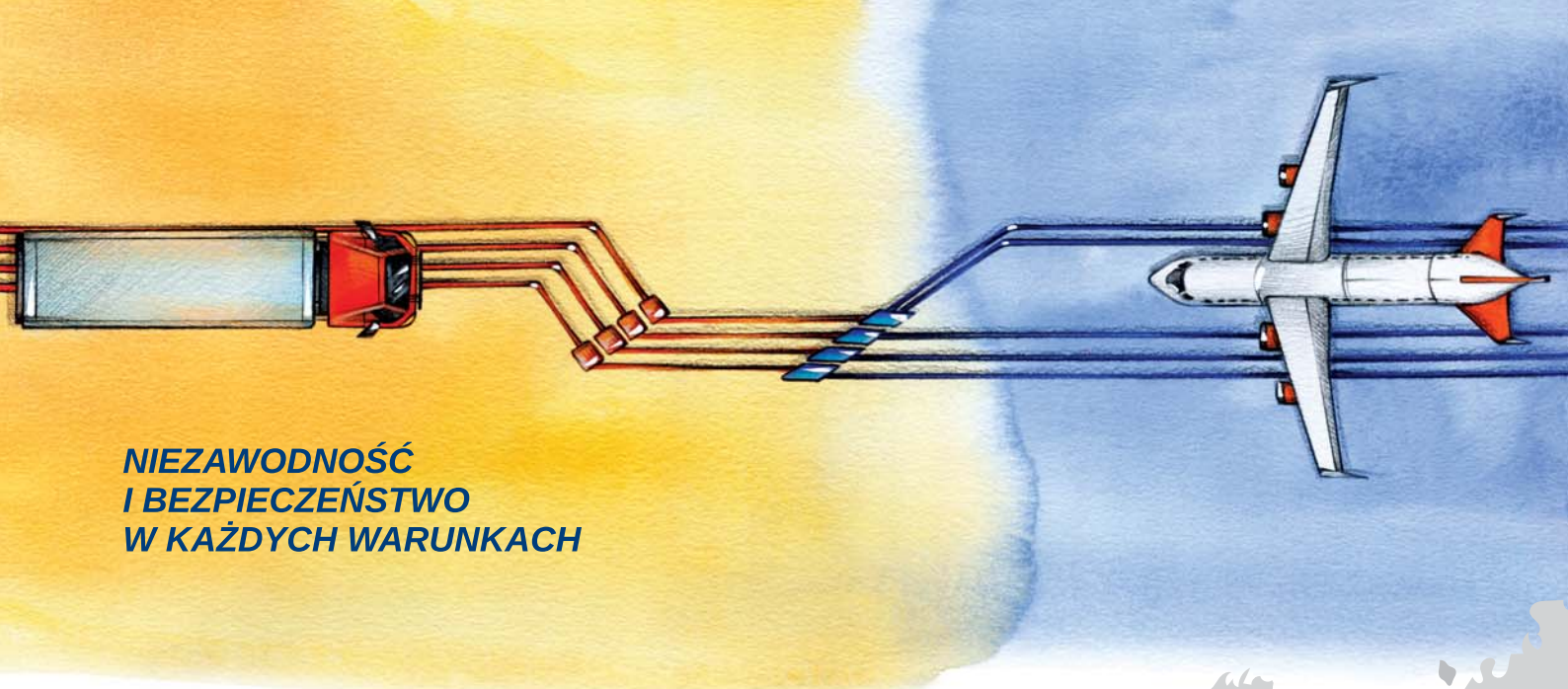
TSL BIZNES

GRUDZIEŃ 12/2023 (152)

Zamów bezpłatną e-prenumeratę
Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL



ISSN 2081 525
9 772081 525307 12
Cena 9,90 zł (8% VAT)



NIEZAWODNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO W KAŻDYCH WARUNKACH

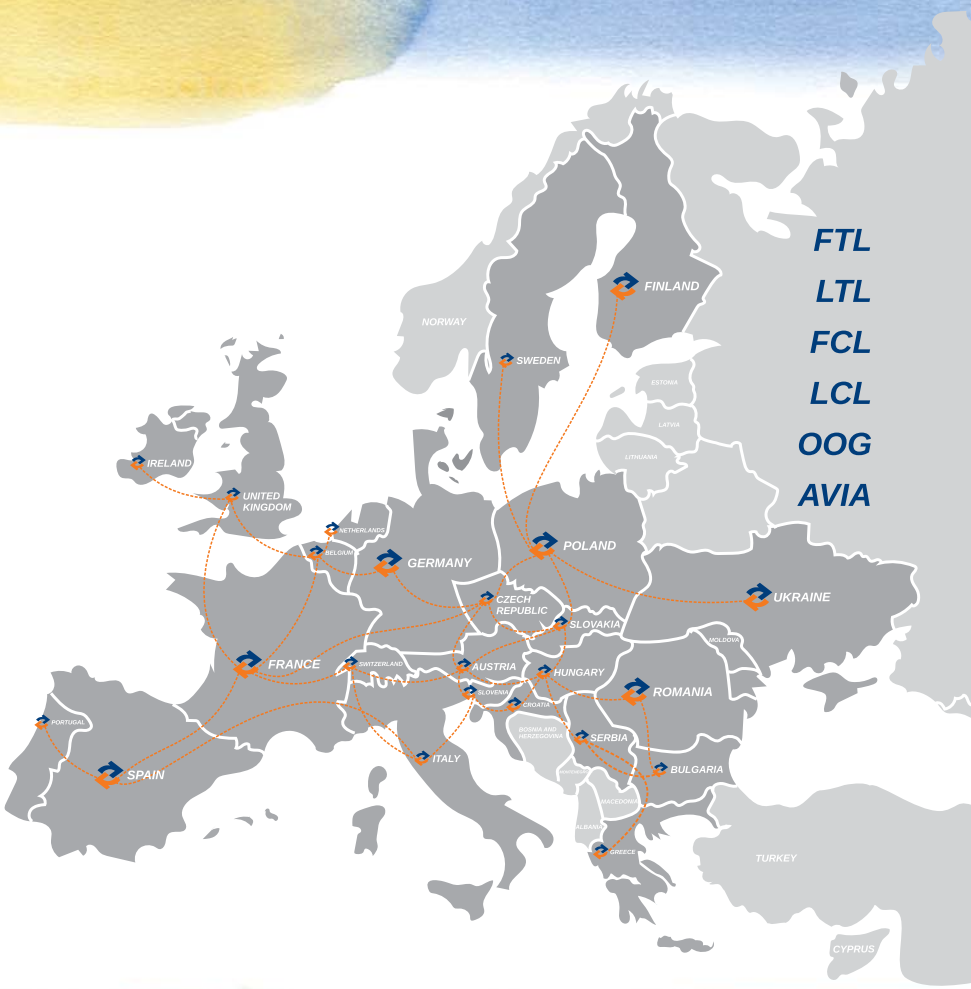
TELS GLOBAL

FORWARD TOGETHER

TELS GLOBAL –
sprawdzone standardy rzetelnego partnerstwa

Od 2001 roku na rynku

Limit ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej spedytora wobec klientów - ***2 500 000 EUR***



FTL
LTL
FCL
LCL
OOG
AVIA

TOP 25 % w rankingu zgodności z ESG

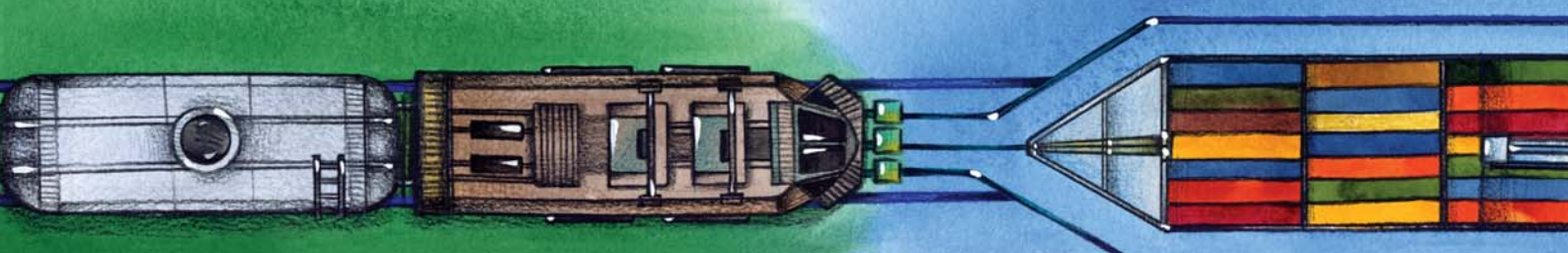
Certyfikat Europejskiej Rady Przemysłu Chemicznego (CEFIC)

System zarządzania jakością

System zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw

System zarządzania środowiskowego

System zarządzania bezpieczeństwem informacji





SPOTKANIA TRANSPORTOWE



Sprawdź gdzie TRANSPORT spotyka BIZNES

2 cykle konferencji | **2** programy merytoryczne | **KLUCZOWE** miasta Polski

Już w 2024 wracają regionalne konferencje realizowane
z myślą o właścicielach firm transportowych



EDYCJA WIOSENNA:

27.02.2024 - WARSZAWA
19.03.2024 - KATOWICE
16.04.2024 - POZNAŃ
14.05.2024 - KRAKÓW
18.06.2024 - WROCŁAW

EDYCJA JESIENNA:

24.09.2024 - POZNAŃ
15.10.2024 - KATOWICE
5-7.11.2024 - WARSZAWA TransLogistica Poland
03.12.2024 - GDAŃSK

ORGANIZATOR

TSL BIZNES
TRUCK BIZNES

SZCZEGÓŁY JUŻ WKRÓTCE
spotkaniatransportowe.pl



Drodzy czytelnicy,

Witamy w ostatnim tegorocznym wydaniu miesięcznika TSL Biznes. Dobiega końca kolejny rok, który przynosił branży logistycznej i transportowej nie lada wyzwania. Również nadchodzące miesiące zdają się kontynuować ten trend. Dla nas przełom roku również jest czasem wyjątkowym, bowiem w nowy rok wchodzimy z kilkoma zmianami. Są one wynikiem naturalnego procesu rozwoju i stałego dopasowywania się do zmieniających się oczekiwań i tendencji rynkowych. Dlatego od roku 2024 nasze czasopismo zmieni swój cykl wydawniczy, stając się dwumiesięcznikiem. Będzie on wciąż dostępny w wersji drukowanej, ale jednocześnie zwiększamy aktywność online, wprowadzając i rozwijając również nowe formaty wydawnicze i medialne.

Jednocześnie nasz drugi tytuł pojawi się w zmodyfikowanej wersji jako Truck Biznes i będzie on dostarczał najważniejsze informacje dedykowane profesjonalistom transportu drogowego. Nie zabraknie w nim materiałów o wymiarze technicznym, ale całość nastawiona będzie na aspekty biznesowe, związane z prowadzeniem działalności transportowej.

Nadchodzący rok przyniesie również szerszy zakres organizowanych przez nas konferencji branżowych. Znane od lat Spotkania Transportowe powrócą już wczesną wiosną. W każdym miesiącu planujemy pojawić się w innym mieście z obszernym programem merytorycznym – by zawsze być blisko Was

Gorąco zachęcam do bycia z nami w stałym i bliskim kontakcie, wykorzystując kanały elektroniczne, takie jak newsletter i bezpłatna e-prenumerata czasopism oraz nasze kanały social media.

W ten wyjątkowy czas, w imieniu własnym oraz całego zespołu wydawniczego chciałbym życzyć Wam wszystkim radosnych i spokojnych Świąt Bożego Narodzenia, przynoszących odpoczynek, ukojenie i rodzinną atmosferę. Niech nadchodzący rok 2024 będzie dla nas dobrym i rozwojowym czasem. I

Redaktor naczelny
Mirosław Ganiec

Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
i Szczęśliwego
Nowego Roku

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 4

LOGISTYKA

Klucz do efektywnego zarządzania magazynem 6
Zawsze w kontrolowanej temperaturze 8

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Inteligentne rozwiązania specjalne gwarantujące nieskazitelną czystość . . . 10
Z udziałem robota humanoidalnego 11

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Pierwsze transporty z użyciem eCMR w firmie Geberit 12
ESG zyskuje na znaczeniu 14
BREEAM – metoda certyfikacji 16
Standardy GS1 wspierają raportowanie ESG 17

TRANSPORT INTERMODALNY

Apel spedytorów do nowego rządu 18

SYSTEMY IT

Cyfrowa logistyka 20
Miej oko na wszystko z Dachser 22
Cyfrowa dekarbonizacja transportu drogowego 23
Nowoczesne inteligentne tachografy . . . 24

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Jak wybrać najlepszą lokalizację dla magazynu? 28
W ramach transformacji sieci 29
W drodze powrotnej na właściwe tory . . 30

PRAWO

Dwie raty wynagrodzenia dla kierowców, pomoc czy przekleństwo? 30
Rewolucja w wystawianiu faktur już niebawem! 32
Nowe stawki w wynagrodzeniu kierowcy z tytułu podróży służbowej 36
Jaki będzie rok 2024 w branży transportu, spedycji i logistyki? 37

WYDARZENIA

Jubileuszowe i rekordowe targi TransLogistica Poland 2024 40
Najważniejsze zmiany i najnowsze rozwiązania – Spotkania Transportowe Jesień 2023 42
Zielone oblicze transportu i logistyki 44
Wśród członków i przyjaciół TLP 46

TSL BIZNES

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@TSLmedia.pl

Zastępca redaktora naczelnego
Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@TSLmedia.pl

Skład DTP
mt dtp art

Prenumerata
prenumerata@tsl-biznes.pl

Dział reklamy i marketingu
reklama@tsl-biznes.pl

Agata Tomczak – tel. 793 720 872
agata@TSLmedia.pl

Krystian Mielniczuk – tel. 730 555 552
krystian@TSLmedia.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.
Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

TSL MEDIA GROUP

Wydawca
TSL Media Group sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 5342669068, REGON: 526439533, KRS: 0001059271
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIV Wydział Gospodarczy KRS

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:
TRUCKBIZNES TSLBIZNES SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:
/TSLbiznes

AWANSE
W DHL EXPRESS

1 stycznia 2024 r. Mike Parra obejmie stanowisko dyrektora generalnego DHL Express w Europie, a Andrew Williams – dyrektora generalnego na obydwie Ameryki.



Mike Parra pracę w DHL Express rozpoczął w 1997 r. Od 2016 r. pełni funkcję dyrektora generalnego na obydwie Ameryki. W tym czasie doprowadził do podwojenia wielkości oddziału DHL Express pod względem przychodów. Na nowym stanowisku będzie zarządzał działalnością DHL Express w ponad 60 krajach i terytoriach.



Pokieruje zespołem ponad 46 tys. pracowników zajmujących się obsługą powyżej 1,3 miliona klientów.

Andrew Williamsa logistyką zajmuje się od 1996 r. Od ponad 20 lat rozwija się w ramach struktur DHL Express na rynku kanadyjskim, gdzie w 2015 r. został prezesem. W czasie jego kadencji zespół DHL Express Kanada zwiększył się dwukrotnie, a kraj stał się jednym z pięciu na świecie o największym wolumenie dostaw przychodzących. Na nowym stanowisku będzie odpowiedzialny za zarządzanie działalnością DHL Express w ponad 55 krajach i terytoriach, kierując zespołem przeszło 27 tys. pracowników, którzy obsługują ponad 600 tys. klientów.

Parra i Williams będą podlegać Johnowi Pearsonowi, globalnemu dyrektorowi generalnemu DHL Express i dołączą do Globalnego Zarządu DHL Express. I

NOWA FIRMA
W UN GLOBAL COMPACT

DSV – Global Transport and Logistics dołącza do UN Global Compact, czyli międzynarodowej inicjatywy Narodów Zjednoczonych.

Przystępując do UN Global Compact, sygnatariusze zobowiązują się do uwzględniania i przestrzegania Dziesięciu Zasad United Nations Global Compact oraz Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ w swoich strategiach, politykach i działaniach biznesowych, ze szczególnym uwzględnieniem czterech obszarów: ochrony praw człowieka, warunków pracy, ochrony środowiska naturalnego i przeciwdziałania korupcji.

UN Global Compact powstało w 2000 r., a obecnie jest największym przedsięwzięciem na rzecz zrównoważonego rozwoju na świecie, które zrzesza około 15 tys. firm i 3 800 innych podmiotów z ponad 160 krajów. Tym, co je wyróżnia, jest system kontroli realizacji zobowiązań sygnatariuszy w zakresie wdrażania rozwiązań, których ostatecznym celem jest spełnienie wyznaczonych Celów Zrównoważonego Rozwoju. Szczególnie wnikliwie poddawane są weryfikacji postępy w realizacji zobowiązań firm w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych. Każda ze zrzeszonych organizacji otrzymuje klarowne wytyczne i kamienie milowe, które oparte są o fakty naukowe.

– *Od lat działamy na rzecz ESG w trosce o środowisko, naszych pracowników oraz klientów. Członkostwo w UN Global Compact jest klarownym symbolem jakości działań podjętych dotąd przez DSV.* – twierdzi Wojciech Cipiur, prezes zarządu DSV Solutions. I

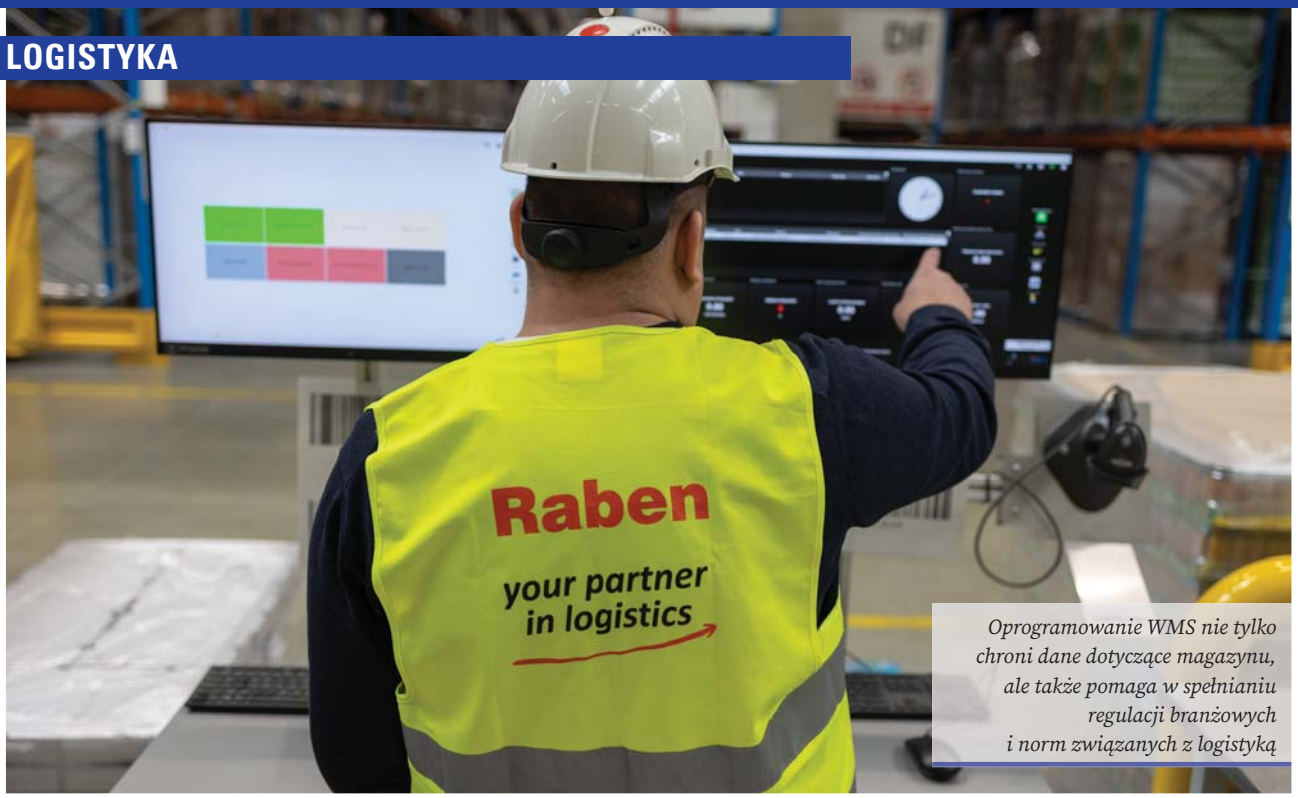
Z GODŁEM
„INWESTOR W KAPITAŁ LUDZKI"

Polski oddział operatora logistycznego Dachser po raz piąty z rzędu został wyróżniony tytułem „Inwestor w Kapitał Ludzki". Wyróżnienie to zdobywa się na podstawie opinii i głosów zatrudnionych osób.

W tegorocznym badaniu satysfakcji i zaangażowania pracowników przeprowadzonym w Dachser, w ramach projektu Inwestor w Kapitał Ludzki (IwKL), udział wzięło aż 85% zatrudnionych. Ocenili oni m.in. możliwości rozwijania kompetencji zawodowych, relacje z innymi pracownikami i przełożonymi, komunikację w firmie i skłonność do rekomendacji organizacji jako pracodawcy i dostawcy usług. Aby uzyskać Godło Inwestora w Kapitał Ludzki poziom głównego indeksu IwKL powinien wynieść minimum 70%, liczony jako średnia z wyników dla pięciu badanych obszarów. W Dachser wskaźnik ten wyniósł 79%, podobnie jak w poprzednim badaniu.

Główną wartością badania jest jego diagnostyczny charakter. Otrzymane wyniki pozwalają lepiej identyfikować potrzeby pracowników i są punktem wyjściowym w planowaniu przyszłych działań z zakresu zarządzania zasobami ludzkimi. To również baza wiedzy na temat samych pracowników i ich nastawienia do pracy. Pogłębiona analiza otrzymanych wyników definiuje 6 typów postaw pracowniczych w organizacji, co pozwala lepiej rozumieć ich potrzeby czy motywy. Wśród pracowników Dachser aż 19% stanowią „lokomotywy" – pracownicy o najwyższych wskaźnikach zaangażowania i zadowolenia z pracy. 18% osób pielęgnuje relacje z bezpośrednim przełożonym i koleżankami oraz kolegami z zespołu, deklaruje, że w firmie rozwijają się, a wartości Dachser są dla nich ważne. Są oni dobrymi „ambasadorami". I





Oprogramowanie WMS nie tylko chroni dane dotyczące magazynu, ale także pomaga w spełnianiu regulacji branżowych i norm związanych z logistyką

KLUCZ DO EFEKTYWNEGO ZARZĄDZANIA MAGAZYNEM

W dzisiejszym, dynamicznym świecie logistyki efektywne zarządzanie magazynem jest kluczowym elementem utrzymania konkurencyjności. Na scenie logistycznej pojawia się coraz więcej wyzwań, a jednym z najskuteczniejszych narzędzi, które pomaga im sprostać, jest zaawansowane oprogramowanie do zarządzania magazynami.

Logistyka kontraktową to ogół operacji wykonywanych na powierzchni magazynowej stanowiący kompleksową usługę dla klienta. W ramy tej usługi wchodzi magazynowanie i zarządzanie stockiem, usługi dodane oraz – jak w przypadku Raben – obsługa sklepów internetowych. To cały proces poczynając od przyjęcia towaru, kompletacji, konfekcjonowania, obsługi zwrotów, zarządzania paletami, aż do np. przygotowania transportów zgodnie z zaleceniami sieci handlowych. W takim kontekście skuteczne zarządzanie magazynem staje się nie tylko wyzwaniem, ale także kluczowym elementem oferowanych usług. Niezastąpioną rolę odgrywa tu oprogramowanie WMS, wprowadzając zaawansowane funkcje i automatyzację.

– W Grupie Raben używamy Blue Yonder WMS (wcześniejsza nazwa RedPraire) od 2012 roku, czyli już ponad 11 lat. Choć przez te lata zmieniali się właściciele software'u, a i sam WMS był niedawno aktualizowany, dla użytkowników jest to nadal jeden i ten sam system. Jego rozwój następuje głównie przez prace deweloperskie, jednak obecnie kierujemy się w stronę unikania nadmiernych customizacji. Dążymy do standaryzacji, co pozwala na regularne aktualizacje i utrzymanie systemu na wysokim poziomie. – komentuje Edyta Staszczyk, menedżer wsparcia operacji logistyki kontraktowej, Raben Logistics Polska.

Oprogramowanie WMS staje się nieodłącznym elementem efektywnego zarządzania magazynem w logistyce kontraktowej.

> Logistyka kontraktową to ogół operacji wykonywanych na powierzchni magazynowej stanowiący kompleksową usługę dla klienta, poczynając od przyjęcia towaru, kompletacji, konfekcjonowania, obsługi zwrotów, zarządzanie paletami, aż do przygotowania transportów.

Korzyści z jego wdrożenia są nie tylko zauważalne pod kątem operacyjnym, ale także przekładają się na satysfakcję klientów i utrzymanie konkurencyjności na rynku. W dobie postępu technologicznego, WMS jest kluczowym narzędziem, które pozwala firmom logistycznym osiągnąć nowy poziom efektywności i profesjonalizmu.

Bezpieczeństwo

Oprogramowanie WMS nie tylko chroni dane dotyczące magazynu, ale także pomaga w spełnianiu regulacji branżowych i norm związanych z logistyką. W dobie rosnących zagrożeń związanych z cyberbezpieczeństwem, bezpieczeństwo danych staje się priorytetem. Wiele firm w ostatnich latach zostało dotkniętych atakami hackerskimi i w związku z tym klienci, którzy poszukują operatorów logistycznych bardzo mocno zwracają uwagę na te kwestie.

– Grupa Raben uzyskała w 2022 roku certyfikat ISO 27001. Mamy wdrożony system zarządzania bezpieczeństwem danych, który być może czasami utrud-

nia życie użytkownikom i dostawcom, dokładnie walidowanym przez nasz dział bezpieczeństwa, ale dzięki niemu mogliśmy np. pozyskać klientów zwracających uwagę na te kwestie – dodaje Edyta Staszczyk.

Warto tu wspomnieć, że ochrona informacji, wspomagana przez wymagania ISO 27001, nie ogranicza się wyłącznie do informacji przechowywanych w formie elektronicznej, lecz dotyczy wszystkich informacji przetwarzanych w dowolnej formie, w tym wydrukowanych lub zapisanych na papierze, przetwarzanych w różnych systemach informatycznych i środowiskach, przesyłanych pocztą tradycyjną oraz elektroniczną, przedstawianych na obrazach i filmach, zapisanych na nagraniach dźwiękowych lub przekazywanych w trakcie rozmowy. Niezależnie od formy przetwarzania informacji oraz stosowanych metod i narzędzi, standard ten pomaga organizacjom stworzyć odpowiednie warunki ochrony informacji.

Otwarci na VAS

WMS w Raben na pewno mocno rozwija się w kierunku integracji z zewnętrznymi urządzeniami i systemami automatycznymi. Oto przykład.

W związku z intensywnym rozwojem segmentu VAS (*value added services* – tj. *co-packing, co-manufaktorimg*), firma zainwestowała także w narzędzia, które umożliwiają między innymi efektywne wykorzystanie zasobów, zautomatyzowanie i usystematyzowanie procesu planowania, monitoring efektywności produkcji w czasie rzeczywistym, zautomatyzowanie zarządzania jakością produkcji oraz rozwój zagadnień związanych z *traceability* surowców i komponentów do produkowanej jednostki. W ten sposób firma wdrożyła system klasy MES oraz system do planowania i harmonogramowania produkcji typu APS. Systemy te nie są bytami niezależnymi, lecz wspierają główny system WMS firmy Raben w planowaniu, przepływie informacji i egzekucji produkcji.

Do WMS trafia z ASPROVA szczegółowy plan, kiedy, która oraz w jakiej postaci jednostka logistyczna ma zostać dostarczona z magazynu tak, aby jej pobyt w buforze był możliwie najkrótszy, lub



Raben sukcesywnie rozwija usługi logistyki kontraktowej. Stale analizuje rozwiązania dostępne na rynku, oceniając ich przydatność w swoich procesach logistycznych i starając się być na bieżąco z nowymi technologiami i innowacjami

która ma trafić bezpośrednio na stanowisko produkcyjne. MES z kolei zarządza egzekucją tego planu, technologią wykonania, zarządza planem jakościowym oraz stoi na straży *traceability* i kosztów produkcji.

– Z racji tego, że działamy na magazynach dystrybucyjnych klientów, przeplanowania występują u nas dość często. Przed wdrożeniem ASPROVA proces przeplanowania absorbował dużo czasu kluczowych osób na produkcji. Obecnie możemy działać według różnych scenariuszy planowania zaszytych w procesie planistycznym, optymalizujących wykorzystanie zasobów. Co więcej, w systemie ASPROVA zyskaliśmy możliwość rezerwowania zasobów „w przód" zgodnie z sygnałami od klientów. – mówi Łukasz Dubina, dyrektor VAS i e-commerce w Raben Logistics Polska.



W związku z intensywnym rozwojem segmentu VAS firma zainwestowała w narzędzia, które umożliwiają m.in. efektywne wykorzystanie zasobów, zautomatyzowanie i usystematyzowanie procesu planowania, czy monitoring efektywności produkcji w czasie rzeczywistym

Nie tylko WMS...

W sferze informatycznej od kilku lat nasilają się akcje w kierunku automatyzacji procesów i zwiększenia przepływów danych elektronicznych. Od wielu lat widoczny jest trend zmierzający w kierunku zwiększania integracji pomiędzy systemami i eliminacji manualnych czynności pracowników. Chodzi tu nie tylko o integracje operatora logistycznego z klientami, ale i o wewnętrzne połączenia pomiędzy systemami w danej firmie. Stąd coraz szersze stosowanie w Raben Robotic Process Automation (RPA).

RPA w logistyce to już właściwie konieczność, biorąc pod uwagę charakter wielu zadań i procesów w tej branży w połączeniu z deficytem pracowników. Jeśli jednak na hasło „robot w logistyce" ktoś wyobraża sobie wyłącznie humanoidalne maszyny pracujące w magazynie, które bez trudu zdejmują palety z najwyższych półek, może być nieco rozczarowany. Owszem, wraz z rozwojem robotyzacji i automatyzacji w logistyce w Grupie Raben wdrażane są rozmaite rozwiązania zwiększające efektywność procesów magazynowania i transportu, m.in. urządzenia mierzące przesyłki, autonomiczne lub półautomatyczne wózki widłowe, ramiona „cobotyczne", sensory Internet of Things (IoT) czy automatyczne sortery.

RPA to zaawansowana technologia, oczywiście wymagająca zaplanowania zadań i nadzoru, ale poza tym pracująca także wtedy, gdy fizyczny użytkownik wychodzi już do domu. Automatyka w procesach biurowych umożliwia firmie szybszy rozwój, zwiększenie liczby obsługiwanych operacji przy niezmiennym poziomie zatrudnienia. To prosty i efektywny kosztowo sposób na optymalizację aktualnie realizowanych procesów, ale też stworzenie rezerwy „mocy przerobowych" na przyszłość, na wypadek zwiększenia skali działalności.

Raben sukcesywnie rozwija usługi logistyki kontraktowej. Stale analizuje rozwiązania dostępne na rynku, oceniając ich przydatność w swoich procesach logistycznych i starając się być na bieżąco z nowymi technologiami i innowacjami. Korzysta przy tym także z wiedzy sprawdzonych dostawców. Między innymi dzięki temu operator jest w stanie szybciej wdrażać nowe procesy lub uruchamiać kolejne automatyzacje. I



Towary w temperaturze kontrolowanej transportuje się w kontenerach chłodniczych. Są one izolowane i szczelne. Aby utrzymać wymagane parametry, konieczne jest podłączenie ich do źródła zasilania

ZAWSZE W KONTROLOWANEJ TEMPERATURZE

W kontenerach chłodniczych przewożone są różne produkty – towary niebezpieczne, chemia, żywność, elektronika, czy towary farmaceutyczne, w tym leki i szczepionki. W reeferach, w temperaturze +23°C transportowane są również baterie do samochodów elektrycznych. Na co należy zwrócić największą uwagę przy wysyłkach kontenerów w temperaturze kontrolowanej?

W transporcie chłodniczym każdy szczegół jest bardzo ważny. Brak dokładnego określenia temperatury przewozu może mieć katastrofalne skutki. Możliwość utrzymania niskich temperatur w transporcie kontenerowym sprawia, że w przypadku przewozu żywności zyskuje ona dłuższą trwałość i przydatność do spożycia. Kluczowe znaczenie mają temperatura przewozu i czas transportu. Towar wymagający utrzymania temperatury wewnątrz kontenera na poziomie +4°C płynąc przez 30 dni, będzie przechowywany w temperaturze +16°C w przypadku podróży trwającej jedynie 5 dni.

Towary w temperaturze kontrolowanej transportuje się w kontenerach chłodniczych. Są one izolowane i szczelne. Aby utrzymać wymagane parametry, konieczne jest podłączenie ich do źródła zasilania. Na etapie transportu drogowego wykorzystuje się generatory prądu: *gensety*. Po dotarciu na terminal i podczas transportu morskiego kontenery są zazwyczaj podłączane do stałego źródła zasilania na statku.

Z wbudowanym komputerem

Istotną częścią kontenera chłodniczego jest wbudowany komputer. Pełni on rolę sterującą. Komputer *reefera* jest istotny przede wszystkim ze względu na obecność tzw. *data loggera*. To urządzenie, które cyklicznie rejestruje aktualne ustawienia wewnątrz kontenera. Zapisane informacje są zwykle przechowywane przez rok. Na rynku jest coraz więcej kontenerów chłodniczych, które umożliwiają zdalny odczyt temperatury. Te jednostki nazywają się *smart containters*.

Kontenery chłodnicze są szczelne i dzięki temu odporne na warunki zewnętrzne, takie jak niska i wysoka temperatura, czy wilgoć. Często zdarza się, że z niektórych krajów eksportuje się dużo kontenerów chłodniczych (np. Kolumbia znana jest z eksportu dużej ilości bananów i świeżych owoców). Te towary docierają do krajów, w których popyt na transport w temperaturze kontrolowanej nie jest tak duży. To może spowodować nadwyżkę *reeferów*. Równocześnie istnieją kraje, które potrzebują *reeferów*, ale mają ich niedobór z powodu ich stałego odpływu. W takiej sytuacji armator musi odpowiednio rozmieścić te kontenery, co nazywa się pozycjonowaniem. Wówczas korzystniejsze jest wykorzystanie NOR-ów do przewozu innych towarów, aby uniknąć wysyłania pustych kontenerów. Nie wszystkie rodza-



W przypadku bardzo wartościowych produktów, takich jak szczepionki czy leki, realizowany jest serwis bezpośredni, aby uniknąć dodatkowych przeładunków

je towarów są akceptowane do przewozu w NOR-ach. Armator może odmówić przyjęcia towarów, które mogą uszkodzić lub zabrudzić kontener, takie jak ciężkie ładunki niszczące podłogę, towary o ostrych krawędziach, czy te emitujące intensywne zapachy lub będące sypkim materiałem, jak np. cement. Jest także ważne, aby odpowiednio oznakować te kontenery, np. naklejkami z informacją: „Nie włączać NOR".

Odpowiedzialność została podzielona

W transporcie chłodniczym można wyróżnić szereg obowiązków, które spoczywają po stronie producenta/załadowcy, operatora logistycznego i armatora. Załadowca kontenera jest odpowiedzialny za właściwe opakowanie towaru. Istotne jest, aby rozróżniać potrzeby opakowań w zależności od rodzaju towaru. Na przykład, w przypadku towarów mrożonych, opakowania mogą być pozbawione otworów, podczas gdy produkty świeże, takie jak owoce w kartonach lub plastikowych opakowaniach, warto zabezpieczyć opakowaniami z otworami, co pozwoli zapewnić odpowiednią cyrkulację powietrza.

Operator logistyczny odpowiada za dostarczenie produktów w optymalnych warunkach i w jak najkrótszym czasie. Optymalny czas transportu ma wpływ na świeżość towarów – im krótszy czas podróży, tym dłuższa trwałość produktów. Wybór odpowiedniego serwisu logistycznego jest kluczowy. Na przykład w przypadku bardzo wartościowych produktów, takich jak szczepionki czy leki, realizujemy serwisy bezpośrednie, aby uniknąć dodatkowych przeładunków. Aspekt ubezpieczenia towaru również jest istotny, szczególnie właśnie w przypadku produktów świeżych lub wartościowych.

> Kuehne+Nagel zobowiązuje kierowców do sprawdzenia, czy kontener ma naklejkę PTI przed jego pobraniem z portu i do upewnienia się, że jest on czysty, wolny od zapachów i nie ma widocznych uszkodzeń.

Armator z kolei powinien umieścić na każdym *reeferze* naklejki potwierdzające przeprowadzenie Pre-Trip Inspection (PTI), czyli kontroli przed podróżą. Ta naklejka informuje, że *reefer* został sprawdzony, jest w pełni sprawny, wyczyszczony i pozbawiony niepożądanych zapachów. W terminalu nie powinno być możliwości wydania kierowcy kontenera bez tej naklejki. W Kuehne+Nagel posiadamy dodatkowe zabezpieczenia i zobowiązujemy kierowców do sprawdzenia, czy kontener posiada naklejkę PTI przed jego pobraniem z portu oraz do upewnienia się, że jest on czysty, wolny od niepożądanych zapachów i nie wykazuje widocznych uszkodzeń. Dopiero po takiej kontroli, kierowca może wyjechać z portu.



Istotną częścią kontenera chłodniczego jest wbudowany komputer. Pełni on rolę sterującą. Komputer reefera jest istotny przede wszystkim ze względu na obecność tzw. data loggera, który cyklicznie rejestruje aktualne ustawienia wewnątrz kontenera

Po pierwsze, nigdy nie powinniśmy ładować kontenera do pełna. Aby zapewnić właściwe warunki transportu, należy zapewnić ciągły obieg powietrza. Każdy *reefer* posiada czerwoną lub czarną linię, która nie może być przekraczana podczas załadunku. Pomiędzy aluminiową podłogą a drzwiami również istnieje przerwa. Ważne jest, aby nie załadowywać towaru w sposób, który powoduje, że dotyka on bezpośrednio drzwi i kontener jest załadowany do pełna. Po drugie, w chwili załadunku temperatura towaru ma bardzo duże znaczenie. Kontener chłodniczy ma za zadanie utrzymać temperaturę, a nie obniżać ją do wymaganej wartości. Dlatego istotne jest, aby ładowany towar był schłodzony do wymaganej temperatury. Załadunek towaru, który nie jest odpowiednio schłodzony wymusiłby na *reeferze* intensywniejszą pracę, co może opóźnić osiągnięcie właściwej temperatury i wydłużyć ten proces.

Niezwykle istotny jest także stan temperatury w miejscu załadunku. Jeżeli *reefer* przyjeżdża na miejsce załadunku towaru wymagającego temperatury +5°C, a na zewnątrz jest wysoka temperatura i hala magazynowa nie posiada strefy z kontrolowaną temperaturą, to po otwarciu *reefera*, gorące powietrze dostanie się do środka. Może to spowodować kondensację pary wodnej na ścianach i suficie oraz zawilgotnienie opakowań towaru.

W przypadku klientów, którzy nie mają strefy załadunkowej z temperaturą kontrolowaną, sugeruje się, żeby *reefer* został podłączony do prądu dopiero po zakończonym załadunku.



Kontener chłodniczy ma za zadanie utrzymać temperaturę, a nie obniżać ją do wymaganej wartości

Podstawowe zasady

Wysyłając towar w kontenerze chłodniczym należy przestrzegać kilku zasad. Niestety, zdarza się, że są one lekceważone przez załadowców, co wpływa na bezpieczeństwo transportowanych produktów.

Agnieszka Bręborowicz,
National Sea Logistics
Reefer Manager
w polskim oddziale Kuehne+Nagel



Bramy do pomieszczeń czystych serii CR firmy EFAFLEX są doskonale dostosowane do wymagań obowiązujących w kontrolowanych strefach produkcyjnych

INTELIGENTNE ROZWIĄZANIA SPECJALNE GWARANTUJĄCE NIESKAZITELNĄ CZYSTOŚĆ

PROTINA PHARMAZEUTISCHE GMBH Z ISMANING DOCENIA KREATYWNOŚĆ I ELASTYCZNOŚĆ EFAFLEX JAKO PRODUCENTA BRAM

Firma Protina Pharmazeutische GmbH otwiera się na przyszłość. Na terenie firmy, obok budynku z lat 80., wybudowano nowy, który zapewnia odpowiednią ilość miejsca dla stale rozrastającego się przedsiębiorstwa. Utworzone obszary napełniania i pakowania są bezpiecznie osłonięte bramami do pomieszczeń czystych wyprodukowanymi przez EFAFLEX. W ciągu ostatnich dwunastu lat specjalista od przemysłowych bram szybkobieżnych zainstalował w firmie Protina 35 bram EFA-SRT® CR oraz pięć bram innych typów w nowym i istniejącym budynku.

– *Nowy budynek to gigant, a przebudowa istniejących to prawdziwe wyzwanie* – wyjaśnia Stefan Gutberlett, szef produkcji i kierownik projektu przebudowy nowych i istniejących budynków w firmie Protina. I dodaje – *Ponieważ w przypadku drogi ewakuacyjnej nie było mowy o bramie do pomieszczeń czystych ze standardowo zamykającym się płaszczem, firma EFAFLEX znalazła bardzo dobre rozwiązanie, skrojone na miarę*. A tak, jak różne są poszczególne obszary w fabryce, tak różne są wymagania dotyczące montażu i funkcji bram. Na przykładzie drogi ewakuacyjnej wyjaśnia, że trzeba było znaleźć bramę, której wysokość można byłoby dostosować do stanu budynku, gdyż jej światło było stosunkowo małe. Dodatkowo warunkiem koniecznym była łatwość czyszczenia.

– *EFAFLEX to dobry partner do współpracy. Gdy chodziło o terminowe zakończenie ważnego dla nas etapu budowy, firmie udało się w ciągu pięciu tygodni zrealizować wymianę bram typu Soft-Touch na bramy EFA-SRT® CR Premium* – wyjaśnia Stefan Gutberlett podczas zwiedzania firmy.

Zatrzymuje się przed bramą. Brama do pomieszczeń czystych otwiera się i do śluzy powietrznej wjeżdża pojazd. Po zamknięciu mija chwila do momentu aż otworzy się druga brama w kierunku jazdy i dopiero wtedy pojazd może opuścić śluzę powietrzną. – *Pracujemy ze śluzami ciśnieniowymi. Dlatego bramy wyposażone są w system kontroli dostępu Interlock. Dopiero po przywróceniu odpowiedniego ciśnienia powietrza w śluzie otwiera się druga brama* – wyjaśnia szef produkcji. Zwraca też uwagę na szczególną cechę: pojazd w śluzie powietrznej jest jednostką transportową bez kierowcy i sam komunikuje się z systemem sterowania bramą.

Kolejna brama sprawia wrażenie ciepłej. Zamyka bowiem kabinę suszącą, oddzielając ją od reszty suszarni kontenerowej. – *Tutaj wszystkie części i materiały eksploatacyjne, po czyszczeniu na mokro, są suszone w temperaturze 40°C. Płaszcz bramy, wykonany z tworzywa sztucznego, wytrzymuje te stosunkowo wysokie temperatury przez 24 godziny na dobę* – dalej mówi Stefan Gutberlett, po czym podsumowuje: – *Praca z firmą EFAFLEX to po prostu przyjemność. Tak jak my działamy zgodnie z filozofią przedsiębiorstwa, polegającą na elastycznym reagowaniu na życzenia naszych klientów, tak ten producent bram dostosowuje się do naszych potrzeb i wymagań.*

> Najważniejszą cechą bram EFAFLEX do pomieszczeń czystych jest wysoka szczelność, dzięki czemu stanowią idealną izolację pomieszczeń o różnych wartościach ciśnienia.

Wytwórca produktów mineralnych

Firma Protina to niezależne, średniej wielkości przedsiębiorstwo rodzinne. Od trzech pokoleń i od ponad 100 lat uważane jest za eksperta w dziedzinie wysokiej jakości organicznych związków mineralnych. Protina jest szczególnie zaangażowana w badania minerałów. W tym celu oraz w celu dalszego rozwoju produktów firma ściśle współpracuje z uniwersytetami i instytutami naukowymi. Badania kliniczne potwierdzają skuteczność i efektywność jej produktów.

Główne kompetencje to rozwój, zatwierdzanie, produkcja i marketing innowacyjnych produktów zdrowotnych w zakresie leków OTC i suplementów diety w Niemczech i za granicą. Marki Basica® i Magnesium-Diasporal® należą do wiodących marek OTC dostępnych w niemieckich aptekach.

W siedzibie firmy i zakładzie produkcyjnym w Ismaning koło Monachium opracowywana jest pełna oferta firmy – od badań po dystrybucję. Produkty Protina „Made in Germany" są dystrybuowane do 26 krajów na całym świecie. Na niektórych międzynarodowych rynkach ta firma farmaceutyczna osiągnęła pozycję lidera.

Informacje techniczne o EFA-SRT® CR

Bramy do pomieszczeń czystych serii CR firmy EFAFLEX otrzymały certyfikat TÜV Süd na zgodność z klasą 5 ISO (254 EFA-SRT® CR Premium) lub 6 ISO (678 EFA-SRT® CR Efficient i 675 EFA-STT® CR) w zakresie czystości cząstek powietrza. Są one doskonale dostosowane do wymagań obowiązujących w kontrolowanych strefach produkcyjnych. Wydajne bramy szybkobieżne mają gładką strukturę powierzchni i nie mają ostrych, wystających elementów. Dzięki temu można je łatwo czyścić, a osadzanie się cząstek jest w znacznym stopniu zredukowane. Zgodne z GMP bramy serii CR wykonane są głównie z V2A.



Pojazd w śluzie powietrznej jest jednostką transportową bez kierowcy i sam komunikuje się z systemem sterowania bramą

Podobnie jak wszystkie bramy szybkobieżne firmy EFAFLEX, bramy do pomieszczeń czystych są bardzo wytrzymałe, a dzięki wyjątkowej jakości nie wymagają częstej konserwacji. Ich najważniejszą cechą jest wysoka szczelność, która w znacznym stopniu przyczynia się do oszczędności kosztów, a także modułowa konstrukcja.

Bramy szybkobieżne EFAFLEX serii CR do pomieszczeń czystych (zgodne z GMP) sprawdzą się do montażu w pomieszczeniach czystych do klasy ISO 5 (zgodnie z DIN EN ISO 14644), między innymi dzięki swojej konstrukcji i wysokiej szczelności.

Stanowią idealną izolację pomieszczeń o różnych wartościach ciśnienia. Szybkie otwieranie i zamykanie zwiększa wydajność pomieszczenia czystego, zmniejsza straty powietrza i utrzymuje obciążenie filtrów na niskim poziomie. I

Z UDZIAŁEM ROBOTA HUMANOIDALNEGO

GXO Logistics rozpoczął realizację pilotażowego projektu z udziałem robota humanoidalnego „Digit" firmy Agility Robotics, w centrum logistycznym SPANX (marka odzieży damskiej) pod Atlantą.



„Digit", przy wzroście 1,80 m i wadze 63,5 kg, może podnieść do 23 kg. Został zaprojektowany do pracy z ludźmi i może w łatwy sposób zostać dostosowany do obsługi różnych zadań magazynowych dzięki aktualizacjom oprogramowania.

Jonathan Hurst, współzałożyciel i dyrektor ds. robotów w Agility Robotics, powiedział: – *Roboty wielofunkcyjne, które mogą współpracować z ludźmi, będą integralną częścią naszej przyszłości i cieszymy się, że możemy wspólnie z GXO pracować nad rozwojem technologii do wykorzystania w branży łańcucha dostaw. Co ważne, nie ma potrzeby przeprojektowywania magazynu ani instalowania dodatkowej infrastruktury poza tą, która została już zaprojektowana z myślą o pracy ludzi.*

Agility Robotics i GXO uczą „Digit" wykonywania powtarzalnych zadań, takich jak przenoszenie pojemników z autonomicznych robotów mobilnych (AMR) i umieszczanie ich na przenośnikach. Jego praca podnosi bezpieczeństwo pracy i odciąża pracowników, którzy mogą rozwijać się na stanowiskach logistycznych o większej wartości dodanej. GXO przeprowadziło ostatnio badanie, które potwierdza większe zaangażowania i satysfakcję pracowników zatrudnionych w magazynach wykorzystujących nowe technologie. Jeśli początkowa faza projektu okaże się sukcesem, będzie to początek szerszego wykorzystania „Digit" w 2024 r. I



W pilotażu wykorzystany został system GreenTransit, który umożliwia generowanie, podpisywanie, udostępnianie oraz przechowywanie online wszystkich dokumentów potrzebnych do realizacji przewozów

Fot. DKV

PIERWSZE TRANSPORTY Z UŻYCIEM ECMR W FIRMIE GEBERIT

Coraz więcej firm dołącza dziś do cyfrowej rewolucji i decyduje się stosować dokumenty w wersji elektronicznej, odchodząc tym samym od tradycyjnej dokumentacji papierowej.

Ten trend nabiera rozpędu między innymi dzięki Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Electronic Freight Transport Information eFTI, które wejdzie w życie 21 sierpnia 2024 roku.

Warto zatem przyjrzeć się bliżej tym dynamicznym zmianom i dołączyć do grona podmiotów korzystających z dobrodziejstw cyfryzacji, która niesie wiele wymiernych korzyści – i to nie tylko dla pojedynczych przedsiębiorstw, ale również całego sektora transportu i środowiska naturalnego. Cyfrowe dokumenty stają się rzeczywistością, która już niebawem zmieni funkcjonowanie branż takich jak produkcja, transport, spedycja i logistyka.

Implementacja rozwiązań do cyfryzacji dokumentów przewozowych, takich jak system GreenTransit, daje przedsiębiorstwom szansę na znaczne oszczędności, poprawę płynności finansowej, efektywniejszy przepływ informacji między uczestnikami procesu i wspieranie ekologii.

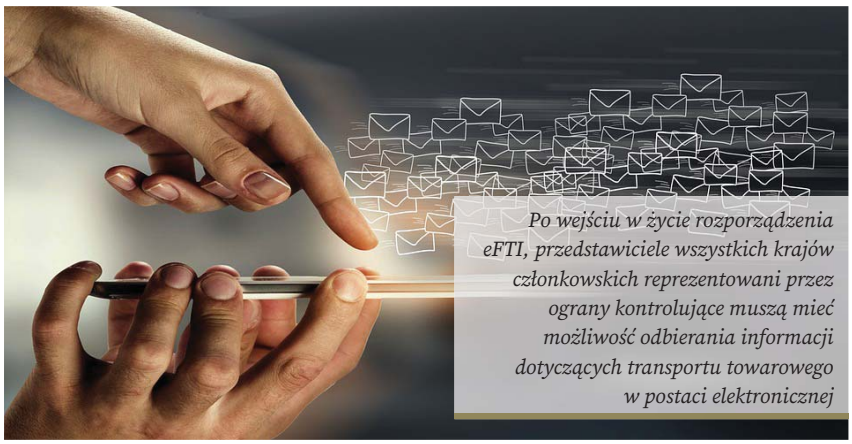
Pilotażowe wdrożenie w Geberit

Chcąc dobrze przygotować się do nadchodzących zmian oraz usprawnić procesy transportowe, na pilotażowe wdrożenie systemu elektronicznego obiegu dokumentów zdecydowała się firma Geberit, producent m.in. stelaży podtynkowych i ceramiki łazienkowej. W pilotażu wykorzystany został system GreenTransit, który umożliwia generowanie, podpisywanie, udostępnianie oraz przechowywanie online wszystkich dokumentów potrzebnych do realizacji przewozów.

Testy trwały trzy miesiące i odbywały się od lipca do października 2023 roku. Cyfrowe dokumenty były używane na trasach z magazynów i zakładów produkcyjnych Geberit w Polsce do odbiorców na terytorium Niemiec.

Początkowo transporty były realizowane z wykorzystaniem dwóch wersji dokumentacji – z tradycyjnie, ręcznie wypełnionym formularzem CMR oraz dodatkowo z elektroniczną wersją tego dokumentu wygenerowaną w systemie GreenTransit. Jednak już po tygodniu okazało się, że wersja tradycyjna nie jest zupełnie potrzebna. Firma Geberit zrezygnowała więc z ręcznego tworzenia CMR i do końca testów stosowała już wyłącznie system GreenTransit w wersji hybrydowej. Zastosowanie tej formy oznacza, że przesyłce – oprócz cyfrowych dokumentów na platformie GreenTransit – towarzyszył jeden wydruk CMR z systemu, wyłącznie na potrzeby kontroli podczas transportu.

– Decydując się na ten pilotaż, chcieliśmy sprawdzić, jakie korzyści może przynieść naszej firmie cyfryzacja dokumentów przewozowych. Naszym celem była też weryfikacja reakcji urzędów nadzorujących na stosowanie eCMR, jak również ułatwienie wymiany informacji pomiędzy nadawcą a odbiorcą przesyłki oraz przewoźnikiem. Okazało się, że praca z platformą przyniosła wiele benefitów, takich jak lepsza komunikacja, mniej błędów, usprawnienie procesów i łatwa kontrola przesyłek online w czasie rzeczywistym. Widzimy też potencjalne oszczędności, które mogą być



Po wejściu w życie rozporządzenia eFTI, przedstawiciele wszystkich krajów członkowskich reprezentowani przez ograny kontrolujące muszą mieć możliwość odbierania informacji dotyczących transportu towarowego w postaci elektronicznej

Fot. Pixabay

wypracowane, dzięki skorzystaniu z systemu GreenTransit przy większej ilości przewozów. Mogą one dotyczyć obniżenia kosztów obsługi dokumentacji transportowej, ale też istotnie przyspieszyć związane z tym procesy administracyjne. A wszystko to na dodatek ma pozytywne skutki z punktu widzenia środowiska naturalnego, dzięki redukcji zużycia papieru i energii – podsumowuje Joanna Kościelak, kierownik ds. transportu w firmie Geberit Produkcja.



Fot. Pixabay

Cyfrowe dokumenty stają się rzeczywistością, która już niebawem zmieni funkcjonowanie branż takich jak produkcja, transport, spedycja i logistyka

Pilotażowe wdrożenie w Geberit pozwoliło także odkryć kolejne szanse dotyczące automatyzacji procesów. GreenTransit może być bowiem wdrożony w wersji podstawowej lub spersonalizowany i zintegrowany z innymi systemami. W kolejnych krokach firma Geberit planuje skorzystanie z integracji z systemem SAP w celu automatycznego tworzenia, przesyłania i archiwizowania dokumentacji, a także z połączenia z bazami numerów GLN[1)] w celu usprawnienia procesu identyfikacji podmiotów biorących udział w transporcie.

Podstawa udanej transformacji cyfrowej w TSL

Ogromną rolę w procesie cyfryzacji dokumentów odgrywa standaryzacja, która jest podstawą transformacji cyfrowej przedsiębiorstw. W tym obszarze intensywnie działa organizacja GS1, która oferuje szereg globalnych standardów identyfikacyjnych i komunikacyjnych. Organizacja GS1 Polska wypracowała model Paperless, obejmujący kompleksową digitalizację obiegu dokumentów w oparciu o elektroniczne komunikaty handlowe i transportowe, w tym wykorzystanie elektronicznego listu przewozowego. GS1 Polska prowadzi szereg działań komunikacyjno-edukacyjnych na rzecz upowszechniania wiedzy o możliwości korzystania z elektronicznych dokumentów transportowych oraz – dzięki współpracy z dostawcami rozwiązań e-CMR – koordynuje pilotażowe wdrożenia w tym zakresie. To właśnie po jednym ze spotkań organizowanych przez GS1 Polska, firma Geberit zdecydowała się na pilotaż e-CMR z platformą GreenTransit.

– Jako organizacja GS1 oferujemy standardowe rozwiązania zmierzające do digitalizacji dokumentów towarzyszących dostawie. Jesteśmy również zaangażowani w działania na rzecz upowszechnienia e-CMR w Polsce i chcemy, żeby jak najwięcej firm było przygotowanych na nadchodzące zmiany w tym zakresie. Bardzo się cieszymy, że firma Geberit dołączyła do grona firm testujących wykorzystanie e-CMR i uzyskała tym samym szereg korzyści z niego płynących



Fot. Geberit

Chcąc dobrze przygotować się do nadchodzących zmian oraz usprawnić procesy transportowe, na pilotażowe wdrożenie systemu elektronicznego obiegu dokumentów zdecydowała się firma Geberit

– komentuje Agata Horzela, TSL Manager w GS1 Polska.

– Implementacja rozwiązań do cyfryzacji dokumentów przewozowych, takich jak system GreenTransit, daje przedsiębiorstwom szansę na znaczne oszczędności, poprawę płynności finansowej, efektywniejszy przepływ informacji między uczestnikami procesu oraz wspieranie ekologii poprzez redukcję śladu węglowego i ograniczenie zużycia papieru. Przygotowanie się do nadchodzących zmian można zacząć natychmiast – poprzez skorzystanie z wersji testowej systemu GreenTransit bezkosztowo, gdzie na realnych przewozach swojej firmy można zweryfikować działanie elektronicznego obiegu eCMR i innych dokumentów – wyjaśnia Hubert Zaborowski, współtwórca platformy GreenTransit.

Przyszłość cyfrowych dokumentów transportowych

Rok 2024 to przełomowy moment w wykorzystaniu elektronicznych dokumentów transportowych. Po wejściu w życie rozporządzenia eFTI, przedstawiciele wszystkich krajów członkowskich reprezentowani przez ograny kontrolujące (np. Inspekcję Transportu Drogowego) muszą mieć możliwość odbierania informacji dotyczących transportu towarowego w postaci elektronicznej. Jak wynika z rozporządzenia, przekazywanie danych dotyczących transportu towarowego (np. w postaci eCMR) ma działać w oparciu o certyfikowane platformy, tzw. platformy e-FTI, które mają być gwarantem bezpieczeństwa przechowywania danych i ich dostępności. Obecnie widać wzmożone przygotowania firm do rezygnacji z papierowych dokumentów, które od dawna były jednym z głównych czynników powodujących opóźnienia, błędy i trudności w łańcuchach dostaw. Warto więc już dziś zadbać o przetestowanie i wdrożenie eCMR wspólnie z dedykowaną do tego platformą, np. GreenTransit, a tym samym nie tylko przygotować się do zmian, ale też zyskać przewagę rynkową. ❙

[1)] GLN (Globalny Numer Lokalizacyjny) to unikalny numer przydzielany przez organizację GS1, który służy do identyfikacji lokalizacji fizycznych lub podmiotów gospodarczych.



CHEP dostarcza swoim klientom i partnerom biznesowym rozwiązania logistyczne budujące zrównoważone łańcuchy dostaw, które mają pozytywny wpływ zarówno na biznes, jak i na planetę

ESG ZYSKUJE NA ZNACZENIU

CHEP, firma specjalizująca się w rozwiązaniach dla łańcuchów dostaw oraz GS1 Polska 26 września zorganizowały w Warszawie debatę na temat znaczenia raportowania ESG (Environmental, Social and Governance). Podczas niej starano się odpowiedzieć na wiele pytań, do których uczestników zmobilizowała unijna dyrektywa.

5 stycznia 2023 r. weszła w życie dyrektywa unijna, zgodnie z którą, z początkiem 2024 r. w krajach Unii Europejskiej wprowadzone zostaną istotne zmiany w raportowaniu ESG (Environmental, Social, Governance). Największe spółki giełdowe będą zobowiązane do niefinansowego raportowania ESG. Celem tych zmian jest zachęcenie firm do podejmowania zrównoważonych działań w obszarach związanych z ochroną środowiska, społeczną odpowiedzialnością oraz zarządzaniem korporacyjnym. W związku z tym liczba przedsiębiorstw, które zostaną objęte obowiązkiem złożenia niefinansowego raportu znacznie wzrośnie. Te raporty obejmować będą również firmy współpracujące w ramach łańcucha dostaw z raportującymi firmami.

Rola i pozycja CHEP

Funkcjonowanie przedsiębiorstw w ostatnim czasie bardzo się zmieniło. Wystąpiło wiele czynników, które wymagają od nich elastyczności, adaptacji i stałego rozwoju. Należą do nich m.in. globalizacja, rozwój technologiczny, zmieniające się oczekiwania klientów oraz kryzys klimatyczny, które zmuszają firmy do uwzględniania w swoich strategiach aspektów zrównoważonego rozwoju. Jednak wiele z nich nie rozumie jeszcze, że mierzenie śladu środowiskowego to nie tylko wymóg legislacyjny, który staje się rzeczywistością coraz większej liczby przedsiębiorstw, ale jest jedyną właściwą drogą w kierunku zwiększenia przewagi konkurencyjnej.

Swoich klientów i partnerów biznesowych w osiąganiu lepszych wyników środowiskowych aktywnie wspiera CHEP, który nie tylko jest producentem palet, skrzyń i pojemników, ale także pionierem gospodarki o obiegu zamkniętym. Dostarcza im rozwiązania logistyczne budujące zrównoważone łańcuchy dostaw, które mają pozytywny wpływ zarówno na biznes, jak i na planetę. Jako pionier gospodarki współdzielenia stworzył jedną z najbardziej zrównoważonych organizacji logistycznych, promując model *poolingu* palet oparty na wielokrotnym użytkowaniu i współdzieleniu nośników. Jest też częścią Brambles Group, której szeroki zakres ukończonych inicjatyw sprawia, że zajmuje ważną pozycję w kwestii zrównoważonego rozwoju w skali globalnej, a także podkreśla skuteczność współpracy w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym w celu budowania zrównoważonych i odpornych łańcuchów dostaw przyszłości. Warto też dodać, że w 2023 r. uzyskała ona 1. miejsce w rankingu w swojej branży, w indeksie Dow Jones Sustainability Index oraz wyróżnienie jako trzecia najbardziej zrównoważona firma na świecie na liście Corporate Knights' Global 100. Co więcej, utrzymała ocenę A po raz czwarty z rzędu w ocenie Circulytics.

> Sukces każdej firmy pochodzi z myślenia i działania krótko i długookresowego. Krótkookresowo próbuje zmniejszyć koszty i zwiększyć efektywność, zdobyć jak najwięcej możliwości rynkowych. Długookresowo, aby odnieść sukces trzeba mieć lojalnych klientów.

– *Sukces każdej firmy pochodzi z myślenia i działania krótko i długookresowego. Krótkookresowo próbujemy zmniejszyć koszty i zwiększyć efektywność, zdobyć jak najwięcej możliwości rynkowych. Długookresowo, aby odnieść sukces trzeba mieć lojalnych klientów. Żeby to osiągnąć, klient musi wierzyć w to co robi dany partner, w siłę brandu, w jego podstawy, które są tożsame z tym, które sam wyznaje. To buduje markę* – podczas debaty dotyczącej ESG mówiła Izabella Maczkowska-Ciborowska, dyrektor generalna CHEP Polska i kraje bałtyckie. – *Myślenie prośrodowiskowe to działania zmierzające do optymalizowania kosztów, np. łączenie dostaw, lepsze wykorzystanie zasobów. To niesie ze sobą wymierne korzyści, które przekładają się*

nie tylko na liczby, które umieszczamy w raporcie ESG, ale także na nasz wewnętrzny przepływ finansowy – dodała.

Jak podkreśliła Izabella Maczkowska-Ciborowska, potencjalni partnerzy CHEP, aby zostać stałymi dostawcami, muszą przejść audyt i udzielić odpowiedzi na pytania dot. m.in. zasad rekrutacji pracowników czy też sposobu pozyskiwania materiałów do produkcji.

W zgodzie z „Raportem zrównoważonego Rozwoju 2023"

Również we wrześniu Brambles opublikował „Raport Zrównoważonego Rozwoju 2023", który zawiera informacje o globalnych inicjatywach i osiągnięciach dotyczących kwestii środowiskowych, społecznych i zarządczych, które obejmują rok obrachunkowy zakończony 30 czerwca 2023 r. Podkreśla on też znaczny postęp firmy Brambles w realizacji wizji modelu funkcjonowania opartego na regeneracji produktów i środowiska. Zakres ukończonych inicjatyw dowodzi tego jak ważną pozycję w kwestii zrównoważonego rozwoju w skali globalnej zajmuje firma, a także podkreśla skuteczność współpracy w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym w celu budowania zrównoważonych i odpornych łańcuchów dostaw przyszłości.

Aby przybliżyć projekty wspierające model działalności oparty na regeneracji, raport przedstawia m.in. następujące inicjatywy:

- Umożliwienie zrównoważonej uprawy dodatkowych 3,85 mld drzew poprzez wdrożenie zrównoważonych praktyk na plantacjach drzew, w ramach przyjętego celu wywierania pozytywnego wpływu na lasy.
- Wzmocnienie cyrkularnego charakteru sieci *poolingu* poprzez uzyskanie oszczędności rzędu ok. 10 mln palet dzięki celowym działaniom odzysku i naprawy, co pozwoliło zachować wartość wytworzonych nośników i ochronić zasoby naturalne poprzez zredukowanie zapotrzebowania na surowce.
- Realizacja ambicji w zakresie ograniczania ilości odpadów poprzez udostępnienie nowego nośnika wykonanego w 100% z pokonsumenckich odpadów plastikowych oraz łącznie 13 nośników nowej generacji, zawierających materiały z recyklingu.
- Generowanie trwałej wartości na rzecz społeczności poprzez umożliwienie tworzenia nowych miejsc pracy związanych z projektami zalesiania – w Tabasco utworzono jedno nowe stanowisko w leśnictwie na każde 10 hektarów obszaru objętego zalesianiem oraz jedno stanowisko wykwalifikowanego inżyniera-leśnika na każde 500 hektarów.
- Zwiększenie różnorodności płci na wszystkich poziomach firmy, przy czym kobiety zajmują teraz 45,5% stanowisk w zarządzie, 36,3% stanowisk kierowniczych oraz 8.3% stanowisk w centrach serwisowych.
- Uzyskanie redukcji o 5,2% emisji gazów cieplarnianych w całym łańcuchu dostaw w porównaniu z rokiem fiskalnym 2022 oraz o 7,7% w porównaniu z rokiem fiskalnym 2020, przy jednoczesnym zachowaniu neutralności węglowej w ramach działalności operacyjnej oraz zwiększaniu udziału energii elektrycznej pochodzącej w 100% ze źródeł odnawialnych[1)].

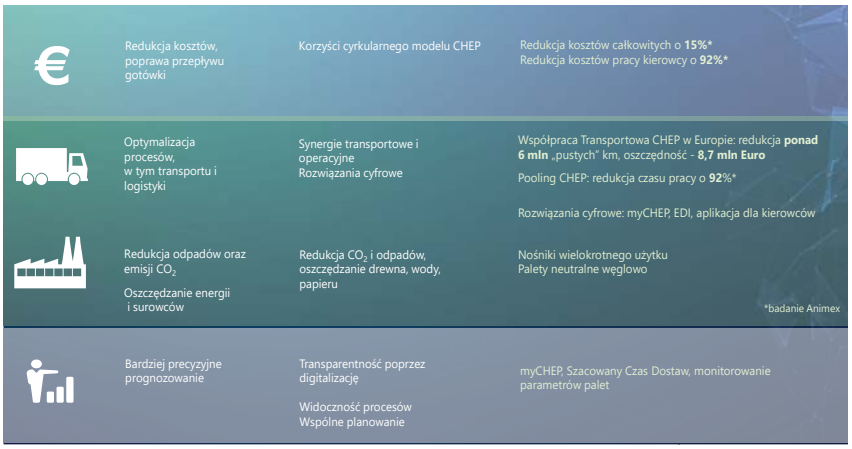


CHEP ogranicza ilości odpadów poprzez udostępnienie nowego nośnika wykonanego w 100% z pokonsumenckich odpadów plastikowych oraz łącznie 13 nośników nowej generacji, zawierających materiały z recyklingu

Celem zmian w raportowaniu ESG jest zachęcenie firm do podejmowania zrównoważonych działań w obszarach związanych z ochroną środowiska, społeczną odpowiedzialnością oraz zarządzaniem korporacyjnym.

– Dla firmy Brambles czołowa pozycja w kwestii zrównoważonego rozwoju jest zarówno źródłem ogromnej dumy, jak i strategicznej przewagi konkurencyjnej, ponieważ świat coraz wyraźniej podąża w kierunku gospodarki niskoemisyjnej – dzięki temu możemy nadal zapewniać wartość dla naszych interesariuszy – uważa Graham Chipchase, Brambles' Chief Executive Officer.

ODPORNE I ELASTYCZNE ŁAŃCUCHY DOSTAW W TRUDNYCH CZASACH



[1)] Udział energii elektrycznej pochodzącej w 100% ze źródeł odnawialnych w roku obrachunkowym 2023 obejmował kontrakty na energię odnawialną 39%, wytwarzanie wewnątrzzakładowe 3% oraz Certyfikaty Atrybutów Energii 58%

GS1 i rola Cyfrowego Paszportu Produktowego



CHEP i GS1 Polska zorganizowały 26 września 2023 roku debatę na temat znaczenia raportowania ESG

W debacie udział wzięli także przedstawiciele GS1 Polska, a więc organizacji, która zajmuje się standaryzacją i ułatwieniem wymiany informacji w łańcuchach dostaw w wielu branżach. To jedyna instytucja upoważniona do przyjmowania firm z Polski oraz UE do Systemu GS1 i do nadawania im uprawnień stosowania kodów GS1.

Pod koniec marca 2022 r. Komisja Europejska przyjęła projekt regulacji „Zrównoważony Produkt". Wprowadza on ideę Cyfrowego Paszportu Produktowego. W prace nad tym rozwiązaniem włączyło się aktywnie GS1. Paszport produktowy zapewnia konsumentom, firmom i organizacjom dostęp do ważnych dla nich informacji produktowych o składzie, procesie produkcji, producencie oraz miejscu wyprodukowania. Paszport ten poprawia identyfikowalność produktów w łańcuchu dostaw oraz ułatwia organom nadzoru weryfikację ich zgodności z wytycznymi i dyrektywami.

– *Celem Cyfrowego Paszportu Produktowego jest śledzenie łańcucha wartości z dwóch perspektyw: środowiskowej i praw człowieka. Paszport Produktowy będzie wymagany dla wszystkich produktów wprowadzanych na rynek UE, niezależnie od kraju produkcji.* – twierdziła podczas debaty dr Marta Szymborska, menedżerka ds. komunikacji, PR i ESG w GS1 Polska. – *CIRPASS uruchomił we wrześniu test architektury danych w paszporcie dla 17 firm, głównie z branży tekstylnej. To będzie dobry sprawdzian, jak taki system się sprawdza. Pilotażowe paszporty w branży baterii przemysłowych działają już od dawna, np. dla baterii Tesli czy Audi* – kontynuowała.

CHEP oraz GS1 Polska to organizacje, które promują wartości związane z ochroną środowiska i społeczną odpowiedzialnością biznesu, aktywnie angażując partnerów biznesowych do podejmowania działań w tym kierunku. ❙

Opr. EH

BREEAM – METODA CERTYFIKACJI

BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) to metoda certyfikacji budynków opracowana w Wielkiej Brytanii, która pozwala ocenić w jakim stopniu nieruchomość jest przyjazna dla środowiska naturalnego i jego użytkowników.

Certyfikat oparty jest na kryteriach zrównoważonego budownictwa i przyznawany nowo wybudowanym budynkom – BREEAM International New Construction oraz budynkom zmodernizowanym – BREEAM In-Use International, na podstawie wybranych kryteriów, jak racjonalne gospodarowanie zużywaną energią.

W Polsce BREEAM często jest mylony ze świadectwem charakterystyki energetycznej budynku, jednak uwzględnia znacznie więcej kryteriów związanych z ekologią. W certyfikacji brana jest pod uwagę nie tylko lokalizacja budynku i jego odległość od komunikacji miejskiej, ale także innowacyjność i sposób zagospodarowania terenu wokół certyfikowanego obiektu. BREEAM także reguluje sposób zarządzania gospodarką wodno-ściekową i odpadami wytwarzanymi przez użytkowników obiektu oraz podaje rozwiązania, które zastosowano w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń. Wszystko to ma znaczenie dla środowiska naturalnego, a to jeden z głównych aspektów ESG. Do tego BREEAM traktuje dobrostan użytkowników budynku na równi z innymi kwestiami. To dlatego oceniając oświetlenie w budynku, oczekuje się, że będzie nie tylko energooszczędne, ale zapewni też bezpieczeństwo i optymalne oświetlenie dostosowane do różnych stref użytkowych budynku oraz pory dnia.

Certyfikat BREEAM posiada 5 poziomów: Pass (najniższy), Good, Very Good, Excellent i Outstanding (najwyższy). W Polsce pierwszym magazynem, który otrzymał ocenę Outstanding jest Panattoni Park Szczecin III. Jego realizację poprzedziły szczegółowe analizy kosztów życia (LCC) i cyklu życia (LCA) obiektu przez najbliższe 60 lat. W trakcie budowy dokładnie monitorowano zużycie energii i wody oraz ograniczano szkodliwe emisje CO_2, a po zakończeniu budowy wykonana została termowizja.

Fot. Panattoni



W Polsce pierwszym magazynem, który otrzymał ocenę Outstanding jest Panattoni Park Szczecin III

BREEAM to certyfikat rozpoznawalny globalnie, poświadczający odpowiedzialność danej firmy na rzecz środowiska i zrównoważonego biznesu, na który można się powołać zarówno w raporcie ESG, jak też w deklaracji kierowanej do nowego partnera w biznesie. ❙



STANDARDY GS1 WSPIERAJĄ RAPORTOWANIE ESG

Najnowsze rozwiązanie organizacji GS1 może pomóc w raportowaniu zgodnie z dyrektywą CSRD. Globalne standardy pozwalają bowiem gromadzić i współdzielić informacje w całym łańcuchu wartości.

Dyrektywa CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) nakłada na firmy obowiązek raportowania ESG w oparciu o precyzyjne ujawnienia danych opisane w ESRS (European Sustainability Reporting Standards). Ich gromadzenie i przetwarzanie to bolączka wielu firm.

Standardy GS1 gotowe do wykorzystania w raportowaniu ESRS

Proces raportowania zgodnie z ESRS można usprawnić, jeśli zastosuje się globalne standardy GS1. Zostały one opracowane w taki sposób, aby uczestnicy Systemu GS1 mogli je stosować do usprawnienia procesów biznesowych, a zwłaszcza operacji w łańcuchach dostaw. Ten międzynarodowy system identyfikacji produktów oraz towarzyszące mu rozwiązania biznesowe do wymiany danych i zarządzania łańcuchem dostaw są rozwijane nieprzerwanie od 1973 roku.

Ich wykorzystanie do kompleksowego raportowania zrównoważonego rozwoju (kwestii Environmental, Social, Governance) opisuje najnowszy raport GS1 Polska „Niewykorzystany potencjał. Standardy GS1 a raportowanie kwestii zrównoważonego rozwoju, zgodnie ze standardami ESRS".

– Standardy GS1 mogą wspierać gromadzenie określonych danych ilościowych, ale też wykorzystywanie ich w ramach działalności organizacji może być pomocne przy opisywaniu podejścia do zarządzania kwestiami zrównoważonego rozwoju, w tym do zarządzania określonymi procesami i/lub relacjami z określonymi grupami interesariuszy – komentuje dr Aleksandra Stanek-Kowalczyk, autorka raportu i rozwiązania, Partnerka EY.

> Proces raportowania zgodnie z ESRS można usprawnić, jeśli zastosuje się globalne standardy GS1. Zostały one opracowane w taki sposób, aby uczestnicy Systemu GS1 mogli je stosować do usprawnienia procesów biznesowych, a zwłaszcza operacji w łańcuchach dostaw.

Standardy GS1 jako sposób na sprawne pozyskiwanie danych ESG

Raport omawia sprawdzone standardy identyfikacji, gromadzenia i współdzielenia danych. Przedstawia także rozwiązania przekrojowe, takie jak choćby eliminacja tradycyjnych dokumentów papierowych i przejście na Elektroniczną Wymianę Danych (EDI) czy model Paperless, który łączy cyfrowe komunikaty handlowe i transportowe. Przedstawia też elektroniczny list przewozowy (eCMR) czy etykietę logistyczną GS1, dzięki której producenci, hurtownicy, dystrybutorzy, detaliści, przewoźnicy czy operatorzy logistyczni przekazują sobie informacje o transportowanym towarze w ustandaryzowany i zrozumiały na całym świecie sposób.

– O tym, że to dane są walutą przyszłości, przedstawiciele biznesu wiedzą już od dawna. Osobną walutą będą dane ESG, które obecnie albo nie są zbierane i ujawniane, albo są nieporównywalne i słabej jakości. W efekcie są mało użyteczne, zarówno dla przedsiębiorstwa, które te dane zbiera, jak i dla interesariuszy – komentuje dr Marta Szymborska, menedżerka ds. komunikacji, PR & ESG w GS1 Polska. *– Jakość danych ESG i proces ich gromadzenia można ułatwić stosując standardy GS1. To globalny język biznesu, którym „mówią" 2 miliony firm w 150 krajach. Taka skala wykorzystania pozwala wymieniać ustandaryzowane, rzetelne i kompletne dane, a przez to realnie wspierać konkretne działania na rzecz zrównoważonego rozwoju i konsumentów na całym świecie* – podkreśla dr Szymborska.

Rozwiązanie można przetestować pod tym linkiem:
https://gs1pl.org/zrownowazony-rozwoj-esg-z-gs1-polska/standardy-gs1-a-raportowanie-esrs/

Zmniejszenie emisji, oszczędność czasu i paliwa można osiągnąć poprzez intermodalność, skracanie tras oraz wdrożenie większych zestawów drogowych. Dlatego tak ważne jest wdrożenie innowacyjnych rozwiązań, które pozwolą na wykorzystanie położenia Polski



Fot. Hellmann

APEL SPEDYTORÓW DO NOWEGO RZĄDU

Elektroniczny list przewozowy oraz dopuszczenie na polskie drogi dłuższych zestawów ciężarówek, a także utworzenie specjalnej jednostki odpowiedzialnej za transport intermodalny – to trzy postulaty jakie branża spedycji i logistyki wystosowała do parlamentarzystów i liderów ugrupowań tworzących nowy rząd koalicyjny.

W czasach pogłębiającego się kryzysu klimatycznego, działalność biznesowa spedytorów związana z planowaniem tras i wyborem odpowiednich środków transportu nabiera jeszcze większego znaczenia w kontekście ograniczania emisji. Zmniejszenie emisji, ale także oszczędność czasu i paliwa, można osiągnąć między innymi poprzez intermodalność, skracanie tras oraz wdrożenie większych zestawów drogowych – czytamy w apelu. Dlatego tak ważne jest wdrożenie innowacyjnych rozwiązań, które pozwolą na optymalne wykorzystanie geograficznego położenia Polski i mieszczących się tutaj biznesów produkcyjnych oraz logistycznych. Zwłaszcza, że inne rynki zaciekle walczą o dominację na transportowej mapie – należą do nich m.in. kraje skandynawskie.

Większe ciężarówki na drogi

Wdrożenie w Szwecji, a wcześniej w Finlandii zestawów kategorii HCV-HCT – dwunaczepowych o długości do 34 m i masie całkowitej do 74 tys. kg już teraz ma negatywny wpływ na konkurencyjność polskich przewoźników w tych krajach. – *Po prostu szwedzki czy fiński podmiot może swobodnie holować po terenie swojego kraju dwie naczepy, w tym z dwoma kontenerami, podczas gdy polski w praktyce nie może tego robić. Zatem część zadań dotychczas wykonywanych przez naszych przewoźników przejmują ci lokalni – jeden zestaw klasy HCT-HCV eliminuje mianowicie potrzebę posiadania dwóch ciągników i dwóch kierowców, co powoduje, że przewagi konkurencyjne polskich przewoźników, czyli niższe koszty – znikają* – tłumaczy Juliusz Skurewicz, sekretarz Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

Dlatego zdaniem Izby kluczowego znaczenia nabiera zezwolenie na przynajmniej częściowe dopuszczenie do ruchu w naszym kraju zestawów kategorii EMS 25,25 m, dopuszczonych w Norwegii, Czechach, Niemczech i Belgii. Takie zestawy pozwolą m.in. na obniżenie kosztów, redukcję emisji CO_2 (mniejsze zużycie paliwa) oraz udrożnienie ruchu na drogach poprzez zmniejszenie liczby pojazdów: trzy konwencjonalne zestawy typu ciągnik z naczepą, poruszające się w odstępach 40-metrowych, zajmują łącznie 129,5 m pasa drogi. Dwa zestawy EMS 25,25 m przewożące ten sam wolumen zajmują 90,5 m. Kluczowy jest również aspekt bezpieczeństwa: statystyki wskazują, iż liczba wypadków rośnie wraz z liczbą pojazdów w ruchu, a nie z przyrostem ich rozmiarów czy masy. – *Dlatego zwracamy się o uruchomienie Programu Wdrażania Zestawów Klasy EMS poprawiającego ekonomikę polskiego*

Kluczowego znaczenia nabiera zezwolenie na przynajmniej częściowe dopuszczenie do ruchu w naszym kraju zestawów kategorii EMS 25,25 m. Zestawy pozwolą na obniżenie kosztów, redukcję emisji CO_2 oraz udrożnienie ruchu na drogach poprzez zmniejszenie liczby pojazdów.

transportu – redukcja kosztów na poziomie 2-3% – i przyspieszające osiąganie celów ekologicznych, przy zachowaniu odpowiednich współczynników bezpieczeństwa na drogach. Mamy przygotowany plan wdrażania tego programu w etapach, a nasi eksperci są gotowi, by omówić temat w szczegółach – podkreśla Juliusz Skurewicz.

Sprawny transport z e-listem

Rozwój systemów logistycznych w obszarze cyfryzacji sprawia, że wprowadzenie elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) jest naturalnym krokiem, który ułatwi dokumentację transakcji oraz rozliczeń, poprawi ekologiczność transportu (zmniejszenie ilości papieru) oraz bezpieczeństwo przesyłek. 11 września 2019 roku Polska ratyfikowała Protokół Dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący stosowania e-CMR. Mimo to, niespójność polskich przepisów sprawia, że firmy wciąż unikają stosowania tej formy listu. W sprzeczności ze sobą stoją zarówno przepisy ustawy prawo przewozowe, jak i ustawy o transporcie drogowym oraz jej rozporządzeń wykonawczych. Prowadzi to do dyskryminacji polskich przewoźników, którzy w Polsce wciąż muszą posiadać papierowe wersje listów, zaś przewoźnicy zagraniczni, świadczący usługi kabotażu w Polsce, mogą posługiwać się wersją elektroniczną. W kontekście unijnym, rozporządzenie e-FTI z 15 lipca 2020 roku w sprawie elektronicznych informacji w transporcie towarowym zostało przyjęte, ale wejdzie w życie dopiero 21 sierpnia 2024 roku. Dlatego warto już teraz zrewidować polskie przepisy pod kątem szerszego wykorzystania e-CMR. Mając na uwadze powyższe, PISiL namawia do rozpoczęcia prac legislacyjnych, których celem będzie ułatwienie i upowszechnienie korzystania z elektronicznych listów przewozowych przez polskich przewoźników oraz należyte przygotowanie się do sprawnego wdrożenia unijnego Rozporządzenia e-FTI.



Jeden zestaw klasy HCT-HCV eliminuje potrzebę posiadania dwóch ciągników i dwóch kierowców, co powoduje, że przewagi konkurencyjne polskich przewoźników, czyli niższe koszty – znikają

Fot. Volvo

Polska Izba Spedycji i Logistyki zaapelowała o utworzenie nowej komórki organizacyjnej zajmującej się transportem intermodalnym w ministerstwie odpowiedzialnym za transport – Departamentu Transportu Intermodalnego w Ministerstwie Infrastruktury.



Niespójność polskich przepisów sprawia, że firmy wciąż unikają stosowania elektronicznego listu przewozowego. W sprzeczności ze sobą stoją zarówno przepisy ustawy prawo przewozowe, jak i ustawy o transporcie drogowym oraz jej rozporządzeń wykonawczych

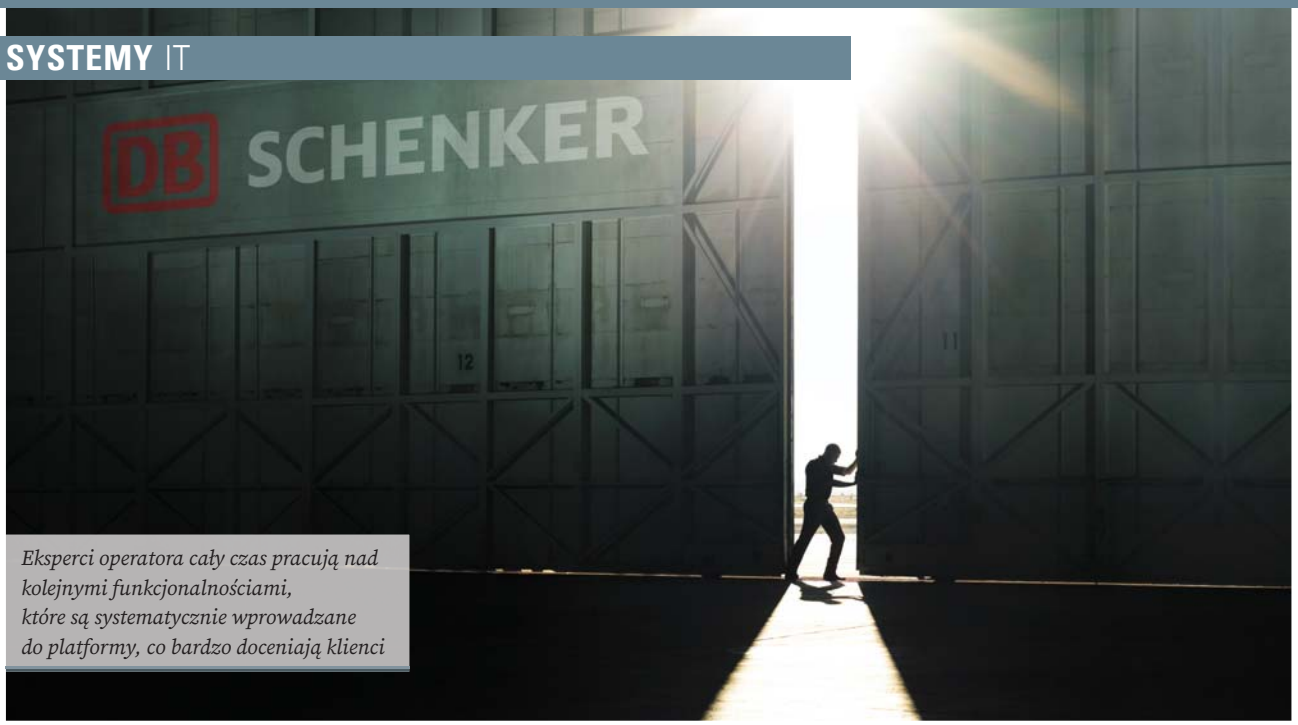
Fot. GDDKiA

Intermodalność pod kontrolą

Cyfryzacja, kwestie klimatyczne, zrównoważony rozwój oraz ciągłe usprawnianie łańcucha dostaw to wyzwania, które wymagają łączenia wielu narzędzi transportowych. Celem jest większa efektywność, optymalizacja kosztów, zwiększenie elastyczności, odporność na sytuacje awaryjne oraz ograniczanie wpływu na środowisko. Nowoczesny transport musi więc uwzględniać wszystkie dostępne metody przewożenia towaru. Co więcej, Polska jako kraj położony niezwykle atrakcyjnie pod kątem możliwości tranzytowych ma wszelkie predyspozycje do tego, by rozwijać transport intermodalny. Dlatego Polska Izba Spedycji i Logistyki zaapelowała również o utworzenie nowej komórki organizacyjnej zajmującej się transportem intermodalnym w ministerstwie odpowiedzialnym za transport. Najlepszym rozwiązaniem, zdaniem ekspertów Izby, jest utworzenie nowego Departamentu Transportu Intermodalnego w Ministerstwie Infrastruktury.

Polska Izba Spedycji i Logistyki od lat reprezentuje interesy spedytorów, przewoźników i logistyków, zwracając uwagę na problemy, które hamują rozwój branży TSL w Polsce. Ostatnio Izba była zaangażowana w przekonywanie polskich i europejskich decydentów do nieprzedłużania Regulacji CBER, która poważnie ogranicza konkurencję w transporcie morskim i wpływa na cały łańcuch dostaw. Komisja Europejska przychyliła się do argumentów PISiL oraz opinii innych przedstawicieli branży i regulacja będzie obowiązywać tylko do kwietnia 2024. ❙

Polska Izba Spedycji i Logistyki



Eksperci operatora cały czas pracują nad kolejnymi funkcjonalnościami, które są systematycznie wprowadzane do platformy, co bardzo doceniają klienci

CYFROWA LOGISTYKA

Współczesne operacje logistyczne dzieją się w równym stopniu w świecie fizycznym jak i cyfrowym. Zarówno usługi z zakresu transportu i magazynowania, jak i obsługa klienta opierają się na pozyskiwaniu i wymianie informacji pomiędzy bazami danych oraz ich przetwarzaniu wedle potrzeb przez różne systemy informatyczne. Od jakości i poziomu ich organizacji zależy stopień automatyzacji, wsparcia i efektywności procesów biznesowych oraz optymalizacji łańcucha dostaw. Bez tych elementów nie ma dziś dobrej logistyki.

Zmienne otoczenie rynkowe, rosnąca konkurencyjność, nacisk na efektywność operacyjną i kosztową, oczekiwania klientów dotyczące widoczności łańcucha dostaw, to wszystko sprawia, że bez odpowiednich narzędzi informatycznych operatorzy logistyczni nie mogliby dziś sprawnie funkcjonować. DB SCHENKER, jeden z czołowych globalnych dostawców usług logistycznych, doskonale to rozumie i stawia na zaawansowaną transformację cyfrową zarówno na poziomie biznesu jak i technologii.

– *To w Polsce, która przez DB Schenker została wybrany jako jeden z pierwszych krajów na świecie, wdrażany jest korporacyjny system zarządzania transportem lądowym oraz autorskie aplikacje dla kierowców i dyspozytorów logistycznych. W tym samym czasie standaryzujemy procesy biznesowe, które wraz z nowoczesną technologią przełożą się na optymalizację kosztów i usprawnią obsługę klientów* – mówi Adrian Kaczmarski CIO North & East Europe, DB SCHENKER.

Operator wykorzystuje między innymi sztuczną inteligencję, czy Robotic Process Automation. W przyszłości, a częściowo już w przyszłym roku, DB SCHENKER w Polsce będzie mogło pochwalić się w pełni zautomatyzowanym zarządzaniem siecią transportu. Natomiast wykorzystanie sztucznej inteligencji w analizie danych ułatwi wszelkiego rodzaju predykcje związane z wolumenami, optymalizacją tras transportowych i analizą potrzeb klientów.

Chatbot obsługuje klienta

W strukturach operatora sztuczna inteligencja funkcjonuje z powodzeniem już od jakiegoś czasu pod postacią chatbota Betty, który pomaga w rozwiązywaniu ewentualnych problemów operacyjnych w transporcie drogowym. Odpowiada on na kilkanaście tysięcy pytań rocznie od klientów w Polsce, a w sumie na ponad 300 tysięcy we wszystkich 11 krajach, gdzie bot został wdrożony.

Z początku jego funkcje były mocno ograniczone i sprowadzały się jedynie do odpowiedzi na pytania związane ze statusem przesyłki. W ciągu roku zespół odpowiedzialny za rozbudowę chatbota wdrażał nowe funkcjonalności. Obecnie Betty odpowie na pytania nie tylko o status czy termin dostawy przesyłki, ale również przekaże informacje na temat dostępnych produktów i usług DB SCHENKER. Dodatkowo, dzięki integracji z innym narzędziem operatora, pomoże dokonać wyceny i złożyć zlecenie transportowe. Obecnie aż 83% rozmów jest od początku do końca w całości realizowana poprzez bota, a tylko 17% przekierowanych jest do finalizacji przez konsultanta. DB SCHENKER monitoruje także poziom satysfakcji klientów, którzy komunikują się z firmą za pośrednictwem Betty. 75% z nich uważa te rozmowy za satysfakcjonujące.

Centrum usług cyfrowych

Dla klientów biznesowych, podobnie jak dla konsumentów, ważnym ele-

mentem obsługi logistycznej jest też pełen dostęp i przejrzysta informacja o wszystkich zleceniach z każdego urządzenia i o każdej porze. Z myślą o tych oczekiwaniach operator logistyczny stworzył platformę DB SCHENKER | connect.

zapewniają szybszą, łatwiejszą i bardziej efektywną obsługę klienta oraz przekładają się na usprawnienie całego łańcucha dostaw klientów – mówi Barbara Dymerska, Head of Customer Experience & Business Services, Cluster North East Europe DB Schenker.

Zmienne otoczenie rynkowe, rosnąca konkurencyjność, nacisk na efektywność operacyjną i kosztową, oczekiwania klientów dotyczące widoczności łańcucha dostaw, to wszystko sprawia, że bez odpowiednich narzędzi informatycznych operatorzy logistyczni nie mogliby dziś sprawnie funkcjonować.

Narzędzie zastąpiło w ubiegłym roku i zintegrowało w jeden dwa inne systemy operatora, tj. connect 4.0 i eSchenker. Konta dotychczasowych klientów zostały automatycznie przeniesione do nowego narzędzia. Jest ono nie tylko bardziej przyjazne dla użytkownika dzięki intuicyjnemu interfejsowi czy możliwości personalizacji pulpitu, ale przede wszystkim zapewnia całodobową obsługę, szybki dostęp do wszystkich usług oraz zleceń w jednym miejscu, a także wycenę i śledzenie przesyłek. Klienci nie posiadający stałej umowy z operatorem również mogą korzystać z platformy, po rejestracji w centrum usług cyfrowych dostępnym na stronie internetowej.



Platforma DB SCHENKER | connect skupia w jednym miejscu dostęp do wszystkich usług logistycznych firmy

Ciągłe doskonalenie

– Platforma DB SCHENKER | connect skupia w jednym miejscu dostęp do wszystkich naszych usług logistycznych. Nieustannie też zwiększamy jej możliwości dodając nowe funkcjonalności, które

Ostatnio wprowadzonym usprawnieniem jest integracja narzędzia DB SCHNEKER z systemem BaseLinker, umożliwiającym automatyzację i administrowanie zamówieniami z różnych platform sprzedażowych oraz systemów ERP, wspierających planowanie niezbędnych zasobów w firmie. Synchronizacja obu narzędzi pozwala na jeszcze łatwiejsze i efektywniejsze zarządzanie przesyłkami. Dane na temat zleceń są przesyłane między systemami automatycznie, a DB SCHENKER | connect generuje i odsyła do systemu klienta gotowe dokumenty przewozowe. Operator zapewnia też wsparcie IT przy synchronizacji systemów.

Na platformie uruchomiono również moduł eReklamacji (eClaims). Ułatwia on nie tylko składanie samych reklamacji w dowolnym momencie, ale też monitorowanie ich statusów czy generowanie raportów.

Na tym z pewnością nie koniec nowości. Eksperci operatora cały czas pracują nad kolejnymi funkcjonalnościami, które są systematycznie wprowadzane do platformy, co bardzo doceniają klienci.



Ostatnio wprowadzonym usprawnieniem jest integracja narzędzia DB SCHNEKER z systemem BaseLinker umożliwiającym automatyzację i administrowanie zamówieniami z różnych platform sprzedażowych oraz systemów ERP

Nowoczesny partner logistyczny

Inwestycje w informatykę zatem to element w logistyce równie niezbędny, jak rozwój floty, sieci transportowej czy powierzchni magazynowej. Tak też rolę partnera logistycznego postrzega DB SCHENKER – jako dostawcy usług w celu optymalizacji łańcucha dostaw klienta poprzez dopracowane procesy operacyjne i nowoczesne rozwiązania informatyczne. W ramach struktur firmy funkcjonuje Schenker Technology Center, wyspecjalizowana jednostka zajmująca się kreowaniem nowoczesnych rozwiązań z wykorzystaniem zaawansowanych technologii. Stabilne zaplecze informatyczne gwarantuje organizacji i jej klientom sprawne działanie w najbardziej nawet wymagającym otoczeniu biznesowym.



Nadwozia wymienne mogą być szybko i łatwo podnoszone, transportowane i odstawiane przez różne pojazdy

MIEJ OKO NA WSZYSTKO Z DACHSER

Kluczowymi wyzwaniami w biznesie jest przewidywalność i przejrzystość, co dotyczy również operatorów logistycznych. W tym celu DACHSER wyposażył nadwozia wymienne i naczepy wykorzystywane w transporcie ładunków drobnicowych w inteligentne urządzenia śledzące obsługujące 5G/LPWAN i połączył je z systemami informatycznymi.

8,5 tys. nadwozi wymiennych oraz 3,5 tys. naczep firmy DACHSER każdego roku pokonuje tysiące kilometrów po całej Europie. Kontenery transportowe przewożą m.in. odzież, kosmetyki, artykuły spożywcze, komponenty dla przemysłu motoryzacyjnego, a także ładunki drobnicowe i substancje chemiczne, w tym towary niebezpieczne. Każdego roku firma ta transportuje ponad 80 mln przesyłek. Monitorowanie opóźnień w dostawach spowodowanych korkami lub zmianami tras i informowanie o nich klientów jest szczególnym wyzwaniem dla ludzi i systemów telematycznych, zwłaszcza w branży drobnicowej.

Śledzenie w czasie rzeczywistym

Nadwozia wymienne nie są powiązane z żadnym konkretnym ciągnikiem siodłowym, ale mogą być szybko i łatwo podnoszone, transportowane i odstawiane przez różne pojazdy. W transporcie długodystansowym są one często wymieniane między terminalami tranzytowymi i kontynuują podróż z innym podwoziem BDF, w tak zwanym ruchu sztafetowym. Zdarza się, że czekają na następny przejazd wsparte na podporach na placu w jednym z 239 oddziałów Road Logistics, w punkcie załadunkowym klienta lub na parkingu. Samonośne nadwozie wymienne, będące systemem zaprojektowanym z myślą o długiej żywotności, nie dzieli się energią, ani informacjami z ciągnikiem siodłowym.

– *Połączenie lokalizacji i wizualizacji w czasie rzeczywistym to zdecydowany krok naprzód w śledzeniu i kontrolowaniu przesyłek w naszej sieci drobnicowej. Nasi pracownicy są wspierani w planowaniu przepustowości, dzięki czemu mogą zoptymalizować wykorzystanie transportu i zwiększyć wydajność obsługi* – mówi Alexander Tonn, COO Road Logistics w DACHSER.

Ta elastyczność ma jednak swoją cenę: trasy i lokalizacje nadwozi wymiennych muszą być indywidualnie identyfikowalne na każdym etapie, od początku do końca, bo jeśli wiesz, gdzie znajduje się nadwozie wymienne, to wiesz, gdzie znajdują się załadowane przesyłki. Dlatego każde nadwozie wymienne jest wyposażone w innowacyjne, inteligentne urządzenia śledzące. Dzięki wykorzystaniu Internetu rzeczy (IoT) kontenery mogą być śledzone w czasie rzeczywistym, co pozwala precyzyjnie obliczyć czas przybycia. Centralna platforma „połączona" z danymi dotyczącymi przesyłek w systemie zarządzania transportem firmy gromadzi wszystkie informacje dotyczące pozycji, w tym z naczep i ciągników siodłowych.

Każde nadwozie wymienne jest wyposażone w innowacyjne, inteligentne urządzenia śledzące. Dzięki wykorzystaniu Internetu rzeczy (IoT) kontenery mogą być śledzone w czasie rzeczywistym, co pozwala precyzyjnie obliczyć czas przybycia.

Korzystając z tzw. tablic telematycznych, pracownicy mogą wyszukiwać bieżące dane o położeniu pojazdów w celu ich analizy. Podobnie jak system nawigacji, śledzą ruch drogowy w czasie rzeczywistym i wyświetlają dokładną lokalizację pojazdu lub sprzętu na cyfrowej mapie. Umożliwia to planowanie z wyprzedzeniem: dokładnego czasu dostawy do klientów lub terminali tranzytowych oraz załadunku i powrotu. Tablice informują również o zbliżających się terminach przeglądów jednostek transportowych. Dane te to podstawa niezawodnych rozwiązań zaprojektowanych z myślą o maksymalnej przejrzystości. Umożliwiają lepsze monitorowanie procesów operacyjnych, wykrywanie i eliminowanie błędów na wczesnym etapie oraz ciągłą optymalizację procedur. W efekcie połączenie lokalizacji i wizualizacji w czasie rzeczywistym usprawnia śledzenie przesyłek i zarządzanie nimi w sieci. Ma to pozytywny wpływ na wykorzystanie zdolności transportowych i wydajność w terminalu tranzytowym. W ten sposób, pomimo coraz mniejszej przepustowości, możliwe jest podniesienie wymagań jakościowych.

Technologia tam, gdzie jest potrzebna

Korzyści ze zwiększonej przejrzystości łańcucha dostaw odnoszą także klienci korzystający z usług operatorów logistycznych. Dzięki dostępowi do informacji w czasie rzeczywistym użytkownicy zyskują bardziej precyzyjne dane na temat tego, kiedy dotrą do nich ich towary. Centralnie zarządzany system informatyczny umożliwia monitorowanie wysokich standardów bezpieczeństwa i jakości, np. w przypadku towarów chemicznych, we wszystkich obszarach.

W ramach współpracy z Deutsche Telekom i innymi firmami technologicznymi,

DACHSER opracował innowacyjne, inteligentne urządzenia śledzące do użytku w nadwoziach wymiennych. Zastosowano w nich wysokiej klasy karty SIM od Deutsche Telekom, które składają się z energooszczędnej baterii zasilanej solarnie. Są szczególnie trwałe i odporne na warunki atmosferyczne, mogą wytrzymać temperatury od -40°C do +105°C, a tym samym działać w każdej strefie klimatycznej. Wydajność ładowania wynosząca około pół roku, sprawia że długie okresy z małą ilością światła słonecznego nie stanowią problemu. Określenie lokalizacji jest możliwe dzięki nowoczesnej technologii pozycjonowania satelitarnego, takiej jak GPS lub Galileo, oraz dzięki modułom bezprzewodowym opartym na nowych sieciach 5G/LPWAN (LTE-M). Do zapewnienia ciągłego odbioru, wykorzystywane są również inne standardy bezprzewodowe, nadal będące w powszechnym użyciu. Zintegrowane rozwiązanie zostało zaprojektowane tak, aby wytrzymać dwunastoletni okres eksploatacji nadwozia wymiennego bez konieczności konserwacji.

Przekształcenie idei efektywnego kosztowo i niezawodnego śledzenia nadwozi wymiennych w realne rozwiązanie wymagało przeprowadzenia wielu prac badawczo-rozwojowych w DACHSER



W inteligentnych urządzeniach śledzących wykorzystano wysokiej klasy karty SIM posiadające energooszczędną baterię zasilaną solarnie

Enterprise Lab. Naukowcy z Fraunhofer IML i praktycy logistyki z DACHSER od 2017 r. współpracują przy opracowywaniu konkretnych rozwiązań. Ich celem jest przekształcenie badań w innowacje i uruchomienie praktycznych programów pilotażowych, które można w opłacalny sposób skalować dla całej sieci drobnicowej DACHSER. W tym wypadku, już na wczesnym etapie zespoły badawcze zwróciły uwagę na nowe technologie bezprzewodowe LPWAN. Wspólnie z Deutsche Telekom udało im się przełożyć badania na praktykę i osiągnąć konkretne korzyści dla firmy logistycznej, dla jej klientów. Skupiono się na bezpieczeństwie i jakości, ponieważ w logistyce ładunków drobnicowych to właśnie one liczą się najbardziej. I

CYFROWA DEKARBONIZACJA TRANSPORTU DROGOWEGO

Girteka wdrożyła oprogramowanie, które wspiera ekologiczną jazdę i redukcję emisji CO_2. Technologia wykorzystywana jest na razie w ponad 100 autach ciężarowych.



Analizy przeprowadzone przez Grupę Girteka i jednego z producentów samochodów ciężarowych, pokazują że nawet niewielkie zmiany w aktualizacji oprogramowania mają znaczący wpływ na zużycie paliwa i emisję gazów cieplarnianych.

Inteligentne oprogramowanie

Girteka gromadzi ogromne ilości danych z własnych samochodów ciężarowych. Dane te są cennym materiałem analitycznym w zakresie badania poprawy wydajności. Przeprowadzony niedawno projekt skupił się na zainstalowaniu nowego oprogramowania, wspierającego rozwiązanie problemu emisji.

System wykorzystuje aktywny tempomat. Umożliwia samochodom ciężarowym analizę znaków i wykorzystanie maksymalnej energii kinetycznej, którą może zużyć pojazd przez optymalizację płynności ruchów, przyspieszania i hamowania. Program realizowany jest w partnerstwie z producentem aut ciężarowych i obejmuje zastosowanie dwóch rodzajów oprogramowania, które zainstalowano w ponad 100 pojazdach. A mierzą one przyspieszenie uruchamiając systemy, które zapobiegają osiągnięciu nadmiernej prędkości i zużyciu dodatkowego paliwa. Samochody mają też możliwość odczytywania i reagowania na ograniczenia prędkości, konieczność hamowania i topografię planowanej trasy. System cyfrowy jest zintegrowany z lokalnymi danymi i automatycznie dostosowuje prędkość, co wspiera ekologiczną jazdę i zmniejsza ryzyko wypadków związanych z szybką jazdą.

Dzięki prostej zmianie oprogramowania w samochodach ciężarowych zmniejszono zużycie paliwa o 1,2 litra na 100 km, czyli ponad 4%. Do najważniejszych jego zalet należą: płynniejsze przyspieszanie, przewidywanie ograniczeń prędkości dzięki rozpoznawaniu znaków drogowych, wykorzystanie energii kinetycznej podczas hamowania i przyspieszania, ulepszony tempomat i bardziej ekologiczna jazda.

Efekt skali

Wydajność każdego pojazdu ciężarowego Girteki jest na bieżąco monitorowana. Udostępniane dane porównywane są ze wskaźnikami bazowymi w celu pomiaru skuteczności nowego rozwiązania w zakresie redukcji emisji CO_2 i poprawy bezpieczeństwa.

Do końca roku Girteka planuje zainstalować tę technologię w kolejnych samochodach ciężarowych, co wyznaczy nowe standardy dla branży logistycznej.

Typowe zużycie paliwa dla samochodów ciężarowych wynosi ok. 28 l na 100 km[1]. Zmniejszenie o 1,2 l oznacza redukcję zużycia paliwa o 4,3%, i co się z tym wiąże, emisji CO_2. Jeśli podobne rozwiązania zostałyby wdrożone w każdym z 6,2 mln samochodów ciężarowych[2], które jeżdżą dziś po drogach, efekty mogłyby być imponujące i ułatwiłyby osiągnięcie ambitnych celów dekarbonizacji wyznaczonych dla transportu drogowego. I

[1] Dane własne Girteki
[2] https://www.acea.auto/figure/size-distribution-of-the-eu-vehicle-fleet/#:~:text=There%20are%20more%20than%206.4,the%20largest%20fleet%20by%20far.



Tachografy będą wykorzystywane do rejestrowania przekroczeń granic; krajowe systemy wynagrodzeń zostaną zastąpione równym wynagrodzeniem dla kierowców; a instalacja tachografów będzie wymagana we wszystkich pojazdach w ruchu międzynarodowym najpóźniej do sierpnia 2025 roku

NOWOCZESNE INTELIGENTNE TACHOGRAFY

Wszystkie pojazdy wprowadzone po raz pierwszy do użytkowania w przewozach drogowych w UE, po 1 maja 2006 r. muszą mieć zainstalowany tachograf cyfrowy pierwszej generacji. Ze względu na najnowsze wymagania floty będą musiały przejść na inteligentne tachografy drugiej generacji z analogowych i starszych modeli cyfrowych.

Monitorowanie z tachografem cyfrowym

Tachografy cyfrowe mogą komunikować się z innymi urządzeniami i systemami, takimi jak monitoring pojazdów GPS, kamery samochodowe dla flot i oprogramowanie do zarządzania flotą. Za pomocą inteligentnego tachografu floty mogą z łatwością spełniać wymagania dotyczące godzin pracy kierowców, jednocześnie monitorując zużycie paliwa i zwiększając produktywność. Tachografy cyfrowe pomagają flotom w przestrzeganiu ograniczeń dotyczących godzin pracy kierowców, ponieważ automatycznie rejestrują czas jazdy i przerwy. Pozwala to firmom transportowym kontrolować przestrzeganie przepisów przez kierowców poprzez natychmiastową identyfikację ewentualnych naruszeń.

Zmiany legislacyjne dla tachografów

Celem inteligentnego tachografu jest zapewnienie dobrego samopoczucia kierowcy i zwiększenie bezpieczeństwa na drodze. Ustawa o tachografach weszła w życie w czerwcu 2019 r. i stanowi, że wszystkie nowe pojazdy muszą być w nie wyposażone. Z kolei na początku kwietnia 2020 r. Parlament Europejski przyjął zmiany legislacyjne mające na celu poprawę warunków pracy kierowców, zapewnienie dokładnych wytycznych dotyczących delegowania kierowców i zagwarantowanie uczciwej konkurencji w branży transportowej. Te zmiany określone jako Pakiet Mobilności 1 obejmują między innymi, że: tachografy będą wykorzystywane do rejestrowania przekroczeń granic; krajowe systemy wynagrodzeń zostaną zastąpione równym wynagrodzeniem dla kierowców; a instalacja tachografów będzie wymagana we wszystkich pojazdach w ruchu międzynarodowym najpóźniej do sierpnia 2025 roku.

Inteligentne tachografy drugiej generacji

Inteligentne tachografy, jako urządzenia cyfrowe, oferują szereg zaawansowanych funkcji, od zwiększonego bezpieczeństwa i wydajności po otwarty interfejs dodatkowych usług. Jedną z głównych zalet tego typu tachografów jest dedykowany system komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC), który usprawnia kontrolę i zarządzanie flotą. Menadżerowie mogą skuteczniej wykorzystywać dane z tachografów dzięki inteligentnym tachografom drugiej generacji, które są bardziej bezpieczne, wydajne i kompa-

Tachografy cyfrowe pomagają flotom w przestrzeganiu ograniczeń dotyczących godzin pracy kierowców, ponieważ automatycznie rejestrują czas jazdy i przerwy. Pozwala to firmom transportowym kontrolować przestrzeganie przepisów przez kierowców.

tybilne z innymi współczesnymi technologiami. Ponadto, obejmują weryfikację załadunku i rozładunku pojazdu oraz wzmocnione mechanizmy zapobiegające manipulacji tachografem. Inteligentny tachograf drugiej generacji pozwoli flotom na przechowywanie danych przez 56 dni, czyli dwa razy dłużej niż pierwsza wersja. Menedżerowie flot będą mogli łatwiej kontrolować czas pracy i odpoczynku swoich kierowców dzięki dwukrotnie dłuższemu okresowi przechowywania danych. Ponadto, częste aktualizacje oprogramowania zagwarantują jednolitość danych z tachografów w całej flocie.



Inteligentne tachografy, jako urządzenia cyfrowe, oferują szereg zaawansowanych funkcji, od zwiększonego bezpieczeństwa i wydajności po otwarty interfejs dodatkowych usług

Rola telematyki w zarządzaniu danymi z tachografów

Dla menedżerów flot zgodność z przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu może stanowić wyzwanie. Za nieprzestrzeganie przepisów mogą zostać cofnięte licencje lub nałożone grzywny. Ręczne gromadzenie danych jest przede wszystkim pracochłonne i czasochłonne. Wiąże się również z wieloma czynnościami administracyjnymi. Integracja tachografu cyfrowego z telematyką zwiększa produktywność poprzez automatyzację procesu gromadzenia danych.

Webfleet Tachograph Manager

Tachograph Manager to rozwiązanie oferowane przez Webfleet, które automatyzuje kompleksowe procesy, eliminując potrzebę ręcznego rejestrowania danych. Odbywa się to poprzez automatyzację wszystkiego, od zdalnego pobierania danych po archiwizację i analizę. Firmy zarządzające flotą mogą łatwiej zachować zgodność z przepisami dzięki Webfleet Tachograph Manager, solidnej i niezawodnej aplikacji opartej na chmurze. Szczegółowe raporty dają kierowcom jasny obraz przewidywanych spodziewanych mandatów, a także informacje o obowiązujących przepisach i niezgodnościach karty kierowcy. Dzięki cyfrowym i zautomatyzowanym procesom dokumentowania w oprogramowaniu, terminy przestrzegania przepisów nie są już problemem. Inspekcje są zatem znacznie mniej stresujące. Umożliwia to również dotrzymywanie terminów związanych z przestrzeganiem przepisów, zapobiegając kosztownym karom. Korzystając z informacji o ilości czasu pozostałego do wykorzystania w ciągu dnia i tygodnia, można zoptymalizować planowanie i zwiększyć produktywność. Można zagwarantować, że kierowcy otrzymają wystarczającą ilość odpoczynku, kontrolując ich godziny pracy, co również poprawia bezpieczeństwo na drodze.

> Tachograph Manager to rozwiązanie oferowane przez Webfleet, które automatyzuje kompleksowe procesy, eliminując potrzebę ręcznego rejestrowania danych. Odbywa się to poprzez automatyzację wszystkiego, od zdalnego pobierania danych po archiwizację i analizę.



Menadżerowie mogą skuteczniej wykorzystywać dane z tachografów dzięki inteligentnym tachografom drugiej generacji, które są bardziej bezpieczne, wydajne i kompatybilne z innymi współczesnymi technologiami

Webfleet TachoShare

Webfleet dostarcza również moduł zdalnego pobierania i archiwizacji – Webfleet TachoShare, umożliwiający zarządzanie danymi z tachografów pojazdów na trasie, które następnie można zaimportować do oprogramowania analitycznego innych firm. Ponadto rozwiązanie to zapewnia pełną kontrolę nad sposobem wykorzystania danych i pozwala wybrać, kto uzyska do nich dostęp z bezpiecznego, łatwo dostępnego archiwum. Menedżerowie korzystający z tego rozwiązania uzyskują przejrzysty wgląd w dane i najnowsze informacje na temat wymogów prawnych.



Aby wybrać optymalną lokalizację, niezbędne jest nie tylko porównanie dostępnych nieruchomości oraz ofert poszczególnych deweloperów, ale też uwzględnienie charakterystyki danego biznesu, dostępności pracowników oraz całego łańcucha dostaw i logistyki

Fot. Panattoni

JAK WYBRAĆ NAJLEPSZĄ LOKALIZACJĘ DLA MAGAZYNU?

Wybór odpowiedniej lokalizacji przyszłego magazynu lub zakładu produkcyjnego jest jedną z najważniejszych decyzji, która może bezpośrednio wpłynąć na możliwość realizacji zakładanych planów rozwoju biznesu.

Jak wynika z niedawnego badania CBRE „European Logistics Occupier Survey 2023", koszty bezpośrednie związane z wynajmem magazynu w zdecydowanej większości firm stanowią mniej niż 10% całkowitych kosztów operacji logistycznych. Największą składową kosztów logistycznych zazwyczaj stanowi transport – zarówno od dostawców i innych źródeł zaopatrzenia do magazynu, jak i dystrybucji z magazynu do końcowych odbiorców. Z tego powodu kompleksowa analiza lokalizacji powinna wziąć pod uwagę szacowane całkowite koszty operacyjne.

W porównywanych przez nas regionach należy wziąć pod uwagę zarówno poziom bezrobocia oraz wysokość wynagrodzeń, ale również bardziej pogłębione analizy, między innymi w oparciu o dane mobilne. Aby wybrać optymalną lokalizację, niezbędne jest nie tylko porównanie dostępnych nieruchomości oraz ofert poszczególnych deweloperów, ale też uwzględnienie charakterystyki danego biznesu, dostępności pracowników oraz czynników związanych z funkcjonowaniem całego łańcucha dostaw i logistyki.



Przemysław Piętak

Łańcuch dostaw

Wybór najlepszej lokalizacji należy rozpocząć od dokładnej analizy interesujących nas regionów. Zebrane w ten sposób dane będziemy mogli ze sobą zestawić i porównać – pozwoli nam to zawęzić wybór do kilku najkorzystniejszych i najbardziej odpowiadających nam opcji.

Korzystając ze wsparcia partnera oferującego zarówno usługi pośrednictwa w najmie nieruchomości, jak i doradztwa w zakresie logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw, uzyskuje się pewność, że przygotowana analiza obejmie zarówno aspekty związane z łańcuchem dostaw, jak i inne obszary związane z logistyką, jak np. odległość porównywanych regionów od lotnisk, portów czy terminali intermodalnych oraz gęstość i jakość infrastruktury drogowej. Na lokalizację magazynu w istotny sposób może również wpłynąć charakterystyka planowanej działalności. Dla przykładu, planując lokalizację magazynu obsługującego zamówienia e-commerce należy uwzględnić możliwie jak najkrótszą odległość od terminali i hubów kurierskich w celu możliwie jak największego wydłużenia czasu, do którego klienci będą mogli składać zamówienia realizowane w tym samym lub następnym dniu.

Pracownicy

Obecne ograniczenia związane z dostępnością pracowników możliwych

do zrekrutowania do przyszłego magazynu są bardzo istotną kwestią przy wyborze odpowiedniej lokalizacji. W interesującym nas regionie należy wziąć pod uwagę poziom bezrobocia oraz wysokość wynagrodzeń w otaczających powiatach lub gminach. Istotna jest również obecność w okolicy innych podmiotów z branży, ponieważ może ona stanowić potencjalne źródło – lub konkurencję – w doborze pracowników. Dodatkowy czynnik stanowi dogodny dojazd komunikacją, czyli opcja dostania się na miejsce pociągiem lub autobusem z pobliskich miejscowości. Dla przykładu, za pomocą narzędzi stosowanych przez CBRE możliwe jest określenie liczby potencjalnych pracowników dostępnych w odległości 15, 30 lub 45 minut jazdy samochodem od rozpatrywanej lokalizacji.

Dostępność powierzchni magazynowej

Współpraca z profesjonalną agencją doradczą łączącą usługi brokerskie z konsultingiem logistycznym zapewnia, że rekomendowane lokalizacje nie wynikną wyłącznie z teoretycznej analizy danych, ale zostaną powiązane z rzeczywistymi możliwościami pozyskania interesującej nas powierzchni w planowanym czasie. Agenci nieruchomości posiadają kompleksową wiedzę o przyszłym zagospodarowaniu otaczających gruntów oraz nieruchomościach magazynowych, które powstaną w okolicy w przyszłości. Dzięki współpracy z dużą agencją, taką jak CBRE, uzyskujemy również dostęp do specjalistów w poszczególnych regionach, doskonale znających dany rynek i jego lokalne uwarunkowania. |

Przemysław Piętak
Supply Chain Advisory Director
CBRE

> Koszty bezpośrednie związane z wynajmem magazynu w zdecydowanej większości firm stanowią mniej niż 10% całkowitych kosztów operacji logistycznych. Największą składową kosztów logistycznych zazwyczaj stanowi transport.



Uroczyste otwarcie obiektu w Radzyminie

W RAMACH TRANSFORMACJI SIECI

Panattoni ukończyło w Radzyminie realizację dla Poczty Polskiej 50 tys. m². Inwestycja odgrywa kluczową rolę dla realizacji projektu Architektura Sieci Logistycznej (ASL), strategicznej inicjatywy operatora.

W ramach centrum logistycznego będzie działał sorter, który pozwoli na obsługę ponad 15 tys. paczek na godzinę.

Panattoni w całym kraju dostarczyło ponad 4 mln m² powierzchni dla sektora e-commerce, realizując obiekty m.in. dla globalnych gigantów branży. Deweloper jest też partnerem Poczty Polskiej, która sukcesywnie modernizuje swoją infrastrukturę, odpowiadając na potrzeby obsługi rozwijającego się rynku handlu elektronicznego. Inicjatywa Architektura Sieci Logistycznej umożliwi płynną transformację obecnej sieci (przystosowanej przede wszystkim do obsługi listów) do docelowej, w której dominować będą przesyłki KEP i e-commerce.

Dla Poczty Polskiej

Panattoni zrealizowało dla Poczty Polskiej obiekty w Kaliszu i Białymstoku, a pod koniec sierpnia br. deweloper ukończył w Radzyminie realizację trzech budynków – hal o powierzchniach 14 574 m² i 30 264 m² oraz dyspozytorni o powierzchni prawie 600 m². W ramach kompleksu dostarczył magazyny typu *cross-dock* oraz powierzchnie magazynowo-operacyjne, na których zostanie zamontowany sorter do automatycznego opracowania przesyłek kurierskich, ekspresowych i paczkowych, wyposażony w technologię Cross-Belt. Maszyna posiadać będzie sześć linii podawania automatycznego i sześć linii podawania ręcznego. Ponad 300 ześlizgów pozwoli na obsługę nawet 15 tys. przesyłek na godzinę. Cały system, zaprojektowany z myślą o optymalizacji pracy, obejmuje skanowanie kodów kreskowych, sortowanie i finalne ześlizgi. Oprócz części operacyjnej Panattoni zrealizowało również warsztat z wyposażeniem pozwalający na obsługę samochodów dostawczych i ciężarowych oraz wiatę o powierzchni ponad 5 tys. m².

Rozwój e-commerce

– Wartość polskiego rynku e-commerce wzrosła w ostatniej dekadzie 5-krotnie, a blisko 3-krotnie w ciągu ostatnich 5 lat. Błyskawiczny rozwój sektora to także rosnące oczekiwania konsumentów wobec jakości usług, a przede wszystkim szybkości dostawy. Zaawansowany technologicznie obiekt w Radzyminie pozwoli Poczcie Polskiej usprawnić sieć logistyczną i umożliwi konkurowanie z największymi graczami na perspektywicznym rynku usług kurierskich i paczkowych. Cieszymy się, że po raz kolejny jesteśmy partnerem w tej rewolucji, dokładając kolejną cegiełkę do rosnącego standardu całego sektora e-commerce – podsumowuje Marek Dobrzycki, Managing Director w Panattoni.

Inwestycja zlokalizowana jest ok. 25 km od centrum Warszawy, co pozwoli na sprawną obsługę rosnącego wolumenu przesyłek w regionie. Kompleks przejdzie certyfikację środowiskową metodą BREEAM na poziomie Excellent. Zastosowano w nim szereg rozwiązań oszczędzających zużycie energii i wody oraz ograniczających emisję CO_2. |



W spektrum zainteresowania inwestorów pozostaną nowoczesne i dobrze skomunikowane wielkopowierzchniowe obiekty logistyczne oraz magazyny miejskie

Fot. Panattoni

W DRODZE POWROTNEJ NA WŁAŚCIWE TORY

Grudzień to czas podsumowań 2023 roku. Wstępnie zrobiła to już firma doradcza Savills i zarazem nakreśliła prognozy najważniejszych trendów. Uważa ona, że w najbliższym czasie branża nieruchomości komercyjnych w Polsce stanie przed wyzwaniem powrotu do wysokiej aktywności inwestycyjnej, deweloperskiej i na rynku najmu, w obliczu wciąż odczuwalnej globalnej niestabilności i kryzysu klimatycznego.

Według ekspertów czynniki geopolityczne, gospodarcze oraz rozchwianie na rynkach finansowych nadal mają istotny wpływ na krajobraz rynku nieruchomości i będą decydować o jego kształcie również w najbliższej przyszłości.

– *Pandemia oraz sytuacja geopolityczna w ostatnich latach wywołała znaczne turbulencje w światowej gospodarce, co przełożyło się na silny wzrost inflacji. W ramach przeciwdziałania spadkowi wartości pieniądza banki centralne systematycznie podnosiły stopy procentowe, które stały się głównym czynnikiem hamujących aktywność inwestycyjną i deweloperską na rynku nieruchomości komercyjnych* – skomentował sytuację na rynku Kamil Kowa, członek zarządu Savills w Polsce. Efektem tych działań był spadek obrotów na rynku nieruchomości w Polsce o 2/3 w stosunku do roku 2022. Jednak już w pierwszej połowie roku rozpiętość między oczekiwaniami inwestorów a sprzedających powinna spadać. – *Wraz ze spadkiem kosztów finansowania spodziewamy się zmniejszenia polaryzacji pomiędzy oczekiwaniami cenowymi kupujących i sprzedających i stopniowego wzrostu wolumenu inwestycji* – dodał Kamil Kowa.

Specyfika polskiego rynku

Według Savills mniejsza płynność polskiego rynku nieruchomości rynku była potęgowana przez jego specyfikę polegającą na dominacji kapitału zagranicznego. Wolumen transakcji inwestycyjnych w Polsce w okresie od stycznia do września 2023 r. był o około 65% niższy niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Kapitał zagraniczny oczekuje na stabilizację gospodarczą, która przełożyłaby się na zmniejszenie ryzyka transakcyjnego.

Na rynku powierzchni przemysłowo-magazynowych w Polsce pierwszy kwartał 2023 roku przyniósł rekordową nową podaż powierzchni, która osiągnęła 1,9 mln m^2. Był to efekt oddawania do użytku projektów, które rozpoczęły się jeszcze w sprzyjających warunkach ekonomicznych i na fali rekordowo wysokiego popytu na powierzchnie magazynowe. Kolejne miesiące widocznie wyhamowały tempo uruchomiania nowych inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem tych realizowanych na zasadach spekulacyjnych.



Kamil Kowa

Savills szacuje, że całkowita podaż nowych projektów magazynowych w 2023 r. wyniesie około 3,7 mln m^2, co byłoby wynikiem istotnie niższym, niż w rekordowym 2022 r., ale nadal drugim najwyższym w historii rynku magazynowego w Polsce. Podaż nowych obiektów w 2024 r. będzie najprawdopodobniej już niższa, na co wskazuje ilość powierzchni w budowie oraz spadek popytu.

Magazyny w spektrum zainteresowania

W pierwszej połowie 2024 r. na celowniku inwestorów pozostaną nieruchomości o wartości poniżej 100 mln euro, z dłu-

gim horyzontem czasowym lokaty kapitału oraz nieruchomości typu *value-add*, czyli z potencjałem podniesienia wartości poprzez aktywne zarządzanie zarówno w obszarze najmu, jak i modernizacji, przebudowy, wykorzystania potencjału deweloperskiego czy też zmiany funkcji użytkowej. W spektrum zainteresowania inwestorów pozostaną nowoczesne i dobrze skomunikowane wielkopowierzchniowe obiekty logistyczne oraz magazyny miejskie.

– Wraz ze zwiększającą się dostępnością powierzchni w obiektach już istniejących, w 2024 r. spodziewamy się większej liczby renegocjacji oraz relokacji do obiektów, które z powodzeniem już funkcjonują na rynku i cechują się odpowiednią jakością oraz dobrą lokalizacją. Rozwijać się będą centra danych, które mają kluczowe znaczenie dla obsługi zwiększonego zapotrzebowania na usługi w chmurze. Rozwój sztucznej inteligencji, popularyzacja pojazdów elektrycznych oraz automatyzacja produkcji powodują gwałtowny wzrost popytu na półprzewodniki, który zgodnie z European Chips Act zakłada ponad dwukrotne zwiększenie udziału krajów UE w globalnej produkcji półprzewodników do 2030 r. Centralne położenie Polski oraz dostęp do wykwalifikowanych pracowników sprawiają, że nasza kandydatura jest poważnie rozpatrywana przez producentów półprzewodników z Europy, w ramach strategii nearshoringu – komentuje Katarzyna Pyś-Fabiańczyk, dyrektorka Industrial Services Hub w Savills w Polsce.



Katarzyna Pyś-Fabiańczyk

Branża nieruchomości w nadchodzących latach będzie musiała nadrobić zaległości technologiczne. Kluczowa infrastruktura znacznej części organizacji i budynków opiera się na systemach wymagających modernizacji. W mniejszym stopniu magazynów, z których wiele powstało w ciągu ostatnich 10 lat i została wybudowana w nowoczesnych technologiach. Jednak na rynku pojawią się nowe rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji (AI). Ich wprowadzenie będzie możliwe dopiero po ograniczeniu obaw dotyczących m.in poufności danych i niezawodności nowych technologii z obszaru PropTech.

2024 rokiem demaskacji greenwashingu

W 2024 roku nadal będzie się dużo mówiło o ESG, ale według Savills może to być też rok, kiedy za słowami pójdą również czyny i będziemy obserwować większą liczbę wdrożeń na rynku nieruchomości.

Wolumen transakcji inwestycyjnych w Polsce w okresie od stycznia do września 2023 r. był o około 65% niższy niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Kapitał zagraniczny oczekuje na stabilizację gospodarczą, która przełożyłaby się na zmniejszenie ryzyka transakcyjnego.



Całkowita podaż nowych projektów magazynowych w 2023 r. wyniesie około 3,7 mln m², co byłoby wynikiem istotnie niższym, niż w rekordowym 2022 r., ale nadal drugim najwyższym w historii rynku magazynowego w Polsce

Fot. MLP

Celem nadrzędnym pozostanie dekarbonizacja oraz redukcja zużycia energii i śladu węglowego. Należy spodziewać się, że zarówno inwestorzy, jak i banki finansujące nowe budowy będą podchodzić bardzo drobiazgowo do kwestii związanych z ESG, a waga tego elementu przy podejmowaniu decyzji o zakupie nieruchomości będzie rosła.

– Po okresie skupionym na planowaniu i edukacji z zakresu ESG, przyszedł czas na wdrażanie rozwiązań zadeklarowanych w utworzonych do tej pory strategiach. 2024 r. będzie więc czasem, kiedy w kwestii ESG branża nieruchomości powie: sprawdzam! Z pewnością zaobserwujemy zmianę paradygmatu w obszarze S, poprzez odejście od przypadkowych inicjatyw społecznych i zwrot w kierunku przemyślanego tworzenia wartości społecznej i raportowania w tym zakresie. W aspekcie G w ESG, konieczne będzie wdrożenie zestawu polityk i procesów dotyczących zrównoważonych dostaw oraz praw człowieka. To powinien być również rok walki z greenwashingiem, czyli wykorzystywania ESG jedynie w komunikacji, niepopartego realnymi działaniami – komentuje Katarzyna Chwalbińska-Kusek, dyrektorka ESG i zrównoważonego rozwoju w Savills w Polsce.



Katarzyna Chwalbińska-Kusek

W ocenie Savills coraz większą uwagę zwraca się obecnie na funkcję, jakie powinny spełniać nieruchomości, ze względu na wpływ sposobu korzystania z budynków zarówno na środowisko naturalne, jak i na społeczeństwo. We współczesnym świecie i ekonomii zachodzą istotne zmiany, a wraz z nimi zmieniają się nasze oczekiwania co do nieruchomości. To z kolei stwarza istotne wyzwania, ale i szanse dla całej branży, nakładając na uczestników rynku dużą odpowiedzialność. I



Głównym celem polskich firm transportowych jest to, aby pojazdy nie stały w miejscu i żeby przewóz był opłacalny. Mało która z nich może sobie pozwolić na to, aby grupować kierowców według rodzajów wykonywanych operacji transportowych

Fot. Omega Pilzno

DWIE RATY WYNAGRODZENIA DLA KIEROWCÓW, POMOC CZY PRZEKLEŃSTWO?

19 sierpnia 2023 r. weszła w życie ustawa o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym. Jej głównym celem jest dostosowanie przepisów krajowych do europejskich w zakresie delegowania kierowców w transporcie drogowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zarówno z przedsiębiorstw mających siedzibę w krajach należących do Unii Europejskiej jak i w państwach trzecich.

Nie będzie to jednak przedmiotem tego artykułu. Tym razem skupimy się na zmianach do ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, a zwłaszcza na odstępstwie od art. 85 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, które daje przedsiębiorcom możliwość wypłaty wynagrodzenia kierowców w dwóch ratach. Trzeba przyznać, że w obecnym gąszczu przepisów dotyczących problematyki związanej z kilkuetapowym procesem wyliczenia ich wynagrodzenia (pobranie danych z kart kierowców, wyliczenie ewidencji czasu pracy według polskich przepisów, rozliczenie płac zagranicznych, utworzenie list płac i wypłata), proponowana zmiana nie tylko wydaje się być zasadna, ale i korzystna z punktu widzenia firmy transportowej. Przede wszystkim daje ona więcej czasu na prawidłowe rozliczenie kierowców.

Co o przedmiotowej zmianie mówi ustawodawca?

Na oficjalnej stronie sejmowej (sejm.gov.pl) możemy znaleźć uzasadnienia dotyczące rządowego projektu ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym – druk 3320-uzas.docx. Analizując jego treść możemy odnaleźć fragment odnoszący się do omawianego tematu.

– W odpowiedzi na szereg czynników realnie wpływających na znaczące pogorszenie kondycji branży transportu drogowego w Polsce, związanych m.in. z ograniczaniem negatywnych skutków Pakietu Mobilności I oraz zbrojną agresją na Ukrainę, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało propozycje zmian ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, mające na celu zmniejszenie kosztów obsługi administracyjnej w zakresie rozliczania kierowców w przedsiębiorstwach transportowych, co ma szczególne znaczenie w przypadku kierowców delegowanych. Proponowane rozwiązania pozytywnie wpłyną na utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku europejskim, przejrzystość i pewność prawa, a tym samym kształtowanie zaufania między partnerami społecznymi a Rządem RP oraz będą stanowić ważną formę wsparcia tej branży w obliczu trudnych i zmiennych warunków wykonywania przewozów na rynku międzynarodowym.

Jak na razie wszystko zapowiada się bardzo dobrze… Ministerstwo dostrzegło realny problem przedsiębiorców, uzasadnienie wskazuje logiczny cel zmian, a nowy przepis daje dodatkowy czas na rozliczenie kierowców. Czy możemy w związku z tym odetchnąć z ulgą i liczyć, że przedmiotowa ustawa przyczyni się do polepszenia kondycji polskich firm transportowych poprzez utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku europejskim? Zastanówmy się również, czy nowe przepisy faktycznie cechuje „przejrzystość i pewność prawa", o których możemy przeczytać w cytowanym uzasadnieniu.

Czy to są przejrzyste przepisy?

Weźmy zatem na nasz symboliczny warsztat treść omawianego przepisu. Znajduje się on w art. 40, ust. 5) ustawy o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym i wprowadza do ustawy o czasie pracy kierowców nowy zapis:

Ustawa określa, że wynagrodzenie może być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie, po czym w tym samym artykule, ale w ust. 2) określa, iż druga rata ma być wypłacona niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia.

– Art. 26i. W drodze odstępstwa od art. 85 § 1 i 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, wynagrodzenie za pracę



Konrad Urban

kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług (…), w rozumieniu krajowych przepisów państwa, na terytorium którego kierowca jest delegowany, może być płatne w dwóch ratach, w stałym i ustalonym z góry terminie:

1) pierwsza rata, z dołu, nie później jednak niż w ciągu pierwszych 10 dni następnego miesiąca kalendarzowego:

a) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest niższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości co najmniej minimalnego wynagrodzenia za pracę ogłoszonego albo ustalonego na podstawie art. 2 ust. 4 albo ust. 5 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (…),

b) w przypadku kierowców, których miesięczny przychód jest wyższy niż przeciętne wynagrodzenie – w wysokości przeciętnego wynagrodzenia;

2) druga rata, z dołu, niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia, nie później jednak niż do 21 dnia następnego miesiąca kalendarzowego.

Przyjrzyjmy się w pierwszej kolejności kogo dotyczy ten przepis. Ustawa mówi o wynagrodzeniu za pracę kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe, uznanego za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 1996 r. dotyczącej delegowania pracowników w ramach świadczenia usług. Oznacza to, że **przepis ten nie dotyczy kierowców wykonujących krajowe przewozy drogowe.** Niestety, nie tylko ich…

Zgodnie z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. (Pakiet Mobilności), Art. 1, ust. 3 – Nie naruszając art. 2 ust. 1 dyrektywy 96/71/WE, kierowcy wykonującego przewozy dwustronne rzeczy nie uznaje się za pracownika delegowanego do celów dyrektywy 96/71/WE. Zgodnie z ust. 4 cytowanej dyrektywy tak samo rzecz się ma z kierowcami wykonującymi przewozy dwustronne osób. **Przepis dotyczący dwóch rat wynagrodzenia nie odnosi się więc do wszystkich kierowców wykonujących transport międzynarodowy.** Nie chodzi o to, czy jest to logiczne czy nie – kierowcy wykonujący przewozy dwustronne (bilateralne) z zasady zjeżdżają do kraju częściej. Nie zmienia to jednak faktu, że wielu przedsiębiorcom czas pracy kierowców i tak trudno jest rozliczyć do 10-go, a zawężenie możliwości wypłaty dwóch rat wynagrodzenia kierowcom wykonującym przewozy kabotażowe lub *cross-trade* wymaga dodatkowej weryfikacji i komunikacji pomiędzy różnymi działami w firmie, a przecież przedmiotowe zmiany miały upraszczać proces rozliczania. Pamiętajmy, że głównym celem polskich firm transportowych jest to, aby pojazdy nie stały w miejscu i żeby przewóz był opłacalny. Mało która firma może sobie pozwolić na to, aby grupować kierowców według rodzajów wykonywanych operacji transportowych.

Wielu przedsiębiorcom czas pracy kierowców trudno jest rozliczyć do 10-go, a zawężenie możliwości wypłaty dwóch rat wynagrodzenia kierowcom wykonującym przewozy kabotażowe lub cross-trade wymaga dodatkowej weryfikacji i komunikacji pomiędzy różnymi działami w firmie.



W przepisie mówiącym o możliwości wypłaty wynagrodzenia w dwóch ratach przedsiębiorca musi sprawdzać, czy wynagrodzenie kierowcy wykonującego odpowiednie rodzaje transportu międzynarodowego będzie mniejsze czy większe od kwoty „przeciętnego wynagrodzenia"

Fot. Dachser

Kolejną kwestią jest może drobna rzecz, ale rzucająca się w oczy, a jest nią określenie terminu wypłaty. Ustawa w pierwszej kolejności określa, że wynagrodzenie może być płatne w dwóch ratach, **w stałym i ustalonym z góry terminie**, po czym w tym samym artykule, ale w ust. 2) określa, iż druga rata ma być wypłacona **niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia**. Może jest to zbyt duże czepianie się szczegółów, niemniej z przepisu wynika, że niezwłoczne ustalenie pełnej wysokości wynagrodzenia zawsze będzie przypadało na ten sam dzień…

Co to znaczy w dwóch ratach?

Trzecią i chyba najistotniejszą rzeczą w kontekście egzekwowania przedmiotowego przepisu jest to, jak należy wypłacić pierwszą ratę wynagrodzenia. Ustawa uzależnia jej wysokość od tego czy dany kierowca osiągnął miesięczny przychód niższy niż przeciętne wynagrodzenie (w tym roku 6935 zł brutto), czy wyższy? Zgodzę się z tym, że nie powinno to stanowić problemu, gdy kierowca przepracował cały miesiąc. Co jednak zrobić, gdy kierowca rozpoczął pracę w trakcie miesiąca, np. w połowie?

Przepis odnosi się do konkretnej kwoty, więc nie ma tutaj miejsca na zgadywanie. Z drugiej strony, jeśli nie możemy zgadywać i musimy dokonać szybkiego rozliczenia, to po co byłaby wtedy druga rata, zwłaszcza, że ma być ona wypłacona niezwłocznie po ustaleniu pełnej wysokości wynagrodzenia? I co należy rozumieć pod pojęciem „przychód"?

W uzasadnieniu do ustawy możemy zaobserwować tendencję traktowania określeń „przychód" i „wynagrodzenie" jako synonimy – świadczy o tym fragment odnoszący się do ustalenia stałej wartości

60 EUR diety wirtualnej. Należy więc przyjąć, że w przepisie mówiącym o możliwości wypłaty wynagrodzenia w dwóch ratach przedsiębiorca musi sprawdzać, czy wynagrodzenie kierowcy wykonującego odpowiednie rodzaje transportu międzynarodowego będzie mniejsze czy większe od kwoty „przeciętnego wynagrodzenia". U kierowców, którzy przepracowali niecały miesiąc, może przyjąć, że wypłaci im 10-go przeciętne wynagrodzenie, ale jeśli później okaże się, że należała się mniejsza kwota, to jak to się odbije na rentowności i pozostałych kierowcach? Niestety, to nie jest wszystko... omawiany art. 26i odnosi się do wynagrodzenia określonego stawką brutto, natomiast wypłaty dokonywane są w kwocie netto. Ktoś może zapytać, gdzie jest problem?

Otóż jest i to dość duży. O dziwo nie dotyczy on kwestii ZUS-u, ponieważ do wysokości przeciętnego wynagrodzenia nie stosuje się zasad obniżenia podstawy wymiaru oskładkowania. Inaczej rzecz się ma z ustaleniem podstawy wymiaru opodatkowania, gdzie nie ma już żadnej „magicznej" granicy w postaci przeciętnego wynagrodzenia. Oznacza to, że mogą wystąpić przypadki, w których podstawa opodatkowania będzie niższa niż przeciętne wynagrodzenie, a co się z tym wiąże, ulga z tego wynikająca powinna być uwzględniona w pierwszej racie wynagrodzenia. Będzie to miało wpływ na wartość netto, która przy kierowcach międzynarodowych z całą pewnością nie będzie stała dla jednej kwoty brutto.

Jak zatem skomentować przepis umożliwiający wypłatę wynagrodzenia dla części kierowców w dwóch ratach? Jak ocenić tę zmianę, która zgodnie z uzasadnieniem ustawy ma „pozytywnie wpłynąć na utrzymanie konkurencyjności polskich przedsiębiorców na rynku europejskim" i zapewnić „przejrzystość i pewność prawa"? Starając się patrzeć na to obiektywnie, powiem że pocieszający jest fakt, iż Ustawodawca dostrzega problemy polskich firm transportowych i trafnie wskazuje rzeczy niezbędne do poprawy. Jak jednak mówi stare polskie przysłowie „Diabeł tkwi w szczegółach", a tutaj niestety sprawa przedstawia się, mówiąc wprost, źle. Zaimplementowanie niniejszego przepisu mogłoby faktycznie pomóc firmom transportowym, ale jego skomplikowana treść i postawienie licznych warunków omówionych w tym artykule stanowi poważny problem, który dla wielu firm może się okazać niemożliwy do pokonania.

Konrad Urban
prezes zarządu
Kancelarii Transportowej TRANSCARE
www.kancelariatranscare.pl



W momencie wejścia w życie faktur ustrukturyzowanych znikają z obrotu noty korygujące. Od tego momentu korekta każdego błędu formalnego czy obrachunkowego będzie odbywała się za pomocą faktur korygujących

Fot. Pixabay

REWOLUCJA W WYSTAWIANIU FAKTUR JUŻ NIEBAWEM!

Krajowy System e-Faktur, w skrócie określany jako KSeF, to krok Ministerstwa Finansów w kierunku zautomatyzowania, a co za tym idzie, usprawnienia przepływu faktur w obrocie gospodarczym. Co się zmieni? Na co należy zwrócić uwagę? Podpowiadamy poniżej.

Kogo dotyczy obligatoryjny KSeF od 1 lipca 2024 r.?

Zgodnie z art. 145l. 1 ustawy o VAT, który wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2024 r., w okresie od dnia 1 lipca 2024 r. do dnia 31 grudnia 2024 r. podatnicy obowiązani do wystawiania faktur ustrukturyzowanych: u których sprzedaż jest zwolniona od podatku na podstawie art. 113 ust. 1 i 9 lub wykonujący wyłącznie czynności zwolnione od podatku na podstawie art. 43 ust. 1, lub przepisów wydanych na podstawie art. 82 ust. 3, dokonujący czynności dokumentowanych fakturami, o których mowa w art. 106e ust. 5 pkt 3 (faktury uproszczone), w tym paragonami fiskalnymi uznanymi za faktury – mogą wystawiać faktury elektroniczne lub faktury w postaci papierowej. Dla tych podmiotów KSeF stanie się obowiązkowy dopiero od 1 stycznia 2025 r.

Pozostałe podmioty, które nie korzystają ze zwolnienia z VAT, tzw. podatnicy VAT czynni, są zobowiązani już od 1 lipca 2024 r. do wystawiania oraz wysyłania faktur w KSeF.

Czym właściwie jest Krajowy System e-Faktur?

Jest to platforma teleinformatyczna przygotowana przez Ministerstwo Finansów, która służy do: nadawania, zmiany lub odbierania uprawnień do korzystania z Krajowego Systemu e-Faktur, wystawiania faktur ustrukturyzowanych, dostępu do faktur ustrukturyzowanych, otrzymywania faktur ustrukturyzowanych, a także przechowywania faktur ustrukturyzowanych.

Faktury ustrukturyzowane, o których mowa w art. 106nf i art. 106nh, po przesłaniu ich do Krajowego Systemu e-Faktur, są w nim przechowywane przez okres 10 lat, licząc od końca roku, w którym zostały wystawione. Po upływie tego okresu należy przechowywać faktury we własnym zakresie, w szczególności, jeżeli nie upłynął jeszcze termin przedawnienia zobowiązania podatkowego.

Czym jest e-Faktura?

Jest to faktura wystawiona przy użyciu Krajowego Systemu e-Faktur wraz

z przydzielonym numerem identyfikującym ją w systemie, udostępniana i otrzymywana za pomocą oprogramowania interfejsowego KSeF, w postaci elektronicznej, zgodnie z obowiązującym wzorem – aktualnie FA(2).

Co do zasady, fakturę ustrukturyzowaną uznaje się za wystawioną nie wcześniej niż w momencie nadania jej numeru KSeF. A zatem samo wygenerowanie faktury w programie do tego służącym nie sprawi, że zostanie ona wystawiona.

W momencie wejścia w życie faktur ustrukturyzowanych znikają z obrotu noty korygujące. Od tego momentu korekta każdego błędu formalnego czy obrachunkowego będzie odbywała się za pomocą faktur korygujących. Co więcej, w przypadku wystawienia faktury na błędnego kontrahenta, należy taką fakturę skorygować „do zera" i wystawić kolejną, poprawną.



Źródło: www.podatki.gov.pl

Do podawania numeru KSeF podatnicy są zobligowani w momencie płatności za faktury, przy czym na ten moment nie ma sankcji z tytułu niepodania tegoż numeru. Należy go także umieścić na fakturze korygującej oraz przechowywać w posiadanych systemach księgowych na wypadek kontaktu ze strony Urzędu Skarbowego. Od 1 lipca 2024 r. faktura będzie posiadała dwa numery: wygenerowany przez program do wystawiania faktur oraz numer KSeF.

Jakie transakcje zostaną objęte e-fakturą?

Z całą pewnością najbardziej popularne w obrocie gospodarczym, czyli dostawy towarów oraz świadczenie usług na terytorium kraju, a ponadto wewnątrzwspólnotowe dostawy towarów, eksport towarów, świadczenie usług dla podatników spoza terytorium kraju – rozliczane na zasadzie odwrotnego obciążenia. Otrzymanie zaliczki również powinno zostać udokumentowane e-Fakturą. Ważnym aspektem jest samofakturowanie, gdzie może pojawić się potrzeba zarejestrowania podmiotu zagranicznego do KSeF, jeżeli dokonuje on samofakturowania na naszą rzecz. Powinniśmy także nadać takiemu podmiotowi odpowiednie uprawnienia.

Podmioty, które nie korzystają ze zwolnienia z VAT, tzw. podatnicy VAT czynni, są zobowiązani już od 1 lipca 2024 r. do wystawiania oraz wysyłania faktur w KseF.

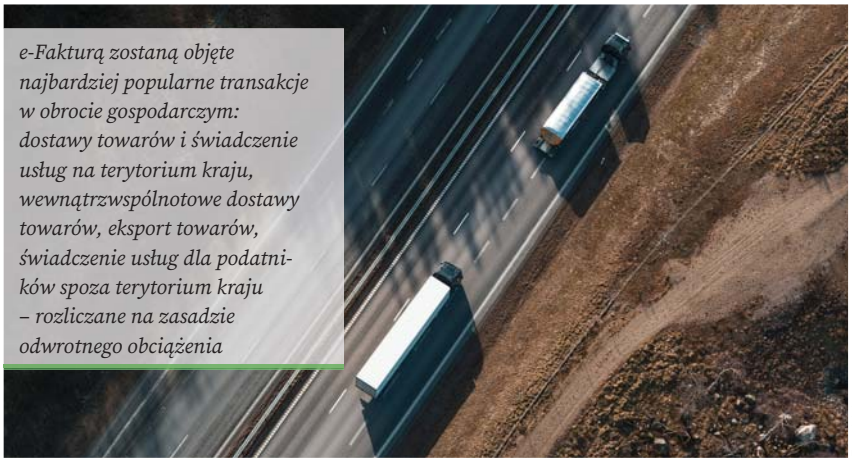
Pierwszy krok – uprawnienia do korzystania z KSeF

Osoby prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą posiadają tzw. uprawnienia pierwotne. Oznacza to, że za pomocą profilu zaufanego mogą od razu, bez dodatkowych zgłoszeń, zalogować się na platformę Ministerstwa Finansów i tam następnie nadać uprawnienia innym osobom do wysyłki, czy np. pobierania faktur z KSeF. W przypadku osób prawnych prowadzących działalność gospodarczą, konieczne jest w pierwszej kolejności złożenie zawiadomienia ZAW-FA do Urzędu Skarbowego, w celu nadania najszerszych uprawnień do KSeF wybranej osobie fizycznej lub prawnej, która to w dalszej kolejności będzie miała możliwość już elektronicznie nadawać dalsze uprawnienia.

System Ministerstwa Finansów pozwoli także na wygenerowanie tzw. TOKENA. Jest to ciąg cyfr do zaimplementowania w systemie księgowym, umożliwiających dokonywanie danych czynności, takich jak wysyłka lub odbiór faktur, bez konieczności uwierzytelnienia za pomocą profilu zaufanego. Osoby prawne będą miały w dodatku możliwość bezpośredniego dostępu do KSeF za pomocą pieczęci elektronicznej. W przypadku konieczności zmiany osoby z najszerszymi uprawnieniami składamy ponownie ZAW-FA, który zastąpi poprzedni.

Wysyłka w KSeF czy poza KSeF?

Od 1 lipca 2024 r. w naszym przedsiębiorstwie może zaistnieć sytuacja, że system fakturowania zostanie podzielony na trzy grupy. Do pierwszej z nich będą należały faktury wystawione dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą na terytorium kraju, które trzeba wystawiać oraz wysyłać w KSeF. Następnie faktury dla podmiotów zagranicznych, które należy wystawić w KSeF w formie ustrukturyzowanej, nadać im


e-Fakturą zostaną objęte najbardziej popularne transakcje w obrocie gospodarczym: dostawy towarów i świadczenie usług na terytorium kraju, wewnątrzwspólnotowe dostawy towarów, eksport towarów, świadczenie usług dla podatników spoza terytorium kraju – rozliczane na zasadzie odwrotnego obciążenia

Fot. Volvo

kod QR i następnie przesłać do kontrahenta w formie z nim uzgodnionej. Mogą ponadto pojawić się też faktury dla osób fizycznych, które na ten moment pozostają całkowicie poza KSeF.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż wysyłce podlega sama faktura. Nie ma możliwości przesłania do KSeF załączników, które jej dotyczą. Ministerstwo Finansów podpowiada jednak, że będzie opcja umieszczenia linku w miejscu na dodatkowe informacje z odnośnikiem do załączników w formie elektronicznej lub przesyłanie tych dokumentów w formie uzgodnionej z kontrahentem.



Fot. Pixabay

System Ministerstwa Finansów pozwoli na wygenerowanie tzw. TOKENA. Jest to ciąg cyfr do zaimplementowania w systemie księgowym, umożliwiających dokonywanie danych czynności, takich jak wysyłka lub odbiór faktur, bez konieczności uwierzytelnienia za pomocą profilu zaufanego

Co w przypadku awarii lub prac serwisowych?

Awaria KSeF lub prace serwisowe, które zostaną obwieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Finansów, nie zwalniają podatników z obowiązku wystawiania faktur w formie ustrukturyzowanej. Co więcej, po ustaniu awarii, mamy 7 dni roboczych na przesłanie faktury do KSeF, natomiast po zakończeniu prac serwisowych jest to tylko jeden dzień roboczy. Podobnie w przypadku awarii po naszej stronie. Wówczas również należy wystawić fakturę w formie ustrukturyzowanej i przesłać ją do KSeF już następnego dnia roboczego. Faktura wystawiona w trakcie braku możliwości przesyłki jej do systemu powinna zostać oznaczona kodem



Fot. Pixabay

QR oraz wydana nabywcy w sposób z nim uzgodniony. W takim przypadku za datę wystawienia faktury uznaję się datę jej wygenerowania z systemu, a nie datę nadania numeru w KSeF.

Sankcje za nieprzestrzeganie przepisów o KSeF

Bardzo ważne jest przestrzeganie powyższych terminów ze względu na kary przewidziane przez ustawodawcę, które wchodzą w życie już od 1 stycznia 2025 r. Kary będą nakładane od pojedynczego dokumentu, który nie zostanie wystawiony w formie ustrukturyzowanej i w terminie przesłany do KSeF. Wysokość kary zależy od tego, czy dana faktura zawiera kwotę VAT. Jeżeli tak, kara ta może wynosić do 100% VAT lub do 18,7% wartości ogółem, w przypadku, gdy nie ma wskazanej kwoty podatku. Kary będą nakładane w trybie postępowania administracyjnego, czyli na podstawie decyzji z 14-dniowym terminem zapłaty. Będzie oczywiście istniała możliwość odwołania, dlatego warto przechowywać dokumenty dowodowe: z jakiego powodu powstała awaria lub inna przyczyna uniemożliwiająca wysyłkę dokumentu do KSeF, jakie procedury zostały wdrożone, aby uniknąć takich sytuacji w przyszłości, czy zdarzyło się to już w przeszłości, czy to pierwszy raz itp.

Aby zneutralizować jednak negatywne emocje związane z karami, warto wspomnieć, iż od momentu wejścia w życie Krajowego Systemu e-Faktur, ulegnie skróceniu podstawowy termin zwrotu nadwyżki VAT z obecnych 60 dni do 40 dni.

Jak przygotować się do wdrożenia KSeF?

Do lipca 2024 r. pozostało jeszcze wprawdzie nieco czasu, jednak już teraz warto rozważyć, w jaki sposób chcemy wdrożyć KSeF w naszej firmie. Działając z wyprzedzeniem, zdołamy uniknąć chaosu i zbędnego stresu. Ważnym aspektem jest to, czy księgowość naszej firmy jest prowadzona wewnętrznie, czy zewnętrznie, np. przez biuro rachunkowe. Należy zastanowić się, kto będzie odpowiedzialny za wysyłkę dokumentów do KSeF, kiedy będziemy to robić, czy od razu po wystawieniu faktur, czy zbiorczo, np. raz w tygodniu, oczywiście z zachowaniem ustawowych terminów i bez zagrożenia zachwiania płynności finansowej. Kto i w jakich terminach będzie pobierał faktury? Czy będzie się to działo automatycznie? Wówczas, jakie procedury należy wdrożyć w celu kontroli tego, co do nas wpływa oraz zasad przekazywania dokumentów do księgowości po ich uprzedniej weryfikacji i zatwierdzeniu? Pamiętajmy w dodatku, że faktury, które pobierzemy będą w formacie XML, czyli nieczytelnym dla oka. Należy zatem rozważyć skorzystanie z narzędzi umożliwiających ich wizualizację, jak np. Saldeo. Biorąc pod uwagę powyższe, to już zatem najwyższy czas, by przygotować procedurę, która będzie odpowiednia dla naszej działalności.

Podmioty, które nie korzystają ze zwolnienia z VAT, tzw. podatnicy VAT czynni, są zobowiązani już od 1 lipca 2024 r. do wystawiania oraz wysyłania faktur w KseF.

Ewelina Jakubowska
główna księgowa,
członek zarządu
Kancelaria Podatkowa
Taxtrans

Transportowcy PL

Ogólnopolskie Stowarzyszenie
Przewoźników Transportu Drogowego



Chronimy interesy
firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Drogowego „Transportowcy PL” z siedzibą w Tarnowie jest organizacją zrzeszającą firmy transportowe, spedycyjne i logistyczne, celem ochrony ich interesów na rynku krajowym i rynkach zagranicznych.

W środowisku transportowym, które musi mierzyć się z regularnymi zmianami prawnymi, a w ostatnim czasie również trudną, niepewną sytuacją gospodarczą, zachodzi potrzeba tworzenia wyspecjalizowanych organizacji, gotowych **dbać i reprezentować interesy ich członków** zarówno w kraju ich siedziby, jak również na arenie międzynarodowej.



Pomagamy i walczymy o prawa przedsiębiorców

W związku ze znaczną podatnością branży transportowej na zmiany w gospodarce oraz liczne reformy w ustawodawstwie polskim i unijnym nasza działalność statutowa koncentruje się w głównej mierze **na szeroko rozumianej pomocy i walce o prawa przedsiębiorców** związanych z branżą transportową, spedycyjną i logistyczną, obejmując również arenę międzynarodową. Dążymy przede wszystkim do:

Ograniczenie ryzyka związanego z prowadzeniem działalności transportowej i logistycznej

Pokonywanie barier handlowych i administracyjnych

Zapewnienie warunków sprzyjających rozwojowi firm polskich na rynkach międzynarodowych i zwiększania ich konkurencyjności.

VIALTIS · AUTORYZOWANY DEALER FORD TRUCKS PORĘBSKI TRUCK & TRAILER · faz DRIVERS · TRANSCARE · Strefa Aktywności Gospodarczej SAGG Gręboszów · TAXTRANS KANCELARIA PODATKOWA · Centrum Księgowości Transportowej

Branżowe Centrum Umiejętności dla branży transportu drogowego · LEGALTRUCK KANCELARIA TRANSPORTOWA · LEGAL LOGISTICS KANCELARIA · LEGAL TELEMATICS · LEGALTRANS UBEZPIECZENIA MAK · TSL BIZNES · TRUCK BIZNES



Fot. Geis

W podróży służbowej jest kierowca wykonujący krajowy przewóz drogowy i to jemu będą wypłacane należności z tego tytułu

NOWE STAWKI W WYNAGRODZENIU KIEROWCY Z TYTUŁU PODRÓŻY SŁUŻBOWEJ

Wynagrodzenie kierowcy składa się z kilku kluczowych składników, w szczególności z wynagrodzenia minimalnego, płacy sektorowej i należności z tytułu podróży służbowej. W zależności od tego, jaki rodzaj przewozu jest wykonywany przez kierowcę, będą mu przysługiwały określone rodzaje składników wynagrodzenia.

Definicja podróży służbowej

Na wstępie naszych rozważań warto przypomnieć definicję podróży służbowej, która zawarta jest w ustawie o czasie pracy kierowców z dnia 16 kwietnia 2004 r. Zgodnie z jej treścią, podróż służbowa to każde zadanie służbowe wykonywane w ramach krajowych przewozów drogowych polegające na wykonywaniu, na polecenie pracodawcy:

- przewozu drogowego poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały lub
- wyjazdu poza miejscowość będącą siedzibą pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki, oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały, w celu wykonania przewozu drogowego.

A zatem w podróży służbowej jest kierowca wykonujący krajowy przewóz drogowy i to jemu będą wypłacane należności z tego tytułu.

Przypomnieć należy, iż od 2 lutego 2022 r. kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest już w podróży służbowej, a jego wynagrodzenie jest obliczone na innych zasadach. W przypadku wykonywania przez kierowcę przewozu kabotażowego oraz *cross-trade* będzie przysługiwała mu płaca sektorowa w wysokości określonej przez państwa, w których jest wykonywany określony rodzaj przewozu. Trzeba mieć również na uwadze zmiany w przepisach z dnia 19 sierpnia 2023 r., w szczególności w ustawie o czasie pracy kierowców. W ramach przedmiotowych zmian, został wprowadzony artykuł 26f ustawy, który jednoznacznie stanowi, iż kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie jest w podróży służbowej w rozumieniu art. 775 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy. Ponadto ustalono stałą stawkę diet wirtualnych.

Dodatkowo kierowcy wykonującemu międzynarodowy przewóz drogowy w określonych przypadkach będzie przysługiwał zwrot kosztów:

- noclegu, o którym mowa w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;
- podróży do miejsca rozpoczęcia międzynarodowego przewozu drogowego środkami transportu innymi niż pojazd będący w dyspozycji pracodawcy lub podmiotu, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy;
- niezbędnych udokumentowanych wydatków określonych lub uznanych przez pracodawcę lub podmiot, na rzecz którego kierowca wykonuje międzynarodowy przewóz drogowy, odpowiednio do uzasadnionych potrzeb w wysokości nieprzekraczającej kwoty wydatków faktycznie poniesionych i udokumentowanych przez kierowcę,
- korzystania z urządzeń sanitarnych, określonych na podstawie średnich nieudokumentowanych kosztów takich usług oferowanych w ogólnodostępnych miejscach obsługi podróżnych w państwach, w których kierowca wykonuje zadania służbowe.

Należności z tytułu podróży służbowej

Podstawą prawną należności z tytułu podróży służbowej jest Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej.

Przepisy w/w rozporządzenia obowiązują bezpośrednio u pracodawcy z państwowej lub samorządowej sfery budżetowej. W przypadku pozostałych pracodawców należności z tytułu podróży służbowej regulują postanowienia zawarte w układach zbiorowych pracy, regulaminach wynagradzania, ewentualnie, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest zobowiązany do ustalenia regulaminu wynagradzania, możliwe jest ustalenie niniejszych składników indywidualnie w umowie o pracę. Pracodawcy mogą zatem w sposób inny niż określony w rozporządzeniu ustalić zasady wypłacania należności oraz zasady rozliczania należności. Przy czym, wartości nie mogą być niższe niż te wynikające z w/w rozporządzenia.

Oczywiście możliwym jest polepszenie sytuacji pracownika, a tym samym ustalenie

diet i ryczałtów za nocleg na wyższym poziome, aniżeli ten wynikający z rozporządzenia.

W przypadku kierowców wykonujących krajowy transport drogowy z tytułu podróży krajowej odbywanej w terminie i miejscu określonym przez pracodawcę, pracownikowi przysługują:

1) diety,
2) zwrot kosztów,
   a) przejazdów,
   b) dojazdów środkami komunikacji miejscowej,
   c) noclegów,
   d) innych niezbędnych udokumentowanych wydatków, określonych lub uznanych przez pracodawcę odpowiednio do uzasadnionych potrzeb.

W niniejszym artykule skupimy się na należnościach z tytułu podróży służbowej, które mają kluczowe znaczenie w przypadku kierowców.

koben

Karolina Goniowska



Radca prawny w Kancelarii Transportowej KOBEN, uzyskała wykształcenie prawnicze na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach – Wydział Prawa i Administracji, kierunek prawo, a następnie ukończyła aplikację radcowską przy Okręgowej Izbie Radców w Katowicach.

Posiada wielokierunkowe doświadczenie zdobyte podczas praktyk zawodowych i aplikacji radcowskiej w zakresie pomocy prawnej i reprezentacji na sali sądowej osób fizycznych i przedsiębiorstw. Podczas swojej kariery prawniczej brała udział w wielu sprawach związanych z prawem cywilnym, administracyjnym i gospodarczym. Posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze prawnej pomiotów gospodarczych.

Dieta

Zgodnie z przepisami, dieta w czasie podróży krajowej jest przeznaczona na pokrycie zwiększonych kosztów wyżywienia. Na przełomie ostatnich lat kwota przysługująca pracownikowi z tytułu diety ulegała wzrostowi. Do 28 lutego 2013 r. wynosiła 23 zł, następnie wzrosła 1 marca 2013 r. do 30 zł, zaś od 28 lipca 2022 r. wynosiła 38 zł. Aktualna stawka diety wynikająca z przepisów i obowiązująca od 1 stycznia 2023 r. wynosi 45 zł za dobę podróży.

Należność z tytułu diet oblicza się za czas od rozpoczęcia podróży krajowej (wyjazdu) do powrotu (przyjazdu) po wykonaniu zadania służbowego i jej wysokość uzależniona jest od tego ile trwa podróż. Jeżeli podróż trwa nie dłużej niż dobę tj.:

a) mniej niż 8 godzin – dieta nie przysługuje,
b) od 8 do 12 godzin – przysługuje 50% diety,
c) ponad 12 godzin – przysługuje dieta w pełnej wysokości;

Natomiast, jeżeli podróż trwa dłużej niż dobę, za każdą dobę przysługuje dieta w pełnej wysokości, a za niepełną, ale rozpoczętą dobę:

a) do 8 godzin – przysługuje 50% diety,
b) ponad 8 godzin – przysługuje dieta w pełnej wysokości.

Kwotę diety, zmniejsza się o koszt zapewnionego bezpłatnego wyżywienia, przyjmując, że każdy posiłek stanowi odpowiednio:

1) śniadanie – 25% diety;
2) obiad – 50% diety;
3) kolacja – 25% diety.

Przykład: pracownik jedzie w podróż służbową z Katowic do Gdańska 13 grudnia o godz. 9:00, powrót zaplanowano na 15 grudnia na godz. 16:00.

Podróż trwała 2 pełne doby i 7 godzin i z tytułu diety:

– za pierwszą dobę (13 grudnia godz. 9:00 do 14 grudnia godz. 9:00) przysługuje 45 zł,

– za drugą dobę (14 grudnia godz. 9:00 do 15 grudnia godz. 9:00) przysługuje 45 zł,

– za 7 godz. rozpoczętej trzeciej doby przysługuje 22,50 zł (½ z 45 zł).

A zatem łącznie z tytułu diety pracownik powinien otrzymać 112,50 zł.

> Za nocleg podczas podróży krajowej w obiekcie świadczącym usługi hotelarskie pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, jednak nie wyższej za jedną dobę hotelową niż dwudziestokrotność stawki diety.

Ryczałt za nocleg

Za nocleg podczas podróży krajowej w obiekcie świadczącym usługi hotelarskie pracownikowi przysługuje zwrot kosztów w wysokości stwierdzonej rachunkiem, jednak nie wyższej za jedną dobę hotelową niż dwudziestokrotność stawki diety. W uzasadnionych przypadkach pracodawca może wyrazić zgodę na zwrot kosztów noclegu stwierdzonych rachunkiem w wysokości przekraczającej limit, o którym mowa powyżej.

Pracownikowi (kierowcy) wykonującemu krajowy przewóz drogowy, któremu nie zapewniono bezpłatnego noclegu i który nie przedłożył rachunku, przysługuje ryczałt za każdy nocleg w wysokości 150% diety. Biorąc pod uwagę, iż od stycznia 2023 r. wysokość diety wzrosła do kwoty 45 zł, jednocześnie nastąpiło również zwiększenie wartości ryczałtu za nocleg określonej w przepisach prawa. Aktualnie opiewa on na kwotę 67,50 zł.

Warto przypomnieć, iż ryczałt za nocleg przysługuje, jeżeli nocleg trwa co najmniej 6 godzin, pomiędzy godzinami 21:00 i 7:00. Zwrot kosztów noclegu lub ryczałt za nocleg nie przysługuje za czas przejazdu, a także wtedy – jeżeli pracodawca tak uzna – kiedy pracownik ma możliwość codziennego powrotu do miejscowości stałego lub czasowego pobytu.

Przykład: pracownik jedzie w podróż służbową z Białegostoku do Wrocławia 8 grudnia o godz. 7:00, powrót zaplanowano na 12 grudnia na godz. 10:00. Pracodawca nie wyznaczył mu miejsca noclegu, a sam pracownik nie przedłożył rachunków za wykupione miejsce w hotelu.

Pracownik przebywał 4 pełne dni w delegacji, ponieważ w tym przypadku pełne dni liczymy od 7:00 do 7:00 dnia następnego. A zatem wysokość ryczałtu za 4 noclegi wynosi 4 × 67,50 zł (150% diety pełnej) tj. 270 zł.

Podsumowanie

Kierowcy wykonującemu krajowy transport drogowy przysługują należności z tytułu podróży służbowej w stawkach obowiązujących od 1 stycznia 2023 r. Jak wskazuje przy tym Sąd Najwyższy, za nieważne na podstawie art. 18 § 2 Kodeksu pracy należy uznać postanowienie regulaminu wynagradzania, w którym pracodawca pozbawia pracownika należnej diety za podróże służbowe, traktując wynagrodzenie za pracę lub jego część jako rekompensatę poniesionych w podróży służbowej zwiększonych kosztów utrzymania.

Karolina Goniowska,
radca prawny
w Kancelarii Transportowej KOBEN



Kierowcy zatrudnieni na podstawie umowy o pracę lub umowy zlecenia, mają możliwość pomniejszenia podstawy do opodatkowania o kwotę 20 euro za każdy dzień pracy

Fot. Pixabay

JAKI BĘDZIE ROK 2024 W BRANŻY TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI?

W sektorze TSL zachodzą istotne zmiany, które odzwierciedlają ewolucję całej branży. Nowe regulacje oraz kierunki rozwoju wprowadzone w 2023 roku jeszcze mocniej uwydatniły dynamiczny charakter branży. Jakie wyzwania i szanse z perspektywy prawa przyniesie ze sobą rok 2024?

Najważniejsze zmiany prawne w 2023 r. dotyczące sektora TSL

W 2023 roku sektor TSL stanął w obliczu istotnych zmian prawnych, które wpłynęły na funkcjonowanie branży. W pierwszym rzędzie warto pamiętać o nowych regulacjach Pakietu Mobilności. Od 19 sierpnia 2023 roku zaktualizowano zasady rozliczania wynagrodzeń polskich kierowców pracujących poza granicami Polski, w UE. Nowe przepisy Pakietu Mobilności skupiły się również na wymogu korzystania z najnowszej generacji tachografów cyfrowych. Objęły one także kwestię składania oświadczeń przez firmy o liczbie zatrudnionych kierowców, a także zmiany ilości miejsc postojowych w bazie eksploatacyjnej.

Rada UE zaakceptowała również nowe przepisy zmieniające dyrektywę z 2010 roku, dotyczącą wdrażania inteligentnych systemów transportowych. Aktualizacja ta, wprowadzona w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, ma na celu przyspieszenie transformacji cyfrowej, poprawę efektywności mobilności oraz ograniczenie emisji CO_2.

– Z kolei Ustawa o delegowaniu kierowców w transporcie drogowym z 28 lipca 2023 roku zmieniła sposób obliczania podstawy do opodatkowania. Kierowcy zatrudnieni zarówno na podstawie umowy o pracę, jak i umowy zlecenia, mają teraz możliwość pomniejszenia podstawy do opodatkowania o kwotę 20 euro za każdy dzień pracy. Ponadto, pojawiła się opcja zwrotu kosztów poniesionych w momencie, gdy kierowca zdecyduje się na wykorzystanie odpoczynku tygodniowego, regularnego w hotelu. W takim przypadku pracodawca ma możliwość swobodnego refundowania kosztów noclegu. Zmiany w regulacjach dotyczą również wprowadzenia możliwości rozłożenia wynagrodzenia kierowcy na dwie raty, chociaż jest to opcjonalne. Dodatkowo, nowe zapisy z 2023 roku nakładają obowiązek zgłaszania kierowców pracujących na terenie Polski na platformie IMI przez firmy zagraniczne – wylicza Maciej Maroszyk, dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Warto zauważyć, że w 2023 roku, w ustawie o delegowaniu kierowców pojawił się nowy zapis dotyczący ujednolicenia diety kierowców do jednej stawki we wszystkich krajach. Aktualnie jest to kwota 60 euro za dzień.

– Jednocześnie pamiętajmy, że w ostatnich 12 miesiącach dwukrotnie zmieniła się minimalna stawka godzinowa. Od 1 stycznia 2023 roku wzrosła ona do 22,80 zł/h, co stanowiło wzrost o 15,7% w porównaniu do poprzedniego roku. Kolejna podwyżka, obowiązująca od 1 lipca 2023 roku, podniosła minimalną stawkę godzinową do 23,50 zł brutto, co oznaczało wzrost o 19,3%. Zmiany te zwiększyły koszty zatrudnienia pracowników, co również wpłynęło na podniesienie cen usług w branży TSL – wspomina Maciej Maroszyk.

2023 w transporcie

W 2023 roku wprowadzono również istotne zmiany w transporcie drogowym. Należy do nich zakaz wyprzedzania dla ciężarówek na jezdniach z więcej niż dwoma pasami w jednym kierunku. Regulacja ta miała na celu poprawienie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

– Dodatkowo, zniesiono opłaty na autostradach dla pojazdów do 3,5 tony oraz motocykli. Nastąpiła także druga podwyżka składki OC, a w wielu krajach zaczęły obowiązywać wakacyjne zakazy jazdy dla ciężarówek. Co więcej, polskie pojazdy musiały opuścić Białoruś – nakaz ten dotyczy przyczep, naczep, samochodów ciężarowych oraz ciągników – mówi dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Kolejną istotną zmianą było wprowadzenie 12 września 2023 roku Border Target Operating Model (TOM). Regulacje dotyczą zasad importu towarów do Wielkiej Brytanii. Nowe podejście do kontroli bezpieczeństwa procesu importu ma być stopniowo wprowadzane przez cały 2024 rok.

Od 19 sierpnia 2023 roku zaktualizowano zasady rozliczania wynagrodzeń polskich kierowców pracujących poza granicami Polski, w UE. Nowe przepisy Pakietu Mobilności skupiły się również na wymogu korzystania z najnowszej generacji tachografów cyfrowych.

– Nie bez znaczenia jest również rozszerzenie od 29 sierpnia 2023 roku Strefy Ultra Niskiej Emisji (ULEZ) na wszystkie dzielnice Londynu. Do tego dochodzi również wzrost opłat karnych ULEZ i Congestion Charge z 160 do 180 funtów – mówi ekspert.

Przewidywane zmiany prawne na 2024 rok

Na horyzoncie pojawiają się już kluczowe zmiany, które mogą wpłynąć na funkcjonowanie sektora TSL w 2024 roku. Jedną z nich jest planowane wprowadzenie e-CMR, czyli elektronicznego listu przewozowego. Dzięki niemu, uczestnicy procesu transportu zyskają dostęp do aktualnych informacji o lokalizacji, stanie i statusie towarów. Poprawi to zarządzanie łańcuchem dostaw.

– Pełne wdrożenie tej technologii planowane jest dopiero po zakończeniu prac nad unijną platformą e-FTI, co ma również nastąpić w 2024 roku – twierdzi Maciej Maroszyk.

Od 31 stycznia 2024 roku przewidywane są kolejne zmiany dotyczące Border Target Operating Model. Obejmują one wprowadzenie świadectw zdrowia przy przywozie produktów z UE. Inne ważne daty to 30 kwietnia 2024 roku, kiedy to planowane jest wprowadzenie opartych na dokumentacji i ryzyku identyfikacyjnych kontroli produktów zwierzęcych, roślin, produktów roślinnych i żywności niepochodzącej od zwierząt z UE.

– 2024 ma przynieść również zmiany w Pakiecie Mobilności. Zgodnie z opinią Rzecznika Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, kontrowersyjny przepis nakazujący powrót pojazdów co 8 tygodni do państwa siedziby przewoźnika (bazy eksploatacyjnej) prawdopodobnie zostanie uchylony wyrokiem Trybunału. Decyzja ta może znacząco wpłynąć na organizację pracy firm z sektora TSL, eliminując narzucone ograniczenia czasowe. To ważne dla przedsiębiorców, którzy muszą dostosować swoje strategie działania do dynamicznie zmieniających się warunków regulacyjnych – komentuje dyrektor z TC Kancelarii Prawnej.

Od stycznia nowego roku planowany jest również wzrost minimalnego wynagrodzenia, co ponownie wpłynie na zwiększenie kosztów operacyjnych firm z sektora TSL.

– Co ciekawe, prognozy wskazują także na rozpoczęcie pilotażu cyfrowego euro w 2024 roku przez Bank Centralny. Prace nad nową formą płatności odzwierciedlają globalny trend dotyczący posługiwania się cyfrowymi walutami. Jest to także istotne z punktu widzenia branży TSL, wprowadzając do dotychczasowej działalności innowacje z obszaru finansowego – twierdzi Maciej Noszczyk.



Maciej Noszczyk



W 2023 roku wprowadzono istotne zmiany w transporcie drogowym. Należy do nich zakaz wyprzedzania dla ciężarówek na jezdniach z więcej niż dwoma pasami w jednym kierunku. Regulacja ta miała na celu poprawienie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Fot. freepick

Oczekiwana kondycja branży TSL w 2024 roku

Międzynarodowy Fundusz Walutowy obniżył prognozę globalnego wzrostu do 2,9%, utrzymując jednocześnie wzrost na poziomie 3% dla roku bieżącego. Jednak prognozy na 2024 rok sugerują poprawę koniunktury w sektorze TSL. Światowy handel towarami, mimo trudności w bieżącym roku, ma odbić się w nadchodzącym okresie, podnosząc wskaźniki wzrostowe do poziomu 3,3%. W Polsce, wzrost gospodarczy i prognozy dotyczące handlu sprzyjają pozytywnym nastrojom w transporcie oraz gospodarce magazynowej.

– Niemniej jednak pamiętajmy, że na globalną gospodarkę i sektor TSL wpływają również czynniki zewnętrzne, takie jak m.in. konflikty geopolityczne. Z tego względu warto monitorować te wydarzenia, aby dostosować strategie i plany działania do zmieniającego się otoczenia – podsumowuje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

2023 rok, a także zapowiedzi na kolejne 12 miesięcy, dają obraz dynamicznej ewolucji w branży transportu, spedycji i logistyki. Nowe regulacje kształtują standardy w zakresie efektywności mobilności, emisji i kontroli bezpieczeństwa. W obliczu tych przemian, kluczowymi partnerami przedsiębiorstw w sektorze TSL stają się wyspecjalizowane kancelarie prawne, które oferują pełne wsparcie w adaptacji do nadchodzących zmian. I



Przepis zawarty w Pakiecie Mobilności nakazujący powrót pojazdów co 8 tygodni do państwa siedziby przewoźnika prawdopodobnie zostanie uchylony wyrokiem Trybunału. Decyzja ta może znacząco wpłynąć na organizację pracy firm z sektora TSL

Fot. Scania

tc kancelariaprawna





JUBILEUSZOWE I REKORDOWE TARGI TRANSLOGISTICA POLAND 2024

Dziesiąta edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki – TransLogistica Poland, które odbyły się 7-9 listopada 2023, okazała się rekordowa praktycznie we wszystkich aspektach i udowodniła, jak bardzo branża TSL potrzebuje tego wydarzenia.

Tegoroczne targi wypełniły warszawski obiekt EXPO XXI przy ul. Prądzyńskiego do granic możliwości. W aż czterech halach wystawienniczych swoją ofertę prezentowało blisko czterystu wystawców, wśród których ponad 45% to firmy z zagranicy, reprezentujące łącznie 30 państw. W tym roku po raz pierwszy swoje pawilony narodowe miały: Turcja, Niemcy i Finlandia. Na uwagę zasługuje także fakt, że aż 75% wystawców to firmy powracające z poprzednich edycji, co świadczy tylko o prestiżu wydarzenia. Tak duże zainteresowanie targami i Polską podkreśla pozycję i znaczenie polskiej branży transportu i logistyki na arenie międzynarodowej. W tej edycji aż 11 polskich i zagranicznych portów morskich wzięło udział w X edycji TransLogistica (Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, Port of Constanta, Port of Koper, Port of Hamburg, Port of Kiel, Port of Turku, Port of Hank, Port of HaminaKotka, Port of Raahe), ustanawiając TransLogistica Poland jako najważniejsze wydarzenie branży morskiej w Polsce.

Dowodem na sukces targów jest przede wszystkim frekwencja odwiedzających, którzy wzięli udział w jubileuszowej edycji wydarzenia. Przekroczyła ona 10 tys. odwiedzających, którzy przybywali na targi głównie w celu poszukiwania nowych kontaktów handlowych, obserwowania branżowych nowości, ale i podtrzymywania istniejących relacji biznesowych. Uczestnicy reprezentowali głównie obszar usług transportowych i logistycznych (przewoźnicy, spedycja, logistyka, magazynowanie). Ta grupa









stanowiła około dwie trzecie odwiedzających. Co piąty odwiedzający targi reprezentował grupę załadowców, producentów i „gestorów" ładunków.

Targi bogate merytorycznie

Według przeprowadzonych ankiet dla ponad 20% uczestników istotnym elementem uczestniczenia w targach była też możliwość wzięcia udziału w jednej z konferencji towarzyszących. Tych na ubiegłorocznej edycji nie brakowało. Przez wszystkie trzy dni targów działała scena „Forum TransLogistica" na której odbyły się prelekcje, wystąpienia i panele dyskusyjne dotyczące najważniejszych zagadnień i najnowszych trendów dla transportu, logistyki i spedycji.

Redakcja TSL biznes w pierwszym dniu targów zorganizowała kolejną odsłonę Spotkań Transportowych, które tradycyjnie dostarczały informacji o najnowszych zmianach z zakresu prawa transportowego oraz przybliżały efektywne narzędzia optymalizacji działalności transportowej. W drugim dniu targów zorganizowaliśmy premierową edycję konferencji „TSL Green Day".







Jej program, oparty w dużej mierze na praktycznych przykładach oraz panelach dyskusyjnych, skupiał się wokół zagadnień ekologicznych w sektorze logistyki i transportu. Obydwa wydarzenia prezentujemy dokładniej na kolejnych stronach.

Trzeci dzień obejmował sesje praktyczne Q&A dotyczące zmian podatkowych i prawnych dla sektora TSL oraz „Spotkania liderów branży transportowej" – konferencji organizowanej przez związek pracodawców Transport i Logistyka Polska. Łącznie podczas trzydniowego maratonu merytorycznego, koordynowanego przez naszą redakcję TSL biznes, odbyło się 10 paneli dyskusyjnych, 80 prelekcji i wykładów, gdzie udział wzięło ponad 100 prelegentów i ekspertów branży.

Branża dobrze zintegrowana

Okrągła rocznica targów TransLogistica Poland przyniosła też ciekawą innowację w kontekście wydarzeń okołobiznesowych, wprowadzając możliwość organizacji ekskluzywnych „cocktail party" na stoiskach wystawców, co miało miejsce w pierwszy dzień targów. Stworzenie przestrzeni do relaksu przy dźwiękach muzyki i lampce szampana przekłada się wydatnie na integrację przedstawicieli sektora TSL. Formuła ta sprawdziła się i wpisała w oczekiwania sektora, przez co z pewnością stanie się integralną częścią przyszłych edycji wydarzenia. Targi obfitowały również w szereg dodatkowych inicjatyw, które odbywały się zarówno na stoiskach, jak i w przestrzeniach otwartych EXPO XXI. Wystawcy zaskakiwali uczestników różnorodnymi atrakcjami, w tym interaktywnymi grami z nagrodami, demonstracjami wirtualnych podróży ciężarówką, pokazami salsy brazylijskiej oraz turniejami szachowymi, w których uczestniczył sam mistrz Mateusz Bartel.

Kolejna edycja Międzynarodowych Targów Transportu i Logistyki – TransLogistica Poland zaplanowana jest na 5-7 listopada 2024, tradycyjnie w warszawskich halach EXPO XXI. Warto wpisać te dni do kalendarza wydarzeń już dziś. W imieniu organizatora oraz naszej redakcji zapraszamy serdecznie do udziału oraz współpracy biznesowej, zwłaszcza że podczas przyszłorocznej edycji redakcje TSL biznes oraz Truck Biznes będą ponownie koordynatorami i organizatorami wszystkich wydarzeń merytorycznych, będących integralną częścią targów. Zapraszamy.







NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY I NAJNOWSZE ROZWIĄZANIA

SPOTKANIA TRANSPORTOWE JESIEŃ 2023

Pierwszy dzień tegorocznych targów TransLogistica Poland upłynął pod znakiem Spotkań Transportowych, na których tradycyjnie poruszaliśmy tematy najbliższe przewoźnikom – czyli najnowsze i nadchodzące zmiany prawne. Przybliżyliśmy też szereg rozwiązań organizacyjnych i technicznych, wspierających transportowców w ich codziennej pracy.

Jubileuszowe targi TransLogistica (o których piszemy na poprzednich stronach) przyniosły również wyjątkowo rozbudowany program Spotkań Transportowych. Cykliczna konferencja, organizowana przez redakcję TSL biznes, w swym targowym wydaniu jak zwykle przyniosła liczne prelekcje merytoryczne, poruszające tematy najaktualniejsze dla polskiego transportu. Jak zawsze skupiliśmy się na praktycznych wskazówkach i konkretnych rozwiązaniach.

Prawo ponad wszystko

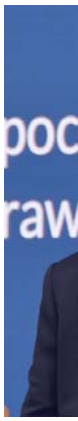
Niezmiennie to prelekcje ekspertów prawnych cieszą się największa popularnością, bowiem transport funkcjonuje w warunkach ciągłej zmiany, w tym właśnie zmiany legislacyjnej. Łukasz Chwalczuk z Kancelarii Prawnej IURIDICA przybliżył ciekawostki prawa polskiego, niemieckiego i francuskiego, z których nie korzystają firmy transportowe – a powinny. Ekspert omówił m.in. zasady stosowania prawa zastawu na towarze, aby zabezpieczyć swoje płatności, uzyskiwania zwrotu kosztów w przypadku anulowania zlecenia transportowego czy zasady odpowiedzialności odbiorcy za zapłatę frachtu, gdy nie płaci zleceniodawca.

Konrad Urban z Kancelarii Transportowej TRANSCARE omówił zmiany zasad rozliczania kierowców po 19 sierpnia 2023 r, w tym przede wszystkim kwestię zwrotu kosztów za sanitariaty. Wystąpienie omawiało zasady dotyczące stosowania ulg podatkowo-składkowych w wynagrodzeniu za pracę oraz możliwości zwrotu poniesionych przez pracowników kosztów. Poza omówieniem przepisów prelegent przedstawił praktyczne wskazówki zastosowania nowych przepisów w firmie transportowej.

Temat optymalnego i prawidłowego rozliczania kierowcy w 2023 i nadchodzącym 2024 roku omówił również Mateusz Włoch z INELO (Grupa Eurowag).

Istotną kwestią prawną było również zagadnienie Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF). Ewelina Jakubowska z Kancelarii Podatkowej TAXTRANS omówiła zasady wystawiania oraz odbierania faktur ustrukturyzowanych, nadawania upraw-





PARTNERZY SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH – JESIEŃ 2023

Betacom Inspecto TAXTRANS KANCELARIA PODATKOWA TSLBIZNES koben TIMOCOM VIA tms BOSCH BRIGADE QUANTRON OPTIDATA spotos teleroute Freight Exchange Community





nień oraz obsługi platformy ministerstwa finansów. Zwróciła również uwagę na konieczność dostosowania dotychczasowych systemów informatycznych oraz zasad obiegu dokumentów w przedsiębiorstwie transportowym.

Prelekcje prawne przynosiły też odpowiedzi i konkretne wskazówki na bardziej uniwersalne zagadnienia, takie jak choćby właściwe postępowanie w przypadku reklamacji w transporcie międzynarodowym. Temat ten przybliżała Monika Malinowska z Kancelarii Transportowej KOBEN, przekazując zebranym najistotniejsze informacje dotyczące trybu reklamacyjnego – jego formy, treści oraz terminu na zgłoszenia reklamacji. Ekspertka wskazała skutki uchybienia terminowi oraz istocie ustosunkowania się do reklamacji.

Ewa Sławińska-Ziaja z Trans Lawyers Kancelaria Prawna również skupiła się na temacie pozostającym niezmiennie bardzo istotnym zagadnieniem, czyli kwestii niebezpiecznych klauzul w zleceniach transportowych. W praktyczny sposób wskazywała, na co uważać przyjmując umowę przewozu oraz w jakim zakresie obowiązuje jedna z fundamentalnych zasad prawa, czyli zasada swobody konstruowania umów i jakie przepisy wyznaczają granice owej swobody.

Biznes transportowy szeroko wspierany

Spotkania Transportowe, zwłaszcza w edycji targowej, to również okazja do bezpośredniego zapoznania się najnowszymi rozwiązaniami technologicznymi i organizacyjnymi, które wspierają działalność transportową. Podczas całego dnia konferencyjnego tego typu rozwiązania, systemy i produkty prezentowało kilkunastu partnerów i wystawców targowych, a dotyczyły one m.in. takich obszarów jak: giełdy transportowe, systemy telematyczne, narzędzia do zarządzania flotą pojazdów, wyposażenie zwiększające bezpieczeństwo transportu czy narzędzia pozwalające na kontrolę i optymalizację kosztów w transporcie: tankowania, opłat drogowych, zarządzania firmą czy zatrudniania i rozliczania pracowników.

Tegoroczne prelekcje cieszyły się dużym zainteresowaniem zarówno gości targowych, jak i uczestników przybywających specjalnie na część konferencyjną. Ze strony redakcji TSL biznes już dziś chcemy zaprosić wszystkich przewoźników, właścicieli firm transportu drogowego oraz menedżerów działów transportu do aktywnego udziału w kolejnej edycji Spotkań Transportowych 2024. Od lutego do czerwca planujemy być w pięciu lokalizacjach w całej Polsce, jesienią w kolejnych trzech. 5 listopada ponownie zawitamy ze specjalną, targową odsłoną konferencji podczas targów TransLogistica w Warszawie. Więcej informacji na trzeciej stronie wydania, a już wkrótce także na stronach www.SpotkaniaTransportowe.pl oraz na www.TSLbiznes.pl.

Zapraszamy już dziś.







infinitiis
EUROWAG
iuridica
kancelaria prawna
bonabanco
better together
uniter.pro
transportowcy.com.pl
SOTI
ONYX
we simplify mobility
Trans Lawyers
TRANSCARE
OnTurtle
INELO
TRELO
e100

ZIELONE OBLICZE TRANSPORTU I LOGISTYKI



Branża logistyczna i transportowa bezdyskusyjnie wpływa w znaczącym stopniu na środowisko naturalne. Dlatego coraz istotniejszą kwestią jest świadome i zrównoważone podejście, mające na celu minimalizację wpływu branży na środowisko. Właśnie tej tematyce poświęciliśmy pierwszą edycję TSL Green Day – konferencji zorganizowanej drugiego dnia targów TransLogistica.

Ekologia i zrównoważone podejście do środowiska to temat znacznie szerszy, niż tylko „ślad węglowy" i dekarbonizacja, na której skupia się ostatnio uwaga polityków i aktywistów. Nie możemy zapominać, że emisja CO_2 jest tylko jednym – i być może wcale nie najbardziej krytycznym – elementem naszego oddziaływania na środowisko naturalne. Zbytnie skupienie na tylko jednym aspekcie sprawia, że wiele innych obszarów oddziaływania zostaje nieco zapomniana lub „zamieciona pod dywan". Tymczasem sektor TSL z jednej strony wpływa na ekologię w wielu innych obszarach, ale z drugiej strony branża ta ma na szczęście całe spektrum możliwości, by stawać się bardziej przyjazna i „zielona". Właśnie tej tematyce poświęciliśmy pierwszą edycję konferencji TSL Green Day, zorganizowanej drugiego dnia targów TransLogistica.

Ekologia już się dzieje

Całodzienne wydarzenie obfitowało w prelekcje i prezentacje, wskazujące konkretne i praktyczne narzędzia ograniczające szkodliwy wpływ branży na naturę. Nie zabrakło też wystąpień bardziej otwartych, skłaniających do refleksji i przemyśleń, a także rozbudowanych paneli dyskusyjnych oraz *case-study*. Jeden z nich pokazywał sprawdzoną i działającą współpracę pomiędzy partnerem logistycznym Omega Pilzno a siecią handlową Auchan, która wspomagana przez doradcę i konsultanta (ECR) ograniczyła emisje logistyczne o 35%, w efekcie czego przyznano pierwszy w Polsce certyfikat Trzeciej Gwiazdki Lean&Green.

W innym z paneli prelegentki (Agata Horzela z GS1 Polska oraz Katarzyna Ostojska, Raben Logistics Polska wykazywały, czym jest transformacja cyfrowa w logistyce i jakie znaczenie w dzisiejszych czasach ma digitalizacja dokumentów oraz jak wpływa to na realizację celów związanych z ESG. W oparciu o konkretny przykład pokazały one, jakie wyzwania stoją przez operatorem logistycznym inwestującym w rozwiązania digitalowe oraz czy i jakie korzyści wynikają z tego dla uczestników łańcucha dostaw.

Katarzyna Prętnicka i Aleksandra Kocemba, Locotranssped przedstawiły, jak kluczowe działania i innowacje w dziedzinie transportu mogą wspierać zrównoważony rozwój. Od strony praktycznej pokazały one realne korzyści z wdrożenia zielonych rozwiązań, zarówno dla przedsiębiorstw jak i dla środowiska.

Radosław Groński z TIMOCOM w podobnym tonie pokazywał, jak najprościej minimalizować negatywny wpływ transportu na środowisko, korzystając z już dostępnych i powszechnych narzędzi, przy okazji optymalizując koszty transportu.

Prąd, wodór, a może... rewolucja?

Istotną część konferencji stanowiły tematy bezpośrednio związane z elektryfikacją środków transportu, która to postrzegana jest jako jedna z kluczowych możliwości ograniczania wpływu branży na środowisko – głównie w aspekcie lokalnej emisji dwutlenku węgla. W ramach TSL Green Day przyjrzeliśmy się temu zagadnieniu wnikliwie i rzeczowo, pamiętając że za wzniosłymi hasłami musi iść praktyczne działanie i bardzo pragmatyczne oraz



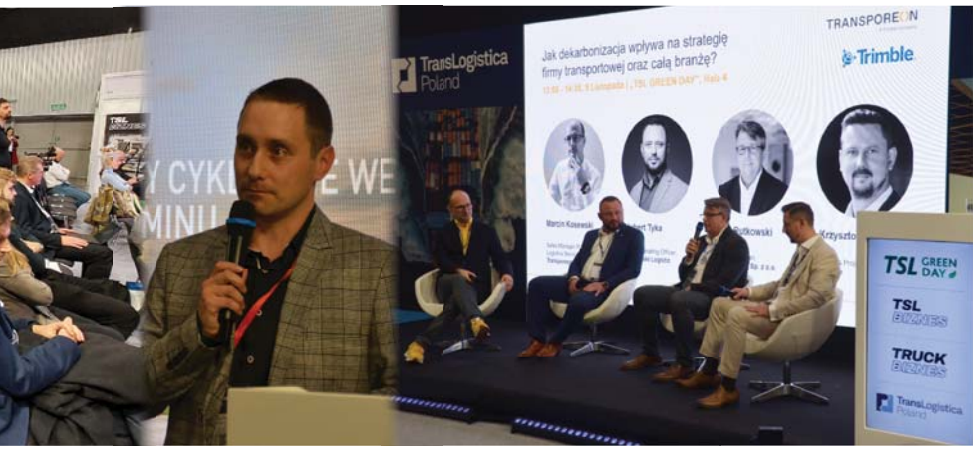
PARTNERZY KONFERENCJI TSL GREEN DAY 2023



całościowe spojrzenie na możliwości i potrzeby branży. Omawialiśmy je m.in. podczas jednego z paneli dyskusyjnych, zastanawiając się w gronie eksperckim, czy napęd elektryczny jest w stanie w określonym przedziale czasowym zastąpić tradycyjne źródła napędu pojazdów ciężarowych, wykorzystywanych w transporcie długodystansowym. Czy pojazd bateryjny jest w tym przypadku najwłaściwszym kierunkiem? Czy może właściwszym będzie pojazd wodorowy? A może zamiast „naklejać plastry na otwartą ranę" powinniśmy całkowicie zrewolucjonizować całą gospodarkę i logistykę, by nie wozić przysłowiowych śrubek przez pół świata tylko dlatego, że są o kilka centów tańsze.

Przedstawiciele firm transportowych w jednym z paneli debatowali, jak dekarbonizacja wpływa na strategię firmy transportowej i całej branży, mając na uwadze zmieniające się oczekiwania klientów. Przewoźnicy wykazywali, że są gotowi i otwarci na liczne zmiany, ale jednocześnie uświadamiali swych partnerów i klientów, że zmiany te będą kosztowne i mogą wymagać wielu modernizacji również po stronie samych klientów czy operatorów logistycznych, integrujących cały łańcuch.

Obok tych dyskusji kolejni prelegenci skupili się także na bardzo życiowych sprawach i problemach, jak choćby rozmijaniu się oczekiwań części branży,



od realnych możliwości technicznych i biznesowych. Widać to dobrze choćby w temacie prezentowanym przez Łukasza Chwalczuka z Kancelarii Prawnej IURIDICA, który pokazał ten rozdźwięk na prostym przypadku – czyli odpowiedzialności firmy transportowej w przypadku awarii pojazdu elektrycznego (wymaganego przez zleceniodawcę) i przy braku odpowiednich pojazdów serwisowych zastąpienia go zastępczym autem z silnikiem spalinowym.

Ekoprzyszłość branży

Mamy nadzieję, że tematyka zrównoważonego podejścia branży TSL, co do jej oddziaływania na środowisko naturalne i zagadnienia ekologiczne, stanie się stałym punktem targów branżowych i wydarzeń im towarzyszącym. Dlatego już dziś zapraszamy do współpracy przy organizacji kolejnej edycji TSL Green Day, który planujemy zorganizować ponownie podczas targów TransLogistica w Warszawie, już w listopadzie 2024 roku. Przyłączając się do tej inicjatywy, możemy wspólnie przyczynić się do stworzenia bardziej zrównoważonej przyszłości dla logistyki i transportu. Więcej informacji na naszych stronach www.TSLbiznes.pl oraz www.TSLgreenday.pl

POLSKI INSTYTUT TRANSPORTU DROGOWEGO
TLP Transport Logistyka Polska
LEGAL TELEMATICS
ECR POLSKA
QUANTRON
INELO
UTA Edenred we simplify mobility
ONYX
Loco Trans-Sped
spotos
TRANSPOREON A Trimble Company
uniter.pro
Trimble
TARGOR-TRUCK



Oficjalną część spotkania poprowadził prezes TLP Maciej Wroński

WŚRÓD CZŁONKÓW I PRZYJACIÓŁ TLP

Tradycyjnie, już od kilku lat Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska organizuje przedświąteczne spotkanie swoich członków i przyjaciół. Tym razem odbyło się ono 6 grudnia, a więc w imieniny Mikołaja, w hotelu Renaissance Warsaw Airport.

Zaproszono na nie liczne grono osób, które na co dzień współtworzą TLP lub wspierają jego działalność na płaszczyźnie politycznej, medialnej i społecznej. Dzięki nim związek może z sukcesem realizować swoją misję na rzecz branży.

Jak i w poprzednich latach spotkanie rozpoczął prezes TLP Maciej Wroński od podsumowania najważniejszych wydarzeń mijającego roku oraz przedstawienia wyzwań, z którymi styka się obecnie branża transportowa, a także tych czekających na nią w najbliższej przyszłości. Na zakończenie części oficjalnej wybranym członkom TLP wręczono najwyższe odznaczenia resortowe „Zasłużony dla transportu RP". Odznaczenie przyznawane jest osobom, które wnoszą szczególny wkład do sektora transportu, a także wyróżniają się nie tylko wiedzą czy doświadczeniem, ale również innowacyjnym podejściem do wyzwań, jakie przed nami stoją.



W spotkaniu udział wzięli pracownicy naszego wydawnictwa. Na zdjęciu od lewej: CEO TSL Media Group Krystian Mielniczuk, prowadząca dział reklamy Agata Tomczak oraz redaktor naczelny TSL biznes i wydawca Mirosław Ganiec w towarzystwie prezesa TLP Macieja Wrońskiego (drugi od lewej)



Wśród nagrodzonych odznaczeniem „Zasłużony dla transportu RP" był m.in. Łukasz Włoch z z firmy Inelo Polska. Wręczyli ją minister infrastruktury Alvin Gajadhur i wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury Poseł Andrzej Adamczyk

Tym razem odznaczenia wręczał minister infrastruktury w dwutygodniowym rządzie Mateusza Morawieckiego Alvin Gajadhur oraz wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury, poseł Andrzej Adamczyk. Odebrali je: Piotr Kruger z firmy VSA Transport, Igor Tulibacki z firmy Legarto Logistic, Łukasz Włoch z firmy Inelo Polska i Piotr Wróblewski z firmy Imperial Transport.



W drugiej części spotkania gościom towarzyszyła muzyka

Podczas spotkania świąteczne życzenia zgromadzonym gościom złożył nie tylko prezes TLP, ale też przewodniczący Komisji Infrastruktury Poseł Mirosław Suchoń i senator Tadeusz Jarmuziewicz.

Pozostała część wieczoru upłynęła gościom na rozmowach, i to przy dźwiękach muzyki.



Szkolenie

KAMASUTRA podatkowa w transporcie

... czyli o tym jak coraz trudniej z jednej pensji utrzymać i rodzinę i państwo.

26 stycznia 2024

Rzeszów – **Hotel Prezydencki******

HARMONOGRAM

9.00 - 10.00 Rejestracja uczestników/poranna kawa

10.00 - 10.10 Powitanie uczestników i start szkolenia

10.15 - 11.00 Zasady delegowania kierowców na podstawie ustawy z 28 lipca 2023 r.

11.00 - 11.45 Najnowsze zmiany w Kodeksie Pracy i ich wpływ na funkcjonowanie firm transportowych.

11.45 - 12.05 Przerwa kawowo-networkingowa

12.10 - 12.25 Kontrola trzeźwości w miejscu pracy–istotne zmiany nie tylko dla firm transportowych

12.25 - 12.40 Praktyczne aspekty zastosowania RODO w firmach transportowych

12.40 - 13.00 Przerwa kawowo-networkingowa

13.00 - 14.00 Praktyczne aspekty wdrożenia Krajowego Systemu e-Faktur (KSeF)

14.00 - 15.00 LUNCH

15.00 - 15.30 Wybrane aspekty prawa podatkowego–istotne dla funkcjonowania firm transportowych–w świetle obowiązujących przepisów i możliwych przyszłych zmian.

15.30 - 17.00 CASE STUDY: Jak nie zginąć w gąszczu zmieniających się przepisów prawnych i podatkowych i dobrać najlepsze rozwiązania dostosowane do specyfiki działania własnej firmy transportowej.

17:00 - 17:15 Fundacje rodzinne – wady i zalety

17.15 - 17:20 Zakończenie szkolenia

ORGANIZATORZY

PARTNERZY

PARTNERZY MEDIALNI

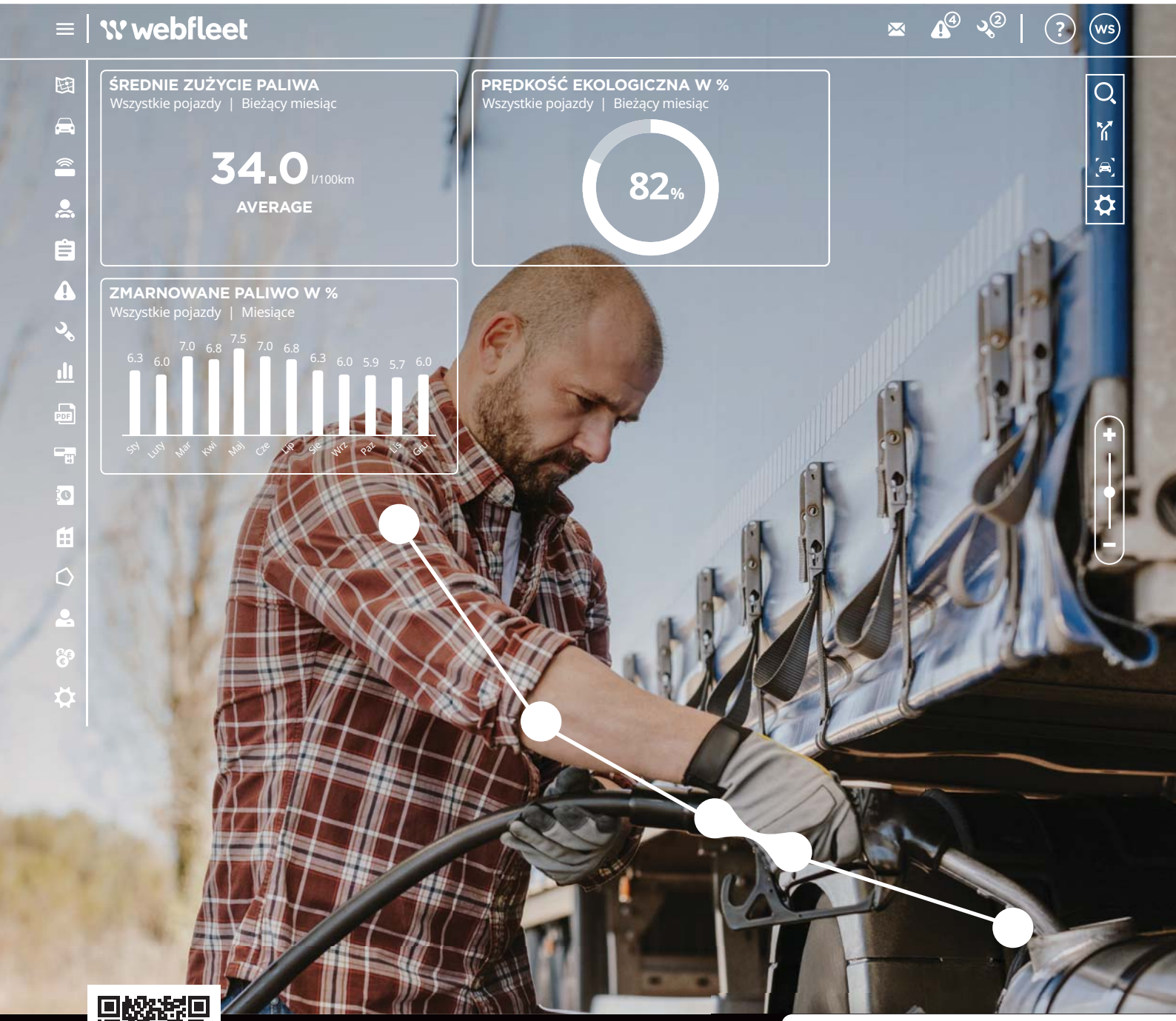
zeskanuj kod QR lub wpisz
szkolenie.kamasutrapodatkowa.pl

webfleet

Chcesz obniżyć koszty paliwa nawet o 15%?

Z Webfleet to zrobisz.

Ty wiesz, dokąd i jak prowadzić swój biznes. My pomagamy Ci tam dotrzeć. Zużywaj mniej paliwa, popraw bezpieczeństwo, zwiększ wydajność – jakiekolwiek cele chcesz realizować, doceniane na świecie rozwiązanie Bridgestone do zarządzania flotą daje Ci wgląd w dane i narzędzia, których potrzebujesz, aby je osiągnąć.



Dowiedz się więcej:
webfleet.com | 22 346 00 94

Let's drive business. Further.

BRIDGESTONE
Solutions for your journey