

Transport & Logistyka

Kolej na cyfryzację

Technologie Operator torów usprawnia swoją działalność przy pomocy systemów IT. Ostatnio wdrożył analitykę kadr i płac

Mirosław Konkel



m.konkel@pb.pl ☎ 22-333-98-55

Autobus, samolot czy pociąg? – to pytanie coraz częściej zadaje sobie Kowalski przed podróżą. W PKP Polskich Liniach Kolejowych (PLK) nie lekceważą rynkowej konkurencji. Świadczą o tym np. niedawne zapewnienia operatora o poprawie punktualności składów pasażerskich. A także plan przeznaczenia w tym roku 11 mln zł na kolejne pojazdy i nowy pociąg ratownictwa technicznego. Równie zacięta walka trwa na polu tzw. transformacji cyfrowej. Jedną z jej ostatnich odsłon jest informatyzacja HR.

Wyścig z czasem

Usprawnić działania kadrowe i obieg dokumentacji personalnej, dać pracownikom elektroniczny dostęp do pasków płacowych, wniosków urlopowych i modułu delegacyjnego, a tym samym – ograniczyć papierologię. Przed takim wyzwaniem stanął zarządca sieci kolejowej, zatrudniający prawie 40 tys. osób. Środkiem do celu był wybór informatycznego systemu wsparcia działań personalnych. PKP PLK postawiły na SAP HCM (ang. human capital management) na platformie HANA – dzięki tzw. technologii in-memory zapewnia ona błyskawiczny dostęp do danych i analiz.

Wdrożenie trwało 12 miesięcy. Przeprowadziła je spółka SID Group, polski partner niemieckiego potentata technologicznego SAP. Grażyna Blicharz, dyrektor biura spraw pracowniczych w PKP PLK, mówi o rekordowym tempie prac, zważywszy na ich skalę, wielkość firmy i złożo-

ność jej wewnętrznych regulacji. O skomplikowaniu przedsięwzięcia decydował też ogromny zbiór danych, który domagał się profesjonalnego przetwarzania. W dodatku wszystkie prace trzeba było wykonać równoległe z bieżącymi zadaniami.

– Sukces świadczy o wytrwałości, zmyśle twórczym i nieprzeciętnym zaangażowaniu przedstawicieli dostawcy systemu i pracowników PKP PLK – uważa Grażyna Blicharz.

A było to 100 konsultantów SID i 770 przedstawicieli kolejowego giganta. Opracowano 1150 stron specyfikacji biznesowych i 10 300 scenariuszy testowych. Przeprowadzono migrację 225 mln rekordów danych. Napisano ponad 2100 stron instrukcji użytkowników końcowych. Wykonano 730 zadań w ramach planów startów produkcyjnych.

Kompetencje i brawura

Radosław Frańczak, partner zarządzający SID Group, informuje, że to pierwsze wdrożenie HCM na platformie SAP HANA w polskiej branży kolejowej. A zarazem zwiększenie wieloletnich doświadczeń integratorskich jego spółki. Zadanie – twierdzi – obarczone było dużym ryzykiem. Ciągły wyścig z czasem oznaczał dla zespołu wielki wysiłek. Ale z drugiej strony, nie wyobraża sobie zaangażowania w coś, co traci rutyną.

– Połączyliśmy nasze kompetencje z najnowszymi technologiami, ale przede wszystkim z biznesową odwagą, która – zdaniem sceptyków – zahaczała o brawurę. Moduł płacowy standardowo na rynku wdraża się przez dwa lata. Nam zajęło to tylko rok – cieszy się Radosław Frańczak.

„Ludzie uwielbiają fakty, liczby i statystyki” – pisze Jeff Bulla, jeden z guru marketingu cyfrowego. Ale nie wszyscy kochają cyferki.



► WSPÓŁPRACA:

Powiedzieć, że wdrożenie w PKP PLK było wymagające, to nie powiedzieć. Gdyby nie zaufanie do naszych fachowców i zaangażowanie klienta, lepiej byłoby sobie darować to wyzwanie – mówi Radosław Frańczak, partner zarządzający SID Group.

[FOT. WM]

Wielu woli kolorowe obrazki, wykresy, infografiki. Wizualizację danych w czasie rzeczywistym oferuje kompatybilne z SAP HANA oprogramowanie SAP Crystal Dashboard Design – samoobsługowe narzędzia analityczne, zwane kokpitami menedżerskimi, pozwalają decydom wybierać z tysięcy wskaźników te najważniejsze w danej chwili.

Pospiech rzadko służy jakości. W przypadku wdrożenia w PKP PLK jest inaczej – zapewnia Grażyna Blicharz. Przyniosło ujednolicenie, uproszczenie i zautomatyzowanie procesów kadrowo-płacowych, a tym samym korzyści finansowe i organizacyjne.

– W znacznym stopniu zwiększyło się bezpieczeństwo rozliczania i wypłat wynagrodzeń, a zmniejszyło ryzyko kar finansowych i innych sankcji za niedopełnienie obowiązków pracodawcy – tłumaczy dyrektor Blicharz.

Walka o pasażerów

Informatyzacja, obejmująca wewnętrzne procesy, ale przede wszystkim infrastrukturę i tabor kolejowy, to na świecie standard.

– Jeszcze kilka lat temu wartość elektroniki i sprzętu informatycznego w typowym pociągu stanowiła 1 proc. jego wartości. Teraz sięga nawet 20 proc. i ciągle rośnie – potwierdza Jash Bansidhar, odpowiedzialny za europejski rynek internetu rzeczy w firmie Advantech, dystrybutora komputerów przemysłowych.

Jak w międzynarodowy standard wpisują się PKP PLK? Wdrożenie oprogramowania HCM to jedna z wielu inicjatyw. Systemy IT obejmują w zasadzie wszystkie sfery działalności spółki. Dzięki nim coraz sprawniej układa rozkłady jazdy i zarządza ruchem kolejowym, oferuje czytelne informacje dla podróżnych i zwiększa bezpieczeństwo – deklaruje zarząd. © P

Transport

Polska potrzebuje spedytorów

Coraz trudniejsza sytuacja dla logistyków w Europie może sprzyjać rozwojowi transportu w naszym kraju.

Zdaniem przedstawicieli spółki transportowej Go Logis, polski rynek – dotychczas niedoceniany przez spedytorów i firmy transportowe, głównie z uwagi na niskie marże – staje się teraz bardziej atrakcyjny. Decydując o tym będzie dalszy rozwój gospodarczy kraju i wzrost zainteresowania zachodnich inwestorów.

– Już teraz wiele koncernów planuje uruchomienie w Polsce swoich fabryk lub regionalnych centrów dystrybucji. Na polskim rynku działa wiele małych i średnich firm, które nie chcą inwestować we własny tabor aut, a mają duże zapotrzebowanie na usługi transportowe. Dzięki temu, że korzystają z usług outsourcingowych, obniżają koszty dostaw. Powierzając organizację przewozu wyspecjalizowanym firmom spedy-

cyjnym, gwarantują sobie wysoką terminowość, jakość i dobrą cenę – uważa Grzegorz Szenejko, właściciel Go Logis.

Podaje, że tylko w 2017 r. liczba organizowanych przez jego firmę transportów krajowych wzrosła o niemal 150 proc.

Według przedstawicieli spółki, kolejnym czynnikiem wspierającym rozwój transportu krajowego może być sytuacja na rynku transportowym w Europie Zachodniej. Plany wprowadzenia w całej UE płacy minimalnej wzorem Francji (Loi Macron) i Niemiec (MiLoG), a także nowych regulacji związanych z wdrożeniem tzw. Pakietu mobilności spowodują wzrost kosztów transportu międzynarodowego. Tego polskie firmy mogą nie udźwignąć.

– W takiej sytuacji dla wielu rodzimych przewoźników alternatywą będzie rynek krajowy – podkreśla Grzegorz Szenejko. [DK] © P

Logistyka

Grupa Raben umacnia pozycję

Operator w 2017 r. rozbudował w Polsce swoje podpoznarskie hale, powołał nową spółkę i uruchomił dział R&D. Miniony rok mimo wielu zmian i wyzwań w postaci chociażby niedoboru wyspecjalizowanych pracowników i nowych wymagań unijnych Grupa Raben może zaliczyć do udanych w całej Europie. Jej najważniejszą inwestycją na polskim rynku była w 2017 r. rozbudowa centrum logistycznego pod Poznaniem – powstał tam nowy magazyn wysokiego składu, o powierzchni 20,5 tys. mkw. Firma otworzyła także liczące około 15 tys. mkw. hale w Gniewomierzu na terenie Legnickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Lider branży TSL powołał nowy podmiot: Raben East, który prowadzi m.in. regularne połączenia drobnicowe w Armenii, Azerbejdżanie, na Białorusi, w Gruzji, Iraku, Kazachstanie, Kirgistanie, Moldawii, Mongolii, Rosji, Tadżykistanie, Turkmenistanie, Turcji, na Ukrainie i w Uzbekistanie. Siedziba tej spółki znajduje się w Robakowie pod Poznaniem. Stawianie na rozwój

operator podkreśla uruchomieniem działu badań i rozwoju o nazwie Genius Lab.

W Niemczech Grupa przejęła kilka spółek lub ich oddziałów. Nawiązała też współpracę z nowym partnerem strategicznym, operatorem Borusan Lojistik, poszerzając tym samym ofertę o usystematyzowane połączenia drobnicowe między Unią Europejską i Turcją. To nie koniec – Raben uruchomił dwa kolejne oddziały w Rumunii i kupił 20 proc. udziałów we włoskiej spółce Sittam. Jest również gotów do otwarcia własnej sieci logistycznej w Niemczech z ponad trzydziestoma oddziałami.

– Od lat stawiamy na innowacje i bardzo elastycznie podchodzimy do nadchodzących zmian, m.in. inwestując w ekologiczną flotę i wprowadzając wiele udogodnień dla naszych pracowników, zwłaszcza kierowców, aby pozyskać i utrzymać najlepszych – zapewnia Aleksander Kroll, menedżer operacyjny w Grupie Raben. [DK] © P