Cena 9,90 zł (5% VAT)

PAŹDZIERNIK – 10/2018 (95)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ISSN 2081-5255

TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS

BE SMART
KEEP SAFE
GO SIMPLE

06.11.2018 - 08.11.2018
+ + + Targi TransLogistica Poland w Warszawie
+ + + Hala 1 | Stoisko B 2

Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA JESIEŃ 2018

- 2 października – KRAKÓW
- 17 października – WROCŁAW
- 7 listopada – WARSZAWA podczas TransLogistica Poland
- 15 listopada – POZNAŃ



KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

Specjaliści i eksperci branżowi wskazują rozwiązania bieżących oraz potencjalnych problemów branży transportowej.
Nie wdajemy się w jałowe narzekanie i zbędne politykowanie, lecz udzielamy konkretnych wskazówek i porad.

STREFA EKSPERCKA I BIZNESOWA:

Uzupełnieniem części merytorycznej jest obszerna strefa ekspercka i biznesowa, w której do dyspozycji uczestników pozostają eksperci prawni oraz dostawcy produktów i usług, prezentujący rozwiązania wspierające bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

STREFA ZAŁADOWCÓW:

Spotkasz tu przedstawicieli firm produkcyjnych, dystrybucyjnych i spedycyjnych oraz operatorów logistycznych, którzy poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chcą przekazać przewoźnikom informacje o swojej działalności i ofercie. Zapewniamy różne formy obecności (stanowisko promocyjne, krótka prelekcja, dystrybucja materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy także wszystkie firmy, które poszukują przewoźników do stałej współpracy.

UDZIAŁ BEZPŁATNY
Liczba miejsc ograniczona

Dodatkowe informacje:

KMG Media Sp. z o.o.
Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
spotkania@tsl-biznes.pl
tel. 22 213 88 28

Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Organizatorzy:

KMGmedia | TSLbiznes – Miesięcznik profesjonalistów branży transport-spedycja-logistyka | Truck&Van www.truck-van.pl

Współpraca merytoryczna:

iuridica kancelaria prawna | TRANSLAWYERS | CDS | ITD-PIP Kancelaria transportowa | LEGALTRANS

Zarejestruj się bezpłatnie na **www.spotkania.tsl-biznes.pl**

Ford

Go Further

Biznes na pięć gwiazdek.

Nowa rodzina Forda Transit.



Odkryj nowe Fordy Transit: Courier, Connect i Custom

W biznesie liczy się pięciogwiazdkowa reputacja. Nowe Fordy Transit zapracowały na nią niezawodnością i innowacyjnymi rozwiązaniami, które pozwolą Ci wyprzedzić konkurencję. Odwiedź autoryzowany salon i przekonaj się, co mogą zrobić dla Twojej firmy. Więcej na ford.pl.

TRANSIT COURIER

FORD LEASING OPCJE

Od 440 PLN netto/mies.*

TRANSIT CONNECT

FORD LEASING OPCJE

Od 675 PLN netto/mies.*

TRANSIT CUSTOM

FORD LEASING OPCJE

Od 870 PLN netto/mies.*

* Wyliczenia na okres 36 miesięcy przy całkowitym przebiegu 140 000 km i opłacie wstępnej 20%, WIBOR 1,70%. Ford Transit Courier Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM, w promocyjnej cenie 32 510 zł; Ford Transit Connect Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM, w promocyjnej cenie 50 160 zł; Ford Transit Custom Ambiente 2.0 EcoBlue, 105 KM, w promocyjnej cenie 64 617,20 zł. Niniejsza oferta nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego i skierowana jest do przedsiębiorców. Zużycie paliwa oraz emisja CO_2 w cyklu mieszanym: Ford Transit Courier Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM – od 5,3 l/100 km, 119 g/km; Ford Transit Connect Ambiente 1.0 EcoBoost, 100 KM – 6,4 l/100 km, 146 g/km; Ford Transit Custom Ambiente 2.0 EcoBlue, 105 KM – od 6,1 l/100 km, 157 g/km (zgodnie z rozporządzeniem WE 715/2017 z późniejszymi zmianami w WE 692/2008 i WE 2017/1151), procedura testowa NEDC. Na zdjęciu samochody z wyposażeniem opcjonalnym. Ford OneCall: 22 522 27 27 – opłata za połączenie według taryfy operatora.



Przemysł motoryzacyjny należy do branż „napędzających" naszą gospodarkę, a pośrednio logistykę, która zajmuje się jego obsługą. To od niego zaczęła się czwarta rewolucja przemysłowa, która polega na cyfryzacji prowadzącej do automatyzacji procesów zachodzących w przedsiębiorstwach, poprzez implementację systemów IT, przemysłowego internetu rzeczy, analityki danych i sztucznej inteligencji. Ta rewolucja pociąga za sobą spore wyzwania dla logistyków, od których wymaga się dostaw *just in time* akcesoriów i części do hal produkcyjnych i to w minimalnych ilościach, tak aby nie generować zapasów. Ilości te są jeszcze mniejsze, a asortyment bardziej zróżnicowany, jeśli producent decyduje się na digitalizację zamówień. W takim systemie nie może być mowy o pomyłkach i przywiezieniu koniecznych do produkcji części po wyznaczonym czasie, bo to sporo kosztuje.

Zazwyczaj pojazdy nie są składane z elementów produkowanych tylko w jednym kraju, ale w kilku należących do Unii Europejskiej lub nawet leżących poza jej granicami. Realizacja takich zamówień jest dużo bezpieczniejsza w strefie wolnego handlu, gdzie łatwo przekroczyć granicę. Jeśli więc strefa ta nie zostanie utrzymana po brexicie, kłopot mogą mieć producenci samochodów posiadający fabryki w Wielkiej Brytanii, przewoźnicy dostarczający do nich części (w dużym procencie są to Polacy) i producenci części, które często pochodzą z Polski. W naszym kraju funkcjonuje ok. 900 firm produkujących części i akcesoria motoryzacyjne, a od siedmiu lat wartość produkcji w tym segmencie przekracza wartość produkcji samochodów. Trudno więc się dziwić, że wiele z nich wywożonych jest zagranicę i to przez polskie firmy transportowe spełniające najwyższe wymagania. A jakie? O tym piszemy w aktualnym numerze.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

Wydarzenie

Panattoni świętuje dobry rok.....6
Saksonia-Anhalt zyskuje na znaczeniu jako multimodalna platforma logistyczna w sercu Europy.....8
Prologis wkracza do Łodzi.....12

Logistyka

Branża motoryzacyjna stawia na inwestycje w logistykę.....14
Płynnie i bez przestojów, w trybie just in time.....18
Magazyn kół samochodowych Volkswagen Group Polska w dedykowanej obsłudze CAT LC Polska.....25
Czy globalny rynek części zamiennych będzie wart 500 mld dol. w 2025 r.?.....26

Logistyka-technologia

Atrakcyjny wygląd i efektywna praca!.....28

Systemy IT

TIMOCOM łączy branżę TSL i wprowadza innowacje.....30
Magazyny w wersji smart.....32
Autonomiczne auta przyspieszają. Kiedy ich ciężarowe wersje będą jeździć po drogach publicznych?.....34

Prawo

Lifting taryfikatora kierowcy.....40
Wrześniowe zmiany: czas pracy w porze nocnej.....46
SENT – nowe obowiązki dla przewoźników i kierowców.....47
Czy nowe przepisy dotyczące tachografów wpłyną na poziom bezpieczeństwa?.....48

Transport drogowy

Power MAX – maksimum jakości, minimum niespodzianek.....50
Coraz większe możliwości kart flotowych.....52
Zakup winiet na Litwę, Łotwę i Estonię w aplikacji A-Toll.....61

Transport intermodalny

Są wzrosty, ale co dalej?.....62
A może kontenerem?.....66
O rekordy będzie trudniej.....67
PKP CARGO stawia na intermodal.....70

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

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

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

Prenumerata
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
mt dtp art

Nakład: 11 000 egzemplarzy

Dział reklamy i marketingu
reklama@tsl-biznes.pl
Krystyna Koch – tel. 515 444 589
k.koch@tsl-biznes.pl
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@tsl-biznes.pl
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@tsl-biznes.pl

Współpraca
Tomasz Dobczyński, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Mariusz Kasior, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Łukasz Pluszczewicz, Monika Roman, Jerzy Różyk, Damian Żabicki.

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

KMG media

Wydawca
KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Poznaj nasze wszystkie aktywności: **www.kmg-media.pl**

TSLbiznes TruckVan SPOTKANIA TRANSPORTOWE



STEFFI
1.560.979 KM
w trasie od 2001
Królowa przebiegu

Nie do zdarcia. Tak jak Ty!



Zarejestruj się i odbierz nawet 1200 zł rabatu na zakup opon marki Semperit.

Spiesz się - ilość kodów promocyjnych jest ograniczona.

Promocja trwa od 17.09.2018 do 31.11.2018 lub do wyczerpania kodów.
Szczegóły akcji i regulamin dostępne na www.oszczedzajzsemperit.pl

SEMPERIT
Since 1906.
Semperit. Marka koncernu Continental.



Panattoni świętuje dobry rok

1,6 miliona m² powierzchni w budowie i 7 milionów m² wybudowanych dotychczas, to tegoroczny bilans Panattoni Europe, który – jak co roku jesienią – uroczyście podsumował ostatnie 12 miesięcy działalności na rynku europejskim i przyznał swoim partnerom biznesowym Nagrody Panattoni w 14 kategoriach.

To wszystko wydarzyło się podczas Panattoni Gala&Party 2018, która odbyła się 27 września br. na warszawskim Torze Służewiec zamienionym w jedną z największych gier planszowych na świecie!



Wspólny sukces pracowników i partnerów

Na sukces Panattoni składa się ciężka praca partnerów biznesowych. Między innymi dzięki nim firma utrzymuje pierwsze miejsce w rankingu Top Property Developers i aktualnie buduje 1,6 mln m² powierzchni przemysłowej w Europie. Obecne wyniki i wybudowanie 7 mln m² od początku swojego funkcjonowania, Panattoni Europe zawdzięcza również całemu zespołowi 300 osób z 6 krajów – także niedawno uruchomionemu biuru w Wielkiej Brytanii. Otwarcie operacji na Wyspach to jedno z największych wydarzeń w firmie w 2018 r. Blisko rok po fuzji z First Industrial, deweloper realizuje tu ponad 233 tys. m², zainwestowawszy dotychczas ponad 600 mln funtów. Do końca roku ma zaplanowaną realizację ponad 325 tys. m².

Nie wpłynęło to jednak negatywnie na aktywność na Kontynencie – w Niemczech do końca 2019 r. Panattoni Europe planuje nabyć grunty o łącznej powierzchni ok. 1 mln m² w najlepszych regionach logistycznych. W Czechach w pierwszej połowie roku wybudowanych zostało 500 tys. m² nowoczesnej powierzchni przemysłowej. Polska, również dzięki Panattoni, w ciągu ostatniego roku odnotowała ogromny wzrost w sektorze nieruchomości przemysłowych – w 2017 r. deweloper oddał do użytku ponad 1,3 mln m² powierzchni magazynowej. Ponad 1,2 mln m² jest w trakcie budowy. Coraz częściej nieruchomości dostosowane są do firm z sektora e-commerce i to we wszystkich regionach kraju.

W ciągu ostatniego roku deweloper oddał w Polsce do użytku ponad 1,3 mln m² powierzchni magazynowej. Ponad 1,2 mln m² jest w trakcie budowy.

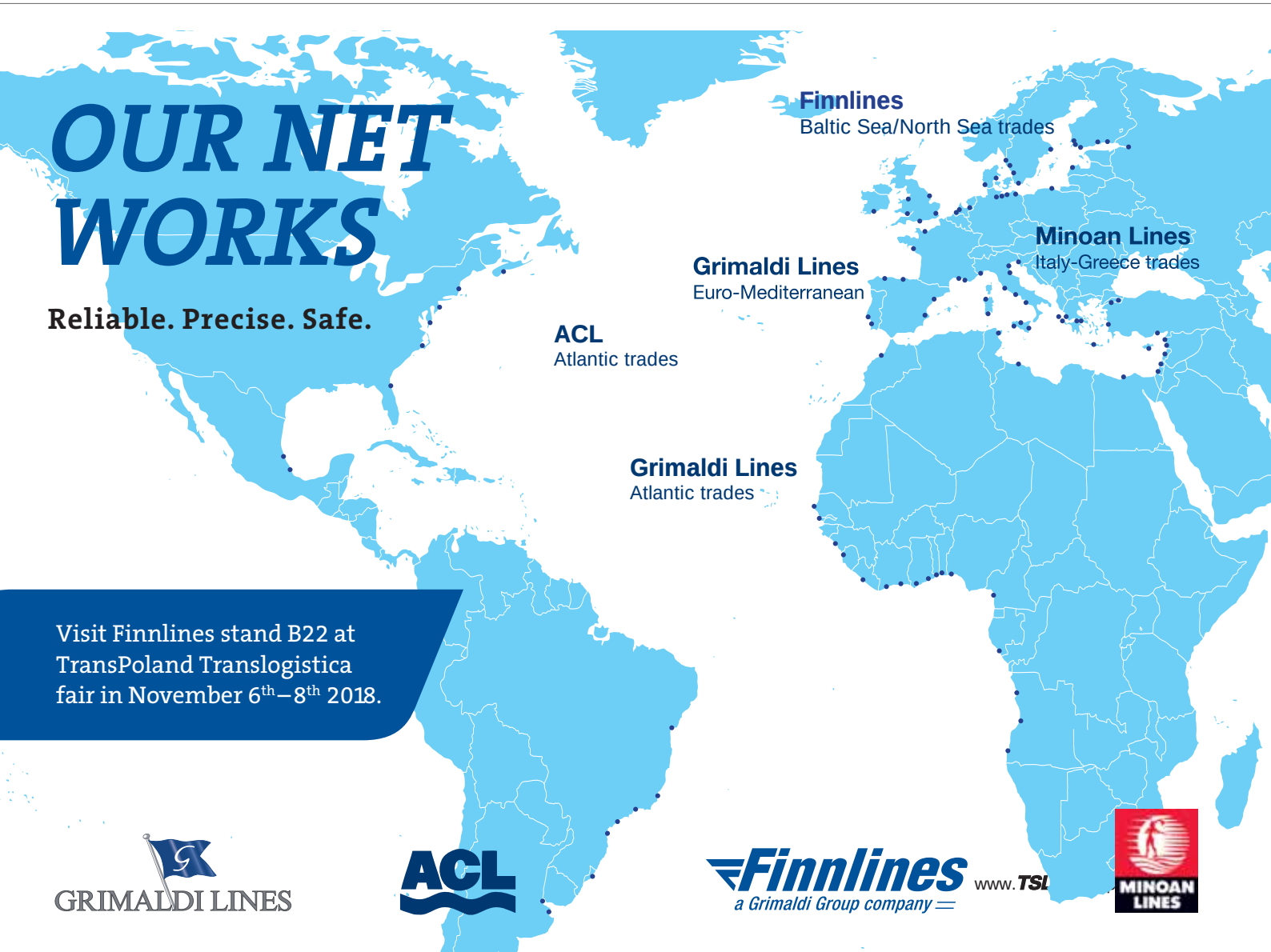
Najlepsi zostali nagrodzeni

Wkład partnerów Panattoni Europe w rozwój nie tylko firmy, ale i całej branży nieruchomości przemysłowych, wyróżniony został przyznaniem statuetek w 14 kategoriach. Best Financial Institution 2018 trafiło do banku Santander; Best Industrial Real Estate Agency 2018 otrzymała firma doradcza JLL, a Paulina Dziubińska z JLL została nagrodzona Best Industrial Real Estate Agent 2018, na co wpłynęła ilość sfinalizowanych transakcji. Statuetkę w kategorii Best Business Partner 2018 przyznano firmie Amazon, za absolutne zaufanie i możliwość realizacji największych transakcji, a tytuł Best Development Partner 2018 otrzymała już szósty raz firma Depenbrock – za solidność, niezawodność i efektywność współpracy.



W oryginalnej kreacji

Panattoni Gala & Party to autorski projekt dorocznej uroczystości realizowanej w obiektach industrialnych, który wyróżnia oryginalna kreacja, pionierskie rozwiązania eventowo-techniczne. To pół roku produkcji i każdorazowe zaangażowanie ponad 100 osób w jej realizację, a także 4 miesiące kreacji. Oprawa tegorocznej Gali powstała przy wykorzystaniu m in. Video Mappingu, dzięki któremu zaprezentowano nowoczesne wizualizacje oraz technologii Notch, która pozwoliła stworzyć realistyczne grafiki i modulować obraz z kamer w czasie rzeczywistym. Część oficjalną poprowadziła Anna Kalczyńska i Damian Urbańczyk, zaś po niej warszawski Tor Służewiec zamienił się w jedną z największych gier.





Thomas Webel, minister rozwoju i komunikacji kraju związkowego Saksonia-Anhalt

Saksonia-Anhalt zyskuje na znaczeniu jako multimodalna platforma logistyczna w sercu Europy

Na konferencji Hafenhinterland 2018, w mieście Bauhausu Dessau-Roßlau eksperci dyskutowali o aktualnych wyzwaniach dla przyszłości branży logistycznej.

Blisko 100 specjalistów z branży logistycznej, z sześciu krajów europejskich rozważało w Dessau-Roßlau kwestie dotyczące przyszłościowych rozwiązań dla przewozów na zapleczu portów. Kraj związkowy Saksonia-Anhalt jest pod tym względem dobrze przygotowany. W sektorze szynowego, drogowego i wodnego transportu towarów przeżył on ewolucję, stając się znaczącą platformą logistyczną w sercu Europy.

– *Multimodalność Saksonii-Anhalt jest jedyna w swoim rodzaju* – stwierdził w swoim referacie Johannes Jähn, zarządca portu lotniczego Lipsk/Halle, rzecznik zarządu spółki Mitteldeutsche Flughafen AG (Środkowoniemieckie Porty Lotnicze SA) i członek zespołu doradczego ds. logistyki kraju związkowego Saksonia-Anhalt, na trzeciej już konferencji Hafenhinterland. Tematem spotkania ekspertów była „Multimodalna platforma logistyczna Saksonia-Anhalt". Zdaniem szefa portu lotniczego kraj związkowy zajmuje ważne miejsce na mapie Europy – położony jest centralnie, na styku Europy Wschodniej jak i Zachodniej oraz stanowi węzeł dla wielu transeuropejskich osi komunikacyjnych. – *Obecnie istniejące połączenia kolejowe między Chinami i Europą Zachodnią, na których panuje największy ruch, prowadzą przez Saksonię-Anhalt* – skomentował Johannes Jähn. Podobnie jest z transportem towarów na końcowym etapie łańcucha dostaw – od spedytora odpowiedzialnego za odbiór do klientów końcowych. Dotyczy to w szczególności Hamburga.

Dobre przygotowanie

Położony w centralnych Niemczech kraj związkowy Saksonia-Anhalt jest bez wątpienia dobrze przygotowany pod względem komunikacyjnym. Branża transportu towarowego ma z czego korzystać: 11 tys. km dróg dysponujących nowoczesną infrastrukturą, 600 km śródlądowych dróg wodnych, po których mogą poruszać się statki, a także 18 portów i punktów przeładunkowych. Do tego 3 tys. km jednej z najgęstszych sieci kolejowych na świecie. Najnowocześniejsza stacja rozrządowa w Europie, a przede wszystkim drugi pod względem wielkości towarowy port lotniczy Niemiec (piąty w Europie) to kolejne elementy tej układanki.

Dzięki temu Saksonia-Anhalt posiada kluczową pozycję w obszarze logistyki. – *Trzy z sześciu korytarzy transeuropejskich sieci komunikacyjnych prowadzą przez Saksonię-Anhalt* – podkreślił Thomas Webel, minister rozwoju i komunikacji kraju związkowego Saksonia-Anhalt. Jego ministerstwo – we współpracy z platformą Logistik. Initiative Saksonii-Anhalt – było organizatorem konferencji Hafenhinterland w mieście Bauhausu Dessau-Roßlau. Na specjalistycznym forum blisko 100 ekspertów z branży logistycznej, pochodzących z sześciu krajów europejskich, dyskutowało na tematy dotyczące przyszłościowych rozwiązań dla przewozów na zapleczu portów w Niemczech Środkowych.

Wolumen przewozu ładunków rośnie

– *Musimy się zmieniać, aby nie zostać z tyłu* – oświadczył Peter Lüttjohann, kierownik referatu przewozu towarów i logistyki w Federalnym Ministerstwie Transportu i Infrastruktury Cyfrowej. Prognoza ministerstwa dotycząca powiązań komunikacyjnych do 2030 r. przewiduje olbrzymie zmiany. Zgod-



Port lotniczy Lipsk/Hale z hubem DHL

Fot.: Flughafen Leipzig/Halle, Uwe Schossig

nie z prognozą wolumen przewozu towarów wzrośnie z poziomu 607 mld w 2010 r. do prawie 840 mld tonokilometrów, co oznacza wzrost o 38%! Lüttjohann uważa, że to właśnie transport kombinowany stanie się tym segmentem, który do 2030 r. odnotuje największy wzrost o ponad 72%. – *Chcemy zabezpieczyć wiodącą pozycję Niemiec jako centrum transportu towarów i logistyki poprzez wdrożenie innowacyjnego programu Logistyka 2030* – oto przytoczony przez Petera Lüttjohanna cytat z aktualnej umowy koalicyjnej.

Saksonia-Anhalt jest dobrze przygotowana do zwiększonych wymagań w odniesieniu do logistyki. Korzystne połączenie trójmodalne uczyniło ten kraj związkowy jedną z najważniejszych platform logistycznych w Europie. Do dnia dzisiejszego Saksonia-Anhalt wsparła środkami rzędu 10 mln euro budowę nowej oraz przebudowę i modyfikację istniejącej infrastruktury kolejowej. Dalsza budowa nitki autostradowej A15 w kierunku północnym trwa: do 2020 r. zostanie oddanych do użytku kolejne 15 km przedłużenia odcinka północnego. Decyzja o budowie nitki autostradowej A143, która stanowi połączenie autostrady A14 na północy z autostradą A38 na południu, już zapadła. Jednym z deklarowanych celów jest zwiększenie możliwości parkingowych dla samochodów ciężarowych. W kolejnych latach powinno powstać 270 dodatkowych parkingów.



Formowanie składu pociągów w Halle, na najnowocześniejszym placu rozrządowym w Europie

Fot.: DB AG/Klaus Heinrich

Położona w centralnych Niemczech Saksonia-Anhalt jest dobrze przygotowana pod względem komunikacyjnym. Ma 11 tys. km dróg dysponujących nowoczesną infrastrukturą, 600 km śródlądowych dróg wodnych, 18 portów i punktów przeładunkowych.

Innowacyjne inicjatywy

Nie brakuje również inicjatyw mających na celu wzmocnienie branży logistycznej.





Terminal Hanse w Magdeburgu

Fot.: IMG Saxony-Anhalt / Ralf Lehmann

Już w roku 2008 został powołany zespół doradczy ds. logistyki jako wspólna inicjatywa dwóch ministerstw – gospodarki i transportu. Zespół stanowi ogniwo łączące gospodarkę, naukę i rząd.

Z kolei współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami sektora chemicznego i usługodawcami z branży logistycznej stała się możliwa dzięki powołanemu do życia w Saksonii-Anhalt projektowi „Chem-Multimodal". W projekcie uczestniczy 40 firm chemicznych z całej Europy. Ich celem jest skuteczna zamiana przewozu towarów chemicznych transportem drogowym na transport intermodalny.

Priorytet: szyny

82% towarów przewożona jest obecnie transportem drogowym, 16% pociągami towarowymi, natomiast niecałe 2% transportowanych jest śródlądowymi drogami wodnymi. Do 2030 r. – zgodnie z wolą Komisji Europejskiej – 30% transportu towarowego ma trafić na szyny. – *Trzy korytarze, które przecinają także Saksonię-Anhalt – Orient/East-Med, North Sea/Baltic oraz Scandinavian/Mediterranean – stanowią niejako serce zapewniające dostęp do portów morskich Europy* – stwierdził dr Alexander Vogt, pochodzący z Halle nad Soławą ekspert ds. polityki transportowej UE. Saksonia-Anhalt leży w centrum największego rynku wewnętrznego świata. – *Dla portów ważne jest połączenie kolejowe* – podsumował Vogt. Na przykład sieć połączeń kolejowych w Grecji i Włoszech nie jest wystarczająca. W tym obszarze Saksonia-Anhalt zyskuje przewagę. Największą szansą dla Saksonii-Anhalt – zdaniem Vogta – jest wsparcie ze strony Chin. – *Przed dziesięcioma laty nie było nawet jednego połączenia między Chinami i Europą. Obecnie 35 chińskich miast jest skomunikowanych z 34 miastami w Niemczech.*

Poprzez realizację zadeklarowanych celów – dekarbonizacji i cyfryzacji – również Saksonia-Anhalt pragnie wnieść swój wkład w ochronę środowiska naturalnego. Kraj związkowy wspiera finansowo tworzenie połączeń kolejowych, aby wzmocnić szynowy przewóz towarów. Zdaniem ministra transportu Webela duży potencjał kryje się w żegludze śródlądowej. Celem uzgodnionej przed rokiem koncepcji ogólnej, Łaba stanowi wzmocnienie śródlądowego transportu wodnego. W odniesieniu do przewozu towarów statkami minister chętnie mówił o jednym z najcichszych rodzajów transportu. Unikanie hałasu to jednak nie jedyna zaleta żeglugi: pojedynczy zbiornikowiec o napędzie mechanicznym przewiezie taką samą ilość towarów co 82 TIR-y lub 42 wagony cysterny. Jednocześnie zasięg statku jest bez porównania większy: przy takim samym zużyciu paliwa statek pokona dystans 370 km, pociąg 300, samochód ciężarowy 100, a samolot zaledwie 6 km.

Żegluga będzie w przyszłości odgrywać większą rolę. Powodem tego jest większy udział towarów rynku e-commerce, których transport wyłącznie drogą powietrzną byłby zbyt kosztowny.

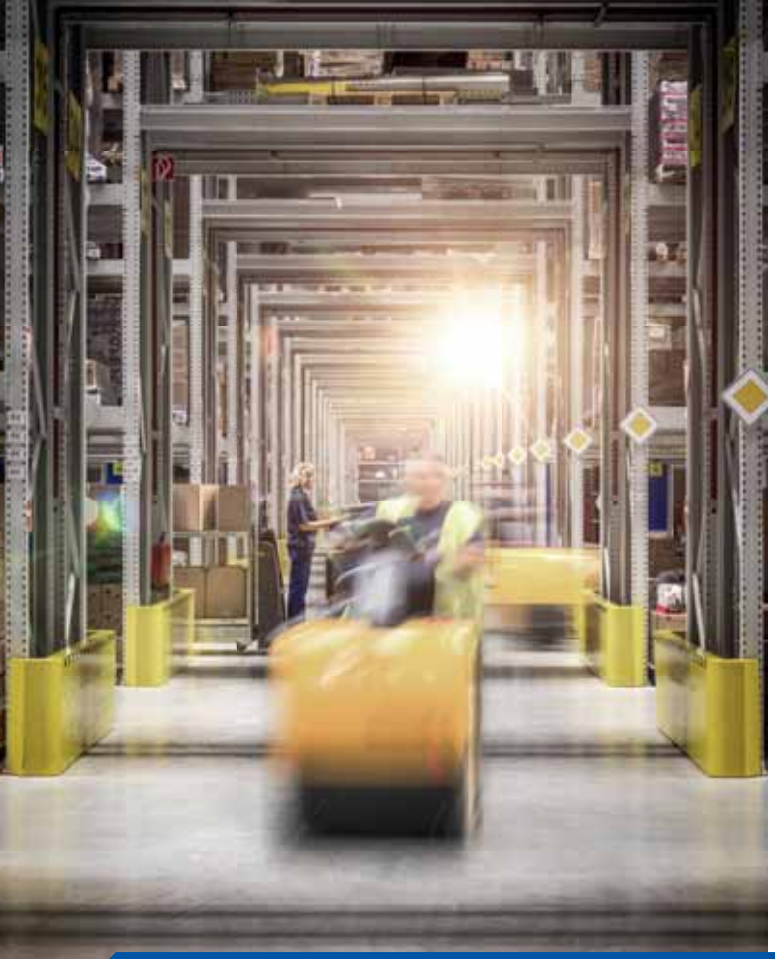
Nowy jedwabny szlak

Już w chwili obecnej obroty w branży logistycznej kraju związkowego Saksonia-Anhalt wynoszą trzy miliardy euro rocznie, a ponad 4000 firm logistycznych zatrudnia 50 tys. pracowników. Oznaki wzrostu dotyczą również Saksonii-Anhalt, szczególnie z powodu włączenia w nowy jedwabny szlak do Chin. Klasa średnia chińskiego społeczeństwa wykazuje coraz większe zapotrzebowanie na dobra europejskie – jednocześnie odnotowujemy wzrost eksportu z Chin do Europy. Johannes Jähn, zwraca uwagę, aby poważnie potraktować inicjatywę z Azji: – *Kto się zaangażuje, zostanie nagrodzony inwestycjami. Kto nie weźmie udziału, będzie konsekwentnie pomijany.* Pod tym względem, jeśli chodzi o infrastrukturę, Saksonia-Anhalt jest doskonale przygotowana, oferując optymalne połączenie rodzajów transportu. Jähn – obok stacji rozrządowej w Halle nad Soławą i towarowego portu lotniczego Lipsk/Halle – wymienia dalsze korzyści: – *autostrady A14 w kierunku Hamburga i A38 łączą zachód Niemiec i kraje Beneluksu z Czechami i południem Polski, autostrada A9 Skandynawię z południowymi Niemcami, Austrią, Włochami i Szwajcarią.* Do tego jeszcze Łaba, która łączy port w Hamburgu ze wschodem Niemiec i Czechami. Zdaniem Jähna żegluga będzie w przyszłości odgrywać większą rolę. Powodem tego jest większy udział towarów rynku e-commerce, których transport wyłącznie drogą powietrzną byłby zbyt kosztowny.

Na specjalistycznym forum blisko 100 ekspertów z branży logistycznej, pochodzących z sześciu krajów europejskich, dyskutowało na tematy dotyczące przyszłościowych rozwiązań dla przewozów na zapleczu portów w Niemczech Środkowych.

W porcie lotniczym Lipsk/Halle trwają obecnie badania nad wykorzystaniem kerozyny, co stanowi kolejny krok w stronę redukcji szkodliwych materiałów w transporcie. Podczas trzeciej konferencji Hafenhinterland stwierdzono wyraźnie, że na drodze ku efektywnej i przyjaznej dla środowiska przyszłości branży logistycznej jest jeszcze kilka rzeczy do zrobienia. Mimo to Saksonia-Anhalt, co pokazały prezentacje i rozmowy, posiada doskonałe warunki wyjściowe i jednocześnie propozycje pionierskich rozwiązań, aby stawić czoła takiej przyszłości.

KK





NASZ ŚWIAT LOGISTYKI

KLIENT JEST DLA NAS PRIORYTETEM

**Rhenus to rodzinna firma, która od ponad 100 lat stawia na bliską współpracę z klientami.
Ponieważ każdy klient i produkt jest inny, oferujemy nie tylko standardowe rozwiązania,
ale także zintegrowane usługi logistyczne dostosowane do indywidualnych wymagań naszych partnerów.
Każdego dnia pracujemy dla naszych klientów, odpowiadając na ich potrzeby i oczekiwania.**

- **Europejska sieć dystrybucji drobnicowej**
  Regularne połączenia w imporcie i eksporcie
- **Transport międzynarodowy i krajowy**
  Przesyłki drobnicowe, częściowe (LTL), całopojazdowe (FTL)
- **Transport towarów ADR, dostawy JiT**
- **Usługi dodatkowe**
  POD, COD, ubezpieczenie CARGO, obsługa celna, Track and Trace
- **Logistyka magazynowa**
  Składowanie towarów, cross-dock, usługi wartości dodanej (VAS)
- **Transport lotniczy i morski**

Rhenus Logistics S.A. · Radonice 46 B · PL 05-870 Błonie
Tel.: +48 22 463 95 00 · Fax: +48 22 463 95 09
E-mail: rhenus.logistics@pl.rhenus.com · www.rhenus.com

RHENUS LOGISTICS



Od lewej: Paweł Sapek – senior vice president, country manager Prologis w Polsce, Hanna Zdanowska – prezydent Miasta Łodzi, Marek Fischer – director, project management land & development Prologis w Polsce

Prologis wkracza do Łodzi

W Łodzi powstaje pierwszy park dystrybucyjny Prologis. Uroczyste zawieszenie wiechy na nowo powstającym obiekcie magazynowym odbyło się 27 września. Ukończenie budynku o powierzchni 16,5 tys. m² planowane jest na początek 2019 r. Docelowo w ramach inwestycji powstaną trzy budynki o łącznej powierzchni 93 tys. m².

Region łódzki aktualnie bardzo szybko się rozwija i jest najbardziej pożądaną lokalizacją logistyczną w całej Europie Środkowo-Wschodniej. To w Polsce Centralnej, do której należy Łódź, w pierwszej połowie 2018 r. odnotowano najwyższy popyt brutto w naszym kraju, który dotyczy zarówno nowych umów jak i ich przedłużenia – od początku roku wynajętych zostało tam 430 tys. m². Tam też oddano do użytku najwięcej nowej powierzchni magazynowej – 259 tys. m².

Kolejny w regionie

Park Łódź nie jest pierwszą tego typu inwestycją Prologis w regionie, uzupełni on portfolio magazynów i nieruchomości przemysłowych Prologis w Polsce Centralnej, do których należą inwestycje w Strykowie i Piotrkowie Trybunalskim o łącznej powierzchni 262 tys. m².



Prologis Park Łódź

Park Łódź nie jest pierwszą tego typu inwestycją Prologis w regionie, uzupełni on portfolio magazynów i nieruchomości przemysłowych Prologis w Polsce Centralnej, do których należą inwestycje w Strykowie i Piotrkowie Trybunalskim o łącznej powierzchni 262 tys. m².

– Polska Centralna to region, którego pozycja na przestrzeni ostatnich lat znacząco umocniła się nie tylko na polskiej, ale na europejskiej mapie logistycznej. Nasza nowa inwestycja w Łodzi znajduje się w granicach jednego z najlepiej prosperujących miast w naszym kraju, dzięki czemu może funkcjonować jako pożądany w sektorze e-commerce obiekt typu Last TouchTM, który umożliwia szybką dostawę towarów bezpośrednio do drzwi konsumentów – komentuje Paweł Sapek, senior vice president, country manager Prologis w Polsce. *– Wierzymy, że w związku ze swoją lokalizacją na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych i najnowocześniejszymi rozwiązaniami, Prologis Park Łódź stanie się gotowym scenariuszem na sukces dla naszych klientów* – dodaje.

Gotowy scenariusz na sukces

Sama uroczystość zawieszenia wiechy miała charakter krótki rzeczowy, a nawiązywała do tradycji filmowych Łodzi. Jej hasło przewodnie, o czym powyżej wspomniał Paweł Sapek, to „Gotowy scenariusz na logistyczny sukces". Ma ono podkreślić potencjał, jaki niesie dla klientów park zlokalizowany w sercu Polski Centralnej. W spotkaniu udział wzięli: prezydent Łodzi Hanna Zdanowska, przedstawiciele samorządu, klienci, media, partnerzy biznesowi i pracownicy Prologis.

Podczas swojego wystąpienia Hanna Zdanowska podkreśliła, że Łódź sprzyja nowym inwestycjom i biznesowi, ale także podziękowała Prologis za współpracę. *– Serdecznie dziękuję za zaufanie, którym obdarzyliście Państwo nasze miasto, decydując się na rozpoczęcie inwestycji w Łodzi. Wierzę, że przed nami kolejne lata intensywnego rozwoju tego sektora w Łodzi i regionie. To dla nas łodzian bardzo ważny sygnał, że miasto dynamicznie się rozwija i jest atrakcyjnym miejscem do prowadzenia biznesu* – powiedziała.

EH



Od czasu swojej rynkowej premiery, 25 lat temu,
Volvo FH ustanawia nowe standardy w transporcie drogowym.
Edycja Specjalna na 25-lecie Volvo FH stanowi hołd
nie tylko dla pierwszego modelu Volvo FH
ale również dla Klientów i Kierowców, którzy cenią innowacyjność,
bezpieczeństwo, wydajność oraz komfort jazdy.

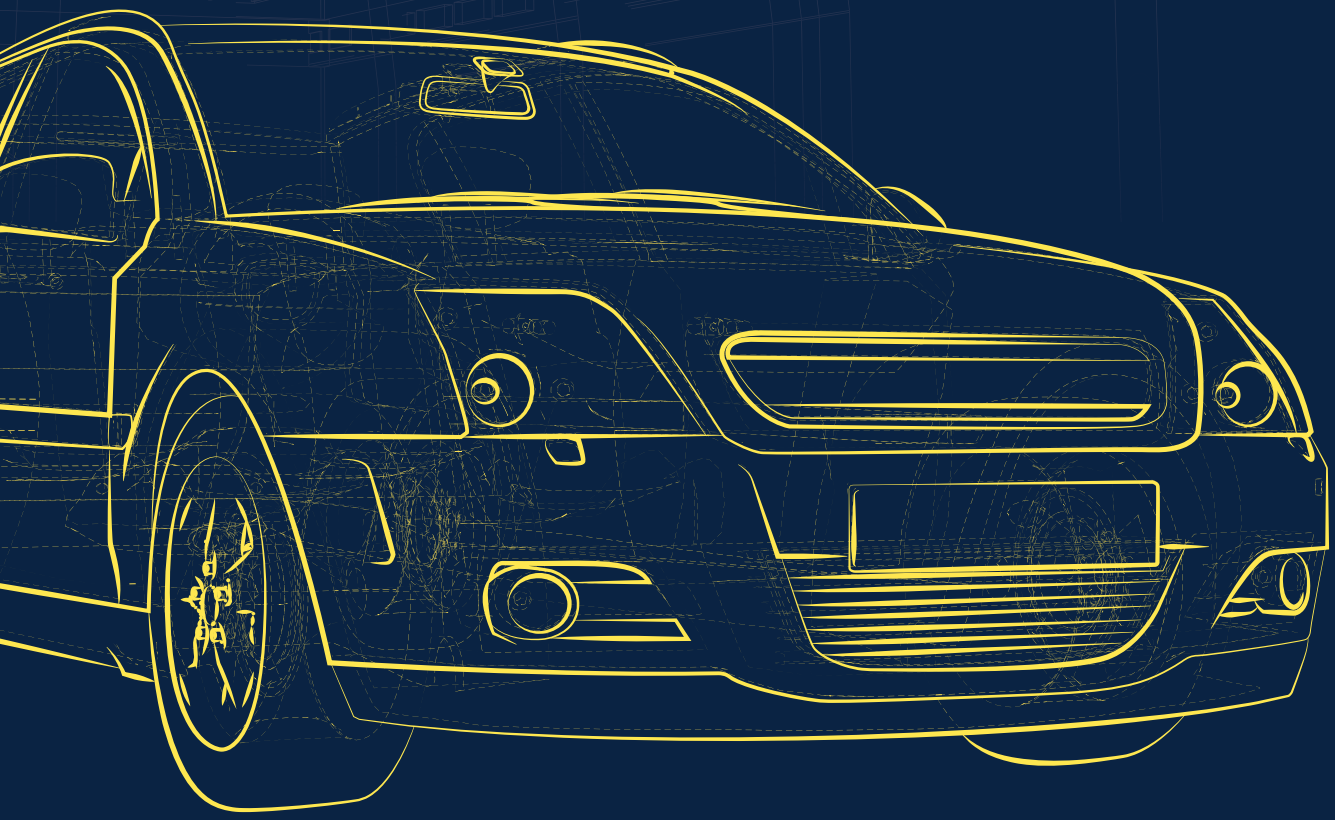
Dowiedz się więcej na www.volvotrucks.pl

Volvo Trucks. Driving Progress

Branża motoryzacyjna stawia na inwestycje w logistykę

Raport Savills

W branży motoryzacyjnej w Polsce wyraźną dominację zaczyna zdobywać segment części i akcesoriów, których wartość produkcji już od siedmiu lat przekracza wartość produkcji samochodów. Z najnowszego raportu firmy doradczej Savills „Automotive: Analiza rynku nieruchomości magazynowych i przemysłowych dla sektora motoryzacyjnego" wynika, że dynamiczny rozwój tego sektora napędza inwestycje w zaplecze logistyczne.



Raport firmy doradczej Savills „Automotive: Analiza rynku nieruchomości magazynowych i przemysłowych dla sektora motoryzacyjnego"

Wzrost wolumenu transakcji najmu powierzchni magazynowych i przemysłowych dokonywanych przez firmy motoryzacyjne widać wyraźnie od trzech lat.

– *Motoryzacja jest drugą co do wielkości gałęzią przemysłu w Polsce. Z kolei sektor nieruchomości magazynowych i przemysłowych jest liderem rynku nieruchomości komercyjnych notując największe wzrosty od trzech lat. Dynamiczny rozwój motoryzacji i obiektów logistycznych jest ze sobą ściśle związany. Na rekordowe wyniki nieruchomości magazynowych ogromny wpływ ma oczywiście m.in. branża e-commerce, ale niebagatelna w tym również zasługa sektora motoryzacyjnego, który od zawsze stanowił jeden z fundamentów polskiej gospodarki* – mówi Michał Śniadała, dyrektor w dziale powierzchni magazynowych i przemysłowych firmy doradczej Savills.

Struktura branży motoryzacyjnej

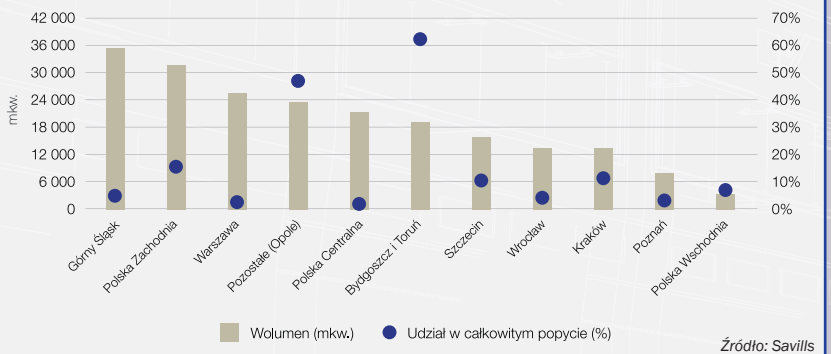
Jak wynika z raportu, prawie co dziesiąta osoba pracująca w przemyśle zatrudniona jest w branży motoryzacyjnej. Autorzy publikacji zwracają uwagę, że na strukturę tego sektora w coraz większym stopniu składają się nie tylko największe koncerny motoryzacyjne, ale szereg niezależnych producentów części i akcesoriów.

– *W 2017 r. wyprodukowano w Polsce prawie tyle samochodów osobowych, ile wynosi liczba mieszkańców Poznania. Z kolei liczba samych opon do tego rodzaju pojazdów, która powstała w tym czasie nad Wisłą, była już równa populacji wszystkich dorosłych mieszkańców całego kraju. To pokazuje proporcję rynku, który coraz silniej opiera się na firmach dostarczających części motoryzacyjne i komponenty, zarówno na rynek polski jak i na potrzeby eksportu* – dodaje Michał Śniadała z Savills.

W 2006 r. pojazdy mechaniczne stanowiły prawie 60% produkcji sprzedanej sektora motoryzacyjnego, natomiast akcesoria i części 40%. Dekadę później proporcje odwróciły się. Jak podaje Główny Urząd Statystyczny w 2016 r. wartość produkcji sprzedanej części motoryzacyjnych wyniosła 77 mld zł, a pojazdów samochodowych 54 mld zł. Z danych Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu wynika, że w Polsce funkcjonuje ok. 900 firm produkujących części i komponenty motoryzacyjne, które łącznie zatrudniają blisko 150 tys. osób. Największym rynkiem zbytu dla rodzimych wytwórców części w Unii Europejskiej są Niemcy (42% udziału). W przeciągu ostatnich dziesięciu lat produkcja pojazdów mechanicznych rosła średnio o 3% rocznie, podczas gdy produkcja części i akcesoriów prawie czterokrotnie szybciej (średnio o 11% rocznie).

W Polsce funkcjonuje ok. 900 firm produkujących części i komponenty motoryzacyjne, które łącznie zatrudniają blisko 150 tys. osób. Największym rynkiem zbytu dla rodzimych wytwórców części w Unii Europejskiej są Niemcy (42% udziału).

Popyt na powierzchnie magazynowe w sektorze motoryzacyjnym w 2017 r.



Źródło: Savills

– *Każdego dnia do warsztatów i sklepów motoryzacyjnych w Polsce trafia ok. 640 tys. sztuk części. Nowy samochód składa się w 80% z części pochodzących od niezależnych producentów, a tylko w 20% z tych, które wytwarzane są bezpośrednio przez koncerny samochodowe. Taka struktura rynku, zwłaszcza biorąc pod uwagę jego dynamikę rozwoju, wymaga odpowiedniego zaplecza logistycznego i stałych inwestycji w tym zakresie* – mówi Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), które jest partnerem merytorycznym raportu firmy Savills.



Według szacunków SDCM łączna powierzchnia centralnych magazynów wykorzystywanych przez kluczowych dystrybutorów części w Polsce wynosi 660 tys. m²

Fot.: Inter Cars

Zaplecze logistyczne dla motoryzacji

Sondaż przeprowadzony przez firmę MotoFocus wśród producentów części

wskazuje, że 75% z nich planuje w 2018 lub 2019 roku powiększyć swoją powierzchnie produkcyjną, magazynową lub biurową. Jednocześnie jako dwie główne bariery rozwoju firmy te wskazują niejasne i niestabilne otoczenie prawno-podatkowe oraz powolne projekty administracyjne dla projektów budowlanych.

W Polsce produkuje się m.in. samochody marki Opel (Opel Manufacturing Poland w Gliwicach), Fiat (Fiat Chrysler

75% producentów części planuje w 2018 lub 2019 r. powiększyć powierzchnie produkcyjną, magazynową lub biurową. Jako główne bariery rozwoju wskazują niejasne i niestabilne otoczenie prawno-podatkowe oraz powolne projekty administracyjne dla projektów budowlanych.



Firmy z sektora motoryzacyjnego w 2017 r. wynajęły ponad 210 tys. m² powierzchni w nowoczesnych obiektach magazynowych i przemysłowych, co stanowiło 5% popytu brutto

Fot. GEFCO

Automobiles w Tychach) oraz Volkswagen (zakłady VW we Wrześni i Poznaniu). Swoje fabryki posiadają również czołowi światowi producenci części motoryzacyjnych tacy jak: Brembo, Delphi, Valeo, Federal-Mogul, Mahle czy ZF TRW, ale również wielu krajowych producentów jak np. Wuzetem, Asmet czy Lumag.

Rynek tworzą także podmioty zajmujące się hurtową sprzedażą części, a należą do nich m.in. takie firmy jak ILS, która odpowiada za logistykę największego dystrybutora części motoryzacyjnych w Polsce firmy Inter Cars. Według szacunków SDCM łączna powierzchnia centralnych magazynów wykorzystywanych przez kluczowych dystrybutorów części w Polsce wynosi 660 tys. m². Odpowiada to powierzchni ponad pięciu Pałaców Kultury i Nauki.

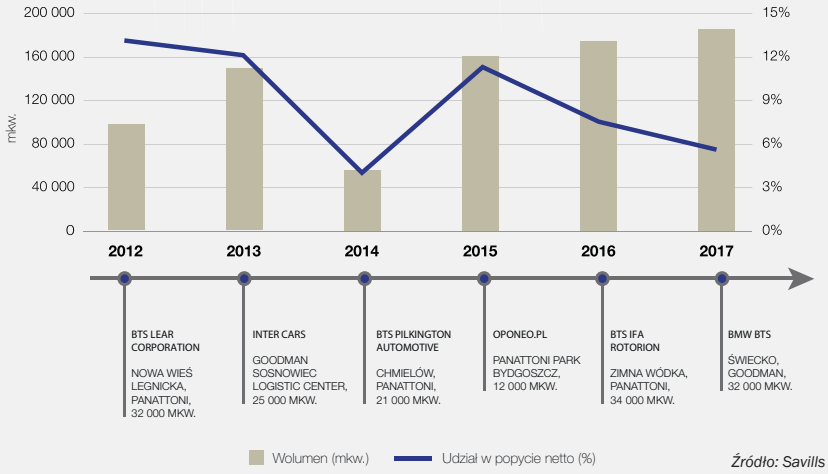
Zgodnie z danymi Savills w 2017 r. branża motoryzacyjna wynajęła w Polsce 211 tys. m² powierzchni magazynowej i przemysłowej, co odpowiada wielkości około 30 boisk piłkarskich. Firmy z tego sektora najczęściej decydują się na wynajem magazynów na Górnym Śląsku, w Poznaniu oraz w nowopowstającym hubie magazynowym zlokalizowanym w pobliżu zachodniej granicy Polski (Polska Zachodnia). Największą transakcją najmu zeszłego roku był magazyn typu BTS dla koncernu BMW, który w Świecku (32 tys. m²) buduje firma Goodman.

– *Historycznie bezpośredni udział branży motoryzacyjnej w popycie netto na powierzchnie magazynowe i przemysłowe w ostatnich latach oscylował wokół wartości od kilku do kilkunastu procent. Od trzech lat rośnie wolumen transakcji najmu w tym sektorze. Rola sektora motoryzacyjnego na rynku nieruchomości magazynowych jest jednak większa, niż wynika to ze statystyk. Odpowiadają za to podmioty z łańcucha dostaw firm motoryzacyjnych, np. operatorzy logistyczni tacy jak Ceva czy Sistema oraz sektor handlowy, w tym elektroniczny, np. AB Pierce i Oponeo.pl. Ponadto rynek najmu nowoczesnych powierzchni magazynowych i przemysłowych stanowi jedynie część wszystkich nieruchomości wykorzystywanych przez sektor motoryzacyjny. Wiele magazynów i fabryk zlokalizowanych jest w budynkach własnościowych lub obiektach starszego typu* – mówi Wioleta Wojtczak, dyrektorka działu badań i rozwoju w Savills.

Na progu rewolucji

Branża motoryzacyjna w Polsce stoi u progu rewolucji określanej jako Przemysł 4.0. To połączenie świata nowych technologii ze światem urządzeń i maszyn, które umożliwi szybszą produkcję krótkich serii, wzrost efektywności fabryk i redukcję kosztów. Automatyzacja jest również odpowiedzią na wyzwania związane z brakami kadrowymi. Według prognoz Savills, w motoryzacji już niedługo może nastąpić olbrzymia zmiana w zakresie metod produkcji. Dzięki szerszemu zastosowaniu pojazdów sterowanych automatycznie (AGV) końca może dobiec era stałych linii produkcyjnych. Takie roboty będą dostarczały komponenty do stacjonarnego stanowiska roboczego. Zwiększona automatyzacja składowania na regałach może z kolei być powodem wzrostu zapotrzebowania na wyższe budynki. Niewy-

Popyt na rynku powierzchni magazynowych i przemysłowych w sektorze motoryzacyjnym oraz największe historycznie umowy najmu

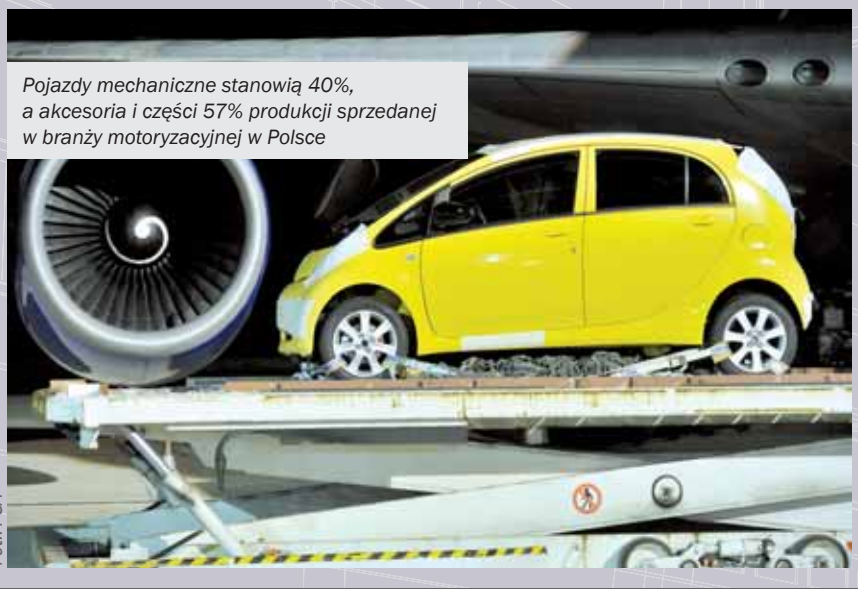


Źródło: Savills

kluczone, że będzie miało to przełożenie na model najmu nieruchomości i stawki czynszu, które w przyszłości mogą być ustalane w zależności od kubatury budynku zamiast metrażu wynajmowanej powierzchni.

– *Około 75% producentów części deklaruje inwestycje w nieruchomości w 2018 lub 2019 r. W najbliższych latach popyt na powierzchnie magazynowe ze strony branży motoryzacyjnej generowany będzie nie tylko poprzez wejścia do Polski nowych inwestorów oraz ekspansję obecnych najemców, ale również przez przenoszenie się do obiektów klasy A firm, które do tej pory nie korzystały z nowoczesnej powierzchni magazynowej. Sprzyjać temu będzie chęć wdrożenia nowych technologii, coraz bardziej niezbędnych do konkurowania na rynku motoryzacyjnym, tak znanym ze swojej innowacyjności. Dodatkowo koncerny samochodowe i producenci części mogą zyskać na nowych przepisach dotyczących Specjalnych Stref Ekonomicznych, które po planowanych zmianach mają szansę objąć swoim zasięgiem całą Polskę, pozwalając na korzystanie z ulg przysługujących dużym pracodawcom* – podsumowuje Michał Śniadała z firmy doradczej Savills. <

Dzięki szerszemu zastosowaniu pojazdów sterowanych automatycznie (AGV) końca może dobiec era stałych linii produkcyjnych. To roboty będą dostarczały komponenty do stacjonarnego stanowiska roboczego.



Pojazdy mechaniczne stanowią 40%, a akcesoria i części 57% produkcji sprzedanej w branży motoryzacyjnej w Polsce

Fot.: PSA

Więcej miejsca i więcej rejsów na trasach z Gdyni do Szwecji!

Od października 5 promów 52 rejsy!



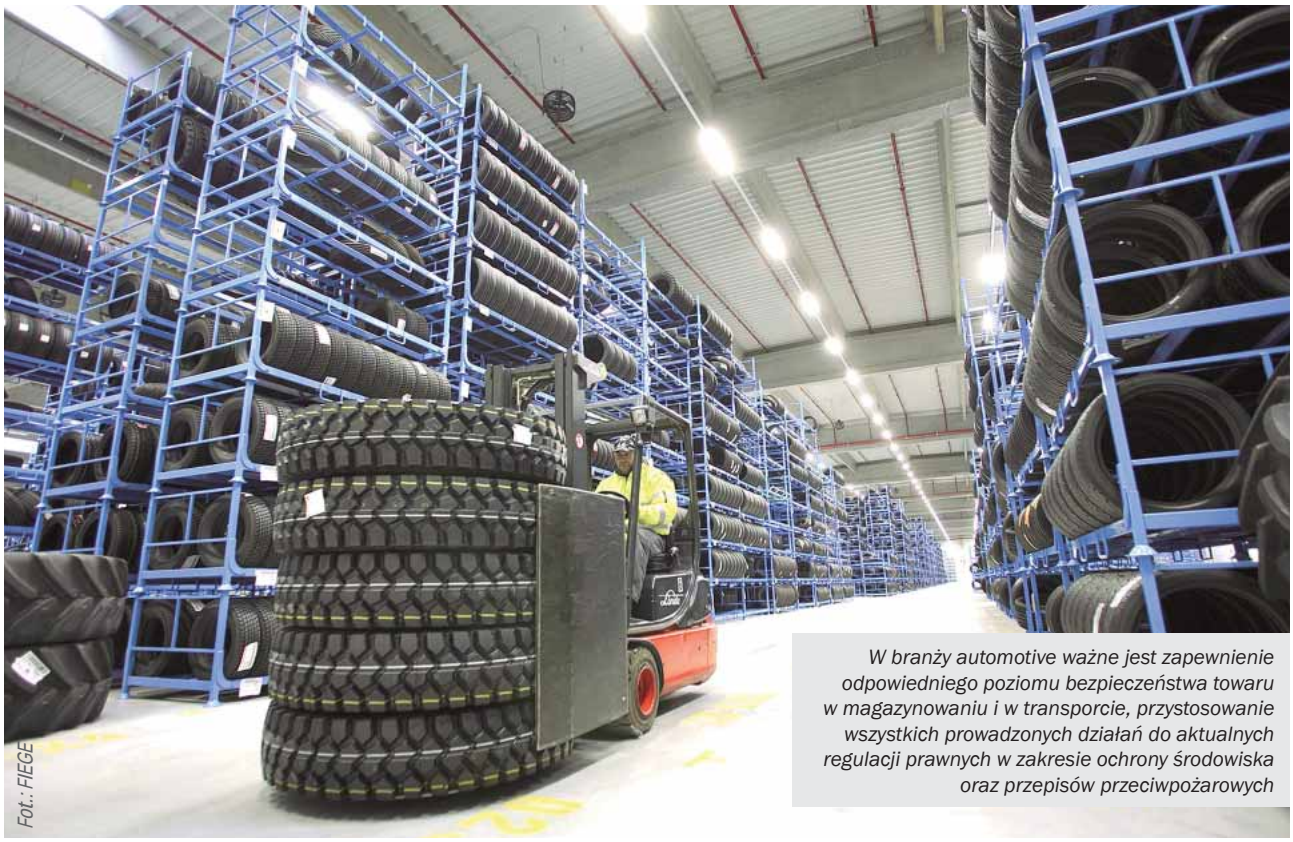


Od października pięć promów oraz 52 rejsy tygodniowo na dwóch trasach z Gdyni do Szwecji. Niezawodny serwis oraz duży wybór rejsów dla Państwa pojazdów z kierowcami, naczep, kontenerów, ładunków ponadgabarytowych oraz project cargo.

Więcej informacji na temat naszych usług znajdą Państwo na:
stenalinefreight.com

Skontaktujcie się z nami!
Chętnie z Państwem porozmawiamy!

Stena Line



Fot.: FIEGE

W branży automotive ważne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa towaru w magazynowaniu i w transporcie, przystosowanie wszystkich prowadzonych działań do aktualnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska oraz przepisów przeciwpożarowych

Płynnie i bez przestojów, **w trybie just in time**

Czwarta rewolucja przemysłowa, polegająca na ścisłym powiązaniu produkcji z rozwiązaniami informatycznymi, jest już faktem obecnym nie tylko w przemyśle, ale i w logistyce. A zaczęła się od branży motoryzacyjnej, pozwalając na digitalizację produkcji i realizowanie dostaw *just in time* pod ściśle określone, niewielkie zamówienia.

Na rozwój logistyki 4.0 pozwoliło doświadczenie wyniesione z branży motoryzacyjnej. Dzięki wprowadzeniu informatycznych rozwiązań wspierających optymalizację procesów logistycznych, wzorowanych na tych wykorzystywanych w przemyśle motoryzacyjnym, a także maksymalnemu nasyceniu nimi samych procesów, możliwe było zwiększenie efektywności całego łańcucha dostaw. Najlepiej wykorzystywane jest to w logistyce branży automotive, która ma specyficzne wymagania i ze względu na cykl produkcyjny, i ze względu na rodzaj towaru.

Dlaczego tu? Gdyż logistyka dla branży motoryzacyjnej charakteryzuje się złożonymi, często międzynarodowymi łańcuchami dostaw i wymaga od operatora logistycznego nie tylko doświadczenia, ale i precyzyjnej organizacji oraz często unikatowych rozwiązań, odpowiadających na pojawiające się zapotrzebowanie przemysłu motoryzacyjnego. Coraz częściej klienci chcą, aby operator obsłużył cały łańcuch logistyki produkcyjnej: od zaopatrzenia fabryki w komponenty z wykorzystaniem koncepcji *just in time*, poprzez kontrolę jakości wyprodukowanych komponentów, po dostarczenie produktu do finalnego odbiorcy. Często dochodzi obsługa posprzedażowa, w tym warsztatów samochodowych oraz zwrotów i sortowania zużytych części. A wymaga to dodatkowego przygotowania powierzchni i wyposażenia, wdrożenia procedur pracy i korzystania z narzędzi.

Logistyka dla branży motoryzacyjnej charakteryzuje się złożonymi, często międzynarodowymi łańcuchami dostaw i wymaga od operatora logistycznego doświadczenia i precyzyjnej organizacji oraz często unikatowych rozwiązań.

Ważne i najważniejsze

– W przypadku branży automotive możemy mówić o sporym stopniu skomplikowania,

a także o konieczności niezwykle skrupulatnego podejścia do kwestii jakości oraz optymalizacji procesu pod względem czasu jego trwania i braku jakichkolwiek uchybień. Przedmiotem operacji jest towar specyficzny, a łańcuch dostaw nakierowany jest w znakomitej większości na zaopatrywanie serwisów samochodowych, hurtowni i oczywiście zakładów produkcyjnych. Te warunki brzegowe wymuszają ścisłą współpracę operatora z klientem automotive – mówi Damian Kołata, Senior Business Development Manager, FIEGE.

Kluczem do sukcesu jest zachowanie minimalnego zapasu surowców w obrębie linii produkcyjnej, a także pełna synchronizacja dostaw komponentów na produkcję i niezakłócona dystrybucja wyrobów gotowych.

Zwłaszcza, że w branży automotive większość dostaw do fabryk odbywa się w trybie *just in time*. – *Zatrzymanie linii produkcyjnej ze względu na niedostępność komponentów, obniżenie jakości produktów lub jakiekolwiek ich wady są nieakceptowalne* – podkreśla Ewa Stypulska, dyrektor sprzedaży i rozwoju logistyki frachtowej w firmie Rhenus. – *Kluczem do sukcesu jest zachowanie minimalnego zapasu surowców w obrębie linii produkcyjnej a także pełna synchronizacja dostaw komponentów do produkcji i niezakłócona dystrybucja wyrobów gotowych. W sektorze automotive wszystkie procesy logistyczne muszą przebiegać płynie, bez przestojów* – dodaje.

Znaczenie wiedzy i doświadczenia w świadczeniu usług dla tej branży podkreśla Olga Berger, Business Development Manager Automotive (Road), ROHLIG SUUS Logistics SA. – *Branżę tę możemy podzielić na dwie grupy – producentów samochodów oraz ich dostawców (firmy wytwarzające komponenty czy podzespoły do pojazdów). Głównym wyzwaniem dla operatorów jest konieczność 100-procentowego wykluczenia uszkodzeń dostarczanych produktów czy komponentów. Operatorzy czy przewoźnicy, którzy dopuszczą do powstania uszkodzeń w trakcie transportu najczęściej wyeliminowani są z dalszej obsługi danego klienta. Klienci z tej branży wyraźnie zaznaczają to we wszystkich przetargach i informacjach. Nie ma marginesu błędu. Uszkodzeń po prostu być nie może, gdyż generowałyby bardzo duże koszty, zaburzenia w procesach produkcyjnych. Jeden uszkodzony komponent, czy otarcie paczki może spowodować zatrzymanie określonej linii produkcyjnej, a co za tym idzie, straty finansowe. Należy więc zaplanować łańcuch logistyczny w taki sposób, aby zminimalizować liczbę przeładunków. Przesyłki są też odpowiednio zabezpieczane* – podkreśla. Za drugie ważne wyzwanie uważa, wymienioną już, terminowość dostaw i szybką komunikację z klientem w razie wystąpienia okoliczności opóźniających dostawę. – *Klienci z branży automotive oczekują od operatorów stałej komunikacji i dostępności, wsparcia, aktywnego proponowania usprawnień i optymalizacji. Ważne jest odpowiednie wdrożenie danego projektu – prawidłowa komunikacja i procesowe podejście do współpracy z klientem, już od momentu przetargu. Wymagane jest zaangażowanie wszystkich zespołów w bieżące komunikowanie i identyfikowanie obszarów, w których mogą zdarzyć się błędy, jak również projektowanie działań w taki sposób, by do błędów nie dochodziło* – wylicza Olga Berger.



Fot.: FIEGE

Kluczem do owocnej współpracy jest pełna wymiana informacji pomiędzy operatorem logistycznym a klientem. Bez znajomości specyfiki towaru oraz szczegółowych wymagań klienta w zakresie procesów logistycznych, nawiązanie relacji win–win może się okazać niemożliwe



Dedykowane rozwiązania transportowe

Ewa Stypulska, dyrektor sprzedaży i rozwoju logistyki frachtowej, Rhenus

Rhenus świadczy kompleksowe rozwiązania dla wielu branż, w tym dla automotive. W jej przypadku realizujemy dedykowane rozwiązania transportowe, w tym dostawy na linie produkcyjne, dostawy ekspresowe oraz dystrybucje wyrobów gotowych w ramach usług *milk run, just in time, just in sequence*. W kompetencjach Rhenus leży również zarządzanie zapasami magazynowymi i dostawami na linie produkcyjne, a także kontrola jakości i elementy przygotowania komponentów do produkcji.

Wojciech Wieczorek, Senior Business Development Manager Contract Logistics w Kuehne + Nagel, dodaje, że w wypadku napraw, przekazanie w jak najkrótszym czasie komponentów i części zamiennych umożliwia serwis realizowany za pośrednictwem przesyłek ekspresowych lub dostaw nocnych bezpośrednio do punktu obsługi, autoryzowanej stacji naprawczej ASO, dealera, serwisu. W trakcie dostawy drobne części nie mogą się zgubić, a duże elementy nadwozia/podwozia, karoserii nie mogą zostać uszkodzone. Dlatego w transporcie części wykorzystywane są specjalne pojemniki

plastikowe i *roll contenery* – plombowane i skanowane celem zabezpieczenia i monitorowania przesyłki w transporcie.

Niezbędne kompetencje i narzędzia

Doświadczenie i wiedza specjalistyczna w zarządzaniu i realizacji usług logistycznych dla branży automotive w całych łańcuchach dostaw pełnią podstawową rolę. – *Mają szczególne znaczenie w wypadku dedykowanych projektów, w których zastosowano systemy składowania dostosowane do przechowywania części i komponentów, a proces kompletacji zleceń do linii produkcyjnej, natomiast realizacja dostaw odbywa się w serwisach Milk Run, JiT i JiS. Wyspecjalizowani operatorzy oferują również elementy koprodukcji w ramach dedykowanych centrów montażu – przygotowywanie materiałów do produkcji w sekwencji lub montaż różnorodnych modułów. Niezbędne są też nowoczesne rozwiązania IT. Rozwiązanie typu EDI eliminuje potrzebę wielokrotnego wprowadzania danych, przyspiesza i zwiększa dokładności przepływu informacji w zleceniu. Track & trace z kolei pozwala na ciągły śledzenie ładunku w czasie rzeczywistym* – wymienia Ewa Stypulska. Kluczowymi aspektami integracji procesu z wolumenami, według Wojciecha Wieczorka, są technologie IS i systemy wspierające analizę danych, monitorowanie wydajności procesu i KPI a także zarządzanie zapasem w ramach systemu WMS.

Olga Berger podkreśla rolę doświadczenia i kompetencji u przewoźników i operatorów logistycznych – od kompetencji twardych po znajomość języków obcych. – *Każdy odcinek obsługi tej branży jest inny i złożony. Obsługa procesów magazynowych i transportowych stanowi wyzwanie nie tylko ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewożonych towarów, ale też z powodu ogromnej różnorodności wymiarów i rodzajów opakowań. Muszą one być zgodne z normami stosowanymi przez danego producenta. Posługujemy się też europaletami, oczywiście poza przewozem części wielkogabarytowych. Mamy do czynienia z transportem szyb samochodowych, które wymagają przewożenia na stojakach. Zazwyczaj są one dostarczane przez producentów szyb, a jeśli nie – sami musimy o nie zadbać. Czasami wymagany jest zwrot takich stojaków i obsługa opakowań. A ponieważ w branży automotive mamy do czynienia z dużą liczbą opakowań zwrotnych, to często łańcuch dostaw jest projektowany tak, by po dostawie towaru nastąpił jego odbiór* – tłumaczy.

Zdaniem Magdaleny Kraszewskiej, Marketing and Communication Manager w Kuehne + Nagel Sp.z o.o., firma logistyczna może zagwarantować rzetelną obsługę branży motoryzacyjnej, unikając jednocześnie przestojów czy problemów komunikacyjnych, tylko wtedy, gdy zapewnia szeroki zakres usług. Do tego – *usługi dla motoryzacji musi cechować zachowanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa, terminowości oraz jakości. Dlatego tak ważna jest współpraca z ekspertem, który posiada know-how poparty wieloletnim doświadczeniem, na skalę globalną świadczy usługi oparte na tych samych standardach oraz posiada kapitał pozwalający na wdrażanie najnowocześniejszych rozwiązań technologicznych* – podkreśla. Damian Kołata dodaje, że – *doświadczony operator logistyczny będzie w stanie zapewnić usługę magazynową i dystrybucję, w której kluczem do sukcesu jest właściwe zaprojektowanie strefy składowania oraz stref buforowych, efektywne zaprojektowanie procesu, optymalizacja produktywności w najważniejszych obszarach wpływających na terminowość obsługi. Ważne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa towaru w magazynowaniu oraz w transporcie, przystosowanie wszystkich prowadzonych działań do aktualnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska oraz przepisów przeciwpożarowych.*



Fot.: Kuehne + Nagel

Akcje naprawcze, sezonowe wymiany, przesyłki wrażliwe i o dużej wartości, materiały niebezpieczne, np. specjalne bunkry i wydzielone strefy ADR, to w branży automotive codzienność. A wszystkie one mogą wiązać się z problemami



Zarówno producenci samochodów, jak i komponentów

Olga Berger, Business Development Manager Automotive (Road), ROHLIG SUUS Logistics SA

ROHLIG SUUS Logistics obsługuje klientów z branży automotive od przeszło 10 lat, w różnych obszarach: w logistyce kontraktowej, obsłudze celnej, transporcie drogowym, morskim i lotniczym. W portfolio klientów mamy znane międzynarodowe marki – wiodących producentów samochodów oraz dostawców podzespołów z poziomu pierwszego, czyli tych największych, którzy dostarczają półprodukty lub podzespoły potrzebne producentom samochodów. Obsługujemy też dużą grupę dostawców poziomu drugiego, czyli firmy, które dostarczają komponenty czy mniej złożone części składowe do produkcji podzespołów.

Nasza firma zapewnia kompleksowe usługi logistyczno-transportowe związane zarówno z obsługą produkcji na rzecz producentów samochodów, jak i z przepływem materiałów dla dostawców podzespołów i komponentów. Obsługujemy przepływy produkcyjne, wewnątrzmagazynowe, dostawy materiałów, półproduktów, świadczymy obsługę celną, realizujemy wszystkie usługi magazynowe.

Nie obsługujemy natomiast dostaw do odbiorców finalnych – odbiorców samochodów, ani dostaw części w ramach *after market*, czy dostaw części zamiennych. Ale zajmujemy się obsługą zwrotów w ramach obsługi procesów produkcyjnych. Jeżeli wymagana jest naprawa jakiejś części albo konsolidacja zwróconych przesyłek, to organizujemy ich transport do klienta – zazwyczaj w formie przesyłki zbiorczej, jednym samochodem. Wymagane jest wówczas zapewnienie przepływu wszystkich dokumentów – protokołów potwierdzających zwroty towaru i opisujących ich przyczyny. Jednak obsługa tego rodzaju zwrotów rządzi się innymi prawami, niż obsługa zwrotów wyrobów gotowych.

Codzienność branży automotive

Akcje naprawcze, sezonowe wymiany, przesyłki wrażliwe i o dużej wartości, materiały niebezpieczne, np. specjalne bunkry i wydzielone strefy ADR to, jak twierdzi Wojciech Wieczorek, w branży automotive codzienność. A wszystkie one mogą wiązać się z problemami. I tu Magdalena Kraszewska dodaje: – *Obsługa branży motoryzacyjnej oznacza potrzebę pogodzenia ze sobą części procesu logistycznego, który składa się z wielu elementów. Wynika to z poziomu personalizacji produktu końcowego, co determinuje potrzebę połączenia ze sobą wielu czynników, takich jak transport elementów maszyn, produktów chemicznych i elektrycznych, które mogą być produkowane w różnych częściach świata. Rozproszenie zakładów produkcyjnych i montowni oraz jednoczesna potrzeba zapewnienia materiałów przy takim systemie pracy wymaga od firmy logistycznej zaawansowanej wiedzy branżowej, maksymalnej koordynacji działań, wielopoziomowego planowania oraz dobrego systemu komunikacji.* Co więcej, branża motoryzacyjna nakłada na operatora logistycznego potrzebę dostosowania kompetencji i wykorzystywanych narzędzi, by mógł w pełni sprostać wymaganiom klientów. Jest to szczególnie odczuwalne w ramach obsługi na poziomie logistyki kontraktowej. – *Już na etapie budowy przestrzeni magazynowej o przeznaczaniu dla branży motoryzacyjnej kluczowe jest zapewnienie rozwiązań dostosowanych do obsługi różnych rodzajów towarów. Ogromną rolę odgrywa tu określenie gabarytu magazynowanych części, jak i wymagany poziom zabezpieczeń przestrzeni magazynowej. Dodatkowo, kluczem do sukcesu są właściwie zaprojektowane strefy składowania oraz strefy buforowe, implementacja efektywnego procesu czy optymalizacja produktywności w kluczowych obszarach wpływających na terminowość obsługi. Przykładem, który obrazuje rozwiązania szyte na miarę, jest dostarczenie klientowi projektu opakowań zapewniających bezpieczeństwo przewożonych towarów, a jednocześnie pozwalające na maksymalną optymalizację ładunku* – twierdzi Magdalena Kraszewska.

Branżę automotive możemy podzielić producentów samochodów oraz ich dostawców (firmy wytwarzające komponenty i podzespoły). Głównym wyzwaniem dla operatorów jest konieczność 100-procentowego wykluczenia uszkodzeń dostarczanych produktów czy komponentów.

Jednak wiele z wymagań nie ogranicza się do logistyki kontraktowej, a dotyczy całego łańcucha dostaw. Jest to nie tylko zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa towaru w magazynowaniu i w transporcie, ale i przystosowanie procesów do aktualnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska oraz przepisów przeciwpożarowych.

W obsłudze klientów z branży automotive to jednak na jakość świadczonej usługi powinien być położony największy nacisk. Tak przynajmniej twierdzi Damian Kołata, a dotyczy ona dystrybucji



Klucz do sukcesu

Damian Kołata, Senior Business Development Manager w FIEGE

Firma Fiege posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze klientów branży automotive – głównie dzięki holistycznemu podejściu do kwestii zapewnienia jakości oraz szybkości obsługi, przy zachowaniu uzasadnionych ekonomicznie kosztów. Niemniej jednak, skupienie się tylko i wyłączeni na jednej branży nie warunkuje i nie gwarantuje zaistnienia i wysokiej jakości. Operacje logistyczne w każdej branży cechują się swoją odmiennością i specyfiką, natomiast doświadczenie wyniesione z wielu innych specjalizacji pomagają w wypracowaniu wartości dla klienta i sprzyjają rozwojowi oraz możliwości zaoferowania partnerom najlepszego poziomu usługi.
Kluczem do sukcesu w branży automotive są: właściwe zaprojektowanie strefy składowania oraz stref buforowych, efektywne zaprojektowanie procesu, optymalizacja produktywności w kluczowych obszarach wpływających na terminowość obsługi, zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa towaru w magazynowaniu oraz w transporcie, przystosowanie wszystkich prowadzonych działań do aktualnych regulacji prawnych w zakresie ochrony środowiska oraz przepisów przeciwpożarowych.



Fot.: Kuehne + Nagel

Rozproszenie zakładów produkcyjnych i montowni oraz jednoczesna potrzeba zapewnienia materiałów przy takim systemie pracy, wymaga od firmy logistycznej zaawansowanej wiedzy branżowej, maksymalnej koordynacji działań, wielopoziomowego planowania oraz dobrego systemu komunikacji.

i zaopatrzenia, które musi być realizowane szybko i w terminie, co jest możliwe dzięki maksymalnemu zautomatyzowaniu tego procesu. I dodaje, że – *niezwykle ważne jest również wypracowanie schematu, który byłby odpowiedzią na fluktuację dostaw i popytu. W takim wypadku przygotowane powinny być moduły prognoz w ujęciu kilkumiesięcznym, miesięcznym i tygodniowym, w których odpowiednio minimalizowany jest poziom dopuszczonych odchyleń. Remedium na wyzwania fluktuacji jest też lokowanie operacji w dużych centrach multiklienckich, dzięki czemu efekt synergii zrekompensuje duże wahania.*

Olga Berger wymienia całą listę problemów, z którymi musi sobie radzić na co dzień operator obsługujący automotive. M.in. jest to oczekiwanie, że kierowcy będą mówili w języku lokalnego nadawcy lub odbiorcy oraz kontrolowali jakość przyjmowanego towaru. – *A często są to bardzo zróżnicowane rodzaje przesyłek, których sprawdzenie nie jest rzeczą łatwą. Później ten sam kierowca musi dostarczyć pilną dostawę uwzględniając przepisowy czas pracy, przepisy ruchu drogowego oraz zgłaszać wszelkie odchylenia* – mówi.


Fot. GEFCO

Szczegółowe procedury logistyczne są określane już od momentu zakupu materiałów czy komponentów przez klienta. Uwzględniają warunki dostarczenia komponentów do fabryki, czy też określają sposób dostawy do finalnego odbiorcy

Uważa, że wyzwaniem dla przewoźników są zmieniające się przepisy krajowe i unijne dotyczące czasu pracy kierowców, delegowania pracowników i płacy minimalnej. – *Z jednej strony narzucają one na przewoźników dodatkowe czynności administracyjne, a z drugiej – wysokie kary za uchybienia. Wymaga to od nas prowadzenia szeregu szkoleń i przygotowywania instrukcji – czytelnych, ułatwiających przekazanie informacji na każdym etapie obsługi procesu. Od operatora wymagane jest pełne zaangażowanie w prowadzenie biznesu od samego początku* – tłumaczy. *Natomiast w wypadku magazynowania produktów branży automotive, mamy do czynienia z dużą fluktuacją przesyłek i komponentów. Zdarzają się sytuacje, w których musimy zabezpieczyć dodatkową przestrzeń magazynową, która musi oczywiście spełniać wymagania danego klienta związane z różnymi operacjami, które są wykonywane w ramach jego obsługi* – dodaje.

Każdy proces dla potencjalnego kontrahenta z branży automotive projektowany jest z uwzględnieniem ogromnego znaczenia jakości i terminowości, a same procedury są zróżnicowane w zależności od etapu danego procesu.



Dedykowane rozwiązania dla sektora motoryzacyjnego

Tomasz Zarzycki, kierownik Działu Sprzedaży i Marketingu CAT LC Polska

Firma CAT LC Polska od początku swojej działalności specjalizuje się w obsłudze logistycznej sektora motoryzacyjnego. Jest to grupa klientów, która stawia operatorom logistycznym szczególnie wysokie wymagania. Pojawiają się coraz częściej oczekiwania terminowości na poziomie 99%. Dla klientów kluczowe jest też skrócenie czasów dostaw do godziny 6-7 rano następnego dnia od nadania. Specjalizacja w każdym sektorze zmusza do pełnego dopasowania, ciągłego poszukiwania lepszych rozwiązań i usprawnień. W przypadku obsługi sektora automotive szczególną wagę przywiązuje się do optymalnego planowania dostaw komponentów, zapewnienia realizacji zleceń *just in time*, dostawy do sieci dealerów samochodowych w systemie ekspresu nocnego i innych skrojonych na miarę usług wynikających z potrzeb klienta. Usługi logistyczne, spełniające właśnie takie standardy świadczy swoim klientom CAT LC Polska i to już od blisko 25 lat na rynku polskim i globalnie w ramach międzynarodowych struktur Groupe CAT.

Rozwiązania logistyczne firmy oferowane w zakresie całego łańcucha dostaw to także logistyka magazynowa dla klientów motoryzacyjnych w obiektach CAT LC Polska, dostawy komponentów i części na linie produkcyjne oraz logistyka wyrobów gotowych. Uzupełnieniem pakietu rozwiązań firmowych stanowią TopCAT – dostawy najwyższego priorytetu części i komponentów na linie produkcyjne, międzynarodowa i krajowa spedycja całopojazdowa, częściowa i drobnicowa.

Nasi klienci wymagają najwyższej jakości świadczonych usług w kluczowych obszarach, tj. terminowości i bezszkodowości dostaw, wysokiej elastyczności zarówno w obsłudze klienta (Control Tower), jak i dopasowaniu rozwiązań logistycznych do zmieniającego się łańcucha dostaw. Poza tym, jak wspominałem, priorytetowe znaczenie ma czas realizacji transportu. Klienci CAT LC doceniają w szczególności ekspresowe dostawy nocne realizowane do dilerów OEM (Original Equipment Manufacturer czyli korzystających z części oryginalnych), a także transport najwyższego priorytetu części i komponentów do europejskich fabryk. Potwierdzeniem realizacji tych usług na wysokim poziomie przez CAT LC jest ciągły rozwój bazy stałych klientów, także branż innych niż automotive.

Specyficzne procedury

Każdy proces dla potencjalnego kontrahenta z branży automotive projektowany jest z uwzględnieniem niesamowitego znaczenia jakości i terminowości, a same procedury są zróżnicowane w zależności od etapu danego procesu. – *Dostawa części na produkcję, czy dostarczenie części zamiennych do serwisu w ciągu 24 godz. powoduje, że musimy być wyczuleni na jakiekolwiek ryzyka i wahania czasowe. W celu uniknięcia problemów związanych z ewentualną nieterminowością i opóźnieniem, przy każdej analizie procesów magazynowych projektuje się proces zapasowy, aby w wypadku nieprzewidzianych zdarzeń móc w szybkim tempie powrócić do efektywnego działania* – twierdzi Damian Kołata. A, zwłaszcza w dobie przemysłu 4.0, procesy logistyczne dedykowane branży automotive powinny cechować się dużym poziomem elastyczności w zakresie zmian wskaźników logistycznych, tj. liczby sztuk na zamówienie, liczby sztuk na linię etc., zapewniając jednocześnie wysoki poziom poprawności. – *Kluczem do osiągnięcia sukcesu na tym polu jest szczegółowa analiza danych klienta, zastosowanie rozwiązań lean, jak podstawy procesu oraz powielenie działań kontrolnych na każdym etapie procesu. Jednak nadmierna kontrola procesu wpływa negatywnie na wydajność, dlatego czynności te powinny odbywać się systemowo, przy jak najmniejszym zaangażowaniu operatora* – dodaje.

Olga Berger zaznacza, że szczegółowe procedury logistyczne są określane już od momentu zakupu materiałów czy komponentów przez klienta. Uwzględniają warunki dostarczenia komponentów do fabryki, czy też określają sposób dostawy do finalnego odbiorcy. – *Przy obsłudze produkcji dostawy najczęściej są realizowane w systemie just in time oraz just in sequence. Jest też cały szereg procedur związanych z terminowością i przepływem informacji. Każda firma – mam na myśli producentów podzespołów czy pojazdów – ma swoje określone wymagania. Informacja o odchyleniach musi do klienta docierać w czasie rzeczywistym. Nie ma tutaj tolerancji na jakiekolwiek błędy, nieterminową informację czy jakiekolwiek uszkodzenia* – podkreśla.

Operator albo partner logistyczny musi być stabilny finansowo, mieć pełną świadomość wyzwań stojących przed nim w przypadku obsługi branży automotive oraz doświadczenie w jej obsłudze.

Natomiast w przypadku zwrotów z tytułu błędnie złożonego zamówienia, czy zbyt dużego poziomu zapasu w miejscu docelowym, stosowana jest procedura nie różniąca się znacząco od tych stosowanych dla innych branż i sektorów. – *Każdy zwrócony artykuł przechodzi ponowną ilościową i jakościową kontrolę i dopiero w przypadku braku możliwości określenia statusu wyrobu jest on przenoszony do specjalnej strefy, w której oczekują towary wymagające specjalistycznej oceny* – tłumaczy Damian Kołata.

Przy wyborze operatora

Różnorodność działań logistycznych w sektorze automotive wymusza zastosowanie indywidualnego podejścia do każdego klienta. Zdaniem Damiana Kołaty, kluczem do owocnej współpracy jest pełna wymiana informacji pomiędzy operatorem logistycznym a klientem i bez znajomości specyfiki towaru oraz szczegółowych wymagań klienta w zakresie procesów logistycznych, nawiązanie relacji win–win może się okazać niemożliwe.

– *Firmy z sektora automotive, wybierając operatora, powinny kierować się względami bezpieczeństwa. Operator albo partner logistyczny musi być stabilny finansowo, mieć pełną świadomość wyzwań stojących przed nim w przypadku obsługi branży automotive oraz doświadczenie w jej obsłudze. W tej branży przełożenie załadunku z dnia na dzień nie wchodzi w grę. Wszystko musi działać jak w zegarku, a zatem wymagana jest niezawodność i bezpieczeństwo, facho-*

Doświadczenie i wiedza specjalistyczna w zarządzaniu i realizacji usług logistycznych dla branży automotive w całych łańcuchach dostaw pełnią podstawową rolę. Mają szczególne znaczenie w wypadku dedykowanych projektów.



Dla Grupy BMW

Magdalena Kraszewska,
Marketing and Communication Manager,
Kuehne + Nagel Sp.z o.o.

Firma Kuehne + Nagel nie tylko oferuje szeroki zakres usług transportowych, ale klientom z branży automotive proponuje też obsługę w ramach logistyki kontraktowej. Odpowiada również za obsługę posprzedażową, która jest kluczowa w branży motoryzacyjnej premium. Aby zapewnić wysokie oczekiwania klientów oraz minimalizować czas oczekiwania, łańcuch dostaw usług posprzedażowych musi zapewniać serwisy o najwyższym poziomie.
W połowie 2018 r. Kuehne + Nagel i Grupa BMW rozszerzyły swoją współpracę, otwierając dwa nowe centra dystrybucji w Niemczech i w Polsce oraz realizując transport dla dealerów z dwóch głównych Regionalnych Centrów Dystrybucyjnych w Chinach. Długotrwała współpraca między Grupą BMW oraz Kuehne + Nagel opiera się obecnie o 14 lokalizacji na całym świecie, ze skonsolidowaną obecnością na terenie Chin.
Jednym z największych centrów dystrybucyjnych, którym Kuehne + Nagel zarządza dla Grupy BMW, jest Regionalne Centrum Dystrybucji w Kleinaitingen, mające 70 tys. m^2. Obsługuje ponad 300 dealerów z południowych Niemiec i zachodniej Austrii. Kuehne + Nagel jest odpowiedzialne za odbieranie i zarządzanie dobrami przychodzącymi, magazynowanie, odbiór zamówień składanych przez dealerów, pakowanie i wysyłanie.

wa wiedza, portfolio klientów, których już dany operator obsługuje i wieloletnie doświadczenie w tej dziedzinie – wylicza Olga Berger.

Wojcech Wieczorek dodaje jeszcze: kompetencje w obszarze organizacji pracy, wdrażania nowych rozwiązań i elastyczności w działaniu w przypadku zmian asortymentowych oraz zatrudnienie kompetentnej załogi w magazynie, która wymaga szkolenia i zrozumienia procesu przygotowania zamówień.

Właściwy operator logistyczny może przyczynić się do uzyskania przewagi przez przedsiębiorstwo. Istotną rolę, zdaniem Wojciecha Wieczorka, pełni on w eliminacji pomyłek i dostępności zapasu oraz dostarczeniu usługi na czas, co minimalizuje koszty po stronie klienta. Damian Kołata uważa, że istotną wartością dodaną jest usługa, która świadczona jest jedynie przez najbardziej wyspecjalizowane podmioty, mianowicie serwis części zamiennych, polegający na dostarczeniu w ciągu określonego czasu, najczęściej 24 godz., wymaganej części do zakładu produkcyjnego bądź serwisu. FIEGE wszystkie te usługi świadczy dla jednego ze światowych liderów w produkcji i serwisowania śmigłowców. Obiekt, w którym składowane są części i komponenty jest w pełni zautomatyzowany i wyposażony w regały wysokiego składowania, z podziałem na strefy o szerokich i wąskich korytarzach, z miejscami na około 7 tys. palet. A, jak dodaje Damian Kołata: – *zadaniem operatora logistycznego jest szybkie i właściwe reagowanie na zmieniające się trendy rynkowe. Stałym trendem jest np. skracanie czasu odcięcia dla zamówień, co wymusza na operatorze zaangażowanie większych zasobów w krótszym okresie czasu. Dodatkowo zagęszczenie procesów w krótkiej jednostce czasu może być źródłem zakłóceń i błędów. Operator musi przygotować konfigurację procesów odporną na tego typu spiętrzenia.* A bardzo istotny trend w branży automotive, jakim jest skracanie czasów dostawy, wymusza na operatorze bardzo precyzyjne planowanie transportu, co w połączeniu z rynkowym standardem dostawy *just in time*, przekłada się niekiedy na niższe wypełnienie pojazdu i w konsekwencji wyższe koszty.

Olga Berger dodaje jeszcze, że w obsłudze klientów z branży automotive kluczowe jest indywidualne podejście. – *Nie ma dwóch producentów tej samej części, którzy mieliby takie same sposoby działania i procedury. Wychodzimy z założenia, że w pierwszej kolejności należy dobrze poznać klienta i jego potrzeby, a następnie zaprojektować rozwiązania logistyczne, które będą wzmacniały jego przewagę konkurencyjną. Najpierw tworzymy zespół projektowy, składający się ze specjalistów, potem poznajemy oczekiwania i specyfikę klienta, cel danego projektu czy procesu. Wspólnie z klientem ustalamy co jest najważniejsze na danym odcinku obsługi lub przy obsłudze całego łańcucha dostaw. Wiedząc, co chce osiągnąć, kierując się tym, jakie oczekiwania stawiają wobec niego klienci, projektujemy obsługę logistyczną. Inaczej wygląda to w procesach logistycznych, a inaczej w transportowych. Poza aspektem technicznym, w grę wchodzą inne regulacje prawne, z którymi należy się liczyć. Ustalamy co jest ważniejsze – skrócenie czasu dostawy, ograniczenie ryzyka uszkodzeń poprzez zmniejszenie liczby przeładunków, czy też zmniejszenie promienia dostaw do końcowego odbiorcy* – wyjaśnia Olga Berger. Tu warto dodać, że odpowiedzialny operator, projektując usługę logistyczną, kieruje się celami klientów i zakłada już na wstępie, że będą one realizowane zgodnie z najlepszymi praktykami i z zachowaniem zasad odpowiedzialności społecznej i środowiskowej.


Fot.: Rhenus

W branży automotive większość dostaw do fabryk odbywa się w trybie just in time. Zatrzymanie linii produkcyjnej ze względu na niedostępność komponentów, obniżenie jakości produktów lub jakiekolwiek ich wady są nieakceptowane

Obsługa procesów magazynowych i transportowych stanowią wyzwanie nie tylko ze względu na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewożonych towarów, ale też z powodu ogromnej różnorodności wymiarów i rodzajów opakowań.

Elżbieta Haber



CAT LC świadczy m.in. usługi przyjęcia towaru 6 dni w tygodniu, jakościową kontrolę dostarczanych kół (w tym wrażliwych na uszkodzenia felg aluminiowych), składowanie oraz wydania w systemie FIFO

Magazyn kół samochodowych Volkswagen Group Polska

w dedykowanej obsłudze CAT LC Polska

Od lipca 2017 r. Volkswagen Group Polska powierzył firmie CAT LC Polska pełną obsługę magazynową wyodrębnionego asortymentu – kół kompletnych do samochodów marek grupy Volkswagen.

W swoim centralnym magazynie w Duchnicach (k. Warszawy) CAT LC Polska – wiodący operator branży motoryzacyjnej – realizuje kompleksową obsługę magazynową kół samochodowych, obejmującą także dostawy do sieci dealerów klienta w całym kraju.

Pełen wachlarz usług

Rozpoczęta w marcu 2011 r. współpraca obu firm obejmuje pełen wachlarz usług dystrybucyjnych w zakresie dostarczania oryginalnych części i akcesoriów do całej sieci dealerskiej – dostawy w systemie nocnym, transporty dedykowane, jak również, dla wybranych partnerów, dostawy ekspresowe tego samego dnia.

Kolejny realizowany przez CAT LC Polska projekt dla Volkswagen Group Polska był możliwy dzięki dopasowaniu operatora do wysokich wymogów koncernowych klienta. CAT LC świadczy m.in. usługi przyjęcia towaru 6 dni w tygodniu, jakościową kontrolę dostarczanych kół (w tym wrażliwych na uszkodzenia felg aluminiowych), składowanie oraz wydania w systemie FIFO.

W ramach integracji obsługi magazynowej i dystrybucji kół w rękach jednego operatora logistycznego, CAT LC dokonuje załadunku asortymentu w godzinach wieczornych realizując dostawy kół do odbiorców w ramach najszybszej sieci dostaw nocnych w kraju.

Rozpoczęta w marcu 2011 r. współpraca Volkswagen Group Polska i CAT LC Polska obejmuje pełen wachlarz usług dystrybucyjnych w zakresie dostarczania oryginalnych części i akcesoriów do całej sieci dealerskiej.

– Nasze zasoby ludzkie, sprzętowe jak i wypracowane przez lata procesy pozwalają na sprawną i terminową obsługę dostaw kół w peakach przewozowych związanych z sezonową wymianą kół i opon, zarówno w sezonie jesienno-zimowym jak i wiosenno-letnim – komentuje Ewa Karbowiak, Product Manager w CAT LC Polska.

W Polsce od ponad 20 lat

CAT LC Polska jest operatorem logistycznym należącym do międzynarodowego koncernu Groupe CAT, obecnego na rynku od ponad 60 lat. W Polsce obsługuje klientów od 1994 r. oferując kompleksowe usługi logistyczne w zakresie dystrybucji krajowej przesyłek, międzynarodowej i krajowej spedycji ładunków częściowych i całopojazdowych, a także obsłudze magazynowej. Dopełnieniem oferty są produkty firmowe: TopCAT – dostawy najwyższego priorytetu oraz BikeCAT – dedykowane rozwiązania dla logistyki jednośladów. Kapitał doświadczeń Groupe CAT i dwie dekady dynamicznego rozwoju firmy w Polsce, umożliwiły CAT Cargo Logistics osiągnięcie pozycji lidera logistyki dla branży motoryzacyjnej i przemysłowej, co z powodzeniem jest wykorzystywane do rozwoju współpracy z klientami z innych branż i segmentów rynku.

KK



W Polsce branża usług motoryzacyjnych jest bardzo ważnym sektorem gospodarki. Wartość polskiego rynku dystrybucji części oraz napraw aut przekroczyła 30 mld zł.

Fot. Scania

Czy globalny rynek części zamiennych będzie wart 500 mld dol. w 2025 r.?

Zgodnie z tegoroczną analizą firmy Grand View Research, światowy rynek autoczęści zbliży się do wartości 500 mld dolarów (486,35 mld) jeszcze przed końcem 2025 r., a to z jednej strony duże wyzwanie dla logistyków, a z drugiej – możliwość zarobienia pieniędzy.

Zdaniem autorów opracowania, wynik ten będzie mocno uzależniony od digitalizacji branży handlu komponentami poprzez platformy internetowe oraz tworzący się popyt na części do pojazdów hybrydowych i elektrycznych, uzupełniające dotychczasowe portfolio producentów i dystrybutorów.

Lokalny punkt widzenia

Globalną prognozę warto skonfrontować z sytuacją na polskim gruncie, gdzie branża usług motoryzacyjnych jest bardzo ważnym sektorem naszej gospodarki. Wartość polskiego rynku dystrybucji części oraz napraw aut przekroczyła 30 mld zł. W 2016 r. co czwarta firma z tego segmentu oczekiwała wzrostu na poziomie 10 – 20%, a w 2017 r. aż 62% dystrybutorów spodziewało się co najmniej ponad 10% wzrostów. W Europie, tempo rozwoju firm z tej branży na poziomie 1 – 2% już jest traktowane jako sukces, co stawia nas w znakomitym świetle na tle innych państw Starego Kontynentu.

– *Na horyzoncie pojawiają się kolejne szanse nie tylko na utrzymywanie, ale także zwiększenie dynamiki sprzedaży motoczęści – wystarczy przeanalizować ostatnie raporty miesięczne Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Obserwujemy rekordowy w skali wieku wzrost ilości rejestracji samochodów osobowych i dostawczych. Luty odznaczył się aż ponad 80% przyrostem rejestracji autobusów względem tego samego okresu 2017 r. Analitycy Grand View Research upatrują duże możliwości także w rozszerzaniu oferty o części do aut hybrydowych i elektrycznych, jednak w odniesieniu do Polski byłbym raczej ostrożny z dostrzeganiem dużych możliwości w tym obszarze. Niemniej jednak, także u nas z pewnością obserwować będziemy postępującą cyfryzację warsztatów i szersze wykorzystanie platform online, zwłaszcza w dotychczas problematycznym docieraniu do nowych klientów, których jak wskazują raporty PZPM, będzie systematycznie przybywać* – tłumaczy Karol Prozner, twórca i prezes zarządu platformy Woop Automotive.

Potwierdzenia z rynku

O tym, że na rynku części zamiennych dzieje się ostatnio wiele, informuje szereg medialnych doniesień. Firma Federal-Mogul została przejęta przez koncern Tenneco za imponującą kwotę 5,4 mld dol. Japoński producent Murata Manufacturing Co. planuje zaś zainwestować od 465 do nawet 930 mln dol. w zwiększenie produkcji komponentów elektronicznych, chcąc maksymalnie wykorzystać obserwowany wzrost popytu ze strony sektora automotive. Nie brakuje także polskich akcentów – jednym z nich mogą być wyniki grupy Auto Partner, która w 2017 r. zanotowała 30% wzrost sprzedaży autoczęści i znacząco powiększyła się zarówno dzięki lokalnemu zainteresowaniu jak i eksportowi.

Wartość rynku autoczęści będzie mocno uzależniona od digitalizacji branży handlu komponentami poprzez platformy internetowe oraz tworzący się popyt na części do pojazdów hybrydowych i elektrycznych.

MM



Ty wyznaczasz cel.
My znamy optymalne drogi.

W Santander Bank Polska wiemy, że biznesowy cel, podobnie jak ten na mapie, można osiągnąć różnymi drogami. Poszukując tej najszybszej i najbardziej efektywnej dla naszego Klienta, na bieżąco analizujemy sytuację na rynku. Wraz z nim poruszamy się po mapie biznesowych połączeń, zgłębiając swoją wiedzę branżową, by tym lepiej dostosować nasze produkty do jego indywidualnych potrzeb.

Bank, który rozumie Twój biznes.

Santander
Bankowość Biznesowa i Korporacyjna

Atrakcyjny wygląd i efektywna praca!

Bramy Efaflex są wybierane m.in. przez duże zakłady motoryzacyjne i filie znanych marek, autoryzowanych sprzedawców oraz serwisy, które codziennie odwiedza wielu klientów. Marka Efalex pojawia się tam, gdzie ruch jest duży, jak w przypadku często otwieranych wjazdów, przez które przyjmowane są samochody do naprawy, diagnozy, pomiarów świateł i spalin, wymiany opon, czyszczenia i mycia, oraz wyjazdów – stanowiska przekazywania i wysyłki pojazdów.

Niezależnie od tego, czy przez bramy przejeżdżają samochody osobowe, ciężarowe, SUV-y czy busy, to wtedy gdy ważne jest dobro klienta, sięga się do oferty producentów produktów premium i liderów w branży, których wyroby sprawdziły się już w halach wystawienniczych, a teraz trafiają do warsztatów.

Efaflex EFA-SST® w salonie Hubauer z Landshut

Po zakładach Porsche, Mercedesa, MAN-a, Audi, Volkswagena, Škody i wielu innych marek na całym świecie, autoryzowany diler BMW, firma Hubauer z Landshut, zdecydowała się wymienić główną bramę na szybkobieżną bramę spiralną Efaflex EFA-SST®. Design i technika BMW wyznaczają światowe standardy, dlatego przedsiębiorstwo oraz współpracujące z nim salony sprzedaży mają równie wysokie wymagania wobec technologii i wyglądu produktów swoich usługodawców. – *Nowa brama miała być bezawaryjna i musiała wytrzymać duże obciążenia* – wyjaśnia Günther Peteratzinger, odpowiedzialny w salonie za posprzedażową obsługę klientów. – *Gdyby brama przestała działać nawet na krótki czas, konsekwencje dla nas mogłyby być zbyt duże z powodu opóźnień w codziennej pracy* – wyjaśnia. Dlatego, gdy poprzednia brama osiągnęła granice swoich możliwości, firma długo szukała najlepszego rozwiązania. – *Okazało się, że marka Efaflex jest dobrze znana w wielu zakładach grupy BMW, ponieważ słynie ze swoich szybkich i niezawodnych produktów. Dlatego zdecy-*

Bramy EFA-SST® osiągają najwyższą efektywność energetyczną dzięki zastosowaniu lameli z separacją termiczną, o najwyższym stopniu izolacji cieplnej. Wysokość lameli wynosi 225 mm, zaś grubość profilu może wynosić: 40 mm, 60 mm, 80 mm, 100 mm.



Ważny był dla nas atrakcyjny wygląd i wysoka jakość nowej bramy. O zakupie zdecydowała również duża prędkość otwierania i zamykania



Nowa brama musi wykonać od 150 do 200 cykli otwierania dziennie (dla samych pojazdów) – pracownicy korzystają z wejścia obok bramy

dowaliśmy się postawić na jakość Efaflex i nie żałujemy tej decyzji – Günther Peteratzinger podsumowuje wybór.

Z umową serwisową

Przy zakupie nowej bramy zawarto także umowę serwisową, bezpośrednio z producentem. Obejmuje ona m.in. okresowe przeprowadzanie regularnych i wymaganych przepisami badań (wg UVV). – *Dzięki temu nasz serwis obsługi klienta jest nieskomplikowany, niezawodny i niedrogi* – wyjaśnia Peteratzinger. Nowa brama musi wykonać od 150 do 200 cykli otwierania dziennie (dla samych pojazdów) – pracownicy korzystają z wejścia obok bramy. Jednak czynnikiem decydującym podczas wyboru bramy była nie tylko wytrzymałość i technologia: – *Nasza firma jest liderem w zakresie designu. Ten fakt musi się przekładać także na instalacje peryferyjne w naszych obiektach. Dlatego ważny był dla nas atrakcyjny wygląd i wysoka jakość nowej bramy* – mówi Günther Peteratzinger. O zakupie zdecydowała również duża prędkość otwierania i zamykania: – *Jako firma stawiamy na ekologię, nie chcemy zatem marnować energii. Dzięki szybkobieżnej bramie Efaflex straty energii w naszym zakładzie są minimalne* – dodaje.

Z najwyższą efektywnością energetyczną

Najnowsza generacja bram spiralnych Efaflex z izolacją cieplną sprawdza się w często otwieranych przejazdach. Bramy osiągają najwyższą efektywność energetyczną dzięki zastosowaniu lameli z separacją termiczną, o najwyższym stopniu izolacji cieplnej (zgodnie z normą DIN EN 13241-1: poniżej 2,0 W (m^2K)). Wysokość lameli to 225 mm, zaś grubość profilu może wynosić (w zależności od wymaganej izolacyjności cieplnej): 40 mm, 60 mm, 80 mm, 100 mm. Dzięki temu, nawet w sezonie grzewczym, temperatura w hali jest stała prawie przez cały czas. W pełni przezroczyste lamele wpuszczają do hali dużą ilość światła dziennego. Stanowiska pracy w pobliżu bramy są zatem dobrze doświetlone i wolne od przeciągów. Zaś duża prędkość otwierania bramy (wynosząca nawet 4,0 m/s) wpływa na efektywność procesów logistycznych.

Pod względem funkcjonalnym nowa generacja bram EFA-SST® spełnia najwyższe wymagania. Z architektonicznego punktu widzenia pozwalają one zachować jednolity wygląd elewacji budynku, dzięki możliwości skorzystania z różnych wymiarów, kolorystyki i wersji bram, w tym doboru różnych materiałów i typów wykończenia ich powierzchni. Oprócz doskonałej izolacji dźwiękowej, najwyższego stopnia bezpieczeństwa, łatwej obsługi i wysokiego stopnia ochrony antywłamaniowej, serię EFA-SST® wyróżnia ponadprzeciętna odporność na obciążenie wiatrem (klasa 4 wg normy DIN EN 12424).

Marka Efaflex jest dobrze znana w wielu zakładach grupy BMW (Porsche, Mercedesa, MAN-a, Audi, Volkswagena, Škody), ponieważ słynie ze swoich szybkich i niezawodnych produktów.



W pełni przezroczyste lamele wpuszczają do hali dużą ilość światła dziennego. Stanowiska pracy w pobliżu bramy są zatem dobrze doświetlone i wolne od przeciągów

Manager obsługi posprzedażowej w salonie Hubauer, jego koledzy i pracownicy są w pełni zadowoleni z zalet nowej bramy: – *Już zastanawiamy się nad zamontowaniem w przyszłości kolejnych bram Efaflex* – podsumowują.

MM

TIMOCOM łączy branżę TSL i wprowadza innowacje

Nowoczesne rozwiązania IT dla podmiotów korzystających z produktów TIMOCOM to narzędzia, które już od lat łączą branżę TSL. Do tego doszły bezpośrednie spotkania osób związanych z transportem, spedycją czy logistyką, czego efektem jest TIMOCOM Networking Experience. Niemiecka firma w ostatnim czasie zaprezentowała także nową odsłonę wizerunku oraz postawiła na „rozszerzoną logistykę" w Smart Logistics System.

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

TIMOCOM Networking Experience

Pod tym hasłem zorganizowano we wrześniu wydarzenie, w którym wzięło udział ponad 50 osób z kilku krajów (Rosji, Hiszpanii, Litwy i Łotwy). Byli to właściciele i zarządzający firmami transportowymi, spedycyjnymi czy logistycznymi, a także przedstawiciele prasy i zrzeszeń transportowych. TIMOCOM zależało na stworzeniu miejsca, gdzie konkurencja zmieni się w partnerstwo, co z kolei pozwoli na swobodną wymianę doświadczeń oraz nawiązywanie współpracy.

Wartościowe warsztaty

W trakcie dwudniowego wydarzenia odbywały się między innymi warsztaty, w takcie których klienci TIMOCOM mogli zapoznać się z procesem transportu cyfrowego oraz rozwoju nowych rozwiązań i ulepszeń aplikacji do obsługi rynku SPOT – TC Truck&Cargo®. – *Zrobiliśmy tego typu zajęcia po raz pierwszy i możemy już powiedzieć, że opinie, które otrzymaliśmy od naszych klientów są dla nas bardzo cenne!* – komentuje Philipp Schmidt, Portfolio Manager z TIMOCOM.



We wrześniu zorganizowano wydarzenie TIMOCOM Networking Experience, w którym wzięło udział ponad 50 osób z kilku krajów



TIMOCOM Driving Experience Day – pod tym hasłem przebiegał drugi dzień spotkania, tym razem w Skoda Auto Lab

Eksperckie wykłady

Uczestnicy TIMOCOM Networking Experience mogli też wysłuchać dwóch wykładów przedstawionych przez ekspertów. Natalia Echeverry z hiszpańskiego przedsiębiorstwa handlującego owocami i warzywami Germans Barri S. L. opowiadała o tym „Jak transport wpływa na ekonomię przedsiębiorstwa FMCG?", a partner z Kancelarii Iuridica Łukasz Chwalczuk mówił o nowym paneuropejskim systemie kar za naruszenia na drogach.

W trakcie swojego wystąpienia Natalia Echeverry stwierdziła: – *Chciałabym podziękować za uwagę. Naprawdę cieszymy się z okazji by być z tej innej, transportowej strony. Już po warsztatach skontaktowaliśmy się z przedsiębiorstwami transportowymi obecnymi na spotkaniu, a sama otrzymałam telefon od firmy, której z kolei przekazano mój kontakt.*

Nauka jazdy

TIMOCOM Driving Experience Day – pod tym hasłem przebiegał drugi dzień spotkania, tym razem w Skoda Auto Lab. Trenerzy jazdy przekazywali swoje doświadczenia i wiedzę, które mogą się przydać w kryzysowych warunkach. Szkolenie składało się z części teoretycznej i praktycznej. W pierwszej pokazano m.in., jak udzielić pierwszej pomocy, czy jak zachować bezpieczeństwo na drodze. Podczas drugiej wykonywano wspólne przejazdy, których celem była poprawa techniki jazdy.

Dobre przesłanki na przyszłość

TIMOCOM od lat łączy za pomocą swojego systemu firmy z branży TSL. Zorganizowane wydarzenie było kolejnym krokiem umożliwiającym tworzenie przez partnerów sieci kontaktów, które mogą zaowocować nowymi projektami i długotrwałą współpracą. Była to również okazja do wymiany poglądów i spostrzeżeń między przewoźnikami, spedytorami i operatorami logistycznymi. – *Intensywność, integracja i informacja! Praca w międzynarodowych grupach była bardzo produktywna i interesująca.* – stwierdził Dmitry Lavrinenko z OOO KRAFTTRANS.

Każde cyfrowe udoskonalenie systemu TIMOCOM czyni procesy klientów firmy inteligentniejszymi, co w rezultacie pozwala im jeszcze bardziej zwiększyć swoją przewagę konkurencyjną.



W trakcie TIMOCOM Networking Experience odbywały się między innymi warsztaty, w takcie których klienci TIMOCOM mogli zapoznać się z procesem transportu cyfrowego oraz rozwoju nowych rozwiązań i ulepszeń aplikacji do obsługi rynku SPOT – TC Truck&Cargo®.

TIMOCOM wprowadza innowacje

To nie jedyne wydarzenie w ostatnim czasie z TIMOCOM w roli głównej. Niemieckie przedsiębiorstwo oferujące najnowocześniejsze rozwiązania dla branży logistycznej zaprezentowało się podczas Targów Pojazdów Użytkowych IAA w Hanowerze. Podczas imprezy przedstawiono nowe logo oraz postawiono na Augmented Logistics w Smart Logistics System. Innowacyjny system logistyczny jest kolejnym krokiem, aby klienci mogli czerpać korzyści z jego inteligentnych usług.

– *TIMOCOM jest od dawna czymś więcej niż tylko giełdą transportową, czy platformą skupiającą się jedynie na transporcie. Smart Logistics System jest sumą wielu różnych aplikacji, usług i interfejsów* – tłumaczy dyrektor IT w TIMOCOM, Ansgar Max.

Nowy „look" TIMOCOM

TIMOCOM od kilkudziesięciu lat łączy ładunki z pojazdami. Klienci wciąż będą mogli czerpać z zalet największej giełdy transportowej Europy oraz wartości dodanych. – *Stale koncentrujemy się na automatyzacji procesów logistycznych i łatwym łączeniu klientów z naszym systemem. „Augmented" oznacza „rozszerzony", „ulepszony", „powiększony". Ostatecznie każde cyfrowe udoskonalenie naszego systemu czyni procesy naszych klientów inteligentniejszymi, co w rezultacie pozwala im jeszcze bardziej zwiększyć swoją przewagę konkurencyjną. Dla TIMOCOM oznacza to położenie w przyszłości nacisku na rozszerzenie Smart Logistics System oraz połączenie klientów w sieć logistyczną* – wyjaśnia rzecznik prasowy TIMOCOM, Gunnar Gburek. Przedsiębiorstwo ponad 127 tysiącom użytkowników obiecuje przy tym jeszcze więcej elastyczności i wydajności przy wspieraniu ich procesów logistycznych.



W trakcie TIMOCOM Driving Experience Day pokazano m.in., jak udzielić pierwszej pomocy

Targi w Hanowerze to także nowe logo, a co za tym idzie nowoczesna odsłona marki. – *Nasze nowe logo jest wyrazem naszej świadomości bycia wiodącym i przede wszystkim patrzącym w przyszłość przedsiębiorstwem IT dla logistyki. Przy tym świadomie zdecydowaliśmy się na nowoczesny, elastyczny projekt. Chcemy nim odzwierciedlić wszechstronność i dynamikę TIMOCOM, branży logistycznej, a zwłaszcza naszych ponad 40 tys. klientów* – podsumowuje dyrektor marketingu w TIMOCOM, Pélagie Mepin.

TIMOCOM jest od dawna czymś więcej niż tylko giełdą transportową, czy platformą skupiającą się jedynie na transporcie. Smart Logistics System jest sumą wielu różnych aplikacji, usług i interfejsów.

KK



Fot. E. Haber

Moduł WMS funkcjonuje w ramach większości systemów klasy ERP. Z roku na rok rośnie liczba firm, szczególnie produkcyjnych, inwestujących w rozwiązania klasy ERP

Magazyny w wersji smart

W czerwcu łączna powierzchni magazynów przekroczyła 14 mln m^2. Cushman & Wakefield podaje, że w ciągu roku, przestrzeń magazynowa nad Wisłą urosła o 21%. To wynik dobrej koniunktury na rynku, a przede wszystkim zapotrzebowania na powierzchnie przez przemysł i handel elektroniczny. Z kolei rozwój logistyki wpływa na inwestycje w systemy zarządzania magazynami, na które najwięcej wydawać będą kraje europejskie.

Z danych GUS wynika, że w czerwcu wartość produkcji sprzedanej rodzimych firm produkcyjnych wzrosła o 6,8%. Od początku roku do czerwca 2018 produkcja sprzedana przemysłu była o 6,2% wyższa, niż w analogicznym okresie w 2017 r. – *Polski przemysł przyspiesza. Wpływ na to ma wiele czynników, wśród nich jest m.in. dobra koniunktura na rynku wewnętrznym i zewnętrznym. Polskie firmy są konkurencyjne, dlatego wytwarzają coraz więcej dóbr, a co za tym idzie, zarządzanie procesem ich magazynowania i logistyki staje się coraz bardziej złożone* – wyjaśnia Andrzej Morawski, wiceprezes ds. sprzedaży w BPSC, firmy dostarczającej zaawansowane rozwiązania informatyczne wspierające produkcję.

Przybywa magazynów, które muszą być sprawnie zarządzane. A w tym przypadku doskonale sprawdza się technologia – magazynowe systemy informatyczne



Fot. 7R

Bardzo dobrze rozwija się również branża e-commerce. W tamtym roku w Polsce powstało ponad 8 tys. nowych sklepów internetowych. W styczniu było ich już 29,1 tys.

To głównie dzięki tym sektorom przybywa od kilku lat nowych powierzchni magazynowych. Cushman & Wakefield podaje, że w pierwszym półroczu 2018 r. oddano do użytku 734 tys. m^2 nowych magazynów, dzięki czemu polski rynek przekroczył 14,3 mln m^2 i urósł aż o 21% w stosunku do 2017. A to nie koniec, bo już niedługo w kolejnych regionach kraju oddane zostaną nowe magazyny. Jak wynika z raportu „Marketbeat Rynek magazyno-

Przyszłością „zarządzania gospodarką magazynową" będą przede wszystkim rozwiązania zintegrowane, które będą w stanie poradzić sobie z coraz większą ilością danych pochodzących z różnych źródeł oraz pełna automatyzacja procesów magazynowych.

wy w Polsce" w budowie pozostaje ponad 2 mln m^2 magazynów.

– *Przybywa magazynów, które muszą być sprawnie zarządzane. A w tym przypadku doskonale sprawdza się technologia – magazynowe systemy informatyczne. To one pozwalają sprawnie zarządzać procesami, pracownikami i zasobami.* – mówi Robert Pisek, Product Owner obszaru SCM w BPSC.

Boom na magazynowe IT

Za cztery lata rynek systemów klasy WMS będzie wart o ponad 47% więcej niż w tym roku, prognozują eksperci z firmy doradczej Market Research Future (MRF). Dziś ten segment jest wart blisko 1,7 mld dolarów, ale dzięki wysokiej dynamice wzrostu, która rok do roku będzie utrzymywać się na poziomie 14%, w 2022 r. rynek magazynowych systemów informatycznych będzie wart 2,5 mld dolarów.

– *Rynek systemów klasy WMS będzie rósł bardzo dynamicznie, ale warto pamiętać, że moduł WMS funkcjonuje w ramach większości systemów klasy ERP* – uważa Roberrt Pisek i dodaje – *Z roku na rok rośnie liczba firm, szczególnie produkcyjnych, inwestujących w rozwiązania klasy ERP.*

Potwierdzają to dane Eurostatu. W 2015 r. jedynie 16% dużych i średnich firm w Polsce posiadało system klasy ERP. W ciągu dwóch lat zaszły spore zmiany i firm, które wdrożyły zaawansowane rozwiązanie IT, pozwalające m.in. na zarządzenie magazynem, jest już 26%. – *Póki co, nie są jeszcze prowadzone badania opisujące nasycenie WMS-ami, tak jak ma to miejsce w przypadku ERP-ów, ale praktyka pokazuje, że nowoczesny magazyn nie może sprawnie funkcjonować bez zaawansowanych rozwiązań IT.* – tłumaczy ekspert z BPSC.

Zarządzanie magazynem 4.0 – ERP czy dedykowany WMS?

Przyszłością „zarządzania gospodarką magazynową" będą przede wszystkim rozwiązania zintegrowane, które będą w stanie poradzić sobie z coraz większą ilością danych pochodzących z różnych źródeł oraz pełna automatyzacja procesów magazynowych.

– *W oparciu o moje doświadczenie zawodowe mogę powiedzieć, że przedsiębiorstwo posiadające odpowiednio nowoczesny system ERP nie musi inwestować w odrębne rozwiązanie. Dzięki temu, że funkcjonuje w ramach dużego systemu, zapewnia połączenie z pozostałymi obszarami firm.* – wyjaśnia Robert Pisek.

Jak wynika z badania przeprowadzonego przez analityków z Software Connect, 45% badanych firm używa systemu do zarządzania magazynem, który funkcjonuje w ramach używanego w przedsiębiorstwie systemu ERP. Zaawansowane rozwiązania do zarządzania całością zasobów przedsiębiorstwa, pozwalają, szczególnie przedsiębiorstwom produkcyjno-handlowym, w pełni wykorzystać potencjał jaki daje ERP.


Fot. Symbol

45% badanych firm używa systemu do zarządzania magazynem, który funkcjonuje w ramach używanego w przedsiębiorstwie systemu ERP. Zaawansowane rozwiązania do zarządzania całością zasobów przedsiębiorstwa, pozwalają w pełni wykorzystać potencjał jaki daje ERP

Samodzielny system WMS jest dobrym rozwiązaniem dla firm, które nie posiadają systemu ERP, ponieważ ich struktura nie jest duża, a które odczuwają potrzebę wdrożenia lekkiego systemu tej klasy.

Czy WMS nie mają więc racji bytu? Okazuje się, że tak. – *Samodzielny system WMS jest dobrym rozwiązaniem dla firm, które nie posiadają systemu ERP, ponieważ ich struktura nie jest duża, a które odczuwają potrzebę wdrożenia lekkiego systemu tej klasy.*

W najbliższym czasie możemy spodziewać się, że systemy WMS będą ewoluowały dwutorowo – w wymiarze technologicznym i procesowym. Technologicznym, bo poziom ich zaawansowania będzie stale rósł, a jednocześnie będą coraz prostsze w obsłudze i bardziej intuicyjne.

Główny Inspektor Transportu Drogowego realizuje projekt dofinansowany z Funduszy Europejskich w ramach Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa na lata 2014-2020 Oś Priorytetowa nr 2 „E-administracja i otwarty rząd" Działanie 2.1 „Wysoka dostępność i jakość e-usług publicznych"

Tytuł projektu: Utworzenie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego

Celem projektu jest: Poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego i obrotu transportowego poprzez uruchomienie Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD), połączonego z krajowymi rejestrami innych państw UE za pośrednictwem systemu ERRU–European Register of Road Transport Undertakings.

Dofinansowanie projektu z UE: 16 603 795,84 zł

Fundusze Europejskie Polska Cyfrowa

Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

www.mapadotacji.gov.pl



Fot. Daimler

Po serii testów związanych z elektronicznym sprzęganiem samochodów ciężarowych w Europie i USA, Daimler Trucks wprowadza tę technologię w azjatyckiej marce FUSO. Jednak Martin Daum, dyrektor generalny Daimler Trucks uważa, że technologia, dzięki której samochód ciężarowy podąża za innym pojazdem bez pomocy kierowcy, do komercyjnego użytku będzie gotowa za 5 lat

Autonomiczne auta przyspieszają

Kiedy ich ciężarowe wersje będą jeździć po drogach publicznych?

Branże transportu i logistyki czeka potężna zmiana. Autonomiczne samochody dostawcze coraz częściej poruszają się w kontrolowanych środowiskach, takich jak porty czy duże tereny przemysłowe, a już za kilka lat pojawią się na publicznych drogach. Jak będzie wyglądał świat, w którym o zawodzie kierowcy samochodu ciężarowego będzie można poczytać w podręczniku do historii?

Według szacunków Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD), nad Wisłą aktualnie zatrudnionych jest około 700 tys. kierowców o uprawnieniach w ramach kategorii C, C+E i D. Kierują oni pojazdami ciężarowych powyżej 7,5 t DMC oraz autobusami i autokarami. 50 tys. to kierowcy z zagranicy, głównie Ukraińcy i Białorusini, chociaż za kółkiem spotkamy również obywateli takich krajów jak Filipiny czy Indie. Mimo tego wsparcia ze strony obcokrajowców, na polskim rynku wciąż brakuje rąk do pracy.

Większość kierowców samochodów ciężarowych to osoby w wieku 40+, z czego spora część niebawem będzie przechodzić na emeryturę. – *Szacujemy, że aktualnie mogłoby znaleźć zatrudnienie nawet 100 tys. kierowców. Przy normalnej wymianie kadrowej naszym zdaniem polski transport powinien zatrudniać 30-35 tys. kierowców rocznie* – wylicza Tadeusz Wilk, dyrektor departamentu transportu w ZMPD.

Podobna sytuacja jest w innych krajach europejskich – kariera kierowcy ciężarowego stała się niszowa i decyduje się na nią coraz mniej osób wchodzących na rynek pracy. W efekcie, branża TSL boryka się z kryzysem niedoboru kapitału ludzkiego, którego rozwiązaniem może leżeć w legalizacji i wdrożeniu do powszechnego użytku autonomicznych samochodów ciężarowych.

Pogoń za automatyzacją

W technologicznym wyścigu, którego zwycięzcy zaleją jezdnie pozbawionymi kierowców ciężarówkami, biorą udział najwięksi światowi giganci. O dominację na drogach ściągają się Daimler, Tesla, Volvo czy Waymo – przedsiębiorstwo należące do Alphabet Inc. Odwieczni rywale, Toyota i Volkswagen ogłosili niedawno współpracę, której celem jest rozwój elektrycznych i samoprowadzących się pojazdów ciężarowych.

Firma consultingowa McKinsey & Company prognozuje, że jedna trzecia samochodów ciężarowych zjeżdżających z linii produkcyjnych do 2025 będzie wysoce autonomiczna.

– Zmiany zachodzące w branży transportowej wiążą się z potrzebą dalszych inwestycji i zwiększenia możliwości technologicznych. Jesteśmy przekonani, że łącząc siły i wspólnie stawiając czoła tym wyzwaniom, zmienimy

Samoprowadzące się pojazdy ciężarowe przyczynią się do zwiększenia płynności dostaw i szybszej ich realizacji, co poprawi dynamikę zakładów produkcyjnych i przełoży się na oszczędności w obszarze gospodarki magazynowej.

je w realne szanse – powiedział na wspólnej konferencji prasowej Volkswagena i Toyoty Andreas Renschler, szef działu ciężarówek i autobusów niemieckiego koncernu. Presja ciążąca na motoryzacyjnych gigantach, która skłoniła ich do współpracy, nie wzięła się znikąd. Firma consultingowa McKinsey & Company prognozuje, że jedna trzecia samochodów ciężarowych zjeżdżających z linii produkcyjnych do 2025 będzie wysoce autonomiczna.

O dominację na wschodzącym rynku pojazdów autonomicznych walczy niewielka grupa firm. Większość z nich dąży do wyeliminowania czynnika ludzkiego z procesu sterowania autem, jednak Daimler Trucks North America stawia na współpracę człowieka z komputerem. *– Nie interesuje nas konkurowanie z naszymi klientami. Kierowcy zawsze będą częścią tego równania* – twierdzi Peter Vaughan Schmidt, szef strategii w Daimler Trucks.

Z kolei Martin Daum, dyrektor generalny spółki, przekonuje, że technologia umożliwiająca taką kooperację będzie gotowa do komercyjnego użytku dopiero za 5 lat, a na w pełni zautomatyzowane rozwiązania przyjdzie nam jeszcze sporo poczekać. *– Mam na myśli samochód ciężarowy, który będzie podążać za innym pojazdem bez pomocy kierowcy* – precyzuje Daum. Utworzenie kolumny zautomatyzowanych TIR-ów, podążających za wytyczającym szlak kierowcą, ma być możliwe dzięki bezprzewodowemu połączeniu pojazdów i synchronizacji hamowania. Ta wyważona perspektywa na rozwój autonomicznych technologii znajduje uzasadnienie w chłodnej kalkulacji. *– Wywołując tylko jeden spowodowany błędem systemu wypadek na milion mil, w Stanach Zjednoczonych mielibyśmy 100 wypadków dziennie. Nie przetrwalibyśmy tego* – przewiduje dyrektor generalny Daimler Trucks.



Fot. Scania

Utworzenie kolumny zautomatyzowanych TIR-ów, podążających za wytyczającym szlak kierowcą, ma być możliwe dzięki bezprzewodowemu połączeniu pojazdów i synchronizacji hamowania

Istnieje jeszcze wiele obszarów wymagających dużego nakładu badawczego. Należą do nich między innymi problemy związane z nauczeniem maszyny podejmowania moralnych decyzji.

Podobnego zdania jest Tadeusz Wilk, który nie wierzy, by autonomiczne samochody zalały polskie drogi w błyskawicznym tempie. *– Na razie jesteśmy na etapie testów. Zatem minie jeszcze trochę czasu, zanim takie pojazdy będą w powszechnym użytkowaniu. W Polsce aktualnie użytkowanych jest około 450 tys. pojazdów ciężarowych. Wymiana takiej liczby pojazdów na autonomiczne oznacza potężne koszty i czas. Z drugiej strony pojazdy te nie będą przecież „same myślały", czyli mimo wszystko potrzebni będą obsługujący je operatorzy, jeżeli nie bezpośrednio w kabinie, to zdalnie. Oprócz umiejętności związanych z obsługą techniczną tych pojazdów będą oni musieli posiadać wiedzę związaną z ruchem drogowym, ale także z obsługą przewożonych ładunków, podobnie jak kierowcy obsługujący dzisiejsze pojazdy. Zatem liczba osób zajmujących się obsługą „tradycyjnych" pojazdów nie zmniejszy się radykalnie z dnia na dzień* – uważa dyrektor departamentu transportu w ZMPD.

SI na drogach publicznych

Tymczasem władze amerykańsko-chińskiej firmy TuSimple, uznawanej za lidera w obszarze autonomicznych pojazdów użytkowych, zdają się nie podzielać tych zachowawczych poglądów. Aby udowodnić, że autonomiczne ciężarówki już dziś radzą sobie z wyzwaniami wynikającymi z poruszania się w terenie, firma postanowiła zaprezentować ich umiejętności na portowych terminalach kontenerowych. *– To doskonałe miejsce dla autonomicznych*

ciężarówek. W tym środowisku możemy zaprezentować naszą technologię nie dokonując żadnych zmian w infrastrukturze. To błyskawiczne wdrożenie – powiedział Chuck Price, wiceprezes ds. produktu w TuSimple.

Jego zdaniem, to właśnie w miejscach o podobnej charakterystyce autonomiczne pojazdy użytkowe pojawią się najpierw, dużo wcześniej niż na drogach publicznych. U sceptyków chwila ta budzi niezliczone obawy, jednak Greg Murphy, kierowca pojazdów ciężarowych z 40-letnim stażem nie ma wątpliwości, że ich komercyjny debiut okaże się sukcesem. – *Ten system często radzi sobie lepiej ode mnie* – zachwala autopilota stworzonego przez Otto – *startupa* z San Francisco pracującego nad rozwojem autonomicznych pojazdów, który dwa lata temu trafił w ręce Ubera.



Fot. Jungheinrich

Samoprowadzące się wózki widłowe i paletowe już niebawem zaleją magazyny, a ich rosnąca obecność zapowiada nadejście prawdziwej rewolucji

Eksperci są zgodni, że rozwój pojazdów autonomicznych w ostatnich latach obfituje w wiele spektakularnych sukcesów dotyczących m.in. dokładności i efektywności opracowanych algorytmów widzenia komputerowego (ang. *computer vision*) czy świadomości sytuacyjnej (ang. *situation awareness*). Również miniaturyzacja i integracja sensorów zbierających dane dla sztucznej inteligencji jest już na dużo wyższym poziomie. Jednakże progres technologiczny to również nowe zagrożenia, których nie udało się uniknąć nawet czołowym graczom, o czym przypomina Michał Staśkiewicz, prezes zarządu Alphamoon, polskiej firmy specjalizującej się w rozwoju i adaptacji rozwiązań opartych o sztuczną inteligencję, w szczególności wykorzystujących metody uczenia maszynowego oraz głębokie sieci neuronowe. – *W dziedzinie pojazdów autonomicznych jesteśmy obecnie mniej więcej w tym miejscu, w którym byliśmy w rozwoju komputerów w latach sześćdziesiątych XX w. Istnieje jeszcze wiele obszarów wymagających dużego nakładu badawczego. Należą do nich m.in. problemy związane z nauczeniem maszyny podejmowania moralnych decyzji. Na MIT realizowany jest projekt Moral Machines, w ramach którego zbierane są dane o tym, jak reaguje człowiek w sytuacji wyboru mniejszego zła. Dopóki nie nauczymy komputera podejmować poprawnych decyzji w każdych możliwych warunkach, nikt rozsądny nie dopuści pojazdów bez nadzoru do powszechnego użytku* – twierdzi Staśkiewicz. Jego zdaniem, innym sporym wyzwaniem dla całej branży jest również problem tzw. „przykładów mylących" (ang. *adversarial examples*), które mogą zostać wykorzystane do wprowadzenia w błąd algorytmów, spowodowania wypadku lub przejęcia kontroli nad samochodem. Przykład takiego ataku opisuje praca naukowa Evtimova i innych pt. „Robust Physical-World Attacks on Deep Learning Models", której autorzy, poprzez naklejenie na znak STOP 4 kawałków taśmy klejącej sprawili, że system widzenia komputerowego odczytał znak STOP jako znak ograniczenia prędkości do 45 km. W normalnych warunkach taka manipulacja mogłaby skończyć się tragicznie.



Fot. Volvo

Volvo Trucks pracuje nad nowym rodzajem rozwiązania transportowego, opartego na autonomicznych samochodach ciężarowych z napędem elektrycznym

Chiny na czele transformacji?

Podczas gdy zachodnie firmy rozwijające technologię autopilota borykają się z nieaktualnym prawem, moralnymi dylematami i społecznym niepokojem, Państwo Środka otwiera się na autonomiczne pojazdy, stwarzając im przestrzeń do dynamicznego rozwoju. Skorzystał na tym tamtejszy startup Fabu Technology, który pochwalił się w czerwcu, że jego ciężarówki przeszły już testy na drogach publicznych i że jeszcze w tym roku planuje on przedstawić ofertę międzymiastowego transportu, która ma radykalnie zmienić kształt krajowego rynku przewozów towarowych. – *Oczekujemy, że nasza autonomiczna ciężarówka osiągnie zdolność transportu ładunków cargo na terenie miast do 2019, a do 2020 pomiędzy prowincjami* – mówi He Xiaofei, twórca Fabu. Mają one poruszać się po jezdniach 24/7 z maksymalną prędkością 70 km/h. – *W porównaniu z autonomicznymi autami osobowymi, komercyjne pojazdy, takie jak samoprowadzące się ciężarówki, podążają z góry wyznaczonymi trasami, np. z jednego magazynu do drugiego, w stosunkowo prostych warunkach drogowych* – zwraca uwagę He i dodaje, że – *jest to jeden z powodów, dla których wejdą one na rynek szybciej, niż autonomiczne samochody osobowe.*

Jeśli ambitne plany Fabu doczekają się realizacji, Chiny staną się pierwszym państwem, w którym takie auta, oddane do komercyjnego użytku, poruszać się będą po drogach publicznych. – *Już dziś Pań-*

stwo Środka posiada największy na świecie rynek transportu drogowego, z przewozami na poziomie 6,1 bilionów tonokilometrów i flotą ponad 5 milionów ciężkich pojazdów i ponad 14 milionów lekkich i średnich ciężarówek – informuje globalna firma konsultingowa Bain Company. Jego automatyzacja dałaby Chinom pozycję lidera również w dziedzinie innowacji. Nie stanie się to jednak za pociągnięciem czarodziejskiej różdżki, z czego twórca Fabu doskonale zdaje sobie sprawę. Na drodze do rozwoju autonomicznych pojazdów stoją liczne przeszkody, takie jak problemy ze stabilnością i manewrowością. By stawić im czoła chiński startup zamierza opracować dedykowane chipy, które zintegrowane z zaawansowanymi algorytmami, mają poprawić szybkość reakcji autopilota oraz zoptymalizować zużycie energii pojazdów. – *Czas reakcji zwyczajnych kierowców i współczesnych samochodów autonomicznych wynosi kolejno 0.7 s i 0.3 do 0.5 s. W przypadku naszych ciężarówek wyniesie on zaledwie 0.05 s. To szybciej niż u kierowców formuły 1* – ekscytuje się Cao Yu, współzałożyciel Fabu.

Zdaniem He Xiaofei, twórcy chińskiego startupu Fabu, samoprowadzące się ciężarówki, podążają z góry wyznaczonymi trasami, w stosunkowo prostych warunkach drogowych. To jeden z powodów, dla których wejdą na rynek szybciej, niż autonomiczne samochody osobowe.

Lawina zmian

Wraz z popularyzacją autonomicznych samochodów dostawczych możemy spodziewać się zmian na wielu płaszczyznach. Najczęściej mówi się o masowych zwolnieniach i dezaktualizacji zawodu kierowcy, jednak to zaledwie wierzchołek góry lodowej. – *W pełni zautomatyzowane floty znacząco usprawnią funkcjonowanie łańcucha dostaw. Takie samochody nie potrzebują postojów, mogą przemieszczać się nieustannie 24 godziny na dobę, nie trzeba opłacać im hoteli czy nadgodzin. Dążymy do tego, by zamawianie materiałów produkcyjnych odbywało się w sposób zautomatyzowany. Oprogramowanie do realizacji takich zamówień współpracować będzie z systemami obsługi autonomicznych pojazdów, tak że rola człowieka sprowadzać się będzie wyłącznie do akceptowania działań proponowanych przez inteligentne algorytmy* – mówi Piotr Rojek z DSR, firmy wspierającej producentów w cyfryzacji, która od niedawna współpracuje z Alphamo-



Fot. Volvo

W Polsce aktualnie użytkowanych jest około 450 tys. pojazdów ciężarowych. Wymiana takiej liczby pojazdów na autonomiczne oznacza potężne koszty i czas

COLIAN Logistic
Partnerstwo i zaufanie
Kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki, magazynowania, spedycji drogowej, spedycji morskiej
Oddziały w Polsce
Bydgoszcz
Kostrzyn Wlkp.
Robakowo
Kalisz
Stryków
Wykroty
Opatówek
Lublin
Wrocław
Katowice

Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: handlowy@colian.pl, www.colianlogistic.pl

Ortec RD główną platformą w Panalpinie

Grupa Panalpina Polska zoptymalizowała organizację pracy wdrażając system Ortec Routing and Dispatch. Stał się on główną platformą wspierającą dynamikę transportu i logistyki w pełnym zakresie – od planowania i harmonogramowania, poprzez wysyłanie, po realizację i monitorowanie w czasie rzeczywistym.

Panalpina Polska jest zorientowanym na klienta będącego globalnym dostawcą usług spedycyjnych i logistycznych, który stale konsoliduje swoją obecność i kompetencje poprzez zobowiązanie do długoterminowego, zrównoważonego rozwoju i sukcesu finansowego. W ramach ekspansji, od 2015 r., polski oddział Panalpiny współpracuje z Ortec.

Przed wdrożeniem systemu Ortec Routing and Dispatch, Panalpina korzystała z własnych ręcznych narzędzi planowania. Obecnie system Ortec wykorzystuje najnowocześniejsze techniki optymalizacji w procesach logistycznych i biznesowych firmy Panalpina i usprawnia planowanie dystrybucji w całym kraju. Kluczowi użytkownicy Panalpiny mają przejrzysty przegląd wszystkich codziennych danych, mogą je przechowywać i tworzyć kompleksowe raporty do zarządzania przedsiębiorstwem.



Ortec RD jest obecnie główną platformą w Panalpinie, służącą do wspierania dynamiki transportu i logistyki od planowania i harmonogramowania poprzez wysyłanie do realizacji i monitorowania w czasie rzeczywistym.

on.ai w tworzeniu rozwiązań opartych o zaawansowane algorytmy sztucznej inteligencji. Jego zdaniem samoprowadzące się wózki widłowe i paletowe już niebawem zaleją magazyny, a ich rosnąca obecność zapowiada nadejście prawdziwej rewolucji.

Z badania przeprowadzonego przez PWC na amerykańskim rynku wynika, że już 9% wytwórców przemysłowych zaadoptowało półautonomiczne lub autonomiczne rozwiązania transportowe, a kolejne 11% zamierza sięgnąć po nie w ciągu najbliższych 3 lat. To dużo jak na nową technologię, co do której w branży wciąż istnieje wiele obaw. Jakie czynniki przemawiają na jej niekorzyść? Według PWC prawie 60% producentów przyznało, że największą barierą powstrzymującą ich przed wdrożeniem takich rozwiązań są koszty, 42% waha się uznając autonomiczne technologie za niedojrzałe, 32% obawia się problemów z bezpieczeństwem, a drugie tyle skarży się na brak kompetencji kadrowych potrzebnych do obsługi tej klasy pojazdów. Mimo to, aż 90% amerykańskich producentów uważa, że w pełni autonomiczne pojazdy pomogą im zaoszczędzić nawet 25% kosztów transportowych, a 65% jest zdania, że wejdą one do powszechnego użytku w ciągu najbliższych 10 lat. – *Niższe koszty operacji logistycznych to rzecz oczywista. Samoprowadzące się pojazdy ciężarowe przyczynią się również do zwiększenia płynności dostaw i szybszej ich realizacji, co poprawi dynamikę zakładów produkcyjnych i przyczyni się do oszczędności w obszarze gospodarki magazynowej. Nie zapominajmy jednak o największej zalecie tej technologii, jaką jest redukcja wypadków. Już dziś autopilot na drodze radzi sobie lepiej niż człowiek, nie męczy się i nie dekoncentruje, nie pisze też smsów, a z upływem czasu będzie tylko lepiej* – uważa Piotr Rojek z DSR.



Fot. Otto

Otto to startup z San Francisco pracujący nad rozwojem autonomicznych pojazdów, który dwa lata temu trafił w ręce Ubera

Zdaje się, że gdy komputer zyska status niezawodnego kierowcy, czas człowieka za kierownicą będzie policzony. Kiedy to się stanie? Odpowiedzi na to pytanie należy szukać u futurystów, jednak wszystko wskazuje na to, że przyjemność z jazdy czerpać będziemy jeszcze przez długie lata, współdzieląc drogi z samochodami-widmami.

Sporym wyzwaniem dla całej branży jest problem tzw. „przykładów mylących" (ang. adversarial examples), które mogą zostać wykorzystane do wprowadzenia w błąd algorytmów, spowodowania wypadku lub przejęcia kontroli nad samochodem.

Marcel Płoszczyński

16 - 17 kwietnia 2019

Centrum Targowo-Konferencyjne
exposilesia
www.exposilesia.pl

TRANSPORTEX

Targi Transportu i Spedycji

Nowość!
Salon Naczep i Wyposażenia Pojazdów





27 - 28 lutego 2019

LOGISTEX

Salon Logistyki i Magazynowania w Przemyśle

www.logistex.pl

ul. Braci Mieroszewskich 124 | 41-219 Sosnowiec | +48 510 031 658 | tslexpo@exposilesia.pl | logistex@exposilesia.pl

www.tslexpo.pl



Fot.: GITD

Wszelkie naruszenia wskazane w taryfikatorze kierowcy w dziale tachografów, karane mandatem w kwocie 2 tys. zł, wiążą się z manipulacjami, np. nierejestrowaniem na karcie, wykresówce i tachografie cyfrowym lub odłączeniem tachografu

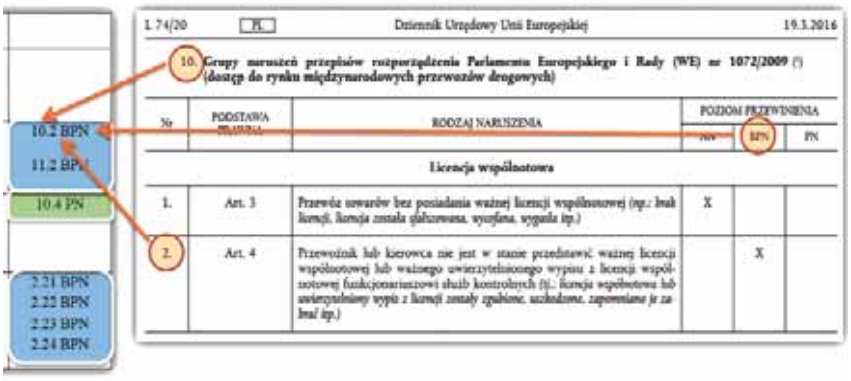
Lifting taryfikatora kierowcy

Nowelizacja ustawy o transporcie drogowym[1)] ożywiła dyskusję wśród kierowców na temat karania za przekroczenie 10-godzinnego limitu pracy w porze nocnej, czy braku przerwy w pracy wymaganej w trakcie pierwszych 6 godzin aktywności zawodowej kierowcy. „Nauki parkingowe" przerodziły się w serię interpretacji własnych, które kierowcy przekazują sobie niczym tajemną wiedzę, mającą uchronić ich przed mandatem w razie kontroli drogowej.

Taka sytuacja jest bardzo niekorzystna zarówno dla samych kierowców, jak i przedsiębiorców, którzy muszą walczyć z fałszywymi przekonaniami tych pierwszych. Jej rozwiązaniem może być spotkanie z ekspertem[2)], który rozwieje wszystkie wątpliwości. Każda zmiana przepisów niesie za sobą obawy, podobnie obecna nowelizacja ustaw (o transporcie i tachografach) rodzi wątpliwości, niemniej jednak wnikliwa analiza „taryfikatorów" pozwoli oszczędzić nerwów.

Czwarta kolumna w taryfikatorze

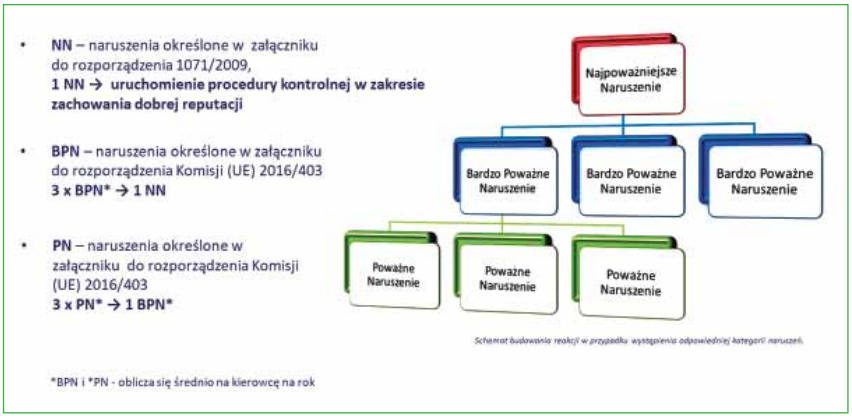
Nowy „taryfikator dla kierowców", tzw. załącznik nr 1 do ustawy z dnia 5 lipca 2018 r., określony został jako „Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków przewozu drogowego, o których mowa w art. 92 ust 1 ustawy o transporcie drogowym, wysokości grzywien za poszczególne naruszenia, a w przypadku niektórych naruszeń numer grupy naruszeń oraz waga naruszeń". Już na pierwszy rzut oka tabelaryczny zestaw kar wydaje się być bardziej „poważny" poprzez dodanie do trzech, znanych z wcześniejszej



Konstrukcja kolumny 4 taryfikatora kierowców w odniesieniu do rozporządzenia 2016/403

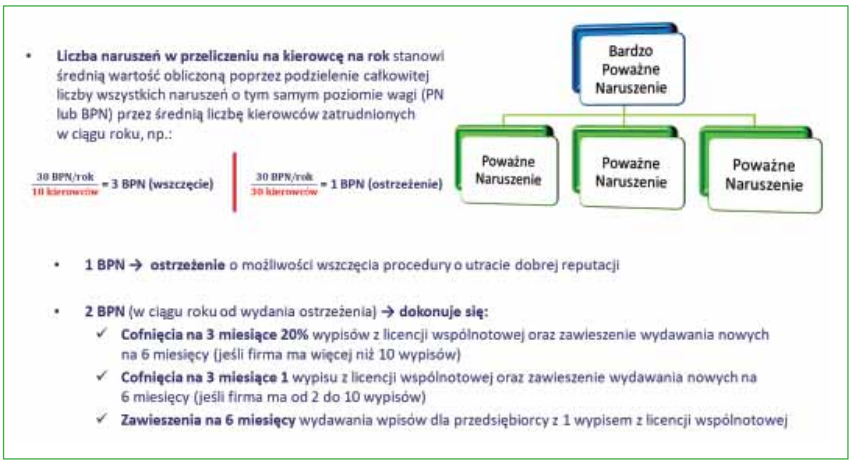
[1)] ustawa, z dnia 5 lipca 2018 r., o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw
[2)] https://www.ocrk.pl/oferta/szkolenia-dla-kierowcow-wlascicieli-firm/

ustawy kolumn: „lp", „wykaz naruszeń" i „wysokość grzywny w złotych", czwartej wskazującej „numer grupy naruszeń oraz ich podział na PN – „poważne naruszenia", BPN – „bardzo poważne naruszenia" i NN – „najpoważniejsze naruszenia". Ta ostatnia kolumna w tabeli taryfikatora jest wskaźnikiem tego, jak ważny był przepis, który został złamany w wyniku niefrasobliwej działalności kierowcy, by zaszkodzić reputacji przedsiębiorstwa. Konstrukcja czwartej kolumny może być niezrozumiała z uwagi na odnośniki zawarte w treści do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403[3]. Dlatego należy wyjaśnić, że dwie cyfry, np. 2.5 to odwołanie do nazwy naruszenia zamieszczonej w rozporządzeniu 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r., np. naruszenie widniejące w załączniku nr 1 w pozycji l p. jako 7.17 nazwane jako „Używanie cudzej karty kierowcy", za popełnienie którego kierowcy grozi grzywna (mandat) w wysokości 2 tys. zł., przypisane jest do grupy 2.5 (rozporządzenia) i oznaczone jako NN czyli „najpoważniejsze naruszenie".



Podstawowym celem istnienia kolumny 4 w taryfikatorze kierowcy jest wprowadzenie w życie zapisów rozporządzenia 2016/403, czyli systemu „punktowania" firm transportowych za czyny o szczególnej wadze w rozumieniu przepisów w zakresie zachowania dobrej reputacji przewoźnika. W dotychczasowej praktyce kontrolnej niezmiernie rzadko trafiały się powody do wszczynania procedury dotyczącej dobrej reputacji firmy. Wdrożony nowelizacją ustawy system przypisujący konkretnym przewinieniom kierowcy odpowiedniej rangi „punkt" będzie stanowić swoistą ocenę przedsiębiorstwa, która zostanie rozliczona po roku lub tuż po kontroli drogowej (lub w firmie). Wszystko będzie zależało od poziomu popełnionego błędu. Przykładowo, gdy kierowca zostanie ukarany za używanie cudzej karty kierowcy lub jazdę na magnesie, bądź innym rodzaju wyłącznika tachografu, wówczas do firmy zostaje przypisane „najpoważniejsze naruszenie", które automatycznie uruchomi procedurę kontroli dobrej reputacji. Przedsiębiorca otrzyma zawiadomienie o kontroli, w ramach której Inspekcja Transportu Drogowego przeanalizuje spełnienie wymogu dobrej reputacji. W trakcie postępowania administracyjnego przewoźnik i osoba zarządzająca będą musieli przedstawić wiarygodne dokumenty mówiące o „niewinności".

Wdrożony nowelizacją ustawy system przypisujący konkretnym przewinieniom kierowcy odpowiedniej rangi „punkt", będzie stanowić swoistą ocenę przedsiębiorstwa, która zostanie rozliczona po roku lub tuż po kontroli drogowej (lub w firmie).



Waga naruszeń

Oczywiście nie każde zatrzymanie kierowcy do kontroli drogowej grozić będzie firmie cofnięciem licencji lub wstrzymaniem wypisów z licencji. W taryfikatorze kierowcy jest szereg przewinień, do których nie przypisano żadnej rangi naruszenia, jak np. nieokazanie wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (dawnego wypisu z licencji krajowej), za które grozi grzywna 200 zł. W załączniku nr 1 do ustawy zamieszczono również naruszenia, które są „poważnymi naruszeniami", czyli PN lub „bardzo poważnymi naruszeniami" czyli BPN. Tej rangi naruszenia dopiero w pewnej ilości będą powodowały konkretne działania organów kontrolnych. Przykładowo, jeśli w ciągu roku na jednego kierowcę zatrudnionego w przedsiębiorstwie przypadnie 3 BPN, inspektor transportu drogowego będzie postępował tak, jak w przypadku zaistnienia NN („najpoważniejszego naruszenia"), czyli wszczynał procedurę w zakresie podejrzenia utraty dobrej reputacji przedsiębiorstwa. W przypadku „poważnych naruszeń", przepis stanowi, że wystąpienie 3 PN na kierowcę w ciągu roku będzie traktowane jak wystąpienie 1 BPN.

Taki przelicznik ma zapewnić możliwość cofania licencji nie tylko w przypadku najcięższych przewinień, ale również tych błahych, ale występujących bardzo często. Przykładem, który będzie dość problematyczny w respektowaniu, jest

[3] Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016r., uzupełniające rozporządzenie PEiR (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE PEiR


Jakub Ordon

wprowadzanie do pamięci karty cyfrowej tachografu symboli państw, w których kierowca rozpoczyna i kończy pracę. Zgodnie z lp. 7.12 taryfikatora kierowców, pomimo iż za brak jednego „znacznika" kierowca zapłaci tylko 100 zł mandatu, to jednak jest to przewinienie, które zostało określone jako BPN czyli „bardzo poważne naruszenie". Jeśli tego typu naruszenie w wypadku jednego kierowcy będzie miało miejsce 3 razy na rok, wówczas firma będzie musiała wyjaśnić w urzędzie, czy posiada, czy też już utraciła dobrą reputację.

Taryfikator kierowcy zachował główne kategorie, w których wymienia się naruszenia przepisów dotyczących posiadania odpowiednich dokumentów, przestrzegania rozporządzenia 561/2006[4], umiejętności w zakresie obsługi tachografów, zachowania zasad przy przewozie osób czy zwierząt.

Dokumentacja

W pierwszej części taryfikatora od lp. 1.1 do 1.7 oraz 2,3,4, ustawodawca wymienia braki dokumentów, za które wyznaczył odpowiedniej wysokości grzywny. Nowością w tym przypadku jest wysokość kar za brak poszczególnych dokumentów, która nie przekracza 200 zł, co w porównaniu z poprzednim taryfikatorem jest dla kierowców miłym zaskoczeniem, bo ustawodawca obniżył kary o blisko 300 zł. Jak widać, modny w branży motoryzacyjnej *downsizing* (obniżenie pojemności silnika) spodobał się ustawodawcy na tyle mocno, że zastosował to rozwiązanie w taryfikatorze kierowcy. Oczywiście *downsizing* kryje za sobą również zwiększenie mocy i polepszenie osiągów silników, ale tę „zwyżkę" odczują w swoich taryfikatorach zarządzający transportem i przedsiębiorstwa, dla których ustawodawca zwielokrotnił liczbę kar i podniósł ich stawki.

Wracając do działu „dokumentów", wskazać należy zmianę jaką wprowadzono wobec prawa jazdy. Zgodnie z lp. 3, kierujący okazując prawo jazdy bez wymaganego kodu 95 (czyli posiadanej kwalifikacji wstępnej lub posiadanego ukończonego szkolenia okresowego, dawnego kursu na przewóz rzeczy lub osób), naraża się na karę w wysokości 150 zł (PN), a jeśli zostanie ustalone, że kierowca w ogóle nie wykonał tego szkolenia (a nie tylko zapomniał dokonać wpisu w prawie jazdy) otrzyma dodatkowy mandat w wysokości 800 zł. Najwięcej problemów rodzi to dla kierowców spoza UE, albowiem prawa jazdy kierowców ukraińskich czy białoruskich nie mają kodu 95 potwierdzającego posiadane szkolenia. W tym przypadku konieczna będzie wymiana prawa jazdy w polskim urzędzie na takie, gdzie będą wpisy w kolumnie 11 i 12 prawa jazdy (należy też pamiętać o karcie do tachografu, na której nanosi się numer prawa jazdy – w tym przypadku polskiego dokumentu).

W taryfikatorze kierowcy jest szereg przewinień, do których nie przypisano żadnej rangi naruszenia, jak np. nieokazanie wypisu z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego (dawnego wypisu z licencji krajowej), za które grozi grzywna 200 zł.

Przestrzeganie norm rozporządzenia 561

Tabelaryczne zestawienie przewinień od lp. 5.1 do 5.5 zawiera kary za niedochowanie przestrzegania norm rozporządzenia 561/2006. W pierwszej kolejności ustawodawca zwraca uwagę na konieczność zachowania limitu 9-10 godz. jazdy w dziennym rozkładzie. Przekroczenie tej normy do jednej godziny skutkuje karą 50 zł za jazdę dzienną. Każda kolejna godzina to dodatkowe 100 zł. Tu również dostrzegamy obniżkę kary, ponieważ „stary taryfikator" rozpoczynał się od 100 zł – 50% obniżka za pierwszą godzinę ponadprogramowej jazdy z pewnością wzbudzi-





Fot. IVECO

Nowością jest to, że wysokość kar za brak poszczególnych dokumentów nie przekracza 200 zł

[4] Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r., w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

ła zadowolenie kierowców. Podobnie jest z przekroczeniem limitu prowadzenia pojazdu do 4 godz. i 30 min. bez przerwy, czy skróceniem odpoczynku dziennego lub tygodniowego. Na przykład odpoczynek dobowy skrócony o 1 godz. (czyli zamiast 9 godz. odpoczynku kierowca odebrał 8 godz.) wg dawnego taryfikatora kosztował kierowcę 100 zł, obecnie, po nowelizacji ustawy, zapłaci on jedynie 50 zł mandatu.

Niepokojący jest fakt, że wobec kierowców zawodowych nadal funkcjonuje „bonus" w wymiarze 14 minut jazdy bez przerwy, za którą kierowcy nie otrzymują mandatu, co umożliwia bezkarną jazdę w wymiarze 4 godz. i 44 min. (obowiązuje wyłącznie przy kontroli polskich służb!), przy normie 4 godz. i 30 min., natomiast za przekroczenie choćby 1 minuty tej normy przedsiębiorca otrzymuje karę. Ten dysonans w taryfikatorach skutkować będzie niewykonywaniem przez kierowców na wydrukach czy wykresówkach opisów uzasadniających przedłużenie jazdy bez przerwy (np. ze względu na wypadek drogowy) zgodnie z art. 12[5] rozporządzenia 561/2006, z uwagi na poczucie bezkarności. Co ciekawe, do żadnego z uchybień rozporządzenia 561, związanych z jazdą, przerwami czy odpoczynkami, nie przyporządkowano jakiejkolwiek rangi naruszenia (PN, BPN, NN), oczywiście jedynie w taryfikatorze kierowcy zawodowego.

Tachografy

Najbardziej obszerną częścią taryfikatora kierowcy jest zestawienie kar od lp. 7.1 do 7.20, w zakresie obsługi i użytkowania tachografów. W tym zestawieniu dość często spotkamy kwotę 2 tys. zł i o wiele częściej niż w dziale z normami rozporządzenia 561 znajdziemy wskazania rangi naruszeń PN, BPN, a nawet NN. Nie da się ukryć, że nowa ustawa kładzie szczególny nacisk na umiejętność obsługi tachografów przez kierowców i nie chodzi tu tylko o podstawowe umiejętności, ale też o skomplikowane formy zapisu dojazdu do miejsca rozpoczęcia pracy czy powrotu, np. z Francji do bazy, do domu w Polsce. Zatajanie tych ostatnich aktywności może być potraktowane nawet jako próba ukrywania, podrabiania lub przerabiania danych na kartach, wykresówkach lub tachografach, za które przedsiębiorstwo może otrzymać karę rzędu 10 tys. zł[6] (NN).



Fot.: Scania

Do żadnego z uchybień rozporządzenia 561, związanych z jazdą, przerwami czy odpoczynkami, nie przyporządkowano jakiejkolwiek rangi naruszenia (PN, BPN, NN), oczywiście jedynie w taryfikatorze kierowcy zawodowego

Wszelkie naruszenia wskazane w taryfikatorze kierowcy w dziale tachografów, karane mandatem w kwocie 2 tys. zł, wiążą się z manipulacjami, np. niereje-strowaniem na karcie, wykresówce i tachografie cyfrowym (jazda na magnesie, wyłączniku, lub bez karty, lub „na otwartym tacho"), lub odłączeniem tachografu. Część kar jest związana z wykorzystaniem kart cyfrowych i tu ustawodawca wprowadza nowe podejście, znane już kierowcom międzynarodowym – posiadanie dwóch własnych ważnych kart okupione jest karą 2 tys. zł. I wcale nie trzeba wykorzystywać drugiej karty, ale wystarczy ją mieć, by stracić pieniądze przy kontroli drogowej. Taka sytuacja może się zdarzyć nawet nieumyślnie lub poprzez zapomnienie o konieczności odsyłania do wytwórni uszkodzonych, zepsutych, a nawet znalezionych kart. W przypadku, gdy kierowca zgubi kartę i zawnioskuje o wydanie nowej, a po jej otrzymaniu w tym samym czasie ktoś znajdzie jego starą kartę i mu ją zwróci, kierowca posiadając już nową, musi odesłać starą znalezioną. Jeśli tego nie uczyni, będzie posiadaczem dwóch ważnych własnych kart do tachografu, a to w myśl nowego przepisu wiąże się z surową karą. Inny czyn, np. używanie karty kolegi lub szefa, również wiąże się z karą 2 tys. zł i te naruszenia są rangi BPN i NN.

Nowa ustawa kładzie szczególny nacisk na umiejętność obsługi tachografów przez kierowców i nie chodzi tu tylko o podstawowe umiejętności, ale też o skomplikowane formy zapisu dojazdu do miejsca rozpoczęcia pracy czy powrotu np. z Francji do bazy.

O wiele częściej zdarzać się będą naruszenia mniejszej wagi, wynikające z nieumiejętności obsługi tachografu. Będą one, niestety, kwalifikowane jako „bardzo poważne naruszenia", np. nieprawidłowe operowanie selektorem przy wyborze wykonywanej w danym czasie aktywności. Przykładowo, jeśli podczas załadunku towaru kierowca rejestruje na karcie lub wykresówce odpoczynek – wówczas (za każdy dzień) otrzyma mandat 100 zł, ale na „koncie" przedsiębiorstwa pojawią się BPN.

Ustawodawca zajął się też rewizją umiejętności kierowców w zakresie obsługi tachografów (lub organizacji profesjonalnego szkolenia). W punkcie 7.12 ustalił

[5] Artykuł 12 – Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

[6] Taryfikator dla przedsiębiorstw – Załącznik nr 2, Załącznik nr 3 – WYKAZ NARUSZEŃ OBOWIĄZKÓW LUB WARUNKÓW PRZEWOZU DROGOWEGO, O KTÓRYCH MOWA W ART. 92A UST. 1 USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM1), WYSOKOŚCI KAR PIENIĘŻNYCH ZA POSZCZEGÓLNE NARUSZENIA, A W PRZYPADKU NIEKTÓRYCH NARUSZEŃ NUMER GRUPY NARUSZEŃ ORAZ WAGA NARUSZEŃ, lp. 6.2.2. Ukrywanie, likwidowanie, niszczenie, podrabianie lub przerabianie danych zarejestrowanych na wykresówkach lub przechowywanych i pobranych z tachografu lub karty kierowcy.

Zobrazowanie historii wpisu manualnego aktywności kierowcy, zawierającego element dojazdu (gotowość) i miejsce rozpoczęcia oraz zakończenia pracy



karę w wymiarze 100 zł za każdy dzień z 28 kontrolowanych, jeśli w okazanych do kontroli danych (wykresówki, karty kierowcy, wydruki) pozbawione są odpowiednich zapisów (wprowadzonych ręcznie lub automatycznie), a dotyczących:

- okresów aktywności (jazda, przerwa, inna praca, gotowość, np. dojazd lub powrót autobusem do pojazdu znajdującego się poza bazą, odpoczynek);
- symboli państw rozpoczęcia (miejsce przed pracą) lub zakończenia (miejsce po pracy) dziennego okresu pracy.

To naruszenie zostało oszacowane jako „bardzo poważne naruszenie" (BPN).

Ustawodawca dostrzegł również luki w systemie wydawanych kart cyfrowych, wprowadzając karę w wysokości 500 zł (lp. 7.19) za posługiwanie się kartą uzyskaną na podstawie fałszywych oświadczeń lub podrobionych dokumentów. Ma to za zadanie ukrócić proceder wydawania nowych kart w zamian za „niby" zgubione lub skradzione karty kierowców.

Wychowywać, a nie karać?

Taryfikator kierowcy zawodowego i znowelizowana ustawa nie przewidują innych kar dla kierowców (istnieją jeszcze dodatkowe kary uzależnione od specyfiki transportu: przewóz osób, zwierząt i ADR). Odpowiedzialność za medialnie głośną porę nocną, czy przerwy w pracy i inne problemy związane z przestrzeganiem ustawy o czasie pracy i kodeksu pracy, została scedowana na osobę zarządzającą i przedsiębiorstwo, a kierowcy zawodowi mogą odetchnąć z ulgą. Z drugiej strony oddech ten może okazać się płytki, albowiem przepisy nie przewidują maksymalnej ilości mandatów nałożonych na kierowcę w czasie jednej kontroli drogowej. Dlatego też warto zwrócić uwagę na możliwość kumulacji kar, np. jeśli kierowca będzie prowadził pojazd z kartą, która utraciła swoją ważność, wówczas otrzyma jeden mandat w kwocie 500 zł (lp. 7.5 – wykonywanie przewozu bez ważnej kary) i drugi mandat 2 tys. zł (lp. 7.1 – nierejestrowanie na karcie wskazań).

W przypadku „poważnych naruszeń", przepis stanowi, że wystąpienie 3 PN na kierowcę na rok będzie traktowane jak wystąpienie 1 BPN.

Oczywiście, wszystko zależy od osobistych umiejętności wyjaśnienia zaistniałej sytuacji i podejścia służb kontrolnych, ponieważ zgodnie z kodeksem wykroczeń istnieje szereg środków oddziaływania wychowawczego. Kodeks[7] przewiduje możliwość zastosowania tego trybu w związku z przyjętymi założeniami, że czasem lepiej sprawcę wychować niż ukarać. Organ, który stwierdził popełnienie wykroczenia, może zaniechać wymierzenia kary na rzecz zastosowania: pouczenia, zwrócenia uwagi, ostrzeżenia bądź innych środków, jeżeli uzna, że te środki wystarczą do celów wychowawczych i sprawca nie popełni więcej tego wykroczenia.


Fot. Scania

Zgodnie z lp. 3 kierujący okazując prawo jazdy bez wymaganego kodu 95 (czyli posiadanej kwalifikacji wstępnej lub posiadanego ukończonego szkolenia okresowego, dawnego kursu na przewóz rzeczy lub osób), naraża się na karę w wysokości 150 zł

Jakub Ordon,
Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP
www.ocrk.pl

[7] Art. 41 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. , Kodeks wykroczeń, – W stosunku do sprawcy czynu można poprzestać na zastosowaniu pouczenia, zwróceniu uwagi, ostrzeżeniu lub na zastosowaniu innych środków oddziaływania wychowawczego.

4Trans



JESZCZE **WIĘCEJ KORZYŚCI**
DLA FIRM TRANSPORTOWYCH

OCRK WSPARCIE
NOWA USŁUGA!

Usługa OCRK Wsparcie dla użytkowników systemu 4Trans z modułami TachoScan i Rozliczenia

- Zajmiemy się płacą minimalną
- Poinformujemy o zmianach w prawie
- Przygotujemy odwołania
- Zapewnimy reprezentację podczas kontroli
- Sprawdzimy poprawność rozliczeń

Zadzwoń i dowiedz się więcej 801 006 300

Viaon

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

inelo OCRK GBOX

KONTAKT:
Tel. 801 006 300
E-mail: bok@viaon.pl
www.viaon.pl



Fot.: Shutterstock

Wrześniowe zmiany: czas pracy w porze nocnej

Ustawodawca przewidział możliwość nałożenia kar podczas kontroli ITD zarówno na drodze jak i podczas kontroli w przedsiębiorstwie. Za przekroczenie dopuszczalnego dobowego, 10-godzinnego czasu pracy do 3 godz. kara wynosi 50 zł. Każda kolejna godzina przekroczenia to dodatkowe 100 zł

Zmiany w prawie transportowym stały się już faktem. Teraz branża musi jedynie je zaakceptować i dołożyć wszelkich starań, aby się do nich dostosować. Jednak, aby uniknąć konsekwencji, należy w pełni zrozumieć co i w jakim stopniu uległo modyfikacjom. Jedną ze zmian jest kara za przekroczenie czasu pracy w porze nocnej.

Ustawa z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie Ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, wprowadziła kary za przekroczenie dopuszczalnego czasu pracy (10 godz.) w porze nocnej. Wyjaśniamy zatem o jakich kwotach mowa oraz czym w ogóle jest praca we wspomnianej porze nocnej.

Czym jest pora nocna w transporcie?

Pora nocna w ogólnym Kodeksie Pracy, to określenie dla wybranych 8 godz. pomiędzy 21:00 a 7:00 rano. Dotyczy to zatem pracownika produkcyjnego, górnika czy też pielęgniarki pracującej w szpitalu. Ta definicja dotyczy naliczania dodatku do wynagrodzenia również dla kierowców. – *Dodatkowo w transporcie, zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców, dla celów ustalania czasu pracy wprowadzono dodatkową porę nocną, zdefiniowaną jako wybrane 4 godziny pomiędzy 0.00 a 7:00. Jaki dokładnie będzie to przedział (00:00–04:00, czy też 02:00–06:00), określa już pracodawca w regulaminie pracy* – tłumaczy Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP. Gdy przedsiębiorstwo nie posiada takiego dokumentu, godziny pory nocnej należy opisać np. w warunkach zatrudnienia.

Kiedy mamy do czynienia z pracą w porze nocnej?

Jeżeli przedsiębiorstwo w wewnętrznej dokumentacji (regulaminie) określiło, że pora nocna trwa od 1:00 do 5:00 nad ranem, a pracownik w tym właśnie czasie będzie wykonywał konkretne czynności pracy (jazda lub „inna praca"), nawet przez 1 minutę, należy ograniczyć łączny wymiar tych czynności. W takiej sytuacji czas pracy (czynności jazdy oraz innej pracy, tzw. „młoteczków") tego kierowcy nie może przekraczać 10 godz. w danej dobie. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że bez znaczenia jest czy pora nocna przypada na koniec czy też na początek pracy w danym dniu.

– *Ważną informacją jest, że przepis ten dotyczy zarówno pracowników zatrudnionych na umowie o pracę jak i umowie zleceniu czy na własnej działalności. Do limitu 10 godz. zalicza się tylko zdarzenia jazdy i innej pracy kierowcy, a przerwy w pracy (np. przerwa śniadaniowa) i dyspozycja nie są czasem pracy i nie mogą powodować naruszenia przepisów. Dodatkowo pamiętajmy, że definicja 8-godzinnej pory nocnej z Kodeksu Pracy obowiązuje nadal do naliczania wynagrodzenia* – mówi Mariusz Hendzel.

Co uległo zmianie?

Wcześniej przepis ten był uwzględniany tylko podczas kontroli PIP w przedsiębiorstwie. Natomiast obecnie ustawodawca przewidział możliwość nałożenia kar podczas kontroli ITD zarówno na drodze jak i podczas kontroli w przedsiębiorstwie. Za przekroczenie dopuszczalnego dobowego, 10-godzinnego czasu pracy do 3 godz. kara wynosi 50 zł. Każda kolejna godzina przekroczenia to dodatkowe 100 zł. – *Niestety, na tym etapie mogą nam się pojawić pewne nieścisłości. Osoba kontrolująca kierowcę na drodze nie zawsze będzie miała dostęp do dokumentów, w których znajdzie infor-*

W transporcie, zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców, dla celów ustalania czasu pracy wprowadzono dodatkową porę nocną, zdefiniowaną jako wybrane 4 godz. pomiędzy 0:00 a 7:00. Jaki będzie to przedział (00:00 – 04:00, czy 02:00 – 06:00), określa pracodawca w regulaminie pracy.

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl

To zespół ekspertów działających w branży transportowej od 2004 r. Od ponad 13 lat wykwalifikowani specjaliści doradzają polskim przedsiębiorstwom w zakresie pomocy prawnej i eksperckiej tworząc szerokie portfolio produktowe i usługowe. W ofercie kancelarii transportowej znajdują się m.in. szkolenia otwarte i indywidualne, audyty dokumentacji, usługowe rozliczanie kierowców, delegowanie oraz wyliczanie płacy minimalnej w krajach Unii Europejskiej. Wychodząc naprzeciw potrzebom, grupa ITD-PIP wprowadziła również na rynek szereg innowacyjnych narzędzi wspierających pracę przedsiębiorstw transportowych. Są to m.in. oprogramowanie SuperTacho służące szybkiej analizie i rozliczaniu składników wynagrodzeń i delegacji, czytnik kart i tachografów TachoDroid oraz system czytników TachoSpot. Więcej informacji o kancelarii na www.itd-pip.pl

Informacje nt. płacy minimalnej, zgłaszania pracowników delegowanych do zagranicznych systemów identyfikacyjnych oraz aktualne stawki obowiązujące w krajach Unii Europejskiej: www.minimalna.eu

Portfolio produktowe:

- **SuperTacho** – szybki i intuicyjny program do prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców, wyliczania diet, płacy minimalnej oraz delegacji www.supertacho.pl
- **TachoDroid** – czytnik danych z kart kierowcy i tachografów www.tachodroid.pl

mację o przedziale czasowym wyznaczającym porę nocną w danym przedsiębiorstwie – komentuje Mariusz Hendzel. A zatem wyjścia są dwa: albo na drodze ten przepis nie będzie kontrolowany, albo przedsiębiorca będzie wzywany do dostarczania wymaganych informacji w celu dokończenia kontroli.

Nie jest zatem prawidłowym podejściem kończenie pracy po 10 godzinach zegarowych od rozpoczęcia (np. 3:00–13:00), ponieważ w tym czasie kierowca odbierał wymagane przepisami przerwy, postoje lub był w dyspozycji. Nadal można być aktywnym w ciągu doby, zgodnie z przepisami unijnymi (aktywność ta może wynosić 13 lub 15 godz., a w przypadku zespołu nawet 21 godz.), ale ograniczeniu podlega suma pracy, np. 8 godz. jazdy i maksymalnie 2 godz. „innej pracy" (tzw. młoteczków), 9 godzin jazdy i dodatkowo tylko 1 godzina „innej pracy".

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl

SENT – nowe obowiązki **dla przewoźników i kierowców**

1 października weszła w życie kolejna regulacja wynikająca z nowelizacji ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów. Na przewoźników nałożony został nowy obowiązek – wyposażenia pojazdu w urządzenie przekazujące dane geolokalizacyjne. Nowe przepisy mają na celu skuteczniejsze monitorowanie transportu towarów wrażliwych.



Zgodnie z nowelizacją Ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, przewoźnicy zobowiązani są do przekazywania danych geolokalizacyjnych środka transportu przewożącego towary wrażliwe w rozumieniu ustawy, w trakcie całej trasy przewozu objętej zgłoszeniem SENT.

– *Ustawodawca pozostawia przewoźnikom wybór sposobu wdrożenia tego obowiązku, umożliwiając zastosowanie w tym celu lokalizatorów takich, jak smartfon lub tablet z zainstalowaną bezpłatną aplikacją SENT GEO bądź ZSL – Zewnętrzny System Geolokalizacyjny oferowany jest przez zewnętrznych operatorów* – mówi Piotr Łoboda, doradca klienta DB SCHENKERinfo.

Obowiązek przekazywania danych geolokalizacyjnych wiąże się z koniecznością włączania i wyłączania lokalizatorów przez kierowcę w odpowiednim momencie określonym w ustawie.

Jeśli urządzenie jest niesprawne...

Dodatkowo, jeśli urządzenie okaże się niesprawne dłużej niż godzinę, obowiązkiem kierowcy jest zatrzymanie pojazdu na najbliższym parkingu samochodowym lub w najbliższej zatoczce postojowej.

Przepisy dotyczące stosowania kar i grzywien względem przewoźników i kierowców wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. Fakt ten jednak nie powinien być interpretowany jako przyzwolenie do omijania nowych regulacji.

– *Przewóz może być kontynuowany dopiero po zapewnieniu dalszego przekazywania danych geolokalizacyjnych. Ustawa przewiduje wprawdzie możliwość kontynuacji transportu po nałożeniu na pojazd zamknięć urzędowych albo zarządzeniu konwoju. W praktyce może być to jednak kłopotliwe ze względu na harmonogramy dostaw, ale przede wszystkim oznacza dodatkowe koszty dla przewoźników* – zauważa Piotr Łoboda.

Kary za niedopełnienie obowiązków

Nowe obowiązki zostały zabezpieczone odpowiednimi sankcjami. Przewoźnik, który nie zapewnieni przekazywania danych geolokalizacyjnych może zostać ukarany karą administracyjną w kwocie 10 tys. zł. Z kolei kierujący pojazdem, który nie dopełni obowiązku może zostać ukarany mandatem karnym w kwocie od 5 do 7 tys. zł.

– *Ustawodawca zdecydował, że przepisy dotyczące stosowania kar i grzywien względem przewoźników i kierowców wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. Fakt ten jednak nie powinien być interpretowany jako przyzwolenie do omijania nowych regulacji, które obowiązują od dnia 1 października 2018 r.* – zaznacza Piotr Łoboda.

KK



Fot.: Scania

Możliwość uzyskania czasowych i nieodnawialnych kart kierowcy na okres nieprzekraczający 185 dni, ułatwi ich zatrudnianie oraz pozwoli niwelować problemy z niedoborem pracowników na rodzimym rynku

Czy nowe przepisy dotyczące tachografów **wpłyną na poziom bezpieczeństwa?**

12 kwietnia 2018 r. przyjęto projekt ustawy o tachografach, który został opracowany przez zespół Ministerstwa Infrastruktury. W nowych przepisach przewidziano regulacje dotyczące wymagań sytemu tachografów, zwiększające bezpieczeństwo przewozów drogowych. Ustawa ma również na celu dostosować przepisy krajowe do rozporządzenia unijnego.

Zmiany w projekcie docelowo mają przysłużyć się zmniejszeniu ryzyka nieprawidłowego używania urządzeń pomiarowych. W tym celu zaproponowano nowe zasady instalacji, naprawy oraz serwisów tachografów. Nałożony zostanie także bezwzględny zakaz w odniesieniu do reklam oraz sprzedaży urządzeń, które służą do zakłócania ich pracy. W projekcie przewidziano również nowy wymiar kar, które mogą zostać nałożone w przypadku naruszenia przepisów oraz rozporządzenia unijnego. Kara grzywny, ograniczenia wolności lub jej pozbawienia do lat 2 grozić będzie w przypadku produkcji, dystrybucji, sprzedaży, a także reklamy urządzeń lub przedmiotów przeznaczonych do zakłócania pracy tachografów.

Warsztaty w obliczu nowych wymagań

Obowiązujące do dnia dzisiejszego wytyczne dla warsztatów serwisujących tachografy – analogowe oraz cyfrowe – zawierały się w dwóch nie do końca spójnych ustawach: Prawo o miarach oraz w Ustawie o systemie tachografów

cyfrowych. Projekt ustawy oraz zawarte w nim nowe regulacje mają docelowo ujednolicić całość przepisów poprzez jasne sprecyzowanie wymagań, które będą leżały w gestii wszystkich warsztatów instalujących, naprawiających oraz sprawdzających tachografy. W nowych regulacjach nie zabrakło także doprecyzowania wymagań oraz uprawnień dla techników.

Zmiany w projekcie docelowo mają przysłużyć się zmniejszeniu ryzyka nieprawidłowego używania urządzeń pomiarowych. W tym celu zaproponowano nowe zasady instalacji, naprawy oraz serwisów tachografów.

Projekt ustawy przewiduje, iż wydane zezwolenia umożliwiające prowadzenie działalności warsztatom, które zajmują się instalacją, sprawdzaniem, przeglądem lub naprawą tachografów cyfrowych, zachowają ważność po wejściu ustawy w życie. Niemniej jednak powinny one dostosować się do nowych przepisów w ciągu 12 miesięcy od daty wejścia ustawy w życie.

Dodatkowo prezes Głównego Urzędu Miar będzie uprawniony do przedłużenia wydawanych zezwoleń na potrzeby prowadzenia działalności w zakresie prac nad tachografami podmiotom niespełniającym nowych wymagań – zatrudniającym technika warsztatu. Natomiast owe przedłużenie będzie możliwe na okres nieprzekraczający 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy. W związku z tym, czas na zatrudnienie wykwalifikowanych oraz przeegzaminowanych techników warsztatu będzie wystarczająco długi.

Wydawanie kart dla kierowców

W ciągu ostatnich pięciu lat wydanych zostało około 125 tys. kart kierowcy. Projekt ustawy wprowadza nowe możliwości, a mianowicie wydawanie czasowych i nieodnawialnych kart kierowców na okres nieprzekraczający 185 dni. Bez wątpienia stanowi to swojego rodzaju udogodnienie dla kierowców nie mających stałego miejsca zamieszania w Unii Europejskiej, a chcących wykonywać pracę kierowcy na jej terenie.

Czy będzie bezpieczniej?

Zmiana przepisów ma docelowo wpłynąć na ograniczenie nadużyć związanych z ewidencją czasu pracy kierowców, tym samym zwiększając stopień bezpieczeństwa przewozów. W obliczu nowych wymagań dla warsztatów z pewnością wzrośnie zapotrzebowanie na wykwalifikowanych specjalistów w zakresie serwisowania urządzeń pomiarowych. Jednakże sam proces prowadzonych napraw może nie ulec radykalnej zmianie. W przepisach nie została chociażby zdefiniowana odpowiedzialność z tytułu popełnionych błędów podczas naprawy tachografów.


Monika Gostyńska

Projekt ustawy oraz zawarte w nim nowe regulacje mają docelowo ujednolicić całość przepisów poprzez jasne sprecyzowanie wymagań, które będą leżały w gestii wszystkich warsztatów instalujących, naprawiających oraz sprawdzających tachografy.


Fot. Simens

Projekt ustawy przewiduje, iż wydane zezwolenia, umożliwiające prowadzenie działalności warsztatom, które zajmują się instalacją, sprawdzaniem, przeglądem lub naprawą tachografów cyfrowych, zachowają ważność po wejściu ustawy w życie

Znacznie większe zainteresowanie wśród przedsiębiorców, którzy zatrudniają kierowców, wzbudzają zmiany usprawniające prowadzenie firm transportowych. Możliwość uzyskania czasowych i nieodnawialnych kart kierowcy na okres nieprzekraczający 185 dni, ułatwi ich zatrudnianie oraz pozwoli niwelować problemy z niedoborem pracowników na rodzimym rynku.

Pierwotnie przepisy miały wejść w życie 1 czerwca 2018 r., jednak dopiero w dniu 25 lipca 2018 r. ustawa została podpisana przez prezydenta.

Monika Gostyńska,
Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy



Power MAX – maksimum jakości, minimum niespodzianek

E100 to nie tylko karta paliwowa. W odróżnieniu od tradycyjnych emitentów firma dysponuje również własną siecią stacji paliw Power MAX. Jej przewagą konkurencyjną jest korzystna oferta i ceny, które nie nadszarpują budżetu przewoźnika. Na zbliżającą się zimę E100 ponownie wprowadza do oferty paliwa sezonowe, w tym swój zielony olej napędowy Green 6. O stacjach paliw Power MAX i o Green 6 rozmawialiśmy z Panem Walerijem Waitsem, Prezesem Zarządu E100

Czym są stacje paliw Power MAX i co je wyróżnia na rynku?

Power MAX to sieć ponad 130 firmowych stacji emitenta kart paliwowych E100, zlokalizowanych w 11 państwach świata. Charakteryzuje się ona przede wszystkim korzystnym stosunkiem jakości paliwa do jego ceny. Firma inwestuje w olej spełniający wymagania normy Euro 5 i oznaczony certyfikatem jakości, jednak kupuje go na giełdzie, a następnie dostarcza na stacje własnymi cysternami. Dzięki takiemu rozwiązaniu jest w stanie oferować klientowi końcowemu cenę na poziomie zbliżonym do hurtowego. Jednocześnie jakość paliwa znajduje się pod stałą kontrolą, tym bardziej że pracownicy samodzielnie plombują zbiorniki i regularnie pobierają i analizują próbki.

Czy sieć Power MAX dysponuje udogodnieniami dla transportu ciężkiego?

Stacje Power MAX są specjalnie przystosowane do pojazdów o dużych gabarytach – oferują m.in. dogodny dojazd i dystrybutory umożliwiające szybkie tankowanie. Co ważne, dzięki lokalizacji przy głównych szlakach komunikacyjnych i przejściach granicznych kierowca nie musi celowo zjeżdżać z zaplanowanej trasy. Pozwala to na dużą wygodę, a przede wszystkim oszczędność czasu i finansów.

Czy oferta sieci Power MAX obejmuje produkty sezonowe, np. paliwo zimowe?



Fot.: Volvo

Olej napędowy Green 6 sprzedawany jest jedynie na terenie Federacji Rosyjskiej ze względu na panujące tam zimą bardzo niskie temperatury. Jest to paliwo o podwyższonych standardach, które dba o pojazd i jest znacznie bardziej ekonomiczne

Green 6, który sprzedawany jest jedynie na terenie Federacji Rosyjskiej ze względu na panujące tam zimą bardzo niskie temperatury. Jest to paliwo o podwyższonych standardach, które dba o pojazd i jest znacznie bardziej ekonomiczne.

W jaki sposób Green 6 przyczynia się do ochrony samochodu?

Olej firmowy E100 jest wzbogacony niemieckim wielofunkcyjnym dodatkiem BASF, który czyści system wtrysku paliwa oraz zabezpiecza pompy wtryskowe przed zużyciem, a układ paliwowy przed korozją. Ponadto, w odróżnieniu od zwykłego paliwa zimowego Green 6, ma wysokie właściwości smarne oraz zamarza w temperaturze –32°C – a nie jak tradycyjne paliwo zimowe przy –20°C – dzięki czemu jest to produkt szczególnie polecany firmom, które realizują przewozy na wschód.

Co oznacza, że zimowe paliwo E100 jest ekonomiczne?

Green 6 jest w zielonym kolorze nieprzypadkowo. Olej ten powstał w trosce zarówno o środowisko, jak i budżet klientów. Jego tankowanie przyczynia się do zmniejszania emisji spalin i cichszej pracy silnika, co korzystnie wpływa na otoczenie. A co najważniejsze, jego zużycie jest nawet o 16% niższe, więc pozwala na oszczędności w nakładach na paliwo.

Stacje Power MAX są specjalnie przystosowane do pojazdów o dużych gabarytach – oferują m.in. dogodny dojazd i dystrybutory umożliwiające szybkie tankowanie.



Na stacjach Power MAX zawsze dostępne jest paliwo dostosowane do pory roku. Sieć oferuje standardową opcję zimową oraz swój firmowy produkt – olej napędowy

Power MAX to sieć ponad 130 firmowych stacji emitenta kart paliwowych E100, zlokalizowanych w 11 państwach świata. Charakteryzuje się ona korzystnym stosunkiem jakości paliwa do jego ceny.

Podsumowując, firma E100 oferuje produkty o wyjątkowej jakości za przystępną cenę. Warto na bieżąco śledzić jej ofertę, przede wszystkim ze względu na dostępność rozwiązań sezonowych. Więcej informacji na temat sieci stacji Power MAX oraz punktów sprzedaży paliwa zimowego Green 6 można znaleźć na stronie http://www.e100.eu.



Coraz większe możliwości **kart flotowych**

Wszystko zaczęło się od bezgotówkowego zakupu paliwa, z czasem oferta możliwości transakcji handlowej rozszerzała się o inne produkty, a dziś karta flotowa jest już przepustką do licznych usług ułatwiających, a wręcz umożliwiających zarządzanie kosztami transportu w firmach przewozowych.



Co więcej, jej znaczenie będzie rosło, chociażby ze względu na coraz szerszy zakres usług, które ułatwiają firmom transportowym funkcjonowanie w kraju i za granicą. Nie mówiąc o tym, że dzięki karcie płacą one mniej np. za paliwo. Do tego dochodzi możliwość korzystania ze zbiorczych faktur, czy zwrot podatku VAT oraz akcyzy z zagranicy bez konieczności angażowania w to przewoźnika, a to usprawnia zarządzanie kosztami i sprawia, że staje się on bardziej konkurencyjny. Szeroki zakres korzystania z różnych funkcji stał się możliwy dzięki rozwojowi systemów IT i Big Data. One też umożliwiły rozbudowanie strefy klienta, który ma teraz dostęp online do informacji na temat cen, do wyszukiwarki stacji znajdujących się w pobliżu trasy przejazdu, czy do informacji co robią jego kierowcy, a nawet do bieżących informacji na temat problemów na trasie. A mając monitoring do wszystkich transakcji kierowcy, może sam ustawiać mu limity paliwa i dostęp do konkretnych tras.

Rola karty rośnie też dlatego, że tacy emitenci kart jak DKV Euro Service, włączają się w prace nad zintegrowaniem boxów do poboru opłat drogowych, mających zastąpić urządzenia naliczające opłaty w poszczególnych krajach. Obecnie niektórzy z nich wchodzą już w posiadanie takich urządzeń multifunkcyjnych.

Należy się jednak spodziewać, że za parę lat zdefiniowana karta paliwowa zostanie zastąpiona wygodniejszymi w użyciu, inteligentnymi systemami online, którymi już są aplikacje na smartfony. Dzięki temu systemowi pojazdy wjeżdżające na stację benzynową, czy na autostrady, będą automatycznie rejestrowane, a opłata automatycznie pobierana, bez konieczności korzystania z karty.



AS24 i AS 24 Eurotrafic

Emitent: AS 24 Polska sp. z o.o.
Usługi: płatność za olej napędowy na 18 tys. stacji w 29 krajach, w tym na 26 w Polsce. Dodatkowe produkty to AdBlue, CNG, GNR i FOD.
Usługi dodatkowe: opłaty drogowe, pomoc drogowa 24/7 (na terenie 40 krajów Europy), regulowanie mandatów, myjnia, parkingi dla pojazdów ciężarowych. Zwrot podatku VAT.
Usługi online: dostęp online do transakcji w Strefie Klienta. Możliwość zamawiania, blokowania i odnawiania kart oraz sprawdzania stanu floty. Mobilne aplikacje towarzyszące: Tak&Drive – pobieranie danych z tachografu kierowcy, Fleet Manager – zarządzanie kartami i wydatkami.
Rozliczenie płatności: fakturowanie dwa razy w miesiącu.
Zabezpieczenie płatności: każde użycie karty kontrolowane jest w czasie rzeczywistym. Karta przypisana jest do pojazdu lub kierowcy, posiada kod PIN, limity kwotowe i ilościowe – możliwość zdalnej zmiany w dowolnym momencie uzytkowania. Ważność karty to 3 lata.
Limity: bez miesięcznych limitów paliwa.

Aris

Emitent: Aris Polska sp. z o.o.
Zasięg: od granicy Chin po Portugalię.
Usługi: tankowanie paliw i AdBlue na 4 tys. stacji, w tym na 32 w Polsce.
Usługi dodatkowe: opłata za myjnie, parkingi, mosty, tunele, promy, pociągi i planowanie tras z uwzględnieniem cen paliw.
ARIS oferuje opłaty drogowe w systemie post-pay na terenie Unii Europejskiej: Austria, Czechy, Francja Hiszpania, Niemcy, Polska (viaTOLL + Autostrada Wielkopolska), Słowacja, Szwecja (Eurowiniety), Litwa, a także na terenie Białorusi (Beltoll) i Rosji. Klienci, którzy korzystają z usług opłat drogowych we Francji, otrzymują w pakiecie rabaty do 13% od lokalnych operatorów dróg. Rejestracja we Francji i w Hiszpanii obejmuje również usługę przejazdu przez Liefkenshoek tunel w Belgii.
Opłaty w systemie post-pay pobierane są na 3 sposoby:

- za pomocą OBU (On Board Unit) – urządzenia do uiszczania opłat w elektronicznych w systemach poboru opłat drogowych, tzw. e-myto;



- za pomocą karty Toll-Collect – wyłącznie w Niemczech, co pozwala zaoszczędzić na kosztach montażu/demontażuOBU;
- za pomocą karty ARIS – drogi na terenie Rosji, Autostrada Wielkopolska A2 oraz Eurowiniety w Szwecji i Litwie.

Warunkiem koniecznym do rejestracji jest posiadanie aktywnych kart paliwowych ARIS na wszystkie zgłoszone pojazdy.
Poza tym: usługi prawne, spedycyjne, zwrot podatku VAT (również fakturowanie netto) i akcyzy, gwarancje opłat celnych w Rosji, karty Mastercard z limitem kredytowym. Serwis w centrach usługowych Aris na trasach M-9, M-10 na terenie Rosji (parking strzeżony, serwis i wymiana opon, prysznic, pralnia, sklep, restauracja).
Usługi online: rejestry tankowań w czasie rzeczywistym, raporty według potrzeb klienta, pobieranie faktur i załączników, analiza cen, planowanie tras z uwzględnieniem najniższej ceny, własnoręczne limitowanie kart, zarządzanie kartami dzięki indywidualnemu kontu klienta na stronie internetowej Aris. Trzy formy płatności: przedpłata, kredytowanie, płatność w ciągu dwóch dni roboczych.
Koszty obsługi: brak.
Rozliczanie płatności: przedpłata lub kredyt. Fakturowanie dwa razy w miesiącu.
Zabezpieczenie płatności: limity kwotowe i ilościowe, .dowolne i zgodne z życzeniem klienta – dobowe na kartę, kraj, stację oraz tygodniowe i miesięczne, do wyczerpania ustalonej kwoty itp. Możliwość dodatkowej autoryzacji za pomocą sms na autoryzowany numer klienta.
Poza tym: przejrzyste fakturowanie z odwzorowaniem rabatów, przeliczniki walut wyłącznie według kursów średnich banków centralnych w krajach tankowania na dzień transakcji (nie ma kursów komercyjnych, średnioważonych, miesięcznych itp.). Istnieje możliwość załatwienia ubezpieczenia opłat celnych w Rosji przez firmę poprzez kontakt z opiekunem.



BZA-ESSO Card

Emitent: BZA SA
Zasięg: akceptacja obejmuje: Francję, Niemcy, Norwegię, Holandię, Luksemburg, Belgię, Włochy, Wielką Brytanię, Czechy, Słowację, Austrię, Węgry i Bułgarię.
Usługi: akceptowana na stacjach paliwowych w Europie – na stacjach ESSO oraz partnerskich SHELL i BP w Wielkiej Brytanii. Możliwe jest uiszczanie opłat drogowych i za przejazd wybranymi tunelami w Europie, w tym w Polsce w systemie viaTOLL.
Usługi dodatkowe: daje możliwość korzystania z usługi zwrotu zagranicznego podatku VAT i akcyzy na preferencyjnych warunkach.
Usługi online: dostępny Portal Transportowy, w którym jest możliwy podgląd w dokonane transakcje, wystawiane faktury, salda.
Koszt usługi: wyłączny koszt obsługi to prowizja za wykonane transakcje.
Rozliczenie płatności: zależy od rodzaju karty. Może być w wariancie z odroczonym terminem płatności lub w wariancie przedpłaty. Fakturowanie raz lub dwa razy w miesiącu.
Rabaty: przyznawane indywidualnie.
Poza tym: personalizowanie kart jest dostosowywane do zapotrzebowania klienta. Mogą być wydawane na numer rejestracyjny lub nazwisko kierowy lub na okaziciela. Zabezpieczeniem jest kod PIN, limity kwotowe i ilościowe, oraz powiadomienia sms-owe oraz mailowe.

Circle K

Emitent: Circle K Polska sp. z o.o.
Trzy różne rozwiązania, w zależności od wybranego systemu zarządzania flotą:

- karty z odroczonym systemem płatności Circle K Polska i Circle K Europe. Można z nich korzystać 24h na dobę, na ok. 700 stacjach w Polsce działających w ramach porozumienia Routex i na ponad 18 tys. stacji w 29 krajach Europy;
- karta rabatowa Circle K Prepaid.

Zasięg: krajowy lub zagraniczny. Dla klientów międzynarodowych Circle K utworzył serwis www.circlekeuropecard.com – narzędzie dla szefa floty i dla użytkowników kart.
Usługi: dostęp do towarów i usług na stacjach. A do jakich, to zależy od tego, czy są to karty przedpłacone Circle K Prepaid, czy z odroczonym terminem płatności Circle K Polska i Circle K Europe.
Usługi dodatkowe: regulacja należności za przejazd płatnymi odcinkami dróg w Polsce i większością odcinków płatnych dróg w Europie. Circle K pośredniczy w uzyskaniu urządzeń viaBox i viaAuto, bez konieczności udawania się do punktów dystrybucyjnych viaTOLL. Także opłaty za przejazdy tunelami, mostami, transport drogowo-kolejowy (Combi-Traffic), czy system Europe Net.
Dodatkowo:

- rabaty progowe na zakup paliwa oraz dodatków i akcesoriów samochodowych na stacjach Circle K w wysokości zależnej od wolumenu zakupionego paliwa.
- całodobowe wsparcie dla użytkowników kart flotowych.
- użytkownicy kart mają do dyspozycji stanowiska AdBlue oraz TIR z szybką pompą diesel, dzięki której można zatankować 130 litrów paliwa na minutę.



- kierowcy ciężarówek mogą skorzystać z programu lojalnościowego Extra Club i z promocji „TRANZYT 10" – przy jednorazowym zatankowaniu min. 200 l oleju napędowego.

Istnieje również możliwość wcześniejszego przetestowania platformy www.kartypaliwowe.pl. Wystarczy na stronie internetową zalogować się jako „Gość".

Usługi online: serwis do zarządzania flotą www.kartypaliwowe.pl umożliwia dostęp do e-faktur, sprawdzenie transakcji, uzyskanie informacji o ilości zakupionego paliwa, miejscu tankowania, liczbie przejechanych kilometrów, sprawdzenie stanu bieżących zobowiązań i wystawionych faktur wraz ze specyfikacją, sprawdzenie liczby aktywnych kart w firmie, zamówienie lub zablokowanie karty, sprawdzenie i modyfikowanie limitów transakcyjnych. Na stronie dostępne są informacje w formie raportów, które można pobrać online. Dla klientów międzynarodowych Circle K utworzył specjalny serwis www.circlekeuropecard.com.

Koszty obsługi: ustalane są indywidualnie.

Rozliczanie płatności: polecenie zapłaty, bądź przelew. Faktury zbiorcze – raz w tygodniu lub dwa razy w miesiącu lub raz na miesiąc.

Zabezpieczenie płatności: umowa sprzedaży bezgotówkowej zawierana jest z klientem, który otrzymuje nieoprocentowany limit kredytowy. Warunki zabezpieczenia limitu ustalane są indywidualnie.

Poza tym: informacje na temat oferty dostępne są na stronie internetowej oraz poprzez Call Center.

Nowość: w październiku uruchomiono na wybranych stacjach punkty dystrybucji viaTOLL. Można w nich rejestrować nowe umowy, doładowywać konto, wykupić viaTOLL i viaAUTO. Za te i inne usługi opłata kartą Circle K Polska/Europe. Lista punktów dostępna na stronie.

DKV Card

Emitent: DKV Euro Service.

Zasięg: honorowana w ponad 70 tys. punktów, w 42 krajach Europy, w tym na 4 tys. stacji paliw w Polsce (120 nowych dołączyło do sieci w 2018 r.). Z kart korzysta 170 tys. firm. W sumie klienci posiadają ponad 3,1 mln kart serwisowych i/lub urządzeń pokładowych DKV.

Usługi: DKV CARD to flagowy produkt DKV wraz z pakietem usług dodatkowych. Umożliwia bezgotówkowe tankowanie na stacjach wszystkich liczących się marek oraz dostęp do usług dodatkowych, jak: zwrot zagranicznych podatków – akcyzy oraz VAT (także w formie fakturowania netto), serwisy naprawcze, 24h pomoc drogowa, internetowy serwis do zarządzania transakcjami e-Reporting DKV oraz DKV Cockpit, planowanie podróży, usługi promowe, doradztwo. Klienci mają do dyspozycji przejrzystą stronę internetową DKV (nowe funkcje e-faktury oraz możliwość sprawniejszego analizowania i raportowania).

Dodatkowe usługi: rozliczanie opłat drogowych na terenie całej Europy, co dotyczy wszystkich systemów elektronicznych (viaTOLL, TollCollect, GO Maut, Myto CZ, TIS PL, Viapass, itd.) oraz tradycyjnych winiet i opłat autostradowych. Rozliczane są różne typy opłat związanych z przejazdem przez: autostrady, mosty, wiadukty i tunele. DKV jako pierwszy operator proponuje klientom rozliczanie opłat w nowych systemach, które uruchamiane są w Europie, jak elektroniczny system DarsGo w Słowenii.

Przy użyciu interoperacyjnego urządzenia pokładowego DKV BOX firma DKV umożliwia łączne rozliczenie opłat drogowych we Francji, Hiszpanii, Portugalii, Belgii i w Niemczech. Przy rozliczaniu viaTOLL, w wypadku trybu post-paid, DKV nie wymaga od klientów żadnego zabezpieczenia finansowego.

DKV BOX EUROPE – DKV wraz z T-Systems i Daimler DKV pracuje nad pełną komercjalizacją systemu EETS (jednolitego boxa do poboru wszystkich opłat drogowych w Europie). Urządzenie DKV przeszło pomyślnie testy w Belgii i Holandii. Od maja można go zamawiać za pośrednictwem strony internetowej DKV. Pod koniec 2018 r. box zacznie działać w systemie Viapass w Belgii, a prawdopodobnie na początku 2019 r. w Niemczech, zaś wiosną także w tzw. krajach „DSRC": Austria, Francja, Hiszpania i Portugalia. Następnie z systemem połączone zostaną Włochy. DKV BOX EUROPE umożliwi także płatność za przejazd mostami Öresund i Storebault w Skandynawii w 2019 r.

DKV ułatwia płacenie myta online – ostatnio uruchomiono platformę A-Toll, umożliwiającą zakup winiet online na Litwę, Łotwę i Estonię. Oferuje tę opcję jako jedyny operator kart. Można kupić je bez przedpłat, opłata zostanie doliczona do zbiorczej faktury.

System tanich stacji DKV, oferujących tzw. ceny z list to następna propozycja DKV. Obejmuje wybrane placówki prywatne na terenie Polski (przede wszystkim stacje Lotos i MOYA położone przy głównych drogach), Austrii i Węgier. Z opcji mogą korzystać wszyscy klienci DKV – bez dodatkowych formalności płacą tu za paliwo mniej niż wynosi stawka.

Usługi online: internetowa platforma DKV eReporting, służąca do analizy płatności całej floty: tankowań, opłat drogowych oraz zakupów i płatności za usługi, generuje raporty ostrzeżeń o dokonaniu nieplanowanych transakcji. Można też ustawić alerty – jeśli kierowca nie postępuje według zaleceń, spedytor otrzymuje specjalne zawiadomienia na e-mail.

Nowy DKV Cockpit (rozbudowany panel klienta) w jednym miejscu oferuje całą gamę narzędzi do zarządzania transportem: planowanie tras z uwzględnieniem najtańszych miejsc tankowania, monitorowanie bieżących płatności w całej Europie, sporządzanie zestawień i raportów, które mogą być integrowane z dowolnym systemem zarządzania flotą. Wszystko to uzupełnione przydatnymi informacjami oraz w pełni kompatybilne z urządzeniami mobilnymi typu smartfon lub tablet. W przypadku e-faktury można skorzystać z bezpośrednich odnośników do mapy, opcji sortowania kosztów wg pojazdu/kraju i możliwości generowania raportów flotowych na podstawie danych z faktury.

DKV Maps – serwis internetowy, który służy m.in. do kalkulacji opłat drogowych na poszczególnych odcinkach w Europie, planowania podróży z uwzględnieniem parametrów

Napędź swój biznes na Maxa

Sieć stacji paliw E100 Power Max

Wysokiej jakości paliwo
i najatrakcyjniejsze
ceny w regionie



- 130 stacji w sieci w UE i WNP
- 44 stacje w Polsce
- Lokalizacja na kluczowych trasach

Nie zaskoczy Cię wschodnia zima z E100

Zimowe paliwo w sieci Power Max w Rosji. Już wkrótce!

- Temperatura zamarzania -32 °C
- Firmowy ON E100 Green 6

Jeśli chcesz zostać klientem E100, **czeka na Ciebie atrakcyjna nagroda!** Kontaktując się z firmą, podaj kod promocyjny TMOMD i odbierz upominek.*

*promocja trwa do 31.12.2018 r. lub do wyczerpania zapasów.

POLSKA
02-757 Warszawa, ul. Pory, 78/9
00-175 Warszawa, ul. Jana Pawła II, 78
+48 22 441 98 00
+48 58 500 22 02
e100@e100it.pl
e100.eu

pojazdu, porównywania cen paliw na europejskich stacjach. DKV prowadzi portal internetowy dedykowany opłatom drogowym: www.info-myto.pl, na którym zamieszczone są najświeższe informacje dotyczące systemów opłat drogowych w Europie oraz mapy płatnych dróg.
Koszty obsługi: jedynie płacona jest prowizja od transakcji kartą – w zależności od regionu Europy wynosi od 0,5 do kilku procent.
Rozliczanie płatności: elektroniczne fakturowanie połączone z odroczonym, 21-dniowym terminem płatności. Klienci DKV otrzymują średnio raz na dwa tygodnie fakturę zbiorczą, w której wyszczególnione są transakcje. Informacje dotyczące całości rozliczeń dostępne są za pośrednictwem dedykowanej platformy internetowej eReporting. Możliwość odzyskania VAT za zakupy zagranicą. Większość przewoźników decyduje się na tryb fakturowania netto, w którym podatek automatycznie odliczany jest od kwoty na fakturze. Stawkę netto można płacić za zakupione za granicą paliwo, oleje, smary i akcesoria samochodowe, za przejazdy autostradami, tunelami, mostami i przeprawy promowe.
Limity: nie obowiązują sztywne ramy miesięczne. Oferta DKV przygotowana została z myślą o dużych i małych firmach transportowych.
Poza tym: DKV przedstawiło w Niemczech nową kartę paliwową, która akceptowana jest w punktach ładowania pojazdów z napędem hybrydowym oraz elektrycznym. Posiadacze tej karty mają też pełny dostęp do tradycyjnej sieci akceptacji DKV w 42 krajach Europy.
DKV Euro Service podjęło współpracę z TomTom. Już niedługo kierowcy będą mogli szybciej i taniej docierać do celu, dzięki połączeniu wiedzy DKV o najniższych cenach paliw oraz doświadczeniu TomTom w planowaniu tras przejazdu. Te i inne usługi będą możliwe dzięki udostępnieniu firmom korzystającym z TomTom Bridge specjalnych aplikacji DKV pod nazwą: DKV ECO



DRIVING, DKV REFUEL PLANNING oraz DKV BONIFICATION. Aplikacja DKV ECO DRIVING korzystać będzie z danych telematycznych, by pomóc kierowcom jeździć bardziej efektywnie. Jej uruchomienie planowane jest na rok 2019. Narzędzie DKV REFUEL PLANNING stanowić będzie przewodnik po najkrótszych i najtańszych trasach, uwzględniając w tym najniższe ceny paliwa na stacjach. Usługa już wkrótce będzie włączana w poszczególnych krajach Europy.

E100

Emitent: E100 International Trade sp. z o.o.
Zasięg: sieć E100 liczy 14 tys. stacji w 32 krajach – od Portugalii po najdalsze zakątki Rosji. Otwierane są także stacje w lokalizacjach zgłoszonych przez klientów.
Usługi: sprzedaż paliwa na 14 tys. stacji w Europie, w tym na 2,2 tys. w Polsce. Rozliczenie opłat drogowych w 27 krajach, zwrot podatku VAT za paliwo z 28 państw Europy, zwrot akcyzy.
Usługi dodatkowe: pomoc drogowa, wielojęzyczny call-center 24/7, opłata za przeprawy promowe, mosty i tunele, parkingi i myjnie.
Usługi online: Zarządzanie kartami online – limity indywidualne pozwalające na udostępnienie kierowcom na stacji najlepszych cen, system powiadomień o podejrzanej dynamice karty i szybkie blokowanie kart, szczegółowe informacje o każdej transakcji na koncie osobistym w ciągu 3 minut od jej dokonania, archiwum transakcji za dowolny okres, jeden dokument dla wszystkich kosztów i rozliczenia podatku VAT, eksport danych do systemów księgowych i informatycznych, punkty akceptacji karty dla nawigacji samochodowej.
Koszty obsługi: brak.
Rozliczanie płatności: przedpłata lub odroczony termin płatności, fakturowanie 1-2 razy w miesiącu, okres kredytowania – ustalany indywidualnie z klientem.



Zabezpieczenie płatności: identyfikacja przez numer PESEL kierowcy, kod PIN, numer pojazdu. Limity dobowe, e-mail z informacją o transakcji.
Limity: bez miesięcznych limitów paliwa.

EUROWAG

Emitent: EUROWAG – W.A.G. Payment Solutions.
Usługi: Eurowag jest najszybciej rozwijającym się dostawcą zintegrowanych rozwiązań w zakresie mobilności w Europie, skupiającym się na usprawnieniu codziennej pracy firm transportowych. Umożliwia bezgotówkowe tankowanie, realizowanie opłat drogowych, zwrot podatku VAT i akcyzy, a dodatkowo udostępnia system zarządzania flotą.
Zasięg: karty posiada 250 tys. pojazdów, poruszających się po Europie i Bliskim Wschodzie.
Usługi dodatkowe: Eurowag jest dostawcą usługi EETS, który oferuje własne rozwiązanie dla europejskiego systemu poboru opłat drogowych. Wkrótce klient będzie mógł za pomocą jednego urządzenia opłacić przejazdy w Austrii, Słowenii, Belgii, Niemczech, Francji, Hiszpanii,



Portugalii, Polsce, Czechach, we Włoszech, mostami w Danii – Szwecji, na Węgrzech, a następnie w całej Europie.
Usługi online: na portalu klienta można porównywać ceny, pobierać najnowsze faktury i zestawienia, zarządzać kartami oraz wykonywać wiele innych czynności.
Bezpieczeństwo: liczne systemy monitorowania i kontrolowania płatności. Więcej informacji można uzyskać w dziale obsługi klienta.
Limity: indywidualne, zależne od klienta.
Inne informacje: w sieci akceptacyjnej znajduje się 11 tys. stacji, poza tym Eurowag inwestuje w budowę własnej sieci stacji paliwowych. Najnowsza powstała w Hiszpanii.

MSTS

Emitent: MSTS – globalny dostawca rozwiązań FinTech B2B, specjalizujący się w kompleksowych rozwiązaniach obejmujących przetwarzanie i rozliczanie transakcji płatniczych dla branży transportowej.
Zasięg: 19 państw europejskich.
Usługi: MSTS ułatwia firmom transportowym zarządzanie opłatami drogowymi za pomocą skonsolidowanego systemu rozliczeń, indywidualnego konta online i portalu produktowego MyTolls. Pozwalają one właścicielom firm transportowych na zarządzanie urządzeniami OBU oraz na zamawianie ich dla całej floty. Karta MSTS Tolls umożliwia realizację płatności za pomocą jednej karty, oferując rabaty i bonusy.
Usługi dodatkowe: z MSTS można korzystać w połączeniu z urządzeniem GO-Box w Austrii, z Satellic w Belgii, z Premid w Czechach, z viaBOX w Polsce, z DarsGo na Słowenii oraz w terminalu w Niemczech. Dodatkowo, karta pozwala na realizację szwajcarskiej opłaty LSVA oraz przejazdu przez tunel Great Saint Bernard. Umożliwia również zarezerwowanie podróży RoLa oraz nabycie Eurowiniet w Holandii, Luksemburgu, Danii i Szwecji. Można dokonać opłaty UK HGV online lub w Punkcie Obsługi. Karta MSTS Tolls jest ważna przez 24 miesiące, po upływie których jest automatycznie odnawiana na kolejne 24 miesiące.
Poza tym: kartę MSTS Tolls można zamówić za pomocą portalu MyTolls. Umożliwia on pełny nadzór nad całą flotą i statusem posiadanych produktów dla każdego pojazdu. W miarę dodawania większej ilości danych pojawiają się nowe opcje zamawiania produktów. Rozwiązanie MyTolls umożliwia śledzenie w czasie rzeczywistym i pozyskiwanie danych dotyczących każdej transakcji w całej Europie.



Shell Card

Emitent: Shell Polska sp. z o.o.
Zasięg: 22 tys. punktów w 35 krajach w Europie, w tym ok. 900 stacji Shell i Lotos w Polsce.
Usługi: bezgotówkowe tankowanie, zakupy na stacjach, opłaty za serwisy drogowe – w Polsce płatności za viaTOLL, za autostrady A1, A2 i A4 czy za przejazdy przez tunele i mosty we Francji, Hiszpanii, Belgii i Portugalii. Karty gwarantują całodobowy dostęp do pomocy drogowej obejmującej naprawy mechaniczne i holowanie świadczone 24h w 40 krajach w Europie.
Usługi dodatkowe: możliwość bezpiecznego regulowania wydatków związanych z transportem na ponad 900 strategicznie zlokalizowanych stacjach paliwowych w Polsce. W Europie karta Shell gwarantuje bezgotówkowe transakcje w 22 tys. punktów w 35 krajach, spośród których 2,5 tys. lokalizacji to stacje paliw Shell odpowiednio przygotowane do obsługi pojazdów ciężarowych (wysokie zadaszenie, przestronne parkingi, zaplecze sanitarne). Zwrot podatku VAT z transakcji zagranicznych. Klienci otrzymują z każdego kraju tylko jedną fakturę. Możliwy jest także zwrot akcyzy z zakupionego oleju napędowego w jednym z 6 państw europejskich: Belgii, Francji, Słowenii, Włoch, Hiszpanii oraz Węgier.
Możliwość korzystania z myjni sieci Citronex, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie głównych szlaków tranzytowych zachodniej Polski.
Usługi online: możliwość całodobowego zarządzania kartami paliwowymi w firmie za pomocą intuicyjnej i łatwej w obsłudze platformy internetowej Shell Card Online. Narzędzie to pozwala na monitorowanie zużycia paliwa, generowanie raportów, określenie dla każdej z kart osobno lub całego konta własnych parametrów kontrolnych, ustalenie daty i godziny obowiązywania limitów oraz ograniczeń dla danej kategorii produktów, a także ustawianie alertów w formie wiadomości e-mail lub sms ostrzegających o podejrzanych transakcjach, jak użycie karty w nieodpowiednim miejscu lub czasie. W razie potrzeby daje możliwość natychmiastowego zablokowania karty. Ponadto platforma odbiera i przechowuje wszystkie faktury elektroniczne, posiada również funkcję wyszukiwania.
Rozliczanie płatności: faktury tygodniowe, dwutygodniowe, miesięczne (niestandardowe).
Zabezpieczenie płatności: chip, kod PIN, numer pojazdu, nazwisko kierowcy. Limity kwotowe i ilościowe, alerty mailowe i sms, nadzór specjalnego zespołu ekspertów zajmujących się bieżącym monitorowaniem wszystkich płatności dokonywanych kartami Shell i wykrywaniem podejrzanych operacji.
Poza tym: Od sierpnia 2018 r. wszystkie karty flotowe Shell są wydawane pod nową nazwą Shell Card. Poza nazwą produktu zmieni się również wizerunek karty oraz technologia jej produkcji – są to karty z dodatkowym zabezpieczeniem w formie chipa.

MOYA Firma

Emitent: Anwim SA.
Zasięg: ponad 180 stacji sieci Moya w całej Polsce (w tym 12 stacji automatycznych), a w wersji europejskiej karty: MOYA IQ Europe – 1650 stacji w większości krajów UE.
Usługi: sprzedaż paliw – ON, ON Moya Power, benzyny 95 i 98, LPG oraz Ad-Blue i płynów do spryskiwaczy. Właściciel firmy transportowej sam wybiera produkty, które chce udostępnić kierowcom. Dostępne są też karty pozwalające na płatności zbliżeniowe.
Dodatkowe usługi: jest już 12 automatycznych stacji flotowych sieci MOYA, wyposażonych w szybkie nalewaki TIR 120l/min, AdBlue z dystrybutora. Cztery są przy przejściach granicznych z Niemcami – dwie w Słubicach na terenie bazy transportowej (jedna z nich posiada usługę wagi dynamicznej do ważenia pojazdów), w Świecku na terenie Portu Świecko oraz w Różyńcu, przy autostradzie A4; jedna przy granicy z Czechami, w Gorzyczkach przy A1; jedna w Szczecinie przy węźle autostradowym Radziszewo – autostrada A6 i trzy w Trójmieście (w pobliżu portu w Gdyni, terminala kontenerowego w Gdańsku i w Rusocinie na drodze łączącej trasę S6 z drogą krajową numer 91). Dodatkowo działają obiekty w Nadarzynie k. Warszawy (trasa S8), w Lublinie (dojazd z trasy S12) i w Środzie Śląskiej (w pobliżu DK94). W najbliższych miesiącach planowane są otwarcia kolejnych automatycznych obiektów flotowych.
Usługi online: karty MOYA Firma działają w trybie online, co wpływa na bezpieczeństwo dokonywanych transakcji. Do dyspozycji klientów jest nowy panel e-commerce, umożliwiający zarządzanie kartą poprzez natychmiastową blokadę w przypadku zgubienia

lub kradzieży. Istniej możliwość zmiany kodu PIN, ustawiania limitów dobowych w litrach i transakcjach per karta oraz podgląd w czasie rzeczywistym z kamer zainstalowanych na stacjach automatycznych. Operator gwarantuje 24h pomoc techniczną poprzez infolinię i e-BOK. Analogicznie jest w przypadku zagranicznej karty MOYA IQ Europe, transakcje przechodzą autoryzację w trybie online, Operator udostępnia każdemu klientowi panel e-commerce IQ Net Service z funkcjonalnościami, np. blokady karty, zmiany limitów, generowania raportów tankowań i faktur. Oferuje też usługi związane ze zwrotem VAT i akcyzy oraz opłatami drogowymi w Europie.
Koszty obsługi: brak kosztów związanych z posiadaniem i użytkowaniem kart MOYA Firma, pierwsza pula kart jest bezpłatna na okres 5 lat, potem 5 zł od karty za ponowne jej wyrobienie przy przedłużeniu umowy. W przypadku kart MOYA IQ Europe brak kosztów za jej wyrobienie i wznowienie. Brak dodatkowych opłat i prowizji za użytkowanie karty.
Rozliczanie płatności:

- karty gotówkowe (płatność gotówką bądź kartą płatniczą),
- karty kaucyjne,
- karty prepaid (koniec 2018 r.),
- karty bezgotówkowe (z odroczonym terminem płatności),
- elektroniczne faktury zbiorcze generowane dwa lub pięć razy w miesiącu.

Zabezpieczenie płatności: personalizacja



kart i limity paliwowe/wartościowe dobowe, tygodniowe, miesięcznie.
Limity: przyznawane na podstawie oceny aktualnych dokumentów finansowych klienta.
Do programu może dołączyć każdy przedsiębiorca (brak dolnego limitu wydatków).



Diesel Card Oro

Emitent: Redtortuga.
Zasięg: ponad 1200 stacji w 8 krajach Europy (Hiszpania, Francja, Belgia, Luksemburg, Holandia, Niemcy, Austria i Słowenia). Tortuga Services od 2001 r. świadczy usługi aż w 28 krajach Unii Europejskiej, Szwajcarii oraz Norwegii. Najważniejszy punkt sieci Truck Stop La Jonquera to obszar o powierzchni 25 tys.m^2, usytuowany przy granicy hiszpańsko-francuskiej, z szeregiem usług usprawniających trasę kierowcy.
Usługi: kompleksowe dla przewoźników i firm zajmujących się transportem krajowym i międzynarodowym. Opłata za autostrady, eurowiniety, odzyskiwanie podatku VAT i akcyzy, opłata mandatów, odzyskiwanie zapłaconych kar, mosty, rezerwacja promów, pociągi i tunele.
Usługi dodatkowe: zostały dodane nowe funkcje w STREFIE KLIENTA, które usprawniają pracę użytkowników. Konto klienta umożliwia pobranie faktur elektronicznych w PDF, dostęp do aktualnych cen i raportów z tankowań. Każdy użytkownik może również sam zablokować kartę w przeciągu kilku sekund, w przypadku zagubienia lub kradzieży oraz doładować online kartę Recharge w prosty i szybki sposób.
Usługi online: strona internetowa oraz mapa interaktywna, gdzie klienci mogą znaleźć informacje o sieci stacji Redtortuga oraz o usługach oferowanych przez Tortuga Services w Europie.
Serwis internetowy oferuje także możliwość planowania tras oraz określanie własnych kryteriów wyszukiwania tak, aby klient mógł zaplanować optymalną trasę przejazdu z uwzględnieniem znajdujących się w pobliżu stacji Redtortuga.
Koszty obsługi: nie jest pobierana prowizja za koszty administracyjne związane z utrzymaniem kart, ich wysyłką bądź wymianą.
Limity: System online daje możliwość konfiguracji limitów dobowych, tygodniowych i miesięcznych, wyznaczenia konkretnych krajów lub stacji oraz blokady kart w czasie rzeczywistym 24 h/7.
Poza tym: karty paliwowe Redtortuga występują w 3 wariantach: kredytowy, przedpłatowy lub gotówkowy. Każdemu z nich przypisany jest numer rejestracyjny pojazdu, indywidualny kod PIN oraz limity.
Truck Stop La Jonquera oferuje:

- profesjonalny personel dbający, aby klienci czuli się bezpiecznie 24h/365 dni;
- punkt mikrofiltrowania posiadający system filtrów o przepuszczalności 5 mikronów; eliminuje substancje stałe, wilgoć i bakterie, co gwarantuje paliwo najwyższej jakości; stacja otrzymała certyfikat jakości „Seal of Quality" SGS:
- bezpieczeństwo i kontrolę wszystkich realizowanych operacji. Nowoczesny system weryfikacji numerów rejestracyjnych pojazdu z numerem przypisanym do karty przed każdym tankowaniem;
- przynależący do European Secure Parking Organisation, prywatny, monitorowany i ogrodzony parking, wyłącznie dla klientów Redtortuga. Posiada 50 miejsc dla samochodów ciężarowych oraz strefę zarezerwowaną dla chłodni. Monitorowany jest za pomocą 32 kamer zainstalowanych na terenie stacji oraz system kontrolowanego dostępu;
- w okresie zimowym olej napędowy o Temperaturze Blokady Zimnego Filtra na poziomie –18°(CFPP).

UTA Full Service Card

Emitent: UTA Polska sp. z o.o.
Zasięg karty: Ponad 54 tys. punktów akceptacji w 40 krajach Europy oraz basenu Morza Śródziemnego, w tym stacje paliw, serwisy, warsztaty, myjnie, punkty poboru opłat drogowych. Firma współpracuje ze sprawdzonymi partnerami, którzy oferują najwyższy standard produktów i usług. Trwają prace nad rozwojem sieci akceptacji kart paliwowo-serwisowych, zarówno w krajach, gdzie UTA jest obecna od lat, jak i na nowych rynkach.
Usługi: zakup oleju napędowego, benzyny, gazu, AdBlue, opłaty drogowe za autostrady, promy, tunele, mosty, opłaty za parkingi, naprawy serwisowe, pomoc drogowa, serwis urządzeń chłodniczych, serwis 24h – pomoc w nagłych wypadkach, odprawy graniczne w kilkudziesięciu biurach celnych, pełny zakres

mycia i czyszczenia pojazdów (cystern, silosów, chłodni, nadwozi, silników), zakup akcesoriów niezbędnych do kontynuowania jazdy i wiele innych, niezbędnych usług i produktów.

Usługi dodatkowe: zakres dostępnych usług zależy od rodzaju karty, na którą zdecyduje się klient, który ma do wyboru kilka rodzajów kart. UTA jest także jednym z niewielu emitentów, którzy w swojej ofercie opłat drogowych mają urządzenia interoperacyjne, czyli umożliwiające zapłatę w kilku krajach za pomocą jednego urządzenia. UTA oferuje pomoc w odzyskiwaniu podatku VAT z zagranicy, dając do wyboru rożne formy zwrotu w zależności od potrzeb, w tym także zwrot szybki (tzw. „fakturowanie netto"). Oferta w tym zakresie jest kompleksowa i obejmuje też pomoc w odzyskaniu części akcyzy zapłaconej za granicą np. w Belgii, Francji, Słowenii, Hiszpanii, we Włoszech i na Węgrzech.

Usługi online: usługobiorcy mają do dyspozycji specjalną strefę klienta, gdzie można sprawdzić m.in. aktualne i historyczne ceny ON, transakcje dokonane przy użyciu karty UTA, faktury, alerty dot. podejrzanych transakcji. Dzięki gotowym raportom spedytor może przygotować pełną analizę wydatków lub analizę np. w oparciu o konkretny produkt, kraj, pojazd, wybraną stację, co pomaga kontrolować koszty i rozliczać kierowców. Program „Station Finder" ułatwia natomiast wyszukiwanie najtańszych i najkorzystniej zlokalizowanych stacji, planowanie tras oraz kalkulację kosztów myta. Wyszukiwarka stacji dostępna jest także w całej Europie w postaci aplikacji mobilnej UTA App. Filtrowanie stacji możliwe jest według cen, produktów, marki, położenia, rodzaju paliwa i dostępnej infrastruktury. Korzystanie z aplikacji możliwe jest także w trybie offline (bez opłat za roaming danych).



Koszt obsługi: bezpłatne wydanie, wymiana, bieżąca obsługa kart i dostęp do serwisu internetowego.

Rozliczanie płatności: faktury za wszystkie transakcje wystawiane są co dwa tygodnie, termin płatności wynosi 30 dni. Oznacza to odroczenie płatności 30-45 dni od daty transakcji.

Limity: w zależności od wyboru rodzaju karty. W przypadku karty UTA Full Select istnieje możliwość ustawienia przez klienta dla konkretnej karty limitów ilościowych, kwotowych, wyboru konkretnych stacji lub krajów, gdzie wskazane lub zabronione jest tankowanie, a nawet wyboru dni tygodnia lub godzin, w których mogą być dokonywane transakcje.

Poza tym: możliwość zakupu ON po konkurencyjnych cenach w całej Europie oraz dostęp do oferty rabatowej. W Polsce istnieje możliwość tankowania po cenach na bazie SPOT na wybranych, atrakcyjnie zlokalizowanych stacjach przygranicznych oraz w całym kraju. Współpraca z UTA to także rabaty od opłat drogowych, za tunele czy mosty.

Opr. Elżbieta Haber



TransLogistica Poland

TransLogistica Poland

VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018

EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl



Łączymy Twój biznes ze światem od 6 lat!

Zakup winiet na Litwę, Łotwę i Estonię **w aplikacji A-Toll**



Poprzez platformę A-Toll można kupować winiety na poszczególne kraje we wszystkich dostępnych konfiguracjach

A-Toll to nazwa nowej platformy online, służącej do zakupu winiet na Litwę, Łotwę i Estonię. DKV Euro Service jest jedynym operatorem kart paliwowych, który umożliwia korzystanie z tej aplikacji. Narzędzie dostępne jest na stronie www.a-toll.eu. Można pobrać je za darmo z App Store lub Google Play.

A-Toll umożliwia wygodne opłacanie zakupu winiet przez internet. Aplikacja pozwala na dokonanie zakupu z wyprzedzeniem. W przypadku klientów DKV koszt transakcji zostaje doliczany do zbiorczej faktury za inne produkty i usługi.

Narzędzie A-Toll oferuje oddzielny dostęp do konta dla zarządców flot oraz kierowców. Menedżer floty decyduje, czy chce samodzielnie zamawiać winiety i dzięki temu w pełni kontrolować wydatki i terminy ważności, czy też dawać dostęp do aplikacji swoim kierowcom, którzy z własnego telefonu, w szybki i prosty sposób kupują winietę. Po uzyskaniu dostępu, wystarczy zalogować się do portalu (w przypadku klientów DKV należy podać numer karty DKV), wybrać kraj oraz typ winiety, a następnie potwierdzić zamówienie.

Menedżer floty decyduje, czy chce samodzielnie zamawiać winiety i dzięki temu w pełni kontrolować wydatki i terminy ważności, czy też dawać dostęp do aplikacji swoim kierowcom, którzy z własnego telefonu w szybki i prosty sposób kupują winietę.

Płatne drogi na Litwie, Łotwie i w Estonii

Na terenie Litwy opłatami objęte są drogi od A1 do A18. Obowiązkowi płatności myta podlegają wszystkie pojazdy ciężarowe od 3,5 t i autobusy mające 8 lub więcej miejsc siedzących. W ofercie znajdują się winiety: dzienne, tygodniowe, miesięczne i roczne.

Na terenie Łotwy płatne są przejazdy autostradami. Opłaty pobierane są od wszystkich pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 3 t lub większej. Opłata rozliczana jest (w zależności od okresu obowiązywania) w formie winiety dziennej, tygodniowej, miesięcznej lub rocznej.

W Estonii opłaty pobierane są za korzystanie ze wszystkich dróg publicznych. Obowiązują pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t. Obowiązek wykupienia winiety nie dotyczy autobusów. Możliwe jest wykupienie winiety czasowej, dostępne są: winieta dzienna, tygodniowa, miesięczna, trzymiesięczna lub roczna.

Koszt serwisu

Poprzez platformę A-Toll można kupować winiety na poszczególne kraje we wszystkich dostępnych konfiguracjach. Klienci DKV powinni się rejestrować w serwisie za pośrednictwem swojego opiekuna w DKV. Opłata operatora A-Toll za zakup pojedynczej winiety wynosi 0,85 euro w Estonii oraz na Łotwie. Litwa jest tymczasowo zwolniona z opłaty serwisowej.

Więcej na:
www.dkv-euroservice.com





Nowych inwestycji wymaga terminal w Małaszewiczach. Dużo towarów jadących z Chin przez Białoruś kierowanych jest na Litwę, gdzie przeładowywane są w porcie Kłajpeda. Sytuacja ta wynika z niewydolności naszego terminalu

Fot.: E. Haber

Są wzrosty, ale co dalej?

Kolejowe przewozy intermodalne nie tracą dobrego tempa. Jak poinformował niedawno Urząd Transportu Kolejowego, od kwietnia do czerwca bieżącego roku działający na tym rynku przewoźnicy przetransportowali ponad 300 tys. sztuk jednostek. To najwyższy wynik kwartalny w historii.

Porównując rok do roku liczba przewiezionych jednostek wzrosła o 13%, a udział przewozów intermodalnych w całym rynku wzrósł o 0,2 punktu procentowego. W drugim kwartale 2018 r. „poszły w górę" wszystkie parametry transportu intermodalnego w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Przetransportowano blisko 450 tys. TEU. Łączna masa w przewozach intermodalnych w II kwartale 2018 r. wyniosła ponad 4,1 mln ton, a wykonana praca przewozowa ponad 1,5 mld tonokilometrów. Udział przewozów intermodalnych w rynku kolejowym osiągnął poziom 6,4% (wg masy) i 9,8% (wg wykonanej pracy).

Tak pomyślne dane powinny uzasadniać przekonanie o dalszym dynamicznym rozwoju krajowego intermodalu. Jest on możliwy, ale w świetle nakreślonej przez UTK prognozy rynku przewozów intermodalnych (wg pracy przewozowej) do roku 2020, na razie nie zbliżyliśmy się do optymistycznego wariantu tej prognozy. W roku 2016 osiągnięty został jej wariant umiarkowany, a w 2017 wyniki kształtowały się pomiędzy wariantem umiarkowanym a optymistycznym. *Trzeba też pamiętać* – co podkreśla wiceprezes UTK Radosław Pacewicz – *że w Polsce nadal dominuje transport tradycyjny, a poziom wykorzystania kontenerów w obrocie jest niski. Samochody ciężarowe przewożą ładunki głównie naczepą typu firanka.* Eksperci UTK, analitycy kolejowego rynku intermodalnego i działający na nim operatorzy zgodni są więc w dość wstrzemięźliwej ocenie perspektyw dalszego rozwoju transportu intermodalnego. Ich zdaniem, aby w transporcie tym nastąpił prawdziwy boom, należy uporać się z wieloma, często tymi samymi od lat, barierami rozwoju.

Brak rządowej strategii

Najważniejsze z nich to: niska wciąż prędkość handlowa pociągów towarowych (ok 24-26 km/godz.), zbyt mała liczba centrów logistycznych i terminali lądowych z prawdziwego zdarzenia, brak rządowej, wieloletniej strategii rozwoju dla tego ekologicznego rodzaju transportu, wysokie wciąż stawki dostępu dla infrastruktury kolejowej, słaby poziom konteneryzacji. Według danych UTK zaledwie 1% ładunków przewożonych transportem samochodowym to kontenery. Jest to o tyle niezrozumiałe, że w analizie rynku kolejowych przewozów intermodalnych w Polsce, przedstawionej na tegorocznej

Konteneryzacja transportu samochodowego, przewożenie kontenerów przy użyciu wymiennych nadwozi lub naczep przystosowanych do operacji w terminalach, pozwoliłoby na efektywne przeniesienie ich na kolej zarówno w transporcie krajowym, jak międzynarodowym.

konferencji Fracht 2018, Urząd Transportu Kolejowego przedstawił kilka co najmniej atutów konteneryzacji w stosunku do transportu tradycyjnego. Są nimi:

- zwiększona szybkość przewozu ładunku, na co pozwala krótki czas postoju pojazdu (np. pociągu, czy samochodu ciężarowego) w terminalach;
- obniżony koszt transportu, ze względu na uproszczenie procesów, wykorzystanie efektu skali oraz zmniejszoną liczbę pracowników;
- zwiększone bezpieczeństwo przewozu – ładunek podróżuje anonimowo, nie widać go przez ściany kontenera, którego zewnętrzny wygląd, w przypadku większości kontenerów, nie zdradza zawartości, a ponadto kontener jest zaplombowany. W kontenerze jest więc trudniej uszkodzić czy utracić ładunek;
- wygodny przeładunek – zestandaryzowany wygląd i wymiar gwarantuje prosty przeładunek za pomocą zestandaryzowanych narzędzi (np. suwnic, reachstackerów);



Fot.: E. Haber

Zestandaryzowany wygląd kontenerów i wymiar gwarantuje prosty przeładunek za pomocą zestandaryzowanych narzędzi (np. suwnic, reachstackerów)



Fot.: E. BCT

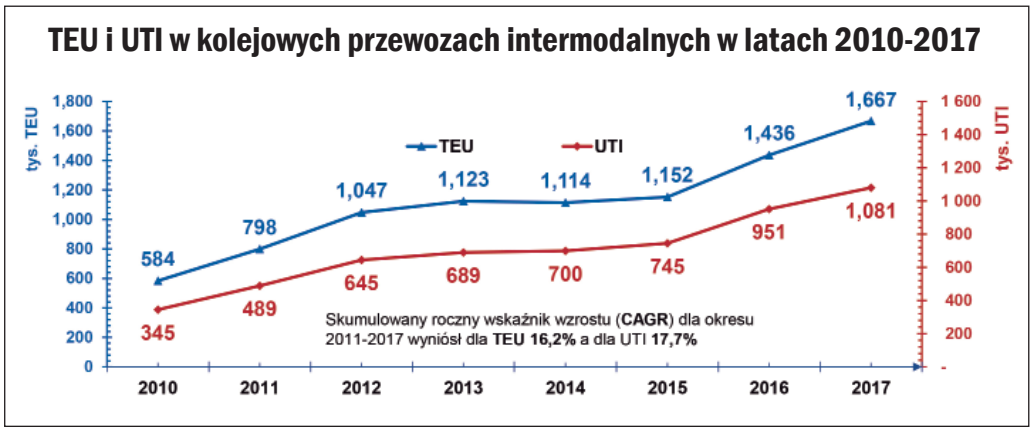
PKP S.A zamierza stworzyć platformę logistyczną, która połączyłaby centra logistyczne i terminale. Jej pierwszym członkiem został Port Gdynia. Jego zarząd współpracować będzie z PKP S.A „w zakresie rozwoju terminali intermodalnych z wykorzystaniem terenów będących w zasobach PKP S.A"

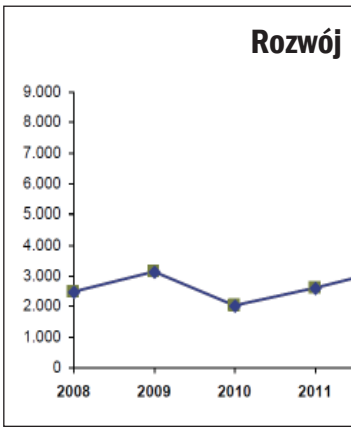
- kontener sprawdza się jako miejsce czasowego magazynowania ładunku, brak jest potrzeby kosztownego magazynowania w oczekiwaniu na następny środek transportu;
- ze względu na możliwość nakładania kontenerów jeden na drugi, rośnie możliwość wykorzystania powierzchni składowej ograniczonych powierzchniowo terminali oraz możliwości transportowe, zwłaszcza na kontenerowcach.

W dokumencie tym podkreśla się, że główny udział w pracy przewozowej w transporcie samochodowym mają „ładunki na paletach" (ok. 23%) i „pozostałe ładunki" (ok. 32%). Tymczasem konteneryzacja tych grup towarów, przewożenie ich przy użyciu wymiennych nadwozi lub naczep przystosowanych do operacji w terminalach, pozwoliłoby na efektywne przeniesienie ich na kolej zarówno w transporcie krajowym jak międzynarodowym. Kontener może wreszcie uzupełnić lub zastąpić ofertę klasycznego wagonu. Dzięki stosowanym coraz częściej modyfikacjom jednostek kontenerowych możliwe jest ich zastosowanie przy przewozie nie tylko ładunków drobnicowych, lecz również masowych, płynnych czy materiałów niebezpiecznych, co realizują już niektórzy przewoźnicy.

Szanse i ograniczenia

Przed przewozami kontenerowymi w Polsce otwierają się dziś nowe szanse, trzeba tylko chcieć i umieć je wykorzystać. Świadomość tego ma spółka PKP CARGO, która ogłosiła we wrześniu tego roku przetarg na zakup 920 platform kolejowych do transportu kontenerów Ich zakup zostałby dofinansowany z funduszy unijnych. – *Zakup ten jest realizacją długofalowej strategii rozwoju Grupy PKP CARGO. Przewozy intermodalne stają się jedną z naszych specjalizacji, z roku na rok ten segment rynku rośnie przynajmniej o kilkanaście procent, a w ubiegłym roku nawet o ponad 20%. Tylko w pierwszym półroczu 2018 r. przewieźliśmy prawie 4,5 mln ton ładunków intermodalnych, co stanowi podwojenie transportów w porównaniu do 2013 r.* – stwierdził Czesław Warsewicz, prezes zarządu. PKP CARGO planuje również zakup lokomotyw wielosystemowych. Spółka zgłosiła wnioski o dofinansowanie tych zakupów w ramach konkursu ogłoszonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Trzeci projekt,





w ramach tego samego konkursu, dotyczy współfinansowania przez UE inwestycji w Centrum Logistycznym w Małaszewiczach. Dzięki temu przepustowość tego obiektu powinna wzrosnąć czterokrotnie.

Tymczasem terminal ten, na granicy z Białorusią, podobnie jak całe Centrum Logistyczne, w ramach którego działa, wymaga pilnie nowych inwestycji. – *Dużo towarów jadących z Chin przez Białoruś kierowanych jest na Litwę, gdzie przeładowywane są w porcie Kłajpeda. Sytuacja ta wynika z niewydolności terminalu w Małaszewicach*

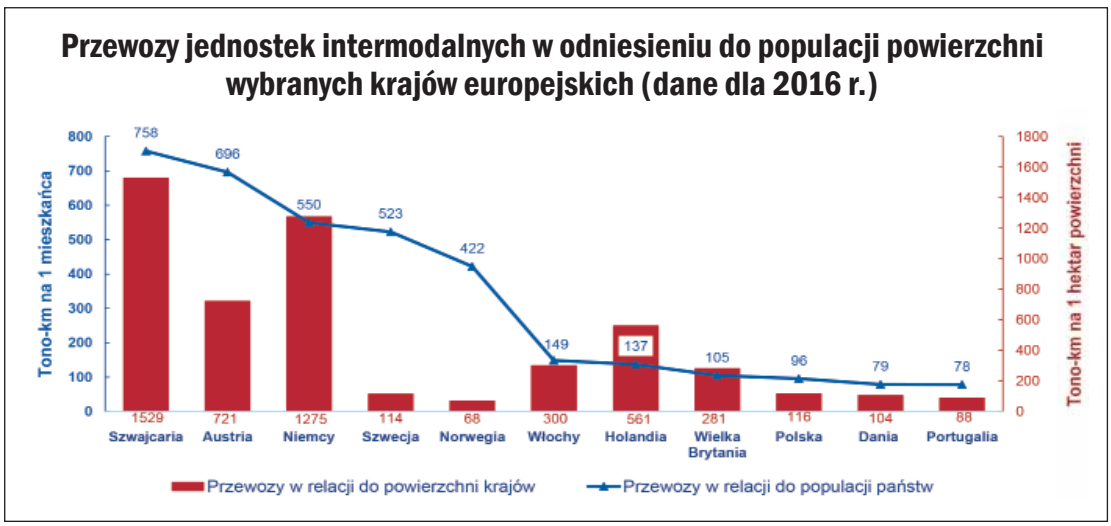
Dzięki stosowanym coraz częściej modyfikacjom jednostek kontenerowych możliwe jest ich zastosowanie przy przewozie nie tylko ładunków drobnicowych, lecz również masowych, płynnych czy materiałów niebezpiecznych.

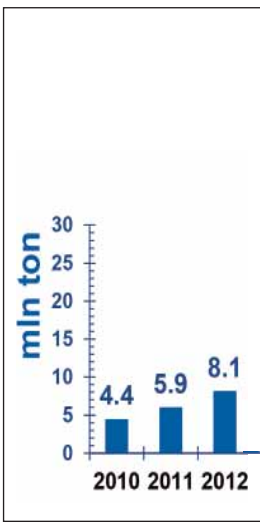
– mówił na wspomnianej konferencji FRACHT 2018 w Gdańsku Radosław Pacewicz. Podkreślał też, że przepustowość polskiej sieci kolejowej – *jeśli chodzi o możliwości transportu kontenerów ze wschodu powoli się wyczerpuje*. Wiceprezes UTK nie jest w swej opinii odosobniony. Także Ireneusz Marchel, prezes Polskich Linii Kolejowych, przestrzegał na Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach, że przejście graniczne Terespol-Brześć – *zbliża się już do kresu swojej przepustowości*. Podobne sygnały wcześniej zgłaszał członek zarządu DB Cargo Polska, Paweł Pucek, krytykując długi, często 3-dniowy z konieczności postój pociągów ze wschodu i aż 6-dniowy przejazd tranzytem przez Polskę do Niemiec.

Terminalowe dylematy

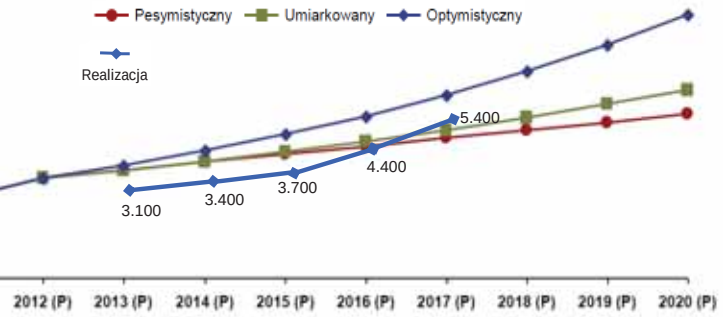
Polskie Linie Kolejowe starają się poprawić tę sytuację. Planowana jest rozbudowa infrastruktury kolejowej w Tere-







przewozów intermodalnych do 2020 r.



spolu i Kobylanach, modernizacja centrum przeładunkowego Małaszewicze i stacji w Medyce. Także władze województwa podlaskiego zamierzają, korzystając z współfinansowania unijnego, zmodernizować dwie szerokotorowe linie kolejowe prowadzące z Białorusi. Przewoźnicy towarowi, doceniając te działania, uważają jednak, że wiele z nich podjętych zostało zbyt późno i w zbyt małym zakresie. Terminalowy problem zamierza rozwiązać też zarząd PKP S.A. Nowy ambit-

W drugim kwartale 2018 r. „poszły w górę" wszystkie parametry transportu intermodalnego w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Przetransportowano blisko 450 tys. TEU.

ny program Grupy to stworzenie sieci 19 – 7 dużych, 2 średnich i 10 małych terminali. Zlokalizowane zostaną one „w oparciu o analizy potoków towarów i potencjał ekonomiczny" planowanego holdingu. Największy miałby powstać w Łodzi, pozostałe m. in. na zaniedbanej dotąd terminalowo ścianie wschodniej, m. in. w Czeremsze, w Suwałkach czy Ełku. – *Będą to terminale z otwartym dostępem. Celem programu jest zapewnienie sprawności przepływu ładunków na trasach międzynarodowych. Jednocześnie zainicjowaliśmy stworzenie platformy logistycznej, która połączy centra logistyczne i terminale. Rozmawiamy z potencjal-*

Prognoza masy towarów w kolejowych przewozach jednostek intermodalnych na terenie Polski w perspektywie do 2023 r.





LIDER
RYNKU USŁUG
LOGISTYCZNYCH

PKPCARGO

WWW.PKPCARGO.COM

nymi uczestnikami platformy. – informował w kwietniu bieżącego roku Mirosław Antonowicz, członek zarządu PKP S.A podczas gdańskiej konferencji. Koszty tego programu szacowane są na ok. 1,5 mld zł. Inwestycje te powinny być zrealizowane do 2030 r., czyli dopiero w następnej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej.

Jednocześnie PKP S.A zamierza stworzyć platformę logistyczną, która połączyłaby centra logistyczne i terminale. Podwaliny takiej platformy stwarzać ma porozumienie operatorów tych obiektów. Pierwsze takie porozumienia zostały zawarte w styczniu pomiędzy PKP S.A. a miastem Konin i Wielkopolskim Centrum Logistycznym Konin Stare. Zakłada ono współpracę w celu budowy i eksploatacji terminala intermodalnego w Koninie. List intencyjny dotyczący współpracy przy pozyskaniu inwestora do budowy terminala PKP S.A zawarło 2 lutego z miastem Rybnik. Podobny list intencyjny dotyczył Łodzi, a także Zduńskiej Woli, gdzie najpierw ogłoszony ma być przetarg na dzierżawę terenu pod budowę suchego portu multimodalnego i wyłonienie partnera biznesowego, z którym wspólnie byłby zarządzany ten obiekt. Natomiast 3 kwietnia pierwszym członkiem platformy logistycznej został Port Gdynia. Jego zarząd współpracować będzie z PKP S.A „w zakresie rozwoju terminali intermodalnych z wykorzystaniem terenów będących w zasobach PKP S.A".



Fot.: PKP CARGO

Przewozy intermodalne stają się jedną ze specjalizacji PKP CARGO, z roku na rok ten segment rynku rośnie o kilkanaście procent, a w 2017 nawet o ponad 20%. W pierwszym półroczu 2018 r. spółka przewiozła prawie 4,5 mln ton ładunków intermodalnych, co stanowi podwojenie transportów w porównaniu do 2013 r.

Terminalowy problem zamierza rozwiązać zarząd PKP S.A. Nowy ambitny program Grupy to stworzenie sieci 19 – 7 dużych, 2 średnich i 10 małych terminali. Zlokalizowane zostaną one „w oparciu o analizy potoków towarów i potencjał ekonomiczny" planowanego holdingu.

Franciszek Nietz



Wojciech Wytrykowski

A może kontenerem?

AsstrA-Associated Traffic AG oferuje usługi morskich przewozów kontenerowych niemal na całym świecie. Do głównych kierunków należą: UE-kraje WNP, PL-UK, a także UE-Bliski Wschód. AsstrA umożliwia swoim klientom również egzotyczne wyprawy kontenerowe do Afryki.



– W pierwszej trójce najpopularniejszych kierunków w 2018 r. znalazły się takie szlaki, jak PL-UK, ES-BY oraz BE-RU. Od stycznia b.r. na danych destynacjach AsstrA przetransportowała łącznie ponad 6 mln ton ładunków. Wyniki te kilkukrotnie przewyższają rezultaty za analogiczny okres 2017 r. – zaznacza kierownik Europejskiego Działu Przewozów Kontenerowych w AsstrA Wojciech Wytrykowski.

AsstrA w swojej ofercie ma kompleksowe usługi morskich przewozów kontenerowych na potrzeby branży high-tech, motoryzacyjnej, FMCG i wielu innych. – *W kolejnych latach planujemy także rozszerzenie naszej działalności na rynku niemieckim i francuskim, otwierając biura morskie w tych krajach. Chcemy być bliżej naszych klientów* – podkreśla Wojciech Wytrykowski.



Fot.: DCT

O rekordy będzie trudniej

Od pewnego czasu rosną przeładunki zarówno w DCT Gdańsk, jak i w obu gdyńskich terminalach. A w poprzednich latach było wyraźnie widać, że rosnące obroty kontenerowe w DCT odbywały się kosztem terminali gdyńskich

Tegoroczne obroty kontenerowe polskich portów są rekordowe. We wrześniu przekroczyły już poziom 2 milionów TEU. Nastąpiło to zatem o 3 miesiące wcześniej, niż rok temu. Miesięczne przeładunki już 15 miesiąc z rzędu przekroczyły 200 tys. TEU. Wprawdzie wrześniowe wyniki mogły rozczarować, zwłaszcza że rok temu był to jeden z najlepszych miesięcy, ale wspomniany poziom i tak został osiągnięty (patrz: tabela i wykres 1.).

Te przeładunki skupiły się jednak tylko w portach nad Zatoką Gdańską, gdyż w portach Szczecina i Świnoujścia nastąpił nawet spadek obrotów i oba tamtejsze terminale obsłużyły łącznie zaledwie 3% morskiego ruchu kontenerów (patrz: wykres 2.). Obecnie w przeładunkach dominują tylko 3 terminale: DCT Gdańsk oraz Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT). Zwłaszcza ten pierwszy, który skupia już 69% całych portowych obrotów kontenerowych, a na pozostałe dwa przypada po 14%. Co więcej, również i tegoroczne tempo wzrostu przeładunków było najszybsze w tym największym z terminali (26,3%), jakkolwiek w GCT było ono tylko niewiele wolniejsze – 23,4%.

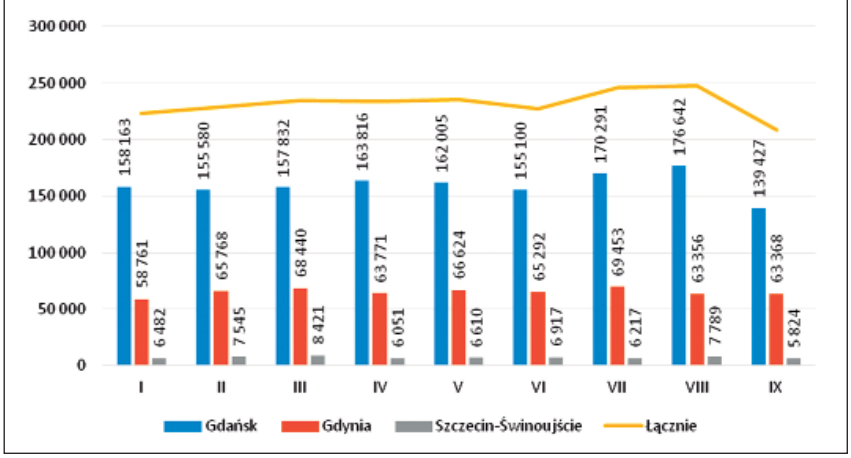
To zjawisko majoryzacji mniejszych przez większych występuje w polskich portach i terminalach kontenerowych już od pewnego czasu. Ekspansja wielkiego sąsiada, DCT, sprawiła, że przed trzema laty przeładunki zupełnie ustały w mniejszym, Gdańskim Terminalu Kontenerowym, w efekcie czego przestał w ogóle istnieć jako samodzielna spółka. Zupełnie nie liczą się w statystykach dwie mniejsze bazy, należące do operatora OT Logistics: OT Port Gdynia i OT Port Świnoujście, które obsługują po zaledwie kilkadziesiąt czy kilkaset pojemników miesięcznie (w OT Port Świnoujście wrześniowe przeładunki były zerowe). Także w terminalu DB Port Szczecin, który 3-4 lata temu miał długi okres znacznego przyrostu przeładunków, w tym roku zauważalny jest wyraźny ich spadek, w stosunku do roku poprzedniego.

Przede wszystkim DCT

Port gdański dobrze wykorzystuje w ostatnich latach rentę swojego położenia geograficznego (jest to port zimą niezamarzający) oraz fakt, że posiada duży i nowoczesny głębokowodny terminal, do którego mogą zawijać – i zawijają – największe kontenerowce świata. Jego budowniczowie wykazali znakomite wyczucie rynku i przekazali terminal do użytku w momencie, gdy do żeglugi liniowej zaczęto wprowadzać coraz to większe jednostki. Sprawiło to, że niektóre dalekowschodnie oceaniczne serwisy liniowe, które wcześniej docierały tylko do portów Europy Zachodniej: Antwerpii, Rotterdamu czy Hamburga, przedłużone zostały na Bałtyk, skąd ładunkom było bliżej do rynków rosyjskiego, polskiego czy fińskiego.

Osłabiło to pozycję Hamburga w obsłudze rynku bałtyckiego. A jest to port, w którym przed laty przeładowywano więcej „polskich" pojemników niż w Gdyni, będącej wówczas największym naszym portem kontenerowym. W zeszłym roku

Wykres 1. Przeładunki kontenerów w portach w ciągu 9 miesięcy 2018 r. (TEU)



w Hamburgu odnotowano mniej zawinięć mega-kontenerowców o pojemności 18-20 tysięcy TEU, niż w Gdańsku, a to z powodu problemów z pogłębieniem Łaby, przeciw któremu skutecznie przez lata oponowali ekolodzy. Niespełna 2 lata temu możliwości przeładunkowe DCT zostały podwojone – do 3 mln TEU rocznie i docierają tam już dwa cotygodniowe dalekowschodnie serwisy największych aliansów żeglugowych: „2M" i „The Ocean Alliance".

Wprowadzanie do żeglugi coraz to większych jednostek sprawiło, że ucierpiał na tym także port gdyński, z którego już kilka lat temu zaczęli się przenosić do Gdańska armatorzy eksploatujący duże statki oceaniczne. Port gdyński spóźnił się przynajmniej o kilka lat z przystosowaniem swoich budowli hydrotechnicznych, m.in. jednej z obrotnic dla statków i wejścia wewnętrznego, do parametrów wymaganych przez te większe jednostki. Wprawdzie w połowie października, jak deklaruje zarząd tamtejszego portu, możliwe już będzie zawijanie statków o długości do 366 m, ale ciasne wejście do wewnętrznej części portu nadal może zniechęcać armatorów do korzystania z jego usług, chociaż oba gdyńskie terminale, BCT i GCT, już wcześniej się do tego przygotowały, zakupując odpowiedni sprzęt przeładunkowy. Z tego powodu np. większe statki niedawno uruchomionego oceanicznego serwisu żeglugowego „Himalaya Express", będącego wspólnym przedsięwzięciem armatorów Mediterranean Shipping Company (MSC) i Shipping Corporation of India (SCI), omijały Gdynię, kierując się do litewskiej Kłajpedy. Linię tę obsługuje 10 statków, z czego 9, należących do MSC o pojemności 8200-13.400 TEU i jeden, mieszczący 8189 TEU, należący do SCI. (Po latach przerwy, jest to pierwsza linia oceaniczna obejmująca swym zasięgiem port gdyński.)

Ciasne wejście do wewnętrznej części portu w Gdyni nadal może zniechęcać armatorów do korzystania z jego usług, chociaż oba gdyńskie terminale, BCT i GCT, już wcześniej się do tego przygotowały, zakupując odpowiedni sprzęt przeładunkowy.

Obecnie w przeładunkach dominują tylko 3 terminale: DCT Gdańsk oraz Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) i Gdynia Container Terminal (GCT). Ten pierwszy skupia już 69% całych portowych obrotów kontenerowych, a na pozostałe dwa przypada po 14%.

Od pewnego czasu jednak rosną przeładunki zarówno w DCT Gdańsk, jak i w obu gdyńskich terminalach. A w poprzednich latach było wyraźnie widać, że rosnące obroty kontenerowe w DCT odbywały się kosztem terminali gdyńskich. Ten swoisty międzyportowy, „kontenerowy kanibalizm" w Zatoce Gdańskiej ostatnio jakby zanikł, ale może jednak oddziaływać na dalszą metę, powodując spadek przeładunków w portach nad Odrą.

Statystyki kontenerowe wskazują, że w obrotach polskich portów import zdecydowanie góruje nad eksportem. To jednak może być wrażenie mylne z tego powodu, że w DCT Gdańsk, w którym dokonuje się ponad 2/3 przeładunków kontenerowych, znaczny udział mają ładunki kierowane dalej, na rynki rosyjski i fiński. Terminal ten wprawdzie nadal nie ujawnia, jak duży jest ten udział, ale jest on znaczny i może sięgać nawet połowy obrotów tego terminalu. Wedle niepotwierdzonych informacji, proporcje jednak ostatnio zmieniają się na korzyść ładunków polskich, czy też tranzytowych, ale przewożonych między portem a krajami ościennymi drogami lądowymi.


Fot.: Port Hamburg

W zeszłym roku w Hamburgu odnotowano mniej zawinięć mega-kontenerowców o pojemności 18-20 tysięcy TEU, niż w Gdańsku, a to z powodu problemów z pogłębieniem Łaby, przeciw któremu skutecznie przez lata oponowali ekolodzy

Wąskie gardło na zapleczu portów

Gdyby nie to, że znaczna część kontenerów trafiających do Gdańska nie opuszcza terenu terminalu, tylko jest tam przeładowywana na mniejsze jednostki, problemy jakie tam występują z transportem od strony lądu byłyby jeszcze większe. I tak się dzieje, mimo że ten właśnie port uzyskał ostatnio najlepsze połączenia ze swoim zapleczem lądowym, zarówno drogowe jak i kolejowe. A lada tydzień zostanie jeszcze oddany do użytku kolejny odcinek drogi szybkiego ruchu S7, który przez Żuławy i nowy most na Wiśle połączy Gdańsk z Elblągiem – i dalej z Warszawą.

Jednak problemem stają się połączenia kolejowe – i to we wszystkich naszych głównych portach. Coraz to większej liczby kontenerów i tych ilości pozostałych ładunków, które trafiają ostatnio do portów – a jest duże prawdopodobieństwo, że na koniec roku będzie to 100 milionów ton! – nie da się przewieźć samym transportem samochodowym. Wąskie gardło, we wszystkich portach, stanowią portowe stacje kolejowe, które były budowane przed wielu laty z myślą o zupełnie innych ilościach ładunków i o innej ich strukturze. Wprawdzie gotowe są już projekty ich przebudowy, a podobno i potrzebne na to pieniądze, ale z każdym miesiącem maleją szanse, iż uda się je zrealizować, tak jak planowano, do końca 2020 r. Nie został jeszcze rozstrzygnięty żaden z przetargów na wykonawców tych inwestycji – a wchodzą tu w grę sumy idące w setki milionów złotych, w każdym z portów. Przy obecnej,

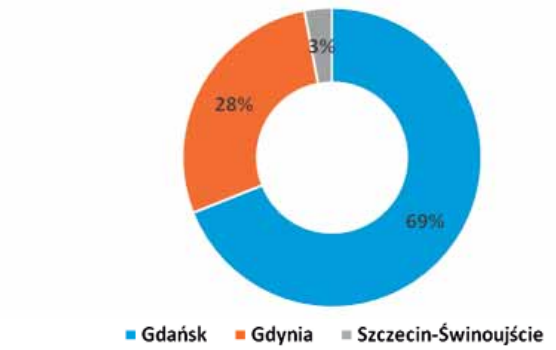
Kontenery przeładowane w okresie 9 miesięcy 2018 r. w portowych terminalach (TEUi)

Miesiące 2017 r.	Gdańsk	Gdynia				Szczecin-Świnoujście			Porty łącznie
	DCT	BCT*	GCT	OT PGdy	Razem	DB PS	OT PŚw.	Razem	
1	2	3	4	5	3+4+5	6	7	6+7	2+3...6+7
I	158 163	29 192	29 405	164	58 761	5 867	615	6 482	223 406
II	155 580	30 448	35 231	79	65 758	7 053	492	7 545	228 883
III	157 832	32 029	36 279	132	68 440	7 850	571	8 421	234 693
IV	163 816	30 439	33 203	129	63 771	5 627	424	6 051	233 638
V	162 005	34 837	31 656	131	66 624	5 791	819	6 610	235 239
VI	155 100	27 979	37 127	186	65 292	6 326	591	6 917	227 309
VII	170 291	36 005	33 310	138	69 453	5 688	529	6 217	245 961
VIII	176 642	31 683	31 523	150	63 356	7 611	178	7 789	247 787
IX	139 427	32 086	32 174	108	64 368	5 824	0	5 824	209 619
I - IX	**1 438 856**	**284 698**	**299 908**	**1 217**	**585 823**	**57 637**	**4 219**	**61 856**	**2 086 535**

*BCT – Bałtycki Terminal Kontenerowy Gdynia; DCT – Deepwater Container Terminal Gdańsk; GCT – Gdynia Container Terminal; GTK – Gdański Terminal Kontenerowy; DB PS – Deutsche Bahn Port Szczecin; OT PGdy – OT Port Gdynia d. Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia; OT PŚw. – OT Port Świnoujście, d. Port Handlowy Świnoujście.

Źródło: Dane z poszczególnych terminali (zebrał i opracował MB)

Wykres 2. Udział portów w przeładunkach kontenerów w okresie 9 miesięcy 2018 r.





Fot.: DCT

DCT Gdańsk, w którym dokonuje się ponad 2/3 przeładunków kontenerowych, znaczny udział mają ładunki kierowane dalej, na rynki rosyjski i fiński

pogarszającej się sytuacji w budownictwie, rosnących kosztach, brakach pracowników i niedostatku mocy przerobowych, o znalezienie kompetentnych wykonawców będzie coraz trudniej.

To oznacza, że problemy komunikacyjne na lądowym zapleczu naszych portów będą się piętrzyć. Najwyższa Izba Kontroli w swoim niedawnym raporcie wykazała, iż do naszych głównych portów nie dociera żadna droga o odpowiednich parametrach. Poza tym, kontenerów na większe odległości nie powinno się wozić samochodami, gdyż staje się to zwyczajnie nieopłacalne,

Wąskie gardło, we wszystkich portach, stanowią portowe stacje kolejowe, budowane przed wielu laty z myślą o zupełnie innych ilościach ładunków. Gotowe są już projekty ich przebudowy, ale z każdym miesiącem maleją szanse, iż uda się je zrealizować końca 2020 r.

a po przekroczeniu pewnego progu, także fizycznie niemożliwe, gdyż już obecnie porty Gdańska i Gdyni obsługiwane są przez tysiące pojazdów dziennie.

Pewnych ładunków, zwłaszcza masowych, nie da się przewieźć inaczej niż koleją. A problemy występują nie tylko na portowych stacjach, ale i na szlakach w głębi kraju, a także na granicznych przejściach kolejowych – i to ze wszystkimi naszymi sąsiadami. To skutecznie uniemożliwia naszym portom zabieganie o obsługę ładunków tranzytowych. A terytoria krajów ościennych są za to skutecznie penetrowane przez porty znad mórz Północnego, Śródziemnego i Czarnego. Z samego Hamburga wyrusza w różne strony ponad 200 pociągów intermodalnych dziennie. Z naszych około 120 tygodniowo. Niedrożność lądowych szlaków drogowych i kolejowych na zapleczu tych portów będzie się w najbliższym czasie coraz dotkliwiej dawała im we znaki i może być najskuteczniejszym hamulcem dalszej ich ekspansji. A plany rozwojowe nasze porty mają niezwykle ambitne.

Maciej Borkowski



PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze to brama dla Chin do Unii Europejskiej, tutaj bowiem kierowana jest większość pociągów jadących z Państwa Środka do UE

PKP CARGO **stawia na intermodal**

W strukturze przewozów Grupy PKP CARGO dominują towary masowe, w tym węgiel i kruszywa. Jednak coraz większe znaczenie mają też transporty intermodalne i ich rola będzie rosła.

W pierwszym półroczu 2018 r. przewozy intermodalne realizowane przez PKP CARGO osiągnęły poziom 4,4 mln t, podczas gdy rok temu było to 3,7 mln ton, a w 2016 r. tylko 3 mln ton. Czesław Warsewicz, prezes PKP CARGO S.A. zwraca uwagę na fakt, że choć intermodal to w tej chwili tylko około 7,5% masy towarowej wożonej przez Grupę, to jednak od kilku lat obserwowany jest dynamiczny wzrost takich ładunków – o około 20% w skali roku. – *Przewozy intermodalne są jedną z naszych specjalizacji* – podkreśla prezes Warsewicz. – *Widzimy ogromny potencjał w tym segmencie przewozów kolejowych* – dodaje.

Rozwój intermodalu wymusza globalizacja

Czesław Warsewicz argumentuje, że rozwój intermodalu wymusza globalizacja i poszerzająca się wymiana handlowa na świecie. Te procesy spowodowały unifikację produkcji przemysłowej i w efekcie większość gotowych wyrobów, prefabrykatów i półproduktów da się załadować do kontenera lub bezpośrednio na platformę i przetransportować: statkiem i potem koleją albo samochodami lub od razu transportem naziemnym. W taki sposób wozi się maszyny, samochody, narzędzia, elektronikę, produkty chemiczne, zabawki, żywność.

W wielu państwach Europy, zwłaszcza tych rozwiniętych, już teraz przewozy intermodalne stanowią główny przedmiot pracy spółek kolejowych. – *Tak samo w przyszłości stanie się w Polsce, gdyż wzrost gospodarczy, reindustrializacja kraju spowodują, iż zmienią się u nas struktura kolejowych przewozów towarowych w kierunku intermodalu* – mówi prezes Czesław Warsewicz.

Korytarze prowadzące do Chin

Znaczną część takich przewozów będzie stanowiła obsługa Nowego Jedwabnego Szlaku i paneuropejskiego korytarza północ – południe, który łączy Bałtyk z Adriatykiem i Morzem Czarnym. PKP CARGO Centrum Logistyczne Małaszewicze to brama dla Chin do Unii Europejskiej, tutaj bowiem kierowana jest większość pociągów jadących z Państwa Środka do UE. I ten potok będzie w kolejnych latach na pewno rósł, gdyż przewóz ładunków koleją jest znacznie szybszy niż statkiem. Ponadto NJS ma stać się bardziej opłacalny, gdyż więcej kontenerów niż teraz będzie zapełnianych w drodze powrotnej, choćby z tego powodu, że Chiny są zmuszone do zwiększenia importu żywności z Polski i Europy.

Jeszcze większy potok ładunków intermodalnych będzie płynął korytarzem północ – południe, gdyż z roku na rok rosną również przewozy kontenerów do portów w Gdańsku, czy też do greckiego Pireusu lub portów włoskich, słoweńskich, czy chorwackich. Te ładunki muszą być potem rozwiezione po Europie, co oznacza także zaangażowanie w ten proces kolei.

Dlatego Grupa PKP CARGO jest aktywna we wdrażaniu idei Trójmorza. Podpisaliśmy listy intencyjne o współpracy z Kolejami Litewskimi – Lietuvos Geležinkeliai i włoskimi – spółką Mercitalia Rail i powołaliśmy grupy robocze, które opracują wspólną ofertę usług logistycznych i transportowych przy wykorzystaniu zasobów wszystkich stron. Ponadto nasz przewoźnik integruje koleje towarowe państw Grupy Wyszehradzkiej (Polska, Węgry, Czechy, Słowacja), co ma także zaowocować w niedalekiej przyszłości wzrostem przewozów w naszej części Europy. – *Kraje Grupy Wyszehradzkiej stanowią bardzo ważny odcinek korytarza północ – południe* – podkreśla Czesław Warsewicz.

Inwestycje w intermodal

Intermodal to ogromna szansa dla Grupy PKP CARGO i przewoźnik stara się ją wykorzystać. Temu służą także inwestycje. We wrześniu br. został ogłoszony przetarg na zakup prawie tysiąca platform do przewozów intermodalnych – nigdy wcześniej w historii PKP CARGO nie było takiego zamówienia. Inwestycje będą też prowadzone w Małaszewiczach oraz innych terminalach logistycznych, które posiada PKP CARGO w Polsce i zagranicą. <

Choć intermodal to w tej chwili tylko około 7,5% masy towarowej wożonej przez Grupę PKP CARGO, to jednak od kilku lat obserwowany jest dynamiczny wzrost takich ładunków – o około 20% w skali roku.

MM

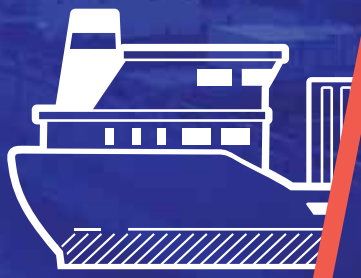
MT TSL

ORGANIZATOR:

PTAK WARSAW EXPO

ufi Member

III MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI



13-15 marca 2019



/ POPRZEDNIA EDYCJA

50,000 mkw	163	9150	13
Powierzchnia targów	Liczba wystawców	Liczba odwiedzających	Patroni medialni

Dołącz do wystawców

WWW.MTTSL.PL

Dyrektor Targów ***SYLWIA WASILEWSKA***

Tel. ***+48 513 032 781,*** e-mail: ***s.wasilewska@warsawexpo.eu***

WARSAW BUS

RÓWNOCZEŚNIE ODBĘDĄ SIĘ

IV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU PUBLICZNGO

13-15 marca 2019

/ STREFY NA TARGACH

- / Ciągniki siodłowe i naczepy
- / Pojazdy użytkowe
- / Transport intermodalny
- / Systemy telematyczne
- / Logistyka i spedycja
- / Części i akcsoria
- / Bezpieczeństwo i kontrola w transporcie
- / Giełda ofert pracy
- / Usługi około transpotrowe
- / Karty paliwowe
- / Magazyny

PATRONI POPRZEDNIEJ EDYCJI:

Marszałek Województwa Mazowieckiego

PIMOT

ZMPD 60 lat

Wydział Transportu

PSTT

TLP

Wojskowa Akademia Techniczna



Wszyscy mówią. Jeden robi.
Nowy Actros.

Wprowadzamy przyszłościowe rozwiązania wspomagające jazdę – liczne innowacje, takie jak lustra wsteczne pojazdu z kamerą MirrorCam, asystent Active Drive Assist, kokpit multimedialny i system Predictive Powertrain Control, które rewolucjonizują znany Ci dotychczas transport dalekobieżny. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust