TSL BIZNES

5/2024 (157)

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

WYDANIE SPECJALNE

TransLogistica Poland



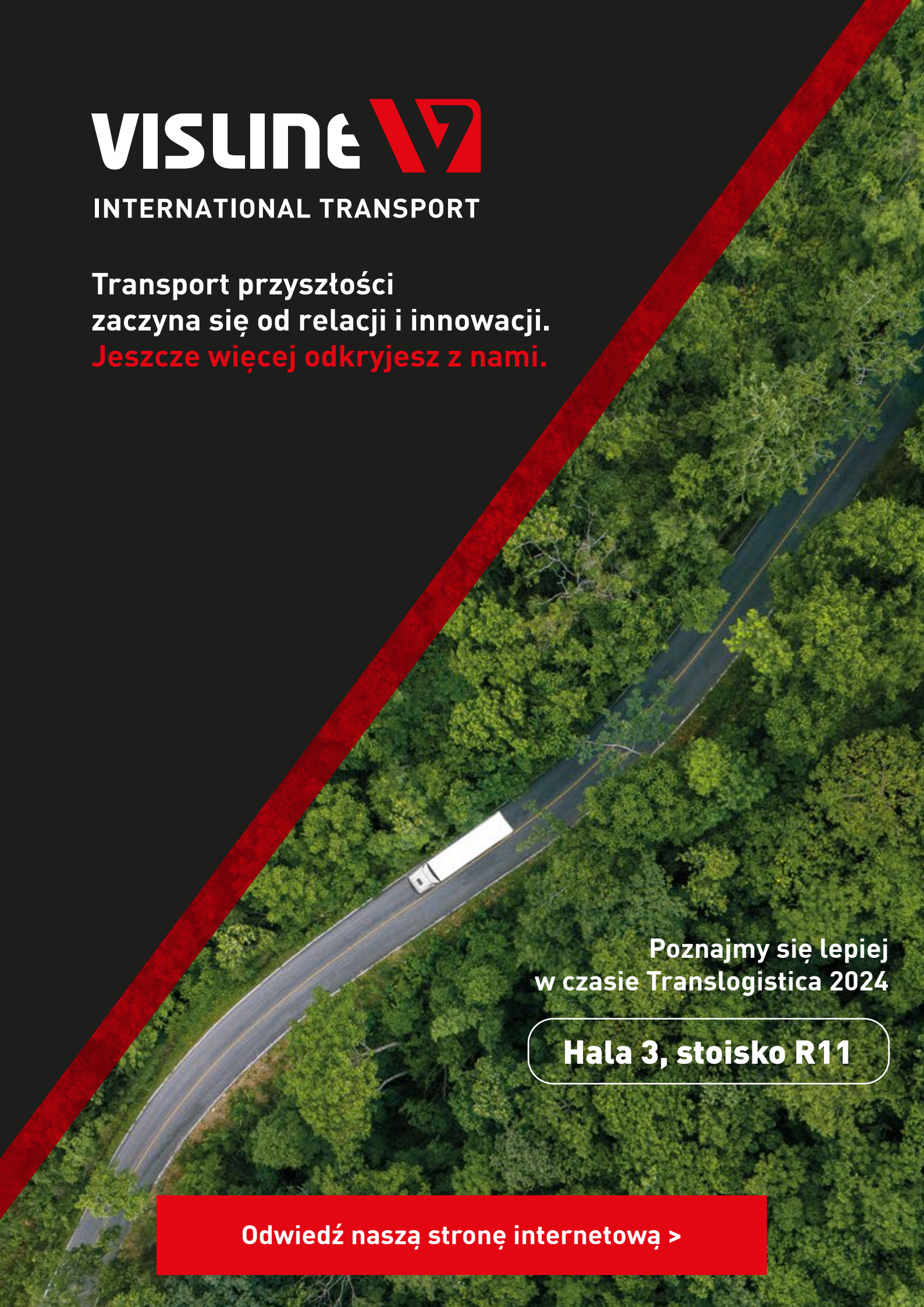
ISSN 2081 5255
9 772081 525406 05
Cena 9,90 zł (8% VAT)

PARTNERZY WYDANIA:

IVECO · PTV LOGISTICS · interLAN · EWT TRUCK & TRAILER · SCHAVEMAKER Logistics & Transport · teleroute Freight Exchange Community

KUMHO TIRE · SL EXPRESS · Malcom · SPEDiMO · SCHMITZ CARGOBULL · TRANSCARE · INELO · investGDA · Shell

LEGALTRANS KANCELARIA TRANSPORTOWA · meritus · PRESSTOREAD · Lumesia EUROTOLL · FAISERVICE · uniter.pro · PFNÜR RECHTSANWÄLTE · VISLINE INTERNATIONAL TRANSPORT · VIIA


VISLINE
INTERNATIONAL TRANSPORT
Transport przyszłości
zaczyna się od relacji i innowacji.
Jeszcze więcej odkryjesz z nami.
Poznajmy się lepiej
w czasie Translogistica 2024
Hala 3, stoisko R11
Odwiedź naszą stronę internetową >

SPEDIMO



PRYWATNA PLATFORMA TRANSPORTOWA

Twoja Logistyka › Twoje Zasady › Twój Wybór

Stwórz własną prywatną platformę transportową – dopasowaną do Ciebie, Twojej firmy i Twoich partnerów. Zyskaj pełną kontrolę, dostosuj funkcjonalności i zdecyduj, kto będzie częścią Twojej logistycznej przestrzeni. To miejsce, gdzie wszystko odbywa się na Twoich zasadach, bez ryzyka, z maksymalnym bezpieczeństwem.

PERSONALIZACJA

Prywatna Platforma Transportowa umożliwia pełną personalizację – logo, kolory, a także układ interfejsu mogą być dostosowane do Twoich preferencji. Przeprowadzimy analizę potrzeb Twojej firmy, a następnie dodamy odpowiednie funkcje – komunikator, aplikacja mobilna, szybkie przekazywanie ofert na giełdę publiczną, integracja z systemem TMS – automatyzacja procesów zapewni maksymalną efektywność.

KONTROLA

Twoje oferty trafiają wyłącznie do przewoźników, których znasz i którym ufasz. Nie ma potrzeby przekazywania list firm do zewnętrznych podmiotów czy poszerzania kręgu użytkowników o przypadkowych odbiorców. Pełna kontrola dostępu to idealne rozwiązanie dla frachtów kontraktowych. Użytkownik Twojej platformy nie musi być użytkownikiem giełdy publicznej.

BEZPIECZEŃSTWO

To Ty zarządzasz platformą i decydujesz o jej funkcjonowaniu, a my dbamy o techniczne aspekty, zapewniając stabilność, bezpieczeństwo i ciągłość jej działania. Dzięki temu masz pewność, że pracujesz w bezpiecznym i przyjaznym dla użytkownika środowisku. Dostępny dla Ciebie panel administratora Prywatnej Platformy Transportowej umożliwia jej monitorowanie oraz szybkie zarządzanie.

Skontaktuj się z nami

e-mail: prywatna.platforma@spedimo.eu
Tel. +48 510 127 793



Od miesięcy sytuacja w branży TSL staje się coraz gorsza – maleje liczba zleceń, rosną koszty, coraz mniej zleceniodawców korzysta (ze względów bezpieczeństwa i nakładanych sankcji) z Północnego Jedwabnego Szlaku, który przechodzi przez Rosję i Polskę. Poskutkowało to wzrostem liczby postępowań restrukturyzacyjnych w sektorze. W 2023 r. roku było ich o 120% więcej niż w 2022 r. i czterokrotnie więcej niż 2021 r. Wiele firm się zamyka, a nawet bankrutuje. Według danych GUS tylko w pierwszym kwartale 2024 r. upadłość ogłosiło 120 przewoźników. Na rynku pozostają ci, którzy mają jeszcze zaplecze finansowe, lepsze kontrakty i flotę, korzystają z nowej technologii. Liczą oni na to, że sytuacja w końcu się poprawi.

Liczyli bardzo na jesień, bo to okres przedświąteczny, kiedy liczba zamówień rośnie, mieli też nadzieję, że stawki pójdą w górę. Niestety, na rynku panuje stagnacja – zmiany następują bardzo powoli, a do tego dochodzą dodatkowe koszty, np. związane z wymianą tachografów. Pogarsza się też sytuacja geopolityczna. Jak więc sobie radzić z takimi problemami?

Skarbnicą wiedzy na ten temat są spotkania z udziałem ekspertów z branży transportowej, m.in. Spotkania Transportowe organizowane przez redakcję TSL Biznes i Truck Biznes. Obecnie trwa ich jesienny cykl, a najbliższe odbędą się targach Translogistica. Oba te wydarzenia już od ponad dekady wpływają na rozwój polskiego transportu.

Wydanie TSL Biznes, które mają Państwo w ręku, jest wydaniem targowym, w którym wypowiadają się eksperci, którzy m.in. prezentują najnowsze rozwiązania technologiczne. Zachęcam do jego lektury, znajduje się w nim wiele ciekawych artykułów, które mogą być inspiracją przy prowadzeniu własnego biznesu. Zapraszam też na nasze stoisko targowe: F13 w hali 4, w strefie konferencyjne. ●

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

WYDARZENIA

Spotkania transportowe. Jesień 2024 7

LOGISTYKA

TransLogistica Poland, przestrzeń, która łączy branżę TSL 10

Schavemaker na drodze do zrównoważonej przyszłości 14

TECHNOLOGIA

Automatyzacja rewolucjonizuje realizację zamówień w branży logistycznej 18

Więcej niż zwykły TMS. Uniter.Pro to kompleksowe oprogramowanie ERP dla firm transportowych 20

Jak ocenić rentowność firmy transportowej? 24

Sztuczna inteligencja i czujnik UWB zmieniają zasady gry w branży TSL 26

INTRALOGISTYKA

900 tysięcy zmian obciążenia w ciągu dwóch lat. 28

PRAWO

Jak wybrać najkorzystniejszą formę zatrudnienia kierowców 30

Jak odzyskać zwrot za nadpłacone myto w Niemczech za lata 2021-2024? 34

TRANSPORT DROGOWY

O transporcie, w którym każdy stopień Celsiusza ma znaczenie 36

Cztery dekady PTV – czyli o PTV Map&Guide i nie tylko 38

Lumesia – zintegrowana platforma rewolucjonizująca zarządzanie transportem. 40

Rozwiązanie na trudne czasy. Teleroute, giełda transportowa z grupy Alpega 42

TRANSPORT KOLEJOWY

Autostrady kolejowe VIIA. Powiązanie zalet transportu kolejowego i drogowego. 46

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Malcom Finance – solidny partner branży TSL 50

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.

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:

TRUCK BIZNES TSL BIZNES /// SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

/TSLbiznes

LEGALTRANS
KANCELARIA TRANSPORTOWA

PFNÜR
RECHTSANWÄLTE

Uzyskaj zwrot

nadpłaconego mautu

za okres od 2021 roku do końca 2024

Aktualnie stosowany wzór rozliczenia opłat drogowych w Niemczech jest niezgodny z Dyrektywą UE 1999/62/WE, fakt potwierdzony w orzeczeniu TSUE z 2020 roku. Roszczenia powstałe przed wydaniem orzeczenia są przedmiotem toczącego się postępowania wzorcowego. Wnioskując z opinii niemieckich biegłych sądowych, sporządzonych na potrzeby postępowania wzorcowego, jesteśmy przekonani, że okresy następujące po 2020 roku, również są błędnie rozliczane. Możemy żądać zwrotu **co najmniej 10%** udziału w kosztach infrastruktury, stanowiącej około 70% opłaconego mautu.

Aby rozpocząć postępowanie i zatrzymać bieg przedawnienia, wystarczy przesłać zgłoszenie chęci uczestnictwa w postępowaniu na adres zwrot-maut@kt-legaltrans.pl lub wypełnić formularz znajdujący się na stronie https://zwrot-maut.kt-legaltrans.pl/. Zażądamy, w Twoim imieniu, zwrotu nadpłaty za okres od 2021 roku do 2024 roku oraz za kolejne okresy, aż do chwili zamiany sposobu rozliczania opłat, co prawdopodobnie nastąpi dopiero w 2027 roku.



Zobacz ile nadpłaciłeś i wyślij zgłoszenie!

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

GDYNIA 3/12/2024

Ostatnia w tym roku bezpłatna konferencja dla branży TSL

WEŹ UDZIAŁ!



Sprawdź gdzie będziemy w 2025

→ WARSZAWA
→ KATOWICE
→ WROCŁAW
→ KRAKÓW
→ POZNAŃ
→ GDYNIA

BĄDŹ NA BIEŻĄCO

Zostań Partnerem konferencji w 2025 roku

Agata Tomczak
agata@tslmedia.pl
+48 793 720 872

Krystian Mielniczuk
krystian@tslmedia.pl
+48 730 555 552

ORGANIZATOR
TSLBIZNES
TRUCKBIZNES

BEZPŁATNA KONFERENCJA DLA PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH I MENEDŻERÓW SEKTORA TSL

PATRONI
truckerslife foundation
Pracodawcy RP
PARTNERZY
LEGALTRANS
faz DRIVERS
Malcom
CIG
TLP
POLSKA UNIA TRANSPORTU
Transportowcy PL
Mercedes-Benz Zasada Auto
MAK
CITRONEX TRANS ENERGY
uniter.pro
GS1 Polska
POLSKO-UKRAIŃSKA IZBA GOSPODARCZA
POLSKI INSTYTUT TRANSPORTU DROGOWEGO
inmarketing DIGITAL AGENCY
PROMETEON TYRE SOLUTIONS FOR PROFESSIONALS
Inspecta
Lumesia EUROTOLL · FAISERVICE
PROSTO Z TRASY

PATRONI MEDIALNI
TSLBIZNES
TRUCKBIZNES
etransport.pl

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Spotkania Transportowe Jesień 2024

Jesienna edycja Spotkań Transportowych, która we wrześniu i październiku zawitała do Poznania i Katowic, przyniosła kolejną porcję aktualnych i ważnych tematów dla przewoźników transportu drogowego.













Po wakacyjnej przerwie Spotkania Transportowe powróciły na mapę wydarzeń branży transportowej i logistycznej. Wraz z gronem partnerów i ekspertów ponownie przybliżyliśmy przewoźnikom i menedżerom transportu drogowego szereg istotnych i ważnych tematów i wyzwań, z którymi borykają się na co dzień, wskazując konkretne możliwości rozwiązań.

Formuła Spotkań Transportowych nieprzerwanie koncentruje się na dostarczaniu najważniejszych i najbardziej aktualnych informacji dotyczących bezpiecznego oraz efektywnego prowadzenia działalności w sektorze transportu drogowego. Tematyka konferencji wybiega też w przyszłość, wskazując zarówno szanse, jak i wyzwania czekające na branżę transportu drogowego w kolejnych miesiącach. Ponadto, wydarzenie to jest doskonałą okazją do lepszego zrozumienia branży, nawiązywania nowych kontaktów biznesowych oraz zapoznania się z innowacyjnymi rozwiązaniami wspierającymi codzienną pracę przewoźników. Dlatego struktura tematyczna Spotkań Transportowych obejmuje zarówno wystąpienia ekspertów, jak i prezentacje narzędzi, które ułatwiają funkcjonowanie w tej dziedzinie.

Na ostatnich Maciej Broński z organizacji Transport Logistyka Polska omówił przewidywane zmiany w krajowym prawie, które mogą wpłynąć na sektor transportowy, w tym podwyżki stawek składek ZUS, co wpłynie na koszty pracy. Ekspert przedstawił również projekt ustawy dotyczący transportu drogowego, który jest w trakcie uzgodnień międzyresortowych i ma na celu uporządkowanie kluczowych kwestii, takich jak wymagania kompetencyjne dla osób zarządzających transportem, ochrona przed nieuczciwą konkurencją oraz przeciwdziałanie opóźnieniom w płatności.

Konrad Urban z Kancelarii Transportowej Transcare przybliżył różne możliwości zatrudniania kierowców, takie jak umowa o pracę, umowa zlecenie oraz samozatrudnienie, w kontekście bieżącej sytuacji prawnej. Skupił się on zarówno na kwestiach











optymalizacji finansowej jak i na bezpieczeństwie biznesowym dla przewoźników. W drugiej prelekcji ekspert poruszył trudny temat zakończenia współpracy i rozstania z kierowcą, wskazując, w jaki sposób unikać najczęstszych i kosztownych błędów przy rozwiązaniu umowy o pracę.

Ewa Sławińska-Ziaja z Trans z Lawyers Kancelaria Prawna zwróciła uwagę przewoźników na ochronę przed potrąceniami ze strony zleceniodawców podczas rozliczania szkód transportowych. Prelegentka szczegółowo przedstawiła odpowiedzialność przewoźnika w transporcie krajowym i zagranicznym w tej kwestii oraz wyjaśniła, co może, a czego nie może potrącić zleceniodawca oraz w jakim trybie powinien to zrobić.

Michał Prusek, adwokat z Kancelarii Transportowej KOBEN podkreślił znaczenie klauzul parkingowych w umowach ubezpieczenia oraz ich konsekwencje dla odpowiedzialności przewoźnika. Choć temat parkowania na parkingach strzeżonych i niestrzeżonych wydaje się znany, to wielu przewoźników wciąż nie zagłębia się w treść tych zapisów, co może skutkować brakiem wypłaty odszkodowania w przypadku kradzieży lub szkód na parkingu niestrzeżonym.

Maciej Wroński z Kancelarii Transportowej Legaltrans wskazał narzędzia i procedury, które mogą pomóc w zapobieganiu opóźnieniom w płatności oraz skutecznej windykacji należności. Wielu z tych problemów można uniknąć już na etapie wyboru i kontroli kontrahenta, czego przedsiębiorcy mogą często dokonać samodzielnie i bezpłatnie, korzystając z odpowiednich rejestrów i ogólnodostępnych narzędzi.

Martin Pfnür z Pfnür Rechtsanwälte oraz Grzegorz Dziuba z Kancelarii Transportowej Legaltrans wskazali transportowcom możliwość odzyskania części myta zapłaconego w Niemczech w latach 2021-2024 (z perspektywą sięgającą roku 2027). Przewoźnicy, którzy chcą ubiegać się o zwrot nieprawidłowo naliczanego myta w tym okresie, powinni złożyć odpowiednie wnioski do końca roku, by zabezpieczyć się przed przedawnieniem roszczenia.

Prelekcje prawne i eksperckie zostały wzbogacone o szereg prezentacji, które przybliżyły przewoźnikom konkretne rozwiązania i narzędzia, niezbędne do bezpiecznego i rentownego prowadzenia firmy transportowej w obecnych czasach. Partnerzy konferencji zaprezentowali m.in. narzędzia telematyczne, innowacyjne rozwiązania finansowe, nowoczesne pojazdy oraz unikalne narzędzia organizacyjne, takie jak leasing kierowców. Oprócz wystąpień, uczestnicy mieli również okazję pogłębić omawiane tematy podczas rozmów kuluarowych w trakcie przerw networkingowych.

Z jesienną edycją Spotkań Transportowych spotkamy się 5 listopada w Warszawie, podczas Targów Translogistica oraz 3 grudnia w Gdyni. Będzie to ostatnia z tegorocznych konferencji, ale już dziś zapraszamy na przyszłoroczne Spotkania Transportowe 2025.



WIĘCEJ INFORMACJI NA STRONIE
www.spotkaniatransportowe.pl

PARTNERZY

PATRONI



Karty flotowe Shell

Niezawodne wsparcie dla transportu drogowego

Karty flotowe Shell to bezpieczny i wygodny sposób zakupu paliwa. Pozwala obniżyć koszty oraz zapewnia dostęp do wysokiej jakości usług i kompleksowych rozwiązań dla transportu.

Dlaczego Shell Card?

- Dostęp do największej, globalnej sieci stacji.
- Kompleksowe rozwiązania w zakresie opłat drogowych.
- Atrakcyjne rabaty na paliwo najwyższej jakości.
- Bezpieczeństwo transakcji i kontrola kosztów.
- Bezgotówkowy zakup paliwa z odroczonym terminem płatności.
- Rozwiązania niskoemisyjne, w tym możliwość kompensacji emisji CO_2.

Więcej szczegółów na:
www.shell.pl/karta-paliwowa

SHELL COMMERCIAL ROAD TRANSPORT



TransLogistica Poland

przestrzeń, która łączy branżę TSL

Przed nami już jedenasta edycja Targów TransLogistica, które odbędą się w Warszawie od 5 do 7 listopada 2024. O tym, czym są w dzisiejszych czasach targi branżowe, czy jest przed nimi przyszłość i jakie korzyści przynoszą całej branży – rozmawiamy z Pawłem Konowałkiem, dyrektorem Targów TransLogistica od ich pierwszej edycji.

Targi TransLogistica wpisały się już na stałe w kalendarz najważniejszych wydarzeń branży TSL w Polsce. Ostatnimi czasy (zwłaszcza w okresie pandemicznym) część osób z branż profesjonalnych zastanawiała się, czy tego typu aktywność nie jest przeżytkiem, czy nie odchodzi do lamusa. Co zatem dostarczają targi? Czym wyróżniają się spośród innych form komunikacji biznesowej?

To bardzo dobre i zasadne pytanie. Mało kto zdaje sobie sprawę, że udział w targach branżowych to najbardziej uniwersalna i wielopłaszczyznowa forma marketingu jaką można wdrożyć w firmie. Gdy porównamy popularne formy promocji, takie jak reklama drukowana (w tym wielkoformatowa, outdoorowa), radio, telewizja, reklama cyfrowa, internetowa, media społecznościowe, szybko zdamy sobie sprawę, że targi, jako jedyny kanał promocji umożliwiają osiąganie kilku korzyści jednocześnie.

Przy właściwie zdefiniowanych celach, odpowiednim planowaniu i przygotowaniu do udziału, targi umożliwiają firmom m.in. organizację spotkań twarzą w twarz z obecnymi i potencjalnymi klientami, prezentację produktów i usług, poszukiwanie dostawców i dystrybutorów, prowadzenie sprzedaży bezpośredniej, zbieranie opinii i informacji zwrotnej o produktach i usługach firmy, monitorowanie konkurencji, a oprócz tego mogą być dobrą platformą do poszukiwania i rekrutacji pracowników. Jeśli dołożymy do tego ciekawy program merytoryczny, targi stanowią także wiarygodne źródło wiedzy o danej branży. Jaki inny kanał promocji może przynieść tyle potencjalnych korzyści co targi?

Jakie grupy odbiorców zyskują najwięcej na tego typu wydarzeniach i dlaczego? Jednym słowem, kto powinien tu być, zarówno po stronie wystawcy, jak i uczestnika?

TransLogistica to przestrzeń dla wszystkich osób zawodowo związanych z branżą

transport-spedycja-logistyka. Przewoźnicy, firmy logistyczne i spedycyjne mają możliwość bezpośredniego dotarcia do przedsiębiorstw produkcyjnych, sieci handlowych i dystrybutorów wszelkiego rodzaju (załadowców i właścicieli ładunków), a więc podmiotów korzystających i poszukujących usług TSL. Dostawcy technologii i rozwiązań dedykowanych branży TSL (m.in. telematyki, kart paliwowych, opłat drogowych, taboru transportowego itp.) mogą podczas targów dotrzeć do właścicieli flot pojazdów, przewoźników, spedytorów i operatorów logistycznych.

Trzeba jasno przyznać, że Targi TransLogistica wyróżniają się na tle innych imprez branży logistycznej i transportowej w Polsce, które są dużo mniej okazałe, a przy tym spójne i profesjonalne, albo po prostu zniknęły z kalendarza. W czym tkwi sukces targów TransLogistica wobec innych podobnych wydarzeń?

Naszego przepisu na sukces niestety nie mogę zdradzić, ale jednym słowem odpowiedziałbym – konsekwencja. Przez jedenaście lat wdrożyliśmy i testowaliśmy wiele strategii i jeśli coś działa, to konsekwentnie się tego trzymamy. To, co rzeczywiście wyróżnia targi TransLogistica to integracja wszystkich ogniw globalnego łańcucha dostaw. Wśród wystawców znaleźć można porty morskie i terminale kontenerowe, armatorów, przewoźników kolejowych, wiodących, globalnych operatorów logistycznych oraz przewoźników drogowych. Jeśli masz ładunek do przewiezienia lub świadczysz usługi TSL, podczas targów znajdziesz partnera biznesowego na każdej płaszczyźnie.

Drugim wyróżnikiem naszych targów będzie przekrojowość ofert dostępnych na rynku. Jeśli reprezentujesz przewoźnika i poszukujesz np. karty paliwowej dla swojej firmy, podczas TransLogistica znajdziesz 9/10 dostawców. Spotykając wszystkich w jednym miejscu możesz porównać wiele ofert, dzięki czemu oszczędzasz czas i pieniądze. Nie bez znaczenia jest też stopień umiędzynarodowienia naszych targów, gdzie aż 45% wystawców to firmy pochodzące z zagranicy.

Na koniec, biznes, biznes i jeszcze raz biznes… Od samego początku przyświecała nam idea organizacji targów skupionych na przedsiębiorcach i tworzeniu przestrzeni do nawiązywania relacji handlowych, dlatego konsekwentnie ograniczamy obecność przypadkowych osób czy wycieczek szkolnych. Jednocześnie staramy się nie osiadać na laurach i konsekwentnie, co roku wprowadzamy nowości, usprawnienia, dokładamy kolejne elementy, by zdystansować się od konkurencji i zostawić ją w tyle.



Podkreślasz konsekwencję w realizowaniu Waszej strategii. Czy w tej jedenastoletniej historii były jakieś wyraźne momenty przełomowe, które wpłynęły na rozwój tych targów. A może były takie, które przynosiły momenty zwątpienia i pytania, czy to ma sens?

Przewrotnie, pandemia będzie odpowiedzią na pierwszą i drugą część Twojego pytania.



Paweł Konowałek
dyrektor Targów TransLogistica

Jak wszyscy pamiętamy, pandemia uniemożliwiła organizację jakichkolwiek spotkań stacjonarnych. Krótkotrwały efekt był taki, że chwilowo zachłysnęliśmy się spotkaniami online, dostrzegając wygodę takiego rozwiązania. Wiele osób poddawało w wątpliwość zasadność organizacji tradycyjnych spotkań stacjonarnych i wieszczono koniec ery spotkań twarzą w twarz. To był moment, w którym zastanawialiśmy się, czy po pandemii targi się obronią, czy przetrwają w znanej nam formie.

Ogólne zmęczenie izolacją, przesiadywaniem w domach przed ekranami komputerów spowodowały, że ludzie zwyczajnie zatęsknili za kontaktem bezpośrednim z drugim człowiekiem, za uściskami dłoni, spotkaniami z klientami, partnerami biznesowymi. Rekordowe zainteresowanie i dynamiczny, skokowy wręcz wzrost targów po pandemii to punkt przełomowy dla naszej imprezy. Te wydarzenia utwierdziły nas, organizatorów w przekonaniu, że targi branżowe są potrzebne, bo nic nie zastąpi kontaktu z drugim człowiekiem. Tegoroczna TransLogistica to ponad 425 wystawców i spodziewana liczba ponad 12 tys. uczestników. To czyni nas drugą największą imprezą targową, dedykowaną branży transportowo-logistycznej w Europie. Myślę, że liczby mówią same za siebie.

A sam program tegorocznych targów? Czy tu szykują się jakieś zmiany, nowości, ciekawostki?

Na szczególną uwagę zasługuje tzw. TransLogistica Cocktail Party Day. Wraz z rozwojem i rosnącą skalą targów dostrzegliśmy potrzebę lepszej integracji wystawców i odwiedzających, dlatego przedłużamy

drugi dzień targów do godziny 20:00, a już od 15:00 stopniowo rozluźniamy atmosferę. Dla uczestników targów szykujemy dwie strefy z drobnym poczęstunkiem, napojami i oprawą muzyczną. To doskonała okazja do nawiązywania nowych kontaktów, zacieśniania relacji i kontynuacji rozmów z kontrahentami, ale w mniej formalnych okolicznościach. Dodatkowo, blisko trzydziestu z tegorocznych wystawców zdecydowało się zorganizować własne imprezy na stoiskach. Występy, pokazy, atrakcje, konkursy. Krótko mówiąc, 6 listopada będzie się działo!



Nie sposób też pominąć kolejnej edycji Plebiscytu Przyjazny Pracodawca TSL, który targi współorganizują z Panią Beatą Trochymiak, wydawcą portalu Pracujwlogistyce.pl. Ideą plebiscytu jest promowanie firm, które dbają o dobro swoich pracowników i rozwój miejsc pracy, zapewniając godne i przyjazne warunki zatrudnienia. To niezwykle ważne w dzisiejszym świecie.

Translogistica to nie tylko targi. To także szereg wydarzeń towarzyszących, konferencji, paneli dyskusyjnych. Czy ten obszar też się rozwija i jakie korzyści i wartości niesie ze sobą?

Można powiedzieć, że targi to żywy organizm, który ewoluuje wraz z potrzebami branży transportowo-logistycznej. Od samego początku stawialiśmy na rozwój również wydarzeń towarzyszących, takich jak konferencje, panele dyskusyjne czy seminaria. Na przestrzeni targowej umożliwiają one nie tylko pozyskiwanie nowej wiedzy, ale też wymianę myśli, dzielenie się doświadczeniem i nawiązywanie cennych relacji.

Osiągamy tu synergię korzyści. Bogaty program merytoryczny konferencji i paneli przyciąga kolejnych uczestników. Organizatorzy, paneliści i prelegenci zyskują zaś dostęp do szerokiego grona odbiorców, co pozwala im dotrzeć z przekazem do nowych osób, które są realnie zainteresowane tematyką.

Największe korzyści płyną z tego dla uczestników, którzy w jednym miejscu i czasie mogą skorzystać zarówno z szerokich możliwości targowych, jak i konferencyjnych. To unikalna okazja, by poszerzyć swoje horyzonty, zdobyć nowe umiejętności i nawiązać kontakty w branży.



Obecnie program konferencyjny rozwinął się do maksimum technicznych możliwości. Dwie Strefy Konferencyjne wypełnione są konferencjami, prezentacjami i panelami dyskusyjnymi przez wszystkie dni targowe. Tematyka poruszana podczas paneli i konferencji jest żywo związana z aktualnymi wyzwaniami i trendami w wielu sektorach branży TSL. W ten sposób TransLogistica jest nie tylko platformą biznesową, ale także miejscem zdobywania wiedzy i poszerzania umiejętności oraz obszarem dyskusji i debat, niosących korzyść dla całej branży TSL.

Wraz z zespołem stworzyliście naprawdę wyjątkowe i w skali kraju niepowtarzalne wydarzenie. Co dalej? Czy macie plany, a może i marzenia związane z tymi targami, do zrealizowania w przyszłości?

Planów i marzeń związanych z targami TransLogistica mamy mnóstwo i chyba to mnie napawa największym optymizmem. Jeszcze przed daną edycją targów mamy listę pomysłów na to, co powinniśmy wdrożyć w kolejnym roku. Już teraz mogę zapowiedzieć, że w edycji 2025 pojawi się kilka nowości, które dla odwiedzających będą świetnym uzupełnieniem oferty targowej, a może nawet wpłyną na kształt polskiej branży TSL.

Możecie być pewni, że z takim podejściem całego naszego zespołu będziemy Was (miejmy nadzieję pozytywnie) zaskakiwać w kolejnych latach. Dziękuję.

Dziękujemy za rozmowę.



INELO

A EUROWAG COMPANY

Mapy HERE w GBox Assist

Zdalne aktualizacje i omijanie korków w czasie rzeczywistym

Sprawdź!

Zawsze na bieżąco

wszystkie aktualizacje map są przeprowadzane automatycznie i zdalnie

Omijaj korki w czasie rzeczywistym

korzystaj z funkcji Live Traffic, aby unikać zatorów na trasie

Wyszukiwarka online POI

łatwy dostęp do kluczowych punktów na trasie: stacji paliw, parkingów i miejsc odpoczynku

Korytarzowanie tras w połączeniu z TMS

kalkuluj trasy z uwzględnieniem opłat drogowych i przesyłaj je bezpośrednio na nawigację kierowcy

Profil pojazdu

GBox Assist umożliwia dostosowanie trasy do specyfikacji pojazdu

Tryb dzień/noc

zapewnij bezpieczeństwo dzięki automatycznemu dostosowaniu map do warunków oświetleniowych



Schavemaker na drodze do zrównoważonej przyszłości

W dzisiejszym świecie zrównoważony rozwój staje się nie tylko celem, ale także koniecznością dla firm działających w branży logistycznej. W obliczu globalnych wyzwań związanych z ochroną środowiska, zarówno klienci, jak i partnerzy biznesowi coraz częściej oczekują od dostawców usług logistycznych aktywnego zaangażowania w działania na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Schavemaker, jako lider w tej branży, nie tylko dostrzega te potrzeby, ale także konsekwentnie wdraża innowacyjne rozwiązania, które zmniejszają negatywny wpływ transportu na środowisko.

Schavemaker na drodze do zielonej przyszłości

Firma Schavemaker od lat inwestuje w nowoczesne rozwiązania, które wspierają zrównoważony rozwój i przyszłość transportu. Naszym kluczowym projektem jest rozwój transportu intermodalnego, który umożliwia znaczną redukcję emisji CO_2, a także poprawę efektywności operacyjnej. Ostatnio uruchomiliśmy piąte połączenie kolejowe, które obsługuje 400 kontenerów 45-stopowych tygodniowo, co pozwala na zmniejszenie emisji CO_2 aż o 70% w porównaniu do transportu drogowego.

Dodatkowo posiadamy nowoczesny terminal z trzema torami, przystosowany do przyjmowania pociągów o długości do 740 metrów, zgodnie z nowymi, europejskimi standardami. Ta infrastruktura umożliwia nie tylko zwiększenie skali transportów intermodalnych, ale także ich efektywną obsługę, co przekłada się na mniejszy ruch ciężarówek na drogach. Dzięki temu terminal wspiera lokalne cele ekologiczne, zmniejsza korki oraz poprawia jakość powietrza, przyczyniając się do poprawy warunków życia społeczności w regionie.

Zrównoważone rozwiązania door-to-door między Polską a Holandią

W erze rosnącej świadomości ekologicznej firmy transportowe, takie jak Schavemaker, poszukują innowacyjnych sposobów na minimalizowanie negatywnego wpływu na środowisko. Jednym z naszych kluczowych działań jest rozwój tzw. „zielonych korytarzy" – kompleksowych, ekologicznych tras transportowych, które łączą Polskę i Holandię, redukując emisję CO_2 i innych szkodliwych gazów poprzez ograniczenie liczby ciężarówek na drogach.

Jak działa zielony korytarz?

Nasze podejście opiera się na wieloetapowym, zrównoważonym procesie *door-to-door*, w którym każdy element transportu jest zoptymalizowany pod kątem minimalizacji emisji i zużycia paliw kopalnych.

Kluczowym elementem zielonego korytarza jest wykorzystanie transportu intermodalnego, który łączy różne środki transportu – kolejowy, morski i drogowy. Transport kontenerów odbywa się na odcinkach międzynarodowych koleją, co pozwala na znaczną redukcję emisji CO_2 w porównaniu z tradycyjnym transportem drogowym.

Na pierwszym etapie dostaw korzystamy z ciężarówek napędzanych alternatywnymi paliwami, takimi jak HVO100 oraz BioLNG. Te rozwiązania zapewniają ekologiczne przewozy między terminalami, a punktami docelowymi w Holandii. Umożliwiają również znaczną redukcję emisji CO_2, co przyczynia się do poprawy jakości powietrza oraz zmniejszenia obciążenia infrastruktury drogowej.

Kolejnym krokiem w realizacji naszej strategii zrównoważonego transportu jest plan wprowadzania kolejnych elektrycznych ciężarówek, co pozwoli na jeszcze większe ograniczenie emisji w ramach dostaw lokalnych i międzynarodowych.

Korzyści dla środowiska

Zielony korytarz między Polską a Holandią to przykład, jak transport intermodalny, elektryczne pojazdy i zoptymalizowana logistyka mogą zmniejszyć emisję CO_2 aż do 70%, jednocześnie zachowując efektywność i terminowość dostaw. Dzięki naszemu podejściu *door-to-door* optymalizujemy koszty i czas transportu, oferując ekologiczne rozwiązania.

Schavemaker wdraża także narzędzia do kalkulacji śladu węglowego, które pomagają klientom podejmować świadome decyzje, co dodatkowo zmniejsza emisję i wspiera ochronę środowiska.

Zrównoważone innowacje

Aby w pełni zrozumieć skalę działań Schavemaker, warto poznać również inne inicjatywy, które wspierają rozwój firmy i jednocześnie promują zrównoważoną logistykę. Poza wspomnianymi połączeniami intermodalnymi oraz inwestycjami w pojazdy elektryczne i alternatywne paliwa, należą do nich także kampanie na rzecz ekologii i lokalnej społeczności, jak np. sadzenie drzew w Kątach Wrocławskich, czy zielone rozwiązania logistyczne dla klientów, które łączą efektywność kosztową z ekologicznymi metodami transportu. Dbając o środowisko i bezpieczeństwo, każdy nowy pracownik szkolony jest w zakresie ekonomicznej oraz bezpiecznej jazdy przez etatowego szkoleniowca, który nie tylko prowadzi wstępne szkolenia, ale także wspiera i kontroluje kierowców przez cały okres współpracy.

Współpraca na rzecz zrównoważonego rozwoju

Schavemaker angażuje się również w inicjatywy edukacyjne, które mają na celu promowanie ekologicznego podejścia do logistyki. Firma współpracuje z różnymi organizacjami, aby szerzyć wiedzę o korzyściach płynących z transportu intermodalnego i niskoemisyjnych technologii.

Od dwóch lat współpracujemy z lokalnymi szkołami podstawowymi, edukując dzieci w zakresie bezpiecznego poruszania się wokół ciężarówek i udzielania pierwszej pomocy. W ten sposób zwiększamy świadomość, promujemy odpowiedzialność i poprawiamy bezpieczeństwo na drogach, wspierając rozwój społeczny na poziomie lokalnym.



Martyna Grala
Head of Sales and Marketing
Schavemaker Poland sp. z o.o.

Zielone wyzwania przyszłości

Branża logistyczna stoi przed wieloma wyzwaniami związanymi z ochroną środowiska. Schavemaker, jako firma zorientowana na przyszłość, jest gotowa sprostać tym wyzwaniom, inwestując w nowoczesne technologie oraz rozwijając ekologiczną infrastrukturę. Plany na przyszłość obejmują dalsze zwiększenie liczby połączeń intermodalnych, co pozwoli na jeszcze większe ograniczenie emisji CO_2. Firma przewiduje również dalsze inwestycje w pojazdy niskoemisyjne oraz rozwój nowoczesnych systemów zarządzania transportem, które pomogą optymalizować koszty i skrócić czas dostaw.

Schavemaker rozumie, że przyszłość branży logistycznej zależy od zdolności firm do adaptacji i wdrażania zrównoważonych rozwiązań. To nie tylko wyzwanie, ale także ogromna szansa na rozwój i zbudowanie silnej pozycji na rynku międzynarodowym.



Działajmy razem

Schavemaker od lat wyznacza standardy w dziedzinie zrównoważonego transportu. Firma inwestuje w nowoczesne technologie, rozwija ekologiczne rozwiązania logistyczne i aktywnie współpracuje z partnerami oraz lokalnymi społecznościami na rzecz lepszej, bardziej zielonej przyszłości.

Jeśli Twoja firma szuka partnera, który nie tylko dostarcza usługi na najwyższym poziomie, ale także dba o przyszłość naszej planety, Schavemaker jest gotowy, aby wspierać Cię w dążeniu do bardziej zrównoważonych rozwiązań logistycznych.

Razem możemy zbudować lepszą przyszłość dla nas wszystkich. ●

Martyna Grala
Head of Sales and Marketing
Schavemaker Poland sp. z o.o.

Rico Schavemaker,
Managing Director



Z dumą mogę ogłosić, że odpowiadając na rosnący wolumen i potrzeby nowych klientów zwiększamy liczbę pociągów na trasie Kąty Wrocławskie [PL] <–> Moerdijk [NL] z 4 do 5 odjazdów tygodniowo. Teraz mamy codzienne odjazdy, co znacznie poprawia czas przejazdu i jest bardziej konkurencyjne w stosunku do transportu drogowego. Oznacza to, że unikamy autostrad, przenosząc 400 ładunków tygodniowo z transportu drogowego na kolejowy! Imponująca liczba i średnia oszczędność CO_2 na poziomie 70% na przesyłkę!

Świętujemy 30-lecie interLAN!

Od 30 lat tworzymy w Poznaniu zaawansowane i innowacyjne rozwiązania IT, wspierając firmy w efektywnym zarządzaniu transportem.



Od 1994 r. nasz zespół konsekwentnie stawia na wysoką jakość produktów, kompleksową obsługę oraz partnerskie podejście do współpracy – to wartości, które towarzyszą nam od samego początku.

Naszą drogę rozpoczęliśmy od wprowadzenia systemu celnego, a w 2004 r. na rynek trafiły pierwsze moduły TMS interLAN SPEED. Z biegiem lat oferta się rozwijała, obejmując m.in.: rozwiązania dla sieci drobnicowych, mobilną aplikację dla kierowców, platformę www do komunikacji z przewoźnikami i kontrahentami czy zaawansowane algorytmy planowania tras. Każde z tych rozwiązań tworzyliśmy z myślą o usprawnieniu codziennej pracy naszych klientów. Dziś TMS SPEED jest jednym z wiodących systemów na rynku.

Myślimy perspektywiczne. Jesteśmy na końcowym etapie prac nad systemem webowym iSPEED, stworzonym w odpowiedzi na dynamicznie zmieniające się potrzeby rynku. TMS iSPEED pozwoli działać szybciej i bardziej elastycznie, zwiększając konkurencyjność na rynku.

Przez lata przetrwaliśmy wiele zmian, a jedno pozostaje niezmienne: dążenie do ciągłego rozwoju. Wśród naszych klientów są małe, średnie i duże firmy transportowo-spedycyjne, operatorzy logistyczni oraz firmy produkcyjne. Dziękujemy Wam za okazane zaufanie. Z entuzjazmem spoglądamy w przyszłość i jesteśmy gotowi na nowe wyzwania! ●

Dla zainteresowanych transportem ponadnormatywnym

Na rynku polskim funkcjonuje wielu przewoźników drogowych, ale tylko nieliczni zajmują się transportem ładunków ponadnormatywnych. Do tych wyjątków należy MONTRANS.





To rodzinna firma transportowa działająca na rynku od 34 lat. Świadczy usługi z zakresu logistyki oraz transportu krajowego i międzynarodowego. Od ponad dekady firma specjalizuje się w transporcie ponadgabarytowym, wykorzystując do tego 25 nowoczesnych 3/4-osiowych ciągników siodłowych Euro 6 oraz specjalistyczne naczepy typu tiefbett, 3-osiowe, o ładowności 36-42 t, z możliwością rozbudowania do 30 m długości; semi-niskopodwoziowe, 3/4/6-osiowe, o ładowności do 70 ton; telemegi rozciągane do 30 m, platformy i firanki BDE. Dzięki szerokiemu wachlarzowi zezwoleń i uprawnień może świadczyć usługi na terenie całej Europy. Firma MONTRANS zapewnia kompleksową obsługę przejazdu transportu ponadnormatywnego zaczynając od uzyskania odpowiednich zezwoleń, poprzez obsługę pojazdów pilotujących, organizację przepraw promowych, aż po przygotowanie pełnej odprawy celnej w imieniu klienta. Mając na celu jak największe zoptymalizowanie kosztów oraz czasu firma Montrans posiada własną flotę pojazdów pilotujących BF3 oraz kadrę pracowników, specjalizujących się w uzyskiwaniu zezwoleń do przejazdu ponadnormatywnego na terenie Polski oraz krajów Europy. Od kilku lat jest przedsiębiorstwem prężnie rozwijającym się na rynku, bez przerwy poszerzającym swoje możliwości. Dopasowując swoją ofertę do wymagań klientów, w ostatnim czasie poszerzyła zakres swojej oferty o usługi dźwigowe HDS do 25 ton udźwigu. ●

Więcej szczegółów na stronie:
www.montrans.pl

TY DOWOZISZ?
My również!



NAJBARDZIEJ DOŚWIADCZONA

w Polsce agencja marketingowa **dla sektora TSL.**

Content marketing, social media, PR dla TSL,
media relations, foto, video, pełna obsługa medialna,
marketing 360.

Spytaj o nasze doświadczenie, możliwości... i efekty:

kontakt@presstoread.pl

www.presstoread.pl



Zautomatyzowane systemy, takie jak AutoStore, działają nieprzerwanie, zapewniając wysoki przepływ z imponującą precyzją

Automatyzacja rewolucjonizuje realizację zamówień w branży logistycznej

W szybko rozwijającym się świecie logistyki i e-commerce firmy muszą stawiać czoła rosnącym oczekiwaniom klientów oraz zwiększającym się wolumenom zamówień. Wyzwania te są szczególnie widoczne w sezonach szczytowych, kiedy popyt gwałtownie rośnie, a ograniczenia tradycyjnych procesów logistycznych stają się widoczne.

Aby sprostać tym wymaganiom, czołowi dostawcy usług logistycznych coraz częściej sięgają po zaawansowane rozwiązania automatyzacyjne, które nie tylko zwiększają efektywność, ale również wyznaczają nowe standardy w zakresie precyzji i szybkości działania.

W DHL Supply Chain integracja technologii automatyzacji w magazynach i centrach dystrybucyjnych nabrała znacznego tempa. Jednym z kluczowych przykładów jest wprowadzenie zautomatyzowanych systemów magazynowych (AS/RS), takich jak AutoStore. To rozwiązanie, szczególnie istotne dla dostawców e-commerce wymagających dużej gęstości przechowywania, pozwala na efektywne magazynowanie towarów w minimalnej przestrzeni, umożliwiając jednocześnie błyskawiczną realizację zamówień.

> AutoStore przyczynia się do optymalizacji zarządzania zapasami, szybszego przetwarzania zamówień oraz większej satysfakcji klientów, przy jednoczesnym wzroście akceptacji wśród pracowników.

Obecnie DHL Supply Chain posiada dziewięć działających systemów AutoStore na całym świecie, a cztery kolejne są w trakcie budowy. Już 7 listopada odbędzie się oficjalne otwarcie Autostore w Gorzowie Wielkopolskim w DSC Ecomm Distribution Center. Nowe obiekty powstają również w Australii i Niemczech, podkreślając tym samym dążenie DHL do skalowalności, elastyczności i efektywności w nowoczesnej logistyce.

Praktyczne zastosowania i korzyści dla klientów

Automatyzacja to nie tylko modne hasło – to realne korzyści dla klientów DHL. Na przykład, na początku 2023 roku DHL Supply Chain uruchomił system AutoStore o powierzchni 6 tys. m^2 dla europejskiego detalisty Peek & Cloppenburg. Ze 160 robotami i 196 tys. pojemników magazynowych na 16 poziomach, system może obsługiwać ponad 3,5 miliona artykułów odzieżowych na powierzchni 6 tys. m^2. Wynik to zoptymalizowane zarządzanie zapasami, szybsze przetwarzanie zamówień oraz większa satysfakcja klientów, przy jednoczesnym wzroście akceptacji wśród pracowników. W Australii znany producent odzieży sportowej także korzysta z powodzeniem z AutoStore obsługiwanego przez DHL. Te przykłady pokazują, jak wprowadzenie zautomatyzowanych systemów magazynowych może znacząco zwiększyć efektywność, zredukować zapotrzebowanie na przestrzeń oraz poprawić skalowalność procesów realizacji zamówień w e-commerce.

Korzyści z automatyzacji

Korzyści płynące z automatyzacji w realizacji zamówień są znaczące. Najważniejszą z nich jest zwiększenie efektywności operacyjnej. Zautomatyzowane systemy, takie jak AutoStore, działają nieprzerwanie, zapewniając wysoki przepływ z imponującą precyzją. Systemy te są również elastyczne i skalowalne, co pozwala na dostosowanie się do zmieniających się wymagań bez zakłócania bieżącej działalności.

Optymalizacja przestrzeni to kolejna kluczowa korzyść. Automatyzacja pozwala na pionowe magazynowanie i wysoką gęstość rozmieszczenia, co maksymalizuje wykorzystanie dostępnej przestrzeni – szczególnie istotne w obszarach miejskich, gdzie miejsca jest mało. Automatyzacja zmniejsza także liczbę błędów przy kompletacji i zarządzaniu zapasami, poprawiając dokładność i satysfakcję klientów.

Automatyzacja przyczynia się również do realizacji celów zrównoważonego rozwoju. Systemy te mogą obniżać zużycie energii, pomagając firmom w realizacji założeń środowiskowych. Ponadto, automatyzacja odciąża pracowników od monotonnych i fizycznie wyczerpujących zadań, pozwalając im skoncentrować się na bardziej interesujących i wartościowych działaniach – co zwiększa zarówno produktywność, jak i zadowolenie z pracy.

Obecnie DHL Supply Chain posiada dziewięć działających systemów AutoStore na całym świecie, a cztery kolejne są w trakcie budowy. Już 7 listopada odbędzie się oficjalne otwarcie Autostore w Gorzowie Wielkopolskim w DSC Ecomm Distribution Center.

Automatyzacja pozwala na pionowe magazynowanie i wysoką gęstość rozmieszczenia, co maksymalizuje wykorzystanie dostępnej przestrzeni – szczególnie istotne jest to w obszarach miejskich, gdzie miejsca jest mało





Hendrik Venter

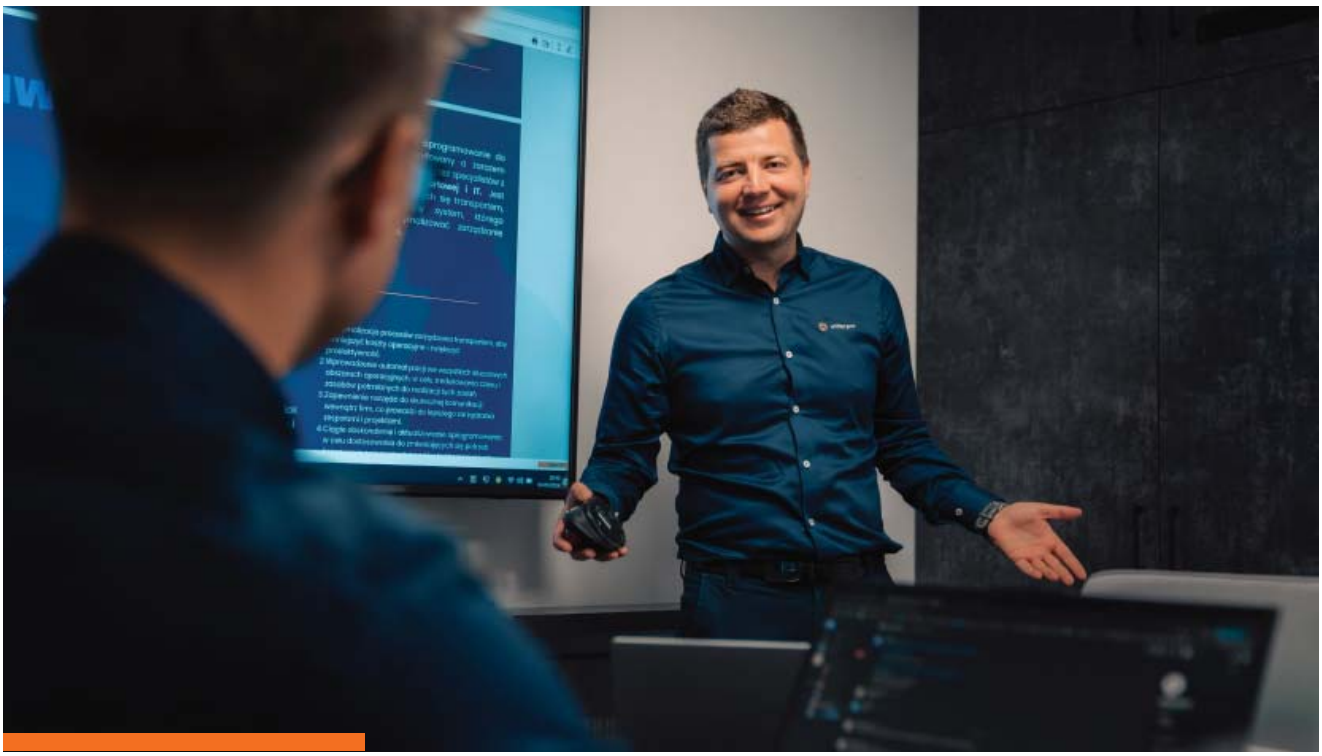
Perspektywy na przyszłość i strategiczne podejście

Pozytywne doświadczenia i wymierne sukcesy we wdrażaniu rozwiązań automatyzacyjnych, takich jak AutoStore, podkreślają konieczność strategicznego skoncentrowania się na tych technologiach. Dla dostawców usług logistycznych oraz firm e-commerce, automatyzacja staje się coraz bardziej istotna, aby utrzymać konkurencyjność i sprostać rosnącym wymaganiom rynku.

Kontynuowany rozwój i wdrażanie technologii AutoStore w magazynach na całym świecie stanowi wyraźną wskazówkę na trend w kierunku automatyzacji w branży logistycznej. Inwestycje te w przyszłościowe technologie pozwalają firmom na zwiększenie efektywności, optymalizację kosztów i jednoczesne podniesienie poziomu zadowolenia klientów.

Automatyzacja w realizacji zamówień to nie tylko postęp technologiczny – to konieczna odpowiedź na zmieniające się wymagania rynku i oczekiwania klientów. Firmy, które inwestują w innowacyjne rozwiązania i aktywnie napędzają tę transformację, będą lepiej przygotowane do stawienia czoła przyszłym wyzwaniom i wzmocnienia swojej globalnej konkurencyjności. ●

Hendrik Venter,
CEO DHL Supply Chain EMEA



Uniter.Pro to zaawansowane narzędzie TMS i ERP w jednym, skierowane do przedsiębiorstw o różnych wielkościach, od małych firm po duże korporacje

Więcej niż zwykły TMS.

Uniter.Pro to kompleksowe oprogramowanie ERP dla firm transportowych

Firmy transportowe stoją przed licznymi wyzwaniami związanymi z efektywnym zarządzaniem zleceniami, flotą, kosztami, zasobami oraz komunikacją wewnętrzną. Aby sprostać tym wymaganiom, coraz więcej z nich sięga po zaawansowane narzędzia ERP (Enterprise Resource Planning), takie jak Uniter.Pro – nowoczesne i zintegrowane rozwiązanie, które wspiera przedsiębiorstwa transportowe w zarządzaniu operacjami na każdym poziomie.

Czym jest Uniter.Pro?

Uniter.Pro to innowacyjne oprogramowanie klasy ERP, które integruje wszystkie kluczowe aspekty działalności firm transportowych. Zostało zaprojektowane, aby nie tylko wspierać zarządzanie transportem, ale także optymalizować procesy logistyczne, finansowe, flotowe oraz komunikacyjne. To zaawansowane narzędzie TMS (Transport Management System) i ERP w jednym, skierowane do przedsiębiorstw o różnych wielkościach, od małych firm po duże korporacje.

Kluczowe funkcjonalności Uniter.Pro

1. Automatyzacja procesów transportowych – oprogramowanie automatyzuje rutynowe zadania, takie jak planowanie tras, monitorowanie pojazdów i generowanie dokumentacji. To prowadzi do redukcji błędów i oszczędności czasu. System umożliwia także automatyczne rozliczanie kosztów, co pozwala na precyzyjne kontrolowanie wydatków związanych z transportem.

2. Optymalizacja tras – dzięki zaawansowanym algorytmom Uniter.Pro analizuje takie czynniki jak ruch drogowy, czas pracy kierowców oraz koszty paliwa, aby wybrać najbardziej efektywne trasy. Pozwala to na redukcję kosztów transportu i skrócenie czasu realizacji zleceń.

3. Zarządzanie flotą – system zapewnia pełną kontrolę nad flotą pojazdów, monitorując cykle serwisowe, przeglądy techniczne oraz stan techniczny pojazdów. Pozwala także na precyzyjne rozliczanie kosztów eksploatacji, takich jak zużycie paliwa, opłaty drogowe czy koszty mandatów.

4. Monitorowanie i śledzenie przesyłek w czasie rzeczywistym – Uniter.Pro

umożliwia bieżące śledzenie lokalizacji pojazdów i statusu zleceń, co zwiększa transparentność procesu transportowego i pozwala na szybkie reagowanie na ewentualne problemy. Dodatkowo klienci mogą monitorować swoje przesyłki, co poprawia komunikację i podnosi poziom obsługi.

5. Zaawansowana analiza danych i raportowanie – system generuje szczegółowe raporty dotyczące efektywności floty, kosztów operacyjnych oraz wydajności firmy. Analizy te pozwalają na lepsze zarządzanie zasobami i podejmowanie bardziej świadomych decyzji strategicznych.

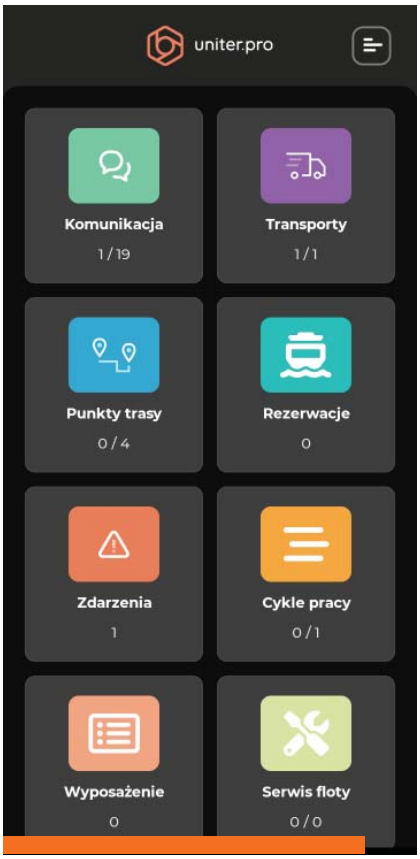
6. Aplikacja mobilna dla kierowców – dedykowana aplikacja mobilna umożliwia kierowcom monitorowanie tras, komunikację z centralą oraz przesyłanie dokumentów. Mogą oni także zgłaszać opłaty czy monitorować czas realizacji zleceń, co znacząco poprawia efektywność operacyjną.

Dla kogo jest przeznaczony Uniter.Pro?

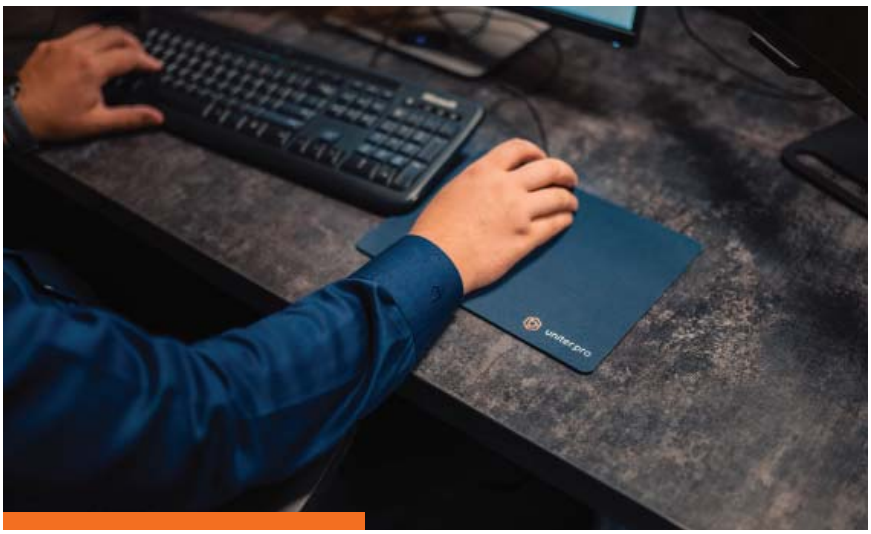
Oprogramowanie Uniter.Pro jest elastyczne i dostosowane do potrzeb firm transportowych o różnej skali działalności.

1. Małe przedsiębiorstwa (do 10 pracowników biurowych).

Charakteryzują się spłaszczoną strukturą organizacyjną, gdzie wielozadaniowość jest normą, a procesy z różnych działów często leżą w gestii jednej osoby. Wiele z tych procesów może być nieobecnych lub realizowanych ad hoc. Firmy te specjalizują się w niszowych segmentach transportu, a ich systemy zarządzania często opierają się na prostych rozwiązaniach takich jak Excel czy arkusze Google, wybieranych na podstawie poprzednich doświadczeń lub czasem jest ich po prostu brak. Uniter.Pro automatyzuje rutynowe zadania, zapewniając elastyczność w zarządzaniu ograniczonymi zasobami. Pomaga to małym firmom w optymalizacji operacji przy minimalnych kosztach.



Aplikacja Uniter.Pro


Wdrożenie systemu Uniter.Pro jest procesem wieloetapowym, który obejmuje szczegółową analizę procesów biznesowych firmy, integrację z istniejącymi systemami, personalizację interfejsu użytkownika oraz migrację danych

2. Średnie przedsiębiorstwa (11-50 pracowników biurowych).

W miarę rozwoju i specjalizacji w konkretnej dziedzinie, firmy te rozwijają wypracowane procedury. Struktura organizacyjna ewoluuje, jednak obowiązki pracowników mogą być nieoptymalnie rozdysponowane wskutek dynamicznych zmian. Rozszerzenie działalności często prowadzi do poszukiwania nowych możliwości zarobkowania oraz analizy rynku. Systemy zarządzania w tych firmach to często kombinacja TMS, Excela i różnych integracji, co może skutkować nieefektywnym dopasowaniem narzędzi. Oprogramowanie oferuje modułowe rozwiązania umożliwiające zarządzanie flotą i optymalizację procesów logistycznych, co wspiera dynamiczny rozwój i oszczędności.

3. Duże firmy (powyżej 50-70, i więcej, pracowników biurowych).

Posiadają rozbudowane procedury normalizujące pracę na każdym szczeblu organizacyjnym. Struktura jest dobrze zorganizowana, z podziałem obowiązków między poszczególne działy. Certyfikaty narzucają pewne ograniczenia, a potrzeba integracji z różnorodnymi systemami jest wyraźna. TMS w połączeniu z licznymi integracjami i narzędziami wspomagającymi pracę, takimi jak arkusze kalkulacyjne, umożliwia łatwe skalowanie i modernizację, choć może być kosztowne, jeśli obecny program nie był przygotowany na rozwój wraz ze wzrostem zapotrzebowania. Uniter.Pro pozwala na zaawansowane monitorowanie kosztów, zarządzanie dokumentacją prawną oraz techniczną, co jest kluczowe w firmach z dużymi flotami pojazdów.

4. Firmy specjalizujące się w konkretnych typach transportu (np. chłodnie, transport niebezpieczny).

Firmy specjalizujące się w transporcie wymagającym szczególnych warunków, jak transport ładunków chłodniczych czy materiałów niebezpiecznych, mogą skorzystać z zaawansowanych funkcji TMS Uniter.Pro, które pozwalają na dokładne monitorowanie warunków transportu, zapewniając przestrzeganie odpowiednich norm i regulacji. System może automatycznie alarmować o potencjalnych problemach (np. zmianach temperatury), co pozwala na szybką reakcję i minimalizację szkód transportowych. Do systemu stwo-

rzona została dedykowana aplikacja dla kierowców. Wszystkie dane w aplikacji mobilnej przeznaczonej dla nich są automatycznie synchronizowane z systemem Uniter.Pro i uaktualniają się na bieżąco. Dzięki temu zarządzający w firmie transportowej mogą mieć pełną kontrolę nad każdym procesem operacyjnym.

System Uniter.Pro zbudowany jest w oparciu o modułową architekturę, co umożliwia dodawanie nowych funkcji i usług w miarę rozwoju Twojej firmy, bez konieczności wymiany całego systemu i ponoszenia dodatkowych kosztów. Od samego początku i zawsze masz dostęp do pełnej wersji programu i jego funkcjonalności oraz kompleksowej obsługi.

Proces wdrożenia i szkolenia

Wdrożenie systemu Uniter.Pro jest procesem wieloetapowym, który obejmuje szczegółową analizę procesów biznesowych firmy, integrację z istniejącymi systemami, personalizację interfejsu użytkownika oraz migrację danych. Ważnym elementem wdrożenia jest szkolenie użytkowników, które obejmuje podstawowe i zaawansowane funkcje systemu. Dzięki temu pracownicy firmy mogą w pełni wykorzystać potencjał oprogramowania.

Korzyści z wdrożenia Uniter.Pro

1. Zwiększenie efektywności operacyjnej – automatyzacja procesów oraz lepsza organizacja pracy pozwalają na oszczędność czasu i zasobów.

2. Optymalizacja kosztów – precyzyjne monitorowanie kosztów transportu oraz optymalizacja tras przyczyniają się do redukcji wydatków.

3. Poprawa komunikacji wewnętrznej – Uniter.Pro usprawnia komunikację między działami i zapewnia dostęp do aktualnych informacji, co skraca czas realizacji zleceń.

4. Wyższy poziom satysfakcji klienta – lepsza kontrola nad realizacją zleceń i terminowe dostawy przyczyniają się do budowania silniejszych relacji z klientami.

Opcje dla klienta:

Opcja 0 – klient darmowy, pozostaje z materiałami do samodzielnej nauki (1 user free).

Opcja 1 – mały klient, organizacja krótkiego szkolenia online (1-2 godz. na 2 osoby).

Opcja 2 – średni i duży klient, pełne wdrożenie z harmonogramem dostosowanym do potrzeb oraz opieką posprzedażową.

Podsumowując

Uniter.Pro to zaawansowane oprogramowanie ERP, które doskonale sprawdza się w firmach transportowych. Dzięki jego wszechstronności, możliwościom automatyzacji oraz integracji z innymi systemami, stanowi niezastąpione narzędzie w optymalizacji procesów operacyjnych i logistycznych. Firmy, które wdrożą Uniter.Pro, mogą liczyć na znaczące oszczędności kosztów, lepszą organizację pracy oraz poprawę satysfakcji klientów.

Uniter.Pro to oprogramowanie klasy ERP integrujące kluczowe aspekty działalności firm transportowych. Zostało zaprojektowane, aby nie tylko wspierać zarządzanie transportem, ale także optymalizować procesy logistyczne, finansowe, flotowe oraz komunikacyjne.



Project Manager Uniter.Pro Marcin Piękoś będzie miał prelekcje na targach TransLogistyka, szczegóły w artykule

Zachęcamy do wypróbowania pełnej wersji Uniter.Pro i przekonania się, jak nowoczesne technologie mogą wspierać rozwój Twojej firmy transportowej – www.uniter.pro

Zapraszamy również do naszego stoiska oraz na wystąpienia naszego Project Managera Marcina Piękosia:

5 listopada, Hala 3, Forum TransLogistica, godz. 11:10 – 11:20 – temat: **Technologiczny filar firmy – integracja i automatyzacja procesów.**

5 listopada, Hala 4, Spotkania Transportowe, godz. 13:00 – 13:10 – temat: **Atomowe koszty – jak uporządkować rozproszony problem?**

6 listopada, Hala 4, TSL Green Day, godz. 13:10 – 13:20 – temat: **Zrównoważony rozwój zaczyna się od integracji i automatyzacji procesów.**

6 listopada, Hala 3, Forum Translogistica, godz. 12:40 – 12:50 – temat: **Oprogramowanie jako interaktywny przewodnik po procesach transportowych.**

Lumesia

EUROTOLL · FAISERVICE

Kompleksowa platforma usług dla firm transportowych i logistycznych.



Opłaty drogowe

Telematyka

Lumesia Card

Usługi finansowe

Usługi intermodalne

lumesia.pl



Monitorowanie kosztów na bieżąco, z uwzględnieniem rzeczywistych danych, pozwala na sprawną korektę założeń i decyzji. Można to robić w kontekście: zleceń, klientów, spedytorów, pojazdów czy tras

Jak ocenić rentowność firmy transportowej?

Rentowność firmy transportowej to kluczowy wskaźnik jej sukcesu i stabilności finansowej. W dynamicznym i konkurencyjnym świecie przedsiębiorstw działających w sektorze TSL, umiejętność dokładnej oceny zyskowności jest niezbędna do podejmowania trafnych decyzji strategicznych.

Czy zastanawiałeś się kiedyś, jakie wskaźniki i metody są najskuteczniejsze w ocenie rentowności Twojej firmy? W tym artykule przeanalizujemy różne aspekty, które przybliżą to zagadnienie.

Analiza rentowności w branży transportowej

Analiza kosztowa w firmie transportowej może być przeprowadzona z różnych perspektyw. Możemy analizować:

1. Miesięczne wyniki całej firmy, grup lub pojedynczych pojazdów. Daje to ogólny obraz finansowej kondycji firmy. Jednak mamy do niej dostęp „z opóźnieniem", co uniemożliwia reagowanie i podejmowanie decyzji tu i teraz.

2. Bieżąca analiza z weryfikacją założeń. Monitorowanie kosztów na bieżąco, z uwzględnieniem rzeczywistych danych, pozwala na sprawną korektę założeń i decyzji. Można to robić w kontekście: zleceń, klientów, spedytorów, pojazdów czy tras (tzw. kółka).

Wariant drugi wymaga analizy operacyjnej, w której koszty, poza dekretem miesięcznym, mają także dekret analityczny, umożliwiający zsumowanie danych w określonym kontekście (np. zleceń danego klienta).

Podchodząc więc do tematu analizy rentowności należy na samym początku ustalić jak ma być przedstawiona i wg jakich założeń raportowana (np. w walucie euro).

Zlecenia jako kluczowy punkt analizy rentowności firmy

Zlecenie jest doskonałym źródłem danych analitycznych ze względu na swoją kompletność. Analizując je możemy uzyskać szeroki wgląd w rentowność firmy w różnych przekrojach obejmujących klientów, kierowców, pojazdy, naczepy, lokalizacje, działy, spedytorów, dyspozytorów i inne, a w perspektywie sumowania danych uzyskujemy także „wynik kółek". Księgowy wynik miesiąca pozostawiamy księgowości.

Koszty w firmie transportowej

Pierwszym krokiem do oceny rentowności jest analiza struktury kosztów przedsiębiorstwa. Ważne jest ich zdefiniowanie i podzielenie na koszty bezpośrednie i pośrednie.

Koszty bezpośrednie zlecenia to m.in. parkingi, opłaty autostradowe czy promy. Natomiast koszty pośrednie zlecenia obejmują np. paliwo i adblue, diety, wynagrodzenia kierowców, serwisy i naprawy, leasingi czy podatki. Należy zwrócić uwagę, że koszty pośrednie wymagają dalszego przypisania do zleceń. Konieczne jest więc określenie metody ich podziału. To ważny krok w prawidłowo realizowanym procesie analizy rentowności.

W procesie kalkulacji kosztów pomocny jest system TMS SPEED. Podczas wykonywania zlecenia transportowego zbierane są dane rzeczywiste, jak: czas realizacji zlecenia, przebieg pojazdu oraz koszty parkingów, paliwa, adblue, autostrad i inne.

Jak zarządzać kosztami w firmie transportowej

Mając uporządkowaną wiedzę w zakresie struktury kosztów, należy zastanowić

się nad metodą ich planowania. Pozwoli to uniknąć błędów w obliczeniach. Chociaż popularnym modelem jest wyliczenie stawki za kilometr, którą uzyskuje się dzieląc sumę kosztów przez sumę kilometrów – to takie podejście niesie ze sobą ryzyko pomyłek. To z kolei może prowadzić do niewłaściwej wyceny frachtów, co negatywnie wpływa na ich konkurencyjność na rynku transportowym.

Aby uniknąć tego rodzaju problemów, warto rozważyć metodę opartą na:

1. wyodrębnieniu kosztów bezpośrednich (zależnych od danej relacji transportowej) od pozostałych kosztów, tworząc sumę kosztów pośrednich oraz

2. podzieleniu kosztów rodzajowych na te związane z przebiegiem i te związane z czasem.

W efekcie dla kosztów pośrednich uzyskamy stawkę za km oraz stawkę np. godzinową. W ten sposób kalkulacja kosztów zlecenia sprowadzi się do wyliczenia kosztów bezpośrednich oraz do wyliczenia sumy kosztów pośrednich – jako ilość km zlecenia (pustych i pełnych) x stawka za km oraz czas trwania zlecenia (wraz z dojazdem) x stawka za czas, np. godzinę. Podsumowując te koszty uzyskujemy bazę do realnej wyceny zlecenia.



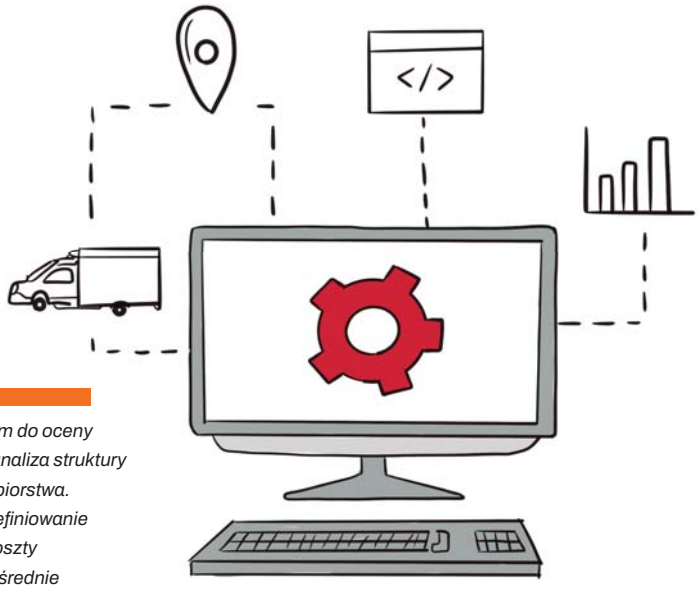
Chociaż popularnym modelem jest wyliczenie stawki za kilometr, którą uzyskuje się dzieląc sumę kosztów przez sumę kilometrów – to takie podejście niesie ze sobą ryzyko pomyłek. To z kolei może prowadzić do niewłaściwej wyceny frachtów, co negatywnie wpływa na ich konkurencyjność na rynku transportowym

Rzetelna wycena zlecenia

Najlepszym wyborem będzie system TMS, który wykorzystuje cenniki dla kosztów pośrednich i bezpośrednich oraz jest połączony z mapą, odpowiedzialną za obliczenia kosztów bezpośrednich.

Najlepszym wyborem jest system TMS, który wykorzystuje cenniki dla kosztów pośrednich i bezpośrednich oraz jest połączony z mapą, odpowiedzialną za obliczenia kosztów bezpośrednich.

Tak zbudowana, kompleksowa kalkulacja kosztów stanowi rzetelnie opracowany punkt odniesienia zarówno do wyceny zlecenia, jak i dla dalszej analizy rentowności transportu.



Pierwszym krokiem do oceny rentowności jest analiza struktury kosztów przedsiębiorstwa. Ważne jest ich zdefiniowanie i podzielenie na koszty bezpośrednie i pośrednie

Jak ocenić rentowność zlecenia transportowego

W całym procesie pomocny jest system TMS SPEED. Podczas wykonywania zlecenia transportowego zbierane są dane rzeczywiste, jak: czas realizacji zlecenia, przebieg pojazdu oraz koszty parkingów, paliwa, adblue, autostrad i inne.

Koszty bezpośrednie są przydzielane do konkretnych zleceń, podczas gdy koszty pośrednie, najpierw algorytmem przypisywane są do poszczególnych zleceń i/lub poleceń wyjazdu, a ostatecznie w części kwoty na nie dekretowane.

Na końcu całego procesu okazuje się, że w pojedynczym zleceniu znajdują się informacje na temat danych planowanych i rzeczywistych. Najłatwiej i najefektywniej będzie, gdy zestawimy je – jako ostatni etap oceny rentowności zlecenia – w formie raportu. Uzyskamy w ten sposób dostęp do wyniku zlecenia w kontekście kosztowym oraz jakościowym (czas, kilometry), a także wgląd do struktury kosztów tego zlecenia.

Podsumowując...

Aby skutecznie obliczyć rentowność w systemie zarządzania transportem, niezbędne są pełne dane po stronie przychodów oraz kosztów (bezpośrednich i pośrednich) jak i metoda wyliczenia, która umożliwi uzyskanie rzeczywistego wyniku. System interLAN SPEED jest narzędziem, które pozwala na wieloaspektową analizę rentowności, w tym w kontekście pojedynczego zlecenia.



Jednym z największych wyzwań w nowoczesnych magazynach jest wykorzystanie systemu, który umożliwi maksymalnie szybką i bezbłędną pracę urządzeń i ludzi przy jednoczesnym zapobieganiu „kolizji"

Sztuczna inteligencja i czujnik UWB zmieniają zasady gry w branży TSL

Dzięki systemom WMS, opartym na sztucznej inteligencji (ang. artificial intelligence, AI) i współpracującym z nimi czujnikom UWB, magazyny przestały być miejscem, w którym dominuje praca ręczna. Inteligentne systemy usprawniają każdy proces magazynowy – od przyjęcia towaru, poprzez kompletację zamówień, po wysyłkę gotowych paczek, co niesie ze sobą prawdziwą rewolucję w branży TSL.

Firmy, które decydują się na wdrożenie innowacyjnych rozwiązań cyfrowych, zyskują przewagę konkurencyjną, zwiększając efektywność operacji magazynowych przy jednoczesnym obniżeniu kosztów. Mogą lepiej zarządzać swoimi zasobami i szybciej reagować na zmieniające się potrzeby rynku.

Wyobraźmy sobie ogromny magazyn, po którym krążą wózki widłowe, roboty i pracownicy. Maszyny chwytają konkretne towary i dostarczają je magazynierom w celu ich zapakowania i wysyłki zamówień. Coraz więcej takich obiektów jest częścią łańcuchów dostaw. Jednym z największych wyzwań w nowoczesnych magazynach jest wykorzystanie systemu, który umożliwi maksymalnie szybką i bezbłędną pracę urządzeń i ludzi przy jednoczesnym zapobieganiu „kolizji". Tutaj z pomocą przychodzi inteligentny system WMS PINQUARK.

Współpraca sztucznej inteligencji z robotami i magazynierami

PINQUARK WMS wyposażony jest w zaawansowany model głębokiego uczenia, który nieustannie zbiera i analizuje setki danych dotyczących magazynu. System jest w stanie przewidywać i opracowywać optymalne ścieżki kompletacji w czasie rzeczywistym. Obliczenia trawają mniej niż 0,5 sekundy. System minimalizuje liczbę zbędnych ruchów, przyspiesza proces kompletacji i pomaga zidentyfikować potencjalne „wąskie gardła" w procesach magazynowych. Co więcej, trasy kompletacji mogą być wytyczane według różnych kryteriów, np. najkrótsza droga, najkrótszy czas czy optymalne rozłożenie towaru na palecie (np. cięższe produkty na dole, lżejsze i delikatniejsze na górze). Każda ścieżka kompletacji jest wyliczana na nowo po każdorazowym zeskanowaniu towaru. Współpracując z naszymi precyzyjnymi czujnikami UWB, system pozwala na śledzenie pozycji magazynierów i urządzeń z dokładnością do 20 cm, co jeszcze bardziej zwiększa efektywność pracy magazynu. PINQUARK WMS uczy się na podstawie każdego wykonanego zadania. Dzięki temu ciągle się „doskonali" i dostosowuje do zmieniających się warunków pracy.

Brak błędów w procesie kompletacji zamówień

Proces kompletowania zamówień zasługuje na szczególną uwagę ze względu na czasochłonność i wysokie koszty, które według wyliczeń ekspertów mogą wynosić od 37 do nawet 55% całości kosztów funkcjonowania magazynu. Jeśli weźmie się pod uwagę także inne działania powiązane, czyli m.in. pakowanie i załadunek towarów, to kompleksowy proces kompletowania zamówień może stanowić nawet 61% całkowitych kosztów magazynowania*). Sztuczna Inteligencja nie zastępuje pracowników w 100%, ale wpływa na zwiększenie wydajności ich pracy i zmniejszenie prawdopodobieństwa ryzyka popełnienia przez nich błędu. I to niemal do zera. Dzięki wykorzystaniu skanerów kodów kreskowych magazynierzy są pewni tego, jaki produkt pobierają z półki, co kompletują i co wysyłają. Technologie automatyzacji pomagają również oszczędzić czas i obniżyć koszty pracy związane z korygowaniem błędów, które występują w tradycyjnych magazynach. Dzięki wykorzystaniu technologii kodów i skanerów firmy mogą także na bieżąco kontrolować stany magazynowe. Stanowi to ogromne wsparcie dla pracowników, którzy są odpowiedzialni za podejmowanie decyzji dotyczących zatowarowania i składowania towaru na magazynie.

*) Richards G.: Warehouse management: a complete guide to improving efficiency and minimizing costs in the modern warehouse.

Składowanie towaru

Sztuczna Inteligencja jest także ogromnym wsparciem w obszarze zarządzanie gospodarką magazynową poprzez maksymalne wykorzystanie przestrzeni składowania, minimalizację ilości niewykorzystanych miejsc, optymalizację czasu potrzebnego na lokowanie produktów w magazynie oraz zwiększenie efektywności procesów związanych z przygotowywaniem zamówień. Jest to szczególnie istotna funkcja w przypadku niedużych magazynów, w których każda wolna przestrzeń jest „na wagę złota". System bierze pod uwagę wiele złożonych czynników i zmiennych – znacznie więcej niż jest w stanie zrobić to człowiek. Wśród nich znajdują są m.in. optymalizacja przestrzeni magazynowej, rodzaj, ciężar i wielkość produktów, numer seryjny, najczęstsze wzorce zakupowe, sezonowość czy daty przydatności artykułów. W odróżnieniu od klasycznych metod wyznaczania miejsc magazynowych, system WMS potrafi błyskawicznie i bez problemu dostosować procesy do szybko zmieniających się potrzeb magazynu.

Cyfryzacja, czyli źródło nowych możliwości rozwoju

Sztuczna inteligencja pozwala także pracować „mądrzej". Jak należy to rozumieć? Systemy magazynowe oparte na technologii sztucznej inteligencji mają możliwość ciągłego analizowania danych, monitorowania kluczowych wskaźników wydajności (KPI), czy bieżącego identyfikowania obszarów wymagających optymalizacji. PINQUARK WMS ma ogromne możliwości adaptacyjne. Oznacza to, że im dłużej inteligentne algorytmy funkcjonują w magazynie, tym doskonalsze i coraz bardziej złożone procesy pozwalają wypracowywać. Można powiedzieć, że inteligencja adaptacyjna daje magazynowi sztuczny mózg, który uczy się i dostosowuje, pomaga usprawnić przepływ pracy i operacje.

Współpracując z precyzyjnymi czujnikami UWB, system pozwala na śledzenie pozycji magazynierów i urządzeń z dokładnością do 20 cm, co zwiększa efektywność pracy magazynu



Magazyn na mapie

PINQUARK WMS pozwala na tworzenie map magazynów, czyli projektowanie wiernej kopii obiektu w wersji cyfrowej. Na mapach znajdują się dokładne lokalizacje np. wszystkich alejek, regałów, półek i poziomów ich zagospodarowania, stref składowania towaru, jego przyjmowania, załadunku i rozładunku czy stref wysyłek i kompletacji zamówień, a także przeszkody. Dzięki dostępowi do map, uprawnieni pracownicy mają możliwość szybkiej oceny stanu magazynowego według różnych kryteriów, bieżącej



kontroli stanu towaru i jego umiejscowienia i kontrolowania faktycznych postępów w pracy magazynierów. System umożliwia także wirtualny podział obiektu na wiele uporządkowanych stref i obszarów logicznych, które różnią się od siebie m.in. modelem składowania towaru, sposobem rotowania produktów, rodzajem przechowywanych artykułów czy możliwymi operacjami. Dzięki tej funkcjonalności możliwe jest np. wspólne składowanie identycznych lub podobnych do siebie towarów należących do różnych klientów, czy podział magazynu na strefy przypisane różnym partnerom biznesowym – jest to szczególnie ważna funkcjonalność dla firm działających w branży 3PL. Stworzenie cyfrowej mapy magazynu jest konieczne dla późniejszego funkcjonowania systemu WMS i czujników UWB. Stanowi podstawę do obliczeń wykonywanych przez algorytmy AI oraz gwarantuje dostępność do danych i wysoką wydajność obsługi pozostałych funkcjonalności. Mapa pozwala na dogłębną analizę procesów logistycznych przez sztuczną inteligencję, lepsze monitorowanie pracy magazynu i możliwość testowania alternatywnych strategii jego pracy.



Mateusz Kalinowski

Sztuczna inteligencja to potężna technologia, która nie tylko pozwalają firmom znacznie uprościć i zwiększyć poziom automatyzacji kluczowych procesów, ale przede wszystkim otwiera przed nimi zupełne nowe możliwości rozwoju. Biorąc pod uwagę dynamiczny rozwój technologiczny firm działających w branży TSL, można zaryzykować stwierdzenie, że zastosowanie rozwiązań opartych o innowacyjne technologie w magazynach stanie się nie tyle opcją, co koniecznością. Przedsiębiorstwa, które nie będą gotowe na wdrożenie innowacji będą ryzykowały utratą przewagi nad konkurencją. ●

Mateusz Kalinowski, CEO Meritus

> Im dłużej inteligentne algorytmy funkcjonują w magazynie, tym doskonalsze i coraz bardziej złożone procesy pozwalają wypracowywać. Inteligencja adaptacyjna daje magazynowi sztuczny mózg, który uczy się i dostosowuje, pomaga usprawnić przepływ pracy i operacje.

ZAPRASZAMY

**na nasze stoisko (D 24, Hala 4)
na targach
Translogistica Poland**



Przed bramami szybkobieżnymi wbudowano w podłogę pętle indukcyjne. Gwarantują one otwieranie bramy tylko wtedy, gdy pojazd transportowy wjeżdża lub wyjeżdża z hali

900 tysięcy zmian obciążenia w ciągu dwóch lat

Rohlik, czeski internetowy sprzedawca żywności, wyposaża nowe chłodnie w bramy szybkobieżne EFAFLEX.

Wszystko musi dziać się szybko, zwłaszcza jeśli świeża żywność ma dotrzeć do klienta w ciągu 2 godz. od złożenia zamówienia. Oferta obejmuje produkty od lokalnych rolników i regionalnych producentów oraz szeroką gamę produktów z supermarketów. Celem internetowego sklepu spożywczego jest ekspresowa dostawa na terenie całego kraju w godzinę. Do realizacji tego planu ma przyczynić się czwarty, w pełni zautomatyzowany magazyn położony w miejscowości Chrástany koło Pragi. Natychmiastowa kompletacja towarów nie może czekać, dlatego gigant e-food zdecydował się na zainstalowanie szybkobieżnych bram EFAFLEX w magazynach chłodniczych w Chrástanach.

– *Nasz model biznesowy opiera się na bardzo zaawansowanej i wydajnej logistyce, w której nie ma czasu na przestoje. Jednocześnie przywiązujemy dużą wagę do zrównoważonego zarządzania energią. Dlatego do naszych działań w chłodniach potrzebujemy niezawodnych bram o długiej żywotności i dużej prędkości. Producent musi mieć również dobry serwis, który w przypadku awarii gwarantuje, że bramy zostaną naprawione naprawdę szybko. Właśnie dlatego wybraliśmy EFAFLEX* – mówi Válá Pecka, Facility Manager w firmie Rohlik.

Szybkość, która przynosi oszczędności

Rohlik posiada zaawansowany system przetwarzania towarów z własnym, kompleksowym oprogramowaniem, które kontroluje każdy obszar działalności – od sklepu internetowego po prognozowanie popytu, optymalizację operacji i realizacji zamówień, a także od systemów płatności po komunikację z klientami w czasie rzeczywistym. Logistyka firmy Rohlik jest na najwyższym poziomie, a sprzęt w magazynach musi jej dorównywać. Dlatego w nowym magazynie-chłodni w Chrášťanach koło

Pragi zainstalowano dziesięć bram EFAFLEX, które są zaprojektowane do dużych wydajności i mogą obsługiwać setki zmian obciążenia dziennie. Najbardziej obciążona brama w ciągu dwóch lat obsłużyła już 900 tys. cykli otwierania i zamykania.

Kilka izolowanych szybkobieżnych bram spiralnych EFA-SST® L Premium oddziela obszary chłodni od innych części magazynu. W strefach chłodniczych znajduje się brama rolowana EFA-SRT® L ECO, która oddziela poszczególne chłodzone obszary z żywnością.

Osiem szybkich i niezawodnych bram znalazło także zastosowanie w magazynie w miejscowości Horní Počernice w Pradze. Wewnętrzne ramy rolowane EFA-SRT® L ECO również tutaj tworzą różne strefy. Kilka szybkobieżnych bram EFA-SST® L Premium o izolowanej konstrukcji dodatkowo oddziela strefy chłodzenia od innych części magazynu. Także w tym przypadku prędkość bramy była jednym z najważniejszych parametrów.

W magazynie-chłodni w Chrášťanach koło Pragi zainstalowano dziesięć bram EFAFLEX, które są zaprojektowane do dużych wydajności i mogą obsługiwać setki zmian obciążenia dziennie. Najbardziej obciążona brama w ciągu dwóch lat obsłużyła 900 tys. cykli otwierania i zamykania.

Pętle indukcyjne zwiększają potencjał

Oprócz oszczędności energii nowa konstrukcja magazynu wysokiego składowania została również zaprojektowana pod kątem zwiększenia bezpieczeństwa. Przed bramami szybkobieżnymi wbudowano w podłogę pętle indukcyjne. Gwarantują one otwieranie bramy tylko wtedy, gdy pojazd transportowy wjeżdża lub wyjeżdża z hali. Nie reagują one na normalny ruch przed lub za bramą, zapobiegając w ten sposób niepotrzebnemu otwieraniu.

Chcą zaopatrywać Europę Środkową

Internetowy sklep spożywczy Rohlik od 2014 r. zaopatruje klientów w całych Czechach. Początkowo obsługiwał tylko mieszkańców Pragi i Brna, ale z biegiem lat stał się jednym z największych graczy na środkowoeuropejskim rynku spożywczym. Obecnie działa nie tylko w Czechach, lecz także na Węgrzech, w Austrii i Niemczech. Niebawem koncern rozpocznie działalność w Rumunii, Włoszech i Hiszpanii, przy czym Włochy będą drugim co do wielkości rynkiem po Niemczech. W Monachium firma w rekordowym czasie przekroczyła ważny próg, którym było 1000 zamówień dziennie. W ciągu najbliższych trzech lat Rohlik zamierza dotrzeć do około 30 mln klientów w Niemczech.



Fot. Volvo



W wypadku umowy o pracę, w razie potencjalnej szkody na pojeździe rzadziej trzeba borykać się z odmową wypłaty odszkodowania

Jak wybrać najkorzystniejszą formę zatrudnienia kierowców

Nie jest żadną nowością, że w świadomości pracowników, niezależnie od branży i stanowiska, utrzymuje się przekonanie o niepodważalnej wyższości umowy o pracę nad innymi formami zatrudnienia. Niestety, nie zawsze jest to prawdą. W niektórych specyficznych sytuacjach może się bowiem okazać, że bardziej preferencyjne warunki stworzy umowa zlecenie bądź współpraca B2B dla samozatrudnionych. Uznaliśmy, że warto przyjrzeć się tej kwestii.

Przedstawiamy najważniejsze wady i zalety każdego typu umowy, by łatwiej było wybrać najlepszą formę współpracy z kierowcą.

Umowa o pracę

Jest to najbardziej ceniona przez pracowników forma zatrudnienia. Przede wszystkim umowa o pracę gwarantuje pracownikowi spokój, pewność i stabilność zatrudnienia. Dodatkowo zapewnia wszystkie przywileje pracownicze, takie jak płatny urlop czy zasiłek chorobowy. Nie obciąża też pracownika żadnymi dodatkowymi formalnościami związanymi z ZUS czy Urzędem Skarbowym. Trudno więc zaprzeczyć, że jest to niebywale atrakcyjna dla pracowników forma zatrudnienia.

Pracodawca oferujący zatrudnienie na podstawie umowy o pracę z pewnością dużo łatwiej znajdzie pracownika o wysokich kwalifikacjach i bogatym doświadczeniu zawodowym. Dodatkowym atutem dla pracodawcy jest fakt, że pracownik zatrudniony w oparciu o umowę o pracę, zgodnie z Kodeksem Pracy pozostaje w obowiązku wykonywania poleceń służbowych. Na korzyść pracodawcy zatrudniającego w oparciu o umowę o pracę działa również to, że w razie potencjalnej szkody na pojeździe rzadziej trzeba borykać się z odmową wypłaty odszkodowania. Mowa tu o tym, że w ogólnych warunkach ubezpieczenia wiele towarzystw ubezpieczeniowych zastrzega sobie wypłatę jedynie w sytuacji, gdy szkoda powstała kiedy pojazdem kierował właściciel bądź jego pracownik. Zatrudnienie na umowę o pracę nie pozostawia więc w tej kwestii żadnych niedomówień. Dodatkowo warto pamiętać, że w przypadku zatrudnienia mamy 100% pewności zgodnego z przepisami delegowania zagranicznego. Mowa tu o systemie IMI i poświadczeniu zapewnienia odpowiednich warunków socjalnych w czasie delegowania – przepisach wprowadzonych w ramach pakietu mobilności w 2022 r.

i stosowanych w europejskich krajach. Niektóre państwa, m.in. Niemcy i Austria, podważały delegowanie w ramach IMI kierowców samozatrudnionych bądź wykonujących zlecenie.

Niestety, na tym jednak kończą się zalety umowy o pracę z perspektywy pracodawcy. Słabych stron tego rozwiązania można wymienić nieco więcej. Przede wszystkim dla pracodawcy koszty wynagrodzenia są znacznie wyższe. Mowa tutaj o realnej wysokości poniesionych wydatków z uwzględnieniem wszystkich składek i elementów dodatkowych. Ponadto pracodawca zatrudniający kierowców na umowę o pracę ponosi dodatkowe koszty związane z koniecznością zapewnienia płatnego urlopu swoim pracownikom. Choć nie wydaje się to dużym problemem, to jednak realnie po przeliczeniu może generować koszty nawet do 18 tys. zł w skali roku. Kiedy mowa o dodatkowych wydatkach, trzeba także pamiętać o świadczeniach chorobowych i zasiłkowych. Zgodnie z polskimi przepisami pierwsze 33 dni chorobowego w roku opłaca właśnie pracodawca. Dopiero po tym okresie obowiązek ten i związane z nim koszty przejmuje ZUS.

Pracownicy zatrudnieni na umowę o pracę, niezależnie od ich liczby, to dla przedsiębiorcy również obowiązek prowadzenia kadr. Trzeba tutaj zadbać o wszystkie teczki pracownicze i ich kompletność, przeprowadzanie badań i cyklicznych szkoleń, a także przypilnować, aby były aktualne. I te zadania wiążą się z dodatkowymi kosztami, czy to w ramach zatrudnienia specjalisty do spraw kadr czy też outsourcingu tych zadań. Oprócz tego niezbędna może się okazać również obsługa doświadczonej księgowej, czyli specjalisty do spraw płac. Przy zatrudnieniu pracowników na umowę o pracę to po stronie pracodawcy leży obowiązek wyliczania wszystkich składników wynagrodzenia, a także odprowadzenia odpowiednich składek do ZUS i podatku do Urzędu Skarbowego. Kadra zatrudniona w oparciu o umowę o pracę to także możliwość kontroli z Państwowej Inspekcji Pracy. W związku z tym trzeba także pamiętać o respektowaniu wszystkich praw pracowniczych i odpowiednie dbanie o pełną dokumentację pracowniczą.

Ponadto, rozstanie z pracownikiem zatrudnionym na umowę o pracę także jest nieco trudniejsze. Przy osobistym wypowiedzeniu umowy o pracę warto pamiętać o świadku, na wypadek gdyby pracownik odmówił podpisania oświadczenia o wypowiedzeniu. Niezbędne jest także zapewnienie pracownikowi w pełni płatnego okresu wypowiedzenia lub odpowiednio sformułowanego rozwiązania umowy za porozumieniem stron. Nie mniej jednak nie jest to proces zupełnie bezkosztowy.

Kolejnym minusem jest fakt, że pracodawca może zobowiązać kierowcę do odpowiedzialności za zawinione szkody jedynie do wysokości trzykrotności wynagrodzenia. A jak dobrze wiadomo kierowcy zawodowi niejednokrotnie mają pod opieką towary i tabor o znacznie wyższej wartości.



Konrad Urban

Umowa zlecenie

Umowa zlecenie potencjalnie wydaje się wygodniejsza i mniej kosztowna dla pracodawcy a jednocześnie mniej atrakcyjna dla zatrudnianego kierowcy. Chętnych na stanowiska z taką formą zatrudnienia z reguły jest dużo mniej. Z tego powodu firmy transportowe oferujące umowę zlecenie mogą borykać się z brakami kadrowymi. Koszty zatrudnienia na umowę zlecenie są nieco niższe niż w przypadku umowy o pracę. Pracodawca nie ponosi także kosztów urlopowych i nie ma dodatkowych kosztów związanych ze świadczeniem chorobowym czy jakimikolwiek zasiłkami. Tutaj, nawet jeśli pracownik

Fot. Pixabay



Przy umowie o pracę koszty wynagrodzenia są znacznie wyższe. Mowa tutaj o realnej wysokości poniesionych wydatków z uwzględnieniem wszystkich składek i elementów dodatkowych. Są też dodatkowe koszty związane z koniecznością zapewnienia płatnego urlopu pracownikom

Umowa o pracę gwarantuje pracownikowi pewność i stabilność zatrudnienia. Zapewnia też wszystkie przywileje pracownicze, takie jak płatny urlop czy zasiłek chorobowy. Nie obciąża go żadnymi dodatkowymi formalnościami związanymi z ZUS czy Urzędem Skarbowym.

decyduje się opłacać dobrowolną składkę chorobową, to obowiązek zasiłkowy od pierwszego dnia spoczywa na ZUS-ie. Niewątpliwą zaletą dla pracodawcy jest także to, że może on dochodzić od kierowcy wy-

Fot. Volvo



Zaletą dla pracodawcy jest to, że od kierowcy wykonującego zlecenie może dochodzić zwrotu kosztów do pełnej wysokości zawinionej szkody

konującego zlecenie zwrotu kosztów do pełnej wysokości zawinionej szkody.

Dodatkowo, od sierpnia 2023 r., dzięki nowelizacji przepisów umowy zlecenie, warunki stały się nieco bardziej korzystne. Chodzi tu bezpośrednio o podstawę opodatkowania i wykorzystanie do jej wyliczania tzw. diety wirtualnej.

Ponadto, zakończenie współpracy z kierowcą wykonującym zadania w ramach umowy zlecenie nie przysparza absolutnie żadnych problemów. Płatność odbywa się jedynie za zlecenia wykonane.

Nie mniej jednak umowa zlecenie ma także swoje wady. Oprócz trudności z pozyskaniem kierowcy pracodawca musi pamiętać, że zleceniobiorca nie pozostaje w obowiązku wykonywania poleceń służbowych, więc niejako sam dysponuje swoim czasem pracy. Skutkuje to ograniczonymi możliwościami jego dyscyplinowania. W wypadku zleceniobiorców, którzy spowodowali szkodę na pojeździe dość często towarzystwa ubezpieczeniowe odmawiają wypłaty odszkodowania. Postępowanie takie jest zastrzeżone w ogólnych warunkach ubezpieczenia i trzeba mieć to na uwadze. Oprócz tego umowa zlecenie bywa formą kwestionowaną w ramach IMI i rodzi pewne trudności przy delegowaniu kierowców za granicę. Pracodawcy często zdają się zapominać, że współpraca w oparciu o umowę zlecenie to wprawdzie ograniczone obowiązki kadrowe jednak taka forma zatrudnienia nie daje możliwości całkowitej rezygnacji z kadr. Choć nie ma tu konieczności prowadzenia teczek pracowników, to jednak trzeba pamiętać i zadbać o szkolenia i badania a także ich aktualność. O obowiązku tym mówi wyraźnie art. 304 Kodeksu Pracy.

Samozatrudnienie i współpraca B2B

Coraz częściej spotykaną formą współpracy z kierowcami jest samozatrudnienie i współpraca B2B. Dla właściciela firmy transportowej są to zdecydowanie najniższe koszty. Nie ma tutaj absolutnie żadnych kosztów urlopowych czy wydatków na świadczenia chorobowe lub zasiłkowe. Nie pojawia się także żaden problem z zakończeniem współpracy, ponieważ wygląda to podobnie jak w omówionej wyżej umowie zlecenie, a o warunkach świadczy sama umowa. Kolejnym aspektem działającym na korzyść takiego rozwiązania dla przedsiębiorcy jest także możliwość dochodzenia zwrotu kosztów od kierowcy do pełnej wysokości szkody.

Jednak dla kierowców nie zawsze jest to korzystne rozwiązanie. Dlatego też pozyskanie kierowcy zawodowego o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu, który zgodzi się na taką formę współpracy jest najbardziej trudne. Ponadto, kierowca sam dysponuje swoim czasem pracy przez co możliwość dyscyplinowania jest mocno ograniczona. I tu, podobnie jak przy umowie zlecenie, towarzystwa ubezpieczeniowe najczęściej odmawiają wypłacenia odszkodowania za szkodę powstałą na pojeździe, pomimo terminowo opłacanych składek. Taka forma współpracy jest również mocno kwestionowana przez IMI przy delegowaniu międzynarodowym. Mogą się też pojawić dodatkowe koszty księgowe w celu ułatwienia kierowcy rozliczania tego typu współpracy.

Z kolei dla kierowcy decydującego się na współpracę B2B, takie rozwiązanie może być korzystne, gdy nie będzie on płatnikiem VAT, a jego działalność będzie wciąż w fazie tzw. małego ZUS-u, czyli składek na warunkach preferencyjnych na start. Nie ma tutaj mowy o jakimkolwiek urlopie, a z kolei, aby w czasie wolnym nie płacić składek ZUS, należy pamiętać o zawieszeniu działalności.

Aby znaleźć najlepszą formę współpracy z kierowcą należy dokładnie przeanalizować wszystkie wady i zalety każdego rozwiązania. Trzeba się zastanowić, które aspekty dla konkretnej firmy będą mieć największe i kluczowe znaczenie, a które pozostają bardziej marginalne. W oparciu o taką analizę podjęcie decyzji będzie dużo łatwiejsze, a na pewno bardziej precyzyjne i przemyślane. ●

Koszty zatrudnienia na umowę zlecenie są nieco niższe niż w przypadku umowy o pracę. Pracodawca nie ponosi także kosztów urlopowych i nie ma dodatkowych kosztów związanych ze świadczeniem chorobowym czy jakimikolwiek zasiłkami.

Konrad Urban, prezes zarządu Kancelarii Transportowej TRANSCARE

www.kancelariatranscare.pl

JEST POWÓD DO ŚWIĘTOWANIA!

30 lat interLAN

20 LAT TMS SPEED

1000+ KLIENTÓW

70 OSÓB W ZESPOLE



DZIĘKUJEMY ZA ZAUFANIE!

www.interlan.pl



Jak odzyskać zwrot za nadpłacone myto w Niemczech za lata 2021-2024?

W marcu tego roku Sąd Administracyjny w Kolonii podjął kluczową decyzję dotyczącą nieprawidłowo naliczanego myta w Niemczech. Dotyczy opłat uiszczanych przez przewoźników za lata 2016-2020. Sąd uznał, że koszty utrzymania policji drogowej nie powinny być częścią myta, co otworzyło drogę do roszczeń o zwrot nadpłaconych kwot zarówno w tym, jak i w kolejnych okresach.

Zgodnie z wyrokiem Sądu Administracyjnego, władze Niemiec powinny zwrócić 5,86 % kosztów infrastruktury zawartych w opłatach drogowych uiszczonych w latach 2016-2018, oraz 4,44 % za okres od września 2019 r. do grudnia 2020 r. Z wyroku Sądu Administracyjnego w Kolonii wynika, że Republika Federalna Niemiec pobrała w ramach opłat drogowych o około 1,2 miliarda euro za dużo. Nie oznacza to jednak, że Republika Federalna Niemiec zwróci całą kwotę 1,2 miliarda euro. Wiele firm transportowych nie złożyło wniosku o zwrot albo nie zrobiło tego w odpowiednim czasie lub w odpowiedni sposób. W związku z tym, nawet jeśli wyrok z Kolonii zostanie utrzymany bez zmian, to zdaniem adwokata Martina Pfnüra, specjalisty w zakresie prawa transportowego, zwrócona zostanie dużo mniejsza kwota. Przypuszczam, że może to być łącznie około 700 milionów euro plus odsetki. Co bowiem ważne, sąd ustalił, że będą obowiązywać odsetki unijne, które obecnie wynoszą 8,37%. Odsetki będą naliczane od daty zapłaty myta, zatem łącznie może to oznaczać kwoty rzędu kilku miliardów euro.

Choć Sąd Administracyjny w Kolonii bardzo przekonująco uzasadnił swoje orzeczenie, to Republika Federalna Niemiec zdecydowała się jednak na złożenie środka odwoławczego, czyli zażalenia o niedopuszczeniu apelacji przez sąd pierwszej instancji. Dokonał tego w dwa miesiące później BALM – Federalny Urząd ds. Logistyki i Mobilności odwołał się od tej decyzji. Aktualnie sprawa jest w toku, a ostateczną decyzję podejmie Sąd w Münster, prawdopodobnie jeszcze przed końcem bieżącego roku.

Historia niesie doświadczenia

Cofnijmy się na chwilę do historii. W 2013 r kilkadziesiąt firm transportowych zaangażowało kancelarię Pfnür Rechtsanwälte w proces odzyskiwania myta za lata 2009-2011. W tamtym czasie nie było jeszcze pewne, czy prawnikom uda się przekonać sądy do przedstawianej argumentacji. Jednak klienci, którzy uwierzyli wtedy, że jest szansę na wygraną, bardzo mocno na tym skorzystali. Łącznie odzyskali wtedy 12,8% kwoty myta, co przełożyło się na prawie 5 milionów euro z tytułu nadpłaconych opłat za drogi.

Dziś sytuacja wygląda zupełnie inaczej, ponieważ na rzecz przewoźników działa bardzo korzystny wyrok TSUE z 2020 r. oraz wyrok wyższego sądu administracyjnego w Münster z 2021 r. Oznacza to, że szanse zwrotu nadpłaconego myta są obecnie znacznie większe niż były w 2013 r. Dodatkowo, wiedza na temat tego, w jaki sposób wyliczana jest wysokość myta w Niemczech jest pełniejsza, ponieważ eksperci uzyskali dostęp do szczegółowych informacji, które nie były nigdzie udostępniane publicznie. Dzięki temu, łatwiej jest zakwe-

stionować poszczególne składniki kalkulacji. Dotyczy to również nowszych okresów, począwszy od października 2021 r. Kalkulacje opłat drogowych za okres od października 2021 r. bazują bowiem częściowo na kalkulacjach za wcześniejsze lata.

To otwiera to nowe możliwości na drodze do odzyskania nadpłaconego myta również za kolejne okresy i pozwala sądzić, że istnieją bardzo duże szanse na zwrot co najmniej na poziomie 10% kosztów infrastruktury (wliczając już w to odsetki). Jednak by odzyskać nadpłacone kwoty, trzeba działać odpowiednio szybko. Jeśli chodzi o zwrot za lata 2016-2020, to firmy, które nie złożyły odpowiedniego wniosku, nie mają już takiej możliwości. Roszczenia te uległy bowiem przedawnieniu po upływie grudnia 2023 r.

Maciej Broński, dyrektor działu prawnego Kancelarii Transportowej LEGALTRANS



Rok 2024 pokazał, że wcześniejsze działania oraz cierpliwość naszych klientów okazały się opłacalne. Niemcy rozpoczęły wypłaty z tytułu błędnie rozliczonych opłat drogowych. To dowód, że warto było podjąć walkę i sformułować roszczenie o zwrot nadpłaconych kwot. Dlatego teraz, przy formułowaniu nowych roszczeń, należy działać bardziej zdecydowanie, wykorzystując zdobyte doświadczenie i już dokumentację zgormadzoną na potrzeby pierwszej sprawy.

Martin Pfnür,
Adwokat w Pfnür Rechtsanwälte



W czerwcu 2024 roku złożyliśmy nowy pozew wzorcowy w Sądzie Administracyjnym w Kolonii z roszczeniem o zwrot opłat za lata 2021 do co najmniej 2024. Tym pozwem dochodzimy roszczeń wszystkich naszych klientów naszej kancelarii. Nowi klienci wciąż mają jeszcze możliwość skorzystania z rozstrzygnięcia tego postępowania, pod warunkiem, że bezpośrednio lub za pośrednictwem partnera, takiego jak Kancelarii Transportowej LEGALTRANS, zlecą nam sprawę. W każdym przypadku roszczenia o zwrot wymagają z końcem roku zabezpieczenia przed przedawnieniem. Konieczne będzie więc odpowiednio wczesne podjęcie działań. W przeciwnym razie roszczenia o zwrot przepadną, a skorzysta na tym niemiecki skarb państwa.

Obecnie można się jednak ubiegać się o zwrot za okres od roku 2021 r. Przedawnienie musi być jednak zostać wstrzymane do końca tego roku, czyli wniosek o zwrot nadpłaconego musiałby zostać złożony najpóźniej 31 grudnia 2024 r.

Droga do odzyskania myta

Jak zrobić to najefektywniej? Oczywiście przewoźnicy nie mają obowiązku korzystania z usług wyspecjalizowanej kancelarii ani adwokata i mogą próbować dochodzić roszczeń samodzielnie. Warto jednak być świadomym tego, że w interesie BALM jest wypłacenie jak najmniejszych kwot albo niewypłacenie ich wcale. W związku z tym stosują oni wobec przedsiębiorców różnego rodzaju pułapki prawne.

Przykładem niech będzie postępowanie z 2018 r. gdy wiele firm transportowych zaufało oficjalnym informacjom przekazanym przez BALM i zaakceptowało zwrot w wysokości 0,31 euro za każde 1 tys. euro zapłaconego myta. Po uprawomocnieniu się decyzji, firmy te nie mogły już dochodzić dalszych roszczeń. Tymczasem przedsiębiorcy, którzy korzystali z usług kancelarii Martina Pfnüra i nie zaakceptowali powyższej kwoty, otrzymali finalnie 128 euro za każde 1 tys. euro zapłaconego myta. To pokazuje, że działając na własną rękę, przedsiębiorca jest narażony na różnego rodzaju manipulacje ze strony organów rządowych.

Dlatego adwokat Martin Pfnür radzi, aby korzystać z usług kancelarii, która ma siedzibę w Niemczech i doświadczenie w sprawie zwrotu za nadpłacone myto, lub z oficjalnych partnerów korporacyjnych takich kancelarii. W interesie państwa niemieckiego jest bowiem wypłacenie możliwie najniższych kwot. W związku z tym, rządowe organy stosują różnego rodzaju manipulacje, aby zniechęcać do dochodzenia roszczeń albo skłonić do zaakceptowania zbyt niskich kwot zwrotu. Aby efektywnie prowadzić tego typu sprawy trzeba nie tylko znać dobrze przepisy, ale też mieć już za sobą podobne postępowania. Niedawno zapadł wyrok sądu administracyjnego z Kolonii, w którym polski przewoźnik chciał uzyskać zwrot myta (koszty policji) jednak jego pozew został oddalony, ponieważ został złożony w nieprawidłowy sposób, co tym samym zamknęło mu drogę do odzyskania sporej kwoty.

Polscy przewoźnicy, którzy chcą odzyskać zwrot nadpłaconego myta za lata 2021-2024 mogą już dziś skorzystać z wsparcia Kancelarii Transportowej LEGALTRANS, która jest oficjalnym partnerem korporacyjnym w sprawie zwrotu myta kancelarii Pfnur Rechtsanwalte PartGmbB (Pfnur RAe) i prowadzi sprawy z powództwa o zwrot nadpłaconej opłaty drogowej w Niemczech już od 2013 r., posiadając w związku z tym wieloletnie doświadczenie procesowe. ●

Więcej informacji na temat zabezpieczenia roszczenia oraz formularz pozwalający sprawdzić kwotę zwrotu, jakiej można się spodziewać, znajdują się na stronie: **zwrot-maut.kt-legaltrans.pl**





SL Express stawia na jakość, profesjonalizm i odpowiedzialność. To firma, w której szczególną uwagę zwraca się na detale, bo to one sprawiają, że cały proces działa jak dobrze naoliwiona maszyna

O transporcie, w którym każdy stopień Celsiusza ma znaczenie

SL Express to firma z ponad 21-letnim doświadczeniem w branży transportowej, która w 2003 r. zaczynała działalność od lokalnych dostaw. Dziś jest posiadającym flotę ponad 200 pojazdów liderem w transporcie ładunków wymagających zachowania kontrolowanej temperatury, obsługującym klientów na terenie całej Europy. O rozwoju firmy i wyzwaniach związanych z transportem specjalistycznym rozmawiamy z Sławomirem Lewczukiem, właścicielem SL Express.

Zacznijmy od początków SL Express. Jak wyglądały pierwsze lata działalności?

Początki naszej działalności były skromne, ale pełne determinacji. Sam przez kilka lat pracowałem jako kierowca, więc doskonale znałem trudy tej pracy i specyfikę branży transportowej. Podczas pracy zrodziło się moje marzenie o własnej firmie transportowej. Mimo że było to ponad dwie dekady temu, doskonale pamiętam jak z ekscytacją i dumą umieszczałem logo SL Express na pierwszym, własnym samochodzie dostawczym.

Pierwsze lata były pełne wyzwań, wzlotów i upadków, ale nauczyły mnie wiele o branży i pozwoliły zbudować solidne fundamenty dla przyszłości. Pracując jako kierowca miałem okazję zobaczyć, jak działają inne firmy w branży. To doświadczenie uświadomiło mi, jakich błędów chcę uniknąć we własnym biznesie. Zdecydowałem, że SL Express musi być miejscem, które stawia na jakość, profesjonalizm i odpowiedzialność. Wiedziałem, że nawet jeśli coś pójdzie nie tak, to wezmę za to pełną odpowiedzialność i ręczę za firmę własnym nazwiskiem – w końcu w jej nazwie są moje inicjały.

Czasem, słyszę od pracowników, że jestem perfekcjonistą i muszę przyznać, że coś w tym jest. W SL Express stawiam na najwyższą jakość, ponieważ wiem, jak kluczowe jest, by klienci czuli się spokojni powierzając nam swoje ładunki. Zwracam szczególną uwagę na detale, bo to one sprawiają, że cały proces działa jak dobrze naoliwiona maszyna. Czasem drobny szczegół może decydować o sukcesie lub porażce. To podejście pozwala nam budować zaufanie i cieszyć się reputacją solidnego partnera w branży transportu w kontrolowanej temperaturze, w której często przewozimy ładunki wymagające zachowania bardzo rygorystycznego reżimu temperaturowego. To branża, w której każdy stopień Celsiusa ma znaczenie.

Co było kluczowym momentem w rozwoju firmy?

Myślę, że prawdziwy przełom nastąpił, gdy w 2011 r. postawiliśmy w 100%

na transport wymagający kontrolowanych warunków temperaturowych. To było dla nas wyzwanie, bo ta usługa wymaga nie tylko odpowiedniego sprzętu, ale też wiedzy, umiejętności i wyjątkowej dbałości o szczegóły. Przewożenie produktów farmaceutycznych, chemikaliów, a także towarów niebezpiecznych to nie jest zwykły transport – tu liczy się każdy szczegół, a nieprzestrzeganie procedur może mieć poważne konsekwencje. Dzięki tej decyzji, mogliśmy zacząć konkurować z najlepszymi na rynku, a nasza firma zaczęła rozwijać się dynamicznie.

Jak wygląda dzisiaj oferta SL Express? Jakie są Wasze główne specjalizacje?

Specjalizujemy się w ekspresowym transporcie towarów, które wymagają utrzymania stałej, kontrolowanej temperatury w zakresie od –25°C do +30°C. To przede wszystkim produkty farmaceutyczne, chemikalia, specjalistyczne produkty spożywcze, towary niebezpieczne, które przewozimy zgodnie z międzynarodowymi normami ADR oraz produkty *high value*. Nasza flota to łącznie ponad 200 pojazdów – zarówno dostawczych (o DMC do 3,5 t), jak i ciężarowych. Pojazdy są wyposażone w chłodnie dwukomorowe, pozwalające na bezpieczny przewóz w dwóch różnych temperaturach w wydzielonych strefach części ładunkowej. Jakość naszych usług potwierdza fakt, iż od 2014 r. dysponujemy certyfikatami: Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (GDP) oraz ISO. Od 2017 r. posiadamy również certyfikat TAPA TSR na najwyższym poziomie 1, co potwierdza, że spełniamy najwyższe standardy bezpieczeństwa w transporcie towarów o wysokiej wartości.

To przykład firmy, która dzięki ciężkiej pracy i konsekwentnej realizacji spójnej wizji rozwoju zdobyła silną pozycję na europejskim rynku transportu specjalistycznego. Zaangażowanie w najwyższą jakość usług i rola w dostarczeniu szczepionek do 27 krajów UE mówią, jak ważnym graczem stała się firma z Polski w globalnym łańcuchu dostaw. Dzięki doświadczeniu i zrozumieniu potrzeb klientów, SL Express zbudował solidną markę, która ma przed sobą perspektywę rozwoju.

Z Waszych usług korzystają klienci z całej Europy. Jak wygląda organizacja tak dużego przedsięwzięcia?

Transport to nasza specjalność i nasza pasja – działamy ekspresowo i terminowo, niezależnie od tego dokąd musimy dostarczyć ładunek. Kierowcy doskonale znają trasy w całej Europie, co jest ogromnym atutem. Przed rozpoczęciem pracy przechodzą wewnętrzne szkolenia i testy, podobnie jak spedytorzy, koordynujący pracę kierowców na każdym etapie realizacji zlecenia. Dodatkowo, każdy pojazd jest wyposażony w systemy monitorowania temperatury i lokalizacji, które są stale nadzorowane przez certyfikowane centrum monitoringu. Wiemy, jak ważne jest, by ładunek dotarł na czas i w idealnych warunkach, a nasz zespół jest w stanie sprostać tym wymaganiom nawet w trudnych warunkach pogodowych czy podczas ograniczeń w ruchu drogowym.

Dystrybucja pierwszej partii szczepionek przeciwko COVID-19 sprawiła, że firma SL Express znalazła się w centrum uwagi, gdy w mediach pojawiły się zdjęcia pojazdów na polskich numerach rejestracyjnych opuszczających fabrykę Pfizera. Jak wspomina Pan to doświadczenie?

To była jedna z najważniejszych realizacji w historii naszej firmy. W grudniu 2020 r. SL Express zostało wybrane do dostarczenia pierwszej partii szczepionek Pfizer z fabryki w Puurs w Belgii do wszystkich krajów Unii Europejskiej. Było to dla nas ogromne wyróżnienie, ale też duża odpowiedzialność. Trzeba było dostarczyć 10 tys. sztuk szczepionek do każdego z 27 krajów jednocześnie, w bardzo krótkim czasie i przy zachowaniu nie tylko ściśle kontrolowanej temperatury, ale również wzmożonych środków bezpieczeństwa, bowiem transporty były dodatkowo konwojowane.

Zadanie było niełatwe – szczepionki musiały być przechowywane w niskich temperaturach, a każda zmiana mogłaby zniszczyć ich skuteczność. Na szczęście mieliśmy nie tylko odpowiedni sprzęt, ale i ludzi – doświadczonych kierowców, którzy doskonale sprawdzili się w tym wyjątkowym zadaniu, które odbywało się pod ogromną presją. Dzięki temu udało nam się zrealizować tę misję bezbłędnie. Cieszy mnie, że firma z Polski mogła odegrać tak ważną rolę w walce z pandemią.



Sławomir Lewczuk

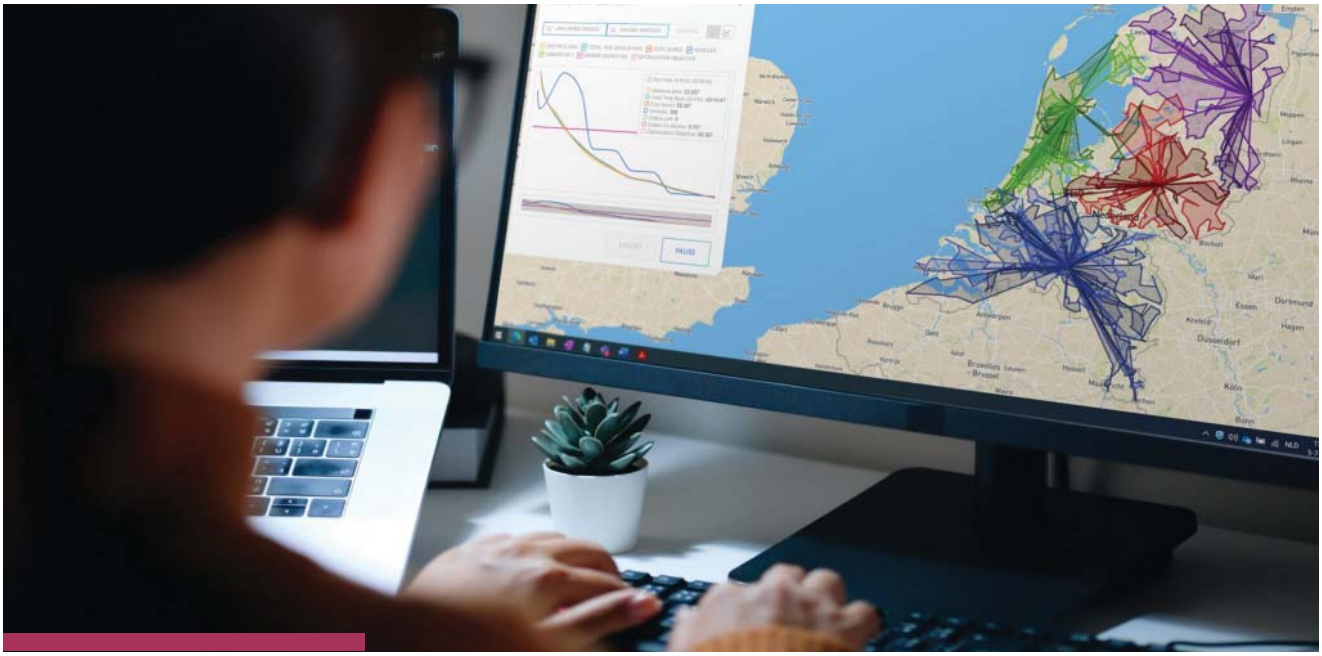
Co uważa Pan za największy kapitał SL Express?

Zawsze uważałem, że największym kapitałem naszej firmy są ludzie. Mamy pracowników, którzy są z nami niemal od samego początku działalności – to pokazuje, jak ważny jest zgrany zespół. W SL Express istotne ogniwo stanowią nie tylko kierowcy, którzy realizują nasze zlecenia, ale także całe zaplecze administracyjne, spedycyjne i serwisowe. Transport, który wykonujemy, to wynik pracy każdego pracownika. Można powiedzieć, że wszyscy są trybikami w tej maszynie. Bez współpracy i zaangażowania całego zespołu, nie bylibyśmy w stanie osiągnąć sukcesu.

Co dalej? Jakie plany na przyszłość ma SL Express?

Naszym głównym celem jest dalszy rozwój w obszarze transportu specjalistycznego. Chcemy rozszerzać usługi na kolejne rynki europejskie i nie tylko, a także inwestować w nowoczesne technologie, które pozwolą nam jeszcze lepiej monitorować i kontrolować przewożone ładunki. Pandemia pokazała, jak ważne są szybkie i niezawodne dostawy, zwłaszcza w sektorze farmaceutycznym, i w tym kierunku zamierzamy iść. Mamy świetny zespół, nowoczesną flotę i duże ambicje – to wszystko pozwala nam patrzeć w przyszłość z optymizmem.

Dziękujemy za rozmowę Panie Sławomirze.



PTV OptiFlow to narzędzie, które idealnie sprawdza się zarówno w planowaniu tras dostaw w „ostatniej mili", jak również w planowaniu strategicznym sieci dystrybucji

Cztery dekady PTV – czyli o PTV Map&Guide i nie tylko

Branża logistyczna nieustannie się rozwija, a menedżerowie logistyki, planiści tras i spedytorzy muszą dostosowywać swoje działania do zmieniających się potrzeb rynku. Firma PTV Logistics od ponad 40 lat wspiera sektor, dostarczając zaawansowane narzędzia, które ułatwiają planowanie tras, zarządzanie flotą i optymalizację przepływów towarowych.

Dzięki tym nowoczesnym rozwiązaniom, firmy logistyczne mogą skutecznie redukować koszty operacyjne, zwiększać wydajność dostaw oraz minimalizować negatywny wpływ transportu na środowisko. Narzędzia te są szczególnie ważne w dobie rosnącego zainteresowania elektromobilnością, która staje się istotnym trendem na rynku logistycznym.

Jak dziś wygląda droga od planowania, poprzez optymalizację, do kontroli wykonania planu w ofercie PTV Logistics?

Dobre planowanie to podstawa

PTV Map&Guide to aplikacja uznawana w świecie transportu za standard dla kalkulacji tras pojazdów ciężarowych. Najważniejszy jest tu aspekt precyzyjnej kalkulacji dystansu, czasu, opłat drogowych i pewności o faktycznej wykonalności planowanej trasy danym typem pojazdu. W październiku tego roku PTV Map&Guide wkroczył w kolejny etap swojego rozwoju ukazując zupełnie nowy interfejs użytkownika, dostarczając przy tym, sprawdzoną przez ponad trzy dekady, jakość. Dostępność i intuicyjność aplikacji jest teraz jeszcze większa – wystarczy skorzystać z subskrypcji, w miejscu gdzie mamy dostęp do internetu.

> PTV Map&Guide to aplikacja uznawana w świecie transportu za standard dla kalkulacji tras pojazdów ciężarowych. Najważniejszy jest aspekt precyzyjnej kalkulacji dystansu, czasu, opłat drogowych i pewności o faktycznej wykonalności planowanej trasy danym typem pojazdu.

Rozwój i dostęp do nowych technologii wpływają niewątpliwie na dynamikę, która napędza branżę IT: dostawców dedykowanych rozwiązań, takich jak systemy telematyczne, TMS, ERP i inne, mocno wrośnięte już w krajobraz transportowo-logistyczny. To często „szyte na miarę", dobrze dostosowane systemy, które posiadają komponenty PTV Logistics, wkomponowane w swoją architekturę. „API" to niezmieniające się słowo klucz – na przestrzeni 40 lat zmieniła się jednak nie tylko forma dostępności takich komponentów, ale są dziś one dużo łatwiejsze w integrowaniu. I jak

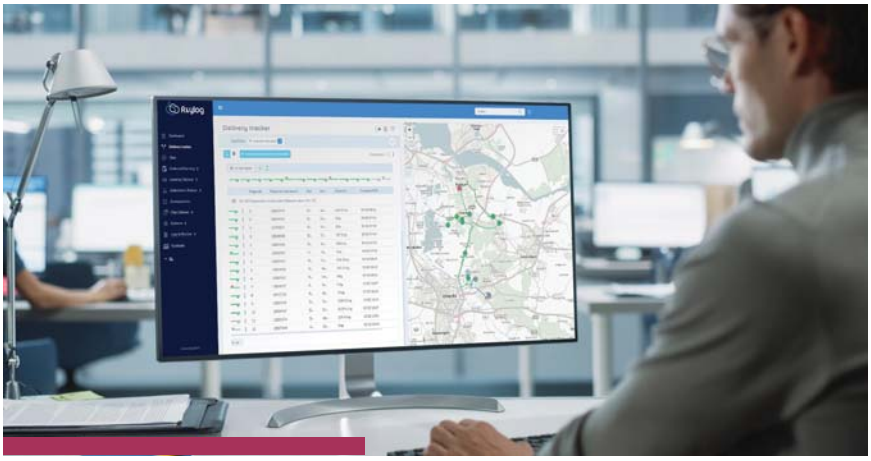
w każdej wielopokoleniowej rodzinie, w PTV Logistics miejsce sędziwego PTV xServer zdecydowanie zaczyna zajmować PTV Developer.

Ostatnia mila, dystrybucja i... optymalizacja

W tym obszarze wyścig trwa nieprzerwanie, dziś nieco wzbogacony powszechnością aplikacji „powered by AI" czy jeszcze innych ulepszaczy życia, które poprawiają je tylko pozornie. Trzymając się jednak założonego kursu tej opowieści, warto podkreślić jak istotne są jakościowe algorytmy, które w zderzeniu z ogromną ilością danych, zadziałają szybko, efektywnie i bezbłędnie; pozwolą one skrócić czas codziennego „planowania" z kilku godzin do kilkudziesięciu minut. PTV OptiFlow, które pojawiło się w rodzinie PTV Logistics już jakiś czas temu, to potężne narzędzie, gotowe do wspierania planowania operacyjnego i strategicznego; przeznaczone np. dla przywoływanej w tej części „ostatniej mili", jak i radzące sobie świetnie w weryfikowaniu scenariuszy, np. dla określenia efektywności istniejącej lub budowanej sieci dystrybucji. Z jednej strony automatyzacja procesów, z drugiej realne oszczędności po stronie kosztów transportu.

Plan idealny. I co dalej?

Jeszcze kilka lat temu, jako jedyne wsparcie PTV Logistics w części kontroli wykonania planu, była nawigacja dla ciężarówek PTV Navigator. Dziś ta aplikacja ma nie tylko nową wersję G2 (online oraz hybrydową), ale cały obszar narzędzi do kontroli egzekucji zyskał nowy wymiar. Kluczowy element to połączenie, agregacja wielu źródeł informacji i danych dostępnych w czasie rzeczywistym. I jak każde lotnisko nie może istnieć bez wieży kontroli lotów, tak najlepszy i najbardziej optymalny plan (uzyskany dzięki wcześniej wspomnianym rozwiązaniom) nie powinien pozostać bez właściwego nadzoru. PTV Axylog przynosi przejrzystość i pożądany przez wszystkich spokój. W jednym miejscu możemy zagregować dane o zaplanowanych trasach, przypisanych pojazdach, kierowcach; okrasić to faktycznymi pozycjami pojazdów, obserwować etapy wykonania planu i oszczędzać czas, interweniując jedynie w sytuacjach, gdy plan się przysłowiowo „rozjeżdża". Aplikacja kierowcy, automatyczne powiadomienia o planowanym czasie dostawy (ETA), elektroniczne potwierdzenie dostawy (ePOD), czy podpis „na szkle", to wszystko służy temu, aby ostatecznie ograniczyć ilość nieporozumień, znacząco zmniejszyć użycie dokumentacji w formie papierowej i sprawić by nasz docelowy kontrahent był jeszcze bardziej zadowolony.



PTV Axylog przynosi przejrzystość i pożądany przez wszystkich spokój. W jednym miejscu możemy zagregować dane o zaplanowanych trasach, przypisanych pojazdach, kierowcach; okrasić to faktycznymi pozycjami pojazdów, obserwować etapy wykonania planu i oszczędzać czas...

PTV LOGISTICS

PTV Logistics jest częścią PTV Group. Lider w dostarczaniu rozwiązań optymalizujących transport i logistykę. Nasze zaawansowane narzędzia wspierają planowanie tras, zarządzanie flotą i efektywność dostaw, umożliwiając firmom oszczędność czasu i kosztów, a także redukcję emisji CO_2 Działamy globalnie, oferując innowacyjne technologie dostosowane do potrzeb klientów.

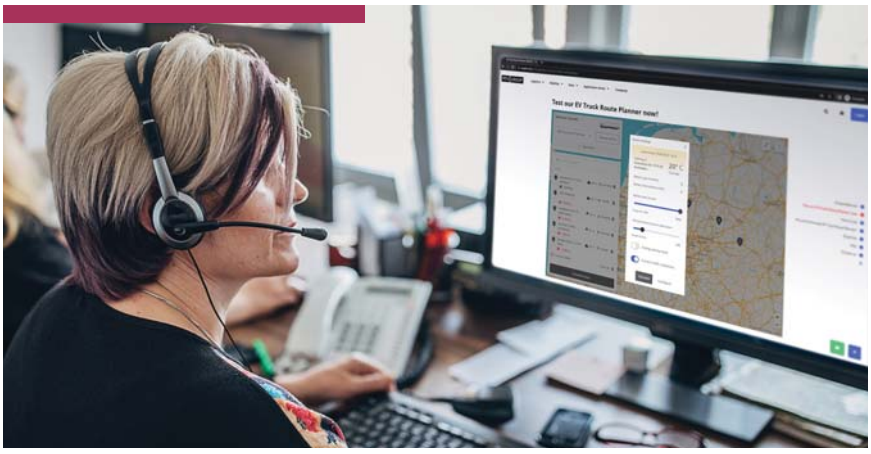
A jeśli juto...

... a jeśli jutro pojawi się wyzwanie związane z tym jak planować trasy dla ciężarówki z napędem elektrycznym, to już dziś mamy gotowe rozwiązanie.

Jednym z najbardziej innowacyjnych narzędzi w ofercie PTV Logistics jest PTV EV Truck Route Planner, stworzony z myślą o flotach pojazdów elektrycznych. Wymagają one specyficznego podejścia do planowania tras ze względu na ich ograniczony zasięg, konieczność ładowania oraz wrażliwość na warunki atmosferyczne, takie jak np. temperatura.

To jedyne na rynku rozwiązanie zawierające tak kompleksowy katalog elektrycznych pojazdów ciężarowych. ●

Jednym z najbardziej innowacyjnych narzędzi w ofercie PTV Logistics jest PTV EV Truck Route Planner, stworzony z myślą o flotach pojazdów elektrycznych. Wymagają one specyficznego podejścia do planowania tras





Lumesia – zintegrowana platforma
rewolucjonizująca zarządzanie transportem

W sektorze transportu drogowego i logistyki wymagania firm szybko ewoluują. Złożone procedury biurokratyczne, rosnące koszty zarządzania, wydajność operacyjna i wprowadzanie nowych technologii to już codzienność. W tym kontekście Lumesia wyróżnia się jako kompleksowa platforma usługowa, która upraszcza i optymalizuje codzienne zarządzanie flotami.

Opracowana przez Eurotoll i FAIService – dwóch dobrze znanych liderów sektora transportowego we Włoszech i we Francji – Lumesia oferuje zintegrowany ekosystem rozwiązań, obejmujących kwestie od opłat drogowych po usługi telematyczne, od zarządzania paliwem po rezerwowanie pociągów i promów, aż po odzyskiwanie podatku VAT z zagranicy.

Opłaty drogowe bez barier

Aby przejazdy były prostsze i niezakłócone, Lumesia oferuje rozwiązania z zakresu opłat drogowych pozwalające przemierzyć 21 krajów europejskich. W szczególności, dzięki instalacjom satelitarnym najnowszej generacji Lumesia 1, kierowcy mogą przejechać przez 17 krajów bez konieczności zatrzymywania się na bramkach. System obsługiwany jest przez aplikację mobilną z intuicyjną obsługą oraz przez interfejs online, za pomocą których można monitorować flotę w czasie rzeczywistym.

Specjalna promocja Lumesia Tolling*: Aż do 31.12.2024 r., przy podpisaniu umowy na system opłat drogowych. Oferujemy 3-miesięczny abonament na urządzenie Lumesia 1 zupełnie za darmo oraz zerowe prowizje w tym samym okresie.*

Rozwiązania telematyczne: od funkcji podstawowych po zaawansowane

Aby poprawić wydajność operacyjną i umożliwić świadome podejmowanie decyzji, Lumesia oferuje platformy do zarządzania flotą, na których dane dotyczące pojazdów są centralizowane i analizowane. Począwszy od geolokalizacji, przez raporty dotyczące aktywności kierowców, aż po symulację ryzyka naruszeń Lumesia wspiera firmy w optymalizacji planowania i zapewnieniu skuteczniejszego zarządzania.



Aby przejazdy były prostsze i niezakłócone, Lumesia oferuje rozwiązania z zakresu opłat drogowych pozwalające przemierzyć 21 krajów europejskich.

Specjalna promocja Lumesia Telematics**: Do każdej umowy podpisanej do 31.12.2024 r. oferujemy bezpłatne korzystanie z naszych platform przez pierwsze 3 miesiące, co pozwala na sprawdzenie naszych rozwiązań bez zobowiązania.**

Lumesia Card: więcej niż tylko karta paliwowa

Poza siecią stacji paliw w całej Europie, Lumesia Card powiązana jest z aplikacją upraszczającą codzienne zarządzanie paliwem, informuje o najbliższych stacjach i zapewnia bezpieczne transakcje dzięki uwierzytelnieniu OTP.

Specjalna promocja Lumesia Card***: W przypadku każdej aktywacji Lumesia Card do 31.12.2024 r., zwracamy 50 € za każde 1000 € wydane miesięcznie za pomocą tej samej karty, przez maksymalnie 3 kolejne miesiące.***

Bezstresowe odzyskiwanie podatku VAT

Lumesia ułatwia odzyskiwanie zagranicznego podatku VAT i akcyz, oszczędzając firmom biurokratycznych kłopotów. Dzięki opcji fakturowania „bez VAT" firmy mogą otrzymać zwrot bezpośrednio na fakturze, co poprawia przepływy pieniężne i przyspiesza czas zwrotu.

Poza siecią stacji paliw w całej Europie, Lumesia Card powiązana jest z aplikacją upraszczającą codzienne zarządzanie paliwem, informuje o najbliższych stacjach i zapewnia bezpieczne transakcje dzięki uwierzytelnieniu OTP



Rezerwacje intermodalne dla bardziej zrównoważonego transportu

Dzięki usłudze rezerwacji pociągów i promów przeznaczonych do transportu pojazdów ciężarowych Lumesia pozwala firmom zmniejszyć ich wpływ na środowisko i oszczędzić pieniądze. Usługa ta jest dostępna przez 7 dni w tygodniu, a płatność przesunięta jest w systemie miesięcznym, ułatwiając logistykę i optymalizując procedury operacyjne.

Partner zapewniający najnowsze technologie

Lumesia to nie tylko ekosystem usług, ale prawdziwy asystent firm transportowych, który towarzyszy klientom w każdym aspekcie zarządzania flotą. Upraszcza on codzienne procesy operacyjne.

Lumesia wspiera firmy w optymalizacji planowania i zapewnieniu skuteczniejszego zarządzania



Lumesia to nie tylko ekosystem usług, ale prawdziwy asystent firm transportowych, który towarzyszy klientom w każdym aspekcie zarządzania flotą. Upraszcza on codzienne procesy operacyjne.

wych, który towarzyszy klientom w każdym aspekcie zarządzania flotą i upraszcza codzienne procesy operacyjne. Dzięki ciągłym innowacjom Lumesia nieustannie rozwija awangardowe rozwiązania, odpowiadając na autentyczne wyzwania branży i oferując usługi, które coraz bardziej upraszczają codzienne zadania w transporcie drogowym. ●

* Oferta obowiązuje dla nowych klientów i dotyczy wyłącznie systemu Lumesia 1, z minimalnym okresem podpisania umowy na 12 miesięcy. Po pierwszych 3 miesiącach abonament i prowizje będą naliczane zgodnie z warunkami podpisanej umowy. Promocja nie łączy się z innymi aktualnymi ofertami.

** Oferta dostarcza dla nowych klientów i dotyczy wyłącznie wybranej platformy. W tym okresie może zostać odebrana od umowy w momencie rozpoczęcia, nie ponosząc żadnych kosztów. Po 3 usługach płatniczych będzie obowiązywać z podpisanej umowy. Promocja nie łączy się z innymi aktualnymi ofertami.

*** Oferta zastrzeżona dla nowych klientów Lumesia. Kwota zostanie odliczona bezpośrednio z faktury i nie można uzyskać jej w formie gotówkowej. Koszty brane pod uwagę przy obliczaniu zniżki muszą zostać poniesione do marca 2025 r. Promocja nie łączy się z innymi aktualnymi ofertami, a zniżka będzie naliczana tylko od kosztów uzupełniania paliwa.



Rozwiązanie na trudne czasy.

Teleroute, giełda transportowa z grupy Alpega

Trudna sytuacja w logistyce sprawia, że przewoźnik dwa razy obejrzy każdą złotówkę i na wszelki wypadek zrobi to jeszcze trzeci raz. Wszelkie działania muszą być przemyślane i przynosić zamierzony skutek, każdy partner sprawdzony.

Jak zatem zminimalizować ryzyko współpracy i zyskać dostęp do solidnych zleceń transportowych za uczciwą stawkę? Odpowiedzią jest platforma transportowa Teleroute – nowoczesne rozwiązanie, które wspiera przewoźników na każdym etapie współpracy.

Teleroute – więcej niż giełda transportowa

Teleroute to jedna z najstarszych i najbardziej renomowanych giełd transportowych w Europie. OD 1985 r. zapewnia przewoźnikom dostęp do wysokiej jakości frachtów i wsparcie w budowaniu relacji biznesowych. Obecnie poprzez platformę użytkownicy mają dostęp do ofert także z innych giełd z Grupy Alpega: Wtransnet i 123Cargo. Dzięki temu mogą pozyskiwać frachty w całej Europie, ze szczególnym uwzględnieniem rynków: hiszpańskiego, francuskiego i rumuńskiego. Z ponad 350 tys. ofert frachtów dziennie, przewoźnicy mogą liczyć na szeroki wybór zleceń, co zwiększa szanse na regularne dochody i rozwój działalności na nowych rynkach.

Teleroute nie tylko łączy przewoźników ze spedytorami i załadowcami, ale także oferuje szereg korzyści, które wyróżniają ją na tle konkurencji. Z platformy korzysta ponad 85 tys. ekspertów transportowych w całej Europie, co świadczy o jej wartości.

Frachty z pierwszej ręki

Jednym z największych atutów Teleroute są frachty z pierwszej ręki – przewoźnicy mogą zdobywać zlecenia bezpośrednio od spedytorów, bez udziału pośredników, co przekłada się na wyższe stawki oraz pewność otrzymania płatności na czas. To pozwala firmom na efektywniejsze planowanie i optymalizowanie procesów.

Bezpieczeństwo w centrum uwagi

Jednym z priorytetów Teleroute jest zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa użytkownikom. Giełda wdrożyła zaawansowane mechanizmy wielowarstwowej weryfikacji (MLV), które zapewniają, że tylko autoryzowane firmy mają dostęp do platformy. Poza standardowymi licencjami, Teleroute wymaga takich informacji, jak oceny kredytowe, kontrola

Dzięki frachtom z pierwszej ręki, usługom wspomagającym płynność finansową i wyjątkowej opiece indywidualnych opiekunów konta, platforma oferuje nie tylko dostęp do zleceń, ale też budowanie relacji opartych na zaufaniu i bezpieczeństwie.

Teleroute dba o jakość oferty monitorując zachowania użytkowników. Zajmuje się tym Komisja Kontroli Firm Zrzeszonych. To dzięki niej w 2024 r. ponad 8% firm, które łamały regulamin platformy, zostało wykluczonych. Kontrole dotyczyły bezpieczeństwa i kopiowania niezgodnego z umową używania giełdy.

tożsamości i staż firmy na rynku. Procedury są dostosowane do lokalnych rynków. Dzięki temu społeczność platformy składa się z rzetelnych partnerów biznesowych.

Dodajmy, że w 2024 r. aż 20% firm aplikujących o członkostwo w Teleroute

zostało odrzuconych przez dział weryfikacji ze względu na brak spełnienia wymagań bezpieczeństwa, takich jak powiązania z ryzykownymi firmami lub brak odpowiednich ocen kredytowych. Około 20% firm nie otrzymało praw do publikowania ładunków ze względu na posiadany tabor własny i mogły dołączyć tylko i wyłącznie jako przewoźnik.

W celu dodatkowej ochrony Teleroute oferuje Gwarancję Płatności, która zapewnia przewoźnikom wypłatę należności nawet w przypadku, gdy ich kontrahent nie wywiązuje się z płatności. Usługa umożliwia zabezpieczenie płatności za zlecenie transportowe na etapie akceptacji oferty. Dzięki temu przewoźnicy otrzymają zapłatę za swoją ciężką pracę.

Teleroute nie tylko łączy przewoźników ze spedytorami i załadowcami, ale także oferuje szereg korzyści, które wyróżniają ją na tle konkurencji. Z platformy korzysta ponad 85 tys. ekspertów transportowych w całej Europie, co świadczy o jej wartości.

Szybka płatność i wsparcie finansowe

W branży transportowej płynność finansowa ma kluczowe znaczenie, dlatego Teleroute oferuje usługi wspomagające szybką płatność. Jedną z nich jest FastPayment. To rozwiązanie umożliwiające przewoźnikom otrzymanie zapłaty za wykonane zlecenie w ciągu 48 godz., przynoszące korzyść firmom, które chcą uniknąć długich terminów płatności, sięgających nawet 90 dni.

Dzięki takiej usłudze i gwarancji płatności oraz wsparciu Działu Reklamacji Płatności, który prowadzi działania mediacyjne, Teleroute zapewnia przewoźnikom stabilność finansową oraz elastyczność w zarządzaniu należnościami. Korzystanie z tych narzędzi pozwala uniknąć ryzyka związanego z opóźnionymi płatnościami.

Opiekun konta – wsparcie na każdym kroku

Każdy użytkownik platformy Teleroute ma przydzielonego opiekuna konta, który pomaga mu w pełni wykorzystać jej możliwości. Opiekun jest dostępny od momentu rozpoczęcia współpracy, wspierając przewoźnika w codziennych wyzwaniach, optymalizacji pracy na giełdzie oraz rozwiązywaniu problemów biznesowych. Komunikuje się on w języku klienta, co ułatwia współpracę i budowanie relacji na poziomie partnerskim. To osoba, która zna specyfikę firmy, jej potrzeby oraz pomaga dostosować narzędzia Teleroute do indywidualnych oczekiwań.

Przykładem znaczenia opiekuna konta jest historia Agaty Hużalśkyj, właścicielki firmy Tuporte. Jak przyznaje, „to, że mamy opiekuna konta, który nie jest osobą anonimową i wie, kim jesteśmy, jest wartością". Relacje z opiekunem dają przewoźnikom poczucie bezpieczeństwa oraz pewność, że w razie problemów zawsze otrzymają wsparcie.

Teleroute – społeczność profesjonalistów

Transport opiera się na zaufaniu, a Teleroute stawia na budowanie długoterminowych relacji wśród swoich użytkowników. Dzięki zaawansowanym narzędziom wspomagającym oraz opiece indywidualnych opiekunów konta, platforma zapewnia nie tylko dostęp do frachtów, ale także możliwość nawiązywania wartościowych kontaktów biznesowych.

Teleroute tworzy społeczność ekspertów transportowych, którzy mogą dzielić się doświadczeniami np. w ramach największego w Europie spotkania networkingowego dla branży TSL – Connecta oraz korzystać z narzędzi wspierających bezpieczeństwo i jakość współpracy. Takie podejście pozwala na rozwijanie działalności na rynku transportowym oraz budowanie silnych relacji biznesowych, które przekładają się na długofalowy sukces.

Teleroute to więcej niż giełda transportowa – to narzędzie, które wspiera przewoźników na każdym etapie działalności. Dzięki frachtom z pierwszej ręki, usługom wspomagającym płynność finansową i opiece indywidualnych opiekunów konta, platforma oferuje nie tylko dostęp do zleceń, ale też budowanie relacji opartych na zaufaniu i bezpieczeństwie.

Wybierając Teleroute, inwestujesz w jakość, która przekłada się na wyższe zyski i większą stabilność biznesową. Warto postawić na partnera, który dba o Twój sukces na każdym kroku. ●





Peron nr 3 na stacji Bytom

Stacja Bytom z odnowioną halą
i pierwszym nowym peronem

Modernizujemy fragment magistrali Śląsk – Bałtyk na trasie z Chorzowa do Zduńskiej Woli. Obecnie przebudowujemy m.in. stacje kolejowe Bytom, Radzionków oraz Chorzów Stary. Podróżni korzystają już z pierwszego nowego peronu pod odnowioną halą peronową na stacji Bytom. Projekt ubiega się o dofinansowanie w ramach Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027.

Przebudowa linii kolejowej nr 131 na odcinku Chorzów – Zduńska Wola to jedna z największych obecnie realizowanych inwestycji kolejowych w kraju. Linia przebiega przez dwa województwa, a prace podzieliliśmy na cztery odcinki. Na trasie Chorzów Batory – Nakło Śląskie projekt zakłada przebudowę pięciu stacji, dwóch przystanków kolejowych oraz budowę jednego nowego – Chorzów Uniwersytet.

Nowy peron na stacji Bytom

16 października 2024 r. udostępniliśmy podróżnym odnowioną halę peronową na stacji Bytom wraz z dwoma przebudowanymi przejściami podziemnymi oraz pierwszym nowym peronem. Całą infrastrukturę dostosowaliśmy do potrzeb wszystkich podróżnych, w tym osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Nowy peron wyposażyliśmy w ławki, tablice informacyjne, gabloty z rozkładem jazdy, oświetlenie oraz nagłośnienie. Dostęp do niego zapewniają windy z przejść podziemnych. Kontynuujemy prace przy pozostałych dwóch peronach, które udostępnimy podróżnym w grudniu 2024 roku.

Hala peronowa ma nowy dach z blachy cynkowo-tytanowej i historyczne przeszklenia. Jej konstrukcja została wcześniej wzmocniona. Na szklanej elewacji obiektu pojawiły się nowe, ledowe napisy z nazwą stacji. Zastosowane rozwiązania pozwoliły na dodatkowe doświetlenie peronów, a także na odtworzenie zabytkowego charakteru stacji Bytom. Prace są realizowane zgodnie z ustaleniami z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Na przebudowanych peronach zachowano pierwotny układ płytek w karo. Nie zapomnieliśmy, że bytomska hala jest też świadkiem historii. Na konstrukcji obiektu pozostawiono widoczne efekty działań wojennych, takie jak wgniecenie w przęśle po upadku bomby i dziury od kul.

W Bytomiu wybudowaliśmy także nowe lokalne centrum sterowania, z którego dyżurni będą nadzorować bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Obecnie dobiega końca przebudowa przystanku kolejowego Bytom Karb.

Postępują prace w Chorzowie i Radzionkowie

Sporo dzieje się także w innych miastach. W Chorzowie przebudowaliśmy stację kolejową Chorzów Miasto oraz wybudowaliśmy nowy wiadukt kolejowy nad ul. Floriańską. To właśnie spod niego – schodami lub windą – będzie się można dostać na nowy peron stacji Chorzów

Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko
Rzeczpospolita Polska
Dofinansowane przez Unię Europejską
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

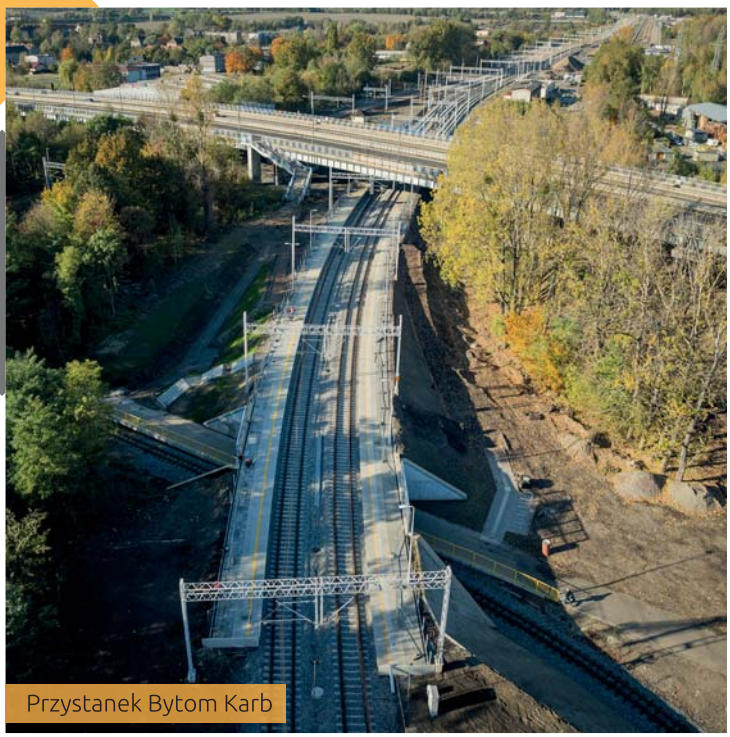
Projekt „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo, etap I-Faza II" ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską w ramach Funduszy Europejskich na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027



Przejście podziemne pod stacją Bytom



Radzionków Rojca – budowa nowego wiaduktu



Przystanek Bytom Karb

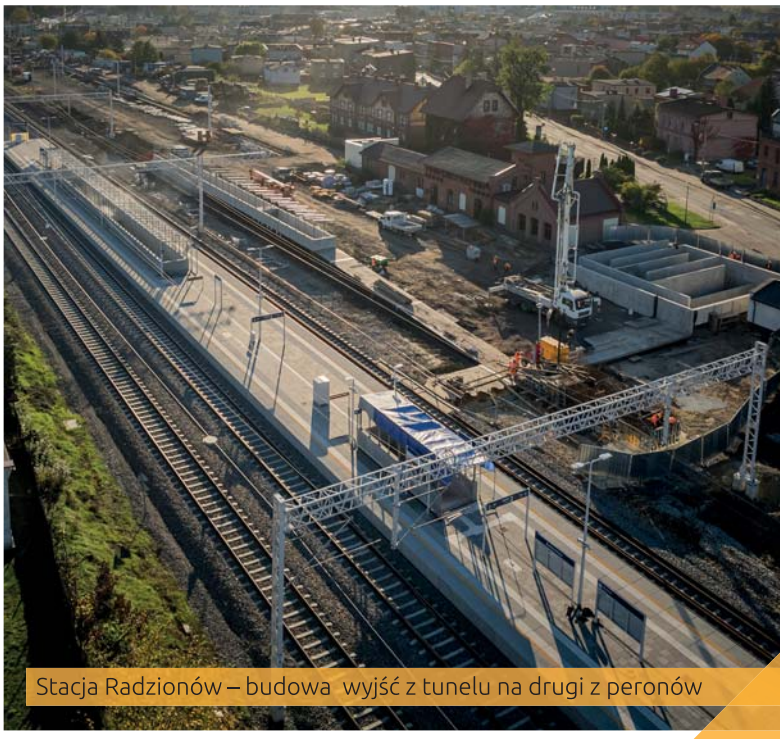


Pierwszy z peronów nowego przystanku Radzionów Rojca

Miasto. Wybudowaliśmy także nowy przystanek Chorzów Uniwersytet w rejonie ul. Strzelców Bytomskich. Na peron prowadzą schody oraz winda z nowo wybudowanego przejścia podziemnego. Nowy przystanek zapewni mieszkańcom Chorzowa lepszy dostęp do kolei. Aktualnie dobiegają końca prace na stacji kolejowej Chorzów Stary.

Widoczne są także efekty prac na stacji Radzionków. Wybudowaliśmy już nawierzchnię nowego, dwukrawędziowego peronu. Zamontowaliśmy także gabloty informacyjne oraz nowe oświetlenie. Postępuje budowa przejścia podziemnego oraz pochylni. Na przystanku Radzionków Rojca gotowy jest już pierwszy z przebudowywanych peronów wraz z pochylnią. W sąsiedztwie przystanku postępuje także przebudowa wiaduktu kolejowego nad zbiegiem ul. Jana Kużaja oraz Stanisława Schwallenberga.

W ramach inwestycji na odcinku linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Nakło Śląskie wymienione zostaną także tory, rozjazdy, sieć trakcyjna oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Modernizacja tej linii jest także ważna dla poprawy przewozów towarowych ze Śląska w kierunku portów morskich. Zwiększy się przepustowość trasy, co pozwoli na transportowanie koleją większej ilości towarów.



Stacja Radzionów – budowa wyjść z tunelu na drugi z peronów

Efekty realizacji projektu

lepszy dostęp do kolei
w regionie

stacje i przystanki
dostępne dla wszystkich podróżnych

szybki i sprawny transport
towarów koleją z prędkością do 120 km/h

poprawa bezpieczeństwa
w ruchu kolejowym i drogowym

ochrona środowiska naturalnego
– zmniejszenie emisji CO_2 i gazów cieplarnianych dzięki ograniczeniu transportu drogowego



Transport koleją umożliwia przewóz wielu jednostek naraz: jeden pociąg VIIA może przetransportować aż 48 naczep

Autostrady kolejowe VIIA.

Powiązanie zalet transportu kolejowego i drogowego

Unia Europejska wspiera transport intermodalny poprzez odpowiednie przepisy prawne oraz finansowanie, ze względu na jego bezpieczeństwo i niewielki wpływ na środowisko. To najskuteczniejszy sposób na zmniejszenie śladu węglowego, co wpisuje się w ideę ekologistyki w transporcie. Ale czy transport intermodalny jest opłacalny? Na to i inne pytania dotyczące transportu kombinowanego odpowiada Iwona Okret, sales manager w firmie VIIA.

Transport intermodalny ma wiele zalet i przy dobrej organizacji oraz zbalansowanych, regularnych transportach jest opłacalny.

Wykorzystanie kolei w transporcie dalekobieżnym zmniejsza koszty paliwa i konserwacji pojazdów. Pozwala na wykonanie większej ilości transportów z mniejszą liczbą kierowców i ciągników siodłowych. Poza tym, za pomocą transportu intermodalnego można przewieźć jednorazowo ładunki o 4 tony cięższe w porównaniu do standardowych przewozów drogowych.

Inna ważna korzyść takiego rozwiązania to zwiększona zdolność przewozowa: transport koleją umożliwia przewóz wielu jednostek naraz: jeden pociąg VIIA może przetransportować aż 48 naczep!

Jakie rozwiązania intermodalne oferuje VIIA?

Specjalnością VIIA są Autostrady Kolejowe, rozwiązania intermodalne umożliwiające przewóz koleją konwencjonalnych naczep, dzięki innowacyjnej technologii Modalohr, pozwalającej na ładowanie jednostek na pociąg bez użycia dźwigu.

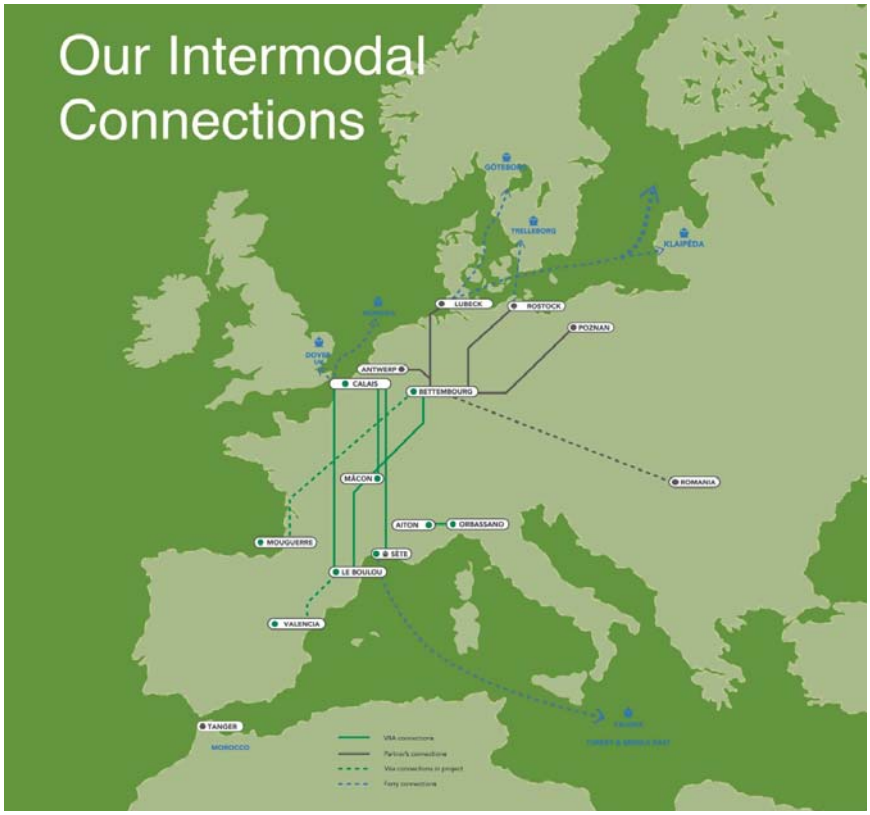
Autostrady kolejowe dostosowane są do potrzeb transportu drogowego i nie wymagają specjalistycznego sprzętu, aby z nich korzystać. Poza tym, pozwalają skorzystać z zalet transportu intermodalnego bez utraty jakości jaką oferuje transport drogowy. Gwarantują bardzo dużą częstotliwość odjazdów pociągów oraz czas tranzytu podobny do drogowego. Możemy więc stwierdzić, że Autostrady Kolejowe VIIA łączą w sobie zalety transportu kolejowego i drogowego.



Iwona Okret

Jaka jest historia Autostrad Kolejowych VIIA?

Początki VIIA, spółki należącej do SNCF (Państwowych Kolei Francuskich), sięgają 2003 roku, gdy z inicjatywy SNCF i Trenitalia ruszyła AFA, Autopista Ferroviaria Alpina. Kolejna ważna data w historii VIIA to rok 2007, kiedy zostaje uruchomiona Lorry-Rail, pierwsza dalekobieżna autostrada kolejowa Bettembourg Le Boulou, która połączyła centralną Europę z Hiszpanią. Połączenie to stało się niezwykle popularne, niedawno zwiększyliśmy ilość kursujących na tej linii pociągów z 46 na 52 tygodniowo. Innym ważnym wydarzeniem w historii VIIA było wybudowanie terminala w Calais oraz uruchomienie linii Calais-Le Boulou, która pozwala na wygodny transport jednostek do Wielkiej Brytanii.



Czy proponowane przez VIIA rozwiązania cieszą się popularnością wśród polskich firm transportowych?

W ostatnich latach wzrosło bardzo zainteresowanie produktem intermodalnym. Polacy, choć tradycjonaliści, coraz częściej otwierają się na tego rodzaju rozwiązania w transporcie, chociażby ze względu na brak kierowców. Rośnie też zainteresowanie klientów zieloną logistyką. Coraz częściej decydują się na zakup naczep intermodalnych (typu *huckepack*), choć stanowią one nadal niewielki procent wszystkich jednostek na rynku polskim.

Autostrada kolejowa Bettembourg-Le Boulou cieszy się dużym zainteresowaniem wśród polskich firm transportowych, gdyż pasuje do większości transportów między Polską i Hiszpanią czy Niemcami i Hiszpanią lub też południową Francją. Połączenie to ułatwia przejazd przez Francję i pozwala na uniknięcie mandatów, które zdarzają się w transporcie „na kołach". Z Bettembourga można również kontynuować transport koleją do Poznania, choć na tym odcinku kursuje znacznie mniej pociągów.

Czy rozrośnie się sieć intermodalnych połączeń VIIA?

Naszą misją jest rozbudowa sieci autostrad kolejowych w Europie, więc ciągle się rozwijamy. Aktualnie pracujemy nad dwoma ważnymi projektami: budową terminala pod Paryżem oraz wylansowaniem linii Bettembourg Mouguerre, planowanym na wrzesień 2025. Połączenie to umożliwi transport naczep intermodalnych i konwencjonalnych na północ Hiszpanii, w rejony wybrzeża atlantyckiego, gdzie jest duża koncentracja przemysłu. Będzie użyteczne również przy transportach w rejony Madrytu czy Portugalii, z pewnością zostanie docenione. ●

Specjalnością VIIA są Autostrady Kolejowe, rozwiązania intermodalne umożliwiające przewóz koleją konwencjonalnych naczep, dzięki innowacyjnej technologii Modalohr pozwalającej na ładowanie jednostek na pociąg bez użycia dźwigu



VIIA bierze udział w Międzynarodowych Targach Transportu i Logistyki w Warszawie.

Serdecznie zapraszamy na nasze **stoisko P2, w hali numer 3.**



Centrum Biurowe
KOGA

Port dla Twojego biznesu.

- Powierzchnie biurowe **od 20 do 1.200 m²** na jednej kondygnacji,
- Możliwość rozwoju na terenach **Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego**,
- Sąsiedztwo **Portu Gdańsk**, terminala **Baltic Hub** oraz największych firm branży morskiej,
- W otoczeniu parków magazynowo-logistycznych.

272 miejsca parkingowe

przestrzeń konferencyjna

żłobek i przedszkole

zielona energia

stacja ładowania pojazdów

udogodnienia dla rowerzystów

let's move
Gdańsk forward

Centrum Biurowe KOGA w Gdańsku
strategiczne położenie w portowej części miasta

szczególnie dedykowane:

- BRANŻA MORSKA
- BRANŻA TSL
- AGENCJE CELNE
- PRZEMYSŁ OBRONNY

Skontaktuj się z nami

Adres: Centrum Biurowe KOGA
ul. prof. Andruszkiewicza 5
80-601 Gdańsk

Kontakt: Natalia Balkiewicz
tel. +48 519 690 727
E-mail: n.balkiewicz@investgda.pl

Odwiedź naszą stronę!
koga.investgda.pl



Malcom Finance – solidny partner branży TSL

Malcom Finance od tego roku oferuje w Polsce usługi w zakresie faktoringu, ubezpieczania należności, weryfikacji kondycji finansowej kontrahentów, a także programy partnerskie dla firm transportowo-logistycznych. Aby być na bieżąco z tym, co dzieje się w branży, jakich usług potrzebują przewoźnicy i przed jakimi wyzwaniami aktualnie stoją, przedstawiciele Malcom Finance aktywnie uczestniczą w branżowych wydarzeniach. Nie zabraknie ich również na tegorocznych targach TransLogistica.

Malcom Finance to wywodzący się z Czech fintech, który specjalizuje się w świadczeniu usług firmom z branży transportowo-logistycznej, szczególnie małym i średnim przewoźnikom. Od założenia w 2021 r., działając pod marką 4Trans Factoring, firma zyskała zaufanie ponad 2,8 tys. klientów z Czech, Słowacji i Polski, finansując ponad 170 tys. faktur o łącznej wartości ponad 700 mln zł.

Trzeba być „w branży"

Sektor transportowo-logistyczny to filar polskiej gospodarki, który bezpośrednio generuje ok. 6% PKB, co w odniesieniu do 2023 r. daje ponad 200 mld zł, a współuczestniczy w wytworzeniu ponad połowy. Przygotowanie produktów, które rzeczywiście wychodzą naprzeciw potrzebom firm działających w transporcie, nie jest łatwe. Dobra znajomość branży, charakterystycznych dla jej funkcjonowania elementów, wyzwań i bolączek stanowi punkt wyjścia. Ale nie jest to wiedza, którą można posiąść raz na zawsze. Zmiany w sektorze TSL są dynamiczne i żeby za nimi nadążać, trzeba działać bezpośrednio w nim.

– *Aby nasze rozwiązania były dopasowane do potrzeb przewoźników, razem z całym międzynarodowym zespołem, na co dzień rozmawiamy z naszymi klientami. Ale musimy mieć szeroki ogląd sytuacji oraz możliwie szybko wyłapywać pojawiające się nowe wyzwania lub szanse. Dlatego aktywnie uczestniczymy w wielu branżowych wydarzeniach, na przykład Spotkaniach Transportowych. To tam, często w kuluarowych rozmowach, możemy jeszcze lepiej poznawać jak zmienia się sytuacja* – mówi Jaroslav Ton, twórca Malcom Finance.

TransLogistica – miejsce wymiany doświadczeń

Znakomitą okazją do wyczucia pulsu całego sektora TSL są Międzynarodowe Tar-

gi Transportu i Logistyki TransLogistica. To największe tego typu wydarzenie w Środkowo-Wschodniej Europie, więc pozwalają na wymianę doświadczeń w skali międzynarodowej.

– *W ciągu rzech intensywnych dni targowo-konferencyjnych nasz zespół będzie do dyspozycji wszystkich uczestników wydarzenia. Nasi eksperci przy stoisku chętnie przedstawią zarówno naszą nową ofertę dla przewoźników, jak i zasady funkcjonowania programu partnerskiego, skierowanego do większych firm działających w branży transportowo-logistycznej* – zachęca Jaroslav Ton.

W ramach targów TransLogistica Malcom Finance nie tylko przygotowuje własne stanowisko (F10 w hali nr 4). Firma zorganizowała również panel oraz kilka wystąpień. W ich ramach przedstawiciele firmy zaprezentują na rzeczywistych przykładach m.in. to, w jaki sposób usługi firmy wspierają cały ekosystem przedsiębiorstw transportowo-logistycznych i przewoźników, dbając o ich płynność finansową czy jakość relacji biznesowych.

Program partnerski Malcom Finance

Znając specyfikę sektora TSL, Malcom Finance przygotowało ofertę skierowaną do firm spedycyjno-transportowych korzystających z usług przewoźników-podwykonawców, które chcą zapewnić im większą stabilność i natychmiastowy dostęp do gotówki. Stanowi to bardzo dobrą alternatywę dla skonta. Efekt dla podwykonawców jest podobny – szybciej otrzymują należność. Ale zamieniając skonto na program partnerski w Malcom Finance zleceniodawca nie angażuje swoich własnych środków. Może je wykorzystać w bardziej optymalny dla rozwoju biznesu sposób.



Jaroslav Ton

Jest to niezwykle ważne zwłaszcza w wypadku, gdy firma swoim kontrahentom wystawia faktury z długimi terminami płatności. W razie jakichkolwiek opóźnień może okazać się, że aby sfinansować skonto, musi skorzystać z własnych rezerw. Rodzi to szereg dodatkowych ryzyk dla prowadzenia biznesu, a w skrajnych wypadkach może bardzo niekorzystnie wpłynąć na płynność finansową.

W ramach programu wprowadzono też pakiet motywacyjny dla partnerów. Dzięki temu nie ponoszą oni żadnych kosztów związanych z zapewnieniem finansowania faktur podwykonawców, a dzięki współpracy uzyskują dodatkowe korzyści finansowe.

W efekcie część partnerów Malcom Finance, którzy wcześniej oferowali skonto, zrezygnowali z obciążania własnych budżetów. Wcześniejsze finansowanie faktur swoich podwykonawców w całości oparli o program partnerski, dając im jednocześnie pełną dowolność wyboru: czy i kiedy korzystać z tego rozwiązania.

Zadbaj o swoich przewoźników

Mniejsi przewoźnicy są znacznie bardziej narażeni na problemy wynikające z opóźnień i zatorów płatniczych. A dużym firmom transportowym zależy na solidnych, stałych podwykonawcach, którzy gwarantują odpowiedni poziom świadczonych usług. W końcu to oni, wykonując usługę transportową, mają bezpośredni kontakt z klientami i w dużym stopniu odpowiadają za wizerunek firm, na zlecenie których działają.

Podwykonawcy partnerów Malcom Finance otrzymują dostęp do faktoringu ramach specjalnej oferty. Jednocześnie, ponieważ zleceniodawca potwierdza skierowane do sfinansowania faktury w wewnętrznym systemie, cały proces finansowania jest jeszcze szybszy.

Oferta wynikająca z potrzeb

Jednym z efektów rozmów z klientami, partnerami, a także uczestnikami różnych wydarzeń branżowych jest przygotowanie przez Malcom Finance całkiem nowej oferty faktoringu dla przewoźników. Tak jak dotychczas, podstawowe założenie jest jasne – płacisz, jeśli korzystasz. Nie ma opłat stałych, minimalnych miesięcznych limitów sfinansowanych faktur i innych kosztów.

W ramach programu wprowadzono pakiet motywacyjny dla partnerów. Dzięki temu nie ponoszą oni żadnych kosztów związanych z zapewnieniem finansowania faktur podwykonawców, a dzięki współpracy uzyskują dodatkowe korzyści finansowe



Dodatkowo znacznemu uproszczeniu uległ cennik i obniżone zostały opłaty.

Tak wygląda aktualna oferta Malcom Finance (w zależności od terminu płatności faktury):

- do 30 dni: 1,99% wartości faktury,
- 31-45 dni: 2,98% wartości faktury,
- 46-60 dni: 3,97% wartości faktury,
- powyżej 60 dni: +0,99 proc. wartości faktury za każde kolejne 15 dni.

To jedyne koszty, jakie ponosi klient korzystający z faktoringu od Malcom Finance.



Podstawowe założenie jest jasne – płacisz, jeśli korzystasz. Nie ma opłat stałych, minimalnych miesięcznych limitów sfinansowanych faktur i innych kosztów. Dodatkowo znacznemu uproszczeniu uległ cennik i obniżone zostały opłaty

Co ważne, znając aktualną sytuację w branży, wprowadzono też korzystne dla przewoźników rozwiązanie na wypadek, gdyby ich kontrahent spóźniał się ze spłatą faktury. Nominalnie w takiej sytuacji firma pobiera opłatę w wysokości 1,5%. Ale jeśli należność zostanie uregulowana do 10 dni od upływu terminu płatności, klient zostanie zwolniony z tej opłaty. To świadczy o wiedzy i zrozumieniu faktu istnienia w branży logistycznej mechanizmów powodujących potencjalne opóźnienia proceduralne. Wiele z nich jest zasadniczo niezależna od przewoźników, więc takie rozwiązanie stanowi ich rzeczywiste wsparcie, pomagające utrzymać płynność finansową.

Żadnych półśrodków

Faktoring oferowany przez Malcom Finance to tak zwany faktoring właściwy (pełny). Jego działanie polega na tym, że firma transportowa wystawia fakturę zleceniodawcy, zazwyczaj (zgodnie z umową) z dość odległym terminem płatności. Jeśli przewoźnik nie chce tyle czekać na otrzymanie pieniędzy, zgłasza się do Malcom Finance (faktora) i od razu otrzymuje 80% wartości faktury. Natomiast pozostałą część, uszczuploną o prowizję zależną od terminu płatności, faktor przelewa, gdy otrzyma pieniądze od zleceniodawcy.

Ale co najważniejsze, przedsiębiorcy w razie jakiegokolwiek opóźnienia w płatnościach ze strony kontrahentów, nie muszą się o nic martwić, bo pieniądze mają już na koncie. Całe ryzyko związane z nieotrzymaniem przelewu bierze na siebie Malcom Finance i w razie czego samodzielnie podejmuje niezbędne działania. Dodatkowo faktor ubezpiecza te wierzytelności, więc w razie niewypłacalności zleceniodawcy, rekompensatę uzyskać można od firmy ubezpieczeniowej.

– Moją misją i mojej firmy jest wsparcie przedsiębiorców transportowych w ich wzroście. Dlatego nie oferujemy żadnych rozwiązań pośrednich, jak chociażby faktoring z regresem. Ryzyko związane z niewypłacalnością bierzemy na siebie, posiłkując się dodatkowo ubezpieczeniem wierzytelności. Wszystko po to, aby przewoźnicy mogli skupić się na tym co najważniejsze – rozwoju swoich biznesów – mówi Jaroslav Ton. *– Chcemy aby dzięki Malcom Finance przewoźnicy, którzy często zamrażają duże środki w fakturach z długimi terminami płatności, mieli stały dostępu do gotówki. Zawsze, nie tylko w chwilach tak trudnych, jak obecnie* – podkreśla.

Minimalizujemy ryzyko

Przejęcie na siebie ewentualnych problemów z opóźnieniami w płatnościach to nie jedyna cecha usług Malcom Finance, która wpływa na zniwelowanie ryzyk, jakie trapią branżę transportową. Faktor weryfikuje też kondycję finansową i morale płatnicze firm, na rzecz których wystawiane są faktury. W związku z tym, otrzymując przelew od Malcom Finance przewoźnik może być przekonany, że jego nowy partner biznesowy został oceniony pozytywnie.

– Taka baza danych o kondycji przedsiębiorstw z całej Europy okazała się bardzo pożądana przez naszych klientów. Chcieli oni móc samodzielnie sprawdzić swoich kontrahentów przed lub w trakcie współpracy i skupić się tylko na „zdrowych" relacjach biznesowych – zauważa Jaroslav Ton. *– Dlatego zdecydowaliśmy się udostępnić ją korzystającym z naszego faktoringu bezpłatnie. Dziś część naszych klientów nie podpisuje nawet nowych umów, zanim nie sprawdzi scoringu potencjalnego partnera w naszej bazie* – podkreśla twórca Malcom Finance.

Wyróżnikiem Malcom Finance jest też to, że finansuje faktury bez względu na to, z jakiego kraju pochodzi zleceniodawca i w jakiej walucie ma nastąpić rozliczenie. Dla polskich przewoźników to istotna kwestia, ponieważ wielu z nich realizuje zlecenia od firm zagranicznych, zwłaszcza niemieckich, i wystawia faktury w euro. Korzystając z faktoringu od Malcom Finance, firmy transportowe mogą bez przeszkód rozliczać się w różnych walutach (złoty, euro, korona czeska i funt brytyjski), a dzięki temu są mniej narażone na ryzyka wynikające z wahań kursów i ewentualnego niekorzystnego przewalutowania płatności. ●

W ramach targów TransLogistica Malcom Finance nie tylko przygotowuje własne stanowisko (F10 w hali nr 4). Firma zorganizowała również panel oraz kilka wystąpień.

Zamów bezpłatną konsultację na https://malcomfinance.pl/



KUMHO TIRE

Razem w bezpieczną podróż

www.kumhotire.com/pl /KumhoTirePolska /kumho_tire_polska /KUMHOOponyPolska

TransLogistica Poland

PROGRAM TARGÓW

SPOTKANIA TRANSPORTOWE 5 LISTOPADA HALA 4

10.00 – 10.50	**PANEL DYSKUSYJNY: W oczekiwaniu na odbicie – podsumowanie rynku TSL w 2024 r. i prognozy na 2025 r.** **Moderator:** Michał Pakulniewicz, Polski Instytut Transportu Drogowego **Paneliści:** Ewa Sławińska-Ziaja, Trans Lawyers Kancelaria Prawna; Rafał Łuczak, Grupa Transportowa Mariusz Kazimierczak, Rhenus Freight Logistics; Mateusz Najdziński, TVM Transport & Logistics
10.50 – 11.00	**Optymalizacja kosztów i tras – innowacyjny zestaw kluczy od E100 w niepewnych czasach.** Jakub Szalaty, E100 Group
11.00 – 11.20	**Rozwiązania dla przewoźników i klientów zwiększające widoczność przesyłek w czasie rzeczywistym.** Maciej Sobek, Kuehne+Nagel
11.20 – 11.40	**Zadłużenie branż TSL w Polsce: analiza sytuacji na podstawie danych z Krajowego Rejestru Długów.** Tomasz Gadziński, Krajowy Rejestr Długów
11.40 – 12.00	**AI na giełdzie transportowej – HIT czy KIT?** Radosław Groński i Marcin Hellmann, TIMOCOM
12.00 – 12.20	**Utrata kwalifikacji kierowcy jako powód rozwiązania umowy o pracę.** Monika Malinowska, Kancelaria Transportowa KOBEN
12.20 – 12.40	**ONYX Global AI: Wyłączamy spedycję, czyli koniec epoki "Przewoźnika" łupanego.** Adrian Mirowski, ONYX Alfa
12.40 – 12.50	**Nowe wyzwania dla transportu & rozwiązania CEPSA.** Anna Bronicka, CEPSA
12.50 – 13.00	**Trimble App Manager – czy zarządzanie urządzeniami mobilnymi ma sens?** Krzysztof Pusłowski, Trimble Transportation
13.00 – 13.10	**Oprogramowanie jako interaktywny przewodnik po procesach transportowych.** Marcin Piękoś, UNITER.PRO
13.10 – 13.20	**Karta flotowa jako jeden z elementów transportowej układanki.** Alicja Badowska, Shell
13.20 – 13.30	**PTV Map&Guide – standard planowania tras w zupełnie nowej odsłonie!** Tomasz Łotocki, PTV Logistics Poland
13.30 – 13.40	**Nowoczesne podejście do rozliczania czasu pracy kierowców oraz zarządzania kadrami i płacami w firmach transportowych – rola biura rachunkowego jako strategicznego partnera.** Dominik Kuśnierek, Infinitiis
13.40 – 14.00	**CASE STUDY: BioLNG w polskim transporcie międzynarodowym – konsekwentna realizacja strategii dekarbonizacji E-Logis.** Jacek Nowakowski, IVECO Poland; Krzysztof Potok, GRUPA ELMEX
14.00 – 14.10	**Telematyka Webfleet i E100 Secure E-Box – oszczędność paliwa i bezpieczeństwo transakcji.** Dariusz Terlecki, Webfleet; Jakub Szalaty,E100
14.10 – 14.20	**Bridgestone zwiększa efektywność paliwową i obniża koszty operacyjne flot dzięki technologii ENLITEN.** Michał Bral i Patryk Twardowski, Bridgestone Mobility Solutions
14.20 – 14.30	**Szybkie wdrożenie systemu w branży 3PL dostosowane do specyfiki każdego klienta.** Mateusz Kalinowski, Meritus Systemy Informatyczne
14.30 – 14.40	**Strategie przewoźników na trudne czasy – realne oszczędności wobec rosnących kosztów.** Mariusz Derdziak, Citronex Trans Energy
14.40 – 14.50	**SCALAR – nowy wymiar zarządzania flotą.** Krzysztof Głogowski, ZF Group
14.50 – 15.10	**Twój ekspert w dziedzinie mobilności.** Piotr Kokosza i Lucjan Gazda, UTA Sp. z o.o.
15.10 – 15.20	**Wyzwania wydłużonych terminów płatności i ryzyka opóźnień w branży TSL.** Marek Wcisło, MALCOLM FINANCE
15.20 – 15.30	**AI & Big Data Analytics Applications for Trucking.** Dimitar Pavlov, Transmetrics
15.30 – 15.40	**Wyprzedź konkurencję z AI. Zapytania ofertowe w spedycji i transporcie.** Andrzej Stasiak, CargoNest
15.40 – 15.50	**„SHUT YOUR MAUT" – Jak zabezpieczyć przed przedawnieniem roszczenia w sprawie zwrotu myta w Niemczech?** Martin Pfnür, Pfnür Rechtsanwälte; Grzegorz Dziuba, Kancelaria Transportowa Legaltrans
15.50 – 16.30	**PANEL DYSKUSYJNY: Jak prawo pracy przekształci branżę TSL bez pytania jej o zgodę?** **Moderator:** Joanna Jasiewicz, GIDE LOYRETTE NOUEL **Paneliści:** Iwona Szwed, Biuro Prawne Arena 561 Paweł Judek, Judek. Górska. Radcy prawni. Doradcy podatkowi Konrad Urban, Kancelaria Transportowa Transcare, Jan Załubski, ZET Transport

FORUM TRANSLOGISTICA

5 LISTOPADA HALA 3

10.00 – 10.50	**PANEL DYSKUSYJNY: Perspektywy rozwoju dla polskich firm transportu drogowego.** **Moderator:** Anna Brzezińska, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce **Paneliści:** Anna Kowalczyk, Ministerstwo Infrastruktury Dariusz Matulewicz, Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Kornelia Lewandowska, Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Karol Rychlik, Ogólnokrajowe Stowarzyszeni Międzynarodowych Przewoźników Drogowych i Spedytorów „PODLASIE" Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
10.50 – 11.00	**BSOPT – system TMS wspierający optymalizację kosztów i efektywność floty: Zrównoważony rozwój dzięki nowoczesnemu raportowaniu wyników.** Paweł Podgórski, Infinitiis
11.00 – 11.10	**Nowe wyzwania dla transportu & rozwiązania CEPSA.** Anna Bronicka, CEPSA
11.10 – 11.20	**Atomowe koszty – jak uporządkować rozproszony problem?** Marcin Piękoś, UNITER.PRO
11.20 – 12.00	**PANEL DYSKUSYJNY: Strategie wsparcia podwykonawców receptą na trudne czasy w sektorze TSL.** **Moderator:** Marek Wcisło, MALCOLM FINANCE **Paneliści:** Katarzyna Nożykowska, CEVA Logistics Błażej Niedźwiedź, N-TRANS TSL Michał Noga, HOGS
12.00 – 12.10	**Optymalizacja tras dostaw – klucz do oszczędności czasu i kosztów.** Krystian Kalinowski, PTV Logistics Poland
12.10 – 12.20	**Alternatywne paliwa na horyzoncie – droga do dekarbonizacji.** Michał Niemiec, Shell
12.20 – 12.30	**Schavemaker na drodze do zrównoważonej przyszłości.** Michał Kubalok, Schavemaker Intermodal
12.30 – 12.50	**Wręczenie statuetek i ogłoszenie laureatów plebiscytu Przyjazny Pracodawca TSL 2024.** Beata Trochymiak, Pracujwlogistyce.pl
12.50 – 13.00	**SCALAR – nowy wymiar zarządzania flotą.** Krzysztof Głogowski, ZF Group
13.00 – 13.10	**Najważniejsze wyzwania w logistyce z perspektywy IT – jak sobie z nimi radzić?** Tomasz Tubielewicz, IBSC Bank Serwis
13.10 – 13.20	**Strategie przewoźników na trudne czasy – realne oszczędności wobec rosnących kosztów.** Mariusz Derdziak, Citronex Trans Energy
13.20 – 13.30	**Finansowanie przyszłości logistyki.** Marek Wcisło, MALCOLM FINANCE
13.30 – 14.20	**PANEL DYSKUSYJNY: Rozwój portów morskich w obliczu globalnych wyzwań logistycznych.** **Moderator:** Anna Majowicz, Polski Instytut Transportu Drogowego **Paneliści:** Maciej Brzozowski, Port of Hamburg Michał Stupak, Port Gdańsk Maciej Krzesiński, GCT Gdynia Dariusz Mierkiewicz, Port of Koper Marek Olejniczak, C. Hartwig Gdynia
14.20 – 14.30	**The port of Hamburg – serving Poland as the gateway to the world.** Senator Dr. Melanie Leonhard, Free and Hanseatic City of Hamburg
14.30 – 15.20	**PANEL DYSKUSYJNY: Polska w intermodalnym łańcuchu Europy.** **Moderator:** dr inż. Justyna Świeboda, Polski Instytut Transportu Drogowego **Paneliści:** Rafał Gbiorczyk, Bring Filip Marcichowski, Schavemaker Intermodal Marek Słomka, Cargotor dr inż. Mateusz Zając, Politechnika Wrocławska
15.20 – 15.30	**Zastosowanie AI w systemie WMS w celu szybszego realizowania zamówień.** Mateusz Kalinowski, Meritus Systemy Informatyczne
15.30 – 15.50	**Optymalizacja łańcucha dostaw w dobie nowoczesnych technologii.** Michał Broda, C.H. Robinson
15.50 – 16.00	**Optymalizacja kosztów floty z OnTurtle – sprawdzone narzędzia dla Twojej firmy.** Edyta Gontarz i Piotr Fejgin, OnTurtle
16.00 – 16.30	**Transport, spedycja, logistyka – gospodarka polska 2024 – gdzie jesteśmy?** Janusz Piechociński, Izba Przemysłowo-Handlowa Polska-Azja

TransLogistica Poland

PROGRAM TARGÓW

TransLogistica Poland

PROGRAM TARGÓW

TSL GREEN DAY

6 LISTOPADA HALA 4

10.00 – 10.50	**PANEL DYSKUSYJNY: Czy przewoźnicy są gotowi na dekarbonizację?** **Moderator:** Bartłomiej Drążkiewicz, Polski Instytut Transportu Drogowego **Paneliści:** Mariusz Derdziak, Citronex Trans Energy Jacek Nowakowski, IVECO Poland Michał Kubalok, Schavemaker Intermodal Piotr Ziółkowski, PSNM
10.50 – 11.00	**Nowoczesne narzędzia w transporcie: e-CMR, e-FTI i większe wymiary ciężarówek – klucz do zrównoważonej logistyki.** Łukasz Chwalczuk, Kancelaria Prawna IURIDICA
11.00 – 11.10	**Ekologiczne rozwiązania Schmitz Cargobull.** Tomasz Walter, EWT TRUCK & TRAILER Polska
11.10 – 11.20	**Alternatywne paliwa na horyzoncie – droga do dekarbonizacji.** Michał Niemiec, Shell
11.20 – 11.30	**Technologie telematyczne jako narzędzie do redukcji emisji CO2 floty.** Artur Brzeziński, Webfleet
11.30 – 11.40	**PTV EV Truck Route Planner – jak planować trasy dla elektrycznych pojazdów ciężarowych.** Tomasz Łotocki, PTV Logistics Poland
11.40 – 12.00	**LETS – niskoemisyjne rozwiązania logistyczne.** Marta Papierniak, Kuehne+Nagel
12.00 – 12.50	**PANEL DYSKUSYJNY: Wykorzystanie paliw alternatywnych w transporcie – korzyści i wyzwania dla sektora TSL.** **Moderator:** Mirosław Ganiec, TSL Media Group **Paneliści:** Mariusz Derdziak, Citronex Trans Energy Jacek Nowakowski, IVECO Poland Anna Bronicka, CEPSA Michał Niemiec, Shell Piotr Rutkowski, TARGOR-TRUCK
12.50 – 13.10	**Transport bez kompromisów: ekologia, efektywność i oszczędność z Eurowag.** Grzegorz Wójcik, Tomasz Czyż, Jerzy Popowicz, Julian Michański, GRUPA EUROWAG
13.10 – 13.20	**Zrównoważony rozwój zaczyna się od integracji i automatyzacji procesów.** Marcin Piękoś, UNITER.PRO
13.20 – 13.30	**Raportowanie ESG źródłem dodatkowego zysku dla branży logistycznej.** Tomasz Tubielewicz, IBSC Bank Serwis
13.30 – 13.40	**SCALAR - nowy wymiar zarządzania flotą.** Krzysztof Głogowski, ZF Group
13.40 – 13.50	**Strategie przewoźników na trudne czasy – realne oszczędności wobec rosnących kosztów.** Mariusz Derdziak, Citronex Trans Energy
13.50 – 14.10	**Klimat nie może czekać – mutinenergetyczna strategia IVECO.** Jacek Nowakowski, IVECO Poland
14.10 – 14.20	**Optymalizacja kosztów floty z OnTurtle – sprawdzone narzędzia dla Twojej firmy.** Edyta Gontarz i Piotr Fejgin, OnTurtle
14.20 – 14.30	**Rola Portu Gdańsk jako regionalnego habu energetycznego.** Maksymilian Czapiewski, Port Gdańsk
14.30 – 15.30	**BUSINESS PANEL: Efektywność innowacyjnych technologii ekologicznych w sektorze TSL – czy to się opłaca?** **Moderator:** Jan Kordasiewicz, Klaster Logistyczno-Transportowy Północ-Południe **Paneliści:** Marek Sekieta, Klaster "LODZistics" dr hab. inż. Jakub Karczewski, Politechnika Gdańska Mateusz Dyrda, Stowarzyszenie Robotyków SKALP Krzysztof Strukowicz, Stowarzyszenie PIME

FORUM TRANSLOGISTICA

6 LISTOPADA HALA 3

10.00 – 10.20	**To ludzie napędzają transport.** **Wspólne rozwiązania dla lepszych warunków pracy kierowców.** Dagmara Trusewicz, Fundacja Truckers Life
10.20 – 10.30	**Strategie przewoźników na trudne czasy – realne oszczędności wobec rosnących kosztów.** Radosław Balcer, Citronex Trans Energy
10.30 – 10.40	**Optymalizacja tras dostaw – klucz do oszczędności czasu i kosztów.** Krystian Kalinowski, PTV Logistics Poland
10.40 – 10.50	**Optymalizacja kosztów i tras – innowacyjny zestaw kluczy od E100 w niepewnych czasach.** Jakub Szalaty, E100 Group
10.50 – 11.00	**Trimble App Manager – czy zarządzanie urządzeniami mobilnymi ma sens?** Krzysztof Pusłowski, Trimble Transportation; Tomasz Zieliński, ZL-Transport
11.00 – 12.00	**BUSINESS PANELL:** **Logistics from Germany – Logistics for the future.** **Moderation:** Ms. Katharina Herrmann, Your German Logistics
12.00 – 12.20	**AI na giełdzie transportowej – HIT czy KIT?** Radosław Groński i Marcin Hellmann, TIMOCOM
12.20 – 12.40	**Zadłużenie branż TSL w Polsce:** **analiza sytuacji na podstawie danych z Krajowego Rejestru Długów** Tomasz Gadziński, Krajowy Rejestr Długów
12.40 – 12.50	**Technologiczny filar firmy – integracja i automatyzacja procesów.** Marcin Piękoś, UNITER.PRO
12.50 – 13.00	**Finansowanie przyszłości logistyki.** Marek Wcisło, MALCOLM FINANCE
13.00 – 13.20	**STANDARYZACJA: Klucz do Digitalizacji i Automatyzacji Łańcucha Dostaw.** Marcin Wojtaszek i Rafał Piłat, Euvic IT S.A.
13.20 – 14.00	**PANEL DYSKUSYJNY:** **Procesy back office w spedycji – warunki oraz granice automatyzacji i robotyzacji.** **Moderator:** Marcin Kosewski, Transporeon **Paneliści:** Marcin Grotowski, Eurogate Paweł Staniszewski, MCG Logistics Rafał Łuczak, Grupa Transportowa
14.00 – 14.10	**Karta flotowa jako jeden z elementów transportowej układanki.** Alicja Badowska, Shell
14.10 – 14.30	**ONYX Global AI: Wyłączamy spedycję, czyli koniec epoki "Przewoźnika" łupanego.** Adrian Mirowski, ONYX Alfa
14.30 – 14.50	**Magazyn e-commerce dziś – "od Malucha do Ferrari".** Krzysztof Czarnecki, Rhenus Warehousing Solutions Polska
14.50 – 15.10	**Optymalizacja łańcucha dostaw w dobie nowoczesnych technologii.** Michał Broda, C.H. Robinson
15.10 – 15.20	**Ranking TMS'ów – wybierz najlepszy dla Ciebie.** Krzysztof Habowski, RST Software
15.20 – 15.30	**„SHUT YOUR MAUT" – Jak zabezpieczyć przed przedawnieniem roszczenia** **w sprawie zwrotu myta w Niemczech?** Martin Pfnür, Pfnür Rechtsanwälte; Grzegorz Dziuba, Kancelaria Transportowa Legaltrans

TransLogistica Poland

PROGRAM TARGÓW

TransLogistica Poland

PROGRAM TARGÓW

TSL BIZNES FORUM

7 LISTOPADA HALA 4

10.00 – 10.20	**ABC rozstania z kierowcą – jak ustrzec się najczęstszych błędów przy rozwiązywaniu stosunku pracy?** Konrad Urban, Kancelaria Transportowa Transcare
10.20 – 10.30	**Jak zapobiegać opóźnieniom płatności i w sektorze TSL i skutecznie windykować należności?** Maciej Broński, Kancelaria Transportowa Legaltrans
10.30 – 10.40	**Zarządzanie ryzykiem w transporcie. Czy Twoja firma w pełni wykorzystuje potencjał ubezpieczeń?** Michał Pitek, GRUPA MAK
10.40 – 11.00	**Samozatrudnienie, umowa o pracę czy umowa zlecenie – jak wybrać najkorzystniejszą formę zatrudnienia kierowców?** Konrad Urban, Kancelaria Transportowa Transcare
11.00 – 11.20	**„SHUT YOUR MAUT" – Jak zabezpieczyć przed przedawnieniem roszczenia w sprawie zwrotu myta w Niemczech?** Martin Pfnür, Pfnür Rechtsanwälte; Grzegorz Dziuba, Kancelaria Transportowa Legaltrans
11.20 – 12.40	**DEBATA:** **„TRANSPORT DROGOWY W POLSCE 2024" - zapowiedź raportu, wstępne wnioski.** **Prelegenci:** Ignacy Morawski, centrum analiz SpotData Maciej Wroński, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska Michał Niemiec, Shell Polska Stanisław Rosół, Continental Opony Polska
12.40 – 13.40	**PANEL DYSKUSYJNY:** **Cztery pokolenia na rynku pracy.** **Jak różnorodność międzypokoleniowa kształtuje przyszłość zatrudnienia oraz zarządzania talentami?** **Moderator:** Kinga Przytocka-Krupa, Schavemaker, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska **Paneliści:** Agnieszka Wierzbowska, Targor-Truck Agnieszka Zając, AMBRO Logistics Magdalena Kobus, Regesta

FORUM TRANSLOGISTICA

7 LISTOPADA HALA 3

10.10 – 11.00	**PANEL DYSKUSYJNY:** **Ewolucja czy rewolucja rynku pracy TSL? Wyzwania i możliwości.** **Moderator:** Beata Trochymiak, Pracujwlogistyce.pl **Paneliści:** Jakub Kizielewicz, Grupa Opteamic Beata Kaługa, No Limit Logistyka Robert Pindor, Logart
11.00 – 12.00	**PANEL DYSKUSYJNY:** **Branża TSL Polski i Ukrainy w kontekście wojny, powojennej odbudowy i Prezydencji Polski w UE: współpraca czy konkurencja?** **Moderator:** Jacek Piechota, Polsko-Ukraińska Izba Gospodarcza **Paneliści:** Arkadiusz Zuzaniuk, Treeden Group Piotr Kamiński, Pracodawcy RP Wiktor Yadukha, Hileya LLC Marcin Witczak, Laude Smart Intermodal Marek Winter, Polish Forwarding Company Amadeusz Nowak, Freightliner.pl
12.00 – 12.30	**2B or not B2B – o przyszłości modeli biznesowych w branży TSL opartych na samozatrudnieniu.** Joanna Jasiewicz, GIDE LOYRETTE NOUEL
12.30 – 13.00	**Między młotem a kowadłem – troski przewoźnika „umownego" w relacji z nadawcą i przewoźnikiem „faktycznym".** Paweł Judek, Judek. Górska. Radcy prawni. Doradcy podatkowi
13.00 – 14.00	**PANEL DYSKUSYJNY:** **Sektor TSL w obliczu spowolnienia: Jak sprostać wyzwaniom regulacyjnym, klimatycznym i rynkowym?** **Moderator:** Krystian Mielniczuk, TSL Media Group **Paneliści:** Piotr Kamiński, Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej Maciej Wroński, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska Justyna Wysocka-Golec, KPMG Polska Mariusz Golec, WIELTON GROUP Marcin Witaszek, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

EWT®
TRUCK & TRAILER



THE TRUCK & TRAILER
SPECIALIST

- sprzedaż naczep Schmitz Cargobull
- sprzedaż zabudów Schmitz Cargobull
- sieć serwisowa 24h w całej Europie
- umowy Full Service
- serwis napraw powypadkowych i bieżących
- centralny magazyn części zamiennych
- finansowanie fabryczne
- wynajem długookresowy

EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG

+48 22 733 53 00
www.ewt.pl

authorized Partner of SCHMITZ CARGOBULL

IVECO

Podążaj drogą zmian



GWARANCJA
NA 3 LATA
W CENIE POJAZDU*

Śmiało patrz w przyszłość z nowym IVECO S-Way

Wzmocnij swoją flotę ekonomicznym i niezawodnym IVECO S-Way z rozszerzoną gwarancją w cenie!*

IVECO S-WAY

*Dodatkowa ochrona serwisowa dla pojazdów IVECO S-Way roku modelowego 2024 Xtended Life Plus do końca 3. roku eksploatacji przy rocznym przebiegu do 130 000 km, obejmuje układ napędowy z osprzętem silnika. Dla roku modelowego 2022 dodatkowa ochrona serwisowa Xtended Life do końca 3. roku eksploatacji przy rocznym przebiegu do 130 000 km, obejmuje układ napędowy. Warunkiem koniecznym skorzystania z promocji jest rejestracja pojazdu do 31.12.2024 r. Promocja obowiązuje do 31.12.2024 r. lub do wyczerpania zapasu dostępnych pojazdów. Szczegółowych informacji udzielają przedstawiciele handlowi IVECO Poland

IVECO DRIVER PAL

IVECO Easy Way

just ask alexa

Zapraszamy do pawilonu T3