowo turystycznym charakterem tego miejsca. Prowadzący szereg inwestycji drogowych Poznań wypada w badaniu NaviExpert dużo lepiej niż Gdańsk.

Jak pokazuje przykład warszawski, nawet bardzo duża liczba inwestycji nie musi być wielkim utrudnieniem w okresie wakacji. Dane zebrane w analizie pokazują, że w stolicy, mimo budowy drugiej linii metra w ścisłym centrum miasta, kierowcy



i tak mogą swobodniej przemieszczać się ulicami niż przez pozostałą część roku.

Analiza sytuacji drogowej

Badanie zostało wykonane za pomocą technologii Community Traffic online, dzięki której system na bieżąco zbiera dane o prędkości poruszających się pojazdów. Na podstawie tych danych planowany jest przebieg trasy z pominięciem najbardziej zakorkowanych odcinków

dróg. Dzięki technologii Community Traffic Online system „wie” gdzie i kiedy pojawiają się korki oraz gdzie i kiedy można poruszać się po drogach płynnie. W wyniku aktualizowania danych w czasie rzeczywistym nawigacja NaviExpert informuje użytkownika o zlokalizowanych sytuacjach na drodze, które mają wpływ na spowolnienie ruchu (np.: wypadki lub roboty drogowe) i umożliwia ich najlepsze ominięcie.

(źr. NaviExpert)

Miasto	Średnia prędkość(w km/h)		Zmiana
	Marzec	Lipiec	
Gdańsk	25,0	24,6	-2%
Katowice	27,3	28,8	5%
Kraków	24,1	29,4	22%
Łódź	24,5	28,1	15%
Poznań	23,3	26,6	15%
Warszawa	24,6	28,3	15%
Wrocław	20,3	23,0	13%

Operator giełdy Trans.eu rozpoczął w lipcu testy nowego narzędzia - platformy Trans 4.0, która będzie udostępniona szerokiemu gronu odbiorców na jesieni tego roku. Nowe narzędzie będzie zawierało m.in. kompletny moduł map Europy, dzięki któremu po znalezieniu ładunku będzie można wyznaczyć odpowiednią trasę przewozu, a dodatkowo system poinformuje użytkownika o ograniczeniach drogowych i wyliczy koszt transportu wraz z opłatami drogowymi (w tym m.in. polskiego e-myta)

Póki co dostęp do nowej wyszukiwarki ma nieliczna grupa testerów, czyli technologicznych zapaleńców z branży, która na potrzebę twórców nowej giełdy dzieli się swoimi spostrzeżeniami, uwagami, zgłasza poprawki i zauważone błędy. Ich spostrzeżenie można przeczytać na forum giełdy oraz na Facebooku. Najwięcej komentarzy wywołuje m.in. nowy wygląd komunikatora. Jedni zachwycają się nowym układem przycisków i stonowanymi kolorami: „Interfejs naprawdę ciekawy i innowacyjny i za to plus”, inni z kolei – Ci bardziej konserwatywni – wolą styl z poprzedniej wersji: „Mi pasuje, bo jest bardziej funkcjonalny, ale trzeba się przyzwyczaić”. - takie opinie wyrażają pierwsi użytkownicy.

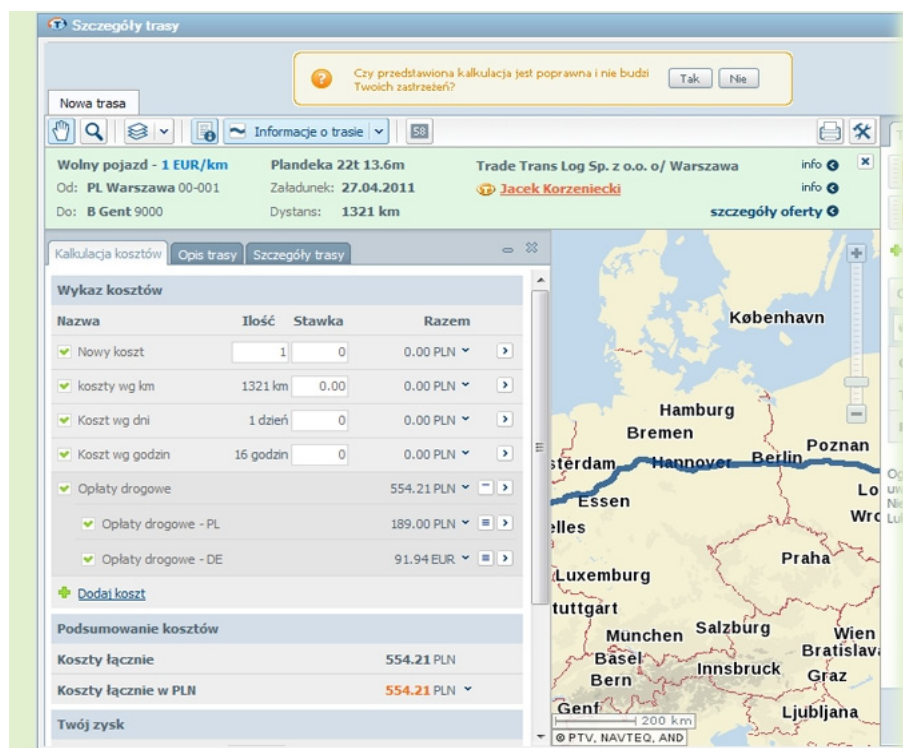
Sporo pochwał zebrali programiści nowej wersji za stabilność programu i dużo mniejsze obciążenie pamięci komputera: „Muszę pochwalić programistów zatrudnionych przez Logintrans; program działa teraz IDEALNIE, logowanie jest błyskawiczne” - napisał na forum jeden z testujących.

Podczas aktualizacji ofert wolnych pojazdów i ładunków Trans w wersji 4.0 nie będzie już pobierać całego pakietu danych – jak było to do tej pory, teraz dane będą jedynie aktualizowane wyłącznie o nowe oferty. To duży plus zwłaszcza dla użytkowników z nieco słabszymi komputerami.

Na początku był TransIdea.eu

Operator giełdy w zeszłym roku udostępnił swoim klientom specjalną platformę do wymiany pomysłów związanych z rozwojem giełdy i jej nowymi funkcjami, tzw. bank pomysłów TransIdea.eu. To właśnie rozwiązania zaproponowane przez klientów na tej platformie w dużym stopniu mają wzbogacić nowe narzędzia giełdy. Czego jeszcze można zatem spodziewać się w nowej wersji?

Nowa platforma Logintrans



- Najczęściej wymienianymi pomysłami były m.in. stworzenie wyszukiwarki kontaktów w zintegrowanym z giełdą komunikatorze, a także umieszczenie informacji w okienku rozmowy, o tym że dana firma jest na liście dłużników. Wszystkie te postulaty klienci znajdą w Transie 4.0” - zapewnił Witold Ergietowski, dyrektor zespołu odpowiedzialnego za wdrażanie nowych funkcjonalności w Logintrans. Twórcy giełdy postawili też na sprawdzone rozwiązania. W wersji 4.0 wyniki wyszukiwania ofert, a także m.in. szczegóły oferty będą pokazywane – na wzór przeglądarek internetowych – w zakładkach. Dzięki temu, w przypadku m.in. awarii prądu, komunikator zapamięta ostatnie ustawienia i - po jego ponownym uruchomieniu - przywróci je. Tym samym będzie można natychmiast wrócić do rozpoczętej rozmowy z kontrahentem czy zobaczyć wyszukane wcześniej oferty. Zakładki ograniczą też liczbę wyskakujących okienek; w Transie 4.0. można je po prostu przenieść do zakładek.

Wersja 4.0 policzy opłaty drogowe

Największą innowacją nowej platformy 4.0 ma być kompletny moduł map Europy. Te informacje potwierdza Grzegorz Haładus z Departamentu Komunikacji spółki.

- Rzeczywiście, takie rozwiązanie znajdzie się w nowej wersji. Z pewnością będzie to przełom na rynku, bo żaden z europejskich operatorów giełd transportowych nie posiada w swojej ofercie map, które mają tak duże pokrycie np. jeśli chodzi o ograniczenia drogowo. - powiedział rzecznik firmy.

Mapy będą zintegrowane z tabelą ofert giełdowych, dzięki czemu - po znalezieniu ładunku - będzie można bezpośrednio wyznaczyć odpowiednią trasę przewozu. Dodatkowo system poinformuje nas o ograniczeniach drogowych na wybranej drodze oraz wyliczy koszt transportu wraz z opłatami drogowymi, obejmującymi już system rozliczeń polskiego e-myta. Wiadomo też, że zaznaczenie odpowiedniej opcji sprawi, że mapa pokaże nam wszystkie doładunki na wybranej trasie. To oznacza, że mapy nie będą przedstawiać jedynie suchych danych, a dostarczą czytelną informację i pozwolą na optymalne zarządzanie kosztami transportu.

Operator giełdy nie zdradził jeszcze, czy moduł map będzie płatny dodatkowo, a jeśli tak to ile. Wiadomo natomiast, że każdy klient będzie mieć możliwość przetestowania map podczas darmowego okresu testowego.

(źr. Logintrans)



Kongres Polskich Menedżerów Logistyki

Nowoczesne łańcuchy dostaw w dynamicznie zmieniającym się otoczeniu

Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki zaprasza do udziału w kolejnym już Kongresie PL-Log i PolZak. Tegoroczna **IX już edycja** najważniejszego, corocznego spotkania członków i przyjaciół PSML – menedżerów zajmujących się logistyką, zakupami i zarządzaniem łańcuchem dostaw odbędzie się:

**20-21 października 2011, Hotel NOVOTEL
Warszawa, ul. 1 sierpnia 1**

Tematyką tegorocznego kongresu będzie m. in.: społeczna odpowiedzialność logistyki, trendy na rynku pracy, ryzyka w procesie zakupowym, budowa etycznych organizacji, w szczególności w relacji do partnerów zewnętrznych. Jak zwykle nie zabraknie prezentacji z zakresu najlepszych praktyk oraz trendów w branży.

Gośćmi Kongresu będą m. in.: **prof. Witold Orłowski, dr Ryszarda Praszkiera, poseł Janusz Piechociński**. Ciekawą ofertę przedstawią także liczni wystawcy.

Partnerzy Kongresu:



Wystawcy:



Opieka merytoryczna:

Patronat medialny:



Organizator Kongresu:

Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki

Kontakt: tel. +48 22646 44 00, 849 32 49, 646 44 06

E-mail: biuro@psml.org.pl **Więcej szczegółów:** www.psml.pl

