



LOGISTYKA a CZASOPISMO MENEDŻERÓW LOGISTYKI JAKOŚĆ

ISSN 1509-3719 | www.laj.pl

NR 5(77) WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK 2011 ROK XII INDEKS 354503 CENA 42 ZŁ (W TYM VAT 8%)

100 TWARZY POLSKIEJ LOGISTYKI



NAKŁAD KONTROLOWANY
ZWIĄZEK KONTROLI DYSTRYBUCJI PRASY



SCHENKER

*Globalna logistyka
w Twoim zasięgu*

100 TWARZY POLSKIEJ LOGISTYKI

Udało się! Mimo różnych przeciwności i wiążących się z tym obaw prezentujemy Państwu listę 100 TWARZY POLSKIEJ LOGISTYKI. Powstała ona na bazie typów redakcyjnych oraz sugestii naszych przyjaciół, którzy logistykę znają od podszewki. Do projektu zaprosiliśmy osoby świata nauki, reprezentujące instytucje publiczne i branżowe oraz przedstawiciele biznesu, którzy mają realny wpływ na kształt szeroko rozumianej logistyki w Polsce. Co niezwykle istotne, z każdą z nich skontaktowaliśmy się i zadaliśmy te same pytania...

Jakie wyzwania stoją przed logistyką w najbliższych trzech latach? Co może budzić niepokój? Oczekiwaliśmy tutaj spojrzeń w przyszłość i podzielenia się własnymi szacunkami ryzyka. Przypuszczaliśmy, że dostaniemy garść czarnych wizji, ale jak na logistyków przystało – nasi rozmówcy po mniej lub bardziej chłodnej ocenie sytuacji, podziellili się także pomysłami i planami. Okazały się one na tyle interesujące i zaskakujące, że w kolejnym numerze czasopisma pokusimy się o ich szczegółową analizę w formie specjalnego raportu, do którego już teraz zapraszamy.

Nieco przewrotnie, ale poprosiliśmy też reprezentantów „100 twarzy...” o zaprezentowanie największego, swoim własnym zdaniem, sukcesu czy osiągnięcia. Okazało się, że nasze redakcyjne typy nie zawsze pokrywały się z opiniami rozmówców. To, co redakcyjnie uznaliśmy za największy sukces, z ich perspektywy nie zawsze miało taką samą rangę. Można więc wnioskować, że mniejsze sukcesy są dla niektórych bardziej satysfakcjonujące i nierzadko trudniejsze do osiągnięcia.

Zdajemy sobie jednak sprawę, że lista nie jest w pełni wyczerpana. Z tymi osobami, z którymi nie udało nam się niestety skontaktować tym razem, mamy nadzieję podjąć współpracę redakcyjną w kolejnych numerach czasopisma.

I na koniec! Jako, że lista „100 twarzy...” to idealna okazja do zaprezentowania nowego zespołu, który pracuje od niedawna nad tytułami i eventami logistycznymi w Forum Press, ostatnie pozycje na liście to właśnie my sami.

Redakcja „Logistyki a Jakość”



MAŁGORZATA ADAMSKA

STANOWISKO: członek zarządu
FIRMA: PEKAES
ZAINTERESOWANIA: Wina świata, przydomowy ogród, zimą narty, a w ciepłych miesiącach dalekie podróże.

1. Z pewnością trzeba tu wspomnieć o potrzebie ustawicznej optymalizacji ofert na usługi logistyczne w reakcji na rosnące potrzeby klientów. Usługi logistyki kontraktowej pozwalają doskonale spełniać oczekiwania klientów poprzez efektywne wsparcie realizacji ich biznesu, a dzięki wykorzystaniu efektu synergii również przyspieszać rozwój partnerów biznesowych. Obecnie niepokój budzi niestabilność finansowa niektórych członków strefy euro, co powoduje wątpliwości co do jej przyszłości. Wszelkie problemy z tym związane mogą przekładać się zarówno na wielkość dostaw wewnątrz-nijnych, jak i na kondycję eksportu oraz importu.
2. Moim największym sukcesem zawodowym jest zbudowanie kompetentnego i silnego zespołu, z którym tworzyliśmy od podstaw funkcje logistyczne w strukturach międzynarodowej korporacji. Dzielenie się wiedzą i inspirowanie ludzi do rozwoju daje mi codziennie powód do ogromnej satysfakcji zawodowej.



THOMAS BAGGE

STANOWISKO: prezes zarządu i szef regionu Europy Środkowo-Wschodniej
FIRMA: Maersk Polska
ZAINTERESOWANIA: Sport, wino, kultura oraz podróże.

1. Najbliższe lata będą niezwykle istotne dla branży logistycznej, a w szczególności dla umacniania pozycji Maersk Line jako lidera transportu morskiego. Eivind Kolding, CEO Maersk Line, w swoim manifestie podkreślił, że największy nacisk położony zostanie na trzech kluczowych elementach: zwiększeniu niezawodności usług, ułatwieniach w obsłudze dla klientów oraz dbałości o środowisko naturalne. Aby sprostać tym wyzwaniom, konieczny jest rozwój infrastruktury i podobne podejście do tych kwestii ze strony naszych partnerów, w tym terminali portowych, administracji centralnej oraz władz lokalnych.
2. Mimo iż dopiero niedawno rozpocząłem pracę w Maersk Polska, jestem przekonany, że naszym największym sukcesem jest wsparcie i uznanie, z jakim spotkał się Maersk Line wśród swoich klientów po uruchomieniu bezpośredniego serwisu łączącego porty na Dalekim Wschodzie z Gdańskiem. Była to strategiczna decyzja dla polskiego przemysłu. Od połowy tego roku nasze największe i najbardziej ekologiczne statki klasy PS o pojemności 15 500 TEU mogą pływać na tej linii. Stanowi to ogromną korzyść dla rodzimych importerów i eksporterów, jak również oznacza przełomowy etap w rozwoju usług logistyki morskiej na polskim rynku. Cieszę się, że mamy swój udział w tym osiągnięciu.

MARCIN BĄK

1. Współczesne łańcuchy dostaw charakteryzują się dużą złożonością, wynikającą z upłynnienia granic i postępującej globalizacji. Istnieje więc wiele potencjalnych ograniczeń, wpływających na jakość i terminowość procesów logistycznych. Na rodzimym rynku wyzwania są związane z rosnącymi kosztami działalności, na które nakładają się czynniki infrastrukturalne czy chociażby problemy będące rezultatem niedoboru środków transportowych. Inne wynikają bezpośrednio z uwarunkowań światowej gospodarki i są trudne do przewidzenia. Aby im sprostać, niezbędne są szybkie i elastyczne procesy decyzyjne oraz orientacja na potrzeby klientów, ponieważ to one w głównej mierze wyznaczają przyszłe kierunki rozwoju sektora.
2. Za największy sukces uważam zbudowanie silnej, rodzinnej marki o polskich korzeniach, która daje kapitał na przyszłość. Wraz ze wzrostem organizacji udało nam się zachować elastyczność i sprawność operacyjną, a przy tym wciąż dynamicznie się rozwijamy. To motywuje do dalszego działania.



STANOWISKO: prezes zarządu

FIRMA: Spedimex

ZAINTERESOWANIA: Podróże, narty, kolarstwo.

JACEK BIECZEK

1. Inwestycje infrastrukturalne i zoptymalizowanie zasad transportu towarów masowych z uwzględnieniem zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do samochodowego. Mam na myśli tranzyt międzynarodowy i transport wewnętrzny towarów masowych na duże odległości. Niepokój budzić może skala niezbędnych zadań inwestycyjnych państwa i ich realizacja w optymalnym czasie. Wyzwaniem jest zwiększanie roli przewoźnika kolejowego do operatora całego łańcucha logistycznego. W najbliższych latach logistyka musi rozwijać transport multimodalny, w którym większy udział będzie miała kolej.
2. Mój osobisty wkład menedżerski w tworzenie nowych standardów na rynku przewozów kolejowych i liberalizacji polskiego rynku przewozów kolejowych. Dzisiaj Polska jest jednym z najbardziej liberalnych rynków w Europie pozwalających rozwijać się prywatnym firmom kolejowym. CTL Logistic jest drugim największym udziałowcem rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce.



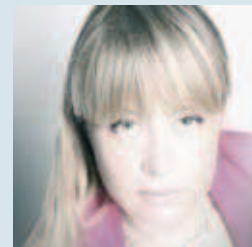
STANOWISKO: prezes zarządu

FIRMA: CTL Logistics

ZAINTERESOWANIA: Controlling, optymalizacja działalności przedsiębiorstw, muzyka, historia, literatura, podróże, m.in. Włochy, Portugalia.

BOGNA BŁASIAK-NICIEJEWSKA

1. Z optyki marketingowej wynika, iż zauważalnym, pozytywnym trendem ostatnich lat jest społeczna odpowiedzialność biznesu. Firmy coraz częściej mają świadomość wpływu na środowisko i chcą, aby to oddziaływanie miało pozytywny charakter. Konsultują się w wielu sprawach z szeroko pojętym otoczeniem, dlatego wypracowane rozwiązania mają nie tylko wartość biznesową, ale i społeczną. Przykładem może być prowadzona przez nas kampania społeczna „Transport jest potrzebny”, której celem jest uświadomienie wagi transportu zarówno dla gospodarki, jak i dla każdego z nas. Dodatkowo, poprzez tę inicjatywę promujemy bezpieczeństwo ruchu drogowego i zrównoważony transport. Niepokój oczywiście mogą budzić ciągle zawirowania makroekonomiczne. Jednak wierzę, że firmy, które zarządzają ryzykiem, są przygotowane na wiele możliwych scenariuszy.
2. Prywatnie – jak dla każdej matki – sukcesem jest codzienna logistyka dziecka. Zawodowo – cieszę się, że mogłam uczestniczyć we wdrażaniu w naszej Grupie wspomnianej wcześniej strategii CSR, która pozwala na propagowanie działań społecznie potrzebnych i oczekiwanych, związanych z obszarami takimi jak: rynek, miejsce pracy, społeczność lokalna i środowisko naturalne. Realizowanie projektów w tych obszarach przynosi efekty zarówno firmie, jak i otoczeniu, jednocześnie ukazuje, że są one nierozdzielnie z sobą związane. Mam szczęście, że pracuję w firmie otwartej na tego typu projekty i że razem z innymi pracownikami tworzymy całkiem dobry zespół.



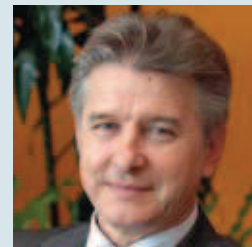
STANOWISKO: dyrektor marketingu

FIRMA: Grupa Raben

ZAINTERESOWANIA: Aranżacja wnętrz i podróże. Łączy te pasje poprzez wypełnianie domu elementami i pamiątkami przywiezionymi z wakacyjnych wojaży.

DR INŻ. ANDRZEJ BOBIŃSKI

1. Największym wyzwaniem stojącym przed logistyką w najbliższych trzech latach będzie niewątpliwie obniżenie kosztów funkcjonowania kompletnych łańcuchów logistycznych poprzez optymalizację wykorzystania zasobów: transportowych, powierzchni magazynowej, ludzi, a także skrócenie czasu dostaw do klientów końcowych. W przedsiębiorstwach produkcyjnych natomiast wyzwaniem będzie zespolenie zarządzania przepływem materiałów zarówno w logistyce i produkcji – objęcie zarządzaniem wszystkich przepływów materiałowych w zakładach produkcyjnych, niezależnie od miejsca (integracja na poziomie operacyjnym WMS i MES oraz warstwy operacyjnej WMS/MES z warstwą zarządzania produkcją ERP/MRP).
2. Stworzenie od podstaw firmy doradczej i wdrożeniowej. Dzisiaj Logifact jest jednym z liderów w branży, a system Logifact®WMS jednym z najczęściej wybieranych przez klientów.

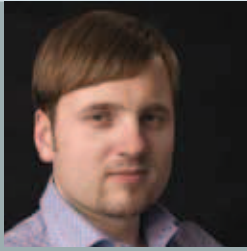


STANOWISKO: prezes zarządu

FIRMA: Logifact-Systems

ZAINTERESOWANIA: Sport, turystyka, nowe technologie.

2. Jakie jest Pani/Pana zdaniem najważniejsze własne osiągnięcie związane z logistyką?



MATEUSZ BORUTA

STANOWISKO: dyrektor zarządzający
FIRMA: ECR Polska
ZAINTERESOWANIA: Turystyka wysokogórska, kolarstwo szosowe i górskie, fotografia.

1. Patrząc przez pryzmat zarządzania łańcuchem dostaw FMCG: koncentracja po stronie dostawców usług logistycznych – duzi operatorzy stają się jeszcze więksi – co znajduje odzwierciedlenie w ich relacjach z otoczeniem; koszty i dostępność transportu – paliwo, korzystanie z dróg, zagęszczenie ruchu, otwieranie się rynków pracy – wzrastać będzie udział tego typu czynników w globalnych kosztach logistyki; współdzielenie łańcuchów dostaw – jeden z istotniejszych sposobów reagowania na wyzwania – w myśl zasady „konkurujemy z sobą na półce, współpracujemy w transporcie” – stopniowo wyrównująca się jakość dystrybucji spowoduje, że przewaga konkurencyjna uzyskiwana będzie w innych obszarach niż transport.
2. Współtworzenie programów integracji łańcuchów dostaw oraz usprawnień funkcjonowania przedsiębiorstw. Przykład – „Karty Oceny Palet” i pozostałe działania ECR Polska, które realnie ograniczyły nieład na rynku palet – tym samym oszczędzając ich uczestnikom miliony złotych.



PROF. NDZW. SGH DR HAB. HALINA BRDULAK

STANOWISKO: kierownik Zakładu Transportu Międzynarodowego i Logistyki/prezes
FIRMA: SGH/Międzynarodowe Forum Kobiet
ZAINTERESOWANIA: Podróże, żeglowanie po różnych akwenach, joga, książki.

1. Niestabilna gospodarka i niepewność odnośnie do popytu – będą najsilniej oddziaływały na rozwój logistyki w najbliższych latach. Kolejnymi czynnikami są: wzrost kosztów materiałowych i usług oraz zmiana oczekiwań klientów. Globalni operatorzy logistyczni będą kładli nacisk na poprawę efektywności łańcucha dostaw, zmiany w strukturze procesów biznesowych, wdrożenie innowacyjnych rozwiązań oraz zarządzanie talentami. Nadal determinantą zmian jest poprawa przejrzystości łańcucha dostaw. Należy oczekiwać redefinicji modeli biznesowych. W firmach amerykańskich obecnie przyjmowane są dwie strategie w powyższym zakresie: podział łańcucha na mniejsze części (oparcie działania na dotychczasowych zasobach) oraz wykorzystanie globalnej sieci dostaw jako zabezpieczenia przed ryzykiem (przemieszczanie procesów produkcji do różnych lokalizacji w zależności od nowej segmentacji).
2. Do najważniejszych sukcesów zaliczyłabym: uruchomienie i prowadzenie studiów marketingowo-logistycznych, które pozwalają dostrzec wzajemne powiązania między dwoma najczęściej funkcjonalnymi działami w firmie, stworzenie rankingu firm branży TSL, publikowanego w dodatku Rzeczpospolitej corocznie od 15 lat, poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie logistyki i „przekładanie” ich na polskie warunki. W tym roku ukaże się też książka pod moją redakcją, „Logistyka przyszłości”, w której pokazują wspólnie ze swoimi doktorantami nowe możliwości wykorzystania logistyki.



DR HAB. INŻ. MARIAN BRZEZIŃSKI

STANOWISKO: zastępca kierownika Katedry Logistyki
FIRMA: Wojskowa Akademia Techniczna
ZAINTERESOWANIA: Literatura piękna, turystyka górską.

1. Jednoznaczne określenie wyzwań stojących przed logistyką, nawet w najbliższej perspektywie, jest niezwykle trudne. Niewątpliwie wpływ na funkcjonowanie logistyki będą miały kierunki zmian sytuacji gospodarczej w świecie, Unii Europejskiej, a w szczególności w strefie Euro. Szczególny niepokój budzą opinie o rozpadzie Unii Europejskiej spowodowane problemami gospodarczymi niektórych państw strefy Euro. Problemy te będą miały wpływ na zakłócenia w funkcjonowaniu międzynarodowych łańcuchów dostaw oraz rozbudowę infrastruktury logistycznej. W mojej ocenie istotnym zadaniem stojącym przed logistyką w najbliższym czasie będzie wsparcie działań gospodarczych w kierunku zwiększenia ich efektywności w celu wyjścia z kryzysu gospodarczego.
2. Uruchomienie w WAT kształcenia inżynierów na kierunku studiów logistyka. Wypromowanie w 2011 r. pierwszych inżynierów logistyki w specjalnościach logistyka przedsiębiorstw i logistyka wojskowa.



RAFAŁ BRZOSKA

STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: Grupa Integer.pl
ZAINTERESOWANIA: Rynki finansowe i analizy giełdowe, a w wolnym czasie podróże, nurkowanie oraz sporty ekstremalne.

1. Branża logistyczna jest niezwykle czuła na zmiany makroekonomiczne. Wahania na rynku paliw czy nawet chwilowe obniżenie nastrojów w gospodarce negatywnie wpływa na sektor TSL. Obserwowany spadek popytu i podaży na rynku produktów i usług wymusza zmiany w branży logistycznej. Tendencja ta przekłada się również na sektor pocztowo-kurierski, a więc dystrybucję listów i paczek. O ile tradycyjny rynek listów maleje, to dynamicznie rośnie branża e-commerce. Dlatego inwestujemy w tę gałąź rynku, rozwijając usługi z zakresu logistyki towarów zamawianych przez internet.
2. Moim największym osiągnięciem zawodowym – w kontekście logistyki – jest zbudowanie od podstaw ogólnopolskiej sieci dystrybucji przesyłek, czyli kilkuset oddziałów, Punktów Obsługi Klienta oraz centrów magazynowych, za pośrednictwem których świadczymy usługi pocztowo-finansowe. Moim ogromnym sukcesem jest również utworzenie w pełni zautomatyzowanej sortowni przesyłek w Piotrkowie Trybunalskim, dzięki której znacząco podnieśliśmy efektywność i terminowość doręczeń. Z kolei rok 2009 wpisał się do historii Grupy Integer.pl jako niezwykle ważny, dzięki uruchomieniu sieci Paczkomatów InPost, usprawniających w rewolucyjny sposób cały proces logistyczny związany przede wszystkim z dostawą e-zakupów na terenie całego kraju.

TOMASZ BURAS

1. Rzeczywiście, przed branżą logistyczną stoi wiele wyzwań związanych w głównej mierze ze zmieniającą się sytuacją rynkową. Moim zdaniem nie powinny budzić niepokoju, tylko mobilizować do podejmowania skutecznych działań. Po pierwsze dużym wyzwaniem dla naszej branży będzie rynek pracy, a dokładniej zapewnienie napływu utalentowanych kadr i stworzenie programów rozwojowych zapewniających menadżerom doskonalenie kompetencji i rozwój pracowników. Z rynkiem pracy wiąże się także konieczność inwestycji i wdrożenia procesów wpływających na wzrost produktywności pracowników. Kolejnym kluczowym obszarem będzie zapewnienie wysokiej jakości usług, przejawiające się wprowadzeniem efektywnej kultury ciągłego doskonalenia i dopasowania procesów pracy, tak aby usługa i obsługa klientów były dostosowane do wymagań i specyfiki branż oraz skali działania klientów.
2. Z pewnością moim największym sukcesem jest stworzenie zespołu pracowników i kurierów DHL Express, którzy swoim zaangażowaniem, doświadczeniem i innowacyjnością są w stanie sprostać każdemu wyzwaniu i znaleźć najlepsze rozwiązania w każdej sytuacji. Wspólnie tworzymy wysoką jakość marki DHL zarówno wtedy, gdy naszych klientów dotyka spowolnienie gospodarcze, jak i wówczas, gdy przeżywają oni boom rynkowy.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: DHL Express (Poland)
ZAINTERESOWANIA: Żeglarsstwo, sporty motorowe.

PROF. ZW. DR HAB. JAN BURNEWICZ

1. W ciągu najbliższych 3-4 lat można spodziewać się na świecie spowolnienia gospodarczego, zmniejszenia wolumenu międzynarodowej wymiany handlowej i stagnacji lub nawet spadku popytu na usługi transportu i logistyki. Operatorzy logistyczni w tym okresie muszą być uczuleni na ryzyko rynkowe i ostrożnie podejmować decyzje o ewentualnym powiększaniu potencjału (wstrzemięźliwie inwestować w infrastrukturę logistyczną. Polscy operatorzy logistyczni nie powinni się sugerować opinią, że nasz kraj jest odporny na międzynarodowe zakłócenia gospodarcze i finansowe. Do 2014 r. koniunkturę w Polsce będą jeszcze podtrzymywały fundusze UE, potem może być kilka lat pod znakiem mniejszego przepływu funduszy UE i prywatnego kapitału zagranicznego.

Opinię tę formułuję na bazie moich doświadczeń nabytych w minionym 20-leciu, kiedy przygotowywałem dla władz państwowych projekty dokumentów w zakresie polityki transportowej (ostatnio, w 2010 r., projekt Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.). Dla świata logistyki istotne znaczenie powinny mieć moje badania nad procesami innowacyjnymi w transporcie i logistyce, zwłaszcza nad nowymi koncepcjami i systemami logistyki miejskiej.



STANOWISKO: kierownik Katedry Badań Porównawczych Systemów Transportowych
FIRMA: Uniwersytet Gdański
ZAINTERESOWANIA: -

PIOTR BZOWSKI

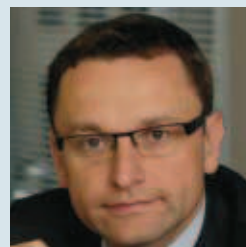
1. Najważniejszym zadaniem wydaje się wykorzystanie nowego potencjału Polski w postaci budowanej obecnie infrastruktury drogowo-komunikacyjnej. Nowe drogi, ale także zmodernizowane linie kolejowe, kreują nowe możliwości w postaci skrócenia czasu transportu, szczególnie w kierunku zachodniej Europy. To z kolei rodzi możliwość realizacji nowych projektów logistycznych, które z założenia będą wykraczały poza granice naszego kraju. Stopniowo na rynku pojawia się nowy popyt oparty na relokacji centrów logistycznych z obecnych głównych węzłów Europy Zachodniej, jak choćby Rotterdam, choć tu pojawia się pytanie, czy ten nowy trend jest wyłącznie oparty na atrakcyjnych cenach, czy też może jest to tendencja długookresowa. Jednocześnie najważniejszym problemem w 3-letniej perspektywie wydaje się kwestia zmiany postrzegania cen usług świadczonych na rynku i przejście od modelu minimalizacji start do modelu choć minimalnego zysku, pozwalającego na agresywniejszą walkę o klientów w długiej perspektywie. Oczywiście zmiany, a raczej ich szybkość, zdecydowanie będą odzwierciedlały główny nurt ekonomii, choć wydaje się, że po doświadczeniach ostatnich dwóch lat rynek jest zdecydowanie lepiej przygotowany na ewentualne załamanie koniunktury.
2. Komerccjalizacja projektów magazynowych w „trudnych” lokalizacjach oraz realizacja projektów nietypowych jak magazyny chemiczne, farmaceutyczne, aż po projekt produkcji specjalistycznej o łącznym zatrudnieniu ponad 1000 osób.



STANOWISKO: leasing and development director
FIRMA: P3 (PointPark Properties)
ZAINTERESOWANIA: Szeroko pojęta motoryzacja i podróżowanie, fotografia i nowoczesne rozwiązania architektoniczne i technologiczne oraz taniec klasyczny.

MACIEJ CHMIELEWSKI

1. Wyzwaniem dla branży logistycznej szczególnie dla tak wielu firm ze sobą konkurujących na tym rynku może być szybkie i elastyczne dostosowanie się do potrzeb klienta. Mam tutaj na myśli głównie całe zaplecze związane z zastosowaniem właściwych rozwiązań w zakresie dostaw, co wiąże się z usytuowaniem głównych hubów logistycznych i stworzenia odpowiedniej „siatki” magazynowych, która miałaby przyspieszyć działania oraz szybko reagować na potrzeby klientów. Dodatkowym wyzwaniem są właściwe inwestycje w technologie IT, które miałyby się przyczynić do lepszej obsługi klientów. Również wyzwaniem jest bardzo konkurencyjny rynek wśród firm logistycznych co w najbliższej przyszłości będzie oznaczać konsolidacje.
2. Wynajem setek tysięcy metrów kwadratowych powierzchni magazynowej, które przyczynia się do szybszego rozwoju logistyki w Polsce.



STANOWISKO: partner, dyrektor
FIRMA: Colliers International
ZAINTERESOWANIA: dalekie podróże, sport – bieganie, narciarstwo.



TADEUSZ CHMIELEWSKI

STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: ROHLIG SUUS Logistics
ZAINTERESOWANIA: Sporty wodne, golf i joga.
Pasjonat sztuki kulinarnej i wina.

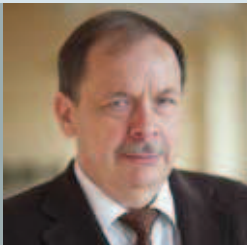
1. Największy niepokój obecnie budzi niestabilna sytuacja na rynkach finansowych. Trudności z rozliczeniami w walutach obcych, spowodowane różnicami kursowymi, przy międzynarodowej specyfice biznesu mają niezwykle istotne znaczenie. Coraz większym problemem staje się wciąż niewystarczająco rozbudowana i jednocześnie coraz droższa infrastruktura, nie podążająca za potrzebami gospodarki. Mam tu na myśli ostatnio wprowadzone e-myto i wysokie opłaty za autostrady, nieadekwatne do możliwości finansowych użytkowników. Zastanawiający jest także wygórowany koszt dostępu do infrastruktury kolejowej oraz wciąż zbyt małe inwestycje w tym obszarze, co sprawia, że pomimo rosnącego zainteresowania transportem intermodalnym, przewozy kolejowe wciąż nie są w sposób istotny konkurencyjne, a realizacja promowanego przez Unię hasła „tiry na tory” w warunkach polskich często nadal pozostaje jedynie szczytną ideologią.
2. Od zawsze za swój największy sukces uważam stworzenie zgranego i zaangażowanego zespołu ludzi, dzięki któremu udało mi się zbudować w pełni samodzielną i konkurencyjną organizację. Tylko w ciągu ostatnich 2-3 lat nie dość, że dołączyliśmy do czołówki firm logistycznych w Polsce, osiągając przychody wysokości 400 mln zł, ale także zbudowaliśmy konkurencyjny system dystrybucyjny, rozwijamy duże kontrakty intermodalne, a także wprowadziliśmy na rynek markę SUUS, która tworzy nową jakość na polskim rynku logistyki.



BŁAŻEJ CIEŚIELCZAK

STANOWISKO: dyrektor zarządzający
FIRMA: Goodman Poland
ZAINTERESOWANIA: Piłka nożna ze wskazaniem na ligę polską, muzyka rockowa.

1. Największym wyzwaniem stojącym przed logistyką jest wciąż budowa odpowiedniej infrastruktury drogowej, tzn. autostrad i obwodnic miast, które pozwolą na dogodny transport towarów. Brak tej infrastruktury sprawia, że deweloperzy, którzy posiadają już działki przy planowanych drogach, muszą czekać na ich powstanie, aby inwestycje w tych miejscach mogły przynosić pożądane korzyści. Z pewnością niepokój budzą również ciągle zawirowanie na rynkach finansowych, co sprawia, że klienci niepewni przyszłości nie są skłonni do podejmowania znaczących decyzji inwestycyjnych lub odwołują je w czasie.
2. Za swoje największe osiągnięcie na gruncie zawodowym uważam stworzenie zespołu, który w krótkim czasie doprowadził Goodman do czołowej pozycji na polskim rynku deweloperów przemysłowych. Gdy rozpocząłem swoją współpracę z Goodman, spółka była jeszcze mało istotnym graczem na naszym rynku, a obecnie jest jednym z najaktywniejszych deweloperów w kraju.



PROF. ZW. DR HAB. MAREK CIEŚIELSKI

STANOWISKO: kierownik Katedry Logistyki i Transportu
FIRMA: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu/ Wyższa Szkoła Logistyki
ZAINTERESOWANIA: Historia, problemy metodologiczne w obszarze logistyki i całych nauk o zarządzaniu.

1. Rynek logistyczny jest pochodną rynków towarowych. Te z kolei – coraz bardziej – zależą od rynków finansowych. Wiemy, że jesteśmy pod wpływem „globalnego finansowego tsunami”, ale na którym etapie? Od odpowiedzi na to pytanie zależą przewidywania odnośnie zagrożeń dla branży TSL. Na pewno czekają nas okresy zmniejszenia lub stagnacji produkcji i wymiany. Popyt na usługi logistyczne może więc wykazywać silniejsze lub słabsze wahania. Nadto wystarczą tylko hasła: recesja, kryzys itd., a klienci branży TSL zaczną wybierać tańsze usługi, a może próbować własnej obsługi logistycznej. W sumie bardzo prawdopodobne jest całkowite załamanie tendencji wzrostowej branży i zahamowanie innowacyjnego postępu w obszarze usług logistycznych.
2. Najbardziej dumny jestem z tego, iż przez wiele lat udawało mi się łączyć trzy nurty: pracę dla przedsiębiorstw, nauczanie i badania naukowe. Dziś to powszechny model działalności, ale trzeba pamiętać, że należę do grona osób, które najwcześniej w Polsce zauważyły potrzebę zarządzania logistycznego, a więc działały w warunkach pionierskich.



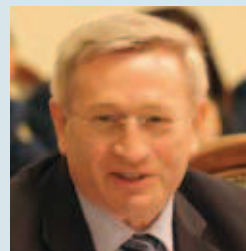
JAROSŁAW CISAŁ

STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: Jungheinrich Polska
ZAINTERESOWANIA: Motocross, podróże.

1. Rozwijający się rynek zawsze jest pełen wyzwań i niespodzianek. A taki jest właśnie rynek usług logistycznych. Można przewidzieć pewne sytuacje, trendy czy zachowania nabywców, ale szablonowe podejście może okazać się błędem. Dlatego trzeba go bacznie obserwować i jak najszybciej dostosowywać się do zmieniających się warunków.
2. Za swój największy sukces uważam fakt, że Jungheinrich Polska pozostaje od kilkunastu lat liderem w branży wózków widłowych. Udało się to osiągnąć dzięki doskonałemu zespołowi, świetnym produktom i kompleksowym rozwiązaniom logistycznym, jakie mamy w swojej ofercie.

PROF. DR HAB. WIESŁAW CZYŻOWICZ

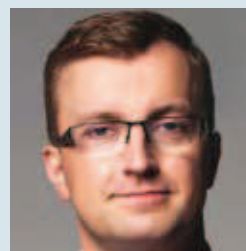
1. Najważniejszym wyzwaniem dla współczesnej logistyki jest wkroczenie światowej gospodarki w sferę gospodarki elektronicznej. Z tym wyzwaniem wiążą się różnego rodzaju problemy zarówno natury kadrowej (specjaliści zdolni sprawnie funkcjonować w warunkach ostrej konkurencji na różnych rynkach – lokalnym, krajowym, europejskim, międzynarodowym z wykorzystaniem elektronicznych systemów wspomaganie logistyki), jak i infrastrukturalnej (software'u dla potrzeb TSL) oraz regulacyjnej (kształtowania polityki i prawa wspomagającego rodzime firmy w warunkach uczciwej konkurencji międzynarodowej). Tak więc nie tyle aktualny globalny kryzys finansowy czy szerzej społeczno-gospodarczy, czy sprawy bezpieczeństwa międzynarodowego łańcucha dostaw w warunkach zagrożenia zorganizowaną przestępczością, nie tylko terroryzmem, lecz właśnie wyzwania gospodarki elektronicznej są najważniejszym problemem strategicznym dla współczesnych firm TSL.
2. Oceniając swoje największe osiągnięcia w szeroko rozumianej sferze TSL, przede wszystkim wiążą się one nie tylko z teoretycznym opracowaniem, ale i praktycznym wdrożeniem polityki celnej, w której przedsiębiorcy z firm TSL związani z międzynarodowym obrotem towarowym stali się partnerami celnictwa. Najważniejszymi praktycznymi osiągnięciami było najpierw wprowadzenie w Polsce formularza i systemu SAD, a następnie wprowadzenie polskiej służby celnej do UE i przyjęcie większości regulacji i standardów obsługi celnej biznesu międzynarodowego.



STANOWISKO: przewodniczący Rady Konsultacyjnej Polskiej Służby Celnej, kierownik Katedry Prawa Administracyjnego i Finansowego SGH oraz kierownik Katedry Międzynarodowej Współpracy Celnej i Logistycznej w Wyższej Szkole Cła i Logistyki
ZAINTERESOWANIA: Literatura piękna, poezja, biblijka, turystyka motorowodna, kolarstwo.

ROBERT DOBRZYCKI

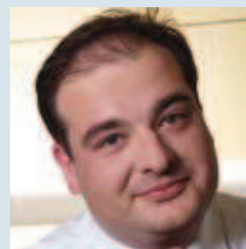
1. Z punktu widzenia dewelopera powierzchni magazynowych przyszłość logistyki w Polsce maluje się jedynie w jasnych kolorach. Popyt na obiekty logistyczne rośnie, a rozbudowa dróg i autostrad w oczywisty sposób przyczyni się do powstania kolejnych potencjalnych lokalizacji dla centrów dystrybucyjnych. Miejsca do zagospodarowania na mapie Polski mamy jeszcze dużo. Nasz rynek w porównaniu z Europą Zachodnią jest wciąż bardzo chłonny. Koszty pracy są relatywnie niższe, co wiąże się z trwającą relokacją produkcji i sortowni firm zachodnich do Polski/Europie Centralnej. Obserwujemy również rosnącą świadomość klientów w zakresie korzyści, jakie niesie z sobą outsourcing usług logistycznych i zarządzania magazynem.
2. Zbudowanie portfolio nieruchomości, które pod względem lokalizacji, dedykowanym rozwiązaniom i usługom zarządzania pozwala wielu firmom logistycznym, ale również podmiotom z innych branż, sprawnie funkcjonować w różnych regionach Polski.



STANOWISKO: partner zarządzający na Europie Środkowo-Wschodnią
FIRMA: Panattoni Europe
ZAINTERESOWANIA: Sport: żeglarsstwo, piłka nożna, tenis.

ALEKSANDER DOMARADZKI

1. Cały sektor logistyki musi przejrzeć na oczy i zdać sobie sprawę z tego, że choć obecnie każdy „szyje usługi na miarę”, to w rzeczywistości mało kto naprawdę słucha klienta i chce mu pomóc. Myślę, że największym wyzwaniem w nadchodzących latach będzie zmiana mentalności firm i powrót do korzeni, czyli dobrych relacji osobistych ze swoimi partnerami w biznesie. W czasach tak dynamicznego rynku wygra ten, kto zbuduje współpracę opartą na zaufaniu, szacunku oraz biznesowej empatii.
Kolejnym wyzwaniem będzie zmiana polityki kadrowej firm. Obecnie sektor słynie z bardzo dużej rotacji ludzi, czyli aktywa o największym znaczeniu. Firmy, które stworzą zespół, skupią się na wzajemnym budowaniu karier i będą potrafiły docenić swoich ludzi, stworzą silne fundamenty, które przetrwają nawet największe zawirowania.
2. Bycie członkiem zespołu doradczego, który przygotował ofertę Polski w sprawie organizacji EURO 2012, czyli członkiem grupy, która osiągnęła coś, co inni uważali wtedy za nieosiągalne.



STANOWISKO: prezes
FIRMA: DGL Polska, Love Poland
ZAINTERESOWANIA: Filatelistyka, dobra kuchnia (gotowanie), dobre wino i towarzystwo, Guinness, rugby.

JAROSŁAW DOMIN

1. Branżę TSL nieprzypadkowo określa się mianem krwioobiegowej gospodarki. To na wynikach osiągniętych przez firmy logistyczne najwcześniej odbijają się wszystkie sytuacje kryzysowe trapiące rynek. Jeśli więc faktycznie dojdzie do kolejnego wyhamowania w gospodarce światowej, to z pewnością zauważymy je jako pierwsi. Nie ma jednak wątpliwości, że branża wzmocniona po ostatnich doświadczeniach poradzi sobie z ewentualnym spowolnieniem – pytanie tylko jakim kosztem. Niestety, często przy wprowadzaniu nowych rozwiązań prawnych czy systemowych głosu zainteresowanych firm nie bierze się pod uwagę. Tak było np. w przypadku wprowadzenia nowego systemu poboru opłat drogowych, gdzie głos branży został zauważony w minimalnym stopniu.
2. Najwięcej satysfakcji przynoszą te sukcesy, które osiągamy w trudnych czasach. Dla mnie powodem do dumy jest więc to, czego w JAS-FBG SA udało się dokonać mimo trudnej sytuacji rynkowej. Z sukcesem zakończyliśmy etap przekształcania firmy z agencji celnej w operatora logistycznego, który świadczy z powodzeniem pełen wachlarz usług dla wciąż rosnącej grupy klientów.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: JAS FBG
ZAINTERESOWANIA: Narciarstwo, żeglarsstwo.

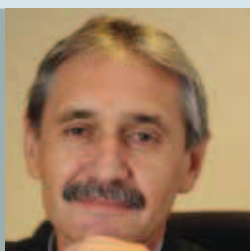


RAFAŁ DZIURA

STANOWISKO: dyrektor sprzedaży i marketingu
FIRMA: TNT Express

ZAINTERESOWANIA: Zawodowe: tematyka związana z przemianami gospodarczymi na polskim rynku, modele działania w zakresie transportu i logistyki, sprzedaży i marketingu. Prywatnie: jazda na nartach, rowerze, tenis, nurkowanie.

1. Zapewnienie wysokiej jakości serwisu przy zachowaniu efektywnej struktury kosztowej pozostanie największym wyzwaniem dla firm branży STL. Logistyka stała się ważnym elementem przewagi konkurencyjnej na rynku, ale jednocześnie stanowi istotny składnik kosztów każdej firmy. W trudnych czasach spowolnienia gospodarczego, w których jednocześnie dynamicznie zmieniają się pod wpływem rozwoju handlu internetowego zachowania konsumentów, klienci poszukują optymalnych rozwiązań godzących ich priorytety – jakość i koszty. Firmy logistyczne, poszukując odpowiedzi na oczekiwania klientów, będą coraz bardziej automatyzować procesy i mocniej wykorzystywać najnowszą technologię informatyczną. Niepokój budzi ogólna sytuacja gospodarcza na świecie, dodatkowe obciążenia fiskalne oraz wysokie koszty paliwa.
2. Stworzenie skutecznego zespołu, który przygotowuje trafne rozwiązania, potrafi wsłuchiwać się w potrzeby klientów, dba o ich zadowolenie, zawsze osiąga stawiane przed nim cele i przekracza oczekiwania.



DOC. DR INŻ. IRENEUSZ FECHNER

STANOWISKO: adiunkt w Instytucie Logistyki i Magazynowania, kanclerz i pracownik naukowo-dydaktyczny w Wyższej Szkole Logistyki

ZAINTERESOWANIA: Różne, ale poza regularnym czytaniem książek i słuchaniem muzyki często zaniedbywane z braku czasu.

1. Problemy finansowe strefy euro oraz dalsza niepewność rynków finansowych wobec światowej gospodarki rodzą pytania o ich wpływ na popyt na usługi logistyczne. Najbliższe lata z pewnością dla branży logistycznej będą okresem niepewności i problemów. Logistyka musi się uporać z rosnącymi kosztami transportu oraz z narastającym zapotrzebowaniem na zasoby. Przy dominacji transportu samochodowego e-myto i wzrost cen paliw powodują wzrost kosztów logistyki. W tej materii przedsiębiorstwa logistyczne mają ograniczone pole manewru. Problem dotyczy wszystkich, ale szczególnie odczuwają jego skutki przewoźnicy, którzy mają ograniczone możliwości pełnego wykorzystania ładowności środków transportu i trudności w pozyskaniu ładunków powrotnych. Z drugiej strony pojazdy są przeciążane z negatywnymi skutkami dla infrastruktury drogowej i bezpieczeństwa na drogach.
2. Ocena nie należy do mnie, ale cieszy mnie, że mogłem przyczynić się do rozwoju współpracy szkół średnich i wyższych w zakresie kształcenia logistycznego, bo logistyka potrzebuje i techników, i magistrów logistyki. Cieszy mnie również akceptacja przez środowisko logistyczne, bo podejmując przygodę z logistyką, miałem już ponad czterdzieści lat i zupełnie inne doświadczenia zawodowe.



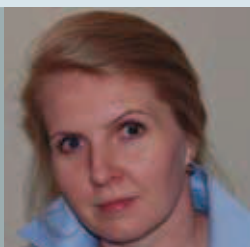
ADRIAN FURGALSKI

STANOWISKO: dyrektor

FIRMA: Zespół Doradców Gospodarczych TOR

ZAINTERESOWANIA: Podróże, wspinaczka górską, narty. Dobra kuchnia i wino. Dobra książka, kino i teatr.

1. Na rozwój logistyki wpływ będzie mieć globalizacja gospodarki, indywidualizacja preferencji klienta i proekologiczne działania państw. Wzrost obrotów w handlu światowym i konkurencja stają się łatwiejsze dzięki rozwojowi logistyki w firmach na całym świecie. Trudny czas dla gospodarki i perspektywa, jak szacują niektórzy nobliści z ekonomii, wychodzenia z kryzysu przez 6-8 lat, zmusi firmy do szukania redukcji kosztów w zaopatrzeniu, produkcji i dystrybucji. Najwięcej szans, ale i niepokoju, stwarza obszar logistyki kolejowej, z uwzględnieniem transportu intermodalnego, dzięki rosnącej roli polskich portów morskich.
2. Pracujemy zespołowo – od analiz po konkretne propozycje dla przedsiębiorstw. Sukcesem jest rozrost i znaczenie firmy oraz to, że pracujemy dla największych na rynku.



EMILIA GAWRYLUK

STANOWISKO: dyrektor ds. sprzedaży transportu krajowego, dyrektor marketingu/członek zarządu
FIRMA: DSV Road/ Polskie Stowarzyszenie Menedżerów Logistyki

ZAINTERESOWANIA: Teatr, w szczególności monodram, architektura amerykańskiego art deco.

1. Moja praca w logistyce od prawie 12 lat związana jest ze sprzedażą, dlatego staram się patrzeć na rynek głównie oczami moich klientów. Rynek stał się dojrzały w tym sensie, że wymagania klientów są już bardzo wysokie, spodziewam się jednak, że oczekiwania w stosunku do operatorów będą nadal rosły: zajmujemy się coraz większą częścią łańcucha dostaw, często wręcz współuczestnicząc w projektowaniu procesów produkcyjnych. Wyzwaniem będzie zatem oferowanie kolejnych innowacyjnych rozwiązań przy równoczesnej optymalizacji kosztów. W tym kontekście uzasadniony niepokój budzi mało stabilne otoczenie polityczno-gospodarcze.
2. Do swoich sukcesów z pewnością zaliczyłabym zbudowanie trwałych biznesowych relacji, zwłaszcza z klientami. Z wieloma z nich mam kontakt od początku kariery. Relacje oparte na zrozumieniu, dobrej komunikacji i zaufaniu procentują latami. To wartość, która cieszy mnie najbardziej.

100 TWARZY POLSKIEJ LOGISTYKI

ARKADIUSZ GLINKA

1. Współczesna logistyka ma przed sobą takie same wyzwania jak każdy inny sektor. Efektywność operacyjna, dochodowość, rozwój, inwestycje, innowacje – wszystko zależy od kondycji gospodarki i to nie tylko w wymiarze krajowym czy unijnym, ale globalnym. Pracujemy ponad granicami i musimy, analizując potencjalne ryzyka, uwzględniać wpływ zjawisk makro, kondycji poszczególnych systemów gospodarczych, siły waluty, możliwości poszczególnych branż. Dywersyfikacja będzie bardzo często powtarzanym pojęciem, a sukces odniesiemy, którym nie zabraknie ostrości widzenia i umiejętności szybkiego podejmowania decyzji.
2. Logistyk nie wspomina sukcesów, które są już za nim. Legendy w logistyce nie sprawdzą się, bo w naszym sektorze nowość i przyszłość są tysiąc razy ważniejsze niż to, co już było. Mógłbym powiedzieć, że najważniejszy projekt to stworzenie platformy operacyjnej SWIP, na której pracuje Apreo Logistics. Pamiętajmy tylko, że obecny SWIP różni się od tego pierwszego tysiącem nowych funkcjonalności, a więc mój sukces w logistyce to zarządzanie zmianami!



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: Grupa Apreo Logistics
ZAINTERESOWANIA: Zdobywam nowe umiejętności. Im więcej wyzwań stawia przede mną życie, tym intensywniej się uczę. Biegam.

ADAM GOŚCINIAK

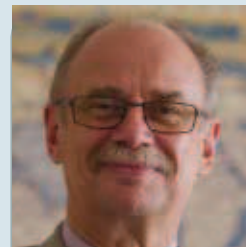
1. Jednym z głównych wyzwań stojących przed operatorami logistycznymi jest nieustanne doskonalenie procesów obsługi. W tym kontekście inwestycje w rozwój kompetencji, wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych i narzędzi optymalizacyjnych powinny zyskać rangę strategicznego sposobu działania. Istotnym wyzwaniem jest także zagwarantowanie pełnego bezpieczeństwa danych i ciągłości procesów biznesowych, do czego nieodzowne jest sprawnie działające środowisko informatyczne. Z perspektywy inwestycji realizowanych w PAGO, z pełnym przekonaniem mogę stwierdzić, że to dobra droga i w obliczu wyzwań stojących przed operatorami logistycznymi dalej będziemy nią kroczyć.
2. Uruchomienie w ciągu niespełna 4 lat sieci centrów dystrybucyjnych pod marką PAGO, wyspecjalizowanych w obsłudze produktów mrożonych, stworzyło producentom tych wyrobów możliwość budowania przewagi konkurencyjnej w oparciu o efektywnie zarządzany łańcuch dostaw, bazujący na outsourcingu logistycznym. Podejmując się misji oferowania jakości, jakiej sam oczekiwałem, będąc klientem, postawiłem na nowoczesne technologie oraz ludzi. Ich profesjonalizm i zaangażowanie sprawiły, że zrealizowanie moich założeń jest naszym wspólnym sukcesem.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: PAGO
ZAINTERESOWANIA: Żeglarsstwo, lotnictwo, narciarstwo.

JANUSZ GÓRSKI

1. Największe wyzwanie to niepewność, wynikająca z niestabilności gospodarczej. Brak współpracy w obrębie całego łańcucha dostaw prowadzi do dużej zmienności potoków i wysokich kosztów transakcyjnych. Wciąż rosnące ceny ropy naftowej mogą prowadzić do skracania i przebudowy łańcuchów dostaw. Mimo niestabilnej gospodarki oczekiwania klientów będą rosły odnośnie do niezawodności i elastyczności łańcucha. Dodatkowym wyzwaniem będzie rosnąca fiskalizacja państwa.
2. Wśród najważniejszych sukcesów wymieniałbym stworzenie po połączeniu Spedpolu i Schenkera firmy o szerokim portfolio usług i globalnym zasięgu geograficznym. W świecie całego Schenkera nasza firma w 2010 r. zajęła 2. miejsce po Chinach, a przed Japonią wśród największych najlepiej rozwijających się przedsiębiorstw.



STANOWISKO: prezes
FIRMA: Schenker
ZAINTERESOWANIA: Nordic walking, pływanie, podróże, książki z różnych dziedzin.

JAROSŁAW GRZESZKIEWICZ

1. Na pewno sytuacja na rynkach światowych będzie mocno wpływać na całą branżę logistyczną. Po załamaniu w 2009 r., przyszedł stosunkowo krótki wzrost w latach 2010-2011 r., a w momencie gdy wszyscy „lizali jeszcze rany” po poprzednim kryzysie bardzo realne jest kolejne spowolnienie gospodarcze. ... Niestabilna sytuacja w strefie euro oraz w USA mogą w zasadniczy sposób rzutować na naszą branżę. To może budzić niepokój. Wyzwaniem dla całej branży będzie to, jak w tej sytuacji spełniać coraz wyższe oczekiwania klientów przy mądrym zarządzaniu własnymi zasobami. Kluczem do odniesienia sukcesu w ciągle zmieniającym się środowisku biznesowym powinna być tutaj innowacyjność (znajdowanie nowych rozwiązań) i ciągłe wychodzenie naprzeciw prawdziwym potrzebom klientów (elastyczność i otwartość).
2. Nie jest mi łatwo na ten temat pisać (oceniając poniekąd siebie i firmę, w której pracuję), ale uważam, że naszym dużym sukcesem (jako Linde MH Polska) jest fakt, że od wielu lat potrafimy dostarczać naszym klientom produkty i usługi, które ich satysfakcjonują, co działa oczywiście obustronnie korzystnie! Można nawet napisać, że w tej relacji zachodzi synergia (a nasze hasło brzmi: „synergia to konkretne korzyści biznesowe”), czyli prawdziwy sukces można osiągnąć tylko razem z naszymi klientami.



STANOWISKO: dyrektor handlowy
FIRMA: Linde Material Handling Polska
ZAINTERESOWANIA: -



MARCIN HAJDUL

STANOWISKO: główny specjalista ds. logistyki, członek zarządu European Logistics Association
FIRMA: Instytut Logistyki i Magazynowania
ZAINTERESOWANIA: Podróże, jogging, fotografia.

1. Komisja Europejska, publikując Białą Księgę transportu w roku 2011, wyznaczyła ambitne cele, które spowodują zmiany w organizacji procesów logistycznych przedsiębiorstw. Jednym z najważniejszych wyzwań jest utworzenie konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu celem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60% do roku 2050. Zatem firmy będą zmuszone do wdrażania nowych modeli organizacji procesów logistycznych. Jednym z takich działań jest współpraca niezależnych firm, np. producentów, przy organizacji przewozów celem zrównoważonego wykorzystania dostępnych środków transportowych.
2. Opracowanie i praktyczne wdrożenie modelu koordynacji procesów logistycznych niezależnych przedsiębiorstw w oparciu o koncepcję zrównoważonego rozwoju. Rozwiązanie to umożliwi redukcję kosztów transportu o ok. 10-15% w skali roku w wybranych firmach, a także przyczynia się do zmniejszenia natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na drogach.



DR INŻ. ELŻBIETA HAŁAS

STANOWISKO: CEO GS1 Polska, Chairman GS1 in Europe
FIRMA: Instytut Logistyki i Magazynowania
ZAINTERESOWANIA: Film, podróże.

1. Badania zrealizowane przez Capgemini i przedstawione w raporcie „2020 The Future Value Chain” dowodzą, że kluczową rolę w łańcuchach dostaw będą odgrywać zmiany zachowań zakupowych konsumentów oraz zwiększone wykorzystanie nowoczesnych technologii w przepływach informacyjnych i fizycznych. Ogromne znaczenie będą miały standardy i szybkość ich adaptacji. Standardy usprawniają współpracę międzyorganizacyjną oraz zmniejszają ryzyko związane z wdrożeniem i poziom niepewności związany z nowymi technologiami. Rozwiązania wykorzystujące globalne standardy GS1 mają również potencjał redukcji kosztów i zwiększają bezpieczeństwo towarów w łańcuchach dostaw.
2. Moje największe osiągnięcie to doprowadzenie do uzgodnienia i wypracowania wspólnych komunikatów do elektronicznej wymiany danych przez największe sieci w Polsce i ich kluczowych dostawców. W roku 2010 w Polsce 3646 firm zadeklarowało stosowanie elektronicznej wymiany danych zgodnie ze standardami GS1. Większość z nich wymienia głównie dokumenty transakcyjne typu zamówienie i faktura ze swoimi partnerami handlowymi, w tym także z operatorami logistycznymi.



JERZY HOLC

STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: EMTOR
ZAINTERESOWANIA: -

1. Branża logistyczna od kilku lat mocno konsoliduje się w Polsce. Jest to odpowiedź na coraz bardziej wymagający rynek, klientów. Koszty usług logistycznych, jak również poziom oferowanych cen powodują, iż klienci coraz chętniej zlecają to firmom zewnętrznym. Coraz bardziej popularne stają się również usługi dotyczące outsourcingu transportu wewnętrznego wraz z obsługą. Branża rozwija się dość szybko, jednakże pewien niepokój budzić może (podobnie zresztą jak w innych gałęziach przemysłu) groźba nadejścia kolejnej fali kryzysu. Wyzwaniem dla firmy EMTOR będzie wówczas zabezpieczenie się przed utratą zdobytego już rynku oraz utrzymanie wypracowanej przez wiele lat wysokiej pozycji na rynku.
2. Moim celem, od momentu założenia działalności, było stworzenie dobrze prosperującej firmy, elastycznego partnera do współpracy oraz odpowiedniego miejsca pracy dla pracowników. Firma EMTOR spełnia te założenia, co w mojej ocenie jest bardzo dużym sukcesem (również rozpatrując strictly branżę logistyczną).



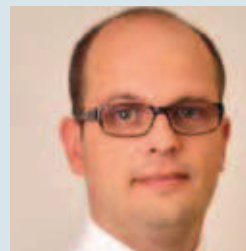
PIOTR IWANIUK

STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: DHL Global Forwarding
ZAINTERESOWANIA: -

1. Największym wyzwaniem logistyki w szerokim tego słowa znaczeniu jest brak stabilizacji na światowych rynkach. Niedawny kryzys finansowy i obecny kryzys wypłacalności państw powodują duże niepokoje i bardzo konserwatywne podejście przedsiębiorców do dokonywania zakupów. To z kolei powoduje brak przewidywalności zamówień i w bardzo bezpośredni sposób przekłada się na wykorzystanie infrastruktury transportowej i logistycznej. Ciągły wzrost gospodarczy ostatniej dekady poprzedzającej kryzys finansowy z 2008 r. spowodował duże zapotrzebowanie na większe, szybsze i bardziej wydajne środki transportu które w obecnie nie są wystarczająco wykorzystywane. To z kolei powoduje bardzo dużą wrażliwość rynku na stawki transportowe. Klienci nie planują dużych zakupów i przetrzymywania dużych zapasów magazynowych, żeby jak najszybciej obsłużyć zapotrzebowanie klienta, w obawie przed kosztem niesprzedanego towaru. Raczej zamawiają dużo mniejsze ilości pod konkretne, potwierdzone zamówienia. To z kolei oznacza puste magazyny i zastój na rynku nieruchomości magazynowych. Logistyka dzisiaj nie ma więc innych wyzwań jak te, które stoją przed globalną gospodarką.
2. Trudno jest określić jedno wydarzenie lub jeden projekt. Największe sukcesy to suma drobnych kroków – wypromowanie i wyszkolenie ludzi, zadowolonych klientów, efektywnie zintegrowane firmy. Największe zadowolenie jednak budzi to, kiedy widzę całą masę swoich byłych współpracowników robiących z sukcesem kariery na rynku – czasami wydaje mi się, że Cargoline/Danzas/DHL wykształcił co najmniej połowę rynku logistycznego w Polsce, a ma się on nieźle, więc jest z czego być zadowolonym.

BARTOSZ JACYNA

1. Zawierucha na rynkach finansowych i objawy kryzysu mogą skutkować dużymi wahaniami kursu euro. Ponieważ wiele umów wynajmu powierzchni magazynowych czy leasingu aut i wyposażenia jest denominowanych w euro, a ponadto ceny paliw w Polsce również zależą od wahań kursów, czekają nas niestabilne czasy pod względem kosztów logistyki. Wobec możliwych kryzysowych wahań popytu wyzwaniem będzie zachowanie elastyczności i efektywności działań logistycznych. Transportowcy jeszcze długo będą zmagać się z dzisiaj jeszcze trudno przewidywalnym rozwojem udziału kosztów myta drogowego i kosztów usługi transportowej.
2. Wymieniłbym dwa: projekt doradczy, który już w ciągu pierwszego tygodnia przyniósł pomysł na zaoszczędzenie 2 mln PLN rocznie (co zostało wdrożone) oraz uruchomienie Panelu Polskich Menedżerów Logistyki – cyklicznych badań wśród menedżerów, które służą wymianie doświadczeń na obszarach do tej pory rzadko pojawiających się na konferencjach czy w prasie branżowej, a z którymi zmagamy się na co dzień.



STANOWISKO: starszy konsultant logistyczno-biznesowy, wiceprezes zarządu
FIRMA: Logisys
ZAINTERESOWANIA: Różnice kulturowe w świecie, kultura firmy vs. skuteczność menedżera, kajakerstwo.

MARIAN JEZUSEK

1. Wyzwaniem dla logistyki w najbliższym czasie są takie tematy jak: Supply Chain, Green Logistics i Intralogistik. Co może budzić niepokój? W Supply Chain ciągle rozwierające się nożyce pomiędzy szybkością komunikacji a powolnością tzn. nienadążaniem logistyki np. producenta w Chinach u którego europejski partner dokonuje zamówienia drogą e-mailową znajduje się, patrząc od strony komunikacyjnej, za przysłowiowym „rogiem” tzn. w Supply Chain błyskawiczny czas reakcji, jednak patrząc od strony logistycznej w Supply Chain czas reakcji logistyki tzn. aby produkt trafił od producenta do klienta np. w Europie, jest nadal stanowczo za długi. W Green Logistik należy przenieść transporty z autostrad i dróg na szyni i żegluga śródlądową (oszczędność energii, ochrona środowiska).
2. Wyszkolenie świetnych fachowców-logistyków w polskiej spółce Miebach Consulting w Katowicach, którzy prowadzą projekty w ramach Grupy Miebach na całym świecie.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: Miebach Consulting
ZAINTERESOWANIA: Narciarstwo biegowe.

HENRYK KAŁUŻNY

1. Przed logistyką stoją w najbliższym czasie ogromne wyzwania. Rosnące koszty dostępu do infrastruktury, zaostrzenie norm związanych z ochroną środowiska to tylko dwa z nich. Z punktu widzenia osoby, która na co dzień zajmuje się żegluga, uważam, że ogromnym wyzwaniem będzie wprowadzenie od 2015 r. nowych, zaostrzonych norm zawartości siarki w paliwie używanym w żegludzie na Bałtyku oraz Morzu Północnym. Jeśli nowe normy wejdą w życie – znacznie podniesie to koszty żeglugi w tym rejonie, a co za tym idzie, koszty dostaw door-to-door w relacjach z i do Skandynawii.
2. Moim największym sukcesem zawodowym jest niewątpliwie możliwość łączenia życiowej pasji z pracą w branży, która codziennie daje możliwość spotykania ciekawych ludzi i pomagania im w znalezieniu optymalnych rozwiązań logistycznych. Cieszę się też, że pasją tą udało mi się zarazić mojego brata.



STANOWISKO: freight manager Polska/Europa Wschodnia
FIRMA: Stena Line Scandinavia AB
ZAINTERESOWANIA: Poza pasją życia, czyli logistyką, także fotografia, design, eksplorowanie Skandynawii, dobra literatura, muzyka i gotowanie.

JACEK KAPICA

1. Coraz większa skala transakcji dokonywanych przez internet powoduje rozwój przesyłek pocztowych i kurierskich. Te rozdrobnione zamówienia realizowane transportem morskim czy lotniczym wymagają coraz szerszego zaangażowania w identyfikację zagrożeń w tym obszarze. To dotyczy zarówno bezpieczeństwa, a więc wymogów, jakie muszą być spełnione podczas transportu, ochrony rynku w kontekście praw własności intelektualnej, a więc ochrony przed „piractwem”, a także ochrony konsumenta, czyli bezpieczeństwa produktu. Zagrożenie może stanowić również możliwość anonimowości lub fałszywej tożsamości nadawców, odbiorców internetowych transakcji.
2. To przede wszystkim ułatwienia dla przedsiębiorców. Po pierwsze skuteczniejsze zastosowanie analizy ryzyka, efekt – zmniejszenie liczby fizycznych kontroli, ograniczenie ingerencji u przedsiębiorców z zachowaniem skuteczności wykrywalności uszczupień podatkowych i innych nieprawidłowości. To także wzrost uproszczeń celnych oraz większa liczba wydanych świadectw AEO, czyli tzw. Upoważnionego Przedsiębiorcy, pod tym względem nasz kraj plasuje się w czołówce UE, dla przykładu: w Polsce wydano takich świadectw 451, we Francji 529, w Czechach 93.



STANOWISKO: Podsekretarz Stanu, Szef Służby Celnej
FIRMA: Ministerstwo Finansów
ZAINTERESOWANIA: Praca i obowiązki zabierają tyle czasu, że trudno znaleźć chwilę na zainteresowania.



DR ARKADIUSZ KAWA

STANOWISKO: adiunkt w Katedrze Logistyki i Transportu

FIRMA: Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

ZAINTERESOWANIA: Branża KEP, nowinki technologiczne i wycieczki górskie.

1. W najbliższym czasie dynamika wzrostu polskiej branży logistycznej będzie nadal szybsza niż całej gospodarki. Będzie ona z pewnością napędzana przez coraz bardziej popularny outsourcing logistyczny, handel elektroniczny i krótki cykl życia produktów (telefony, komputery itp.). Sprawna obsługa klientów i funkcjonowania sieci logistycznej wspomagać będą technologie informacyjne, takie jak RFID czy cloud computing (chmura obliczeniowa). Jedyne, co może budzić niepokój, to rosnące koszty działalności (paliwo, myto, „niezyciowe” przepisy itp.) przy „zamrożonych” cenach usług logistycznych.
2. Moim największym sukcesem związanym z pracą zawodową jest tworzenie mostu pomiędzy teorią a praktyką logistyki. Chodzi tutaj o to, że mogę uczyć się od najlepszych, biorąc np. udział w różnych projektach, opracowaniach i ekspertyzach dla przedsiębiorstw, i później dzielić się pozyskaną wiedzą i doświadczeniem ze studentami lub uczestnikami szkoleń. Nie ma dla mnie nic bardziej przyjemnego, gdy usłyszę od firmy – „podesłałeś mi tu nieszlifowany diament, z którego będzie naprawdę świetny fachowiec”, albo od studenta – „udział w projekcie dla tej firmy pozwolił mi zastosować narzędzia i metody poznane podczas studiów”.



PROF. DR HAB. DANUTA KISPERSKA-MOROŃ

STANOWISKO: profesor nadzwyczajny w Katedrze Logistyki Ekonomicznej

FIRMA: Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

ZAINTERESOWANIA: Kinematografia światowa, kuchnie świata, podróże.

1. W związku z przedłużającym się kryzysem w światowej gospodarce firmy muszą zrewidować swoje modele biznesowe. Dotyczy to w dużej mierze firm logistycznych, które muszą zmierzyć się z niemożliwym: oferować tanie usługi logistyczne o nienagannej jakości i dostosowane do indywidualnych wymagań klientów. W związku z tym należy nastawić się na tymczasowość biznesu, wielką dynamikę procesów gospodarczych i konieczność niezwykle elastycznego zarządzania firmą. Współpraca firm będzie tymczasowa i bardzo intensywna, jakość procesów będzie bezwzględny wymogiem funkcjonowania firm na rynku, a logistyka będzie oparta totalnie na systemach komputerowych i komunikacji elektronicznej. Możliwość realizacji tradycyjnego zarządzania procesami logistycznymi opartego na korzystaniu z korzyści skali i nastawianie się na długoletnie kontrakty obsługi logistycznej będzie dotyczyło coraz mniejszej liczby firm.
2. Za ważny osobisty sukces w pracy naukowej uważam zrealizowanie wielu interesujących projektów badawczych w obszarze logistyki zarządzania łańcuchami dostaw, zarówno w Polsce, jak też w instytucjach akademickich USA, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Holandii i Węgier. Wszystko to pozwoliło mi zaistnieć jako równorzędny partner w międzynarodowym gremium akademickich instytucji i profesjonalnych organizacji logistycznych, co stworzyło dodatkowe możliwości transferu wiedzy logistycznej do Polski, zwłaszcza w aspekcie setek studentów logistyki, z którymi współpracowałam w procesie kształcenia, oraz młodej kadry naukowej, którą w różny sposób wspierałam w procesie jej rozwoju naukowego.



PIOTR KOHMANN

STANOWISKO: dyrektor generalny

FIRMA: FIEGE

ZAINTERESOWANIA: Czytanie książek, podróże, jazda na nartach.

1. Logistyka nigdy nie była i zapewne nigdy nie będzie rutynową i monotonną profesją. Rynek logistyki w Polsce staje się coraz bardziej nasycony, pojawiają się nowi gracze, rośnie zatem w naturalny sposób presja na stałe rozwijanie usług, ciągle podnoszenie jakości przy jednoczesnej obniżce kosztów. Rosną oczekiwania klientów przejawiające się w potrzebie długoterminowego, strategicznego planowania przy jednoczesnym zachowaniu zdolności do reagowania na nagłe i krótkoterminowe wahania wolumenów. Z drugiej strony stale rosną koszty prowadzenia działalności: ceny paliw, energii, wynagrodzenia, jak również wprowadzane są nowe i podwyższone dotychczasowe podatki (lub opłaty o podobnym charakterze). Wygrają te firmy, które będą najlepiej reagować, czy wręcz przewidywać i wyprzedzać te oczekiwania i okoliczności.
2. Dobre pytanie, wymaga takiego wyważenia odpowiedzi, by nie została odebrana jako popadanie w samozachwyty... Myślę, że takim osiągnięciem jest rozwój w branży logistycznej, w której zacząłem swoją przygodę kilkanaście lat temu, praktycznie prosto po studiach i bez wcześniejszego doświadczenia, wdrożenie „po drodze” kilku naprawdę ciekawych i wymagających projektów. A w efekcie przyczynienie się do zbudowania mocnej pozycji Fiege na polskim rynku.



DARIUSZ KORBUT

STANOWISKO: director representative Office Poland

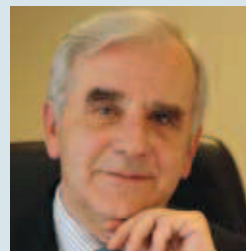
FIRMA: TimoCom

ZAINTERESOWANIA: Sport – w szczególności piłka nożna. Ponadto muzyka rockowa, a także tworzenie własnej muzyki.

1. Będzie to okres pełen wyzwań dla wszystkich podmiotów z branży. Priorytetami okażą się dbałość o bezpieczeństwo transakcji i pogłębianie zaufania do partnerów biznesowych. Przypadki zuchwałych oszustw i kradzieży na przestrzeni ostatnich lat zmuszają nas, dostawców rozwiązań informatycznych, do zaostrzenia rygorów dbałości o bezpieczeństwo. Mam na myśli nie tylko wysoką jakość bezpieczeństwa technicznego, z którym wiąże się użytkowanie naszych programów, ale także podnoszenie standardów wszelkich innych aspektów związanych z asekuracją logistyczną: kontrolę jakości czy obsługę prawną.
2. Niewątpliwym sukcesem ostatnich lat jest pomyślne wdrożenie platformy przetargowej TC eBid® na rodzimym gruncie. Dzięki oferowanemu przez TimoCom rozwiązaniom udaje się znacząco uzdatniać przepływ usług na europejskim rynku TSL. Powodów do radości dostarcza także ciągły rozwój firmy i związane z nim wyraźne symptomy niesłabnącej satysfakcji klientów.

PROF. ZW. DR HAB. ANDRZEJ KORZENIOWSKI

1. Edukacja logistyczna powinna wyprzedzać dynamicznie rozwijający się rynek usług logistycznych, do którego zaliczamy powstające przy dużych aglomeracjach bazy magazynowe, terminale kontenerowe oraz przedsiębiorstwa pełniące usługi transportowe i spedycyjne. Łańcuchy dostaw logistycznych wprowadzają szereg nowych urządzeń i rozwiązań technologicznych łączonych z techniką RFID. Wyzwaniem tym musi sprostać szkolnictwo średnie oraz szkolnictwo wyższe. W tej sytuacji obserwujemy, że rynek edukacji logistycznej systematycznie rośnie. Moda na logistykę sprawiła, że kształcenie logistyczne nabiera masowego charakteru. A to każe zwrócić uwagę na ofertę szkół, gdyż kształcić powinny uczelnie dysponujące przygotowaną, kompetentną kadrą i laboratoriami, a z tym bywa różnie. Masowe kształcenie oznacza masowy napływ absolwentów na rynek pracy. Pytanie – jacy to będą absolwenci? Jakimi mają szansę na znalezienie pracy? Odpowiedź jest prosta – absolwent musi mieć dobre wykształcenie poparte dobrym, rozpoznawalnym przez pracodawców dyplomem.
2. Współtworzyłem Centralny Ośrodek Gospodarki Magazynowej (Obecnie Instytut Logistyki i Magazynowania), zakładałem Centrum Kodów Kreskowych przy Instytucie, a także współorganizowałem Wyższą Szkołę Logistyki, pierwszą w Polsce uczelnię logistyczną, gdzie od założenia w 2001 r. pełnię funkcję Rektora.



STANOWISKO: JM Rektor
FIRMA: Wyższa Szkoła Logistyki
ZAINTERESOWANIA: Opakowania w systemach logistycznych, gospodarka magazynowa oraz automatyczna identyfikacja towarów. Prywatnie: muzyka Chopina, gry zespołowe i myślistwo.

PIOTR KOZŁOWSKI

1. Najbliższe trzy lata w mojej ocenie będą prawdziwym testem wzajemnego zaufania dla wszystkich uczestników procesu logistycznego. Testem, w którym zwycięzcami będą te łańcuchy logistyczne, gdzie zarówno zlecający jak i operator logistyczny zaufają sobie i wspólnie zaprojektują model współpracy, którego celem będzie zadowolony odbiorca finalny. Będzie to możliwe poprzez poprawę efektywności łańcucha dostaw zarówno w aspekcie kosztowym, jak i jakościowym, a do tego potrzebne jest zbudowanie nie tylko nowych rozwiązań operacyjnych i nowe technologie, ale przede wszystkim zbudowanie nowych wzajemnych relacji wszystkich uczestników procesu.
2. Możliwość uczestniczenia w budowaniu jednego z największych operatorów logistycznych w Polsce – firmy DB Schenker. Pracując ponad 18 lat w firmie na różnych stanowiskach, można mieć wpływ na jej obecny kształt. Zgromadzone w tym czasie doświadczenie, wspólnie z klientami i podwykonawcami, wykorzystywać do budowania efektywnych rozwiązań.



STANOWISKO: dyrektor Biznesu Lotniczego i Oceanicznego
FIRMA: Schenker
ZAINTERESOWANIA: Kiedyś pasjonat żeglarstwa. Dziś ze względu na rodzinę i obowiązki wolny czas poświęca na grę w tenisa oraz literaturę biznesową.

BOŻENA KRAWCZYK

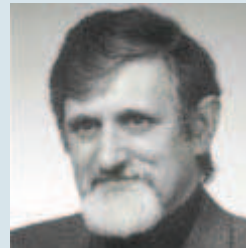
1. Myślę, że dziś numerem jeden debat i prognoz jest sytuacja makroekonomiczna, ostatnie zawirowania na rynkach kapitałowych oraz debata wokół strefy EURO. Aspekty te są istotne dla każdego biznesu w Europie, rynki nieruchomości czy usług logistycznych nie są tutaj wyjątkiem. W kategoriach lokalnych – dla Polski ciekawym wyzwaniem są projekty infrastrukturalne, w tym zwłaszcza drogowe, które docelowo mogą zmienić geografie rynku powierzchni magazynowych i wyznaczyć nowe kierunki rozwoju sektora. Z perspektywy dewelopera powierzchni logistycznych myślę, że warto podkreślić aspekt dywersyfikacji oferty produktowej. Odpowiadając na bieżące potrzeby klientów, deweloperzy będą uwzględniać w swoim portfolio nie tylko tradycyjne big-boxy, ale także oferujące elastyczną powierzchnię biznesową projekty typu small box i small business unit.
2. Swoje sukcesy związane z branżą logistyczną, a właściwie nieruchomości logistycznych, utożsamiam z sukcesami firmy SEGRO, na które składa się intensywna praca całego naszego zespołu. Od roku 2006 zbudowaliśmy imponujące i zdedywersyfikowane portfolio nieruchomości logistycznych zlokalizowanych w kluczowych lokalizacjach kraju. Nawiązaliśmy doskonałe, partnerskie relacje z wieloma prestiżowymi klientami, m.in. z sektora usług logistycznych. Dzięki ogromnemu zaufaniu, jakim obdarzyli nas najemcy, w naszych nieruchomościach utrzymujemy bardzo niski poziom pustostanów (ok. 3%).



STANOWISKO: dyrektor inwestycyjny na Europę Centralną
FIRMA: SEGRO
ZAINTERESOWANIA: Podróże, książki, sport (tenis, nurkowanie).

PROF. DR HAB. STANISŁAW KRAWCZYK

1. W standardowym rozumieniu podstawowe zadania logistyki koncentrują się na rozwoju i wykorzystaniu infrastruktury transportowej i magazynowej. Można dostrzec wielki skok w rozwoju w tym obszarze. Nowym wyzwaniem staje się przygotowanie kadr menedżerskich potrafiących łączyć wiedzę techniczną z umiejętnością zarządzania systemami logistycznymi w skali sieci przedsiębiorstw mających swe lokalizacje na różnych kontynentach. Na specjalną uwagę zasługuje problem komunikacji między środowiskami o różnych kulturach, która warunkuje koordynację procesów logistycznych w globalnych sieciach przedsiębiorstw.
2. Za swój sukces uważam wypracowanie programu kształcenia logistyków obejmującego wiedzę inżynierską oraz nauki o zarządzaniu i wspólną realizację tego programu od ponad dziesięć lat przez zespół pracowników Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Politechniki Wrocławskiej oraz Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu. Efektem współpracy jest publikacja pod moją redakcją dwóch tomów książki „Logistyka. Teoria i praktyka” wydanej przez wydawnictwo Difin w tym roku.



STANOWISKO: kierownik Katedry Logistyki
FIRMA: Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
ZAINTERESOWANIA: -



PIOTR W. KRAWIECKI

STANOWISKO: prezes zarządu i dyrektor zarządzający

FIRMA: DSV Road i DSV Solutions

ZAINTERESOWANIA: Jogging, sporty motorowodne, historia starożytna.

1. Z perspektywy operatora logistycznego największym wyzwaniem będzie podejmowanie decyzji w warunkach ogromnej niepewności gospodarczej. Nasza branża wymaga długofalowego planowania, zakotwiczenia w cyklu koniunktury. Tymczasem sytuacja zmienia się dosłownie z kwartału na kwartał. Błędna decyzja o tym czy inwestować, zamrozić środki, a czasami ograniczyć działalność, może rodzić niezwykle poważne konsekwencje dla operatora. To wszystko dzieje się w sytuacji, w której klienci przerzucają na nas coraz większą odpowiedzialność za kluczowe elementy łańcucha dostaw.
2. Jeśli faktycznie miałbym mówić o sukcesie, to chyba polega on na tym, że moja praca przynosi korzyści wielu osobom. Właścicielom, dla których pomnażam zainwestowany kapitał, klientom, bo zarządzane przeze mnie przedsiębiorstwa gwarantują pewność i jakość, oraz pracownikom, którzy rozwijają się razem z firmą. A prywatnie, moja praca zawsze przynosiła i nadal przynosi mi ogromną satysfakcję.



RADOSŁAW T. KROCHTA

STANOWISKO: członek zarządu

FIRMA: MLP Group

ZAINTERESOWANIA: Sztuka współczesna, koneser wina, kuchnia południowo-europejska i azjatycka.

1. Najbliższe trzy lata będą bardzo istotne dla całego rynku. Obserwujemy obecnie presję klientów na obniżenie cen wynajmu powierzchni. Trzeba też zwrócić uwagę, że zachwianie płynności na globalnych rynkach może spowodować problemy z uzyskiwaniem finansowania na poszczególne projekty. Może to doprowadzić do weryfikacji słabszych konkurentów oraz konsolidacji rynku, na którym przetrwają tylko najsilniejsi gracze.
2. Uzyskanie finansowania dla naszego projektu na rynku rumuńskim (MLP Bucharest Sud) oraz przejście w sposób bardzo bezpieczny przez kryzys finansowy – praktycznie go nie odczuliśmy.



TOMASZ KROLL

STANOWISKO: district manager

FIRMA: General Logistics Systems Poland

ZAINTERESOWANIA: Literatura science fiction, muzyka, sporty motorowe – przede wszystkim żużel.

1. Z kryzysu w roku 2009 wyciągnęliśmy wniosek, że w przyszłości częściej będą występowały wyraźne wahania w ilości przesyłek. Rynki stały się bardziej chwiejne i nieobliczalne. Operatorzy logistyczni muszą być elastyczni – zarówno niskie, jak i nagle rosnące ilości paczek należy obsługiwać z jednakowo wysoką jakością. Nie wolno rezygnować z inwestycji nawet w czasach wyrzeczeń, ponieważ nowoczesna, funkcjonalna sieć transportowa oraz transparentne procesy IT, realizowane zgodnie z najnowszym stanem techniki, są niezbędnym warunkiem dobrego serwisu w każdym czasie.
2. Z całą pewnością było to przygotowanie w bardzo krótkim czasie firmy GLS do przejścia przez pierwszą falę kryzysu w latach 2008/2009. W bardzo krótkim czasie przeanalizowaliśmy całość funkcjonowania firmy zarówno w obszarze operacji, kosztów, jak i relacji z klientami. Dzięki tym działaniom firma, mimo trudności na rynku, zanotowała bardzo duży wzrost sprzedaży oraz znaczącą poprawę wyniku finansowego.



DR INŻ. STANISŁAW KRZYŻANIAK

STANOWISKO: z-ca dyrektora ds. badań

FIRMA: Instytut Logistyki Magazynowania

ZAINTERESOWANIA: Muzyka poważna, podróże krajoznawcze, sport (niestety biernie).

1. Logistyka będzie sobie musiała poradzić z coraz większym zindywidualizowaniem produktów przy niezmiennych oczekiwaniach, co do krótkich terminów dostaw. To, w połączeniu z coraz większym stopniem elektronizacji zamówień będzie wymagało dużej elastyczności i zdolności do szybkiej reakcji. Jednocześnie logistyka będzie musiała sprostać wymogom legislacyjnym, związanym ze zrównoważonym rozwojem, nie tylko w fazie dostaw, ale także w obszarze logistyki zwrotnej, wspomagającej realizację np. dyrektyw o odpadach, a także koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa, tak ładunków, jak i konsumentów.
2. Dużo satysfakcji przynosi mi praca na rzecz środowiska polskich logistyków, prowadzona zarówno w Instytucie Logistyki i Magazynowania, jak również w Polskim Towarzystwie Logistycznym. Dotyczy to zwłaszcza prac nad systemem certyfikacji logistyków (zgodnie ze standardami kompetencyjnymi Europejskiego Towarzystwa Logistycznego), organizacji Polskiego Kongresu Logistycznego LOGISTICS, a także organizacji wyjazdów technicznych dla członków PTL. Cenię sobie także dobre oceny podręczników z zakresu zarządzania zapasami, których jestem autorem bądź współautorem.

MACIEJ KUBIAK

1. Największym wyzwaniem, jakie stoi przed branżą logistyczną, jest zbilansowanie popytu i podaży usług logistycznych. Kryzysy i załamania na rynkach ekonomicznych wpływają na destabilizację sytuacji w logistyce, czego doskonałym przykładem może być problem z dostępnością lub nadpodażą usług transportowych. Kolejnym elementem, który już teraz warunkuje sytuację w branży, są zmiany w prawie, które skutkują często trudnymi do oszacowania wahaniami kosztów. Stajemy przed wyzwaniem wynikającym ze zmian cen paliwa i kursów walutowych – moim zdaniem te zdarzenia będą kształtowały w najbliższym okresie branżę logistyczną.
2. Ponad 10 lat temu stanąłem przed wielkim wyzwaniem, jakim było wprowadzenie na rynek polski firmy CHEP oraz nieznaną do tej pory polskim firmom usługą wynajmu palet. Za sukces uważam zarówno wzrost firmy CHEP, współpracę z ponad 300 klientami na rynku lokalnym, jak i opinię, jaką cieszą się nasze usługi i produkty wśród ich użytkowników. Kolejnym, lecz równie ważnym osiągnięciem, jest stworzenie świetnego zespołu pracowników CHEP – grupy doskonale zorganizowanych profesjonalistów, docenianych przez firmy, z którymi współpracujemy.



STANOWISKO: country general manager
FIRMA: CHEP Polska
ZAINTERESOWANIA: Boks zawodowy oraz snowboard.

ANDRZEJ KUJOTH

1. Przed całym logistycznym łańcuchem dostaw stoi wiele wyzwań wynikających z działań, jakie obejmuje, oraz ogólnej sytuacji gospodarczej na świecie. Prognozując dalszy rozwój wymiany międzynarodowej, mimo pojawiających się okresowych kryzysów, wszyscy uczestnicy tego łańcucha muszą być przygotowani do nieustannego udoskonalania procesu obsługi rosnących potoków ładunkowych. Mam tu na myśli szczególnie logistykę transportu kontenerowego, w którego obsłudze BCT aktywnie uczestniczy od ponad 30 lat. Jesteśmy świadkami rewolucji technologicznej w tym obszarze działania, eksploatacja mega-kontenerowców, coraz większych terminali kontenerowych uzbrojonych w wysoce wydajne urządzenia przeładunkowe, wspomagane informatycznymi systemami operacyjnymi. To, co może budzić niepokój, to nienadążająca za tym infrastruktura, głównie drogowa i kolejowa na zapleczu portów. Wiele jest jeszcze do zrobienia mimo postępu w zakresie obowiązujących przepisów prawno-podatkowych. Jeżeli dodamy do tego mnogość instytucji kontrolnych, mniej korzystne procedury fiskalne, to wszystko obniża naszą konkurencyjność w porównaniu z portami Europy Zachodniej.
2. Kiedy przyszedłem do BCT prawie 13 lat temu, byliśmy jedynym morskim terminalem kontenerowym w kraju. Dziś funkcjonuje pięć terminali kontenerowych, a nam udało się nie tylko utrzymać, ale zwiększyć ilość kontrahentów z branży TSL korzystających z naszych usług. I to uważam za jedno z najważniejszych osiągnięć związanych z logistyką.



STANOWISKO: dyrektor ds. handlowych/CCO
FIRMA: BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy w Gdyni
ZAINTERESOWANIA: Sport i turystyka.

ANDRZEJ LADA-KUBALA

1. Dynamika zmian i uwarunkowania zewnętrzne powodują, że logistyka to tygiel, w którym ciągle wrze. Dlatego też wyzwań jest całe mnóstwo. W mojej ocenie jednym z najważniejszych jest podniesienie zaawansowania technologicznego naszych procesów. Ciągły wzrost kosztów pracy oraz innych czynników wpływających na koszt wytworzenia powoduje, że stopień automatyzacji, a tym samym zwiększenia produktywności, jest kluczowym elementem walki o klienta na rynku usług logistycznych. Pamiętajmy, że dziś nadal mamy problemy z kodami kreskowymi, nasze „EDI” to zazwyczaj wymiana plików płaskich dla nielicznych operacji, „voice picking” czy też „pick to light” to rzadkość – a więc jest co robić.
2. Największy sukces? To chyba to, że nadal operuję w obszarze logistyki. Problemy branży, które pojawiają się co chwilę znieca, jak chociażby nagły wzrost kosztów transportu, zmiany legislacyjne wprowadzane ad hoc, fluktuacja klientów, nieterminowość płatności, powodują, że część dobrych osób nie wytrzymuje presji i odchodzi z branży. Patrząc na to przez taki pryzmat, sukcesem jest to, że nadal trwam na polu walki i nie zamierzam szybko składać broni.



STANOWISKO: country WND manager
FIRMA: Damco Poland (Maersk Logistics)
ZAINTERESOWANIA: Niektórzy mówią, że moja pasją jest doprowadzanie ludzi do wściekłości, ale tak naprawdę lubię spędzać czas ze swoją córką i jeździć na motocyklu.

OLIVIER LARGE

1. Istnieje parę wyzwań, z którymi logistyka będzie musiała się zmierzyć w przeciągu najbliższych kilku lat. Pierwszym będzie dostosowanie oferowanych rozwiązań oraz posiadanych zasobów (zasoby ludzkie, środki transportu, powierzchni magazynowe itd.) do bieżących fluktuacji gospodarczych oraz odpowiednia reakcja na wpływ, jakie te zmiany wywierają na łańcuch dostaw. Następnym – wdrożenie systemu ciągłej poprawy osiąganych wyników oraz redukcji kosztów. Po trzecie jest to znalezienie alternatywy dla usług „tradycyjnych”, tak aby stały się bardziej przyjazne środowisku: poprzez optymalizację zasobów, zredukowanie liczby „pustych” kilometrów, promowanie administracji „ekologicznej”, czyli odchodzącej od stosowania papieru, rozwój przepływów morskich i kolejowych, odnowienie floty środków transportu drogowego.
2. Francuskie przysłowie mówi: „Mamy klientów, na jakich zasługujemy”. Mój sukces to sukces GEFCO, a jest nim wyrobienie sobie, w ciągu 10 lat działalności na rynku, marki „preferred partner” wśród wielu prestiżowych klientów naszej branży.



STANOWISKO: dyrektor zarządzający
FIRMA: GEFCO Polska
ZAINTERESOWANIA: Wszystkie sporty ekstremalne oraz te wymagające koncentracji, z których aktywnie uprawiam narciarstwo szybkie oraz grę w golfa.



DR PAWEŁ LESIAK

STANOWISKO: adiunkt w Instytucie Handlu Zagranicznego i Studiów Europejskich
FIRMA: Szkoła Główna Handlowa w Warszawie
ZAINTERESOWANIA: Poza spedycją, to żona Marta, śpiew operowy i operetkowy, szachy oraz ogrodnictwo.

1. Najbliższe lata naznaczone będą przez kryzys gospodarczy. Nawet jeśli branża TSL sama w sobie byłaby „zdrowa”, to trudności po stronie załadowców mogą powodować opóźnienia w płatnościach za frachty czy nierówną podaż ładunków. Niepokój przewoźników budzą ponadto nieprzewidywalny kurs euro, rosnące ceny ON i e-myto. Wyzwanie stanowi znajdowanie doświadczonych kierowców, a także utrzymanie się na niestabilnym rynku, zwłaszcza w przewozach z Rosją. Niezależnie od gałęzi transportu grozi nam wypieranie z branży polskiego kapitału, co wyraźnie widać chociażby na rynku transportu kolejowego.
2. Moim sukcesem, a na pewno pasją, jest budzenie zainteresowania problematyką transportu i spedycji u studentów ekonomii. Pomimo że branża TSL nie oferuje wysokich zarobków, to udało mi się pozyskać dla niej wielu utalentowanych młodych ludzi, którzy nie chcą zawodowego życia spędzać za biurkiem, np. w banku. Dzięki zafascynowanej transportem młodzieży udało mi się stworzyć Studenckie Koło Naukowe TSL, a także pozyskać znakomych specjalistów do prowadzenia wykładów na studiach magisterskich oraz Podyplomowych Studiach Transportu i Spedycji w Szkole Głównej Handlowej.



GRZEGORZ LICHOCIK

STANOWISKO: prezes
FIRMA: DACHSER
ZAINTERESOWANIA: Jazz, windsurfing i mechanika kwantowa. Spokój w niekonwencjonalnym działaniu, odwaga i dążenie do odkrywania nowych rzeczy oraz wprowadzanie innowacji.

1. Powracające fale kryzysu mogą się utrzymać w kolejnych latach. Trudna sytuacja w strefie euro może spowodować choćby częściowy rozpad grupy, co w krótkim czasie pogłębi po raz kolejny recesję. Światowe zawirowania zawsze mają wpływ na gospodarkę. Oznacza to, że również branża TSL odczuje w najbliższej przyszłości niekorzystne zmiany. Powinniśmy spodziewać się dalszego wzrostu cen paliw oraz wprowadzenia dodatkowych opłat i obciążeń, których zapewne nie da się w całości przenieść na klientów. Trudności na rynkach światowych wpłyną również na bardziej restrykcyjne podejście banków do finansowania, co będzie z kolei miało wpływ na firmy z mniejszym kapitałem bądź bez zaplecza finansowego. W efekcie tych zmian, na rynku umocnią swoją pozycję znaczący gracze międzynarodowi.
2. Od 4 lat wspólnie z zespołem rozwijamy w Polsce sieć Dachser. Wprowadzenie nowego gracza na rynek, który był już zdominowany przez innych, uważam za naprawdę duże wyzwanie. Myślę, że udało się nam osiągnąć znaczącą pozycję w międzynarodowych przewozach przesyłek drobnicowych. Dużo pracy jeszcze przed nami, ale już teraz nasza firma wzbudza respekt wśród konkurentów i jest coraz lepiej rozpoznawalna przez klientów. Za swój sukces uważam zbudowanie rewelacyjnego zespołu, który poradził sobie z wyzwaniami i który, jestem całkowicie przekonany, osiągnie zakładane cele w przyszłości.



PROF. DR. INŻ. JANUSZ ŁACNY

STANOWISKO: prezydent/ kierownik Katedry Transportu Spedycji i Logistyki
FIRMA: IRU/ WSG w Bydgoszczy
ZAINTERESOWANIA: Ewolucja zasad i warunków funkcjonowania transportu drogowego na świecie oraz podróże i spotkania z ludźmi reprezentującymi różne kultury.

1. Mamy obecnie do czynienia z nieodwracalnym procesem globalizacji. Tymczasem globalizacja będzie intensywnie postępowała tylko wtedy, gdy będzie funkcjonował niezawodny transport na akceptowalnym poziomie finansowym. Dzisiaj, oprócz rzeczywistego kosztu transportu liczy się bowiem także koszt czasowy realizacji dostaw. Zagrożeniem dla rozwoju wszystkich elementów logistycznego łańcucha dostaw, w tym w szczególności transportu, jest ręczne sterowanie i przeszkadzanie w jego funkcjonowaniu. Czas na deregulację. Obserwuję obecnie wręcz dyskryminację transportu drogowego wobec innych gałęzi transportu. Mam tu na przykład na myśli wyższe ceny paliwa i ogromny fiskalizm, którym jest obłożony transport drogowy pod płaszczykiem prób zwiększenia bezpieczeństwa. Może to kara za to, że zbyt dobrze się rozwinął i obsługuje obecnie niemal 80% rynku przewozów wewnątrzkontynentalnych? Warto, aby wywołać rzeczową dyskusję na ten temat.
2. Od ponad 20 lat jestem zaangażowany w transport drogowy, w tym od 12 lat na forum międzynarodowym działając we władzach Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego IRU, co traktuję zarówno jako uznanie dla Polski jak i swój osobisty sukces. Dzięki temu mam wyjątkową możliwość reprezentowania ponad 74 państw z całego świata.



JACEK MACHOCKI

STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: PEKAES
ZAINTERESOWANIA: Harley Davidson i ciekawi ludzie, których poznaje dzięki tej pasji, a także polskie góry i poezja.

1. Najważniejszym wyzwaniem dla logistyki będzie skupienie się na rozwoju zarządzania ryzykiem łańcucha dostaw. Współczesna logistyka to złożone systemy operacyjne, o których efektywności decydują: potencjał portfela klientów, gwarantujący bezpieczeństwo przepływów finansowych, jakość zarządzania i planowania środków niezbędnych do realizacji oferowanych usług, aż po kluczową dla oceny całego łańcucha – sprawną obsługę reklamacji i ubezpieczeń. Jak dla każdej branży, tak i również dla branży TSL największym zagrożeniem jest zahamowanie tempa wzrostu gospodarczego, które wpływa na całą gospodarkę, a branża TSL jest barometrem gospodarki, więc prawdopodobnie odczułaby to jako pierwsza.
2. Gdyby trzeba było wymienić tylko jeden, to jest nim niewątpliwie stworzenie od podstaw firmy SCHENKER w Polsce i doprowadzenie jej do grona liderów rynku. Liczę, że z pomocą Zespołu PEKAES uda mi się osiągnąć jeszcze więcej.

PIOTR MAJEWSKI

1. Za główne wyzwania w logistyce uważam maksymalizację oceny oraz minimalizowanie ryzyka w działalności firmy, a także ciągłe śledzenie procesów outsourcingowych. Ryzyka finansowego szczególnie związanego z różnicami kursowymi walut, jak i operacyjnego – współpraca z podwykonawcami. Widzę także ciągłą potrzebę wdrażania szybkich i elastycznych procesów decyzyjnych z maksymalnym uwzględnieniem indywidualnych potrzeb klientów, którzy stawiają coraz „wyższą poprzeczkę”. Uważam, że sukces osiągną te firmy logistyczne, które właściwie ocenią i przewidzą kierunek rozwoju outsourcingu.
2. Za własne osiągnięcie uważam wdrożenie kilku działalności outsourcingowych w dużych przedsiębiorstwach produkcyjnych, w różnych branżach. Za dodatkowy sukces mogę uznać przedłużanie ważności podpisanych kontraktów na kolejne lata, co jest potwierdzeniem profesjonalnej działalności firmy Zeppelin Logistics.



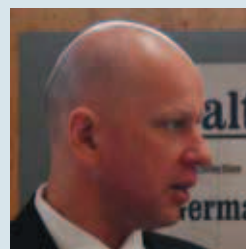
STANOWISKO: dyrektor zarządzający/członek zarządu

FIRMA: Zeppelin Logistics

ZAINTERESOWANIA: Architektura ogrodów, motoryzacja – motocykle, muzyka, podróże.

DARIUSZ MIERKIEWICZ

1. Logistyka wymaga ścisłych procedur, jednocześnie nie akceptując stagnacji. Oznacza to, że dobra logistyka przez cały czas optymalizuje swoje działania. W tym kontekście czekające nas niekorzystne zjawiska rynkowe w pewnym sensie mogą stymulować jej rozwój. Umiarkowany niepokój budzi rynkowa tendencja tworzenia megafirm logistycznych poprzez przejęcia. To działania mogące hamować rozwój logistyki. Z drugiej strony część logistyków, którzy z różnych względów nie znajdują zatrudnienia po przejęciach, zapewne otworzy własne firmy logistyczne. A to oznacza zachowanie zdrowej równowagi w branży.
2. Za swój najcenniejszy sukces związany z logistyką uważam poznanie tej dziedziny na tyle, by zrozumieć, że logistyki trzeba się uczyć przez całe zawodowe życie. Myślę, że takie „odkrycie” może wpływać na oddalenie się w czasie „zabójczego” dla logistyka zjawiska o nazwie: rutyna.



STANOWISKO: dyrektor handlowy

FIRMA: Uni-Logistics

ZAINTERESOWANIA: Wschodnie sztuki walki. Podróże dalekie, bardzo dalekie i te bliskie. Czytanie bajek swoim dzieciom.

TOMASZ MIKA

1. Z uwagi na specyfikę mojej firmy odnoś się do rynku powierzchni magazynowych, który ściśle związany jest z logistyką. Główne wyzwania przed tą branżą to dostosowanie się do rosnącej specjalizacji, zastosowania nowych rozwiązań oraz elastyczności, jakie nowoczesna logistyka wymaga od dostawców magazynów. Coraz więcej firm wykorzystuje specjalistyczne obiekty dystrybucyjne lub wysokie magazyny bezobsługowe. Do deweloperów przemysłowych należy spełnianie tych oczekiwań. Niepokój może budzić niepewna sytuacja globalnej oraz europejskiej gospodarki, która może przerodzić się w drugą falę kryzysu.
2. Za swój największy sukces uważam osiągnięcie obecnej pozycji oraz aktywny udział w rozwoju rynku magazynowego w Polsce w ostatnich latach. W tym czasie uczestniczyłem w transakcjach najmu prawie 500 000 m² obejmujących kilka największych umów w historii naszego kraju.



STANOWISKO: dyrektor Działu Powierzchni Magazynowych i Przemysłowych

FIRMA: Jones Lang LaSalle

ZAINTERESOWANIA: Rynek nieruchomości, narty, tenis, podróże.

RAFAŁ MILCZARSKI

1. Sprostanie trudnym warunkom rynku TSL, jakie rodzi z jednej strony kiepski stan infrastruktury, a z drugiej zaostrzająca się konkurencja.
2. Budowa dynamicznej i efektywnej firmy przewozowej, której główny trzon stanowi z jednej strony bardzo silny merytorycznie zespół pracowników, a z drugiej nowoczesny park taborowy.



STANOWISKO: dyrektor zarządzający/prezes zarządu

FIRMA: Freightliner PL

ZAINTERESOWANIA: -



STANOWISKO: koordynator ds. inteligentnych systemów transportowych

FIRMA: Instytut Transportu Samochodowego

ZAINTERESOWANIA: Nierutynowa praca w zawodzie, literatura historyczna i fachowa, praca fizyczna na działce.

DR INŻ. IZABELLA MITRASZEWSKA

1. Przede wszystkim wzrost kosztów wszystkich operacji logistycznych, w tym głównie w przewozach. Wysokie ceny paliwa, podwyżka stawek VAT oraz wprowadzenie opłat za przejazd po drogach już powodują zmianę strategii sposobu realizacji usługi. W najbliższej przyszłości można oczekiwać, że przy planowaniu tras przewozów kryterium wyboru nie będzie czas realizacji usługi i długość trasy, ale jej koszt. Kolejnym utrudnieniem jest stan infrastruktury drogowej, który w najbliższym czasie nie ulegnie poprawie – trwające i planowane prace budowlane stanowią istotne utrudnienia w ruchu oraz zwiększają zagrożenia bezpieczeństwa.
2. Jestem pracownikiem naukowym, więc dla mnie sukcesem jest popularyzacja wdrażania efektywnych rozwiązań logistycznych. W 2010 r. Instytut Transportu Samochodowego wydał monografię „Telematyka transportu drogowego”, której jestem współautorem. Udowadniam w niej, jak stosowanie systemów telematycznych wpływa na efektywność zarówno w przedsiębiorstwach, jak i w zarządzaniu ruchem drogowym.



STANOWISKO: dyrektor generalny

FIRMA: DPD Polska

ZAINTERESOWANIA: -

RAFAŁ NAWŁOKA

1. Wyzwaniem w najbliższych latach będzie liberalizacja rynku pocztowego, proces wdrażania polityki zrównoważonego rozwoju i związane z tym wprowadzanie „zielonych przepisów”. Będzie to wymagać od firm zmiany podejścia do biznesu. Barierą wciąż jest brak spójności legislacyjnej. Niestety, wciąż nie możemy doczekać się nowych regulacji w polskim prawodawstwie i dostosowania przepisów do zmian zachodzących na rynku. W tym zakresie od lat nic się nie zmienia. Niepokój budzą rosnące koszty. Nie spodziewaliśmy się tak wysokich wzrostów. Bardzo mocno uderzyło w nas e-myto. Do tego stopnia, że będziemy musieli wprowadzać dopłaty do naszych paczek, gdyż bardzo zmienia się struktura kosztów – podniosły się nawet o kilka procent. Dochodzą kolejne drogi objęte systemem opłat, co wpływa na ceny naszych usług. Na te koszty nie mamy wpływu. Skala zdecydowanie nas zaskoczyła. Kiedy mówiliśmy, że mamy setki km autostrad, to nie wydawało się to takie niebezpieczne, a nagle okazało się, że większość naszych dróg jest warta tego, by jeżdżąc po nich, płacić. W obszarze przesyłek międzynarodowych istotną kwestią będą wahania kursów walut – obecnie trudno oprzeć model planowania biznesowego o waluty takie jak euro czy frank.
2. Za sukces na pewno mogę uznać przebudowę Masterlink w DPD Polska oraz idące za tym poważne zmiany infrastrukturalne w Spółce (m.in. pokrycie całego kraju połączeniami drogowymi, modernizacja oddziałów i osiągnięcie liczby 50 placówek w całej Polsce, ukończenie struktury „Diamentu”), dzięki którym docieramy teraz do każdego miejsca w Polsce.



STANOWISKO: zastępca dyrektora ds. rynku

FIRMA: Instytut Logistyki i Magazynowania

ZAINTERESOWANIA: Szybownictwo, ratownictwo drogowe, żeglarsstwo morskie, muzyka.

DR INŻ. ALEKSANDER NIEMCZYK

1. Spośród wielu wyzwań wymienię trzy. Mimo wielu podjętych działań udział transportu drogowego stale rośnie. Należy dążyć do zmniejszania kongestii ruchu na drogach niezależnie od rozwoju infrastruktury. Drugim wyzwaniem jest usprawnienie wymiany informacji między różnymi systemami informatycznymi współpracujących z sobą firm. Kolejną potrzebą jest sprostanie oczekiwaniom klientów w modelu B2C. Ich wymagania rosną i są wspierane bardzo szybkim rozwojem technologii mobilnych. Niepokoi to, że niektórzy producenci urządzeń stosują indywidualne rozwiązania, niespójne ze standardami światowymi.
2. Moim osiągnięciem są sukcesy pracowników instytutu, których wspieram. Tworzą oni zespoły projektujące i wdrażające rozwiązania logistyczne w przedsiębiorstwach. Szczególne miejsce zajmują zastosowania innowacyjnych technologii.



STANOWISKO: dyrektor Instytutu Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn/przewodniczący zarządu

FIRMA: Politechnika Wroclawska/Polskie Towarzystwo Logistyczne

PROF. NADZW. PWR DR HAB. INŻ. TOMASZ NOWAKOWSKI

1. Znakomitą odpowiedzią na pytanie o wyzwania stojące przed logistyką w najbliższych latach daje opublikowanie właśnie raportu CLT – The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK) zatytułowany „VISION 2035”. Raport dotyczy przyszłości logistyki i transportu w Wielkiej Brytanii i stwierdza w podsumowaniu, że jedyną pewną rzeczą dotyczącą przyszłości jest jej niepewność. Uważam, że to efektywne sformułowanie dobrze oddaje istotę czekających nas problemów. Tym bardziej, że wcześniejsze (przed kryzysem) badania preferencji przedsiębiorców branży logistycznej wskazywały jako najbardziej oczekiwaną cechę przyszłych systemów logistycznych ich niezawodność i bezpieczeństwo. Tak więc poszukujemy możliwości zabezpieczenia się przed niepewnością realizowanych procesów logistycznych, przed zagrożeniami wynikającymi z popełnianych przypadkowo lub wymuszanych specjalnie błędów. Odpowiedzią może być m.in. rozwój systemów informacyjnych i informatycznych przyspieszających przepływ danych i wspierających podejmowanie decyzji. W tym obszarze mieści się moja aktywność dydaktyczna (opieka nad specjalnością Logistyka Stosowana prowadzoną na Wydziale Mechanicznym Politechniki Wrocławskiej) i naukowo-badawcza (wydana w 2011 r. w Oficynie Wydawniczej Politechniki Wrocławskiej książka „Niezwadność Systemów Logistycznych”).

100 TWARZY POLSKIEJ LOGISTYKI

MAREK OPIŃSKI

1. Klienci wymagają kompleksowej usługi – począwszy od magazynowania towaru, jego kompletacji oraz terminowego doręczenia. To olbrzymie wyzwanie dla większości firm logistycznych. Stan światowej gospodarki budzi uzasadnione obawy wśród przedsiębiorców. Powoduje to ograniczenie inwestycji oraz ostrożne podejście w zatrudnianiu nowych pracowników. W pełni rozumiem ten niepokój, niemniej uważam, że przyszłość firm kurierskich na rynku polskim ma znacznie lepsze perspektywy niż inne gałęzie gospodarki.
2. Po wielu latach ciężkiej pracy udało się stworzyć firmę, która śmiało konkuruje z międzynarodowymi firmami kurierskimi funkcjonującymi w Polsce. Ludzie, którzy pracują i współpracują z firmą OPEK – kurierzy oraz pracownicy – to mój największy dorobek zawodowy. To dzięki ich pracy jesteśmy w stanie zaspokoić oczekiwania naszych kontrahentów. Ciepłe słowa klientów OPEK to dla mnie wielka nagroda za wieloletnią, ciężką pracę.



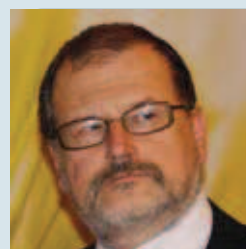
STANOWISKO: dyrektor generalny

FIRMA: OPEK

ZAINTERESOWANIA: Czynnie uprawia sport (siłownia, narciarstwo alpejskie, bieg oraz spinning/rower).

PROF. DR HAB. WOJCIECH PAPROCKI

1. Proces upowszechniania najlepszych rozwiązań w zakresie zarządzania łańcuchem dostaw przebiega w Polsce z opóźnieniem w stosunku do Europy Zachodniej, Ameryki Północnej oraz Dalekiego Wschodu. Występuje kilka barier – wśród nich należy wymienić niedorozwój infrastruktury transportowej oraz ograniczony brak zdolności organów państwa, w tym sądów, do sprawnego obsługiwanie podmiotów gospodarczych. W Europie występuje tendencja do wprowadzania kolejnych regulacji, więc znaczenie sprawności i racjonalności działania administracji będzie wzrastać.
2. Utworzenie ogólnokrajowego systemu dystrybucji przesyłek drobnicowych z towarami FOOD oraz NON FOOD oraz jego integracja z paneuropejskimi systemami dystrybucji. W zakresie aktywności akademickiej wypromowanie pięciu doktorów nauk ekonomicznych i aktywne uczestnictwo w 6. Programie Ramowym w zakresie upowszechniania technologii RFID.



STANOWISKO: profesor zwyczajny w Katedrze Transportu/prezes zarządu

FIRMA: Szkoła Główna Handlowa/ET Logistik

ZAINTERESOWANIA: Podróże po kraju, Europie i świecie, jak tylko czas na to pozwala.

KRZYSZTOF PAWŁOWSKI

1. Najważniejsze wyzwanie to spełnić stale rosnące wymagania naszych klientów. Niesie to za sobą szereg znaczących inwestycji w rozwój infrastruktury informatycznej i operacyjnej. Wszystko po to, aby jeszcze sprawniej, szybciej i bezpieczniej doręczyć towar do odbiorcy. Co może niepokoić? Wzrost kosztów działalności, rosnące ceny paliw, nowa opłata drogowa (e-myto) oraz nadal bardzo słaba infrastruktura drogowa w kraju to wciąż trudności, z jakimi na co dzień mierzą się firmy z sektora transportu. Zapowiadane spowolnienie gospodarki również może negatywnie wpłynąć na naszą branżę.
2. Myślę, że mój największy sukces jest wciąż przede mną.



STANOWISKO: wiceprezes

FIRMA: Siódemka SA

ZAINTERESOWANIA: Mazury, książki i dobra kawa.

JANUSZ PIECHOCIŃSKI

1. Nie tylko dla logistyki główne wyzwania to odnalezienie się w czasie wielkiej niepewności i nieprzewidywalności zjawisk gospodarczych, społecznych i politycznych. Jak nadążać za wyzwaniami globalizacji na coraz bardziej jednolitym rynku europejskim i jak z rywalizacji poprzez walkę na rynku przejść sprawnie do modelu rywalizacji poprzez zdolność do współpracy. Jak podtrzymywać i tworzyć przewagi konkurencyjne, dusić racjonalnie koszty i poprawiać ofertę.
2. Mój sukces: zrozumienie i szacunek w branży, mimo że reprezentuję to, co w niej najgorzej oceniane – politykę. Najczęściej, nie tylko w logistyce, sukcesy przypisujemy sobie i własnej firmie, a porażki nieudolnej polityce i jeszcze gorszym politykom.



STANOWISKO: poseł Polskiego Stronnictwa

Ludowego, wiceprzewodniczący sejmowej komisji infrastruktury, ekonomista, analityk rynku transportowego i procesów inwestycyjnych.



PIOTR POGORZELSKI

STANOWISKO: zastępca dyrektora Departamentu Polityki Celnej
FIRMA: Ministerstwo Finansów
ZAINTERESOWANIA: Turystyka, wycieczki rowerowe, muzyka,

1. W kontekście zadań realizowanych przez służby celne jest to inicjowanie i tworzenie odpowiednich przepisów prawnych, infrastruktury technicznej (informatyzacja służb celnych i likwidacja dokumentów papierowych oraz wyposażenie w nowoczesny sprzęt do kontroli), a także organizacja selektywnej kontroli celnej opartej na analizie ryzyka. Działania te mają na celu bardziej efektywną i sprawną obsługę podmiotów gospodarczych realizujących zadania w zakresie obrotu towarowego, akcyzy i hazardu oraz zachęcenie do wyboru Polski jako miejsca prowadzenia działalności i dokonywania odpraw celnych. Niepokój mogą budzić procedury związane z wdrażaniem informatyzacji.
2. Inicjowanie różnych działań na rzecz tworzenia ułatwień i uproszczeń dla przedsiębiorców realizujących zadania kontrolowane przez służby celne. Ułatwienia te to m.in. upowszechnienie statusu AEO, tj. wiarygodnego przedsiębiorcy, procedur uproszczonych w zakresie czynności zgłoszenia celnego, uproszczenie dotyczące możliwości realizacji procedur celnych w dwóch krajach – SASP (w jednym zgłoszenie, a w drugim odprawa celna i kontrola), a także podejmowanie wszelkich inicjatyw w zakresie zmian różnych przepisów (celnych, podatkowych, odrębnych), zachęcających do wyboru przez podmioty miejsca odpraw celnych w Polsce. Jest to korzystne z finansowego i ekonomicznego punktu widzenia.



TOMASZ POŁĘC

STANOWISKO: Główny Inspektor Transportu Drogowego
FIRMA: Główny Inspektorat Transportu Drogowego
ZAINTERESOWANIA: Sportowa jazda samochodem, lotnictwo.

1. W dobie szybkiego rozwoju technologii i postępującej globalizacji, a także coraz większego udziału polskich przedsiębiorców w międzynarodowym transporcie szczególnie ważnym wyzwaniem dla branży TSL staje się dbanie o kwestie bezpieczeństwa. Planowanie zadania transportowego musi odbywać się w poszanowaniu przepisów prawa. Konkurencja na rynku niejednokrotnie skłania przewoźników i kierowców do stosowania nielegalnych praktyk, które doprowadzają do zmniejszenia kosztów oraz zapewnią większy zysk. Przedsiębiorcy powinni zadbać nie tylko o wysoką jakość sprzętu, ale także o poszerzenie wiedzy pracowników w zakresie zmieniających się przepisów i promować postawy zachowujące najwyższe standardy bezpieczeństwa. Nawet najbardziej zaawansowane technologie nie uchronią kierowcy przed popełnieniem błędów na drodze, jeżeli będzie on niewypoczęty czy tym bardziej pod wpływem środków odurzających. Pamiętajmy, że wszyscy uczestnicy ruchu drogowego są odpowiedzialni za bezpieczeństwo siebie i innych.
2. Stałym wyzwaniem nie tylko moim, ale całej ITD jest efektywna codzienna praca ukierunkowana na przestrzeganie przepisów w transporcie, co przekłada się nie tylko na wzrost bezpieczeństwa, ale także na zachowanie warunków uczciwej konkurencji wśród przewoźników. Cieszą wyrazy uznania płynące ze środowiska transportowego oraz podmiotów działających na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W 2010 r. GITD otrzymał od Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego nagrodę „Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego”.



DOROTA RABEN

STANOWISKO: ekspert z zakresu logistyki i łańcuchów dostaw
FIRMA: Dorota Raben
ZAINTERESOWANIA: Tenis, literatura, podróże – poznawanie kultur, religii, obyczajów.

1. Wyzwania dla logistyki to posiść lub wykorzystać właściwie posiadaną wiedzę i doświadczenie w zarządzaniu biznesami zmierzającymi w kierunku centralizacji, co stanowi jedną z dróg do optymalizacji, tzw. multi-country projektami. Dodatkowo umiejętność zarządzania zmianami, przejęciami, fuzjami będzie wyzwaniem na najbliższe lata. Przyszłością logistyki jest znajdowanie rozwiązań, patentów na optymalizowanie, a nie na redukowaniu. Wprowadzanie nowych technologii, dobrze dobranych narzędzi IT, systemów, procesów w połączeniu z wysokimi kompetencjami i wiedzą.
2. Fakt bycia osobą godną zaufania w biznesie oraz bycie doradcą z zakresu logistyki dla firm i ludzi oraz zdobycie uznania w międzynarodowym środowisku. Posiadanie takiej wiedzy i doświadczenia, które można wykorzystać w rozwoju firm, którym można się dzielić.



EWALD RABEN

STANOWISKO: CEO
FIRMA: Grupa Raben
ZAINTERESOWANIA: Aktywny wypoczynek: rower, góry, rajdy samochodowe.

1. Zarządzanie przedsiębiorstwem w dużej mierze polega na przewidywaniu okoliczności zachodzących w bliższym lub dalszym otoczeniu i wewnątrz samej organizacji, a następnie na reagowaniu na nie. Należy pamiętać, że wydarzenia występujące w przedsiębiorstwie są związane nie tylko z zagrożeniami, ale również z szansami, które należy wykorzystać. Rynek usług logistycznych będzie się konsolidował w najbliższych latach i z pewnością będzie to wyzwaniem dla wszystkich firm logistycznych. Chcemy brać udział w tym procesie. W ostatnim czasie kupiliśmy spółki Wincanton zlokalizowane w Czechach, Polsce, na Węgrzech i Słowacji oraz niemiecką sieć drogową. Kraje Europy Środkowej i Wschodniej stanowią główne rynki dla rozwoju Grupy Raben. Zakup wspomnianych firm stanowi krok na drodze do realizacji naszej wizji – „osiągnąć pozycję lidera wszędzie tam, gdzie jesteśmy”. W najbliższych miesiącach naszym wyzwaniem będzie przeprowadzenie procesu integracji.
2. Jestem dumny z faktu, iż udało nam się utrzymać rodzinny charakter przedsiębiorstwa, mimo wielkości firmy. Grupa Raben jest hybrydą firmy rodzinnej i korporacji. Bazując na własnym przykładzie, możemy stwierdzić, że udało nam się wdrożyć nowoczesne narzędzia planowania i kontroli, dobrze znane korporacjom, nie rezygnując przy tym z pewnych rozwiązań określających rodzinną tożsamość naszej organizacji.

MAREK RÓŻYCKI

1. Mamy wiele definicji, czym jest logistyka, jednak moim zdaniem wielu ludzi nie zdaje sobie sprawy, czym w zasadzie powinna ona być. Coraz częściej logistyką nazywamy robienie czegoś, co nie może być zrobione przez inne działy w organizacji. Z tego względu moim zdaniem jednym z głównych problemów, który stoi przed tą dyscypliną, jest umiejętność dostosowywania się do oczekiwań wewnątrz organizacji. Biorąc pod uwagę postępujący proces digitalizacji, logistycy powinni umieć integrować dane w celu znalezienia najlepszego sposobu osiągnięcia celów. Sytuacja stawia zatem wyzwania przed logistykami, by myśleli globalnie w sensie firmy oraz otoczenia, w którym działają.
Okazuje się, że zarówno szansa, jak i największym zagrożeniem dla logistyki są osoby uprawiające ten zawód. Brak ujednoliconych standardów na rynku stawia wymagania, które nie zawsze są do spełnienia przez samodzielnie działającą osobę.
2. Myślę, że takie jeszcze nie miało miejsca. Możemy mówić o mniej lub bardziej skomplikowanych projektach, w których miałem okazję współdziałać. Jedne z ciekawszych to transporty sprzętu i wyposażenia wojskowego.



STANOWISKO: prezes zarządu, doradca
FIRMA: m/d/r/k Trusted Advisers
ZAINTERESOWANIA: Zegarmistrzostwo i muzyka.

PROF. DR HAB. WŁODZIMIERZ RYDZYKOWSKI

1. Przed logistyką nie ma jakichś szczególnych wyzwań. Zarządzanie logistyczne obejmuje obecnie także sfery usługowe, np. bankowość. Niepokój budzi „odkrywanie Ameryki” przez uczonych lub pseudouczonych, którzy o logistyce zwiędzieli się niedawno i zaczynają swoje wywody od genezy i definicji logistyki. Ponieważ logistyka stała się dziedziną „modną”, a jednocześnie eklektyczną, zajmować się nią zaczęli specjaliści z różnych specjalności, których prof. M. Ciesielski słusznie nazywa „trzecim zakonem”. Rozumiem, że logistyka jest dla nich nową dziedziną, ale dlaczego zaraz muszą pisać o jej podstawach, skoro to już dawno zostało zrobione? Już na początku lat 90. pojawiły się pierwsze podręczniki napisane przez polskich autorów, jednocześnie przetłumaczono i wydano w Polsce prace M. Christophera, H.Ch. Pföhla i innych. Biblioteka Logistyka wydawana przez ILiM w Poznaniu obejmuje już chyba blisko 30 pozycji. Polecilibym owym „odkrywcom Ameryki” sięgnięcie po te pozycje, a redakcjom czasopism logistycznych większą selekcję publikowanych artykułów. Czasami bowiem nie wiem, czy śmiać się, czy płakać, jak czytam o prekursorze logistyki – niejaki Leonidasie.
2. W 1991 byłem profesorem wizytującym na University of Tennessee i współpracowałem z prof. J. Langley’em, jednym z wiodących autorytetów w tej dziedzinie. Amerykanie potraktowali mnie jako „misionarza” logistyki i po powrocie do kraju otrzymałem skrzynię z podręcznikami z tej dziedziny, którymi podzieliłem się z koleżankami i kolegami. I tak to się zaczęło. To chyba był sukces, jeżeli w stosunkowo krótkim okresie powstała kadra wykształcona na najlepszych wzorcach.



STANOWISKO: kierownik Katedry Polityki Transportowej
FIRMA: Uniwersytet Gdański
ZAINTERESOWANIA: Muzyka baroku, jazzowa i blues. Uprawia czynne narciarstwo, tenis i kolarstwo górskie.

MICHAEL SHAPIRO

1. Najbliższe lata nie powinny za wiele różnić się od poprzednich, jeżeli chodzi o pozyskanie klienta. Przechodziliśmy już przez zmiany czynszów powierzchni magazynowych i z pewnością w tym obszarze na stabilizację nie ma co liczyć. W niektórych obszarach Polski parki logistyczno-produkcyjne zaczynają być powoli przepelnione, a popyt na te lokalizacje nie maleje. W związku z tym ważne jest, by mieć dobrze zlokalizowane parki logistyczno-magazynowe oraz refleks i elastyczność, żeby szybko reagować na wymagania klientów.
2. W ciągu 10 lat działalności MLP Group nasza spółka znalazła się w czołówce firm z sektora deweloperów powierzchni magazynowych w Polsce oraz jest jednym z największych deweloperów powierzchni produkcyjno-magazynowych w systemie BTS w kraju. MLP Group stworzyliśmy od podstaw, dlatego tym bardziej cieszy mnie, że wciąż dynamicznie się rozwijamy i zdobywamy kolejne rynki.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: MLP Group
ZAINTERESOWANIA: Golf, wycieczki piesze, poznanie innych kultur.

JULIUSZ SKUREWICZ

1. Jednym z największym wyzwań, przed jakimi staje dzisiaj branża TSL, jest brak stabilizacji w gospodarce i groźba nawrotu światowego kryzysu finansowego. Konsekwencje tej sytuacji i postępujące „utowarowienie” usług logistycznych są coraz bardziej odczuwalne. Klienci nadal kładą duży nacisk na niską cenę usług i to jest główny czynnik decydujący przy wyborze operatora.
Jednocześnie wymagana jest wysoka jakość usług i ich specjalizacja. Niestety, sprawne połączenie zindywidualizowanej oferty pod kątem specyficznych potrzeb klienta z maksymalną optymalizacją kosztów nie zawsze przynosi oczekiwane rezultaty, na czym cierpią obie strony, zarówno klient, jak i dostawca usług.
2. W ostatnim czasie najbardziej cennym i inspirującym osiągnięciem jest tytuł „Operatora logistycznego 2010 roku”, jaki otrzymaliśmy. Cieszy nas to, tym bardziej, że w rankingu startują prawie wszystkie największe firmy logistyczne. Jako prezes Hellmann Worldwide Logistics Polska pragnę jednak podkreślić, że otrzymana statuetka symbolizuje zaangażowanie i profesjonalizm naszej załogi. Tylko dzięki ich wytrwałości i ciężkiej pracy mogą pochwalić się nagrodą i satysfakcją naszych klientów.



STANOWISKO: prezes
FIRMA: Hellmann Worldwide Logistics Polska
ZAINTERESOWANIA: -



PIOTR M. SIKORSKI

STANOWISKO: dyrektor zarządzający
FIRMA: DHL Fracht Polska i Ukraina
ZAINTERESOWANIA: Prawdziwa przyczyna ludzkich zachowań, podstawowe paradygmaty systemów i kultur, bo dzięki tej wiedzy życie mniej boli.

1. Czekają nas narastający konflikt pomiędzy zleceniodawcą poszukującym stabilnej ceny w dłuższym okresie a operatorem, którego parametry kosztów zmieniają się znacznie szybciej i który chciałby się zabezpieczyć odpowiednią do czasów niepewności klauzulą częstszej renegotjacji ceny. Osobnym zagrożeniem jest paniczna reakcja mediów na pojawiające się informacje, w których ogórek hiszpański okazuje się kiełkiem niemieckim, a których skutkiem są ograniczenia w handlu warzywem wszelkim. Takich kryzysów mediopochodnych będzie więcej, a żaden ekspert ekonomiczny nie będzie w stanie ich ani ich skutków przewidzieć.
2. W ciągu 8 lat udało nam się dziesięciokrotnie zwiększyć obroty firmy w Polsce, a w ciągu 4 lat czterokrotnie obroty na Ukrainie. Przez cały czas w obu krajach rosły zyski, nawet w „otchłani kryzysu” 2009 r., kiedy to większość naszych konkurentów zanotowała spory spadek swoich wskaźników. Myślę, że było to, jest i będzie możliwe tak długo, jak długo nasze zespoły będą przestrzegały tych samych wartości służbowo i prywatnie.



PIOTR SITAREK

STANOWISKO: dyrektor generalny
FIRMA: UPS Polska
ZAINTERESOWANIA: Motocykle, fotografia.

1. Z pewnością sytuacja gospodarcza będzie mocno wpływała na rynkowe trendy. Musimy być gotowi na wiele zmian, związanych m.in. z szukaniem przez naszych klientów oszczędności. Jestem przekonany, że dużą rolę będzie odgrywał rynek usług e-commerce. Obsługa zamówień dla stale rozwijających się e-sklepów, outsourcing powierzchni magazynowych, zarządzanie logistyką magazynową i wreszcie dostawa do klienta ostatecznego to szeroki wachlarz wymagań e-biznesu, którym firmy logistyczne powinny sprostać. To właśnie e-handel wyznacza obecne standardy i przyszłe trendy dla TSL.
2. Najważniejsze osiągnięcie to udana integracja UPS i Stolicy. Statystyki mówią, że tylko jedna na dziesięć integracji jest udana, więc jest to duży sukces. To nie tyle moje osiągnięcie, co raczej ogromny sukces dużej grupy ludzi. Ja miałem tylko zaszczyt razem z tymi osobami pracować.



MAREK SKRZYDLAK

STANOWISKO: Negocjator – dział Powierzchni Przemysłowych i Magazynowych
FIRMA: Cushman & Wakefield Polska
ZAINTERESOWANIA: Uwielbiam „podróże kulinarnie”, szczególnie po Europie Południowej. Interesuję się literaturą, muzyką i kulturą wschodu.

1. Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w naszym kraju stwarza nowe możliwości rozwoju centrów logistycznych w kierunku tworzenia węzłów intermodalnych, to znaczy takich, które opierają się na więcej niż jednym rodzaju transportu, np. szynowo – drogowo - lotniczym. Może to odegrać istotną rolę w procesie zwiększenia atrakcyjności poszczególnych regionów, np. województwa śląskiego, jako centrum logistycznego typu „international logistic hub”.
2. Jako przedstawiciel firmy Cushman & Wakefield biorę udział w tworzeniu pierwszego w rejonie Górnego Śląska klastra logistycznego skupiającego firmy z branży logistycznej i transportowej, nad którym patronat sprawuje Urząd Miejski w Gliwicach.



ZBIGNIEW SOBKIEWICZ

STANOWISKO: CPIM master instructor, consulting director
FIRMA: MPM Productivity Management
ZAINTERESOWANIA: Logistyka, historia i literatura.

1. Kryzys znów zaczął zagrażać, a z nim niepewność popytu. Dla logistyki oznacza to skupienie się na elastyczności. W 2009 r. konsekwencją walki o każdego klienta było spłaszczenie przychodów (np. o 80% obrotów decydowało 50% klientów, a nie jak normalnie ok. 20%). Zazwyczaj oznacza to wzrost asortymentu, a przez to ryzyko „obsoletów”. Można to ograniczyć przez lepszą współpracę dwóch „wrogów”: marketingu i produkcji. Trzeba być też gotowym na nagły sukces: ostrożnie redukować własne moce produkcyjne, jak i dostawców, współdzieląc z nimi ryzyko. Wygra ten, kto kryzys będzie traktował jako okazję do zdystansowania konkurencji.
2. Przez 20 lat zdążyło się już trochę tego zebrać. Ogromną radością są dla mnie klienci, którzy zmienili swój sposób zarządzania firmą – wdrożyli SOPa, poprawili prognozowanie, usprawnili zarządzanie zapasami. Własnoręcznie stworzony proces planowania zintegrowanego w MPM został doceniony przez APICS jako wyjątkowe rozwiązanie w firmie usługowej na skalę światową, a oprócz laurów jego największym wyróżnieniem jest zespół MPM – drużyna tak zgrana, tak dobrze rozumiejąca zasady zarządzania zintegrowanego, nie bojąca się kryzysów ani sukcesów. A najważniejsze – moja córka z dumą mówi o tym, jaką firmę współtworzę.

DARIUSZ STEFAŃSKI

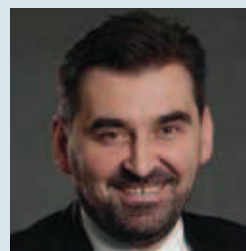
1. Największym wyzwaniem dla rozwoju polskiej logistyki jest mądre, konsekwentne i efektywne inwestowanie w infrastrukturę zarówno liniową, jak i punktową. Doskonała lokalizacja Polski w sercu Europy, na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków transportowych, optymistyczne nastroje gospodarcze i zdeterminowane do działania firmy, które mają już wiele dobrych międzynarodowych doświadczeń, to doskonały motor wzrostu. Największym wyzwaniem i jednocześnie przeszkodą jest bardzo słabe zrozumienie zagadnień i problematyki nowoczesnych rozwiązań logistycznych wśród decydentów i polityków, a tym samym brak odpowiednich mechanizmów wsparcia dla szybkiego rozwoju branży.
2. Jako prezes zarządu spółki oferującej pionierskie rozwiązania intermodalne, jestem zadowolony z tego, że udało nam się zbudować młody i silny zespół, który stanowi największą wartość firmy. Mimo wielu barier i braków infrastrukturalnych bardzo konsekwentnie i z sukcesem realizujemy strategię rozwoju spółki. Jestem dumny z tego, że działając zespołowo, wykorzystując doświadczenia, umiejętności i wiedzę poszczególnych osób, tworzymy nową jakość na rynku przewozów intermodalnych. Cieszę się, że w ciągu zaledwie 6 lat istnienia firma, którą uruchamiało kilka osób, stała się liderem na rynku transportu intermodalnego w tej części Europy i zatrudnia dziś ponad 160 osób.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: PCC Intermodal
ZAINTERESOWANIA: Większość czasu poświęcam spółce i budowie sieci połączeń intermodalnych w Polsce, a każdą wolną chwilę staram się spędzić z rodziną.

PIOTR SUKIENNIK

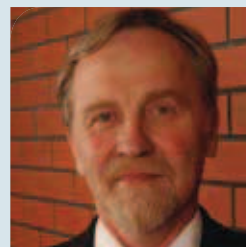
1. Rynek usług logistycznych w Polsce jest obecnie rynkiem dojrzałym i ultrakonkurencyjnym, na którym obecni są wszyscy liczący się w europejscy operatorzy. Obecnie najważniejszym zadaniem dla operatora logistycznego jest stały proces optymalizacji i automatyzacji pracy, a także poszukiwanie nowych rozwiązań w doskonaleniu i poszerzaniu zakresów usług. Logistycy zatem muszą nieustannie doskonalić swoje kompetencje, by móc skutecznie odpowiadać na wymagania dynamicznie rozwijającego się rynku. Taki proces będzie trwał przez najbliższe lata. Musimy mieć także świadomość postępujących zmian parametrów logistycznych dla poszczególnych sektorów rynku. Dlatego też operator logistyczny powinien szczególnie naciskać na doskonalenie i specjalizację kadr (których dostępność poprawiła się w ostatnim czasie).
Analizując rynek i patrząc w przyszłość, nasuwa się istotne pytanie, w jakim kierunku rozwijać się będzie sytuacja gospodarcza w Europie i na Świecie?
2. Moim sukcesem jest zbudowany zespół współpracowników, z którymi mam ogromną przyjemność pracować na co dzień. FM Logistic to jeden silny organizm, w którym każdy jest ogniwem stanowiącym o całości. Konsekwencją ich pracy jest ciągle powiększające się grono klientów, podczas gdy z wieloma współpracą trwa ponad 15 lat. To systematycznie wzmacnia naszą pozycję lidera w obszarze logistyki kontraktowej.



STANOWISKO: dyrektor generalny
FIRMA: FM Logistic Polska
ZAINTERESOWANIA: Golf

PROF. DR HAB. WŁADYSŁAW SZCZEPANKIEWICZ

1. Wyzwania, jakie stoją przed logistyką, to wdrożenie strategii Społecznej Odpowiedzialności Biznesu (CSR). Działania logistyczne są odpowiedzialne za znaczną część kosztów środowiskowych związanych z nowoczesnym handlem, co łączy się ze zobowiązaniem do zrównoważonego rozwoju zarówno w zakresie ochrony środowiska i społecznym. Efekty „zielonej logistyki” mogą być podzielone na następujące kategorie: gazy, hałas, wypadki – odpady i recykling, czynniki „wizualne”. Ponadto wyzwaniem stanowią ograniczanie strat w łańcuchach dostaw wynikających z błędów operacyjnych (informacyjnych) zniekształcających prawdziwy obraz popytu oraz organizacji przepływów fizycznych.
2. Próba określenia możliwości adaptacyjnych systemów logistycznych w handlu względem dynamiki procesów rynkowych. Ponadto opracowania: „Logistyczna obsługa sektora handlu. Uwarunkowania i kierunki zmian”, Wydawnictwo AE w Krakowie oraz „Funkcjonowanie sektora handlu w łańcuchach dostaw”, Wydawnictwo Difin.



FIRMA: Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Katedra Handlu i Instytucji Rynkowych
ZAINTERESOWANIA: Rola przedsiębiorstwa handlowego w realizacji zadań dystrybucyjnych, stopień podziału zadań między producentem i handlem detalicznym, wpływ logistyki na budowę przewag konkurencyjnych handlu detalicznego.

MAGDALENA SZULC

1. Utrzymująca się niepewność gospodarcza może mieć negatywny wpływ na dalszy rozwój tego sektora – prowadzi ona do wzrostu prawdopodobieństwa konsolidacji i korporacyjnych przejęć wśród firm z branży usług logistycznych. W sektorze nieruchomości logistycznych, od początku 2011 r. widać spadek wolumenu wolnej powierzchni. Deweloperzy nie decydują się na realizację projektów spekulacyjnych. Coraz częściej mają natomiast problemy z uzyskaniem finansowania na budowę obiektów logistycznych. Umowy najmu z operatorami logistycznymi są bowiem podpisywane zazwyczaj na krótkie okresy – od 3 do 5 lat.
2. Za sukces własny oraz całego zespołu SEGRO uważam przede wszystkim fakt, że od września 2009 r., kiedy objęłam funkcję dyrektora zarządzającego na Europę Centralną, pomimo niesprzyjających czynników makroekonomicznych, SEGRO wciąż utrzymuje doskonałą pozycję na rynku deweloperów logistycznych. Dzięki rozważnej strategii opartej na kompleksowości i dywersyfikacji naszej oferty, firma bezpiecznie przetrwała okres spowolnienia gospodarczego. Za wielki sukces całego zespołu uważam również obniżenie poziomu pustostanów w naszych inwestycjach do zaledwie 2,5%, a także poszerzenie polskiego portfolio SEGRO o nowoczesne inwestycje typu small business unit oraz pozyskanie nowych najemców i rozpoczęcie realizacji obiektów typu BTS i pre-let.



STANOWISKO: dyrektor zarządzający na Europę Centralną
FIRMA: SEGRO
ZAINTERESOWANIA: Jogging, narciarstwo oraz żeglarsstwo, modern design.



STANOWISKO: dyrektor naczelny
FIRMA: Polska Żegluga Morska
ZAINTERESOWANIA: Sport, historia, turystyka.

PAWEŁ SZYNKARUK

1. Podstawowym wyzwaniem logistycznym stojącym przed branżą morską jest, moim zdaniem, lepsze skomunikowanie polskich portów z resztą kraju. Znakomicie rozumie to ośrodek trójmiejski, gdzie realizowana jest obecnie Trasa Sucharskiego, mająca być drogowym połączeniem Portu Północnego z siecią dróg krajowych, w tym z drogą ekspresową S7 i autostradą A1. Znacznie gorsze perspektywy pod tym względem ma port szczeciński. Niestety, nie udało się przeforsować koncepcji autostrady A3, a trasa szybkiego ruchu S3, mająca połączyć Pomorze Zachodnie z południem Polski, w obecnej sytuacji spowolnienia gospodarczego będzie prawdopodobnie w całości budowana jeszcze długie lata. Oprócz drogowych połączeń południkowych, ważne są również połączenia równoleżnikowe, w tym budowa trasy S6, służącej aktywizacji całego polskiego wybrzeża. Nie należy również zapominać o rewitalizacji połączeń kolejowych w obu orientacjach geograficznych oraz o znacznie większym niż obecnie zainwestowaniu środków w rozwój przewozów śródlądowych.
2. Kieruję firmą, która w około 92 % realizuje przewozy ładunków masowych, takich jak węgiel czy zboża, między portami obcymi. W tym kontekście za nasz największy sukces uważam wcielenie w życie i aktualne realizowanie dużego programu inwestycyjnego, który znacznie zwiększy potencjał przewozowy naszego przedsiębiorstwa oraz spowoduje obniżenie średniego wieku posiadanej floty. W ramach tego programu w latach 2008-2013 odbierzemy ze stoczni łącznie 38 statków o łącznej wartości ponad miliarda dolarów.



STANOWISKO: przewodniczący rady/prezes zarządu
FIRMA: Polska Izba Spedycji i Logistyki/Terramar
ZAINTERESOWANIA: Fotografia, beletrystyka.

MAREK TARCZYŃSKI

1. Firmy z branży TSL dosyć dobrze poradziły sobie w czasie kryzysu, jak i cała polska gospodarka, ale nie bez wpływu na nią pozostaje fakt niepokojących sygnałów dobiegających ze strefy Euro i globalnych rynków finansowych. Do tego dochodzą bieżące problemy. Wysokie obciążenia fiskalne, począwszy od kosztów pracy, a skończywszy na opłatach drogowych. Niepokojącym zjawiskiem jest spadek bezpieczeństwa w transporcie i brak możliwości podjęcia skutecznych działań na rzecz poprawy tej sytuacji, a to z racji wadliwego prawa polskiego oraz braku wsparcia ze strony służb policyjnych. Nie wiadomo też, jak zachowa się rynek przewoźników po 4 grudnia 2011 r., kiedy to wejdzie w życie „pakiet drogowy” trzech unijnych rozporządzeń, zmieniających warunki wykonywania usług transportowych. To najważniejsze wyzwania stojące dzisiaj przed branżą TSL.
2. Zaufanie, jakie okazało mi środowisko firm spedycyjno-logistycznych skupionych w Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki, wybierając moją osobę na przewodniczącą tej organizacji. Jednym z ostatnich przedsięwzięć, które udało mi się zrealizować, jest uruchomienie magazynu logistycznego w Porcie Gdynia. To wspólny sukcesu całego zespołu spółki Terramar i naszego największego udziałowca, którym jest Zarząd Portu Gdynia.



STANOWISKO: redaktor portalu
FIRMA: Pracujwlogistyce.pl
ZAINTERESOWANIA: Podróże, literatura faktu, kino współczesne, żeglarstwo.

BEATA TROCHYMIAK

1. Chyba największym wyzwaniem logistyki w Polsce jest przezwyciężenie trudności związanych ze słabą infrastrukturą. Patrząc na remonty dróg i tras kolejowych, można tylko podziwiać logistyków, którzy z jednej strony muszą sprostać wymaganiom klienta co do krótkich terminów dostawy, a z drugiej optymalizować koszty. Mimo tych trudności cały czas obserwujemy rozwój rynku usług logistycznych. Dzięki temu rośnie również rynek pracy w logistyce. Z jednej strony to pocieszające, ale z drugiej strony pracodawcy będą musieli zmierzyć się z problemem znalezienia doświadczonych specjalistów. Jakość usług budowana będzie w oparciu o kwalifikacje kadry, a marka firmy w oparciu o markę pracodawcy, a nie tylko dostawcy usług, jak było do tej pory. A jeśli podaż specjalistów jest ograniczona, to trzeba będzie ich wykształcić. Z pewnością większą uwagę firmy logistyczne będą przywiązywały do programów szkoleniowych oraz będą chciały mieć coraz większy wpływ na edukację zarówno na średnim, jak i na wyższym poziomie. W konsekwencji wypracują nowe standardy nauczania i rekrutacji pracowników.
2. Sukcesem jest to, że po 17 latach pracy w branży TSL nadal może ona fascynować i dawać możliwości rozwoju oraz odkrywania nowych obszarów i poznawania nowych ludzi. Niewątpliwie za sukces uważam uruchomienie portalu Pracujwlogistyce.pl, co było przedsięwzięciem niełatwym. Ale też każda publikacja i każde działanie jest małym sukcesem, który skłania mnie do kolejnych przemyśleń i podejmowania kolejnych wyzwań w działaniach na rzecz logistyki.



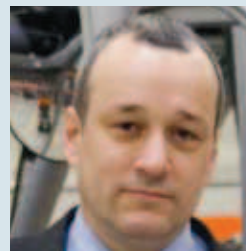
STANOWISKO: head of business development Eastern Europe
FIRMA: FIEGE
ZAINTERESOWANIA: Wspinaczka wysokogórska, motocykle, narciarstwo, podróże.

RYSZARD WARZOCHA

1. Wyzwania, jakie stoją przed logistyką w najbliższych latach, są dokładnie takie same, jak przed innymi branżami – szybka reakcja na zmienne warunki światowej koniunktury i prawidłowe odczytywanie trendów biznesowych – a to oznacza nie tylko pracę nad poprawą procesów logistycznych w działalnościach prowadzonych dla klientów, ale też pracę nad byciem efektywniejszym w procesach biznesowych wewnątrz swojej własnej firmy. Dodałbym jeszcze do tego obowiązek bycia kreatywnym (w dobrym tego słowa znaczeniu) w biznesie, w którym się pracuje.
2. Nie jestem sentymentalny i nie zajmuję się przeszłymi sukcesami. Moje największe osiągnięcia są jeszcze przede mną.

BORYS WOCHNA

1. Gospodarka światowa to zespół naczyń połączonych, a branża logistyczna jest jej ważnym elementem. W związku z tym każde zawirowania są przez nią bardzo wyraźnie odczuwalne, co było widoczne chociażby pod koniec roku 2008. Kluczem do sukcesu będą innowacje oparte na przyszłych wymaganiach klientów, a także kompleksowa, ale jednocześnie elastyczna oferta. W przypadku wózków widłowych nie wystarczy już oferowanie samych pojazdów. Równie istotne będzie profesjonalne doradztwo w zakresie systemów regałowych czy systemów softwareowych. Kto nie będzie się rozwijał, przestanie być konkurencyjny.
2. Jesteśmy jednym z czołowych producentów wózków widłowych w Polsce i liderem sprzedaży wózków elektrycznych, co niewątpliwie daje powody do satysfakcji. Najbardziej cieszy mnie jednak fakt, że w ciągu 16 lat funkcjonowania STILL Polska udało nam się stworzyć dobrze zgrany zespół pracowników. Ostatecznie to przecież ludzie tworzą firmę i są jej najlepszą wizytówką.



STANOWISKO: prezes zarządu
FIRMA: STILL Polska
ZAINTERESOWANIA: Ekonomia, historia II Wojny Światowej, strzelectwo, trekking górski.

INŻ. SPEC. ADAM WOJCIECHOWSKI

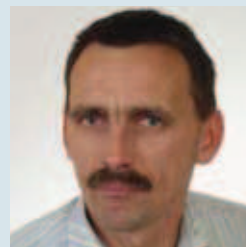
1. Świat nie stoi w miejscu, dlatego też wszelkie zmiany zachodzące w świecie globalnym znajdują swoje odzwierciedlenie w logistyce. Uważam, że najbliższe lata w logistyce poświęcone będą jej zrównoważonemu rozwojowi poprzez daleko posuniętą mechanizację realizowanych procesów, w powiązaniu z ochroną środowiska i efektywnością wykorzystania zasobów naturalnych. Niepokój w logistyce budzi natomiast dążenie do osiągnięcia dużych korzyści majątkowych zbyt niskim nakładem kosztów, co w wielu przypadkach odbija się na bezpieczeństwie pracy.
2. Po 36 latach pracy w logistyce trudno jest jednoznacznie wskazać najważniejsze osiągnięcie. Zaliczyć do nich należy: wdrożone do produkcji i stosowania urządzenia oraz inne rozwiązania, wzory użytkowe i patenty, publikacje oraz możliwość przekazywania wiedzy adeptom logistyki.



STANOWISKO: pełnomocnik dyrektora ds. zapewnienia jakości i ochrony informacji niejawnych/główny specjalista badawczo-techniczny
FIRMA: Instytut Logistyki i Magazynowania
ZAINTERESOWANIA: Szeroko pojęta infrastruktura procesów magazynowych. Prywatnie: rodzina, sport, literatura, majsterkowanie.

DR ANDRZEJ WOJCIECHOWSKI

1. Prognoza kształtu logistyki jest niezwykle trudna. Na wizję przyszłości składa się wiele determinant oraz zjawisk, jakie będą zachodzić w świecie i Polsce. Nie oznacza to jednak, że nowy kształt logistyki jest nieprzewidywalny. Wymaga on dogłębnych studiów prognostycznych, jak również okresowej weryfikacji uzyskiwanych wyników. Badania teoretyczne i praktyka wyraźnie wskazują, że w logistyce dużą rolę odegra cyfryzacja i wirtualizacja procesów logistycznych. Nowy wymiar logistyki wirtualnej sprawi, że stanie się ona sieciocentryczna. Oprócz klasycznych Centrów Logistycznych pojawiają się Wirtualne Centra Logistyczne, które już na świecie powoli zaczynają funkcjonować.
2. Jednym z większych sukcesów, które wspólnie z kolegami naukowcami udało mi się odnieść, było wprowadzenie logistyki jako nowego kierunku studiów na uczelni wyższe. Były też inne dotyczące rozwiązań praktycznych w wielu firmach. Mimo to umożliwienie studiowania logistyki daje mi dużą satysfakcję. Jestem świadomy, że dziś należy dokonać gruntownych zmian w standardach kształcenia. Wynika to z dużej dynamiki zmian w logistyce. Warto zastanowić się nad wprowadzeniem studiów III stopnia dotyczących logistyki.



STANOWISKO: adiunkt Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, współpracuje z Wyższą Szkołą Cła i Logistyki oraz Bydgoską Szkołą Wyższą
ZAINTERESOWANIA: Historia Niemiec oraz turystyka rowerowa i piesza.

DARIUSZ WOJCIECZEK

1. Wyzwaniem dla firmy Toyota na najbliższe 3 lata jest utrzymanie dotychczasowego, wysokiego, tempa rozwoju. Czynnikiem, które mogą budzić nasz niepokój, jest niestabilna sytuacja na rynku gospodarczym i walutowym mająca negatywny wpływ na rozwój rynku w Polsce. Odpowiedzią Toyoty na niestabilną sytuację rynkową, jest gama usług oraz innowacji kierowana do naszych klientów. Oprócz zakupu wózków widłowych nasi klienci mogą skorzystać również z innych usług takich jak: wynajem, oferta wózków używanych oraz możliwość wynajmu wózka wraz z operatorem. Jako firma innowacyjna wprowadzamy także rozwiązania dające możliwość obniżania kosztów przez firmy, takie jak m.in.: wózki hybrydowe oraz automatyczne wózki kompletacyjne.
2. Podczas ostatniego, 2,5-letniego okresu, pomimo szalejącego kryzysu gospodarczego i skurczenia się rynku o 60%, udało mi się wprowadzić na rynek firmę Toyota Material Handling Polska. W tym czasie firma nie obniżyła swoich obrotów, nie zmniejszyła parku maszynowego a wręcz zanotowała wzrost udziału w rynku. Taka sytuacja pozwoliła nam wyjść bez strat z okresu kryzysu jak również wybudować w tym czasie nowy, większy, obiekt techniczno-biuroowy, który pozwoli na poprawę warunków pracy oraz zapewni możliwość rozwoju firmie na wiele lat.



STANOWISKO: Managing Director
FIRMA: Toyota Material Handling Polska
ZAINTERESOWANIA: Współczesna literatura anglosaska, muzyka symfoniczna, wczesne lata 70-te, rock, turystyka indywidualna.



ALEKSANDER ZACIRKA

STANOWISKO: dyrektor operacyjny TLI
FIRMA: GEFCO Polska
ZAINTERESOWANIA: Historia II Wojny Światowej, siatkówka oraz tenis.

1. Nie będę oryginalny, jeśli stwierdzę, że przed logistyką stoi oczywiście wiele wyzwań, jak chyba przed każdą branżą. Chciałbym zwrócić szczególną uwagę na dwa aspekty. Pierwszy to druga fala kryzysu, która niezależnie od opinii, czy to bardziej, czy też mniej liberalnych ekonomistów, jest definitywnie przed nami, co może spowodować spadek obrotów i tym samym zwiększony udział kosztów stałych, a ostatecznie pogorszy marżę i konkurencyjność. To będzie wymagało ciągłej optymalizacji. I z tym związane jest drugie wyzwanie – implementacja metodologii Lean Management na wszystkich płaszczynach zarządzania. Osobiście jestem bardzo dużym zwolennikiem tych praktyk, bo z doświadczenia wiem, że stosując te narzędzia, można zyskać poprawy produktywności wyrażane w podwójnych cyfrach.
2. Odpowiem przewrotnie, bo nie sposób chwalić się poszczególnymi sukcesami, nie będąc poświadczonym o brak skromności. Jako przykład wymienię przejście z logistyki popytowej (jak się to mówi w naszym żargonie klienckim) do logistyki podażowej (chodzi mi o stronę operatora logistycznego). W moim przypadku miało to miejsce pięć lat temu i przyznaję, że to zupełnie inny świat i przejścia w tę stronę są trudne, bo wymagają zupełnie innych kompetencji. Mnie to się udało.



PROF. DR HAB. INŻ. JACEK ŻAK

STANOWISKO: kierownik Zakładu Logistyki
FIRMA: Politechnika Poznańska
ZAINTERESOWANIA: Optymalizacja i wspomaganie decyzji w systemach logistycznych; systemy komputerowe dla logistyki. Prywatnie: niekonwencjonalna architektura, poezja, sport.

1. Bardzo ważnym wyzwaniem stojącym przed logistyką będzie umiejętność zrozumienia i zaakceptowania relacji pomiędzy ceną i jakością usługi logistycznej zarówno przez usługodawcę logistycznego, jak i klienta. Dalsze obniżanie kosztów logistyki bez pogarszania standardów obsługi logistycznej wydaje się wręcz niemożliwe. Dlatego tak ważne będzie wykorzystanie zaawansowanych metodyk i narzędzi decyzyjnych, które pomogą logistynom zrozumieć „straty i zyski” (ang. trade-offs) związane z poszczególnymi rozwiązaniami w sferze zaopatrzenia, produkcji, magazynowania, transportu i dystrybucji oraz wybierać rozwiązania kompromisowe, najbardziej odpowiadające specyfice ich przedsiębiorstw i pozycji rynkowej oraz w dostatecznym stopniu satysfakcjonujące klientów. Firmy, które nie znajdują swojej niszy w świecie logistyki globalnej, wypadną z rynku. Dlatego współczesna logistyka potrzebuje bardzo zaawansowanych metodyk i narzędzi inteligentnego podejmowania decyzji.
2. Współpraca naukowa (wykłady zapraszane, projekty badawcze) z zakresu logistyki z najważniejszymi ośrodkami akademickimi na całym świecie, m.in.: MIT, Uniwersytet Harvarda, Uniwersytet Kalifornijski w Berkeley (USA), Uniwersytet Montrealski (Kanada), Uniwersytet w Sydney (Australia).

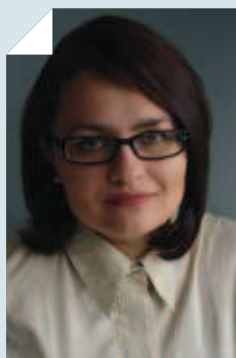
REDAKCJA „LOGISTYKI A JAKOŚĆ”



ANNA FRACKOWIAK

szef Pionu Wydawnictw i Konferencji Logistycznych
redaktor naczelna „Nowoczesnego Magazynu”

tel.: +48 (61) 66 83 114
anna.frackowiak@forum-press.com.pl



MAGDALENA LIBISZEWSKA

redaktor naczelna
„Logistyki a Jakość”

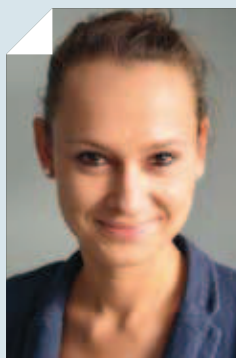
tel.: +48 (61) 66 55 894
magdalena.libiszewska@forum-press.com.pl



ŻANETA RYCHLICKA

brand manager
„Logistyki a Jakość”

tel.: +48 (61) 66 55 892
zaneta.rychlicka@forum-press.com.pl



DOMINIKA KUCZYŃSKA

project manager
Kongresu Modern Warehouse

tel.: +48 (61) 66 83 114
dominika.kuczynska@forum-press.com.pl