ISSN 2081–5255

Cena 9,90 zł (5% VAT)

PAŹDZIERNIK – 10/2019 (106)

# TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

od 05.11.2019 do 07.11.2019
+ + + Targi TransLogistica Poland w Warszawie
+ + + Hala H1 | Stoisko B2

ONE **SYSTEM**
ONE **NETWORK**
ONE **FUTURE**

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

ISSN 2081 5255
9 772081 525901 10
Nakład: 11 000 egzemplarzy

Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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









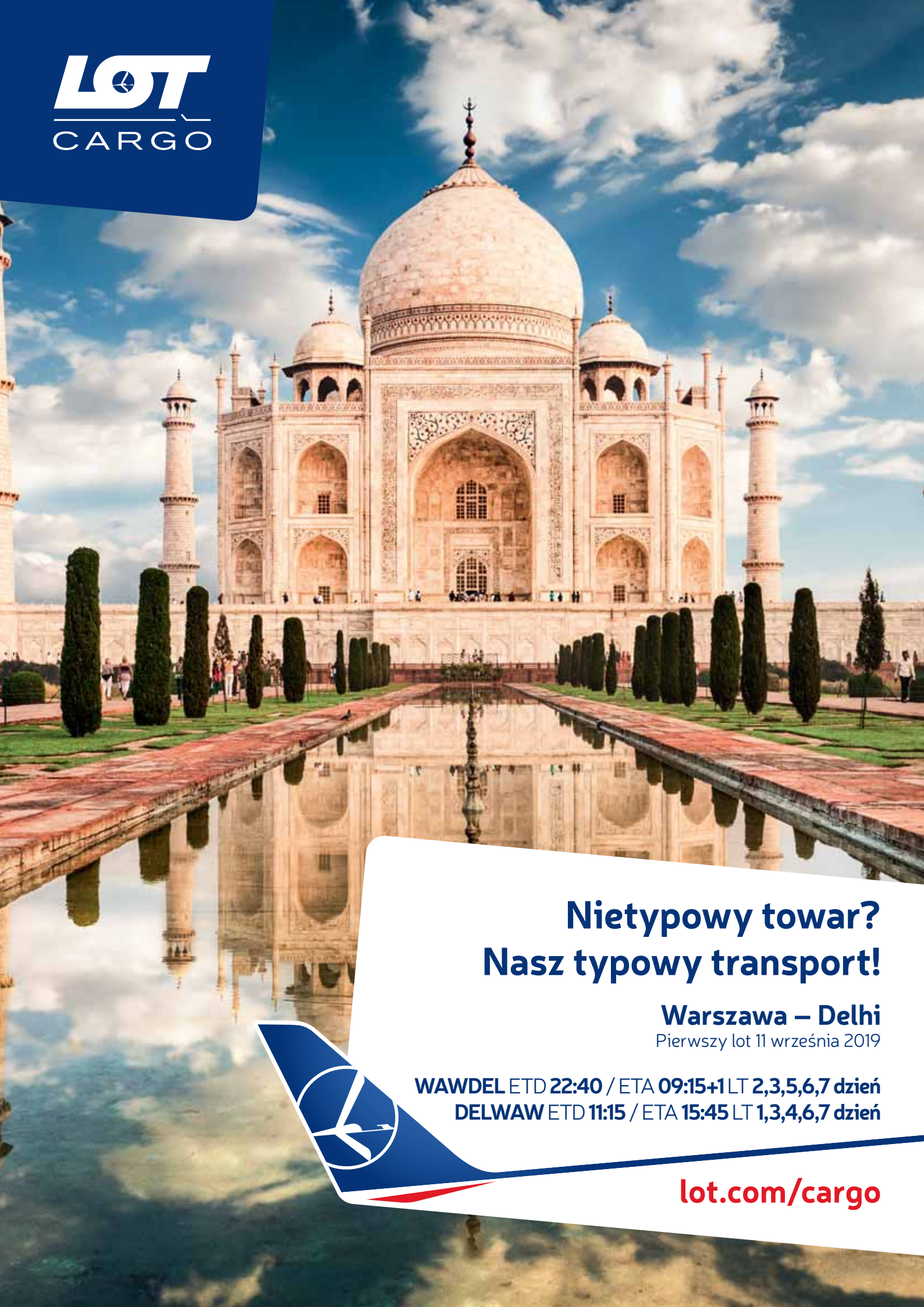

# Inteligentna komunikacja sieciowa w pojeździe + obsługa klienta w czasie rzeczywistym + informacje o zalecanych czynnościach w jednym miejscu

## Mercedes-Benz Uptime

Dla znacznie sprawniejszego planowania wizyt w warsztacie i pełnej dyspozycyjności pojazdu.

Maksymalna dostępność jako opcja do każdej Umowy Serwisowej Mercedes-Benz oraz jako oddzielny produkt. Możliwość łączenia ze wszystkimi usługami Fleetboard. W połączeniu z Truck Data Center; dla Actrosa jako wyposażenie standardowe z możliwością rezygnacji; dla Arocsa i Antosa jako wyposażenie dodatkowe.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust


LOT
CARGO
Nietypowy towar?
Nasz typowy transport!
Warszawa – Delhi
Pierwszy lot 11 września 2019
WAWDEL ETD 22:40 / ETA 09:15+1 LT 2,3,5,6,7 dzień
DELWAW ETD 11:15 / ETA 15:45 LT 1,3,4,6,7 dzień
lot.com/cargo



Jak ważną rolę pełnią nowoczesne technologie w rozwoju biznesu, pokazuje przykład upadku najstarszego biura podróży Thomas Cook, którego początki sięgały 1841 r. Na ratowanie jego było podobno już za późno, gdyż w dogodnym do tego czasie zlekceważono zmiany zachodzące na rynku lotniczym, w tym rosnące znaczenie platform internetowych i Internetu, bez których firma nie tylko nie może się rozwijać, ale – jak widać powyżej – utrzymać się na rynku.

Dziś taki koniec może spotkać każdą firmę, w tym oczywiście logistyczną, która nie będzie nadążać za rozwojem rynku i pojawiającymi się nowymi rozwiązaniami technologicznymi. Wiedzą o tym duzi gracze rynkowi, których stać na rozwój systemu śledzenia przesyłek, Internetu rzeczy, czy na korzystanie z Big Data. Nikt już nie kwestionuje, że jedną z sił napędowych zmian na rynku transportu i logistyki staje się digitalizacja. Co więcej, firmy logistyczne coraz powszechniej będą wykorzystywać dygitalizację nie tylko po to, aby zwiększać przychody, ale też upraszczać procesy, przekształcać usługi, produkty i modele biznesowe, a także redukować wpływ braku odpowiednio wykwalifikowanych kadr. Np. jako sposób na poradzenie sobie z problemem braku kierowców na rynku podaje się transport autonomiczny. A że wszystkie inwestycje związane z rozwojem technologi wymagają sporo pieniędzy i bardziej opłaca się w nie inwestować prowadząc działalność na dużą skalę, to wygrywają duzi operatorzy logistyczni. O tym jakie rozwiązania stosują niektórzy z nich, piszemy w tym numerze. Co jednak mogą robić mali?

Już dziś wiele firm transportowych korzysta z platform internetowych, takich jak platforma TIMOCOM. Niektórzy z nich myślą o łączeniu się w stowarzyszenia, które – ze względu na skalę działania – mogą korzystać z tańszych usług oraz mają większą siłę przetargową. I nie ma innego wyjścia, gdyż rozwój technologii jest nieuchronny, a kto tego nie zaakceptuje – wypadnie z rynku. |

*Elżbieta Haber*
*z-ca redaktora naczelnego*

# W NUMERZE


## W SKRÓCIE

Aktualności .....6

## LOGISTYKA

Dwie kategorie towarów o podobnych cechach.....10

Dwadzieścia lat GEFCO w Polsce ...16

Specjalista w kompleksowej obsłudze sieci gastronomicznych ...18

## LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Zaawansowana automatyzacja sprzyja sukcesom polskiej branży meblarskiej.....20

Profesjonalny serwis bram i doków ...21

Brama specjalna na zamówienie ...22

## POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Droga do optymalizacji.....24

## SYSTEMY IT

Przyszłość zaczyna się dziś .....26

Gdy zabraknie kierowcy .....27

Sztuczna inteligencja przyszłością operacji logistycznych .....32

Webfleet Solutions nową twarzą Tom Tom .....34

Logistyka jak kostka Rubika .....36

## PRAWO

Restrukturyzacja receptą na kłopoty finansowe firm z branży transportowej .....38

Polisa OCP to nie chleb, nie kupuj jej w sklepie .....40

Po co firmie z branży transportowej pomoc prawna? .....44

## TRANSPORT DROGOWY

Jak przygotować firmę na zmiany rynkowe? .....45

Znacznie więcej niż zakup paliwa .....50

Jak Pakiet Mobilności może wpłynąć na transport drogowy w Europie? .....56

Jak prawidłowo wykonać wpis rozpoczęcia i zakończenia pracy .....60

Regulacje emisji $CO_2$ w branży transportowej .....64

Twardy brexit – twarde lądowanie? ... 66

Oszczędź 400 euro na aucie w miesiącu .....67

## TRANSPORT INTERMODALNY

Dostosowanie floty do nowych przepisów.....68

## WYDARZENIA

Panattoni Gala & Party za nami.....70



TSL biznes
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**

TSL biznes | Truck&Van | SPOTKANIA TRANSPORTOWE



# OPEL SAMOCHODY DOSTAWCZE

## NIEMIECKIE NARZĘDZIA DO PROWADZENIA BIZNESU

Opel FLEXCARE **3 LATA OCHRONY GWARANCYJNEJ BEZ LIMITU KILOMETRÓW***

**POZNAJ NAJNOWSZĄ GAMĘ SAMOCHODÓW DOSTAWCZYCH NA RYNKU**

WWW.OPEL.PL

* Promocja dotyczy Opla Nowe Vivaro z roku modelowego 2020.Program Opel Flexcare 2 lata +1 rok Ochrony Pogwarancyjnej bez limitu kilometrów w ciągu 3 lat eksploatacji pojazdu w cenie 1 zł netto oferowany jest i obsługiwany przez Dealerów marki Opel. Pakiet Opel Flexcare można rozszerzyć o dodatkowe usługi za dopłatą. Szczegóły oferty u Autoryzowanych Dealerów marki Opel. Zużycie paliwa i emisja $CO_2$ w zależności od modelu i wersji: 9,0–4,2 l/100 km; 233–109 g/km. Wartości zużycia paliwa i emisji $CO_2$ określone zostały na podstawie pomiarów w cyku WLTP, a następnie przeliczone według reguł stosowanych do cyklu NEDC, aby umożliwić ich właściwe porównanie, zgodnie z Rozporządzeniami (WE) nr 715/2007, nr 2017/1153 oraz nr 2017/1151. Zmierzone osiągi dotyczą wersji z europejskim standardem wyposażenia. Wartości mogą odbiegać od rzeczywistych, ponieważ nie uwzględniają zróżnicowanego stylu i warunków jazdy, a także poziomu wyposażenia pojazdu. Przedstawione zakresy wartości osiągów, zużycia paliwa i emisji spalin wynikają z różnych wersji nadwozia, ładowności i wyposażenia, w tym opon o różnych oporach toczenia. Dodatkowe wyposażenie może spowodować wyższe spalanie i emisję $CO_2$, zwiększenie masy własnej, a co za tym idzie nacisku na osie i jednoczesne ograniczenie ładowności pojazdu i dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy, może prowadzić do zmniejszenia maksymalnej prędkości i uzyskiwanych przyśpieszeń. Wszystkie informacje były aktualne w momencie publikacji materiału. Informacje na temat złomowania samochodu, przydatności do odzysku oraz recyklingu są dostępne na www.opel.pl

# ZMANY W DHL SUPPLY CHAIN

Pierwszego października Henrik Venter (l. 50) objął funkcję dyrektora generalnego DHL Supply Chain na Europę kontynentalną, Bliski Wschód i Afrykę. Zastąpił on na tym stanowisku Oscara de Bok, który jako członek Zarządu Grupy Kapitałowej Deutsche Post DHL, zasiadł na czele Zarządu DHL Supply Chain.



Nowy dyrektor generalny przez ponad 10 lat zdobywał doświadczenie na stanowiskach kierowniczych w DHL Supply Chain, a wcześniej z zakresu logistyki kontraktowej. Teraz stanął na czele oddziałów firmy w 25 krajach. Jego rolą jest wzmacnianie pozycji regionu i jego przyszły rozwój, a także wprowadzanie procesu standaryzacji oraz konsekwentne wdrażanie planu innowacyjnego w dziale biznesowym. Został on także członkiem Zarządu DHL Supply Chain.

Hendrik Venterod od 2009 r. zajmował różne stanowiska kierownicze w firmie, pracował najpierw w RPA jako dyrektor ds. Sektora Opieki Zdrowotnej, Technologii i Motoryzacji, a od 2013 r. stał na czele pionu logistyki kontraktowej, zajmując w Polsce stanowisko dyrektora zarządzającego. W 2015 został dyrektorem generalnym na Europę Środkową, w 2018 jego funkcja została poszerzona o kierownictwo nad oddziałami w Europie Wschodniej. Od tego czasu zarządzał działaniami DHL Supply Chain w regionie Europy Środkowej i Wschodniej.

Hendrik Venter obronił pracę licencjacką z zakresu inżynierii. Posiada również dyplom z wyróżnieniem w dziedzinie zarządzania biznesem. I



# EKSPANSJA GRUPY FRACHT W AFRYCE

Grupa Fracht systematycznie rozszerza działalność na afrykańskim rynku usług TSL. Ostatnio otworzyła nowy oddział w Egipcie i rozpoczęła współpracę z klientami w północno-wschodniej części Afryki. To czwarta placówka uruchomiona w tym roku przez Grupę Fracht na tym kontynencie i 15 oddział w afrykańskiej sieci logistycznej firmy.

Egipt jest jednym z najważniejszych partnerów gospodarczych Polski w Afryce, z perspektywami współpracy dla branży przemysłowej, energetycznej, wydobywczej i rolno-spożywczej, a Fracht FWO Polska specjalizuje się w obsłudze klientów z tych sektorów, więc perspektywy rozwoju w tym kraju ma duże.

Siedziba główna egipskiego oddziału firmy mieści się w Kairze, który jest największym ośrodkiem gospodarczym i przemysłowym tego kraju. Placówka odpowiada także za obsługę klientów w dwóch sąsiednich krajach – Libii i Sudanie. Jej specjalizacją są kompleksowe usługi logistyczne i spedycyjne, w tym transporty ponadgabarytowe, *project cargo* oraz magazynowanie.

Otwarcie nowego oddziału Grupy Fracht w Egipcie jest kolejnym etapem ekspansji operatora w Afryce. W ubiegłym roku Grupa przejęła belgijską firmę logistyczną Polytra, której specjalnością była obsługa rynku afrykańskiego. Dzięki temu sieć logistyczna Grupy Fracht powiększyła się o Kongo, Tanzanię, Zambię oraz RPA. Dalszym krokiem było uruchomienie oddziałów w Rwandzie, Burundi i Kenii, a w tym roku w Kamerunie, Senegalu, Wybrzeżu Kości Słoniowej oraz Egipcie. Grupa ma także swoje placówki w Nigerii, Burkina Faso i na Mauritiusie. Poszczególne oddziały współpracują z klientami w sąsiadujących krajach. Do klientów operatora należą zarówno lokalne firmy jak i międzynarodowe koncerny, głównie z branży przemysłowej, energetycznej, paliwowej, motoryzacyjnej, FMCG, farmaceutycznej i projektów infrastrukturalnych. I

> Otwarcie nowego oddziału Grupy Fracht w Egipcie jest kolejnym etapem ekspansji operatora w Afryce.

# NOWA METODA IDENTYFIKACJI

Amazon, testuje całkowicie nowy sposób identyfikacji swoich klientów. By rozróżnić Smitha od Johnsona, hipernowoczesny skaner wykorzystuje obrazowanie komputerowe oraz geometrię głębi.

Według New York Post Amazon rozpoczął testy skanera, który może identyfikować klientów na podstawie ich dłoni. – *Gigant co rusz testuje nowe technologie by jeszcze bardziej uprościć proces zakupowy. W tym przypadku atutem są jeszcze szybsze płatności, które będzie można potwierdzać błyskawicznym skanem dłoni* – komentuje Sascha Stockem z Nethansy, sopockiego startupu, który wprowadza polskie i niemieckie firmy na międzynarodową platformę handlową Amazona. – *Amazon doskonale wie, że dla klientów liczy się nie tylko cena, ale również emocje. To za nie klienci są w stanie zapłacić krocie, mimo że często posiadają tańsze alternatywy produktowe* – dodaje prezes zarządu Nethansy.



*Amazon co rusz testuje nowe technologie by jeszcze bardziej uprościć proces zakupowy. W tym przypadku atutem są jeszcze szybsze płatności, które będzie można potwierdzać błyskawicznym skanem dłoni*

Jest to na razie program pilotażowy. Jeśli się powiedzie, może zostać wdrożony w punktach spożywczych Whole Foods, których właścicielem jest Amazon. Według redakcji NYP wystarczy, że użytkownicy odwiedzający sklep przytrzymają rękę nad skanerem, który wykorzystuje elementy sztucznej inteligencji: łączy uczenie maszynowe oraz obrazowanie komputerowe, a dodatkowo geometrię przestrzeni. W ten sposób nastąpi identyfikacja unikalnego kształtu i rozmiaru każdej dłoni. Jeśli klienci Amazon Prime będą chcieli spróbować nowego sposobu identyfikacji w sklepie, będą musieli wpierw wybrać się do niego, aby ich ręce zostały zapisane w bazie, a następnie dopasowane do kont.

Nowa metoda identyfikacji uzupełni autorski systemem płatności Amazon Pay.

*MP*

# MEGACIĘŻARÓWKI DACHSER
## PRZEMIERZAJĄ CZESKIE DROGI

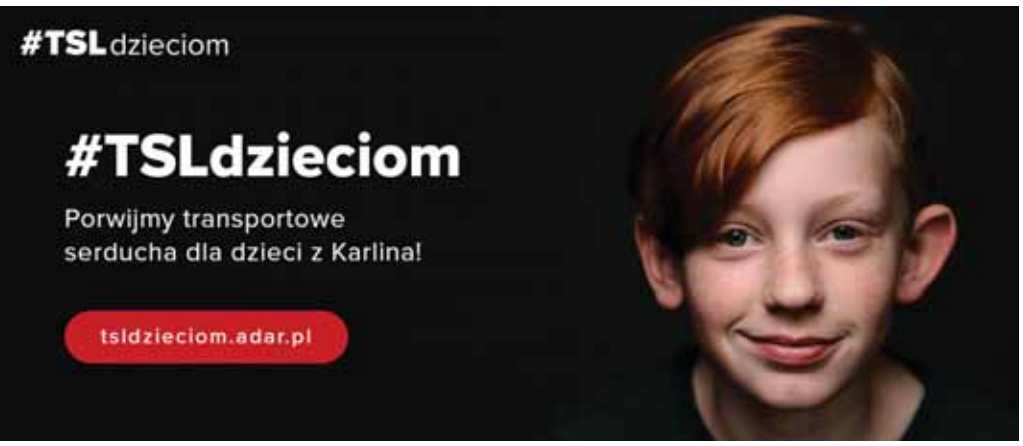



Dachser jako jeden z pierwszych operatorów logistycznych w Czechach używa 25-metrowych ciężarówek do codziennych przewozów towarów w tym kraju. Kursują one między oddziałami firmy w Ostrawie i Brnie.

Pozwala to na transportowanie większej liczby przesyłek przy wykorzystaniu tylko dwóch długich zestawów zamiast trzech konwencjonalnych pojazdów. Zastosowanie takiego rozwiązania umożliwił czeski rząd wydając decyzję o szerszym dopuszczeniu dłuższych kombinacji ciężarówek do jazdy. Firmy logistyczne mogą teraz ubiegać się o pozwolenia na użytek długich zestawów na określonych trasach.

Maksymalna długość megaciężarówki to 25,25 m przy dopuszczalnej masie całkowitej 48 t. Pojazdy te muszą się poruszać przede wszystkim po autostradach i nie mogą przekraczać torów kolejowych. Odległość między punktami załadunku lub rozładunku a wjazdem na najbliższą autostradę nie może przekraczać 10 km. Blisko 170-kilometrowy odcinek między Ostrawą a Brnem spełnia wszystkie te wymagania.

Zestaw, w skład którego wchodzi jedna naczepa typu mega i jeden kontener BDF, może pomieścić 104 palety. Jest to możliwe dzięki zastosowaniu dwupoziomowego załadunku – rozwiązania, które jest od lat wykorzystywane przez Dachser. Wdrożenie do użytku dwóch takich pojazdów na trasie Ostrawa-Brno przełożyło się na zwiększenie przestrzeni ładunkowej o 40%. Operator dłuższych ciężarówek używa również w innych krajach europejskich (Niemcy, Szwecja, Hiszpania). Ich zastosowanie jest ograniczone przepisami, które różnią się w zależności od państwa. Obostrzeniami objęta jest także kwestia przekraczania nimi granic. W Polsce transportowanie towarów megaciężarówkami jest dozwolone tylko po uzyskaniu specjalnych zezwoleń.




# AKCJA #TSLdzieciom NABIERA ROZPĘDU

## PORWIJMY DO AKCJI NASZE TRANSPORTOWE SERDUCHA DLA DZIECI Z KARLINA!

**Już ponad 20 000 zł zostało zebrane w ramach akcji #TSLdzieciom, która od połowy września szturmem zaangażowała do pomocy całą branżę TSL.**

3 września blogerzy Nasierowski i Tkaczykowski wraz z #adarteam pojechali do Wioski SOS w Karlinie, aby na własne oczy obejrzeć, a później móc pokazać transportowej społeczności, czym jest SOS Wioska Dziecięca i Program SOS Rodzinie. Zobaczyli, co zostało zrobione przez ostatnie 16 lat działalności wioski, a co jest jeszcze przed nimi – w czym będzie pomagać akcja #TSLdzieciom. Materiał z wizyty dostępny jest na oficjalnej stronie zbiórki tsldzieciom.adar.pl.

### Dzieci z Karlina są fundamentem tej akcji

Celem akcji jest wsparcie działalności Wioski SOS w Karlinie, która codziennie niesie pomoc 308 dzieciom. Największe potrzeby to potrzeby edukacyjne i zdrowotne. Dzieci trafiające pod opiekę Stowarzyszenia często są zaniedbane pod wieloma względami. Potrzebują specjalistycznych terapii, zajęć wyrównawczych, spotkań z psychologiem, logopedą, pedagogiem. Podopieczni Stowarzyszenia potrzebują również opieki medycznej, takiej jak wizyty u specjalistów, np. neurologa czy ortopedy, zakupu okularów bądź aparatu ortodontycznego.

*– Dzieci, które do mnie przychodziły, miały za sobą różne przeżycia. Często nawet nie zdajemy sobie sprawy, w jaki sposób odcisnęło się to na ich życiu, psychice, emocjach czy relacjach z innymi. Każda minuta mojej pracy pokazywała, że mogę coś zrobić, naprawić, pokazać im, w jaki sposób sami mogą sobie też z tym poradzić. Chodzi o to, aby cały czas z nimi być. Żeby ich wspierać, pokazywać, że można być innym i przede wszystkim szczęśliwym* – tak o swojej misji pomocy dzieciom, mówi najdłużej pracującej mama SOS na świecie – Pani Danuta Ulidowicz.

### Lista zaangażowanych osób się nie kończy!

Akcja prowadzona jest na stronie tsldzieciom.adar.pl i na portalu zrzutka.pl. Od kilku dni działa również specjalna grupa na FB, w której można wystawić produkty na licytację – @Licytacje na akcję #TSLdzieciom – dotychczas można było już zlicytować np. samochód BMW E36. Do działań sukcesywnie dołączają kolejne osoby i firmy z branży TSL. Akcję #TSLdzieciom wspierają: Nasierowski, Adrian Trucker & Paker, Tkaczykowski, Patrycja Rzenno ‚Almerka', Kempa Trucker, Miki Dabes, Dzidziuś VOLVO, Siofer Majucha, Siofer Malina, Szybki Majkel, Sebastian – kierowca ze Szwecji, Artdrive, Sokół on the road, Adamos Interior, AdaskoN95 i inni.

Jedną z form wsparcia akcji jest również zakup limitowanej koszulki z napisem „Pan Szofer", którą można nabyć na stronie www.uszofera.pl. Dochód ze sprzedaży zostanie przekazany na akcję #TSLdzieciom.




*Jedną z form wsparcia akcji jest zakup limitowanej koszulki z napisem „Pan Szofer", którą można nabyć na stronie www.uszofera.pl. Dochód ze sprzedaży zostanie przekazany na akcję #TSLdzieciom.*

### „Nie ma słów, aby opisać to, co zobaczyliśmy w Karlinie"

Po szczegółowym poznaniu historii z Karlina zdecydowaliśmy się wesprzeć Wioski SOS dlatego, że pomagają młodym ludziom odbudować ich dzieciństwo. Pokazują, czym jest prawdziwy dom i relacje z bliskimi. Pomagają im uporać się z negatywnymi emocjami, z którymi małe dzieci nie wiedzą, jak sobie poradzić. To nie są łatwe tematy dla dorosłych, a tym bardziej dla dzieci. Potrzeba ogromnej wiedzy i zaangażowania, aby praca z dzieckiem przyniosła efekty. Trzeba również odwagi, aby móc rozmawiać z młodym człowiekiem, który ma za sobą ciężkie doświadczenia, a teraz musi wychowywać się bez swojej mamy i swojego taty. Dołącz do akcji i wspomóż działania. Uwierz, nie ma nic bardziej budującego niż myśl, że pomagasz młodemu człowiekowi, który ma tak wiele za sobą, w wieku zaledwie kilku lat. Powiedz o tym znajomym i rodzinie. Niech cała branża przez kolejne miesiące działa, aby dzieciaki z Karlina otrzymały ogromną dawkę ciepła i wsparcia ze strony dorosłych. Akcja będzie trwała do 6 listopada. W trakcie drugiego dnia targów odbędzie się finałowa transmisja live prowadzona w strefie firmy Adar. Cała akcja #TSLdzieciom to wspólna inicjatywa firmy ADAR i Targów TransLogistica Poland. Porwijmy do akcji nasze transportowe serducha!

**Oficjalna strona zbiórki:** tsldzieciom.adar.pl
**Oficjalna zbiórka akcji:** zrzutka.pl/4rfx4v
**Grupa z licytacjami na FB:** @Licytacje na akcję #TSLdzieciom

# PROGRAM NET ZERO CARBON W KUEHNE + NAGEL

Kuehne + Nagel zapowiada, że od 2020 r. będzie oferował zrównoważony i neutralny pod względem emisji $CO_2$ transport. Ma to nastąpić dzięki nowemu programowi Net Zero Carbon.



Oprócz ciągłego ograniczania emisji dwutlenku węgla, firma oferuje klientom rozwiązania zmniejszające pozostawiany ślad węglowy wywołany ich transportem. Wykorzystanie technologii Big Data i wdrożenie jej w platformy cyfrowe firmy umożliwia wybór rodzaju transportu oraz optymalizację tras, budując zrównoważoną i pro-środowiskową wartość dla przyszłych pokoleń.

Kuehne + Nagel od dłuższego czasu proaktywnie angażuje się w niwelacje pozostawianego śladu węglowego z transportu świadczonego przez swoich dostawców, czyli firm transportowych oraz linii lotniczych i dostawców spedycji morskiej. Operator dąży do kompleksowej neutralizacji $CO_2$ (w zakresie trzech poziomów, w ramach protokołu w sprawie emisji gazów cieplarnianych – Greenhouse Gas Protocol – GHG) do 2030 r. Pierwszy element strategii zakłada ograniczenie emisji $CO_2$ w transporcie ładunków niepełnokontenerowych (LCL) od 2020 r. Program Net Zero Carbon zakłada trzy obszary działania: wykrywanie, redukcję i kompensację pozostawianego śladu węglowego.

Kuehne + Nagel rozpoczęło realizacje autorskich projektów przyrodniczych w Mjanmie i Nowej Zelandii oraz zainwestowało w różne projekty środowiskowe, zakładające usuwanie $CO_2$ z powietrza. Firma gwarantuje zgodność norm emisji $CO_2$ i metodologii obliczania ich wartości z międzynarodowymi standardami.

W ciągu ostatnich lat, Kuehne + Nagel już znacznie ograniczyło swój ślad węglowy. Trwające programy szkoleniowe utrzymują i poszerzają świadomość ekologiczną pracowników firmy. Wideokonferencje coraz częściej zastępują podróże służbowe. Bezpośrednie, nieuniknione emisje dwutlenku węgla (zakres pierwszy i drugi w ramach protokołu w sprawie gazów cieplarnianych) zostaną w pełni rekompensowane od 2020 r. Kuehne + Nagel aktywnie angażuje się również w implementacje innowacyjnych i zrównoważonych rozwiązań w całym cyklu łańcucha dostaw. I





Fot. ROHLIG SUUS

*Coraz większa część dostaw sprzętu AGD i mebli to zakupy dokonywane poprzez kanał e-commerce, w którym standardem stały się systemy powiadomień sms-em i operatorzy muszą się do tego dostosować*

# DWIE KATEGORIE TOWARÓW O PODOBNYCH CECHACH

**Wbrew pozorom, branże meblarska i AGD to dla logistyków wymagające segmenty rynku, w wielu obszarach do siebie podobne. Produkty często są delikatne i duże, typu „2-men handling", do obsługi których konieczny jest specjalistyczny sprzęt. Czasem są to też drobne artykuły, pobierane pojedynczo z półek. Co więcej, klienci oczekują kompleksowości obsługi i najkrótszego czasu dostawy oraz możliwości obsługi kilku kanałów sprzedaży jednocześnie.**

*– W przypadku obsługi logistycznej tych branż istotna jest organizacja dostaw, gdzie wyzwaniem są gabaryty i waga przesyłek. Wymaga to bardzo skrupulatnego planowania i zarządzania procesem obsługi klienta. Dużym wsparciem są tutaj nowoczesne technologie, dlatego operator powinien dysponować rozbudowaną infrastrukturą IT* – podkreśla Arkadiusz Filipowski, dyrektor handlowy, członek zarządu w Grupie PEKAES.

Jeśli dodamy do tego brak nośnika paletowego, co jest specyfiką obu branż i sprawia, że transport jest trudnym procesem, to możemy sobie wyobrazić jak duże doświadczenie, kompetencje i zasoby umożliwiające obsługę tego typu przesyłek musi mieć operator logistyczny je obsługujący. *– Dlatego też do szybkiej i poprawnej obsługi wymagane jest odpowiednie wyposażenie sprzętowe i infrastruktura, która ułatwia i przyspiesza transport towaru, zarówno w magazynie, jak i na etapie dostawy do klienta końcowego* – tłumaczy Rafał Niźnikowski, zastępca dyrektora dystrybucji krajowej ds. operacji w Rohlig Suus Logistics. Aby spełnić te warunki, duzi operatorzy, tacy jak DB Schenker, korzystają ze specjalnych platform przeznaczonych do transportu sprzętu AGD. *– W tej sytuacji wyzwaniem dla operatora logistycznego jest odpowiednie zdefiniowanie wszystkich procesów, by na każdym etapie dystrybucji zapewnić odpowiedni serwis* – podkreśla Marek Chodań, szef Oddziału Olsztyn w DB Schenker.

Dużym sprawdzianem dla operatorów logistycznym jest redukcja tzw. *picku* końca miesiąca. Jest to wyzwanie zarówno dla producenta, operatora logistycznego jak i odbiorcy. *– Każda ze stron na kilka dni musi zapewnić dodatkowe zasoby by sprostać ilości załadunków, przewozów i rozładunków. Zapewnienie tych zasobów tylko na kilka dni sprawia, że nie są one efektywnie wykorzystane w ciągu całego miesiąca, a to przekłada się na całkowite koszty obsługi logistycznej danego projektu* – uważa Dawid Krause, Contract Logistics Sales Director w Hellmann Worldwide Logistics Polska. *– Do tego wiele firm z branży meblowej i AGD boryka się z bardzo dużą sezonowością sprzedaży, co wielokrotnie łączy się z ponoszeniem dodatkowych kosztów składowania poza sezonem* – tłumaczy Zbigniew Gawęda.

**Brak nośnika paletowego, co jest specyfiką branży AGD i meblowej, sprawia że transport jest trudnym procesem. Dlatego tak ważne jest, aby operator logistyczny obsługujący je miał duże doświadczenie, kompetencje i zasoby umożliwiające obsługę tego typu przesyłek.**

## Nie każdy operator

Operator logistyczny obsługujący branżę AGD i meblową, zdaniem Marka Chodania, musi posiadać przede wszystkim odpowiednie wyposażenie (np. wózek z chwytakiem do AGD) i mieć świadomość jakie wymagania muszą spełniać obsługiwane przez niego przesyłki oraz być przygotowanym na szczyty przewozowe i konieczność realizacji specjalnych zamówień. A chcąc sprostać oczekiwaniom klientów, musi zwracać uwagę na optymalizowanie łańcucha dostaw i odpowiednią flotę pojazdów. To oznacza, że zakres ofiarowanych przez niego usług powinien być szeroki, także tych dodatkowych. Arkadiusz Filipowski dodaje, że – *operator powinien również posiadać dobrze rozwiniętą sieć drobnicową, nowoczesne technologie zarządzania oraz doświadczenie w tym segmencie. Im bardziej rozbudowaną siecią dystrybucyjną dysponuje, tym bardziej kompleksową i optymalną pod względem kosztów i czasu dostawy usługę będzie mógł zaoferować. Dzięki temu, że PEKAES posiada obecnie 19 optymalnie zlokalizowanych terminali, oferujemy możliwość dostawy przesyłek w 24 godz. na terenie całej Polski. Jeśli zaś chodzi o przesyłki międzynarodowe, oferujemy obecnie przewóz towaru na terenie Europy dzięki współpracy z 16 partnerami w 32 krajach* – tłumaczy.

Zbigniew Gawęda, Sales and Business Development Manager w Prime Cargo Poland zaznacza, że: – *Liczy się gruntownie przeprowadzona kalkulacja ekonomiczna projektu i rozsądny wybór rozwiązań spełniających oczekiwania klienta. Profesjonalny operator nie powinien ograniczać się do standardowych rozwiązań lecz szukać nowych, które stosowane są na innych rynkach lub udowodniły swoją skuteczność w obsłudze innych branż. A że firmy borykają się z trudnościami na rynku pracy, więc oczekują od operatora pewności, że zaimplementowany proces będzie odporny na zmiany na tym rynku. Automatyzacja jest rozwiązaniem wydawałoby się nie najtańszym, ale przy odpowiednim nastawieniu operatora, kluczowym dla sukcesu operacji.*

Skuteczność przeprowadzanych operacji zależy natomiast od elastyczności operatora, zwłaszcza w zakresie dostępności taboru. – *Każdy z nich powinien umieć i mieć możliwość reakcji nawet na kilkuset procentowe wzrosty wolumenów z dnia na dzień, a ten, specjalizujący się w branży AGD, powinien mieć przystosowaną sieć drobnicową do przeładunków, zatrudniać wykwalifikowaną kadrę oraz posiadać dobrze rozwiniętą sieć obsługi serwisowej. Ważne są również wyspecjalizowani w obsłudze sprzętu AGD kierowcy i magazynierzy* – twierdzi Dawid Krause.

Do tego coraz większa część dostaw sprzętu AGD i mebli to zakupy dokonywane poprzez kanał e-commerce, w którym standardem stały się systemy powiadomień sms-em i operatorzy muszą się do tego dostosować. – *Klienci chcą mieć też wybór formy płatności, czy dostawy w wybranych godzinach, często wieczornych. Operatorzy logistyczni muszą więc być przygotowani na wprowadzanie kolejnych zmian, a co za tym idzie – szybko reagować na rosnące oczekiwania klientów* – mówi Rafał Niźnikowski.

**Rozwój e-commerce wpływa na zmianę roli tradycyjnych kanałów sprzedaży towarów wysokogabarytowych. Sklepy stacjonarne stają się salonami pokazowymi, zaś sprzedaż przenosi się do internetu.**

### NA MIARĘ POTRZEB KLIENTÓW



**Arkadiusz Filipowski,**
dyrektor handlowy, członek zarządu, Grupa PEKAES

PEKAES od wielu lat współpracuje z klientami z branży meblowej. Są to zarówno niewielkie firmy, jak i duże, znane, sieciowe marki. Dysponując jedną z największych sieci drobnicowych w kraju, możemy zaoferować klientom szeroki zakres usług dostaw krajowych i zagranicznych, a także logistyki magazynowej. Skala naszej działalności oraz duże możliwości operacyjne pozwalają na oferowanie rozwiązań skrojonych na miarę potrzeb klientów, co jest szczególnie istotne w przypadku dostaw towarów wrażliwych, jakimi są meble i elementy wyposażenia wnętrz.

*Im bardziej rozbudowaną siecią dystrybucyjną dysponuje operator, tym bardziej kompleksową i optymalną pod względem kosztów i czasu dostawy usługę będzie mógł zaoferować*



Fot. PEKAES

### TAKŻE DOSTAWY B2C



**Marek Chodań,**
szef Oddziału Olsztyn w DB Schenker

W DB Schenker oferujemy pełen pakiet usług logistycznych, które wpisują się w strategię działań klientów z branży AGD oraz meblowej. Zarówno w kraju, jak i zagranicą realizujemy m.in. dostawy komponentów na linie produkcyjne do fabryk i montowni, części zamiennych, a także usługi dotyczące logistyki magazynowej.
Udział w obsłudze klientów z branży AGD stanowi około 20%, a w przypadku oddziałów ze specjalizacją meblową poziom obsługi przesyłek sięga 20-30% – jest to zależne od lokalizacji klientów. Najczęściej odbiorcami przesyłek są sieci detaliczne, ale w przypadku przesyłek AGD realizujemy również dostawy B2C, a tu finalnym odbiorcą jest klient indywidualny.
W branży AGD mamy kliku graczy, którzy zaopatrują rynek detaliczny, stąd konieczność dochowywania najwyższych standardów. Oczywiście świadczymy usługi dostaw B2C, jak również obsługę zwrotów.

## Technologia dyktuje rozwiązania

Dziś podstawą w obsłudze logistycznej są nowoczesne technologie – począwszy od zarządzania danymi w systemach, skoń-

czywszy na technologii pakowania. Z kolei do zarządzania całym łańcuchem dostaw dedykowanych indywidualnie różnym branżom, niezbędna jest infrastruktura IT. Stosowanie urządzeń mobilnych, oferujących monitoring statusu doręczenia online, możliwość wykonania zdjęć towaru, bezpośrednie dołączenie do protokołu odbioru oraz śledzenie za pomocą GPS drogi kierowcy, to już codzienność, a nowoczesny sprzęt wykorzystywany jest coraz częściej także w pracach magazynowych. *– Dzięki digitalizacji magazyny zmieniają się bowiem w ultranowoczesne obiekty, wyposażone w rozbudowane systemy. Coraz*



Fot. ROHLIG SUUS

*Im bardziej rozbudowaną siecią dystrybucyjną dysponuje operator, tym bardziej kompleksową i optymalną pod względem kosztów i czasu dostawy usługę będzie mógł zaoferować*

*więcej firm inwestuje m.in. w wózki systemowe, które same poruszają się między regałami magazynowymi poprzez ułożoną ścieżkę indukcyjną, czy systemy RFID, lokalizujące każdą osobę i monitorujące ich pracę. Faktem jest także postępująca robotyzacja, umożliwiająca znaczne ograniczenie kosztów i oszczędność czasu, który jest poświęcany na najbardziej powtarzalne czynności* – opowiada Jakub Mikołajczyk, dyrektor Oddziału ROHLIG SUUS Logistics w Łodzi.

Obecnie w obsłudze wielu branż coraz bardziej widoczny jest trend konsolidacji usług. Nie ominął on również branży meblowej i AGD. Dlatego właśnie kompleksowość oferty jest tutaj tak istotna.

Przy dużych gabarytach i masie przesyłek, a także z powodu podatności na uszkodzenia, konieczne jest dokładne zaplanowanie każdej dostawy, odpowiednie zabezpieczenie towaru oraz dysponowanie sprzętem, który ułatwi kurierowi jego dostawę do odbiorcy.

*– Na przykładzie naszego wiodącego producenta AGD, który jest również naszym strategicznym klientem, można zauważyć, że automatyzacja magazynów jest przyszłością dla tej branży. Magazyn automatyczny poprawia wydajność pracy, minimalizuje koszty składowania oraz przyspiesza znacznie załadunki, co wpływa również na poprawę atrakcyjności takich przewozów. Wielu czołowych producentów rozważa implementacje magazynów automatycznych w Polsce* – dodaje Dawid Krause. Już wiele nowoczesnych rozwiązań wdrożono w PEKAES. Są to m.in. Strefa Klienta z modułem śledzenia przesyłek i pakietem innych funkcjonalności – od tradycyjnego *trackingu* przez zaawansowane śledzenie przesyłek z możliwością raportowania, obsługa dokumentów zwrotnych, monitorowanie rozliczenia pobrań, możliwość przeglądania i pobierania faktur oraz załączników, aż po indywidualny system raportowania i fakturowania – według określonych kryteriów. Dzięki temu klient może mieć pewność że usługa zostanie wykonana na czas i zgodnie z umową.

Z kolei jedną ze zmian, które w ostatnim czasie wprowadził DB Schenker jest wdrożenie nadwozi wymiennych (swap body/BDF). Są wyposażone m.in. w belki, które pomagają zabezpieczyć przesyłki przed uszkodzeniem, posiadają podwójną podłogę, dzięki czemu unika się układania przesyłek bezpośrednio na sobie, co znacząco minimalizuje ryzyko uszkodzeń.

## Transport elementem newralgicznym

W branży AGD i meblowej punktem newralgicznym jest przeładunek. Tu, zdaniem Marka Chodania, wystarczy standardowy sprzęt w postaci odpowiedniego wózka widłowego. Produkty każdej firmy mają specyficzne wymagania, a obsługa wymaga zastosowania wózków widłowych z właściwym wyposażeniem i starannie dobranej automatyki.– *A z uwagi na fakt, że standardem na rynku jest transport du-*

### Z WYKORZYSTANIEM SYSTEMU AUTOSTORE



**Zbigniew Gaweda,**
Sales and Business Development Manager,
Prime Cargo Poland

Prime Cargo od lat obsługuje firmy branży wyposażenia wnętrz. Są to zarówno popularne marki retailowe, jak i prężnie rozwijające się firmy branży e-commerce, które zaczynając od stosunkowo niewielkiego asortymentu szybko rosną współpracując z nami także w zakresie dystrybucji na cały obszar EU. W tym roku rozpoczęliśmy obsługę klienta e-commerce branży wyposażenia wnętrz w swoim magazynie w Danii, przy wykorzystaniu systemu Autostore. To największe wdrożenie tego systemu na świecie przez operatora logistycznego umożliwiające niemal bezobsługową operację. Także w Polsce rozważamy wdrożenie tego systemu.
W Goleniowie k. Szczecina, w tym roku, wdrożyliśmy Kardex Picking System umożliwiający efektywne składowanie i kompletację towarów, do których zaliczają się produkty branży wyposażenia wnętrz (odpowiedniej wielkości, wartościowe, wydawane w ilościach sztukowych).

*żego AGD bez palet, koniecznością jest posiadanie wózków widłowych ze specjalnymi chwytakami do sprzętu AGD. Chwytaki te poprawiają wydajność przeładunków a także eliminują wystąpienie uszkodzenia towaru który może wystąpić przy manualnych przeładunkach* – dodaje Zbigniew Gawęda. Jakub Mikołajczyk potwierdza, że z uwagi na konieczność zagwarantowania bezpieczeństwa w obsłudze i ograniczeniu uszkodzeń towarów, specjalistyczny sprzęt jest już normą. – *Nowością, którą ostatnio wdrożyliśmy są wózki z tzw. szóstym zmysłem wyposażone w czujniki laserowe. Wspomniane wcześniej delikatne urządzenia AGD, zabezpieczone styropianem, pobieramy chwytakami, które same regulują siłę ścisku towaru. To niezwykle ważne, gdyż możemy za jednym razem przewozić od jednej do nawet 18 szt. np. pralek, co istotnie skraca czas wykonywanej usługi* – wyjaśnia.

Arkadiusz Filipowski dodaje, że przy dużych gabarytach i masie przesyłek, a także z powodu podatności na uszkodzenia, konieczne jest dysponowanie sprzętem, który także kurierowi ułatwi dostawę do odbiorcy. Wiele przesyłek jest niespaletyzowanych, co wiąże się z koniecznością wykorzystania odpowiedniego sprzętu do rozładunku, dokładne zaplanowanie każdej dostawy, zabezpieczenie towaru.

Branża AGD i meblowa rozwijają się tak dynamicznie, że podaż środków transportowych na rynku nie nadąża za dynamiką sprzedaży, a ryzyko uszkodzenia tak delikatnego towaru jest spore i zwiększa się w okresie szczytów przewozowych (okres przedświąteczny czy wyprzedaż na początku roku). – *Niezależnie od tego, z czego wykonany jest mebel zawsze trzeba zwrócić szczególną uwagę, by w trakcie transportu żaden element nie uległ uszkodzeniu. Należy pamiętać, że często mamy do czynienia z przesyłkami wrażliwymi na czynniki zewnętrzne, np. warunki atmosferyczne. Przy dużych gabarytowo i ciężkich towarach jest to dość spore wyzwanie. A do szczytu przewozowego należy się odpowiednio wcześniej przygotować, dostosowując swoje rozwiązania logistyczne do aktualnych potrzeb rynku, tak aby zachować płynność i terminowość dostaw* – twierdzi Dariusz Filipowski.

### WRAZ Z SZEROKIM WACHLARZEM USŁUG



**Rafał Niźnikowski,**
z-ca dyrektora dystrybucji krajowej ds. operacji,
ROHLIG SUUS Logistics

Rohlig Suus Logistics to jeden z największych polskich operatorów logistycznych, świadczący kompleksową obsługę całego łańcucha dostaw. Współpracujemy z największymi producentami i dystrybutorami, oferującymi towary zarówno poprzez sieci sklepów, jak i za pośrednictwem kanału e-commerce. To właśnie dynamiczny rozwój tej gałęzi biznesu sprawia, że dostawy sprzętu AGD i mebli stanowią dla nas tak istotną część działalności. I choć w teorii są to dwie różne kategorie towarów, to ze względu na wielkogabarytowe rozmiary przesyłek ich obsługa ma wiele wspólnych cech. Wymaga bowiem niestandardowej obsługi magazynowej, do której potrzebny jest wyspecjalizowany sprzęt, a także udziału profesjonalnych zespołów kierowców, którzy są w stanie zrealizować dostawę wraz z szerokim wachlarzem usług dodatkowych – np. wniesienia i zniesienia towaru, pobrania gotówkowego, czy dostawy na konkretną godzinę.



*Do szczytu przewozowego należy się odpowiednio wcześniej przygotować, dostosowując swoje rozwiązania logistyczne do aktualnych potrzeb rynku, tak aby zachować płynność i terminowość dostaw*

### Z SIECIĄ DROBNICOWĄ DO TRANSPORTU AGD LUZEM



**Dawid Krause,**
Contract Logistics Sales Director,
Hellmann Worldwide Logistics Polska

Hellmann Worldwide Logistics Polska koncentruje się na obsłudze producentów branży AGD i dostaw do ich odbiorców, którymi są głównie duże sieci handlowe jak również studia kuchenne. Branża AGD w przewozach calopojazdowych Hellmanna ma znaczący udział – w realizowanych transportach jest to około.35% całości wolumenu drogowego pełnych ładunków. Jako jedna z niewielu firm na rynku mamy też przystosowaną sieć drobnicową do transportu AGD luzem. Hellmann Worldwide Logistics Polska dostarcza kompleksowe rozwiązania klientom, elastycznie reagując na ich potrzeby. Oprócz dostaw produktów do odbiorców sieciowych możemy, na życzenie klienta, dostarczać towary bezpośrednio do miejsca ich instalacji, organizować obsługę zwrotów handlowych i gwarancyjnych lub też dostarczać części zamienne do serwisantów.

## E-handel niesie nowe wyzwania

Zdaniem większości logistyków, największym wyzwaniem dla branży jest dynamiczny rozwój sprzedaży internetowej, gdyż operatorzy na bieżąco muszą inwestować w nowe rozwiązania operacyjne oraz sprzętowe, bo to umożliwia realizację zleceń w terminie i na odpowiednim poziomie, zwłaszcza, że e-klienci przywiązują dużą wagę do szybkich i terminowych dostaw oraz oczekują usług dodatkowych oraz możliwości zmiany terminu i miejsca dostawy przesyłki, a także dostawy w określonych oknach czasowych. – *Co więcej, wzrost liczby zleceń wymaga ciągłego zwiększania taboru przystosowanego do przewozu sprzętu AGD. Z tego*

*względu konieczne jest pozyskiwanie większej liczby zawodowych kierowców, a to jest największym wyzwaniem całej branży transportowej. Większe wymagania klientów co do godzin dostaw wymuszają ciągłe zmiany w procesie zwiększenia przepustowości magazynów czy też zmniejszenia stref dowozowych. Dlatego inwestujemy w kolejne magazyny przeładunkowe* – informuje Rafał Niźnikowski. *– Do tego dochodzi sezonowość, jak koncentracja obsługi w IV kwartale i picki na koniec miesiąca, które sięgają nawet kilkuset procent średniego poziomu nadania* – dodaje Dawid Krause. *– Niezbędni są więc kompetentni i doświadczeni pracownicy, odpowiedzialni za realizację usługi na każdym etapie łańcucha dostaw. Właśnie dlatego bardzo duży nacisk kładziemy na cykliczne szkolenia z obsługi magazynowej sprzętu AGD. Poprawnie ułożony proces, zaczynający się od odpowiedniego oznakowania przesyłki i składowania sprzętu AGD w wyznaczonych do tego strefach, pozwala bezpiecznie i szybko zarządzać przesyłkami w magazynach* – podsumowuje Rafał Niźnikowski.

Z drugiej strony, jak twierdzi Jakub Mikołajczyk, sprzedaż internetowa daje możliwość błyskawicznego zamówienia i tym samym wymusza na dostawcach usług logistycznych szybką realizację dostawy. *– Sprzedaż odbywa się praktycznie całą dobę, a zakaz handlu w niedzielę nie dotyczy internetu. W związku z tym obserwujemy zwiększoną liczbę zamówień do realizacji w każdy poniedziałek. Wyzwaniem są także dostawy w dni wolne i w weekendy – choć mogą być one obarczone dużym ryzykiem braku odbioru ze względu na wyjazdy odbiorców indywidualnych. Uważam, że w dobrze zaplanowanym łańcuchu dostaw, optymalizacja czasu jest bardzo istotna* – tłumaczy.

Rozwój e-commerce wpływa też na zmianę roli tradycyjnych kanałów sprzedaży towarów wysokogabarytowych. Tradycyjne sklepy stają się salonami pokazowymi, zaś sprzedaż przenosi się do internetu. *– Sama branża RTV/AGD w kanale dystrybucji e-commerce pełni wiodącą rolę. Stąd też toczy się na tym polu duża walka o klienta końcowego, szczególnie poprzez oferowanie usług dodatkowych takich jak darmowe zwroty, home delivery, instalacja sprzętu, odbiór zużytego sprzętu i opakowań – to są z kolei wyzwania dla operatorów logistycznych* – twierdzi Dawid Krause.

Na rozwój sprzedaży internetowej wpłynął m.in. zakaz handlu w niedzielę. Zdaniem Dawida Krause wzrost sprzedaży w kanale e-commerce w niedziele, kiedy zakazano handlu, wynosi nawet kilkadziesiąt procent w stosunku do niedziel handlowych. W DB Schenker widoczny jest poprzez koncentrację nadania przesyłek w poniedziałki, co generuje *picki* sprzedażowe. Również w Prime Cargo sprzedaż przeniosła się do kanału e-commerce. *– Rynek jako taki na zakazie nie traci, a firmy aktywne, elastyczne, działające w obszarze e-commerce często zyskują. Jedynie nieduże firmy w mniejszych miejscowościach odczuły wspomniany zakaz* – uważa Zbigniew Gawęda.

## Atutem kompleksowość usług

Trend konsolidacji usług, który jest coraz bardziej widoczny w firmach logistycznych, nie ominął również branży meblowej i AGD. *– Dlatego kompleksowość oferty jest tutaj tak istotna. PEKAES, oprócz standardowych usług logistycznych, oferuje klientom wiele innych rozwiązań i usług dodatkowych, takich jak np. specjalne warunki przewozu towarów czy dostawy w systemie B2C. Zatem, nie tylko przewozimy towary, lecz także zapewniamy przeładunek i konsolidację, czy dekonsolidację produktów. Do tego wiele usług dodatkowych, takich jak: obsługa celna, paletyzacja, foliowanie, zwrot dokumentów, deklaracja wartości, ubezpieczenie CARGO* – tłumaczy Arkadiusz Filipowski.

> Największym wyzwaniem dla branży jest dynamiczny rozwój sprzedaży internetowej, gdyż operatorzy na bieżąco muszą inwestować w nowe rozwiązania operacyjne oraz sprzętowe, bo to umożliwia realizację zleceń w terminie i na odpowiednim poziomie.




*Coraz więcej firm inwestuje m.in. w wózki systemowe, które same poruszają się między regałami magazynowymi poprzez ułożoną ścieżkę indukcyjną, czy systemy RFID, lokalizujące każdą osobę i monitorujące jej pracę*

Fot. Hellmann

Kompleksowość usług, zdaniem Rafał Niźnikowskiego, to jeden z największych atutów Rohlig Suus Logistics. *– Oferujemy obsługę całego łańcucha dostaw od zasilania stocków, magazynowania, aż po dostawę gotowego produktu do odbiorcy docelowego. Potwierdzeniem tego jest współpraca z największymi producentami i największymi dystrybutorami sprzętu AGD. Świadczymy usługę home delivery oraz obsługę zwrotów, co jest niezbędne przy obsłudze zleceń tego typu. Żeby sprostać wymaganiom klientów dotyczącą wniesienia towaru lub dostaw w późnych godzinach, tworzymy alternatywną sieć z dedykowanymi autami, z podwójną obsadą.*

Kompleksowym usługodawcą jest także Prime Cargo. *– Usługi home delivery świadczone są przez naszych partnerów, a obsługa zwrotów jako podstawowa usługa realizowana przez operatora branży e-commerce jest naszą specjalnością* – podkreśla Zbigniew Gawęda. Biorąc pod uwagę wymienione atuty operatorów logistycznych, producenci i firmy sprzedające meble i sprzęt AGD coraz częściej decydują się na outsourcing. ❙

*Elżbieta Haber*

# Nowy Ford Transit




od **1279 PLN** netto/mies.*
w Ford Wynajem
z kompleksową obsługą serwisową w cenie

## Wielkie wsparcie dla Twojego biznesu.

Większa ładowność, oszczędne silniki EcoBlue o mocy nawet 185 KM, innowacyjne rozwiązania, takie jak asystent parkowania, tylna kamera z oświetleniem czy światła LED do jazdy dziennej, oraz pierwsza w segmencie technologia Mild Hybrid. To tylko niektóre benefity, jakie może zaoferować Ci teraz Ford Transit nowej generacji. Dowiedz się więcej na **ford.pl**

Ford
Go Further

***Wyliczenia dla Forda Transit w wersji Ambiente 2.0 EcoBlue 105 KM M6, 290 L2, na okres 36 miesięcy przy całkowitym przebiegu 90 000 km i opłacie wstępnej 10%.** Podana wysokość raty w Programie Ford Wynajem jest kwotą netto. Niniejsza propozycja skierowana jest do przedsiębiorców i nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego. Decyzja o wysokości opłaty wstępnej podejmowana jest na podstawie analizy finansowej Klienta.

Zużycie paliwa i emisja $CO_2$ określone na podstawie pomiarów w cyklu WLTP (Światowa zharmonizowana procedura badań pojazdów lekkich) Forda Transit w wersji Ambiente 2.0 EcoBlue 105 KM M6, 290 L2, Euro 6.2: 7.9-8.4 l/100 km, 206-221 g/km.

Na zdjęciu nowy Ford Transit Van 350 L4 Limited z wyposażeniem opcjonalnym.




*Zakres usług świadczonych przez GEFCO jest zróżnicowany – od tradycyjnego transportu poprzez konsolidacje i magazynowanie, obsługę celną i podatkową, logistykę pojazdów gotowych po zintegrowane działania w ramach GEFCO 4PL, które firma realizuje na potrzeby Opla*

# DWADZIEŚCIA LAT GEFCO W POLSCE

W tym roku mija 20 lat od kiedy GEFCO uruchomiło swoją filię w Polsce. W tym czasie obroty operatora w naszym kraju wzrosły 45-krotnie i zmienił się profil działalności – z firmy logistycznej dla branży motoryzacyjnej GEFCO zmieniło się w operatora logistycznego z kompleksową ofertą w zakresie logistyki łańcucha dostaw.

Transformacja ta dotyczy całej Grupy i jest efektem przejęcia w 2012 r. 75% akcji, wcześniej należących wyłącznie do Grupy PSA, przez RŻD (Koleje Rosyjskie). Od tego czasu zaczęto urozmaicać portfel klientów firmy. Dziś, oprócz branży automotive, obsługuje ona branżę przemysłową, high-tech i energetyczną, handel detaliczny oraz dostawy sprzętu medycznego. Działalność tę prowadzi prawie na wszystkich kontynentach, w niektórych krajach poprzez partnerów biznesowych. Dzięki szerokiemu zasięgowi działalności należy do pierwszej dziesiątki europejskich operatorów logistycznych.

## Tak jak firma matka

W związku z obchodzoną rocznicą GEFCO Polska zorganizowało konferencję prasową z udziałem prezesa zarządu GEFCO Luca Nadala i dyrektora generalnego GEFCO Polska Rafała Krajewskiego. Mówili oni o strategii firmy, jej rozwoju, wprowadzanych zmianach i innowacjach, które były kluczowymi czynnikami pozwalającymi utrzymać pozycję na rynku usług logistycznych. No i oczywiście o udanej transformacji.

Wszystko zaczęło się w kwietniu 1999 r., kiedy to GEFCO uruchomiło swoją polską filię w Warszawie. Wtedy miała zaledwie 9 pracowników, a jej oferta była bardzo specjalistyczna i zawężona do branży motoryzacyjnej. Obecnie siedziba główna GEFCO Polska nadal mieści się w Warszawie, a liczba pracowników urosła do ponad 500 osób, natomiast zakres usług obejmuje usługi logistyczne o różnym stopniu skomplikowania dla klientów z niemal każdej branży, a mają one charakter globalny i lokalny, włączając serwis 4PL. Firma posiada 14 oddziałów, które są zlokalizowane m.in. w rejonie Łodzi, Poznania, Katowic, Wrocławia, Krakowa, Rzeszowa oraz 3 w rejonie Warszawy (Grodzisk Mazowiecki, Natolin, Łajski) i ponad 2500 aktywnych klientów w Polsce.

GEFCO Polska, podobnie jak firma matka, nie tylko zajmuje się logistyką, ale również obsługą celną i podatkową (Cuestoms). Poza tym segmentem posiada doświadczenie w czterech innych, a są nimi:

- FVL – składowanie, dystrybucja i przygotowanie samochodów;
- Overland – transport drogowy;
- Overseas – transport morski, lotniczy i kombinowany,
- Warehousing & Reusable Packaging – magazynowanie i zarządzanie opakowaniami zwrotnymi.

Rynkiem docelowym są takie branże jak motoryzacyjna – w tym producenci samochodów i motocykli, części i komponentów, a także rynek samochodów używanych, który rozwija się intensywnie – elektroniczna, materiałów budowlanych, kosmetyczna, FMCG oraz inne przemysłowe. Ta dywersyfikacja portfela klientów była kluczowa dla rozwoju GEFCO w naszym kraju. Aktualne proporcje między automotive i innymi branżami wynoszą 60% do 40%. Zakres świadczonych usług jest zróżnicowany – od tradycyjnego transportu poprzez konsolidacje i magazynowanie, obsługę celną i podatkową, logistykę pojazdów gotowych po zintegrowane działania w ramach GEFCO 4PL, które firma realizuje na potrzeby Opla.

## Sukcesywny rozwój

Wyniki jakie osiąga GEFCO są coraz lepsze. Sukcesywnie rosną przychody firmy, a liczba zatrudnionych w najbliższych miesiącach przekroczy 600 osób. Wzrost liczby pracow-

Rynkiem docelowym są takie branże jak motoryzacyjna – w tym producenci samochodów i motocykli, części i komponentów, a także rynek samochodów używanych, który rozwija się intensywnie – elektroniczna, materiałów budowlanych, kosmetyczna, FMCG oraz inne przemysłowe.

ników ma związek między innymi z otwieranym pod Wrocławiem największym magazynem firmy w Polsce o powierzchni 40 tys. m², który będzie światowym centrum dystrybucyjnym dla wiodącego producenta komponentów i części motoryzacyjnych.

Pozycję firmy w Polsce potwierdzają tegoroczne zestawienia operatorów logistycznych. GEFCO Polska zajęło pierwsze miejsce w 24. Rankingu Firm TSL (2019), których głównym rodzajem działalności jest transport oraz zostało laureatem Diamentów Forbesa 2019 – rankingu najlepszych polskich firm, których wartość w ostatnich trzech latach rosła najszybciej. – *Opierając się na rankingu Forbesa nie ma w Polsce firmy logistycznej podobnej wielkości lub większej, która rozwijałaby się tak dynamicznie, jak my. Zapewne dużo w tym zasługi, że w codziennej pracy stawiamy na dobre relacje z klientami i dostawcami oraz troszczymy się o naszych pracowników, zgodnie z naszym motto: GEFCO Partners, Unlimited* – twierdzi Rafał Krajewski.



*Prezesa zarządu GEFCO Luc Nadal podczas konferencji prasowej*

W najbliższych latach GEFCO Polska chce prowadzić dalszą ekspansja połączona z dywersyfikacją biznesu i partnerskimi relacjami z klientami z kolejnych branż. Istotne wsparcie w rozwoju firmy na lokalnym rynku gwarantuje również Grupa GEFCO.


*Dyrektor generalny GEFCO Polska Rafał Krajewski*

## Kluczowe są technologie

Dziś, aby utrzymać znaczącą pozycję na rynku konieczne są inwestycje w innowacje i nowe technologie. Rozumie to GEFCO i dlatego od kilku lat wprowadza nowe rozwiązania z zakresu internetu rzeczy (IoT) w zarządzaniu łańcuchem dostaw, a Big Data ułatwia firmie planowanie i optymalizację operacji logistycznych. W Polsce koncentruje się na wykorzystaniu potencjału RPA – Robotic Process Automation – czasochłonne i powtarzalne czynności w systemie IT są delegowane robotom.

Jak podkreśla dyrektor generalny GEFCO Polska w planach jest wdrażanie kolejnych innowacji: – *W fazie rozwoju jest śledzenie specjalnych palet do przewozu motocykli. W grę wchodzi kilka rozwiązań, od RFID po system oparty o markery i GPS. Śledzimy również rozwój pojazdów nisko- i bezemisyjnych oraz jesteśmy zainteresowani paliwami alternatywnymi. W maju 2019 r. prowadziliśmy testy ciężarówki zasilanej wyłącznie skroplonym gazem ziemnym (LNG).*

W najbliższych latach GEFCO Polska chce prowadzić dalszą ekspansja połączona z dywersyfikacją biznesu i partnerskimi relacjami z klientami z kolejnych branż. Istotne wsparcie w rozwoju firmy na lokalnym rynku gwarantuje również Grupa GEFCO, której skala działalności pozwala polskiemu oddziałowi odpowiedzieć na rosnące zapotrzebowanie na usługi płynące z Europy do Azji.

Otwierany pod Wrocławiem największy magazyn firmy w Polsce o powierzchni 40 tys. m² będzie światowym centrum dystrybucyjnym dla wiodącego producenta komponentów i części motoryzacyjnych.

– *Logistyka i transport to bardzo dynamicznie rozwijający się sektor. Nikt nie potrafi dokładnie przewidzieć, jak będzie wyglądać ten biznes za kolejne 20 czy 50 lat, ale jedno pozostaje bez wątpliwości. Dzięki cyfryzacji, nowym technologiom i przemianom społecznym wpływającym na gospodarkę czekają nas naprawdę ciekawe czasy* – podsumowuje Rafał Krajewski.

*Elżbieta Haber*



# SPECJALISTA W KOMPLEKSOWEJ OBSŁUDZE SIECI GASTRONOMICZNYCH

*QSL Polska dysponuje dwoma nowoczesnymi magazynami oraz trzema centrami przeładunkowymi typu cross-dock. Jest to baza, która świetnie spełnia swoje zadania*

Quick Service Logistics Polska jest znane na rynku ze specjalizacji w obszarze logistyki i magazynowania dla gastronomii. Obsługuje popularne sieci restauracji i kawiarni, takie jak Burger King, Starbucks czy Bobby Burger. O to, jak zmieniła się firma w ostatnim okresie, pytamy Agnieszkę Sałek, dyrektora handlowego Quick Service Logistics Polska i Rafała Strzałkowskiego, dyrektora operacyjnego Quick Service Logistics Polska.

**Czy rok 2019 przyniósł w firmie jakieś zmiany?**

**Agnieszka Sałek:** W 2019 umacnialiśmy się na pozycji lidera w kompleksowej obsłudze sieci gastronomicznych. Jako operator logistyczny i dostawca powierzchni magazynowej na co dzień współpracujemy z dużymi sieciami restauracji i kawiarni. W transporcie wykorzystujemy metodę *one-stop-shop* oraz flotę transportową wyposażoną w funkcję *multi-temperature*, co przyspiesza czas dostaw i obniża koszty, przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa i jakości. Obsługa łańcucha dostaw dla sieci gastronomicznych jest jedną z najtrudniejszych gałęzi logistyki. Wymaga doświadczenia, wypracowanych procedur, transparentności i zaufania. Tym bardziej cieszymy się, że klienci są zadowoleni ze współpracy z nami i decydują się na jej przedłużanie, jak to stało się w przypadku sieci Bobby Burger, z którą zawarliśmy umowę na kolejne 3 lata.



*QSL wykorzystuje metodę one-stop-shop oraz flotę transportową wyposażoną w funkcję multi-temperature*

**Rafał Strzałkowski:** Jednocześnie, dzięki nowoczesnemu magazynowi w Błoniu, firma QSL zwiększyła swoją powierzchnię magazynową o 50%, co pozwoliło nam zaoferować usługi również innym klientom spoza branży QSR, rozpoczynając już od jednego miejsca paletowego. 2019 rok jest więc także rokiem rozwoju logistyki w obszarze 3PL, tzn. magazynowania, *cross-dockingu*, przepakowywania, etykietowania oraz innych funkcji związanych ze składowaniem towaru w magazynie.

> Celem QSL jest bycie godnym zaufania partnerem klientów, na którego można liczyć, zarówno pod kątem realizacji zakupów, magazynowania i dostaw, jak i tworzenia rozwiązań szytych na miarę, które oszczędzają czas i pieniądze.

**Jak standardowo wygląda współpraca QSL Polska z siecią gastronomiczną?**

**Rafał Strzałkowski:** Na przykładzie Bobby Burger mogę powiedzieć, że zazwyczaj współpraca obejmuje zakupy, magazynowanie oraz transport towarów do wszystkich lokali sieci. Każda restauracja należąca do niej składa zamówienia na potrzebne produkty według swojego zapotrzebowania, korzystając z dedykowanego zespołu po stronie QSL Polska, który następnie kupuje, magazynuje i rozwozi produkty po całej Polsce. W przypadku Bobby Burger operacje odbywają się z centrów dystrybucyjnych QSL Polska (w Sosnowcu oraz Błoniu) oraz z trzech centrów przeładunkowych (w Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu).

**Co sprawia, że w tak dynamicznym świecie i pełnej wyzwań branży pozostajecie zaufanym i kompetentnym parterem dla swoich klientów?**

**Agnieszka Sałek:** Pewność siebie w działaniu w sektorze logistyki dla sieci gastronomicznych jest efektem wieloletniego doświadczenia. Nasza siostrzana firma Meyer Logistik działa w branży od prawie 70 lat, a grupa Meyer QSL jest obecna na 15 europejskich rynkach. Dzięki temu wypracowaliśmy procedury i rozwiązania, które najlepiej sprawdzają się w wymaga-

jącym sektorze logistyki świeżej żywności. Wiemy, jaką odpowiedzialność niesie ze sobą dostarczanie świeżych produktów dla sieci kawiarń i restauracji. Jesteśmy odpowiedzialni i zaangażowani. Logistyka świeżej żywności jest obwarowana wyśrubowanymi normami bezpieczeństwa i higieny, które regulują międzynarodowe normy audytowe, m.in. International Food Standard®. Oba główne magazyny QSL Polska otrzymały certyfikat IFS® dla operatorów logistycznych. Standard ten jest potwierdzany corocznym audytem.

**Jak QSL Polska odpowiada na potrzebę odpowiedzialnego podejścia do zasobów i ochrony środowiska?**



*Agnieszka Sałek*



*Rafał Strzałkowski*

Dzięki nowoczesnemu magazynowi w Błoniu, firma QSL zwiększyła swoją powierzchnię magazynową o 50%, co pozwoliło jej zaoferować usługi również innym klientom spoza branży QSR, rozpoczynając już od jednego miejsca paletowego.

**Rafał Strzałkowski:** Firmy z grupy Meyer Quick Service Logistics, do której należymy, w trosce o środowisko wprowadzają nowoczesne technologie zapewniające efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych, m.in. oświetlenie LED, pojazdy z silnikami hybrydowymi i ergonomiczne chłodnie. Ponadto wspierają projekty społeczne i organizacje non-profit, których celem jest wspieranie społeczności lokalnych i środowiska.

**Jakie są plany QSL Polska na koniec 2019 i 2020 rok?**

**Rafał Strzałkowski:** Nasi klienci mogą być pewni jakości i bezpieczeństwa świadczonych przez nas usług. Niezmiennie naszym celem jest bycie dla nich godnym zaufania partnerem, na którego można liczyć, zarówno pod kątem realizacji zakupów, magazynowania i dostaw, jak i tworzenia rozwiązań szytych na miarę, które oszczędzają czas i pieniądze. QSL Polska dysponuje (wymienionymi wyżej) dwoma nowoczesnymi magazynami oraz trzema centrami przeładunkowymi typu *cross-dock*. Jest to baza, która świetnie spełnia swoje zadania. Planujemy natomiast inwestycje w procesy i zespół. Doskonalenie procedur i wprowadzanie innowacji, które podnoszą jakość i eliminują ewentualne błędy, przy jednoczesnym skracaniu czasu dostawy, to nasze priorytety.

Meyer Logistik, która jest siostrzaną firmą QSL Polska działa w branży od prawie 70 lat, a grupa Meyer QSL jest obecna na 15 europejskich rynkach. Dzięki temu QSL wypracowała procedury i rozwiązania, które najlepiej sprawdzają się w wymagającym sektorze logistyki świeżej żywności.

**Agnieszka Sałek:** Drugim obszarem, w którym planujemy rozwój, jest kapitał ludzki. Dysponujemy świetnym, kompetentnym i zaangażowanym zespołem, który stanowi trzon firmy i gwarantuje wysoką jakość i profesjonalizm usług, które świadczymy na rzecz naszych klientów. To właśnie doświadczony zespół wraz z know-how grupy Meyer QSL, do której należymy, pozwalają nam uzyskiwać najwyższe noty w corocznych krajowych i międzynarodowych audytach. Jednak nas, jako pracodawcy, także dotyczy okresowy brak chętnych do pracy na stanowiskach typu kierowca czy magazynier, spowodowany bardzo niskim bezrobociem, które odnotowujemy teraz w Polsce. Dlatego stawiamy na dobre warunki zatrudnienia: wynagrodzenie, benefity, komunikację i atmosferę w miejscu pracy. I

Service ON TIME
Serwis i naprawa bram przemysłowych i systemów przeładunkowych
Zamów darmową wizytę Doradcy Technicznego Serwisu | tel. +48 74 816 37 24 | e-mail: serwis@tsbs.com.pl | www.serviceontime.pl


Torsystem BUTZBACH
Systemy przeładunkowe | bramy przemysłowe | bramy szybkobieżne
Sprawdź ofertę na www.torsystem.com.pl



## ZAAWANSOWANA AUTOMATYZACJA
# SPRZYJA SUKCESOM
## POLSKIEJ BRANŻY MEBLARSKIEJ

**Branża meblarska stawia przed obsługującymi ją firmami wielkie wyzwania logistyczne. Dysponujemy dziś szerokim wachlarzem rozwiązań technologicznych, które poprzez automatyzację pozwalają zoptymalizować operacje magazynowe w branży meblarskiej.**

– *Gdyby nie zaawansowana automatyzacja, zamiast 90 procent eksportowalibyśmy góra 9 procent polskiej produkcji meblarskiej* – mówi Marek Kuropieska, prezes zarządu firmy Aspekt Sp. z o.o., działającej w obszarze wsparcia technologicznego dla procesów logistycznych, również w branży meblarskiej.

Polska branża meblarska to potęga. Jesteśmy trzecim największym eksporterem mebli w Europie i czwartym na świecie, a na liście największych producentów zajmujemy szóste miejsce. Polski przemysł meblarski generuje 2,17 proc. PKB i stawia przed przedsiębiorcami zajmującymi się obsługą logistyczną branży wielkie wyzwania. Chodzi nie tylko o skalę działalności, ale też m.in. o rodzaj asortymentu, zwykle wielkogabarytowego i niezwykle różnorodnego pod względem form i wymiarów, na dodatek podatnego na uszkodzenia. Jak automatyzacja pomaga sobie z tym radzić?

Możliwości jest wiele, począwszy od wymagających daleko posuniętej standaryzacji w pełni automatycznych magazynów wysokiego składowania po bardziej elastyczne rozwiązania. Wózek wyposażony w terminal z dużym ekranem i bezprzewodowym skanerem dalekiego zasięgu to w większości wypadków najlepsze wsparcie.

Takie rozwiązanie Aspekt Sp. z o.o. zaproponował m.in. firmie Meble Forte, przygotowując dla niej projekt migracji z urządzeń typu handheld na terminale wózkowe. – *Było to związane z dużymi zmianami w obszarze logistyki, inwestycji w nowe Centrum Dystrybucyjne i zmian w zakresie aplikacji klienta. Odpowiadaliśmy całościowo za infrastrukturę sieciową na magazynach, ich znakowanie oraz wybór i wyposażenie wózków widłowych w terminale wózkowe* – mówi Marek Kuropieska. Aspekt Sp. z o.o. ma również w dorobku współpracę z takimi firmami jak Szynaka Meble, Nowy Styl, BRW, Meble Wójcik, VOX, Meble FORTE, IKEA, JYSK czy operatorami logistycznymi działającymi w branży meblowej. Łącznie ich rozwiązania pracują na ponad pół miliona metrów kwadratowych powierzchni wykorzystywanej przez przemysł meblowy.

Klientom z branży meblowej Marek Kuropieska poleca dzisiaj szczególnie dwa urządzenia – terminale Honeywell VM3 oraz DLoG V83. Oba charakteryzują się pełną elastycznością, można je konfigurować indywidualnie dobierając do swoich potrzeb typ i przekątną ekranu, rodzaj klawiatury, system operacyjny i wiele innych parametrów. Przy większej liczbie wykorzystywanych urządzeń mobilnych warto też pomyśleć o systemie MDM. – *Zdalne zarządzanie flotą urządzeń, skalowalność, łatwość administrowania, pełna obsługa i brak konieczności martwienia się o własną infrastrukturę serwerową – to wszystko powinien zapewniać sprawnie działający system MDM* – mówi Marek Kuropieska. Te warunki spełnia MobiControl, flagowy produkt kanadyjskiej marki SOTI. Nie jest to rozwiązanie najtańsze z dostępnych na globalnym rynku, ale stosunek ceny do jakości jest więcej niż satysfakcjonujący.




Na co jeszcze powinni zwracać uwagę przedsiębiorcy związani z branżą meblarską? – *Oznakowanie magazynu. Magazyny branży meblowej są jednymi z najtrudniejszych do oznakowania. Często gniazda regałowe mają podwójną i potrójną pojemność, występuje składowanie blokowe o dużym zagęszczeniu. Do tego dochodzi kwestia operowania z wózka, a więc mówimy o konieczności zapewnienia poprawnego i precyzyjnego odczytu lokalizacji z odległości powyżej 10 m. To wszystko wymaga przemyślanych i skutecznych rozwiązań* – podkreśla Marek Kuropieska.

*Marek Kuropieska, prezes zarządu Aspekt Sp. z o.o.*



*Podstawą przeglądu technicznego jest kontrola układów zabezpieczeń pod względem poprawności działania. Każde urządzenie podczas przeglądu jest regulowane i kilkukrotnie testowane, sprawdzane...*

# PROFESJONALNY SERWIS BRAM I DOKÓW

Efektywność procesów logistycznych związanych z przeładunkiem towarów w dużym stopniu zależy od sprawności kluczowych elementów takich obiektów, jak bramy czy doki. Przy odpowiednim poziomie serwisu nagła awaria nie musi oznaczać przerwanego łańcucha dostaw i niepotrzebnych dodatkowych kosztów. Temat ten przybliża Adam Miśków, prezes zarządu firmy Service on Time Sp. z o.o.

**Czego obecnie oczekuje klient od serwisu bram i systemów przeładunkowych?**

W dobie wszechobecnego outsourcingu firmy logistyczne oczekują jakości usług na możliwie najwyższym poziomie i elastycznych zasadach. Klienci chcą szybkiego serwisu, nawet do kilku godzin oraz natychmiastowego dostępu do wszystkich możliwych części wraz z ich wymianą. My, jako firma działająca na terenie całego kraju, otrzymujemy coraz częstsze sygnały z rynku, że klienci mający kilka, czy kilkadziesiąt lokalizacji w Polsce, chcą mieć jednego partnera serwisowego, i wszystkie zdarzenia kierować właśnie do niego, pod jeden numer telefonu czy mail. Dziś dostęp do serwisu ma być bezpośredni i możliwie najszybszy.

**Jak wygląda model współpracy serwisowej oferowany przez Service on Time – firmę, która już od 20 lat specjalizuje się w serwisie i naprawie bram przemysłowych oraz systemów przeładunkowych?**

Modele są dwa: pierwszy zakłada pełną ochronę w razie awarii oraz okresowe, profilaktyczne przeglądy, mające na celu ograniczenie praktycznie do zera usterek eksploatacyjnych. Dzięki temu klient otrzymuje gwarancję nieprzerwanego i niezachwianego łańcucha dostaw. Natomiast drugi ogranicza się do ochrony serwisowej bez przeglądów. Jest to wariant bardziej ekonomiczny, ale niesie ze sobą ryzyko zwiększonej awaryjności, na które część klientów świadomie się godzi. Obecnie zdecydowana większość, bo około 92% klientów, wybiera ochronę serwisową wraz z wcześniejszą profilaktyką.

**Regularne przeglądy z pewnością ograniczają możliwość wystąpienia ewentualnej usterki. Na czym polega taki przegląd i jakie niesie korzyści?**

Przegląd techniczny bramy czy mostku przeładunkowego polega na szeregu ściśle określonych czynności. Podstawą jest kontrola układów zabezpieczeń pod względem poprawności działania. Każde urządzenie podczas przeglądu jest regulowane i kilkukrotnie testowane, sprawdzane czy od ostatniego przeglądu nie doszło do przypadkowych uszkodzeń mechanicznych. Weryfikowany jest również stan części eksploatacyjnych pod kątem ich zużycia. Jeśli dana część kwalifikuje się do wymiany, taka czynność wykonywana jest w tym samym dniu po wcześniejszej akceptacji klienta.



*Adam Miśków*

Firma Service on Time specjalizuje się w przeglądach, naprawie oraz serwisie bram przemysłowych i systemów przeładunkowych.

Service ON TIME

**Ostatnio prowadził Pan negocjacje z zarządcami dużych centrów dystrybucyjnych. Na jakie kwestie rozmówcy zwracali szczególną uwagę?**

Operatorzy dużych centrów logistycznych, tacy jak Panattoni, Hillwood, Engie czy MLP są wymagającymi, ale i świadomymi klientami. Przez szereg lat wypracowaliśmy z nimi kilka modeli współpracy, wpasowując się w ich oczekiwania i struktury. Dzięki elastycznemu podejściu stworzyliśmy optymalny model dla każdego z nich.

Najistotniejszymi kwestiami na jakie firmy tego typu kładą nacisk to: czas reakcji, termin naprawy wraz z dostawą części oraz rynkowa cena. Mając gęstą sieć własnych serwisów oraz centralny punkt dystrybucyjny jesteśmy w stanie spełnić oczekiwania nawet najbardziej wymagających operatorów.




# BRAMA SPECJALNA NA ZAMÓWIENIE

## EFAFLEX został dostawcą szybkobieżnej bramy dla firmy Ventana Deutschland

Firmę Ventana Deutschland, dostawcę okien wykonywanych na indywidualne zamówienie, ze specjalizującą się w produkcji bram szybkobieżnych firmą Efaflex łączy ciągłe dążenie do najwyższych standardów i do tego, by sprostać wymaganiom klientów. Dlatego nowa centrala firmy Ventana Deutschland została wyposażona w wykonaną na indywidualne zamówienie bramę Efaflex.

*Od samego początku było jasne, że użyjemy bramy Efaflex* – mówi Michael Wantia, kierownik działu zakupów w firmie Ventana Deutschland. Dlatego już od pięciu lat brama szybkobieżna EFA-SST® potwierdza swoje możliwości w codziennym użytkowaniu: – *Ani razu nie żałowaliśmy podjętej decyzji i możemy polecić bramy Efaflex, także pod względem obsługi serwisowej. A ta musi być niezwłoczna – gdybyśmy ze względu na uszkodzenie bramy nie mogli dostarczać materiału do montażu, produkcja stanęłaby na kilka godzin* – wyjaśnia Michael Wantia. Natomiast w dziale dostaw towarów bardzo ważna jest dobra izolacja cieplna, zwłaszcza zimą. – *W naszym procesie produkcyjnym wszystkie części przed rozpoczęciem przetwarzania trzeba poddać aklimatyzacji trwającej dwa dni, w przeciwnym razie materiał może się powyginać. Dlatego też różnica temperatur w hali nie może być zbyt duża* – tłumaczy Wantia.

## Ze skanerem laserowym

Dostarczona brama Efaflex została wyposażona w skaner laserowy EFA-SCAN, który otwiera ją tylko dla pojazdów wjeżdżających do hali, nie reagując na te, które jedynie przemieszczają się w okolicy bramy. Jest to pierwszy na świecie skaner laserowy, który lepiej niż jakakolwiek inna technologia spełnia jednocześnie rolę czujnika impulsowego i systemu bezpieczeństwa. Innowacyjny skaner Efaflex rejestruje obszar przed bramą i wykrywa ruch, a dzięki inteligentnemu rozpoznawaniu kierunków jest bardziej niezawodny od konkurencyjnych produktów. Skomplikowane algorytmy pro-

### EFAFLEX

- Producent bram przemysłowych.
- Założony w 1974 r. obsługuje branżę przemysłową i rzemieślniczą; ma klientów w branży spożywczej, chemicznej i farmaceutycznej.
- Firma jako jedyny producent szybkobieżnych bram przemysłowych jest wpisana na listę światowych liderów, a tym samym należy do 461 wiodących przedsiębiorstw na rynkach: niemieckim, austriackim i szwajcarskim.
- Zatrudnia ponad 1200 pracowników na całym świecie. Ma siedzibę w bawarskim mieście Bruckberg i jest największym pracodawcą w regionie.
- Przedsiębiorstwo jest obecne na rynkach międzynarodowych – posiada dziesięć filii na pięciu kontynentach. Za granicą uzyskuje ponad 50% swojego obrotu.

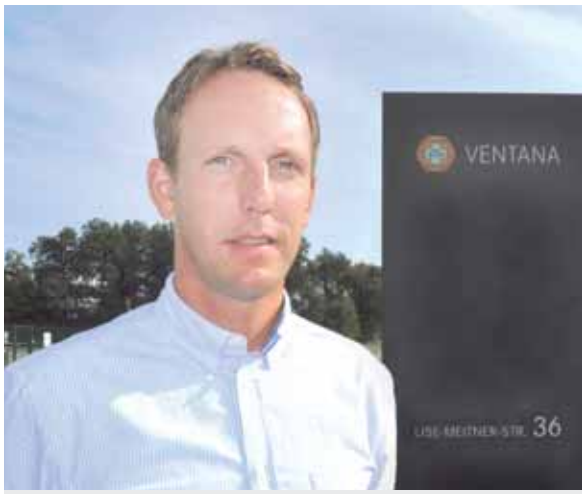
gramowe zapobiegają niepożądanemu otwieraniu się bramy, dzięki temu EFA-SCAN jest jednym z niewielu skanerów laserowych nadających się również do montażu zewnętrznego.

Oprócz wytrzymałości na częste otwieranie i zamykanie brama Efaflex musiała mieć także odpowiednią szerokość, aby zapewnić pole manewru pojazdom transportującym palety o szerokości do siedmiu metrów. Ponadto, bramę można obsługiwać z wózka widłowego, co w przypadku Ventana Deutschland było warunkiem koniecznym podczas zamówienia.

## W wielu wariantach

Inżynierowie z firmy Efaflex stworzyli całkiem nowy projekt szybkobieżnych bram spiralnych do hal. Nowe rozwiązania charakteryzują zarówno lepsze parametry fizyczne, jak i optymalna funkcjonalność. Skrzydło bram przemysłowych Efaflex jest niezwykle solidne, trwałe, szczelne i dobrze wygłusza hałas – producent oferuje standardowe, izolowane termicznie lamele EFA-THERM® (przeznaczone do bram EFA-SST®). Bramy Efaflex zapewniają doskonałą izolacyjność cieplną, która jest gwarancją utrzymania komfortowej temperatury pracy. Natomiast, w zależności od wymaganej przepuszczalności światła i miejsca zastosowania bramy, klienci Efaflex mogą zamówić także bramy EFA-SST® z zamontowanymi w skrzydłach przezroczystymi lamelkami EFA-CLEAR® (w dowolnej liczbie). Standardowa powłoka bram EFA-SST® to kolor RAL 9002 (aluminium), ale na życzenie klienta stalowe części bramy można pomalować na dowolny kolor z palety RAL – dzięki temu bramy perfekcyjnie pasują do każdej elewacji. Bramy EFA-SST® są dostarczane w standardowych rozmiarach (szer. 10000 × wys. 8000 mm), zaś sterowanie mikroprocesorowe jest instalowane razem ze zintegrowaną przetwornicą częstotliwości w osobnej szafie sterowniczej, wykonanej z tworzywa o stopniu ochrony IP 65. Sieciowe zasilanie elektryczne (230 V/50 – 60 Hz) można, w przypadku dużych bram, zastąpić zasilaniem 400 V. Do zakresu dostawy należy także zatwierdzona przez TÜV siatka świetlna EFA-TLG®, działająca dokładnie na poziomie zamykania bramy. To system bezpieczeństwa, który jest całkowicie osłonięty i zintegrowany w ościeżnicach bocznych – do wysokości 2,5 metra zapewnia doskonałą ochronę z promieni podczerwonych. Dzięki niemu przeszkody są rozpoznawane bezdotykowo, a po ich wykryciu następuje automatyczne przerwanie zamykania bramy.

Dzięki różnorodnym zaletom bramy EFA-SST® są rozwiązaniem, które sprosta niemal wszystkim wymaganiom logistycznym. |




Od samego początku było jasne, że użyjemy bramy Efaflex – mówi Michael Wantia, kierownik działu zakupów w firmie Ventana Deutschland

### VENTANA DEUSCHLAND GMBH & CO. KG

- Jedyny dostawca na terenie Europy oferujący pełną paletę niestandardowych modeli okien. Po 16 latach od momentu powstania firmy Ventana USA z siedzibą w Pittsburghu, uzyskała pozycji lidera rynkowego. Po założeniu filii we Francji (po dziewięciu latach od założenia) powstała centrala przedsiębiorstwa w Niemczech.
- Firma Ventana weszła na rynek jako specjalista w zakresie elementów giętych, obecnie zaś produkuje okna i drzwi specjalne z tworzyw sztucznych.
- Obsługuje producentów okien i drzwi na terenie Niemiec, krajów sąsiadujących i na całym świecie. Około 230 pracowników pracuje w zakładzie produkcyjnym we Vreden.



Skomplikowane algorytmy programowe zapobiegają niepożądanemu otwieraniu się bramy, dzięki temu EFA-SCAN jest jednym z niewielu skanerów laserowych nadających się również do montażu zewnętrznego

**Brama Efaflex została wyposażona w skaner laserowy EFA-SCAN, który otwiera ją tylko dla pojazdów wjeżdżających do hali, nie reagując na te, które jedynie przemieszczają się w okolicy bramy. Jest to pierwszy na świecie skaner laserowy.**



W zależności od wymaganej przepuszczalności światła i miejsca zastosowania bramy, klienci Efaflex mogą zamówić także bramy EFA-SST® z zamontowanymi w skrzydłach przezroczystymi lamelkami EFA-CLEAR®



*W ramach Central European Logistics Hub Panattoni Europe realizowany jest Panattoni Appliance Park o powierzchni 30 tys. m². Kompleks w całości jest dedykowany dostawcom komponentów do fabryki zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego sp. z o.o.*

# DROGA DO OPTYMALIZACJI

W Polsce powstaje największy w Europie kompleks logistyczny o planowanej powierzchni 600 tys. m². Jest to Panattoni Central European Logistics Hub. Inwestycję tę realizuje Panatttoni Europe, zajmujący się nie tylko budową powierzchni magazynowych, ale i przemysłowych. Hub zlokalizowany jest przy ul. Jędrzejowskiej, tuż przy A1 – jedynej polskiej autostradzie o przebiegu północ-południe.

Oddalony jest on 30 km od węzła Łódź Północ, który stanowi skrzyżowanie autostrad A1 i A2. Obecnie realizacja Central European Logistics Hub zbliża się do półmetka. W ramach inwestycji wybudowanych zostało 250 tys. m², a kolejne 160 tys. m² jest w realizacji. Firmy, które już zaufały Panattoni Europe i zdecydowały się na swój rozwój w Hubie to m.in. BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego, Media Expert z centrum dystrybucyjnym (73,4 tys. m²) przeznaczonym wielu kanałom sprzedaży czy SMYK z (70 tys. m²) z centrum dystrybucji i obsługi sklepu internetowego. Budowany kompleks napędza rozwój nowej dzielnicy przemysłowej Łodzi z potencjalnymi 7 tys. miejsc pracy.

## Klaster biznesowy

Central European Logistics Hub Panattoni Europe to również klaster biznesowy dla obecnych w okolicy przedsiębiorstw. Przykładem jest realizowany w ramach hubu Panattoni Appliance Park o powierzchni 30 tys. m². Kompleks w całości jest dedykowany dostawcom komponentów do fabryki zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego sp. z o.o. (58,5 tys. m²), wybudowanej przez dewelopera w sąsiedztwie Central European Logistics Hub.

W Panattoni Appliance Park lokują się producenci i poddostawcy komponentów wytwarzanych w zakładzie produkcyjnym urządzeń. Z tego powodu pomiędzy parkiem a fabryką zmywarek deweloper utworzy bezpośrednie połączenie drogowe. Planowany czas ukończenia budowy parku to pierwszy kwartał 2020 r.

Na terenie Central European Logistics Hub deweloper wybudował już centrum logistyczne BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego o powierzchni 79 tys m², które powstało na potrzeby obiektu produkcyjnego BSH. Centrum posiada wewnętrzną stację kolejową i na co dzień będzie współpracować z fabryką. Dlatego pomiędzy budynkami powstały zadaszone i obudowane łączniki o długości 58 m każdy, co pozwoli na płynny przepływ materiałów, a także usprawni logistykę gotowych produktów z fabryki do miejsc docelowych.

Marek Dobrzycki, dyrektor zarządzający Panattoni Europe tak komentuje sens realizacji tego typu inwestycji: – *Parki logistyczne Panattoni Europe to nie tylko najlepszej jakości obiekty w doskonałych lokalizacjach. To również środowisko biznesowe współpracujących ze sobą najem-*

Na terenie Central European Logistics Hub deweloper wybudował już centrum logistyczne BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego o powierzchni 79 tys m², które powstało na potrzeby obiektu produkcyjnego BSH. Centrum na co dzień będzie współpracować z fabryką.

*ców. Sztandarowym przykładem takiego klastra biznesowego – skoncentrowanej geograficznie przestrzeni, gdzie powiązane ze sobą przedsiębiorstwa współpracują ze sobą – jest Central European Logistics Hub i tworzony w jego ramach Panatto-*

*ni Appliance Park. Obiekt powstaje dla dostawców komponentów fabryki zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego sp. z o.o. Dzięki temu, a także obecności centrum logistycznego BSH, cały proces produkcyjny i logistyczny zostanie w pełni zoptymalizowany pod względem ekonomicznym i ekologicznym. Jesteśmy dumni, że mogliśmy wprowadzić takie rozwiązanie w ramach Hubu.*

## Sercem zagłębia fabryka BSH

Obok Central European Logistics Hub, a tym samym w sąsiedztwie Centrum Logistycznego BSH oraz Panattoni Apliance Park, 10 września Panattoni Europe otworzył zakład produkcyjny AGD w Europie – fabrykę zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego. Otwarcie miało miejsce 10 miesięcy od momentu zakupu gruntu.

Obiekt dedykowany jest przemysłowi 4.0, a zajmuje aż 57 tys m$^2$ – jest to największy obiekt produkcyjny AGD w Europie oraz największa fabryka w portfolio Panattoni Europe. Hala produkcyjna zajęła 47,4 tys. m$^2$. Zastosowano w niej najnowocześniejsze rozwiązania z zakresu Industry 4.0. – stworzono podłoże do integracji zasobów ludzkich oraz sterowanych cyfrowo maszyn z internetem i technologiami informacyjnymi. Ponadto budynek został wyposażony w inteligentny system zarządzania (BMS). Oprócz części produkcyjnej znajduje się tu powierzchnia biurowo-socjalna licząca 9,5 tys. m$^2$, gdzie zostały zorganizowane m.in. strefy kreatywne, sprzyjające efektywnej współpracy w przyjaznej atmosferze.

*– Realizacja fabryki BSH była skomplikowanym procesem. Już zakup gruntu był dużym przedsięwzięciem, ponieważ nabyliśmy go od 21 właścicieli. Do budowy, w szczytowym okresie inwestycji, zmobilizowaliśmy 400 pracowników i 50 wykonawców. Był to trzeci wspólny projekt z firmą BSH, ale zdecydowanie najbardziej wymagający. Dzięki odpowiedniemu nakładowi pracy oraz doskonałemu planowaniu, obiekt udało się jednak oddać na czas* – twierdzi Marek Dobrzycki, dyrektor zarządzający Panattoni Europe.

Fabryka BSH w Łodzi stała się centrum całego zagłębia logistycznego firmy. Panattoni Europe za pomocą dwóch zadaszonych i obudowanych łączników spoił ją z centrum logistycznym BSH. Tunele łączące go z fabryką pozwolą na płynny przepływ materiałów między obiektami oraz usprawnią logistykę gotowych produktów z fabryki do miejsc docelowych. Również Panattoni Appliance Park realizowany jest wyłącznie na potrzeby fabryki zmywarek BSH. W parku lokują się producenci i poddostawcy, którym transport ułatwi stworzone przez Panattoni Europe połączenie drogowe z zakładem produkcyjnym BSH.

## Nowoczesność w parze z ekologią

Jednym z kluczowych aspektów dla BSH w realizacji fabryki było zastosowanie rozwiązań korzystnych dla środowiska. Jak mówi Konrad Pokutycki, prezes zarządu BSH w Polsce: *– Budynek zaprojektowany został z uwzględnieniem rozwiązań ekologicznych. System chłodzenia maszyn oraz klimatyzacji cechuje się wysoką efektywnością energetyczną. Zakład wykorzystywać będzie także gromadzoną przez specjalne urządzenia wodę deszczową. Ponadto odpowiednie rozmieszczenie świetlików zapewni dostęp naturalnego światła, zarówno w pomieszczeniach socjalnych, jak i na hali produkcyjnej BSH.*

W nowo otwartej fabryce zmywarek BSH w Łodzi zatrudnienie znajdzie docelowo 1500 osób, które będą pracować przy produkcji trzech milionów urządzeń rocznie. W zakładzie produkowane będą m.in. zmywarki o szerokości 45 cm, wytwarzane w Polsce po raz pierwszy. Ruszy również produkcja urządzeń wyposażonych w system Home Connect – autorskie rozwiązanie BSH oparte na Internecie Rzeczy. Pozwala ono na poszerzenie funkcjonalności urządzeń poprzez aplikację na smartfony i tablety.

*Opr. EH*

> Fabryka zmywarek BSH dedykowana jest przemysłowi 4.0. Zajmuje aż 57 tys m$^2$ – jest to największy obiekt produkcyjny AGD w Europie oraz największa fabryka w portfolio Panattoni Europe.

*Obok Central European Logistics Hub, a tym samym w sąsiedztwie Centrum Logistycznego BSH oraz Panattoni Apliance Park, 10 września Panattoni Europe otworzył zakład produkcyjny AGD w Europie – fabrykę zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego*






# PRZYSZŁOŚĆ ZACZYNA SIĘ DZIŚ

## TIMOCOM ZMIERZA W STRONĘ LOGISTYKI BEZ WYZWAŃ

22 lata doświadczenia, nawet do 750 tys. ofert frachtów i wolnych przestrzeni ładunkowych każdego dnia, unikalna sieć logistyczna licząca ponad 43 tys. firm, zasięg obejmujący 44 kraje Europy i pierwszy w Europie System Smart Logistics. TIMOCOM mógłby spocząć na laurach, ale to nie w jego stylu. Poprzeczka jest ustawiona wysoko – logistyka bez wyzwań. Stąd hasło Smart Safe Simple.

### Smart

Kiedy w 2018 roku TIMOCOM zmieniał strategię rynkową stawiając sobie za cel stworzenie takich rozwiązań IT, aby wyżej wspomniana idea logistyki pozbawionej wyzwań stała się możliwa, prace nad nową stroną startową już trwały. Jednak strona startowa była dopiero początkiem, bo następnym etapem są zmiany w programie, które pozwolą na korzystanie z niego w jeszcze bardziej efektywny i intuicyjny sposób. Użytkownicy Systemu Smart Logistics mogą docenić te działania już od czerwca 2019 roku. TIMOCOM oddając Smart Apps i Smart APIs oraz nową stronę startową Systemu, przygotowuje sektor logistyczny na kolejne kroki w przyszłość.

### Simple

Zmieniła się nie tylko szata graficzna, która organizuje zawartość strony w bardziej przejrzysty sposób i jednocześnie odpowiada aktualnym trendom graficznym na rynku, ale przede wszystkim metoda pracy ze stroną. Menu, które znajdowało się wcześniej w górnym pasku narzędziowym zostało przeniesione na lewy bok strony, przez co użytkownicy zyskali łatwy dostęp do każdej funkcji w Systemie i możliwość wykonywania wielu procesów jednocześnie. Strona podzielona jest na kafelki odpowiadające konkretnym czynnościom, jakie odbywają się w procesie transportowym. Podobnie logika procesu transportowego znalazła odzwierciedlanie w menu bocznym. Kolejną zmianą jest rezygnacja z nazw produktów – nawiązano do nich jedynie kolorystycznie, tak aby długoletnim użytkownikom było łatwiej nawigować. Zatem obecnie użytkownik chcąc wystawić ładunek na rynku SPOT zamiast otwierać giełdę transportową TC Truck&Cargo®, klika np. na buton „Wystaw fracht". Dzięki takim rozwiązaniom użytkownik oszczędza czas i zwiększa efektywność swoich działań.

Skróceniem procesu jest również niewątpliwie umieszczenie na stronie startowej przycisku „Wystaw", który po naciśnięciu kieruje w odpowiednie miejsca, w zależności od tego, jaką czynność użytkownik chce wykonać: wystawić ładunek, pojazd, czy zaoferować magazyn.

Nowa strona startowa jest skalowalna, co usprawnia pracę z urządzeniami mobilnymi takimi jak smartfon, czy tablet.

*– Zmiana nowej strony startowej pozwala użytkownikom odkryć i na nowo docenić możliwości Smart Logistics System. Rezygnując z dotychczasowego nazewnictwa modułów oraz umieszczając wszystkie w jednym miejscu chcieliśmy ułatwić użytkownikom dotarcie do wszystkich wartościowych funkcji, które wcześniej na pierwszy rzut oka nie były widoczne. Ta zmiana nabiera szczególnego znaczenia w kontekście nowych klientów oraz nowych pracowników dotychczasowych klientów, którzy dopiero rozpoczynają swoją pracę z TIMOCOM – dzięki nim mogą w pełni wykorzystać możliwości Systemu. Teraz program jest bardziej „user friendly", a obsługa procesów logistycznych zdecydowanie prostsza* – mówi Krzysztof Janczukowicz Head of Sales and Custommer Care Department w polskim przedstawicielstwie TIMOCOM.

### Safe

TIMOCOM, zmieniając w pierwszej kolejności swoją strategię, a następnie przygotowując zgodnie z jej założeniami konkretne rozwiązania IT, uznał za oczywistą konieczność dostosowania do nowej wizji firmy także strony internetowej, która od 3 lipca jest dostępna dla wszystkich zainteresowanych w całej Europie.

*– Dzięki tej stronie mamy bardziej przejrzystą segmentację treści, każdy może łatwiej znaleźć swój produkt, a tym samym klient szybciej dociera do informacji i znajduje potrzebne rozwiązania. Zgodnie z naszą obietnicą Augmented Logistics oferujemy swoim odbiorcom coś więcej niż tylko stronę internetową* – komentuje tę zmianę Denis Pasala Country Manager na Polskę, kraje bałtyckie i kraje WNP z TIMOCOM.

*– Z technicznego punktu widzenia postawiliśmy przede wszystkim na bezpieczeństwo, dlatego zastosowaliśmy dedykowany certyfikat SSL. Nasza strona oparta na nowoczesnym Framework Bootstrap 4 i stabilnej wersji biblioteki Jquery (3.3.1) zapewnia nam, prawidłowe funkcjonowanie na wszystkich nowoczesnych przeglądarkach i urządzeniach, zarówno mobilnych, jak i na komputerach typu desktop oraz notebook* – podkreśla Country Manager.

### Kawa ze specjalistami na TransLogistica Poland 2019

Targi to zawsze znakomita okazja, żeby konstruktywnie porozmawiać o biznesie. Nowa strategia i zmiany w systemie rodzą nowe możliwości. Firma w tym roku zaprasza zatem w dniach 5-7 listopada do Warszawy na spotkanie przy kawie z ekspertami z TIMOCOM, którzy podpowiedzą między innymi, jak można wykorzystać System Smart Logistics w swojej firmie. TIMOCOM będzie zajmować stoisko B2 w hali H1. Więcej informacji będzie dostępnych w wydarzeniu na firmowym fanpage na Facebooku.




Fot. Daimler

*Koncern Daimler, o czym poinformował podczas targów CES 2019 w Las Vegas, w ciągu najbliższych 10 lat zamierza wprowadzić na rynek ciężarówki z 4 poziomem autonomiczności*

# GDY ZABRAKNIE KIEROWCY

Przedstawiciele branży transportowej coraz częściej przychylają się do opinii, że sposobem na poradzenie sobie z brakiem kierowców na rynku są ciężarówki autonomiczne, dlatego m.in. na autonomiczność pojazdów ciężkich jest obecnie kładziona bardzo duża presja. Jednak rozwiązanie to nie wejdzie wcześniej w życie niż za parę lat.

Według firmy consultingowej McKinsey&Company już w 2025 r. 1/3 produkowanych pojazdów ciężarowych będzie w wysokim stopniu autonomiczna. W opracowaniu tej technologii toczy się wyścig o miano lidera, a startują w nim takie koncerny jak Daimler, Volvo, Tesla, Scania, czy Grupa Volkswagena, która jakiś czas temu połączyła siły z Toyotą.

Wysoce zautomatyzowane ciężarówki, dzięki radarom, wielu czujnikom, kamerom i komputerom przetwarzającym ogromne ilości danych w czasie rzeczywistym, mają jednak przede wszystkim podnieść poziom bezpieczeństwa na autostradach. Będą też bardziej produktywne, bo nie będzie ich obowiązywał czas pracy kierowcy. Komputer przecież nie odczuwa zmęczenia, a dzięki łączności z internetem i innymi pojazdami, może dobierać trasy w taki sposób, aby uniknąć korków.

Warto tu zaznaczyć, że już dziś wiele współczesnych ciężarówek znajduje się na 2 poziomie autonomiczności. Wyposażone są m.in. w system automatycznego hamowania przed przeszkodą, układ monitorujący martwą strefę, aktywny tempomat, system ostrzegający przed kolizją, monitor zmęczenia kierowcy oraz wiele innych rozwiązań. Z założenia mają one służyć także poprawie bezpieczeństwa. Tu jednak nadal potrzebny jest kierowca, a pojazdom jeszcze daleko jest do poziomu 5, kiedy to oprogramowanie zastąpi człowieka.

## Lata dwudzieste XXI wieku

Pierwszymi drogami, które najpewniej zostaną wypełnione autonomicznymi pojazdami, będą autostrady – są dobrze oznakowane, nie mają skrzyżowań, świateł i pieszych, a komputerowi stawiane są mniejsze wymagania. Niemniej, nim to nastąpi, ciężarówki takie muszą przejść testy.

Koncern Daimler, o czym poinformował podczas targów CES 2019 w Las Vegas, w ciągu najbliższych 10 lat zamierza wprowadzić na rynek ciężarówki z 4 poziomem autonomiczności. Wcześniej, w ciągu najbliższych lat ma jednak zainwestować 500 mln euro w „autonomię" i stworzyć 200 miejsc pracy. W takich ciężarówkach wciąż w kabinie będzie znajdował się kierownica, ale przez znaczną większość trasy prowadzeniem zajmie się komputer.

Rozwój autonomicznych samochodów ciężarowych może przyspieszyć dzięki temu, że w marcu 2019 r. Niemcy przejęli większość udziałów amerykańskiej firmy Torc Robotics, która specjalizuje się w rozwoju autonomicznych systemów pojazdów. Zdaniem Martina Dauma, szefa Daimler Trucks, aby zapewnić w pełni autonomiczną jazdę zgodnie z poziomem 5, konieczny jest kolejny niezwykle duży skok technologiczny.

Wysoce zautomatyzowane ciężarówki, dzięki radarom, wielu czujnikom, kamerom i komputerom przetwarzającym ogromne ilości danych w czasie rzeczywistym, mają przede wszystkim podnieść poziom bezpieczeństwa na autostradach.

Na japońskich drogach, ciężarówki o 4 stopniu autonomii mają się pojawić jeszcze wcześniej, bo przed 2025 r. Szef Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corp Hartmut Schick powiedział, że firma zamierza wprowadzić na drogi krajowe Japonii ciężarówki, które będą posiadały 4 stopień autonomii. Szlaki dla pojazdów ciężarowych będą wytyczone w określonych regionach, po wybranych drogach.

Jest to o tyle prawdopodobne, że już dziś pojazdy posiadające 4 stopień autonomii sprawdzają się doskonale w kopalniach i na dużych, zamkniętych placach budowy – to lokalizacje dobrze kontrolowane, natomiast przemysł dąży do usprawnienia realizacji zleceń transportowych i stara się, aby były one bardziej zrównoważone.

## Testy trwają nie tylko w terminalach

Należy przypomnieć, że w 2016 r. Uber testował flotę specjalnie przerobionych Volvo XC90, która jeździła po drogach Kalifornii. Jednak ze względów na obowiązujące w tym stanie przepisy (albo, jak mówią przedstawiciele władz, ze względu na zaniedbania Ubera, który nie wystąpił o odpowiednie pozwolenia), testy musiały się zakończyć. Teraz startują na nowo w bardziej przychylnej Arizonie. Tym razem testowane są wielkie ciężarówki z ładunkiem, a nie Volvo XC90.

Jednak według przedstawicieli firmy TuSimple pierwszym miejscem, gdzie tak naprawdę zostaną dobrze przetestowane autonomiczne ciężarówki będą portowe terminale kontenerowe. Co więcej, firma ta zaprezentowała możliwości takich aut w tym środowisku i to się sprawdziło. M.in. firm MAN Truck&Bus razem z Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) prowadzi testy techniczne „Hamburg Truck-Pilot" w porcie Hamburg, które zostały zapoczątkowane dzięki projektowi badawczo-testowemu. Do 2021 r. zaplanowane są intensywne badania tej technologii na terenie terminala kontenerowego HHLA Container Terminal Altenweder (CTA) oraz odcinku niemieckiej autostrady A7 (ok. 70 km). Początkowo projekt przewiduje wykorzystanie dwóch prototypowych pojazdów wyposażonych w odpowiednie systemy automatyzacji.

Trwają też prace nad rozwojem technologii, która umożliwi bezobsługową jazdę samochodów w konwoju. Autonomiczne konwoje mają być możliwe dzięki bezprzewodowemu połączeniu samochodów i synchronizacji hamowania. Aby było to możliwe, konieczny jest rozwój nie tylko samych pojazdów, ale też sektora komunikacyjnego. Rozwiązaniem ma być wprowadzenie sieci 5G, która we współpracy z WiFi ma być kluczem do tworzenia kolumn pojazdów ciężkich np. na autostradach.

Od połowy 2018 r. Scania testuje autonomiczny system transportu nowej generacji w kopalni Dampier Salt w Rio Tinto w Zachodniej Australii, która ze względu na wysokie wskaźniki wykorzystania pojazdów jest miejscem idealnym do testowania autonomicznej technologii.

Pierwsza faza próby obejmuje autonomiczną wywrotkę Scania XT 8×4 pracującą niezależnie od normalnej działalności wykonywanej w Dampier. Podczas tego

> Pierwszymi drogami, które najpewniej zostaną wypełnione autonomicznymi pojazdami, będą autostrady – są dobrze oznakowane, nie mają skrzyżowań, świateł i pieszych, a komputerowi stawiane są mniejsze wymagania.




*Samochody Volvo Vera będą transportować towary z centrum logistycznego do terminalu w Göteborgu. Nowy program jest wynikiem współpracy Volvo z firmą logistyczną DFDS*

Fot. Volvo




*Wytrzymałość, wydajność i konstrukcja Scanii AXL to cechy, które doskonale sprawdzają się w wymagających warunkach panujących w kopalniach i na dużych budowach*

Fot. Scania

> Według przedstawicieli firmy TuSimple pierwszym miejscem, gdzie tak naprawdę zostaną dobrze przetestowane autonomiczne ciężarówki będą portowe terminale kontenerowe.

początkowego etapu, kierowca siedzi w pojeździe i obserwuje jego działanie, a jeśli to konieczne – interweniuje. W kolejnych fazach zostaną dodane dodatkowe autonomiczne ciężarówki Scania w celu rozwijania funkcji samoświadomości pojazdów oraz tzw. inteligentnej kontroli nadzorczej floty.

Najmłodszym członkiem rodziny pojazdów autonomicznych Scania, i to na 5 poziomie jazdy autonomicznej, przystosowanym do pracy w kopalni i na dużych budowach, jest Scania AXL – koncepcyjny pojazd ciężarowy bez kabiny, który posiada system modułowy firmy. Za kierowanie i monitorowanie pojazdu Scania AXL odpowiada inteligentne środowisko sterowania. Nie ma w nim kierowcy, gdyż Scania AXL nie posiada kabiny. W kopalniach wykonywanie autonomicznych operacji ułatwia system logistyczny, który umożliwia sterowanie pojazdem. Silnik spalinowy, który napędza pojazd, jest przykładem połączenia tradycyjnej i nowej technologii – zasilany jest biopaliwem ze źródeł odnawialnych. Tradycyjną kabinę zastępuje inteligentny moduł przedni. Pierwsza prezentacja pojazdu Scania AXL na żywo będzie miała miejsce podczas Dnia Innowacji Grupy TRATON, 2 października, w centrum demonstracyjnym Scania w Södertälje.

## W wybranych miejscach

Autonomiczne pojazdy zaczynają się też poruszać po drogach. W Szwecji, w mieście Jönköping, trwają testy autonomicznej ciężarówki ważącej 26 ton, a wyprodukowanej przez szwedzką firmę Einride, zajmującą się produkcją autonomicznych samochodów. Dzięki zgodzie Szwedzkiej Agencji Transportu, może ona wynieść około 85 km/godz. Taka jednak była decyzja Szwedzkiej Agencji Transportu.

Ciężarówka sterowana jest dzięki połączeniu za pośrednictwem sieci 5G. Jeśli ktoś musiałby awaryjnie prowadzić

> Wraz z rozwojem autonomiczności rodzą się problemy natury etycznej i prawnej, które należy rozwiązać nim pojazdy bez kierowcy pojawią się na drogach. Przykładem są tzw. adversarial examples (przykłady mylące), a chodzi o decyzję systemu w sytuacji bez wyjścia.

T-Poda w tradycyjny sposób, to nie ma takiej możliwości ze względu na brak kabiny kierowcy. Robert Falck, prezes firmy Einride, będzie ubiegał się o więcej pozwoleń na możliwość korzystania jego pojazdów z dróg publicznych. Myśli nawet o rozszerzeniu działalności na Stany Zjednoczone w przyszłym roku. W Szwe-

jest wynikiem współpracy Volvo z firmą logistyczną DFDS.

Ciężarówki Volvo Vera zaprojektowane są na potrzeby prostych i powtarzalnych kursów w centrach logistycznych, fabrykach czy portach. Volvo podaje, że ich po-

jazdy mogą bez problemu i ze sporą precyzją transportować duże ładunki na krótkich odległościach. Samochody monitorowane są przez wieżę kontrolną i z reguły poruszają się ok. 40 km/godz. – chodzi bowiem o stworzenie połączonego systemu jednostajnie jadących aut, które będą cały czas dowozić jakieś towary.



Fot. Scania

*Scania NXT – wizja przyszłości transportu miejskiego. Przednie i tylne moduły napędowe mogą być dopasowane do potrzeb autobusu, pojazdu ciężarowego lub śmieciarki*

> Trwają prace nad rozwojem technologii, która umożliwi bezobsługową jazdę samochodów w konwoju. Autonomiczne konwoje mają być możliwe dzięki bezprzewodowemu połączeniu samochodów i synchronizacji hamowania.

model T-pod rozpoczął codzienne kursy z towarami. Auto porusza się po ściśle określonej trasie pomiędzy dwoma obiektami przemysłowymi – magazynem oraz terminalem przeładunkowym firmy DB Schenker. Próby drogowe w trybie autonomicznym nie odbywają się jednak na całej trasie, tylko na odcinku 300 m przy prędkości pojazdu 5 km/godz., choć

cji ciężarówka będzie jeździła do końca 2020 r., czyli do końca testów.

Po licznych testach na szwedzkie drogi ruszają także autonomiczne i elektryczne ciężarówki Vera koncernu Volvo. Pojazdy te też nie mają kabin i kontrola nad nimi odbywa się zdalnie, a będą one transportować towary z centrum logistycznego do terminalu w Göteborgu. Nowy program

## Także autonomiczne autobusy

Na ulicach miast testowane są również autonomiczne autobusy. W Szwecji przedstawiciele Scania i Nobina, największego operatora transportu publicznego w Skandynawii, podejmują wspólne testy autobusów na regularnych liniach w rejonie Sztokholmu. Dwa elektryczne pojazdy Scania Citywide LF połączą osiedla w Barkaby, znajdujące się ok. 20 km od centrum Sztokholmu, z najbliższą stacją metra. Pojazdy będą poruszać się po 5-kilometrowej trasie z 4 przystankami. Na początku będą pokonywać autonomicznie odcinek o długości około 1 km. Przewidu-

### PIĘĆ POZIOMÓW JAZDY AUTONOMICZNEJ

**Poziom 1** – Pojazd wyposażony jest w systemy wspomagające kierowcę w nieznacznym stopniu, takie jak tempomat, ABS, ESP. Systemy nie posiadają funkcji wzajemnej komunikacji.

**Poziom 2** – Pojazdy mogą same jechać prosto, pozostawać na pasie i kontrolować odległość od pojazdów znajdujących się przed nimi, w określonych sytuacjach. Odpowiada za to m.in. aktywny tempomat, systemy monitorujące przestrzeń wokół pojazdu.

**Poziom 3** – W pewnych sytuacjach systemy znajdujące się w pojeździe mogą przejąć kontrolę nad prowadzeniem. Dzięki różnym czujnikom pojazd potrafi sam dostosować prędkość i utrzymywać ją, przewidywać zagrożenia na drodze.

**Poziom 4** – Pojazd podejmuje decyzje w skomplikowanych sytuacjach na drodze i komunikuje się z innymi pojazdami na drodze. Na tym poziomie kierowca może być tylko pasażerem.

**Poziom 5** – Pojazd nie posiada kabiny kierownicy, sam radzi sobie w każdych warunkach i każdej sytuacji na drodze. Osoba go obsługująca nie wykonuje żadnych zadań związanych z prowadzeniem samochodu, jedynie wprowadza adres docelowy.

je się, że w drugim etapie prób z autobusów będzie korzystać 300 osób dziennie. Przedstawiciele Scania i Nobina wspólnie będą zarządzać ruchem i systemami sterowania autonomicznych autobusów. Próby prowadzone będą w dwóch etapach – pierwszy odbędzie się bez pasażerów, a ponieważ zachowanie bezpieczeństwa ma ogromne znaczenie w projekcie, dlatego na pokładzie każdego autobusu będzie kierowca nadzorujący jego pracę i służący wsparciem podróżnym.

*– Technologia rozwinęła się na tyle, że możemy podjąć praktyczne próby na drogach publicznych. To jeden z pierwszych programów testów autobusów autonomicznych tej wielkości w Europie. Projekt dostarczy wielu przydatnych danych przed uruchomieniem produkcji autobusów tego typu w pełnej skali* – komentuje Karin Rådström, wiceprezes i dyrektor ds. sprzedaży i marketingu w Scania AB. Przygotowania do projektu już się rozpoczęły, a testy praktyczne ruszą w 2020 r. Podczas testów będą gromadzone dane, dotyczące np. średniej prędkości, dyspozycyjności, punktualności oraz reakcji na nieprawidłowości. Sprawdzany będzie również poziom satysfakcji pasażerów.

Testy autonomicznych autobusów odbywają się także w Polsce. We wrześniu, w Gdańsku jeździł pierwszy pojazd bez kierowcy, który testowano w transporcie publicznym. Dwa pojazdy EZ10 poruszały się przez miesiąc, przez pięć godzin każdego dnia, minimum dwa razy w ciągu godziny. Zaprogramowana wcześniej trasa miała niespełna kilometr w jedną stronę. Przejazd w obydwie strony trwał około 15 min, a w autobusie mieściło się maksymalnie dziewięcioro pasażerów. Podczas jazdy obecny w nim był przeszkolony operator, który miał zareagować w razie konieczności, np. zatrzymać pojazd lub w trybie manualnym ominąć przeszkodę.

**We wrześniu, w Gdańsku jeździł pierwszy pojazd bez kierowcy, który testowano w transporcie publicznym. Dwa pojazdy EZ10 poruszały się przez miesiąc, przez pięć godzin każdego dnia, minimum dwa razy w ciągu godziny.**



Fot. Einride

*W Szwecji, w mieście Jönköping, trwają testy autonomicznej ciężarówki ważącej 26 ton, wyprodukowanej przez szwedzką firmę Einride*

Pojazd poruszał się po jednej jezdni ul. Karwieńskiej na prawach wyłączności (jezdnię zamknięto dla innych pojazdów). Do testów wykorzystywano jeden z dwóch busów firmy EasyMile, która wygrała zorganizowany przez miasto przetarg. Drugi z nich czekał w zastępstwie, by w razie prac serwisowych czy ewentualnych napraw nie było przerwy w testach.

Autobus można było przetestować dzięki temu, że miasto bierze udział w projekcie Sohjoa Baltic pod nazwą „Przejście do ekologicznego i autonomicznego transportu publicznego ostatniej mili w Regionie Morza Bałtyckiego". Uczestniczą w nim też Tallinn, Kongsberg, Vejle i Semigalia.

**Dziś pojazdy posiadające 4 stopień autonomii sprawdzają się doskonale w kopalniach i na dużych, zamkniętych placach budowy – to lokalizacje dobrze kontrolowane, natomiast przemysł dąży do usprawnienia realizacji zleceń transportowych i stara się, aby były one bardziej zrównoważone.**




Fot. Scania

*Od połowy 2018 r. Scania testuje autonomiczny system transportu nowej generacji w kopalni Dampier Salt w Rio Tinto w Zachodniej Australii*

## Wizja przyszłości

Na Światowym Szczycie Transportu Publicznego UITP w Sztokholmie, który




Fot. Scania

*W Szwecji przedstawiciele Scanii i Nobina, największego operatora transportu publicznego w Skandynawii, podejmują wspólne testy autobusów na regularnych liniach w rejonie Sztokholmu*

odbył się w czerwcu, Scania zaprezentowała futurystyczną wersję samobieżnego pojazdu miejskiego Scania NXT o napędzie elektrycznym z zasilaniem akumulatorowym, który może służyć do różnych zadań. Zaprojektowano go tak, aby możliwe było jego elastyczne wykorzystanie zarówno do obsługi transportu pasażerskiego w godzinach porannych i wieczornych, jak i do dostaw towarów w ciągu dnia, a w nocy – do zbierania odpadów. Pojazd ten może zmieniać kształt w zależności od zadań wykonywanych w przestrzeni miejskiej. I nie potrzebuje kierowcy.

– *Scania NXT to wizja przyszłości transportu miejskiego. Niektóre z tych technologii nie są jeszcze w pełni rozwinięte, ale dla nas ważne jest zbudowanie pojazdu koncepcyjnego, aby pokazać pomysły, których realizacja leży w zasięgu ręki. NXT został zaprojektowany z myślą o celach 2030 r. i kolejnych lat, a jednocześnie zawiera kilka nowatorskich funkcji, które są już dostępne* – komentuje Henrik Henriksson, prezes i dyrektor generalny Scania.

W koncepcji NXT przednie i tylne moduły napędowe mogą być dopasowane do potrzeb autobusu, pojazdu ciężarowego lub śmieciarki. Na Światowym Szczycie Transportu Publicznego został zaprezentowany moduł autobusowy. Ma on 8 m długości i jest zbudowany jako jeden element kompozytowy, co powoduje znaczne zmniejszenie jego masy. Cylindryczne akumulatory umieszczono pod podłogą, pozwalając na lepsze wykorzystanie przestrzeni i przyczyniając się do optymalnego rozłożenia obciążenia. Przy niskiej masie pojazdu, wynoszącej poniżej 8 ton, zasięg z obecnymi akumulatorami szacuje się na 245 km.

## Nie tylko technologia

Wraz z rozwojem autonomiczności rodzą się problemy natury etycznej i prawnej, które należy rozwiązać nim pojazdy bez kierowcy pojawią się na drogach. Przykładem są tzw. *adversarial example*s (przykłady mylące), a chodzi o decyzję systemu w sytuacji bez wyjścia. Jest to moment, w którym w algorytm wkrada się błąd, a kontrolę powinien natychmiast przejąć kierowca. Innym, częstym przykładem, jest konieczność podjęcia decyzji, kiedy w wypadku kolizji należy wybrać zderzenie z czym lub z kim jest mniejszym złem.

Poza problemami moralnymi, jest jeszcze do rozwiązania wiele prawnych, jak np. kto ponosi odpowiedzialność za wypadek spowodowany przez pojazd jadący w trybie autonomicznym.

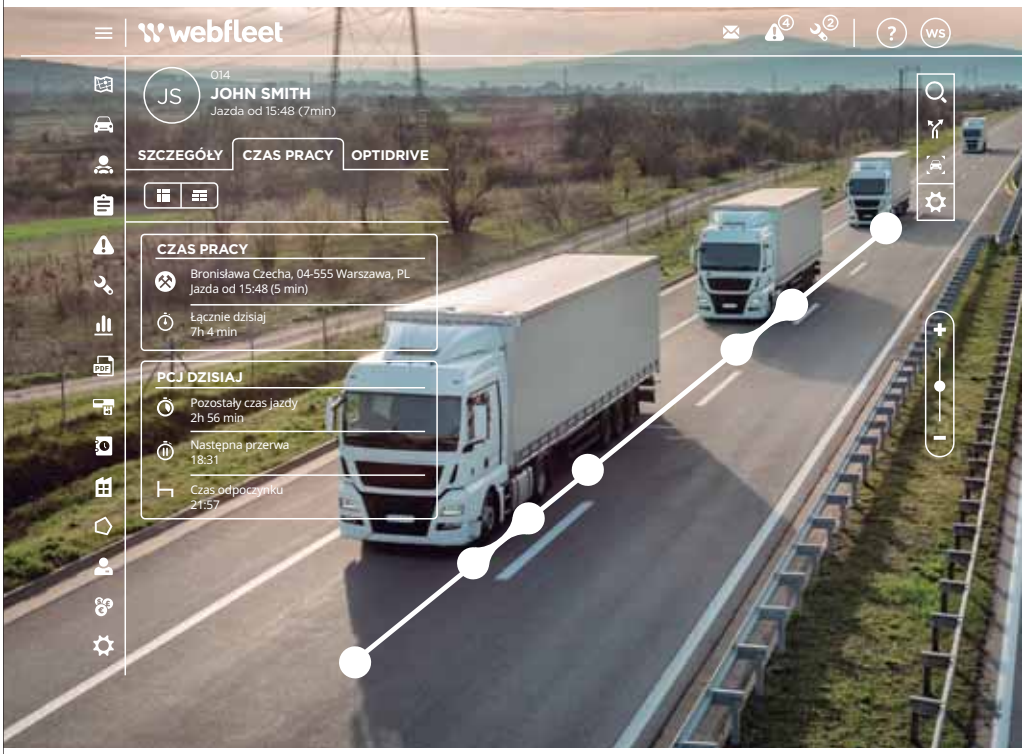
Z nimi mierzą się firmy zachodnie. Chiny nie mają jednak z tym problemu, dzięki czemu niedawno startup Fabu Technology mógł pochwalić się, że jego ciężarówki przeszły pomyślnie testy na drogach publicznych i niedługo planowane jest przedstawienie oferty transportu międzymiastowego. W pierwszej fazie pojazdy miałyby się poruszać pomiędzy magazynami, z maksymalną prędkością 70 km/godz., w prostych warunkach drogowych. Tak więc Państwo Środka może stać się liderem w innowacyjnej technologii. |

*Elżbieta Haber*

webfleet solutions
a Bridgestone company

**Od zgodności z obowiązującymi regulacjami po optymalizację pracy floty**

**TomTom Telematics to teraz Webfleet Solutions**




**Let's drive business. Further.**

webfleet.com




*System może zapewnić bieżący przegląd stanu maszyn i dostępności produktów, a także przewidywać i podejmować autonomiczne decyzje dotyczące stanu zapasów lub dostaw. Ta sama zasada dotyczy całych globalnych sieci logistycznych*

Źródło: DHL

# SZTUCZNA INTELIGENCJA
## PRZYSZŁOŚCIĄ OPERACJI LOGISTYCZNYCH

**Nowy raport DHL o trendach logistycznych „Digital Twins in logistics" objaśnia koncepcję i wzrost liczby „cyfrowych bliźniaków", a także pokazuje ich znaczenie dla całej branży.**

Chodzi o technologię polegającą na stworzeniu cyfrowych kopii fizycznych obiektów w celu lepszego ich zrozumienia i zarządzania. Jest ona już dobrze ugruntowana w niektórych branżach i może znacząco zmienić operacje logistyczne w najbliższej przyszłości.

Cyfrowy bliźniak jest unikalnym, wirtualnym odzwierciedleniem przedmiotu, procesu lub usługi. Jego zadaniem jest monitorowanie i symulacja fizycznego stanu i zachowania danego obiektu. Cyfrowa kopia jest nieustannie do niego podłączona i na bieżąco odzwierciedla zmiany, które zachodzą w nim w świecie rzeczywistym.

### Zastosowania logistyczne cyfrowych bliźniaków

Bliźniaki cyfrowe mogą mieć wiele różnych zastosowań w całym łańcuchu logistycznym, np. przy zarządzaniu flotą kontenerową, monitorowaniu przesyłek czy projektowaniu systemów logistycznych. Dla przykładu, czujniki umieszczone na poszczególnych kontenerach pokazują ich aktualne położenie i monitorują je pod kątem uszkodzeń lub zanieczyszczeń. Dane te są przesyłane do cyfrowej sieci, która wykorzystuje technologię *machine learning* w celu zapewnienia jak najefektywniejszego ich wykorzystania.

Cyfrowe bliźniaki mogą być również stosowane w odniesieniu do całych sieci i ekosystemów, takich jak modele 3D magazynu połączone z danymi inwentaryzacyjnymi i operacyjnymi. System może zapewnić bieżący przegląd stanu maszyn i dostępności produktów, a także przewidywać i podejmować autonomiczne decyzje dotyczące stanu zapasów lub dostaw. Ta sama zasada dotyczy całych globalnych sieci logistycznych.

– *Przewiduje się, że do 2025 r. rynek cyfrowych bliźniaków będzie rósł o ponad 38% rocznie, przekraczając wartość 26 mld dol.* – mówi Wojciech Łukasiewicz, menadżer projektów i rozwiązań logistycznych DHL Express Poland – *Cyfrowe bliźniaki oferują niezrównane możliwości śledzenia, monitorowania i diagnozowania stanu zasobów. Niesie to ze sobą szereg korzyści biznesowych od wspierania współpracy i procesów decyzyjnych w oparciu o dane, po nieustanną optymalizacje procesów czy tworzenie nowych modeli biznesowych. Wraz z rozwojem i komercjalizacją cyfrowe bliźniaki trwale zmienią tradycyjne łańcuchy dostaw.*

### Raport o przyszłości logistyki

W raporcie DHL analizuje wyzwania związane z implementacją, takie jak problemy dotyczące bezpieczeństwa cybernetycznego. Powiązane technologie stają się coraz bardziej niezawodne i przystępne cenowo. Przedsiębiorstwa w wielu gałęziach przemysłu uznają w związku z tym cyfrowe bliźniaki za nieocenione w zarządzaniu złożonymi systemami aktywów w czasie rzeczywistym i zwiększaniu wydajności swoich procesów. Sprawozdanie kończy się rozważeniem kwestii inwestycji i zmian niezbędnych do pomyślnego wdrożenia cyfrowych bliźniaków w logistyce.

*Raport o trendach: „Digital Twins in Logistics – A DHL perspective on the impact of digital twins on logistics" jest dostępny na stronie http://logistics.dhl/digitaltwins*

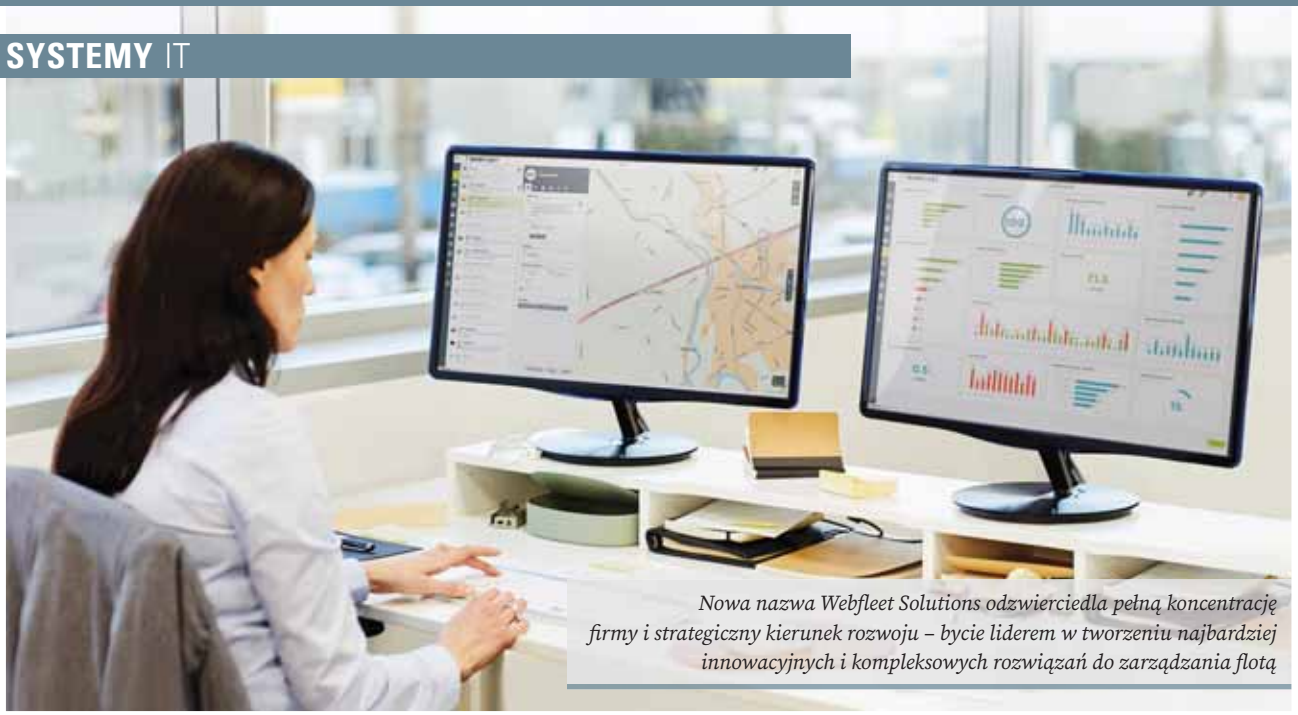



# Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

**Active Drive Assist.** To wyjątkowe połączenie układu napędowego oraz systemów wspomagających jazdę wynosi komfort i bezpieczeństwo na nowy poziom. Active Drive Assist dba również o ekonomiczny sposób jazdy, który czyni nowego Actrosa naprawdę wydajnym. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



*Nowa nazwa Webfleet Solutions odzwierciedla pełną koncentrację firmy i strategiczny kierunek rozwoju – bycie liderem w tworzeniu najbardziej innowacyjnych i kompleksowych rozwiązań do zarządzania flotą*

# WEBFLEET SOLUTIONS
## NOWĄ TWARZĄ TOM TOM

Parę miesięcy temu znana firma Tom Tom Telematics stała się częścią grupy Bridgestone i przyjęła nazwę Webfleet Solutions. O korzyściach jakie płyną z tych zmian mówi Dariusz Terlecki, dyrektor sprzedaży Webfleet Solutions Poland.

**Jak to się stało, że firmę TomTom Telematics zastąpił Webfleet Solutions?**

1 kwietnia b.r. firma stała się częścią grupy Bridgestone, największego na świecie producenta opon, posiadającego jedne z najbardziej technologicznie zaawansowanych fabryk w Europie. Ta akwizycja spowodowała potrzebę wyjścia poza dotychczasowy profil działania i postrzegania marki. Webfleet jest naszym flagowym rozwiązaniem, które rozwijamy już od blisko 20 lat i na które stawiamy w dalszej przyszłości. Nowa nazwa firmy odzwierciedla naszą pełną koncentrację i strategiczny kierunek rozwoju – bycie liderem w tworzeniu najbardziej innowacyjnych i kompleksowych rozwiązań do zarządzania flotą.

Jesteśmy także dumni z tego, że należymy do grupy Bridgestone, co widać w naszym nowym logo i liczymy na to, że zyskamy nowe możliwości rozwoju w ramach grupy.

**Czym różnią obie firmy?**

Nowa nazwa to tylko formalny start nowego etapu w historii firmy. Nie oznacza to w żaden sposób porzucenia dotychczasowego profilu działania. Nasz cel pozostaje niezmienny – chcemy dalej wspierać naszych klientów w rozwoju ich biznesów poprzez redukcję kosztów, poprawę wydajności i optymalizację procesów w obszarze zarządzania flotą.

TomTom kojarzony jest przede wszystkim ze znakomitymi mapami i urządzeniami do nawigacji i pozostaje nadal naszym strategicznym partnerem. W Webfleet Solutions sięgamy jednak dalej. Poprzez przynależność do grupy Bridgestone firma staje się jeszcze bardziej globalna (choć nasze serce bije w Europie i centrala pozostaje w Amsterdamie), jeszcze bardziej technologiczna (podążanie w kierunku mobilności, nacisk na *research & development*) i jeszcze bardziej inteligentna (podejście wyprzedzające potrzeby klienta i jego decyzje związane z flotą i logistyką).

**Do kogo przede wszystkim skierowana jest oferta?**

Telematyka to nie jest narzędzie typu *nice to have*, to w tej chwili standard *must to have*. Większość właścicieli firm i menadżerów doskonale zdaje sobie sprawę, że rozwiązania telematyczne przynoszą realne, wymierne oszczędności i korzyści dla firmy. Skorzystać z nich może właściwie każde przedsiębiorstwo, które posiada samochody (osobowe, ciężarowe, dostawcze) lub inne elementy wyposażenia floty (naczepy, maszyny budowlane, kontenery, wózki widłowe itp.), którymi chce zarządzać i wykorzystywać w możliwie najbardziej optymalny spo-

Platforma Webfleet zapewnia firmom transportowym pełen monitoring i kompleksowe zarządzanie różnymi elementami floty w jednym interfejsie. W ramach usługi firma ma zawsze dokładną informację na temat lokalizacji samochodów, naczep czy innych zasobów oraz ich najważniejszych parametrów.

sób. W zależności od wielkości floty i celów biznesowych klienta jesteśmy w stanie zaproponować dostosowane do jego potrzeb rozwiązania. Webfleet Solutions świadczy usługi dla firm z wielu branż, w tym transportowej i logistycznej, ubezpieczeniowej, wynajmu samochodów, spożywczej, budowlanej. Zapraszamy do nas wszystkie podmioty, bez względu na wielkość, które chcą świadomie zarządzać swoimi zasobami i poszukują oszczędności.

**Jakiego typu rozwiązania/produkty Webfleet oferuje firmom transportowym?**

Platforma Webfleet zapewnia firmom transportowym pełen monitoring i kompleksowe zarządzanie różnymi elementami floty w jednym interfejsie. W ramach usługi firma ma zawsze dokładną informację na temat lokalizacji samochodów, naczep czy innych zasobów (Asset Tracking) oraz ich najważniejszych parametrów, jak np. zużycie paliwa, ilości pokonanych kilometrów, czasów przejazdów. Może wysyłać zlecenia do kierowców w czasie rzeczywistym, optymalizować drogi przejazdów, planować obsługę serwisową tak, aby minimalizować przestoje. Dodatkowo zdalnie pobiera dane odnośnie czasu pracy, statusy kierujących pojazdami oraz informacje na temat ich stylu jazdy (OptiDrive), dzięki czemu może zachować zgodność z przepisami, zredukować czas potrzebny na rozliczanie i przygotowywanie dokumentacji oraz zwiększyć bezpieczeństwo i wydajność kierowców.

> Poprzez przynależność do grupy Bridgestone firma staje się jeszcze bardziej globalna, jeszcze bardziej technologiczna i jeszcze bardziej inteligentna.

**Jakie korzyści widzicie Państwo z przynależności do Grupy Bridgestone?**

Wchodząc w skład grupy Bridgestone, nie staliśmy się tylko jedną ze spółek globalnej korporacji. Webfleet Solutions jest jednym z kluczowych podmiotów umożliwiających realizację długofalowej strategii grupy, którą będziemy wspólnie tworzyć i rozwijać. Dzięki Webfleet Solution grupa Bridgestone może rozpocząć szybką podróż od producenta opon do świata mobilności i cyfryzacji swoich usług. To nie kaprys lub chwilowa potrzeba wymyślenia na siłę czegoś nowego, ale absolutny wymóg czasów i powszechny trend całej gospodarki. Każdego niemal z jej segmentów. Bridgestone zyskuje „szybką ścieżkę" rozwoju swoich usług mobilnych. Przed nami zaś otwierają się ogromne, dla nikogo wcześniej w sektorze telematycznym absolutnie niedostępne, wręcz niewyobrażalne możliwości ekspansji i rozwoju, dzięki olbrzymiej skali działania globalnego gracza, jakim jest Bridgestone. Poza ekspansją rynkową, dzięki Bridgestone zyskaliśmy dodatkowe możliwości i zaplecze do obsługi klientów na nowych obszarach i w nowych kanałach sprzedaży, będziemy dążyć do osiągnięcia jak największych synergii produktowych. Widzimy duży potencjał w integracji naszych komplementarnych ofert oraz w tworzeniu zupełnie nowych, jeszcze bardziej kompleksowych rozwiązań. I



*Dariusz Terlecki*

COLIAN Logistic

OFERUJE KOMPLEKSOWĄ USŁUGĘ LOGISTYCZNĄ

Działalność firmy opiera się na 3 filarach:

- usługach magazynowania
- usługach spedycji i transportu
- usługach customer service




Colian Logistic Sp. z o.o.
ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, www.colianlogistic.pl



# LOGISTYKA JAK KOSTKA RUBIKA

Logistyka jest dla mnie jak kostka Rubika, im mniej ruchów wykonamy w procesie logistycznym tym bardziej zoptymalizujemy cały jego łańcuch. Taki jest InSpot. To mój najnowszy projekt logistyczny, polegający na pełnej digitalizacji procesu operacyjnego.

W dzisiejszej dobie cyfryzacja objęła każdy obszar życia oraz gospodarkę. Wszystkie usługi i procesy podlegają w coraz to większej mierze cyfryzacji, powstają nowe oprogramowania pozwalające obsłużyć owe usługi i procesy. To samo dotyczy logistyki.

InSpot wdrażany jest w największych korporacjach na świecie. To pierwsze takie narzędzie na rynku logistycznym, które pozwala na etapie planowania transportu łączyć wysyłki różnych klientów tej samej branży. Jeżeli mamy do czynienia z korporacjami, koncernami branży np.: FMCG to ich produkty często mają takie same wymogi jakościowe co do warunków przewozu. Jeżeli klient wyraża zgodę na w pełni kontrolowane łączenie jego produktów, zarówno pakowanych jak i płynnych, z produktami innych klientów z pełnym zachowaniem poufności, do gry wkracza InSpot.

Algorytm – optymalizator, który jest podstawową częścią InSpota grupuje towary klientów wg m.in.:

- daty załadunku i rozładunku
- kategorii produktu,
- zakresu temperatur przewozu,
- rodzaju zabudowy przewozu,
- danych historycznych GPS w celu określenie przepustowości drogi,
- prognozy pogody, itd…

## Szansa dla polskich przewoźników

Jednym z celów InSpot'a jest wspieranie polskich firm transportowych. Obecnie jesteśmy po raz kolejny świadkami tworzenia przez Parlament Europejski przepisów, które mają zdecydowanie ograniczyć udział polskich przewoźników w europejskim rynku transportowym. Wkrótce pojawić ma się nowy przepis dotyczący przewoźników „nowej Unii" dot: „rewizji dyrektywy o delegowaniu". Bezpośredni dostęp jaki InSpot daje polskim przewoźnikom do ładunków największych korporacji i koncernów na świecie, ma szansę wzmocnić i poprawić kondycję polskich firm transportowych. Jeżeli sami o siebie nie zadbamy nikt inny tego nie zrobi. Czas zawalczyć o polski transport.

Platforma InSpot jest darmowa, dostęp mogą mieć do niej wszystkie firmy transportowe, spedycyjne, które spełniają kilka warunków m.in: mają aktualne ubezpieczenie, aktywny NIP i regon,




licencje transportową i istnieją minimum rok na rynku transportowym.

## W trosce o środowisko

Korzyści InSpot'a dla naszego środowiska są nieocenione. Aż 80 proc. emisji dwutlenku węgla w świecie pochodzi ze spalania paliw – zwraca uwagę Faith Birol, główny ekonomista działającej w ramach OECD Międzynarodowej Agencji Energetycznej (MAE), w opublikowanym w końcu października raporcie[1)].

Jeżeli światowe koncerny, korporacje i producenci pójdą w kierunku zaproponowanym przez ze mnie i pozwolą na łączenie swoich produktów, to dzięki optymalizacji transportów drobnicowych możemy bardzo skutecznie zminimalizować emisję dwutlenku węgla do atmosfery. Dodatkowo zdecydowanie poprawi się jakość dróg i autostrad, wzrośnie przepustowość dzięki mniejszej kongestii.

## Większa wydajność i zyskowność

Dzięki łączeniu przesyłek drobnicowych firmy, korporacje zlecające przewozy mogą wykazać duże oszczędności dzięki zmniejszonej liczbie przewozów. Niemniej jednak transport dalej będzie profitowy dla firm transportowych. Obecne stawki rynkowe często graniczą z opłacalnością. Duża liczba zlecanych transportów nie zawsze oznacza korzyści dla przewoźnika. Weźmy pod uwagę koszty jakie ma przewoźnik: paliwo, opłaty autostrad, pensje dla kierowców, często leasing itp. Wszystkie te koszty wciąż idą w górę, a ceny oferowane za usługi transportowe paradoksalnie albo nie zmieniają się, albo wręcz są systematycznie obniżane. Przewoźnicy walcząc o swój byt często zaniżając koszty przewozu, a ich największym sukcesem jest zamknięcie miesiąca bez straty. Dlatego nawet jeżeli zmniejszymy ilość przewozów, a jednocześnie przewoźnicy nie będą zaniżać stawek, to wkrótce sytuacja na naszym rynku się poprawi.

## Prosty proces dla klienta

TSL Intermodal występuje jako bufor – co to oznacza dla klienta? Jedyna rzecz jaką klient musi zrobić, by korzystać z zalet InSpot, to pozwolić na elektroniczną wymianę danych EDI pomiędzy swoim systemem a InSpot. Klient współpracuje tylko z InSpot jako partnerem biznesowym, nie musi dla każdego przewoźnika z osobna zakładać konta w swoim systemie, nie musi weryfikować firmy transportowej. Klient posiada stały dostęp do InSpot'a i widzi przebieg licytacji. Zlecenie transportowe wysyła do TSL Intemodal, w którego gestii jest weryfikacja przewoźnika, obsługa zlecenia oraz ciągły kontakt z przewoźnikiem.

## Łatwy dla przewoźnika

Sztuczna inteligencja, wirtualna rzeczywistość, cyfryzacja, automatyzacja, robotyka. Po co to wszystko? „My tylko chcemy jeździć" – tak mówią przewoźnicy, którzy mają się zmierzyć z obecnymi trendami. TSL Intermodal staje się pomostem pomiędzy tradycyjnym transportem, a scyfryzowaną logistyką. Zalogowanie się przez przewoźnika do InSpota nie wymaga żadnych nakładów finansowych. Można zalogować się z komputera lub smartphona. Wystarczy posługiwać się językiem polskim, aby móc wyciągnąć rękę po ładunki największych korporacji na świecie. InSpot zbudowany jest w bardzo logiczny i czytelny sposób, dzięki czemu nawet najwięksi „przeciwnicy" komputerów nie powinni mieć absolutnie żadnego problemu w korzystaniu z niego.

## InSpot dla wszystkich

Obecnie InSpot rewolucjonizuje rynek transportowy. Zdobyliśmy ogromne doświadczenie, obecnie nasza firma osiąga bardzo wysokie obroty i współpracuje z największymi korporacjami i koncernami na świecie. Wykorzystując doświadczenie oraz wykształcenie staram się na bieżąco tworzyć projekty, również informatyczne, wykorzystywane kolejno przez największe firmy na świecie.

Mój najnowszy projekt to InSpot – narzędzie digitalizujące obszar operacyjny w logistyce. Wykorzystanie naszego narzędzia w logistyce przez światowe korporacje potwierdza, jak duża jest wartość InSpota. Do tej pory projekt pozostawał znany tylko dla bezpośrednio zainteresowanych. Zależało nam na pełnej dyskrecji, głównie przez wzgląd na konkurencję. Narzędzie zostało zgłoszone do Urzędu Patentowego i zastrzeżone zostały prawa autorskie. Teraz, kiedy InSpot „wszedł w życie", a wszelkie możliwe próby skopiowania InSpota zostały powstrzymane, możemy zacząć głośno o nim mówić. I

*Dominika Szefler-Kalbarczyk*
*CEO w TSL INTERMODAL sp. z o.o. sp.k.*




[1)] źródło: https://www.oecd-ilibrary.org/energy/co2-emissions-from-fuel-combustion-2018_co2_fuel-2018-en



*Właściwe przeprowadzenie restrukturyzacji gwarantuje ustabilizowanie sytuacji finansowej oraz możliwość dalszego rozwoju. Brak tych działań najczęściej kończy się bankructwem*

# RESTRUKTURYZACJA RECEPTĄ NA KŁOPOTY FINANSOWE FIRM Z BRANŻY TRANSPORTOWEJ

Od 3 lat obserwujemy wzrost ilości wszczętych postępowań restrukturyzacyjnych. W 2018 r. było ich o 30% więcej niż w roku 2017. Branże, które najczęściej decydują się na taki krok to: handel, przetwórstwo przemysłowe, budownictwo i transport.

Firmy transportowe można porównać do mechanizmu zegara, poszczególne elementy są od siebie zależne i tylko sprawne działanie gwarantuje sukces. Kluczowy wpływ na ich prawidłowe funkcjonowanie ma m.in. nieawaryjny tabor, pełna obsada wykwalifikowanych kierowców, stałe zlecenia, terminowe regulowanie należności, ściśle monitorowane koszty. Kłopoty zaczynają się, gdy jeden z elementów przestaje działać prawidłowo np. brak kierowców, wypadek, wzrost cen paliwa, wydłużające się terminy płatności. Co wtedy robić? Jak ustabilizować sytuację, by utrzymać firmę w dobrej kondycji?

Większość właścicieli firm działa wybiórczo reagując tylko na dane zagrożenie zapominając, że ma ono wpływ też na inne elementy. Jest to błąd, którego konsekwencje mogą ciągnąć się latami. Większość firm, które popadły w tarapaty finansowe, przyznają, że ich problemy zaczęły się od kilku drobnych potknięć. Dlatego tak ważne jest, by o restrukturyzacji pomyśleć już w momencie, pojawienia się pierwszych symptomów, a nie czekać na całkowitą niewypłacalność firmy. Właściwe przeprowadzenie restrukturyzacji gwarantuje ustabilizowanie sytuacji finansowej oraz możliwość dalszego rozwoju. Brak tych działań najczęściej kończy się bankructwem.

## Etapy restrukturyzacji

Proces restrukturyzacji zaczyna się od przeprowadzenia przez spółkę doradczą audytu, którego celem jest sprawdzenie, co w funkcjonowaniu firmy wymaga poprawy, następnie przygotowanie planu naprawczego oraz jego wdrożenie. Ważne jest by proces ten, był przeprowadzony przez firmę zewnętrzną, wyspecjalizowaną w funkcjonowaniu w danej branży. Spojrzenie na działanie spółki z zewnątrz odkrywa elementy, które dla jej Właściciela mogą być niezauważalne. Najczęstszą przyczyną słabej kondycji przedsiębiorstwa nie jest jeden określony czynnik, a szereg pomniejszych elementów, dlatego audyt winien być sporządzony kompleksowo. Obejmować powinien kwestie stricte branżowe, jak również finansowe, prawne czy kadrowe. Istotne jest to, aby został zrealizowany szybko i sprawnie, gdyż jak najszybsza diagnoza może powstrzymać przyczyny pogarszania się sytuacji w firmie. Kolejnym ważnym etapem jest przygotowanie właściwego, dopasowanego do firmy planu restrukturyzacyjnego. Powinien on zawierać opis najważniejszych inicjatyw, jakie trzeba w firmie wdrożyć w celu poprawy jej wyników. Zakres tych inicjatyw oraz ich dobór jest ściśle związany z ustaleniami audytu. Dla przykładu, jeśli powodem pogorszenia sytuacji jest zbyt duży udział kosztów operacyjnych związanych z realizacją zleceń transportowych (koszty paliwa i opłat drogowych), wprowadza się instrumenty, umożliwiające precyzyjne zaplanowanie tych kosztów, a następnie ich zrealizowanie i kontrolowanie. W ten sposób monitorowana jest między innymi rentowności wszystkich zleceń transportowych.

Ostatnim, ale najważniejszym etapem jest wdrożenie planu restrukturyzacji. Przeważnie zajmują się tym dedykowani Interim Managerowie we współpracy z kadrą menadżerską restrukturyzowanej firmy. Ich zadaniem jest skutecznie zastosowanie opracowanych inicjatywy i ich bieżące korygowanie na każdym odcinku

realizacji planu. Dodatkowo Interim Managerowie dzielą się z kadrą menadżerską wiedzą ekspercką oraz wskazówkami niezbędnymi w dalszym okresie funkcjonowania firmy.

## Wybór firmy restrukturyzacyjnej

Podjęcie współpracy z właściwą firmą, która przeprowadzi proces restrukturyzacji, jest niezwykle istotny. Przy wyborze należy zweryfikować czy podmiot doradczy:

- w swoich zasobach posiada wykwalifikowanych analityków i doradców, który znają branżę transportową lub się z niej wywodzą.
- ma udokumentowane doświadczenie we współpracy z firmami leasingowymi oraz instytucjami finansowymi. Reprezentowanie Spółki przez taką firmę znacznie ułatwi uzyskanie korzystniejszych warunków w negocjowanych umowach leasingu czy umowach kredytowych.
- posiada zaplecze prawne oraz licencję Doradcy Restrukturyzacyjnego.
- dysponuje wykwalifikowanymi pracownikami (Interim Managerowie), którzy posiadają doświadczenie zawodowe w zakresie spedycji, organizacji i realizacji zleceń transportowych, zarządzania flotami pojazdów, w finansach, marketingu i sprzedaży oraz kontrolingu.

## Restrukturyzacja sądowa

Celem procesu restrukturyzacyjnego jest przywrócenie pozytywnych wyników finansowych firmy. O ile proces naprawczy wdrażany jest na wstępnym etapie kryzysu, jest on zwykle prostszy i krótszy oraz nie wymaga przeprowadzania restrukturyzacji sądowej. Niestety, wiele firm decyduje się na rozpoczęcie procesu restrukturyzacji, gdy nie są w stanie na bieżąco regulować zobowiązań. Najczęstszym impulsem do szukania pomocy jest uruchomienie przez jednego z wierzycieli egzekucji sądowej lub komorniczej. W takiej sytuacji proces restrukturyzacji jest bardziej skomplikowany i znacznie dłuższy oraz obarczony większym ryzykiem porażki. Wiąże się on ze złożeniem do sądu wniosku o otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego i uzyskania ochrony sądowej przed działaniami wierzycieli.

Wdrożenie i otwarcie postępowania restrukturyzacyjnego niesie następujące korzyści.

- Ochrona majątku firmy.
- Możliwość negocjacji spłat zobowiązań oraz redukcja zadłużenia.
- Odzyskane płynności poprzez wstrzymanie spłat zobowiązań przeterminowanych.
- Uwolnienie środków na bieżącą działalność i rozwój, odzyskanie płynności.
- Wstrzymanie egzekucji komorniczych i sądowych.

> Restrukturyzacja zwykle zaczyna się od przeprowadzenia przez firmę zewnętrzną audytu, którego celem jest sprawdzenie, co w funkcjonowaniu firmy wymaga poprawy, następnie przygotowanie planu naprawczego oraz jego wdrożenie.

## MGW CCG – lider restrukturyzacji firm transportowych

Wśród firm doradczych prowadzących proces restrukturyzacji szczególnie wyróżnić można MGW Corporate Consulting Group Sp. z o.o., która przeprowadziła dotychczas kilkanaście procesów restrukturyzacyjnych w firmach transportowej.

Celem spółki jest świadczenie pomocy każdemu przedsiębiorcy zagrożonemu



*Mariusz Grajda*

lub borykającemu się z problemami finansowymi. W zależności od sytuacji MGW CCG, przedstawia odpowiednie działania zmierzające do przywrócenia stabilności i właściwych wyników. Reprezentuje klientów w sądzie oraz przed wierzycielami. Uczestniczy także w negocjacjach i postępowaniach ugodowych. MGW CCG tworzą specjaliści z różnych dziedzin finansów, prawa i konsultingu. Wiedzę teoretyczną łączą z praktycznym doświadczeniem. Firma dysponuje dużą grupą Interim Managerów, wśród których znajdują się specjaliści branży transportowej (szefowie sprzedaży, dyrektorzy finansowi, eksperci ds. kontrolingu, analitycy, szefowie działów spedycji czy logistyki). Spółka znajduje się na liście firm doradczych rekomendowanych przez banki do wspierania procesów naprawczych i opracowywania programów restrukturyzacyjnych. Posiada też licencję doradcy restrukturyzacyjnego oraz nadzorcy sądowego.

> Ponieważ zwykle przyczyną słabej kondycji przedsiębiorstwa nie jest jeden określony czynnik, a szereg pomniejszych elementów, audyt restrukturyzacyjny winien być przeprowadzony kompleksowo.

*Mariusz Grajda,*
*Partner Zarządzający, Członek Zarządu*
*MGW Corporate Consulting Group*

**Sprawdź, czy restrukturyzacja jest dla Ciebie! Umów się na bezpłatną konsultację z doradcą.**

Zadzwoń pod numer +48 22 292 81 10 lub wejdź na stronę **www.mgwccg.pl/restrukturyzacja/** i wypełnij formularz.




Fot. Pixabay

*Zakłady ubezpieczeń chętnie odmawiają wypłat odszkodowań za szkody kradzieżowe powstałe na postojach. Wynika to z tego, że ubezpieczyciele narzucają przewoźnikom parkowanie w określonych miejscach, ograniczając tym samym możliwości postojów tam, gdzie ma on transportowe uzasadnienie*

# POLISA OCP TO NIE CHLEB, NIE KUPUJ JEJ W SKLEPIE

**Większość polis OCP będących w rękach przewoźników nie chroni ich dostatecznie przed szkodami. Zdarzają się też takie, które nie chronią ich prawie w ogóle. Dzieje się tak dlatego, że przewoźnicy albo dają się nabierać nie znającym się na rzeczy pośrednikom ubezpieczeniowym, albo nie widzą potrzeby sięgania po dobre, choć droższe rozwiązania, albo też widzą w nich jedynie „przepustki" do pozyskiwania zleceń transportowych. Takie podejście powoduje, że ich polisy są kiepskie, a zakład ubezpieczeń często mówi nie i odmawia odszkodowania. Przewoźnik zostaje wtedy sam i również sam musi mierzyć się z roszczeniem, które niejednokrotnie przekracza jego możliwości finansowe.**

Sprawdźmy zatem, co jest ważne w polisach OCP i jakie mogą być skutki braków w ochronie ubezpieczeniowej, gdy dojdzie do określonych zdarzeń w drogowym transporcie towarów.

## Brak rażącego niedbalstwa w polisie OCP to rażące niedbalstwo

Na gruncie prawa karnego i cywilnego, każde zachowanie sprawcy doprowadzające do szkody jest oceniane pod kątem winy. Istnieją dwa rodzaje winy: umyślna i nieumyślna. Przy rozpatrywaniu szkód transportowych zakłady ubezpieczeń bardzo rzadko przypisują przewoźnikom winę umyślną. Zachowania doprowadzające do szkód są najczęściej oceniane jako rażące niedbalstwo – szczególnie wtedy, gdy przewoźnik zapomniał o nim w swojej polisie OCP. W subiektywnej ocenie zakładów ubezpieczeń, rażącym niedbalstwem może być np. naruszenie przepisów prawa drogowego, niewłaściwe zabezpieczenie towaru, błędne ustawienie temperatury przewozu, zlecenie przewozu podwykonawcy lub oszustowi i wiele, wiele innych. Jeżeli polisa OCP nie będzie uwzględniała rażącego niedbalstwa, zakład ubezpieczeń praktycznie w każdym przypadku może odmówić wypłaty odszkodowania.

Przepisy przewozowe, orzecznictwo i doktryny obowiązujące w wielu krajach Unii Europejskiej również nie sprzyjają przewoźnikom, co ma bezpośrednie przełożenie na wydawane wyroki. Na przykład sąd belgijski za równoważne rażącemu niedbalstwu uznał wykonywanie przewozu pojazdem przeciążonym. Za rażące niedbalstwo sąd uznał również nie zachowanie ostrożności przejawiające się jazdą ze zbyt dużą prędkością „po drodze uznanej za trudną". Zachowanie kierującego, który przy wychodzeniu z zakrętu stracił panowanie nad pojazdem pomimo, iż pojazd w miejscu zdarzenia poruszał się z prędkością o 20 km/h mniejszą niż dopuszczalna, sąd niemiecki uznał za winę kwalifikowaną w myśl art. 29 CMR, czyli zrównał ją z rażącym niedbalstwem. Według sądów francuskich, większość zachowań kierowców, którym towarzyszy świadomość prawdopodobieństwa wystąpienia szkody połączona z lekkomyślną akceptacją tego prawdopodobieństwa, nosi znamiona rażącego niedbalstwa, które jest równane z konwencyjnym złym zamiarem. Doty-

> Jeżeli polisa OCP nie będzie uwzględniała rażącego niedbalstwa, zakład ubezpieczeń praktycznie w każdym przypadku może odmówić wypłaty odszkodowania.

czy to w szczególności szkód w towarach powstałych w czasie zdarzeń drogowych lub postojów na parkingach. Podobnie jest w Polsce, gdzie sądy w nawet błahych zachowaniach widzą winę w postaci rażącego niedbalstwa. Orzecznictwo wskazuje, że oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności, do listy zachowań rażąco niedbałych sądy potrafią dorzucić również bierność (nie podjęcie żadnych działań), a nawet niewiedzę.

Jak widać, o postawienie przewoźnikowi zarzutu rażącego niedbalstwa nie trudno i to zarówno na gruncie pozasądowym jak również sądowym. Brak rażącego niedbalstwa w polisie OCP stanowi najważniejszą wadę i może być przyczyną odmowy wypłaty odszkodowania przez zakład ubezpieczeń. Odpowiednio skonfigurowany zakres ochrony ubezpieczeniowej znacznie zmniejszy ubezpieczycielowi pole do stosowania uznaniowości przy podejmowaniu decyzji i pozwoli na pokrywanie szkód, w których decydującym kryterium jest wina przewoźnika.

Więcej informacji na temat kwalifikowania stopnia winy w publikacji „Rażące niedbalstwo – jak się nie obudzić >z ręką w nocniku<", znajdującej się na stronie: https://www.cds-odszkodowania.info/publikacje.



Fot. Flickr

*Uprawnionym przewoźnikiem będzie ten, który przyjmie zlecenie transportowe oraz towar z zamiarem jego przewiezienia do odbiorcy określonego w dokumentach przewozowych*

## Chcesz zaparkować – sprawdź w polisie OCP, gdzie możesz to zrobić

Zakłady ubezpieczeń chętnie odmawiają wypłat odszkodowań za szkody kradzieżowe powstałe na postojach. Co ciekawe, w większości przypadków mają do tego podstawy. Wynika to z tego, że ubezpieczyciele narzucają przewoźnikom parkowanie w określonych miejscach, ograniczając tym samym możliwości postojów tam, gdzie ma on transportowe uzasadnienie. Do poważnych ograniczeń w polisach OCP można zaliczyć:

- konieczność odbywania postojów wyłącznie na parkingach strzeżonych,
- możliwość parkowania wyłącznie na parkingach wytypowanych przez zakład ubezpieczeń, jak np. przy całodobowych stacjach paliw, hotelach lub motelach,
- brak możliwości odbycia postoju na parkingach przeznaczonych do parkowania pojazdów ciężarowych położonych na trasach krajowych i lokalnych,
- ograniczenie możliwości parkowania na parkingach przeznaczonych do parkowania pojazdów ciężarowych wyłącznie do parkingów typu MOP,
- ograniczenie miejsc, w których parkowanie jest możliwe, gdy postój jest wymuszony przepisami o czasie pracy kierowcy,
- brak możliwości parkowania w miejscach dostaw, jeżeli pojazd nie został rozładowany i musi oczekiwać na rozładunek,
- obowiązek sprawowania ciągłego dozoru pojazdu i towaru w czasie postoju.

Nie spełnienie warunków odbywania postojów określonych w polisie OCP zazwyczaj skutkuje odmówieniem przez zakład ubezpieczeń wypłaty odszkodowania za szkodę spowodowaną kradzieżą towaru.

Więcej informacji na temat warunków odbywania postojów w publikacji „Klauzule postojowe w polisach OCP – jak organizować postoje, aby nie spotkać się z ubezpieczycielem w sądzie" znajdującej się na stronie: https://www.cds-odszkodowania.info/publikacje.

## List przewozowy i polisa OCP – wspólny mianownik

Większość zakładów ubezpieczeń nakłada na przewoźników obowiązek wpisywania ich danych w listach przewozowych. Przy przyjmowaniu towaru do przewozu kierowcy bardzo często wpisują do listów przewozowych jedynie numery rejestracyjne pojazdów i potwierdzają przyjęcie towaru nieczytelnym podpisem. Często też, gdy przewóz jest zlecony podwykonawcy w liście przewozowym znajdują się jego dane, a nie dane przewoźnika, który zleca mu przewóz. Brak danych przewoźnika (ubezpieczającego) w liście przewozowym stanowi podstawę do odmawiania odszkodowań przez zakłady ubezpieczeń. W takich przypadkach ubezpieczyciel nie

Nie spełnienie warunków odbywania postojów określonych w polisie OCP zazwyczaj skutkuje odmówieniem przez zakład ubezpieczeń wypłaty odszkodowania za szkodę spowodowaną kradzieżą towaru.

CDS KANCELARIA BROKERSKA



**Jerzy Różyk**

szef zespołu, broker

33 lata w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 17 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studnia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

będzie zainteresowany badaniem okoliczności powstania szkody i jej rozmiaru – do odmówienia odszkodowania wystarczy mu sam list przewozowy, w którym nie będzie wpisanych danych ubezpieczającego.

## Wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej to często uprawniona odmowa odszkodowania

Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar zostaje wydany osobie innej, aniżeli określona w dokumentach przewozowych lub umowie przewozu. Konsekwencją wydania towaru osobie nieuprawnionej jest zazwyczaj całkowita i bezpowrotna utrata towaru.

Kto może być osobą nieuprawnioną? Może nią być osoba, która fałszywie podała się za odbiorcę towaru. Może nią być również osoba, która fałszywie podała się za przewoźnika, który w rzeczywistości nie był tym, komu zleciło się przewóz. Fałszywe podawanie się za kogoś jest traktowane jako podszywanie się i podlega ściganiu z art. 286 § 1 k.k. (oszustwo). Często jednak dochodzi do sytuacji, gdy towar zostaje wydany istniejącemu przewoźnikowi, który po przyjęciu go do przewozu dokonuje jego zaboru.

Czy w takiej sytuacji można powiedzieć, że przewoźnik jest osobą nieuprawnioną? Nie, jeżeli do chwili przyjmowania towaru do przewozu nie miał takiego zamiaru. Do tego czasu taki przewoźnik będzie osobą uprawnioną i jeżeli dokona zaboru po przyjęciu towaru, można mu co najwyżej postawić zarzut przywłaszczenia rzeczy powierzonej (art. 284 § 2. k.k.). Jeżeli jednak, kierując się zamiarem zaboru towaru, istniejący przewoźnik przyjmie zlecenie przewozu i podejmie towar od nadawcy, po czym zniknie z towarem, jego zachowanie będzie nosić znamiona oszustwa (art. 286 § 1 k.k.). Moim zdaniem, wydanie towaru takiemu przewoźnikowi będzie równoznaczne z wydaniem towaru osobie nieuprawnionej.

Jeżeli chodzi o odbiorców towaru, uprawnionym będzie zawsze ten podmiot, który zostanie wpisany przez nadawcę w list przewozowy. To, że ze zlecenia przewozowego lub innych ustaleń ze zleceniodawcą będzie wynikało coś innego nie powinno mieć żadnego znaczenia – przewoźnik powinien dostarczyć towar do odbiorcy i miejsca określonych w liście przewozowym. Jeżeli zatem spotkamy się z sytuacją, gdy w trakcie przewozu nasz zleceniodawca zmieni adres dostawy, aby wykonać zalecenia instrukcji musimy mieć pewność, że taka instrukcja została wydana przez osobę uprawnioną do rozporządzania towarem. Do czasu przyjęcia towaru przez odbiorcę taką osobą jest nadawca. Należy również wiedzieć, że zmiana warunków przewozu określonych w liście przewozowym, wiąże się z koniecznością odnotowania tego w tymże liście przewozowym, nie wyłączając oryginalnego egzemplarza będącego w posiadaniu nadawcy (wysyłającego).

Z kolei uprawnionym przewoźnikiem będzie ten przewoźnik, który przyjmie zlecenie transportowe oraz towar z zamiarem jego przewiezienia do odbiorcy określonego w dokumentach przewozowych. Jeżeli celem takiego przewoźnika nie będzie przewiezienie towaru, a jego zabór, albo gdy osoba fałszywie poda się za określonego przewoźnika (podszyje się pod niego) posługując się jego dokumentami, albo dokumentami podrobionymi, będziemy mieli do czynienia z osobami nieuprawnionymi (oszustami). Takich przewoźników-oszustów można eliminować dokonując ich weryfikacji przed powierzeniem im ładunku. Weryfikacja odbywa się głównie poprzez: sprawdzenie dokumentów rejestracyjnych, zezwoleń i licencji, polisy OCP oraz opinii w sieci i na giełdach transportowych. Można również sprawdzić takiego przewoźnika dzwoniąc bezpośrednio do jego biura. Oczywiście taka weryfikacja pozwoli na wyeliminowanie szkód polegających na utracie towaru, dokonanych jedynie przez fałszywych przewoźników. Nie pozwoli na uniknięcie szkód w sytuacjach, gdy zaboru dokonują istniejący przewoźnicy, którzy przyjęli zlecenia z zamiarem zaboru lub przywłaszczenia towaru, gdyż trudno jest przewidzieć zamiary takich osób.

Oczywiście opisane przypadki nie zamykają katalogu osób nieuprawnionych. Mogą nimi być bowiem osoby które pomyłkowo przyjmą towar od przewoźnika, który również pomyłkowo im ten towar wyda. W takim działaniu nie można jednak doszukiwać się zachowań przestępczych, szczególnie wtedy gdy towar zostaje odzyskany i wydany osobom uprawnionym.

Jeżeli polisa OCP nie zawiera takiego rozszerzenia, wydanie towaru każdej osobie nieuprawnionej będzie skutkować nie przyjęciem przez zakład ubezpieczeń od-






*Zakłady ubezpieczeń chętnie odmawiają wypłat odszkodowań za szkody kradzieżowe powstałe na postojach. Wynika to z tego, że ubezpieczyciele narzucają przewoźnikom parkowanie w określonych miejscach, ograniczając tym możliwości postojów tam, gdzie postój ma transportowe uzasadnienie*

Fot. Volvo

**Brak danych przewoźnika (ubezpieczającego) w liście przewozowym stanowi podstawę do odmawiania odszkodowań przez zakłady ubezpieczeń. W takich przypadkach ubezpieczyciel nie będzie zainteresowany badaniem okoliczności powstania szkody i jej rozmiaru.**

powiedzialności za ewentualną utratę towaru. Więcej o weryfikacji kontrahentów znajdziecie na naszej stronie, pod adresem: https://www.cds-odszkodowania.info/podwykonawca-oszust-jak-zapobiegac.

## Co, gdy emigranci znajdą się w pojeździe, a nie ma ich w polisie OCP

Jeżeli przewozy są wykonywane przez rejony o dużym nasileniu ruchu emigracyjnego, np. przez Francję, z Francji do Wielkiej Brytanii, z Grecji, Turcji i Włoch w kierunkach zachodnich, a przewożone są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, rozszerzenie zakresu ubezpieczenia OCP o szkody spowodowane przez emigrantów jest wręcz niezbędne. Fakt spowodowania szkody przez osoby, które znajdą się nielegalnie w przestrzeni ładunkowej nie stanowi przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika. Może jednak stanowić przesłankę wyłączającą odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w sytuacji, gdy polisa OCP nie uwzględnia ochrony za tego typu szkody, a na pewno wówczas, gdy takie szkody są wyraźnie wyłączone z ochrony ubezpieczeniowej.

## Pojazdy wpisane do polisy – mina, która może dużo kosztować

Większość zakładów ubezpieczeń zrezygnowała już z ograniczenia ochrony do przewozów wykonywanych jedynie pojazdami wpisanymi do polisy OCP. Kilku ubezpieczycieli jednak ogranicza w ten sposób swoją odpowiedzialność. Takie zapisy w polisach OCP, to również przyczyna wielu zabiurkowych odmów odszkodowań. Ubezpieczyciel nie musi się specjalnie natrudzić przy likwidacji szkody. Wystarczy, że ustali jakim środkiem transportu był wieziony towar. Jeśli pojazd nie będzie wpisany do polisy OCP, decyzja będzie jedyna – odmowa wypłaty odszkodowania. I nie będzie miało znaczenia, że pojazd zepsuł się, albo nie dojechał na czas i musieliśmy skorzystać z innego. Przewóz wykonywany pojazdem nie wpisanym do polisy lub nie zgłoszonym ubezpieczycielowi przed podjęciem ładunku nie będzie objęty ochroną ubezpieczeniową. Ograniczenie odpowiedzialności zakładu ubezpieczeń do przewozów wykonywanych wyłącznie pojazdami wpisanymi do polisy OCP praktycznie uniemożliwia zatrudnianie podwykonawców. Przewozy dokonywane ich pojazdami również nie będą objęte ochroną.

## Rady i wskazówki

Na zakończenie przekażę kilka ogólnych rad, które nasuwają się po wieloletniej współpracy ze środowiskiem TSL:

**Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej:**

- oceń swoją odpowiedzialność prawną i postaraj się, aby była ona jak najpełniej ubezpieczona;
- sprawdź dotychczasowego agenta ubezpieczeniowego – jemu może zależeć jedynie na prowizji, a nie na Twoim bezpieczeństwie;
- przy wyborze ubezpieczenia korzystaj z pomocy ekspertów – oni wiedzą, jaki wariant należy zastosować, aby ochrona była optymalna;
- nie traktuj polisy OCP jako niepotrzebnego kosztu i nie oszczędzaj na niej – polisa powinna chronić, a tania, kupowana jedynie dla sztuki nie poprawi Twojego bezpieczeństwa, a może znacznie zwiększyć koszty po szkodzie.

**Postępowanie w razie szkody:**

- po zaistnieniu szkody koniecznie skontaktuj się z prawnikiem specjalizującym się w prawie przewozowym – zmierzenie się z roszczeniem transportowym na 50 tys. euro, to nie prowadzenie sprawy spadkowej lub rozwodowej;
- nie próbuj sam prowadzić postępowań reklamacyjnych i szkodowych, gdyż Twoje możliwości w tym zakresie są bardzo ograniczone – może to doprowadzić do konieczności zapłacenia wysokiego odszkodowania;



Fot. Freepik

*W Polsce sądy w nawet błahych zachowaniach widzą winę w postaci rażącego niedbalstwa. Orzecznictwo wskazuje, że oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności, do listy zachowań rażąco niedbałych sądy potrafią dorzucić również bierność, a nawet niewiedzę*

- nie uznawaj sprawy za prostą, gdyż zawiłości prawa przewozowego potrafią skomplikować nawet pozornie najprostszą sprawę.

Jeżeli właściwie podejdziesz do zawarcia ubezpieczenia OCP, ewentualna szkoda nie spowoduje większej straty w Twoich finansach – pokryje ją zakład ubezpieczeń.

*Jerzy Różyk,*
*ekspert ds. prawa przewozowego,*
*szkód w transporcie*
*i ubezpieczeń transportowych,*
*CDS Kancelaria Brokerska*
***www.cds-odszkodowania.info***

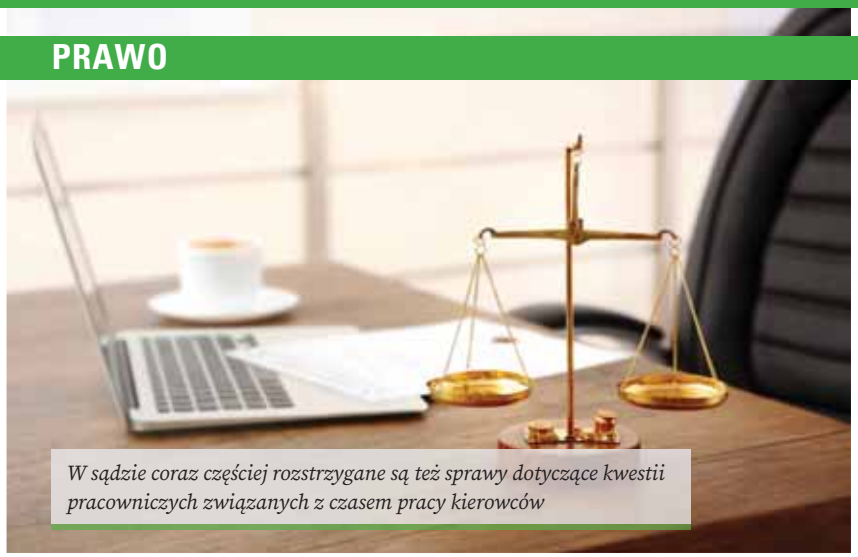
> Spowodowania szkody przez osoby, które znajdą się nielegalnie w przestrzeni ładunkowej nie stanowi przesłanki wyłączającej odpowiedzialność przewoźnika. Może jednak stanowić przesłankę wyłączającą odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w sytuacji, gdy polisa OCP nie uwzględnia ochrony za tego typu szkody.

### WAŻNE INFORMACJE

Jeżeli po lekturze artykułu będziesz miał wątpliwości co do jakości swojego ubezpieczenia i chcesz ocenić jego faktyczną przydatność, możesz skorzystać z przygotowanej przez nas ankiety, która jest do pobrania z naszej strony internetowej: http://www.cds-odszkodowania.info/czy-twoja-polisa-ocp-jest-dobra/.

Możesz również poprosić nas o pomoc w ocenie posiadanego ubezpieczenia OCP, dzwoniąc pod jeden z numerów: 609 204-707, 607 487-600, 607 074-607 lub wysyłając zapytanie na adres: biuro@cds-odszkodowania.pl.

W przypadku szkody dzwoń pod numery: 668 030-015 lub 609 262-609, gdzie uzyskasz wskazówki odnośnie dalszego postępowania.



*W sądzie coraz częściej rozstrzygane są też sprawy dotyczące kwestii pracowniczych związanych z czasem pracy kierowców*

# PO CO FIRMIE Z BRANŻY TRANSPORTOWEJ POMOC PRAWNA?

Prawidłowe funkcjonowanie firmy transportowej wymaga od właściciela wiele wysiłku i zaangażowania. Niestety, codziennie boryka się on z problemami, których rozwiązanie coraz częściej wymaga wyroku sądu. Dlatego warto zastanowić się nad podjęciem współpracy z firmą świadczącą usługi doradztwa prawego, wyspecjalizowaną w działaniach dla branży transportowej.

Działalność firm transportowych świadczących usługi w Polsce i zagranicą normowana jest przez wiele aktów prawnych obowiązujących w Polsce i w Unii Europejskiej, takich jak Kodeks Cywilny, Ustawa o Transporcie Drogowym, Prawo Przewozowe, Prawo o ruchu drogowym oraz Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR).

Mnogość przepisów i zasad, według których funkcjonują przewoźnicy, może powodować błędy w zapisach umów czy dokumentach przewozowych. Niedopatrzenia te mogą doprowadzić do utraty zamówień lub otrzymania kar, a ostatecznie do pogorszenia się sytuacji finansowej w firmie. By zapobiec takim sytuacjom, warto skorzystać z porady doradcy, który wskaże potencjalny problem i przygotuje rekomendację.

## Wiele spraw spornych

Ostatnie zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz transporcie drogowym, dotyczą kontroli technicznej pojazdów wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób. Zmiany w przepisach przełożyły się na wzrost wysokości kar nakładanych przez Inspekcję Transportu Drogowego za przekroczenie dopuszczalnych mas i wymiarów pojazdu. Wielu kierowców nie zgadza się ze sposobem ważenia i określania przez inspektorów rzeczywistej masy całkowitej pojazdu. Sprawy takie są niezwykle trudne, a ich rozwiązanie możliwe jest tylko na drodze sądowej. W sądzie coraz częściej rozstrzygane są też sprawy dotyczące kwestii pracowniczych, związanych z czasem pracy kierowców.

Bardzo niekorzystną sytuacją dla przewoźnika są spory wynikające ze spóźnienia się na załadunek. Kwestią sporną może być sama definicja opóźnienia w dostawie towaru. Konwencja CMR reguluje warunki umowy o przewóz drogowy towarów, dokumentację przewozową, odpowiedzialność przewoźnika za zaginięcia, zniszczenia lub opóźnienia w dostawie towaru. Określa też tryb skarg i reklamacji oraz roszczenia wynikające z umowy przewozu wykonywane kolejno przez kilku przewoźników. Według zapisów konwencji CMR nie można wymagać zadośćuczynienia od przewoźnika, jeśli opóźnienie wynikło z okoliczności, których on nie mógł przewidzieć lub których nie mógł uniknąć, a także z takich, których następstwom nie mógł zapobiec. Jednak zapisy te nie są jednoznacznie i powodują spory pomiędzy przewoźnikiem a klientem.

## Skorzystać z pomocy doradcy

MGW Doradca Restrukturyzacyjny Sp. z o.o kieruje się ideą, że podstawowym obowiązkiem doradcy prawnego jest kompleksowa obsługa w zakresie prawnym i biznesowym. Nasze wieloletnie doświadczenie gwarantuje szybką i skuteczną obsługę nawet skomplikowanych przypadków. W ramach współpracy, zapewniamy usługi radców prawnych z wieloletnim doświadczeniem w zakresie prawa gospodarczego, administracyjnego, cywilnego, pracy, transportowego i restrukturyzacyjnego. Świadczymy outsourcing usług prawnych i finansowych.

Oferujemy pełen wachlarz usług w zakresie z zarządzania wierzytelnością, poprzez prowadzenie postępowań sądowych i nadzór na postępowaniami egzekucyjnymi.

Mnogość przepisów i zasad, według których funkcjonują przewoźnicy może powodować błędy w zapisach umów czy dokumentach przewozowych. Niedopatrzenia te mogą doprowadzić do utraty zamówień lub otrzymania kar, a ostatecznie do pogorszenia się sytuacji finansowej w firmie.

Potrzebujesz porady prawnej lub pomocy w prowadzeniu działalności. Masz pytania dotyczące Twoich praw lub kłopoty z i ich egzekwowaniem, skontaktuj się z nami.

MGW Doradca Restrukturyzacyjny Sp. z o.o
ul. Chałubińskiego 8, 00-613 Warszawa, tel.: +48 22 292 81 47



Fot. DKV

*Rozwiązanie problemu finansowego wiąże się z koniecznością wyższych stawek za transport. Stawki mogą rosnąć, jeśli przewoźnik oferować będzie terminowe i niezawodne usługi. Jakość usług zależy od dyspozycyjności jego floty i lojalności pracowników*

# JAK PRZYGOTOWAĆ FIRMĘ NA ZMIANY RYNKOWE?

## ANTYKRYZYSOWY ZESTAW NARZĘDZI KARTY PALIWOWEJ

Obecna sytuacja na rynku transportowym nie sprzyja przewoźnikom drogowym, jak brak kierowców, duża konkurencja i coraz większe obostrzenia prawne. Do tego dochodzą problemy z płynnością finansową. Czy w tej trudnej sytuacji pomocny może być emitent kart paliwowych? – pytamy Mariusza Derdziaka, kierownika sprzedaży DKV Euro Service Polska.

**Z tego co wiem, sytuacja na rynku transportowym pogarsza się. Coraz więcej firm ogłasza upadłość. Czy rzeczywiście jest źle?**

Niestety jest coraz trudniej. W ostatnim czasie mamy do czynienia ze sporą ilością firm, które tracą płynność finansową oraz z firmami które ogłaszają upadłość.

A już dwa lata temu Euler Hermes alarmował w swoim raporcie o niewypłacalności firm transportowych. W 2017 r. liczba takich podmiotów wzrosła o blisko 30%. To wtedy zaczęły się poważne problemy z wydłużaniem czasu spłaty należności. Na to nakładał się niedobór kierowców w skali około 100 tysięcy. Szacuje się, że do 2022 r. brakować będzie 200 tysięcy. Ze strony DKV zaczęliśmy wówczas intensywną kampanię wśród naszych klientów, aby zrewidowali swoje polityki zarządzania personelem, zaczęli mocniej konkurować jakością i stosowali presję na rzecz podniesienia stawek transportowych. Aktualnie sytuacja w Polsce jest alarmująca. Niedawno odwiedziłem klienta, któremu z dnia na dzień odeszło z pracy 30 kierowców. Jeśli wierzyć prognozom Petera Schiffa (ekonomista amerykański, który przewidział nadejście ostatniego kryzysu) na przełomie 2019/2020 r. może nastąpić załamanie rynku. Moim zdaniem to ostatni dzwonek, aby wprowadzać zmiany w relacjach między przewoźnikami, dużymi firmami logistycznymi oraz ich klientami. Jednym z najbardziej palących tematów jest podwyższenie stawek transportowych.

**I tu mamy śliski grunt...**

Aby stawki poszły w górę, potrzebna jest oddolna presja ze strony przewoźników. Presja taka może być skuteczna, gdy zamiast ceną, będziemy konkurować jakością usług. Brakuje nam doświadczenia w obszarze tworzenia i promowania jakości w branży transportowej. Firmy nie wiedzą, jak się do tego zabrać.

**Czy da się połączyć konieczność obniżania kosztów z promowaniem jakości?**

Brak kierowców na rynku i finansowe problemy przedsiębiorstw transportowych są od siebie współzależne. Rozwiązanie problemu finansowego wiąże się z koniecznością wyższych stawek za transport. Stawki mogą rosnąć, jeśli przewoźnik oferować będzie terminowe i niezawodne usługi. Jakość usług zależy od dyspozycyjności jego floty i lojalności pracowników. W praktyce mamy do czynienia z zamkniętym kołem. Wiele przedsiębiorstw transportowych, ze względu na brak kierowców, nie wykorzystuje 10-20% pojazdów. Generują one koszty. Co więcej, nie mając kierowców, firma nie może podejmować zleceń. W konsekwencji popada w tarapaty finansowe. Staje się niewypłacalna, a przez to ma problemy z utrzymaniem pracowników. W takiej sytuacji warto zadać sobie pytanie: – *Co zrobiliśmy, aby tych pracowników przyciągnąć i zatrzymać?* Bo jak wiemy – pieniądze to nie wszystko.

> Peter Schiff prognozuje, że na przełomie 2019/2020 r. może nastąpić załamanie rynku. Teraz jest ostatni dzwonek, aby wprowadzać zmiany w relacjach między przewoźnikami, dużymi firmami logistycznymi oraz ich klientami.

**Ma pan receptę na to co zrobić, aby kierowcy chcieli pracować u przewoźników?**

Inwestować w polepszenie swojego wizerunku jako pracodawcy. Smutna prawda jest taka, że w przedsiębiorstwach transportowych brakuje umiejętności zarządzania kadrami. Firmy nie wiedzą, jak przyciągać pracownika, jak przywiązać go do siebie. A zamiast podnosić jednostkowe pensje, warto jest postawić na programy motywacyjne, które premiują kierowców za konkretne zachowania. I nie chodzi tu tylko o pieniądze. Ważna jest komunikacja z pracownikami. Jasne określenie obowiązków i oczekiwań. Słuchanie potrzeb i reagowanie na nie. Jest wiele niefinansowych metod wyrażenia uznania dla pracownika. Czasem uścisk ręki i poklepanie po ramieniu mocniej



*Przemyślane korzystanie z kart paliwowych pozwala ograniczyć koszty paliwa do 10%. I to zanim dołożymy do tego oszczędności płynące z odzyskiwania VAT czy akcyzy*

Fot. DKV

związują ludzi między sobą, niż bezosobowo przydzielona premia. Drugą kwestią są inwestycje w bezpieczeństwo pracownika i jego rodziny. Oprócz pojazdu i wyposażenia, liczą się np. pakiety medyczne, szkolenia czy kursy dodatkowe. Dziwię się, że przy obecnych niedoborach kierowców, branża dopiero teraz zaczęła otwierać się na potrzeby pracownika.

Brak kadr i dyskusje nad ich pozyskaniem to od lat palący problem w wielu sektorach naszej gospodarki. W Polsce brakuje 50 tys. informatyków. W reakcji na to firmy IT prześcigają się w oferowaniu im zachęt pozapłacowych, jak biura wyposażone w kanapy, darmowe posiłki, pakiety medyczne, karty sportowe, najnowszy sprzęt, imprezy integracyjne. To powoduje, że dla pracowników warunki płacowe przestają być priorytetowe i obecnie znajdują się na czwartym, a nawet na piątym miejscu wśród czynników, które zadecydowały o wyborze miejsca pracy. Podobnie jest z kierowcami, co potwierdzają wyniki ankiety przeprowadzonej przez magazyn-tis.pl. Młodzi kierowcy mieli odpowiedzieć na pytanie: – *Jakie elementy w ofertach pracy są dla nich najważniejsze?* Na pierwszym miejscu wymienili możliwość zwiedzania świata, potem poczucie niezależności, a dopiero na trzecim – względy finansowe.

**W przedsiębiorstwach transportowych brakuje umiejętności zarządzania kadrami. Firmy nie wiedzą, jak przyciągać pracownika, jak przywiązać go do siebie. A zamiast podnosić jednostkowe pensje, warto jest postawić na programy motywacyjne, które premiują kierowców za konkretne zachowania.**

Powszechne jest przekonanie, że inwestycja w pracownika to inwestycja w kapitał firmy. W przypadku informatyków motywacja jest duża, bo stawki szybko równają do poziomu światowego – w związku z możliwością wykonywania pracy zdalnie. Wbrew pozorom, trochę podobną sytuację mamy z kierowcami, którzy często myślą: – *Dlaczego mam pracować dla polskiej firmy, jak i tak jeżdżę za granicą?* Tam mi lepiej zapłacą. I tu trzeba budować system motywacyjny.

**Czyli konieczny jest rozwój umiejętności zarządzania pracownikami i relacji z nimi. Czy to jest wdrażane?**

W Europie – tak. Potwierdzeniem zmian jakościowych na rynku są dane z raportu firmy doradczej CBRE. Wynika z niego, że:

- obecnie 74% korporacji wdrożyło już strategie polepszające zdrowie i komfort pracowników;
- 80% pracowników przyznaje, iż oferta firmy w zakresie strategii dbałości o dobre samopoczucie będzie czynnikiem decydującym w zatrudnieniu i zatrzymaniu ich przez okres następnych 10 lat;
- 79% osób twierdzi, iż utrzymanie równowagi pomiędzy życiem prywatnym i zawodowym jest dla nich przyczyną stresu – pracodawcy stawiają więc na model pracy szanujący potrzeby społeczne pracownika.

Dlaczego nie są to dane o polskich przedsiębiorstwach transportowych, skoro mamy braki aż na poziomie 200 tys. pracowników?



*Mariusz Derdziak*

W moim przekonaniu jest to tylko sprawa czasu. A obecna trudna sytuacja na rynku wpłynie na przyspieszenie pozytywnych zmian w zakresie umiejętności budowania lojalności wśród kierowców.

**To zastanówmy się teraz nad tym, jak radzić sobie z brakiem płynności finansowej przedsiębiorstwa? Jak regulować zobowiązania na czas?**

Proponuję skupić się na zagadnieniu stawek za transport oraz obszarach, w których bez dokonywania dużych inwestycji, można zoptymalizować koszty. Jak podaje TLP, zadłużenie branży przewoźników drogowych w lipcu 2018 r. wynosiło prawie 925 mln zł, czyli było wyższe o 1/3 niż rok wcześniej. Z problemem tym zmagało się wówczas już 23 tysiące firm transportowych. Statystyczna firma transportowa zalegała z pięcioma płatnościami. Źródeł tych problemów jest kilka, od kryzysu w relacjach z Rosją, przez MILOG i delegacje, presję na wzrost płac dla kierowców, aż po stawki oferowane przewoźnikom za usługi transportowe. Do tego w 2019 r. o 38% zostały podniesione opłaty drogowe w Niemczech.

**Istnieje jednak obawa, że jeśli podwyższymy stawki za transport, to klient wybierze tańszą firmę.**

Z pewnością każdy z nas spotkał się z sytuacją, gdy operator wygrywa przetarg oferując niższe stawki niż przewoźnik. W następnej kolejności zatrudnia przewoźnika do realizacji zlecenia. Przewoźnik nie jest w stanie wykonać zlecenia ze względu na zbyt niskie stawki – nie jest w stanie wykonać pracy w należytym czasie i w odpowiedniej jakości, ponieważ nie ma wystarczającej liczby pojazdów ani ludzi. Tym samym uderza w całą branżę. A przyczyną są zbyt niskie stawki, aby mógł funkcjonować.



*Operatorzy i klienci nie zdają sobie sprawy, że podpisanie tańszej umowy z nierzetelnym dostawcą usług oznaczać będzie kryzys dla ich biznesu. Tania umowa to brak miejsca na zapewnienie jakości i ciągłości kontraktu. Stąd presja, także odgórna, na generalne podniesienie stawek*

We wspomnianym badaniu Euler Hermes zwraca uwagę, że trudno jest przewoźnikom walczyć o wyższe stawki, skoro proponują podstawową usługę transportową. Jest w tym trochę racji, ale moim zdaniem tylko trochę, bo podstawowa usługa dziś często nie zawiera elementu jakości. Ze względu na brak kierowców, a co za tym idzie – brak samochodów, firma jest mało elastyczna w razie awarii. To z kolei powoduje przestój w dostarczeniu ładunku. Brak dostarczenia ładunku na czas wiąże się z karami. Konsekwencją są wydatki i słaba kondycja finansowa przedsiębiorstwa. Firmy o słabej kondycji finansowej nie stać na specjalistów, a to powoduje dużą rotację kadr. I mamy problem.

**Jaki z tego wniosek?**

Operatorzy i klienci nie zdają sobie sprawy, że podpisanie tańszej umowy z nierzetelnym dostawcą usług oznaczać będzie kryzys dla ich biznesu. Tania umowa to brak miejsca na zapewnienie jakości i ciągłości kontraktu. Stąd wspomniana wcześniej presja, także odgórna, na generalne podniesienie stawek.

**Jak więc należy promować jakość „podstawowej usługi transportowej"?**

Żeby wyjść z błędnego koła, warto skierować uwagę na firmy szkoleniowe, które uczą, jak budować atrakcyjne oferty. W swoich ofertach zwróćmy uwagę na przykład na terminowość dostaw. Równie istotnym argumentem będzie wielkość floty. Im większa flota, tym większa elastyczność w razie awarii, zmiany specyfikacji zamówienia, problemy z kierowcami. Pochwalmy się też stałą kadrą kierowców, która da bezpieczeństwo realizacji dostaw. Przedstawmy kontrahentowi jasną, przejrzystą umowę, bez kar umownych. Jeśli mamy w firmie program motywacyjny dla pracowników, również należy o tym wspomnieć, bo świadczy to o niskim stopniu rotacji kadr. Powiedzmy też o partnerstwie z usługodawcami zapewniającymi bezpieczeństwo, np. z firmą oferującą system kart paliwowych, systemy telematyczne, rozwiązania IT i mobilne – czyli takie, które dają klientowi możliwość podglądu i kontroli nad jego zleceniami. Wtedy cena przestaje być najważniejsza.

**Jak więc, aby poprawić płynność finansową przedsiębiorstwa, można wykorzystać możliwości oferowane przez operatorów kart paliwowych?**

Czasem zapominamy, że operatorzy kart to nic innego, jak firmy świadczące usługi finansowe i kredytowania. Dzięki analizie bieżących problemów firm transportowych, są w stanie tak dostosować swoje usługi, żeby odpowiadały na najbardziej palące potrzeby rynku. Oferta operatora kartowego jest kompleksowa, a jakość świadczonych usług wysoka. I tak, przy obecnych problemach z płynnością, najbardziej skuteczne, w moim przekonaniu, jest wsparcie w obszarach natychmiastowego zwrotu podatku VAT i akcyzy oraz wydłużenia okresu zapłaty faktur za paliwo i myto. Outsourcing niektórych usług finansowych na operatorów karty przynosi także ulgę w postaci zmniejszenia kosztów obsługi księgowej w firmie. Jest to również świetny argument na rzecz szeroko rozumianego bezpieczeństwa, pomocny w negocjowaniu stawek transportowych z klientami.

**Jak natychmiastowy zwrot podatku VAT i akcyzy przekłada się na korzyści w firmie?**

Serwis zdejmujący ciężar rozliczania VAT-u z przedsiębiorstwa może mu przynieść naprawdę dużą ulgę. Jeżeli bowiem rozliczamy VAT w trybie miesięcznym albo trzymiesięcznym, pieniądze za ten okres rozliczeniowy musimy „wyłożyć" z własnej kieszeni. To spowoduje, że fizycznie nie będziemy ich mieli. Taka sytuacja z kolei może spowodować brak płynności finansowej. Jeżeli natomiast rozliczenie VAT-u powierzymy operatorowi kartowemu, jego zwrot nastąpi natychmiastowo, bez żadnego przestoju. Bezpośrednio na fakturze od operatora.

To samo dotyczy akcyzy. Przedsiębiorstwa korzystające u operatora kart z usługi polegającej na wyliczaniu i zwrocie podatku od olejów mineralnych (akcyzy) zaoszczędzą czas i pieniądze, bez zatrudniania dodatkowych osób w dziale rozliczeń księgowych.

**Sporo firm korzysta z usług księgowych lub kancelarii podatkowych. Czy to dobry pomysł?**

Obok bezpośredniego podreperowania płynności, warto zwrócić uwagę na oszczędności generowane niejako w tle. Fakt outsourcingu czynności księgowej związanej z rozliczaniem VAT, dla średniego przewoźnika międzynarodowego to zaoszczędzenie kwoty, którą musiałby wyłożyć na zatrudnienie księgowej. Ponadto, w przypadku samodzielnego ubiegania się o zwrot, pieniądze zostają zamrożone. A przepisy bez przerwy ulegają zmianie i potrzebna jest naprawdę spora wiedza i dużo czasu, aby działać zgodnie z prawem.

> Operatorzy kart to nic innego, jak firmy świadczące usługi finansowe i kredytowania. Dzięki analizie bieżących problemów, firmy transportowe są w stanie tak dostosować swoje usługi, żeby odpowiadały na najbardziej palące potrzeby rynku.

Można więc skorzystać z usług kancelarii podatkowej, jednak powierzając jej pełnomocnictwo łącznie z fakturami, to tak jakbyśmy jej oddali własne pieniądze. W sytuacji, gdy firma ta będzie miała problemy finansowe, to najpierw skorzysta z naszych pieniędzy. Dlatego, warto wybierać bezpiecznych operatorów, gdzie nasze interesy i interesy operatora są powiązane. Najlepiej operatora kartowego, bo zobowiązania przedsiębiorstwa w stosunku do niego są i tak o wiele wyższe niż zwrot VAT-u, który jest należny.

Fot. GDDKiA



*Korzystanie z usług profesjonalnego partnera polepsza wizerunek i zwiększa zaufanie do firmy transportowej, bo dodatkowo zabezpiecza on też wiele obszarów ryzyka*

To też łatwa kontrola nad procedurą – dzięki dostępowi online do śledzenia statusu zwrotów z poszczególnych krajów.

Przykładem jest DKV, który w bezpośredniej współpracy z klientami, wypracowuje najbardziej skuteczne rozwiązania pozwalające usprawnić finanse danej firmy. Rozwiązania dobierane są indywidualnie, w zależności od konkretnych potrzeb.

**Wspominał Pan o wydłużeniu terminu płatności u operatora kart paliwowych?**

Odpłatne wydłużenie terminu uiszczania należności operatorowi kart paliwowych to druga usługa, która może poprawić sytuację finansową w wypadku problemu z wypłacalnością. To cenna poduszka finansowa, w szczególności jeśli weźmiemy pod uwagę aktualne problemy branży.

A korzyści jest więcej. Poza oszczędnościami podatkowymi i bezpieczeństwem,



Fot. DKV

*Oszczędności na paliwie i opłatach drogowych z kartami są tak duże, że firmy delegują specjalnego pracownika, który śledzi przestrzeganie przez kierowców szczegółowych wytycznych w zakresie zaopatrywania w trasie*

karta paliwowa – pozwala oszczędzić także na paliwie. Z naszych analiz wynika, że przemyślane korzystanie z kart paliwowych pozwala ograniczyć koszty paliwa nawet o 10%. I to zanim dołożymy do tego oszczędności płynące z odzyskiwania VAT czy akcyzy.

Dość powiedzieć, że oszczędności na paliwie i opłatach drogowych z kartami są tak duże, że firmy delegują specjalnego pracownika, który śledzi przestrzeganie przez kierowców szczegółowych wytycznych w zakresie zaopatrywania w trasie.

Oprócz negocjowania rabatów z operatorami kart, warto zwrócić uwagę na wielkość sieci stacji i szybką dostępność punktów tankowania przy trasie. Najczęściej okazuje się, że zjeżdżanie do tańszego punktu jest znacznie mniej opłacalne – po wkalkulowaniu w koszty czasu pracy kierowcy i amortyzacji pojazdu – niż zatankowanie nieco droższego paliwa tuż przy trasie.

Do tego, jeśli weźmiemy pod uwagę efektywność firmy, to bardziej opłacalne jest znalezienie jednego partnera, integrującego wiele usług. Czy to w zakresie paliwa i podatków, czy rozwiązań informatycznych i telematycznych. Z jednym partnerem istnieje możliwość wynegocjowania lepszych warunków za pakiet usług. A w tak zmiennych obszarach jak paliwo czy opłaty drogowe, mają Państwo pewność niezakłóconej i optymalnej kosztowo usługi.

I ostatnia, niemniej ważna kwestia. Korzystanie z usług profesjonalnego partnera polepsza wizerunek i zwiększa zaufanie do firmy transportowej, bo dodatkowo zabezpiecza on też wiele obszarów ryzyka. W przypadku transportu są to na przykład awarie w trasie i natychmiastowa pomoc ze strony partnera w ramach usługi *assistnace*, czy też możliwość opłacenia kartą mandatu.

**Zatem, podsumujmy...**

Powiedziałem o współzależnych dwóch problemach: braku kierowców na rynku oraz problemie płynności finansowej w przedsiębiorstwach.

Wnioski, jakie się nasuwają są następujące:

1. Przewoźnicy muszą szkolić się, by sprzedawać oferty, w których skupią się na jakości, a nie na cenie.
2. Konieczne jest podniesienie stawek w branży, bo inaczej czeka ją poważny kryzys operacyjno-finansowy. Niezbędna jest tutaj działalność stowarzyszeń transportowych, które będą analizowały rynek w zakresie ponoszonych przez firmy kosztów.
3. W celu poradzenia sobie z brakiem kadr, konieczne jest wprowadzenie programów motywacyjnych dla pracowników.
4. Wybór partnera jest bardzo ważnym elementem przekładającym się na wizerunek i jakość firmy, dlatego należy korzystać z usług partnerów oferujących kompleksowe (nie rozdrobione) usługi. Jeśli wybrany przez nas partner w swojej ofercie uwzględnia też ograniczenie kosztów pracowniczych, to jest to właściwy kierunek.
5. Zachętą dla kierowców do współpracy z firmą może być także karta paliwowa, np. karta DKV, która stanowi dla nich doskonałe narzędzie pracy. Posiadacz karty nie musi martwić się o swoje bezpieczeństwo finansowe w trasie.

**I na koniec zapytam, co Pana zdaniem w najbliższym czasie wpłynie na kształt transportu drogowego w Polsce?**

Tu powołam się na wrześniowy raport PwC ,,Transport przyszłości… – perspektywy rozwoju transportu drogowego w Polsce 2020 – 2030". Jego autorzy mówią o pięciu głównych czynnikach, które wpłyną (i już wpływają) na kształt transportu drogowego. Są to: wzrost przewozów w kraju, w imporcie i eksporcie, reorganizacja przewozów międzynarodowych, niedobór kierowców (jak wspominałem wcześniej), digitalizacja, industrializacja. Zmiany w branży nabierają coraz większego tempa. Obserwujemy wzrost obsługiwanego tonażu i pracy przewozowej, co jest przyczyną rozwoju ekonomicznego kraju. Musimy być gotowi na duże zmiany w zakresie prawa, w tym na tzw. Pakiet Mobilności oraz technologii – transport autonomiczny, czy digitalizację wszystkich obszarów działalności transportowej. Operatorzy kartowi od paru lat przygotowują się na te zmiany i robią wszystko, by pomóc swoim klientom przejść je bezboleśnie. I

> Jak podaje TLP, zadłużenie branży przewoźników drogowych w lipcu 2018 wynosiło prawie 925 mln zł, czyli było wyższe o 1/3 niż rok wcześniej. Z problemem tym zmagało się wówczas już 23 tysiące firm transportowych. Statystyczna firma transportowa zalegała z pięcioma płatnościami.



Fot. Pixabay

*Ze względu na brak kierowców, a co za tym idzie – brak samochodów, firma jest mało elastyczna w razie awarii. To z kolei powoduje przestój w dostarczeniu ładunku. Brak dostarczenia ładunku na czas wiąże się z karami. Konsekwencją są wydatki i słaba kondycja finansowa przedsiębiorstwa*




MASZ FIRMĘ?

# TANKUJ TANIEJ!

- **Rabat na paliwa**
- **Zbiorcze fakturowanie**
- **Stała oszczędność kosztów**
- **Oszczędność czasu**
- **Proste rozliczenia**
- **Międzynarodowy zasięg dzięki karcie LOTOS ESSO**

NAJLEPSZY PRODUKT / USŁUGA
FLEET DERBY 2019
www.fleetderby.pl

Infolinia z tel. stacjonarnych: **801 345 678**
z tel. komórkowych: **58 326 43 00**
e-mail: **biuro@lotosbiznes.pl**

www.lotos.pl

LOTOS

# ZNACZNIE WIĘCEJ NIŻ ZAKUP PALIWA

W ciągu ostatnich 10 lat obserwujemy ewolucję, jaką przeszły karty paliwowe. Na początku miały ułatwić firmom transportowym zakup paliwa i innych produktów, jak np. oleje na stacji paliwowej. Teraz ich emitenci oferują znacznie większy pakiet usług, w tym finansowe i kredytowe.



Mariusz Derdziak z DKV Euro Service Polska, w wywiadzie poprzedzającym ten tekst, twierdzi że dzięki analizie bieżących problemów firm transportowych DKV Euro Service jest w stanie tak dostosować swoje usługi, żeby odpowiadały na najbardziej palące potrzeby rynku. Tych co chcą się dowiedzieć czegoś więcej o profitach jakie może przynieść współpraca z emitentem kart paliwowych, odsyłam do wywiadu. Poniżej natomiast zaprezentowano oferty różnych emitentów kart paliwowych – tych, którzy odpowiedzieli na nasze pytania.

## 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 usługi 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 systemach poboru opłat drogowych, tzw. e-myto;
> za pomocą karty Toll-Collect – wyłącznie w Niemczech, co pozwala zaoszczędzić na kosztach montażu/demontażu OBU;
> za pomocą karty ARIS – drogi na terenie Rosji, Autostrada Wielkopolska A2 oraz Eurowiniety w Szwecji i na Litwie. Warunkiem koniecznym do rejestracji jest posiadanie aktywnych kart paliwowych ARIS na wszystkie zgłoszone pojazdy. Inne usługi to 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-a 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.




## DKV CARD

**Emitent:** DKV Euro Service.
**Usługi:** bezgotówkowe tankowanie na stacjach wszystkich liczących się marek oraz dostęp do usług dodatkowych, jak: zwrot zagranicznych podatków – akcyzy oraz VAT (jako jedyni 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 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. Nowością jest możliwość rejestracji poprzez DKV do nowego systemu opłat drogowych w Czechach MYTO CZ, który ruszy w grudniu.
Przy użyciu interoperacyjnego urządzenia pokładowego DKV BOX firma DKV umożliwia łączne rozliczenie opłat drogowych we Francji, Hiszpanii, Portugalii, Belgii i w Niemczech.
EET i 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 można zamawiać za pośrednictwem strony

internetowej DKV. Box działa w systemie Viapass w Belgii, Austrii, Francji, Hiszpanii, Portugalii oraz Włoszech.
Dzięki platformie A-Toll, umożliwiającej zakup winiet online na Litwę, Łotwę i Estonię, DKV ułatwia płacenie myta online. Tę opcję oferuje jako jedyny operator kart. Można kupić je bez przedpłat, opłata zostanie doliczona do zbiorczej faktury.
System tanich stacji DKV, oferujących tzw. ,,ceny z listy", czyli takich gdzie klienci za paliwo zapłacą nawet do 40 gr/l mniej. Obejmuje 343 placówki prywatne lokalnych polskich marek, tj: Amic, Moya, Pieprzyk, Lomax, Watis, Makro, Uniwar, Citronex, Bobryk i inne. Z opcji mogą korzystać wszyscy klienci DKV – bez dodatkowych formalności płacą tu za paliwo mniej niż wynosi stawka.
**Usługi online:** internetowa platforma DKV eReporting, służy 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. DKV Cockpit (rozbudowany panel klienta) w jednym miejscu oferuje 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 pojazdu, porównywania cen paliw na europejskich stacjach.
**Limity paliwowe:** nie obowiązują sztywne ramy miesięczne. Oferta DKV przygotowana




została z myślą o dużych i małych firmach transportowych oraz o firmach, które posiadają floty aut osobowych i tankują nieregularnie.
**Rozliczanie płatności:** za pośrednictwem elektronicznego fakturowania połączonego 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. Istnieje 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.
**Zabezpieczenie płatności:** czterocyfrowy, osobisty numer identyfikacyjny (kod PIN). Oprócz wygenerowanego przez system kodu PIN klient może wystąpić z wnioskiem o zdefiniowanie własnego kodu PIN lub przyznanie indywidualnego kodu dla floty. DKV gwarantuje klientom większe bezpieczeństwo dzięki limitom dla kart. Dzięki serwisowi DKV COCKPIT, mogą oni samodzielnie zarządzać takimi limitami, jak również powiązaną funkcją powiadomień. Pozwala to nie tylko lepiej kontrolować koszty, ale także ograniczyć ryzyko w przypadku nadużyć. Klienci mają też możliwość tymczasowego aktywowania i dezaktywowania karty, co może zapobiec jej nieuprawnionemu użyciu. Raporty dostępne w narzędziu DKV eREPORTING zawierają dane o każdym procesie autoryzacji, a także wprowadzeniu nieprawidłowego kodu PIN.
**Nowości:** poszerzono ofertę stacji lokalnych polskich marek z tzw. ,,cenami z listy". Rozszerzono możliwość rozliczania opłat drogowych za pośrednictwem emitenta o takie kraje jak: Estonia, Gruzja, Rumunia i Serbia.
Za pośrednictwem DKV można rozliczyć podatek od olejów mineralnych na Chorwacji, a od początku września zarejestrować się do nowego systemu opłat drogowych w Czechach. DKV dystrybuuje urządzenia pokładowe służące do poboru opłat na terenie Czech, kompatybilne z nowym satelitarnym systemem.

## E100

**Emitent:** E100 International Trade sp. z o.o.
**Zasięg:** sieć E100 liczy 18 tys. stacji w 32 krajach – od Portugalii po najdalsze zakątki Rosji. Otwierane są także stacje w lokalizacjach zgłoszonych przez klientów.
**Usługi:** sprzedaż paliwa na 18 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.
**Zakres usług:** użytkownik może tankować bezgotówkowo na ponad 11 tys. stacji w Europie, dokonywać opłat drogowych, a także korzystać z myjni i parkingów. W ramach produktu Eurowag Mastercard kierowcy mają możliwość realizowania płatności w punktach handlowych czy wypłacania gotówki z bankomatów.
**Dodatkowe usługi:** rozliczanie opłat drogowych w 21 krajach Europy, zwrot podatku VAT i akcyzy, a także telematyczny system zarządzania flotą.
**Usługi online:** portal klienta pozwala porównywać ceny, planować trasy w oparciu o wybrane stacje, monitorować transakcje, pobierać faktury i zestawienia, zarządzać kartami, w tym zamawiać nowe oraz wykonywać wiele innych czynności.
**Limity:** współpraca z klientem w ramach produktu Eurowag One opiera się na przyznawanym na podstawie dokumentów finansowych klienta limicie kredytowym, który może być wykorzystany na potrzeby transakcji paliwowych, opłat drogowych lub w ramach karty kredytowej Eurowag Mastercard.
**Rozliczanie płatności:** dwie możliwości rozliczenia płatności: przedpłata lub limit kredytowy przyznawany, na podstawie dokumentów finansowych firmy. Cykl fakturowania i termin płatności indywidualnie ustalany z klientem.
**Zabezpieczenie płatności:** poza standardowym zabezpieczeniem w postaci kodu




PIN, system zamykania kart zapobiegający nadużyciom, w którym to klient decyduje kiedy kartę „otworzyć", aby umożliwić kierowcy zatankowanie pojazdu.
**Nowości:** w ostatnim roku wprowadzono na rynek polski telematyczny system zarządzania flotą pojazdów. W grupie Eurowag jeździ ponad 100 tys. pojazdów korzystających z tego rozwiązania.

## MOYA Firma

**Emitent:** Anwim S.A.
**Zasięg:** ponad 220 stacji sieci MOYA w całej Polsce (w tym 13 stacji automatycznych), a w wersji europejskiej karty: MOYA IQ Europe – 1750 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. Karty działają w technologii zbliżeniowej, której zaletą jest jeszcze szybsza autoryzacja tankowania i zabezpieczenie przed ryzykiem *skimmingu*.
**Dodatkowe usługi:** 13 automatycznych stacji flotowych sieci MOYA, wyposażonych w szybkie nalewaki TIR 120 l/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), Modła Królewska (A2 węzeł „Modła"). W najbliższych tygodniach planowane są otwarcia kolejnych automatycznych obiektów flotowych.




**Usługi online:** karty działają w trybie online, co wpływa na bezpieczeństwo dokonywanych transakcji. Do dyspozycji jest panel klienta 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.
Dostępna jest aplikacja mobilna MOYA Firma, z której mogą skorzystać wszyscy biznesowi użytkownicy kart paliwowych MOYA Firma. Umożliwia ona realizację płatności za transakcje flotowe bez użycia fizycznej karty. Rozwiązanie zapewnia właścicielom flot wgląd w czasie rzeczywistym w stan finansów, pozwala zwiększyć kontrolę nad wydatkami i ułatwia dokonywanie transakcji. Do aplikacji tej, dostępnej bezpłatnie w Sklepie Play, można zalogować się jako właściciel lub kierowca. Profil właściciela pozwala na sprawne zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad tankowaniami kierowców. Użytkownik ma wgląd w transakcje w dowolnych przedziałach czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie bez użycia fizycznej karty MOYA Firma na stacjach sieci MOYA. Oferuje także nawigację oraz mapę stacji MOYA. Za pośrednictwem aplikacji możliwy jest zakup wszystkich rodzajów paliw dostępnych na danej stacji oraz AdBlue i płynu do spryskiwaczy.
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 klienta IQ Net Service z funkcjonalnościami, np. blokady karty, zmiany limitów, generowania raportów tankowań i faktur. Dodatkowo oferuje też usługi związane ze zwrotem VAT i akcyzy oraz opłatami drogowymi w Europie.
**Koszty obsługi:** posiadanie i użytkowanie kart MOYA Firma nie kosztuje, 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 ich wyrobienie i wznowienie. Brak dodatkowych opłat i prowizji za użytkowanie karty.
**Rozliczanie płatności:** karty gotówkowe (płatność gotówką bądź kartą płatniczą); karty kaucyjne:
1. karty prepaid,
2. karty bezgotówkowe (z odroczonym terminem płatności),
3. 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).

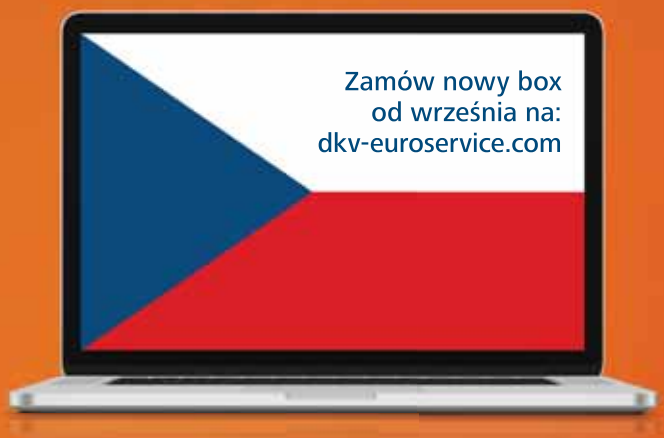
## Shell Card

**Emitent:** Shell Polska Sp. z o.o.
**Zasięg:** 22 tys. punktów w 35 krajach w Europie, w tym blisko 900 stacji Shell i Lotos w Polsce.
**Usługi:** bezgotówkowe tankowanie, zakupy na stacjach, opłaty za serwisy drogowe, np. w Polsce viaTOLL oraz autostrady A1, A2 i A4, w Rosji w systemie Platon, Go-Maut w Austrii czy DarsGo w Słowenii, przejazdy przez tunele i mosty we Francji, Hiszpanii, Belgii oraz Portugalii, a także całodobowy dostęp do pomocy drogowej obejmującej naprawy mechaniczne i holowanie świadczone całodobowo w 40 krajach Europy. Szeroki zakres nowoczesnych narzędzi do elektronicznego poboru opłat w Europie (EETS) m.in. jedno urządzenie pokładowe działające na terenie ośmiu krajów – Włoszech, Francji, Portugalii, Hiszpanii, Austrii, Belgii, Niemczech oraz w tunelach Herrentunnel (Niemcy) i Liefkenshoek w Antwerpii (Belgia), a także na polskiej autostradzie A4 na odcinku Kraków-Katowice. Profesjonalne doradztwo w zakresie doboru odpowiedniego rozwiązania dopasowanego do potrzeb każdej floty.
**Usługi dodatkowe:** kolejowe ROLA oraz przeprawy promowe na ponad 1200 europejskich trasach, przyspieszony zwrot podatku VAT z transakcji zagranicznych. Klienci otrzymują z każdego kraju tylko jedną fakturę, co usprawnia zarządzanie kosztami i przyspiesza zwrot podatku VAT. Ponadto z kartą Shell możliwy jest zwrot akcyzy z zakupionego oleju napędowego w jednym z 6 państw europejskich: Belgii, Francji, Słowenii, Włoch, Hiszpanii oraz Węgier. Użytkownicy Shell Card mogą korzystać z ponad 370 myjni dla pojazdów ciężarowych w Europie (we współpracy z Travis).
**Usługi online:** możliwość całodobowego zarządzania kartami paliwowymi w firmie za pomocą intuicyjnej i łatwej w obsłudze platformy internetowej Shell Fleet Hub. Narzędzie to pozwala z dowolnego miejsca i o każdej porze m.in. na monitorowanie zużycie 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. Aplikacja daje też możliwość ustawiania alertów w formie wiadomości e-mail albo sms-a ostrzegających o podejrzanych transakcjach, np. użycia karty w nieodpowiednim miejscu lub czasie, a także w razie potrzeby natychmiastowego jej




zablokowania, by zapobiec ewentualnym nadużyciom. Ponadto platforma odbiera i przechowuje wszystkie faktury elektroniczne, a funkcja wyszukiwania pozwala zaoszczędzić mnóstwo czasu podczas przeszukiwania dokumentacji w poszukiwaniu konkretnego rachunku.
**Limity:** o wydanie karty Shell Card może ubiegać się dowolny podmiot prowadzący zarejestrowaną działalność gospodarczą bez względu na wielkość floty czy ilość tankowanego paliwa. Shell oferuje rozwiązania dostosowane do profilu działalności zarówno małych i średnich przedsiębiorstw (tankujących do 40 tys. litrów paliwa rocznie), jak i dużych firm transportowych (powyżej 40 tys. litrów rocznie).
**Rozliczanie płatności:** faktury tygodniowe, dwutygodniowe, miesięczne (niestandardowe).

Nowy system opłat drogowych
w Czechach od 1 grudnia?
ŁATWO!




DKV szybko i sprawnie
prowadzi Cię do celu:

/ wygodna rejestracja online - już od września
/ profesjonalne doradztwo w zakresie opłat drogowych
/ łatwe przełączenie na DKV BOX EUROPE,
kiedy tylko ruszy EETS

You drive, we care.
DKV




## LOTOS Biznes/ LOTOS-ESSO Card

**Emitent:** Grupa Lotos SA/LOTOS Paliwa.
**Zasięg:** Polska, a w przypadku ESSO Card – Europa.
**Usługi:** fakturowanie zbiorcze, kontrola kierowców, rabaty na zakup paliw oraz towarów i usług, płatność za przejazd autostradą A1 oraz koncesjonowanym odcinkiem autostrady A2, atrakcyjne rabaty na Ad-Blue, mechanizmy raportowe.
**Usługi dodatkowe:** program ESSO Card umożliwiający bezgotówkowe tankowanie oraz rozliczanie usług dodatkowych (drogi, mosty, tunele itp.) poza Polską; obsługa opłat drogowych w Polsce.
**Usługi online:** podgląd listy transakcji parametrów kart, zamawianie i blokowanie kart, klienckie konto www, dostęp do systemu e-faktura, pobieranie faktur ze strony www.
**Koszty obsługi:** Całkowite zwolnienie z opłat przy korzystaniu z e-faktury. W ofercie karty bezgotówkowe i gotówkowe oraz prepaid (przedpłacone).
**Rozliczanie płatności:** przelew z odroczonym terminem płatności uzgadnianym indywidualnie, sms-owy system alertów o wykorzystaniu limitu kredytowego i terminach płatności faktur.
**Limity:** indywidualnie ustalany limit kredytowy wynikający z potrzeb zakupowych klienta, przyznawany na podstawie analiz finansowych. Karty mogą mieć limity ilości kupowanych paliw – dzienne, tygodniowe i miesięczne; zakupów pozapaliwowych – dzienne, tygodniowe i miesięczne; całości zakupów na kartę – miesięczne.
**Zabezpieczenie płatności:** karta może mieć limit 1-9 transakcji na dobę. Co ważne, limity mogą być określane elastycznie dla każdej z kart. System umożliwia także ograniczenie zakupów przy użyciu karty do wskazanych paliw/towarów/usług.
**Parametry dodatkowe:** karty mogą żądać przy transakcji podawania dodatkowych danych (stan licznika, nazwisko kierowcy, numer rejestracyjny, numer MPK – miejsca powstawania kosztów). Dane te mogą zostać wykorzystane do generowania szczegółowych raportów wspomagających zarządzającego flotą w analizach zakupów. Dostęp do mechanizmów raportowych jest bezpłatny.
**Poza tym:** w ofercie karty bezgotówkowe i gotówkowe (płatność z rabatem na stacji), co pozwala elastycznie dopasowywać się do potrzeb i możliwości klienta. Mechanizm kart gotówkowych pozwala na skorzystanie z atutów programu LOTOS Biznes bez konieczności przedstawiania dokumentów finansowych; także dla firm rozpoczynających działalność gospodarczą i nie posiadających historii kredytowej.

## UTA Full Service Card

**Emitent:** UTA Sp. z o.o.
**Zasięg:** karty są honorowane w ponad 62 tys. punktów w 40 krajach Europy, z czego ponad 50 tys. to stacje paliwowe.
**Usługi:** bezgotówkowe płatności za paliwo i myto oraz za szereg niezbędnych w drodze usług. Na kilkudziesięciu stacjach w całej Polsce oraz stacjach przygranicznych można kupić olej napędowy rozliczany na bazie ceny hurtowej (SPOT). UTA oferuje to, co potrzebne kierowcy w trasie, m.in. zakup paliwa, opłaty drogowe, myjnie, serwis 24h, pomoc drogową, a także opłaty za przejazdy przez mosty, tunele i promy. Także różne systemy odzyskiwania podatku VAT z zagranicy. Klient wybiera formę zwrotu spośród proponowanych możliwości. Kompleksowa oferta obejmuje pomoc w odzyskaniu części akcyzy zapłaconej za granicą np. w Belgii, Francji, Słowenii, Hiszpanii, we Włoszech i na Węgrzech.
**Usługi dodatkowe:** różnorodne rozwiązania do regulowania opłat w 26 krajach Europy. Emitent udostępnia swoim klientom UTA One®, czyli urządzenia do opłat drogowych w systemie EETS. UTA One® ma największy zasięg ze wszystkich dostępnych urządzeń na rynku i obsługuje już 9 systemów myta w: Niemczech, Belgii, Włoszech, Austrii, Francji, Hiszpanii, Portugalii i w Polsce (A4). Wkrótce oferta zostanie rozszerzona o m.in. Skandynawię, Węgry, Słowenię i Czechy. Zaletami wyróżniającymi UTA One® na rynku rozwiązań do poboru myta jest możliwość szybkiej, samodzielnej zmiany numeru rejestracyjnego (online) bez wymiany urządzenia, a także szczegółowe raporty z wszystkich przejazdów i tras.
**Usługi online:** Klienci UTA mają stały dostęp do wielu funkcjonalności mobilnych. W specjalnej strefie klienta mogą monitorować m.in. ceny ON na wybranych stacjach a także sprawdzać transakcje dokonane przy użyciu karty UTA. Dzięki raportom dostępnym w wersji online, Klienci mogą łatwiej przygotować pełną analizę wydatków związanych z zarządzaniem parkiem pojazdów.
Udogodnieniem są narzędzia „Station Finder" i UTA App, ułatwiające wyszukiwanie najtańszych i najkorzystniej zlokalizowanych stacji. Korzystanie z tego typu funkcjonalności umożliwia planowanie tras, przygotowywanie map dojazdu, czy kalkulację kosztów myta.



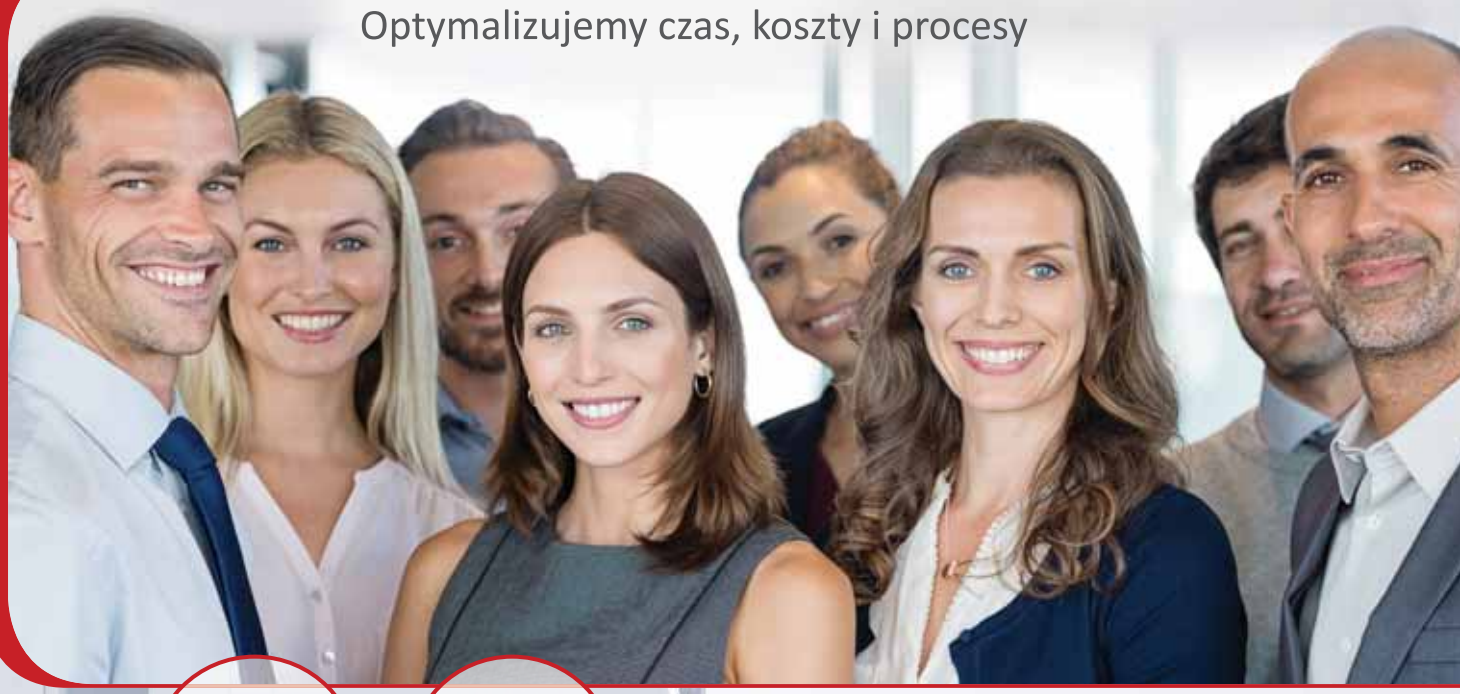

**Rozliczanie płatności:** w trosce o jakość usług i bezpieczeństwo przeprowadzanych transakcji, UTA współpracuje tylko najlepszymi, godnymi zaufania dostawcami. Aby udoskonalić bieżącą kontrolę wydatków i przeprowadzanych operacji, wprowadza systemy weryfikacyjne umożliwiające stały monitoring realizowanych płatności. Klienci otrzymują zbiorczą fakturę uwzględniającą wszystkie zrealizowane transakcje z podziałem na pojazdy, co ułatwia kontrolę transakcji oraz przyczynia się do oszczędności kosztów administracyjnych i księgowych. Faktury wystawiane są co 2 tygodnie z 30-dniowym terminem płatności, jest to więc forma nieoprocentowanego finansowania nawet do 45 dni.

OCRK®

OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

Lider branży TSL w rozliczaniu czasu i wynagrodzenia Twoich kierowców

## Optymalizujemy czas, koszty i procesy



- WSPARCIE INNOWACYJNYCH ROZWIĄZAŃ MOBILNYCH
- PROFESJONALNE DORADZTWO I REPREZENTACJA W PRZYPADKU KONTROLI
- OPTYMALIZACJA PROCESÓW ROZLICZENIOWYCH
- ZAWSZE POPRAWNE ROZLICZENIE CZASU PRACY I WYNAGRODZENIA

**Sprawdź, jakie korzyści płyną ze współpracy z OCRK**

- OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I KOSZTÓW
- 16 LAT DOŚWIADCZENIA I DOSKONAŁA ZNAJOMOŚĆ BRANŻY
- SZKOLENIA DLA KIEROWCÓW I KADRY
- STABILNY PARTNER Z UGRUNTOWANĄ POZYCJĄ NA RYNKU

**Dzięki OCRK możesz skupić się na rozwijaniu swojej firmy. My zadbamy o sprawne i bezproblemowe rozliczenia.**

**Zadzwoń i umów się na spotkanie**

**22 113 40 60**

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

viaon

inelo®

OCRK® OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

GBOX®



Fot. Volvo

*Celem raportu jest oszacowanie wpływu proponowanych zmian na europejski system transportu drogowego, zwłaszcza w aspekcie kierowców pojazdów ciężarowych w ruchu międzynarodowym w UE, przyszłej struktury i efektywności przewozów w UE, wzrostu gospodarczego i dobrobytu państw członkowskich*

# JAK PAKIET MOBILNOŚCI MOŻE WPŁYNĄĆ NA TRANSPORT DROGOWY W EUROPIE?

Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" 10 września zorganizował konferencję poświęconą wpływowi Pakietu Mobilności I na europejski system transportu drogowego. Jej celem było zaprezentowanie raportu poświęconego temu tematowi, a sporządzonemu na zamówienie TLP przez prof. Petera Klausa, D.B.A./Boston University, reprezentującego Uniwersytet Friedrich-Alexander Erlangen-Nuernberg (Niemcy) oraz Instytut Fraunhofer, Centrum Badań nad Usługami w ramach Łańcucha Dostaw.

Prof. Klaus to cenionym na całym świecie ekspert w dziedzinie usług logistycznych. Wśród jego osiągnięć naukowych należy wymienić zainicjowanie w 1996 r. i opracowywanie corocznych raportów „Top 100 in European Transport and Logistics Services".

Przedstawiając analizę dotyczącą wpływu podaży i popytu na zdolność przewozową w transporcie drogowym w Europie z perspektywy geograficznej i biznesowej profesor podkreślił: – *Raport nie kwestionuje motywów, jakimi kierują się ustawodawcy oraz pozostałe strony zaangażowane w ten proces (...). Ma za zadanie przyczynić się do lepszego zrozumienia złożoności tego sektora poprzez przedstawienie opinii szerokiego grona ekspertów działających w transporcie drogowym.*

## Problem transportu międzynarodowego w UE

Pakiet Mobilności I został przygotowany przez Komisję Europejską. Jego deklarowanym celem jest zmiana i rozszerzenie przepisów UE w zakresie transportu drogowego poprzez znalezienie równowagi pomiędzy celami, jakie stawia sobie europejski system transportu drogowego: bezpieczeństwem, sprawiedliwością społeczną, zrównoważonym rozwojem i celami ekonomicznymi. Jednak już od momentu pierwszej publikacji propozycji w ramach Pakietu Mobilności w roku 2017 r. toczą się debaty na temat skutków jego wprowadzenia. Obawy dotyczą przede wszystkim kosztów i możliwości stosowania wielu aspektów Pakietu. Wątpliwości budzi projekt wprowadzenia licznych zmian i poprawek przy jednoczesnej niepełnej transparentności niektórych z nich.

A problemu nie należy bagatelizować, gdyż dotyczy całego sektora międzynarodowego transportu drogowego w Unii Europejskiej, który wykorzystuje 600 tys. samochodów ciężarowych o dużej ładowności i zatrudnia około 740 tys.

W przypadku szybkiego wprowadzenia obecnych propozycji zmian przepisów zawartych w Pakiecie Mobilności I nieuniknione są zakłócenia zdolności i możliwości europejskiego systemu drogowego przewozu ładunków.

międzynarodowych kierowców. W tym polskie firmy zajmujące się transportem międzynarodowym przewożą ponad 30% ładunków i są liderem na tym rynku (GUS). Dlatego TLP uważa, że temat ten jest bardzo istotny dla całej branży, a warunki wprowadzenia Pakietu Mobilność I będą stanowić o przetrwaniu na rynku wielu przedsiębiorstw transportowych.

Zmiana przepisów, która w założeniu ma poprawić warunki pracy kierowców, w praktyce oznaczać będzie zmniejszenie ogólnej wydajności i zdolności przewozowej systemu transportu drogowego.

*– Z dużą uwagą przyglądamy się trwającym od połowy 2017 r. unijnym pracom nad pierwszą częścią Pakietu Mobilności – kompleksową inicjatywą legislacyjną Komisji Europejskiej, zmieniającą ramy funkcjonowania branży transportu drogowego. Niepokoi nas, że ostatni etap prac nad Pakietem cechują: głęboki podział polityczny, nadmierny pośpiech, brak prób wypracowywania rozsądnych kompromisów, obecność i przewaga argumentów natury publicystycznej nad merytorycznymi oraz – co nas najbardziej martwi – brak oceny skutków regulacyjnych dla nowych rozwiązań przyjętych w trakcie prac. Dlatego właśnie zdecydowaliśmy się na zlecenie ekspertyzy dotyczącej skutków regulacyjnych Pakietu Mobilności, niezależnemu ekspertowi* – tłumaczy prezes TLP Maciej Wroński.

## W oparciu o analizę danych

Badanie, w oparciu o które został sporządzony raport, przeprowadzono w pierwszej połowie 2019 r. Jego celem było oszacowanie wpływu proponowanych zmian na europejski system transportu drogowego, w szczególności w aspekcie licznej grupy zawodowej jaką są kierowcy pojazdów ciężarowych w ruchu międzynarodowym w UE, przyszłej struktury i efektywności przewozów w UE, a także wzrostu gospodarczego oraz dobrobytu państw członkowskich.

Zanim do tego doszło, przeprowadzono szczegółową analizę stosownych dokumentów legislacyjnych oraz badania i analizy ilościowe dotyczące międzynarodowych przewozów drogowych wykonywanych na terenie całej Europy. Prof. Klaus, sporządzając analizę, korzystał również z własnego doświadczenia w dziedzinie międzynarodowych operacji transportu drogowego oraz z danych uzyskanych od 25 przedstawicieli międzynarodowej branży transportu drogowego z 10 krajów europejskich – dużych i średnich przedsiębiorstw, z którymi przeprowadzono wywiady.

W oparciu o te informacje zidentyfikował pięć kluczowych obszarów:

- kwestia tygodniowych okresów odpoczynku poza pojazdem;
- zarzuty odnoszące się do dumpingu społecznego i nieuczciwej konkurencji w branży transportu drogowego;
- propozycja dotycząca przymusowych powrotów kierowcy i pojazdu do bazy;
- przepisy związane z kabotażem i kwestia płacy minimalnej;
- konsekwencje zmian przepisów dotyczących pracowników delegowanych i zastosowanie przepisów rozporządzenia „Rzym I"[1] względem możliwości wykonywania przewozów typu *cross-trade*[2] w przyszłości.

## Wnioski płynące z ekspertyzy

Wśród najistotniejszych wniosków i spostrzeżeń płynących z raportu prof. Klausa, TLP wymienia następujące:

- Kierowcy są obecnie głównym wąskim gardłem dla przepustowości europejskiego systemu transportowego. W Europie występuje znacząca przepaść między centrami popytu na transport transgraniczny, a dostępnością zasobów w postaci kierowców. Ponad 500 tys. kierowców pochodzących z krajów peryferyjnych wschodniej i południowo-zachodniej Europy przewozi codziennie ładunki w transporcie międzynarodowym, których miejsca załadunku lub rozładunku (lub oba z nich) znajdują się w krajach Europy Centralnej, takich jak Niemcy, Francja czy kraje Beneluxu.
- W przypadku szybkiego wprowadzenia obecnych propozycji zmian przepisów zawartych w Pakiecie Mobilności I nieuniknione są zakłócenia zdolności i możliwości europejskiego systemu drogowego przewozu ładunków. Podaż usług transportowych w całej Europie zostanie znacząco ograniczona. Przełoży się to na spadek konkurencyjności europejskich przewoźników, a także ograniczenie zdolności gospodarki UE do skutecznego konkurowania na arenie międzynarodowej i zwiększania dobrobytu jej obywateli. Skutkiem może być również zaprzepaszczenie trwających od dziesięciu lat wysiłków UE na rzecz harmonizacji poziomów



Fot. TLP

*Konferencja poświęconą wpływowi Pakietu Mobilności I na europejski system transportu drogowego odbyła się 10 września w Warszawie*

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 roku w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych.
[2] Operacja typu cross-trade, tj. międzynarodowe przewozy ładunków między dwoma krajami, realizowane przez firmę, która nie ma siedziby w żadnym z tych krajów.

życia pomiędzy starymi a nowymi członkami UE – poprzez utratę miejsc pracy z firm migrujących do centrum Europy, utratę dochodów kierowców, dochodów z podatków itp.

Zmiana przepisów, która w założeniu ma poprawić warunki pracy kierowców, w praktyce oznaczać będzie zmniejszenie ogólnej wydajności i zdolności przewozowej systemu transportu drogowego. To z kolei pociągnie za sobą zapotrzebowanie na większą liczbę pojazdów i kierowców, a także spowoduje podwyższony ruch na drogach i negatywnie wpłynie to na środowisko naturalne. Kwestie warunków socjalnych i konkurencyjność transportu drogowego w Europie nie zostaną rozwiązane poprzez ich „wyregulowanie" – niezbędne są konkretne i skuteczne działania na rzecz poprawy stosownej infrastruktury oraz pomoc w podniesieniu poziomu przejrzystości, wydajności i profesjonalizmu europejskiego systemu transportu drogowego.



Fot. TLP

*Profesor Peter Klaus, autor raportu „Pakiet Mobilności I – wpływ na europejski system transportu drogowego"*



Fot. TLP

*Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska"*

## Możliwe dwa scenariusze

Na podstawie przeprowadzonych analiz można stworzyć dwa scenariusze rozwoju transportu drogowego w przyszłości. Pierwszy obejmuje szybkie wdrożenie i egzekwowanie obecnych propozycji bez zmian. W sposób drastyczny ograniczy to zdolność przewoźników do kontynuowania przewozów typu *cross-trade*. Podstawowe konsekwencje obejmą wzrost kosztów, nieuchronne krótkie straty zdolności przewozowych i utratę elastyczności systemu transportowego (spowodowana będzie koniecznością powrotu do domu oraz skuteczną eliminacją operacji typu *cross-trade*). A jeśli, tak jak się planuje, scenariusz zostanie szybko wdrożony, pojawią się problemy z dostępnością mocy transportowych, ponieważ mniejsi i słabsi przewoźnicy znikną z rynku. Także wcześniejsze wysiłki UE na rzecz harmonizacji poziomów dobrobytu pomiędzy starszymi i młodszymi członkami Unii, zostaną częściowo zaprzepaszczone przez utratę miejsc pracy w firmach migrujących do centrum Europy, dochodów kierowców, dochodów z podatków itp.

Drugi scenariusz ekspertów branżowych, został nakreślony przy założeniu, że proces polityczny dotyczący Pakietu Mobilności pozwoli na dalsze zmiany obecnych propozycji uwzględniających obawy uczestników sektora transportu i logistyki. Oferuje on możliwość uniknięcia zakłóceń w europejskim systemie transportu drogowego. Zawarto w nim sugestie dotyczące harmonizacji i uproszczenia przepisów, wsparcia przemysłu transportu drogowego w procesie dalszej profesjonalizacji i umożliwienie tej gałęzi gospodarki dalszego pełnienia funkcji „siły napędowej" integracji europejskiej i konkurencyjności gospodarczej. Podkreślono, że kierowcy nie zawsze za wartość uznają to, co wydaje się słuszne ustawodawcy, jak np. krótkie cykle powrotów do domu.

Również Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" uważa, iż szybkie wdrożenie Pakietu Mobilności zwiększy ryzyko poważnych przerw w funkcjonowaniu europejskiego systemu transportu drogowego, zaprzepaści wysiłki UE na rzecz harmonizacji poziomów dobrobytu pomiędzy starszymi i młodszymi państwami wspólnoty, a także osłabi konkurencyjność unijnych przewoźników względem konkurentów spoza UE.

Prof. Peter Klaus ma nadzieję, że raport sprawi, że dyskusja na temat prawdopodobnego wpływu ostatnich propozycji dotyczących uregulowania międzynarodowego transportu drogowego w Europie stanie

> Stworzono dwa scenariusze rozwoju transportu drogowego w przyszłości. Pierwszy obejmuje szybkie wdrożenie i egzekwowanie obecnych propozycji bez zmian. Drugi, scenariusz ekspertów branżowych, oferuje możliwość uniknięcia zakłóceń w europejskim systemie transportu drogowego.



Fot. TLP

*Organizatorem spotkania był Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska"*



Fot. Volvo

*Kierowcy są obecnie głównym wąskim gardłem dla przepustowości europejskiego systemu transportowego. W Europie występuje znacząca przepaść między centrami popytu na transport transgraniczny, a dostępnością zasobów w postaci kierowców*

się bardziej świadoma i ułatwi znalezienie odpowiedzi na trzy pytania:

- Jakie fakty dotyczące danych liczbowych i przepisów prawnych mają największe znaczenie dla wyważonych, racjonalnych decyzji w procesie politycznym, związanym z opracowaniem „Pakietu Mobilności"?
- Jakie są najbardziej istotne doświadczenia i obawy dotyczące wpływu Pakietu Mobilności na możliwości europejskiego systemu transportu drogowego z perspektywy czołowych przedstawicieli branży transportu drogowego i szeroko rozumianej logistyki?
- Jakie wnioski można wyciągnąć z systematycznego gromadzenia i podsumowywania opinii osób działających w sektorze transportowym i jak można je wykorzystać na kolejnych etapach procesu politycznego dotyczącego opracowywania Pakietu Mobilności?

## Propozycje zmian

Autor ekspertyzy przedstawił również najpilniejsze propozycje zmian do procedowanego Pakietu Mobilności, które podsumowują raport:

- Należy zrezygnować z wniosku dotyczącego tygodniowych okresów odpoczynku poza pojazdem i zastąpić tę propozycję intensywnym programem rozwoju infrastruktury.
- Nie należy narażać się na ryzyko utraty znacznej części zdolności przewozowych i elastyczności transportu drogowego w Europie przez uniemożliwienie wykonywania operacji typu *cross-trade*, nagle eliminując w ten sposób z rynku wielu mniejszych operatorów z krajów peryferyjnych.
- Konieczne jest wydłużenie okresu przystosowania dostawców usług transportowych i ich istotnych klientów w celu wyrównania poziomów płac, profesjonalizacji zarządzania transportem drogowym małych przedsiębiorstw oraz pełnej harmonizacji i uproszczenia prawa pracy w poszczególnych krajach członkowskich UE.
- Należy skoncentrować wysiłki polityczne i legislacyjne na uproszczeniu i harmonizacji przepisów w całej Europie, zamiast wspierać protekcjonizm narodowy, przyznając pierwszeństwo przepisom krajowym. Należałoby także promować nowe modele obsługi długich tras transportowych.
- Zdaniem prof. Klausa, przyjęcie tych propozycji pozwoli na dalszy rozwój europejskiego systemu transportu z korzyścią dla klientów, kierowców, wzrostu europejskich gospodarek, jak również postępu w osiąganiu celów w zakresie poprawy bezpieczeństwa, warunków pracy i zrównoważonego rozwoju.

*Opr. Elżbieta Haber*

**TLP uważa, iż szybkie wdrożenie „Pakietu Mobilności" m.in. zwiększy ryzyko poważnych przerw w funkcjonowaniu europejskiego systemu transportu drogowego, zaprzepaści wysiłki UE na rzecz harmonizacji poziomów dobrobytu pomiędzy starszymi i młodszymi państwami wspólnoty...**

# NIE TYLKO BUDOWA, ALE I JEJ PRZYGOTOWANIE

**Budowa dróg i autostrad zwolniła. W latach 2017-2019 często docierały do nas informacje o schodzeniu firm wykonawczych z placów budowy lub przesunięciu terminu oddania drogi do użytku. Firma Multiconsult Polska, świadcząca usługi projektowe, przyczynę tych zdarzeń widzi w zbyt krótkim lub zbyt słabym przygotowaniu inwestycji.**

Dziś wykonawcy dróg pracują często na dokumentach niedopracowanych lub błędnych i nie mając zaufania do projektantów skupiają się na wyszukiwaniu braków w przygotowanych przez nich projektach. Z kolei projektantom na wykonanie pracy daje się zbyt restrykcyjne reżimy czasowe i zbyt małe środki na przygotowanie dokumentacji. Na to nakłada się jeszcze kryterium wyboru najtańszego wykonawcy, który często podaje zaniżoną cenę. Jeśli do tego stale rosną koszty, to jest mu na rękę znalezienie luk w projekcie, które stanowią pretekst do zejścia z budowy lub do zabiegania o podpisanie aneksów do umowy. Jednak na zejście z budów pozwolić sobie mogą jedynie podmioty najsilniejsze, które latami mogą czekać na wyrok sądu lub te, które nie są zainteresowane funkcjonowaniem na polskim rynku. Mniejsze firmy często bankrutują.

Przedstawicie Multiconsult uważają, że zapobiec takim wypadkom mogą jedynie odpowiednie zapisy w umowach. Podkreślają też, że innymi czynnikami, które opóźniają realizację projektów są: brak koordynacji, brak zaufania do partnerów i oddanie kontroli nad budową dróg prawnikom, którzy de facto rozdają karty.

A pamiętajmy o tym, że w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych wiele z realizowanych inwestycji powinno być zakończonych najpóźniej do 2025 r., więc czasu na budowę tak kluczowych połączeń jak autostrady A1 i A2, czy droga Via Carpatia (S19) mamy coraz mniej.

*EH*



*Jeśli pięcioosobowa załoga kierowców w przeciągu 12 miesięcy zgromadziłaby po 1 BPN miesięcznie, to w skali roku daje nam to nieco ponad 2 BPN/kierowcę – już taki wynik stanowi poważny problem dla firmy transportowej.*

Fot. Volvo

# JAK PRAWIDŁOWO WYKONAĆ WPIS ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA PRACY

PRAKTYCZNY PORADNIK

Wymóg wskazywania w dokumentacji pracowniczej kierowcy punktu rozpoczęcia i zakończenia pracy obowiązuje od wielu lat. Rozliczenie delegacji wprost nie może się obejść bez wiedzy na temat miejsca startu podróży służbowej i jej finiszu. Podobnie jest w dokumentacji czasu pracy kierowców zawodowych korzystających z tachografów analogowych, którzy na każdej wykresówce muszą zanotować własnoręcznie miejsce początku i końca użytkowania wykresówki.

Także w przypadku użytkowników cyfrowych urządzeń rejestrujących, czyli posiadaczy kart cyfrowych, każdy dzień pracy należy właściwie rozpocząć poprzez ręczne wprowadzenie odpowiedniego symbolu kraju rozpoczęcia pracy i zakończenia. Wydawałoby się prosta czynność, a jednak nadal przysparza wiele problemów kierowcom. A skutki tego mogą być bolesne zarówno dla szofera, jak i dla przedsiębiorcy.

## Zaniedbania kosztowne dla kierowcy...

Od blisko roku funkcjonuje w Polsce znowelizowana ustawa o transporcie drogowym, zgodnie z którą, nieumiejętna obsługa tachografu może słono kosztować, a nawet doprowadzić do uszczerbku na dobrej reputacji przedsiębiorstwa transportowego. Warto przeszkolić swoich pracowników z elementarnej obsługi tacho, by nie dać się ukarać za tak błahe przewinienie. Zwłaszcza, że może ono wiele kosztować samego kierowcę. Mandat, jaki może on otrzymać od inspektora transportu drogowego czy policjanta wynosi 100 zł. Ale mandatów tych kierowca w czasie jednej kontroli drogowej może dostać... nieograniczoną ilość. Jedynie zdrowy rozsądek kontrolującego może wpłynąć na wymiar finalnej kary. Zgodnie z formułą przyjętą jako treść naruszenia, kara 100 zł zostanie nałożona na kierowcę wówczas, gdy ten okaże podczas kontroli dane z karty, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie symboli państwa rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy, w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni. Oczywiście nie trzeba dodawać, że kara należna jest za każdy dzień, w którym wpisu zabrakło. Jeśli zatem kierowca nie nauczył się wprowadzania ww. symboli, może otrzymać 28 mandatów z powielonym naruszeniem, ale występującym zawsze w innym dniu. Nietrudno obliczyć, że taka kontrola może pozbawić kierowcę wynagrodzenia.

## ... i bardzo niekorzystne dla przedsiębiorcy

Co gorsza, do każdego z istniejących odrębnych naruszeń ustawodawca przypisuje wystąpienie 1 x Bardzo Poważnego Naruszenia. Dla przypomnienia warto powiedzieć, że ten rodzaj sankcji stosowany zgodnie z treścią rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403, nakazuje służbom kontrolnym weryfikację zgromadzonych w ciągu roku przez przedsiębiorstwo transportowe Bardzo Poważnych Naruszeń w stosunku do liczby kierowców pracujących w firmie przewozowej. Przyjmijmy, że pięcioosobowa załoga kierowców w przeciągu 12 miesięcy zgromadziła łącznie 12 BPN. W skali roku daje nam to nieco ponad 2 BPN/kierowcę – przedsiębiorstwo transportowe już z takim wynikiem naraża się na możliwość:

- cofnięcia na 3 miesiące 20% wypisów z licencji i zawieszenia wydawania nowych na 6 miesięcy (w przypadku firm posiadających ponad 10 wypisów);
- cofnięcia na 3 miesiące 1 wypisu z licencji wspólnotowej oraz zawieszenie wydawania nowych na 6 miesięcy (jeśli firma ma od 2 do 10 wypisów);
- zawieszenia na pół roku wydawania wypisów dla firmy z jednym wypisem.

Należy zwrócić szczególną uwagę na umiejętność wykonywania przez kierowców wpisów manualnych, w tym także wpisu kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy. Warto w tym celu zainwestować w przeszkolenie swoich kierowców z prawidłowej obsługi tachografu.

Taka sytuacja może niejednego przedsiębiorcę doprowadzić do utraty płynności finansowej, a w najgorszym wypadku grozi zamknięciem biznesu. Dlatego też należy zwrócić szczególną uwagę na wydawałoby się błahy, choć nader powszechny problem, jakim jest umiejętność wykonywania przez kierowców wpisów manualnych, w tym także wpisu kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy. Warto w tym celu zainwestować w przeszkolenie swoich kierowców z prawidłowej obsługi tachografu, które oferuje INELO na stronie szkoleniedlatransportu.pl.

## Systematyczność to podstawa

Co więc zrobić, aby prawidłowo dokonywać wpisy i uniknąć sankcji? Główna zasada, jaką należy się kierować przy realizacji wpisów, to utrzymanie systematyczności, czyli wykonanie w każdym dniu pracy minimum dwóch wpisów – na początku i na końcu dnia pracy. By poprawnie zdefiniować ramy czasowe określenia „dnia pracy", należy zaczerpnąć informacje z rozporządzenia 165/2014. Podpierając się wyrokiem TS w sprawie C-394/92 ( 1 ) MICHELSEN i Bebel Transport Service, rozporządzenie to wskazuje, że „dzienny okres pracy" rozpoczyna się wraz z uruchomieniem przez kierowcę tachografu po zakończeniu tygodniowego lub dziennego okresu odpoczynku lub, jeżeli dzienny odpoczynek podzielony jest na odrębne okresy, po okresie odpoczynku trwającego co najmniej dziewięć godzin. Jego zakończenie następuje z rozpoczęciem dziennego okresu odpoczynku lub, jeżeli dzienny odpoczynek podzielony jest na oddzielne okresy, z rozpoczęciem okresu odpoczynku obejmującego co najmniej dziewięć kolejnych godzin.

W świetle powyższych definicji umiejętne wprowadzanie wpisów kraju rozpoczęcia dziennego okresu pracy będzie odbywało się w momencie, w którym kierowca rozpoczyna swoją aktywność zawodową, z kolei wpis kraju zakończenia dnia pracy nastąpi jako ostatnia aktywność zawodowa w danym dniu, tuż przed opuszczeniem stanowiska pracy i udaniem się na odpoczynek.

## Jak poprawnie wprowadzać wpisy?

**Przykład 1 – błędny wpis:**
Kierowca po pracy zapisał, że zakończył swoją aktywność w Polsce (czarna strzałka skierowana do góry z oznaczeniem PL), a po okresie odpoczynku i dojeździe do miejsca rozpoczęcia swojej pracy odnotował rozpoczęcie pracy w Niemczech (czarna strzałka skierowana do dołu z oznaczeniem D) [RYSUNEK 1].

PRZYKŁAD 1 – RYSUNEK




Na pierwszy rzut oka wpis wydaje się poprawny. Jednak, jak zaraz wyjaśnimy, w przypadku kontroli kierowcy grozi kara, ponieważ wpis nie jest zgodny z przyjętą definicją.

**Wyjaśnienie:**
Dzienny okres pracy zawiera w sobie również taką aktywność, jak dojazd do miejsca innego niż zwyczajowo przyjęte miejsce rozpoczęcia pracy. Należy więc stwierdzić, że kierowca rozpoczął dzienny okres pracy nie w miejscu, do którego dojechał, ale już w bazie przedsiębiorstwa, gdzie otrzymał polecenie dojazdu do pojazdu, który znajduje się poza bazą – w naszym przykładzie na terenie Niemiec. W związku z tym prawidłowy wpis miejsca rozpoczęcia pracy powinien zawierać wpis kraju rozpoczęcia przed rejestracją dojazdu do miejsca startu jazdy. Warto wspomnieć, że istniejące na rynku tachografy cyfrowe dają taką możliwość dopiero w nowych modelach, których produkcja rozpoczęła się po 2011 r. Wcześniejsze modele nie gwarantują właściwego wpisu lokalizacji rozpoczęcia i zakończenia dnia pracy w przypadku dokonywania wpisów manualnych kilku aktywności w okresach nie użytkowania automatycznego urządzenia rejestrującego. Może zatem w czasie kontroli drogowej zajść konieczność wyjaśnienia kontrolującemu mechanizmu wpisu rozpoczęcia i zakończenia dnia pracy w naszym tachografie, albowiem każdy z modeli na rynku ma nieco odmienną metodę realizacji wpisów.


*Jakub Ordon*

**Przykład 2 – wpis poprawny:**
Przyjmijmy najprostszą z sytuacji pracy kierowcy, gdy ten, po uprzedniej pracy w pojeździe z tachografem cyfrowym, udaje się na odpoczynek dobowy i ponownie wraca do pracy do pojazdu wyposażonego w tachograf. Wówczas, po włożeniu karty do tachografu, należy za pomocą wpisu manualnego uzupełnić wszystkie czynności, które miały miejsce od momentu wyjęcia karty z urządzenia.

PRZYKŁAD 2 – RYSUNEK



*ikona ołówka oznacza czynności wprowadzone wpisem manualnym
**czerwony kolor – jazda; pomarańczowy – inna praca; niebieski – odpoczynek

W szczególności należy zwrócić uwagę na czynności innej pracy, odpoczynku oraz wpisy kraju rozpoczęcia/zakończenia pracy.

Rysunek 2 to przykład prawidłowego wpisu manualnego dla kierowcy, który:

- o godzinie 05:16 wyciągnął kartę z tachografu,
- o godzinie 06:00 skończył pracę i udał się na odpoczynek dobowy do domu,
- o godzinie 22:00 stawił się ponownie w pracy,
- o godzinie 23:00 włożył kartę do tachografu i dokonał wpisu manualnego [RYSUNEK 2].

**Instrukcja dla kierowcy**

Aby ułatwić sprawę kierowcy można utworzyć dla niego i wydrukować prostą instrukcję obsługi tachografu i dokonywania wpisów. Może ona okazać się niezwykle użyteczną pomocą, która zaoszczędzi pieniądze i pozwoli uniknąć nieprzyjemnych sytuacji. Poniżej przygotowaliśmy dwie instrukcje w oparciu o najbardziej popularne modele tachografów:

**Tachograf STONERIDGE (tzw. „nowy" od 2011 roku)**

1. Przy każdym wyjęciu karty tachograf pyta o wpis kraju zakończenia – który każdorazowo należy uzupełnić.

2. Po włożeniu karty należy wykonać wpis manualny „inna praca -> odpoczynek -> inna praca":

a. Od momentu włożenia karty kierowca ma 2 minuty na rozpoczęcie wykonywania wpisu manualnego. Tachograf wyświetla wszystkie godziny podczas wpisu manualnego w czasie lokalnym (polskim):




b. Wybrać „Odpoczynek do teraz" -> „nie" oraz „wpisać czynności" -> „tak":



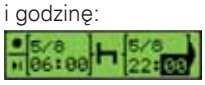

c. Ustawić czynność innej pracy, zatwierdzić i wybrać odpowiednią datę i godzinę:




d. Za pomocą strzałek wybrać opcję „zakończ zmianę" i zatwierdzić kraj PL:



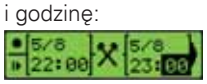

e. Ustawić czynność odpoczynku, zatwierdzić i wybrać odpowiednią datę i godzinę:




f. Za pomocą strzałek wybrać opcję „rozpocznij zmianę" i zatwierdzić kraj PL:




g. Ustawić czynność innej pracy, zatwierdzić i wybrać odpowiednią datę i godzinę:




h. Wydruk nie jest obowiązkowy. Należy potwierdzić wpis manualny:




**Tachograf VDO (tzw. „nowy" od 2011 roku) w wersji od 1.4**

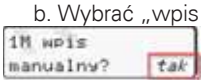
1. Przy każdym wyjęciu karty tachograf pyta o wpis kraju zakończenia – który każdorazowo należy uzupełnić.

2. Po włożeniu karty należy wykonać wpis manualny „inna praca -> odpoczynek -> inna praca":

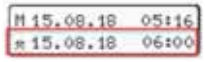
a. Od momentu włożenia karty kierowca ma 2 minuty na rozpoczęcie wykonywania wpisu manualnego. Tachograf wyświetla wszystkie godziny podczas wpisu manualnego w czasie lokalnym (polskim):




b. Wybrać „wpis manualny" -> „tak":



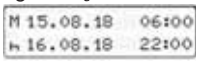

c. Ustawić czynność innej pracy, zatwierdzić i wybrać odpowiednią datę i godzinę:



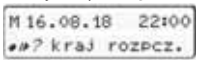

d. Za pomocą strzałek wybrać opcję „kraj zakończenia" i wpisać kraj PL:



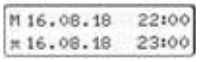

e. Ustawić czynność odpoczynku, zatwierdzić i wybrać odpowiednią datę i godzinę:




f. Za pomocą strzałek wybrać opcję „kraj rozpoczęcia" i wpisać kraj PL:




g. Ustawić czynność innej pracy, zatwierdzić i wybrać odpowiednią datę i godzinę:




h. Potwierdzić wpis kraju rozpoczęcia PL oraz poprawność wpisu manualnego:




Źródło instrukcji:
https://www.fleet.vdo.co.uk/media/1813/ba_dtco_40_en_internet.pdf
https://static.se5000.com/wp-content/uploads/doc_master_storage/5/102022P/1.pdf

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

Aby ułatwić sprawę kierowcy można utworzyć dla niego i wydrukować prostą instrukcję obsługi tachografu i dokonywania wpisów. Może ona okazać się niezwykle użyteczną pomocą, która zaoszczędzi pieniądze i pozwoli uniknąć nieprzyjemnych sytuacji.




Fot. GITD

*Kara 100 zł zostanie nałożona na kierowcę wówczas, gdy ten okaże podczas kontroli dane z karty, które nie zawierają wprowadzonych ręcznie bądź automatycznie symboli państwa rozpoczęcia lub zakończenia dziennego okresu pracy, w ciągu bieżącego dnia oraz poprzednich 28 dni*

**22 - 23 kwietnia 2020**
**Sosnowiec**

Centrum Targowo-Konferencyjne
exposilesia
www.exposilesia.pl

# TRANSPORTEX

## Targi Transportu i Spedycji

**Wydarzenia towarzyszące:**

**WARSZTAT**
*„Optymalizacja procesów z wykorzystaniem narzędzi KAIZEN"*

KAIZEN™ INSTITUTE

**SZKOLENIE**
*„4 filary transportu międzynarodowego – transport drogowy, morski, lotniczy i kolejowy"*

bbats.pl
BBA TRANSPORT SYSTEM

**TRANSPORTEX – droga do sukcesu!**

## ZAKRES TEMATYCZNY

- *Transport i spedycja*
- *Transport intermodalny*
- *Części i akcesoria*
- *Bezpieczeństwo i kontrola*
- *Systemy zarządzania*

www.tslexpo.pl

**Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz**
tel.: + 48 510 031 658 | e-mail: karolina.luszcz@exposilesia.pl




Fot. Scania

*Samochód przewożący towary zasilany CNG jest droższy o ok. 40% od standardowego pojazdu. Zmiany we flocie będą jednak konieczne, gdyż Unia Europejska dąży do ujednolicenia przepisów prawnych wśród krajów UE-28*

# REGULACJE EMISJI $CO_2$ W BRANŻY TRANSPORTOWEJ

**Wprowadzenie Pakietu Mobilności, regulacje prawne dotyczące ochrony środowiska, niedobór zawodowych kierowców, digitalizacja – to wyzwania, z którymi branża transportowa musi się zmierzyć już dziś.**

Jednym z najgłośniej poruszanych tematów jest kwestia ekologii. UE wyznaczyła cel w postaci redukcji emisji $CO_2$ przez samochody ciężarowe o 30% do 2030 r. Firmy transportowe, aby sprostać takim regulacjom, już dziś muszą wprowadzić zmiany w swoich flotach.

## Przepisy środowiskowe – regulacje dotyczące $CO_2$

Przedsiębiorcy z branży transportowej niechętnie podchodzą do zmian dotyczących regulacji prawnych i obostrzeń z zakresu ochrony środowiska, widzą w tym wyłącznie obciążenia finansowe. Jednocześnie nikt nie dyskutuje z koniecznością zmian. Wiadomo jest, że transport drogowy przyczynia się do ponad ¼ emisji $CO_2$ generowanej w UE i jedynie sektor energetyczny charakteryzuje się wyższym poziomem emisji.

Obecnie kwestie środowiskowe, dotyczące zmniejszenia emisji $CO_2$ i innych zanieczyszczeń, są jedynymi z najczęściej poruszanych tematów. Zanieczyszczone środowisko jest realnym zagrożeniem, dlatego tak ważne jest myślenie przyszłościowe i wprowadzanie zmian proekologicznych. Dzięki temu uniknie się kar pieniężnych, a firma będzie gotowa na kolejne, zapewne ostrzejsze ograniczenia dotyczące $CO_2$. Nic jednak dziwnego, że firmy widzą w zmianach jedynie większe koszty:

- zwiększone opłaty drogowe;
- nowe wymagania systemowe, które sprawdzają stan techniczny pojazdów;
- lokalne ograniczenia ruchu pojazdów spalinowych;
- wymóg użytkowania bardziej ekologicznych napędów;
- wizja autonomizacji;
- homologacja typu pojazdów w kwestii emisji zanieczyszczeń;
- systemy sprawdzające *eko driving*.

**W 2018 r. Unia Europejska ustanowiła cel w postaci redukcji emisji $CO_2$ przez samochody ciężarowe o 15% w okresie 2019-2025, a do 2030 r. zmniejszenie emisji ma być aż dwa razy większe!**

## Jakie zmiany wprowadzić?

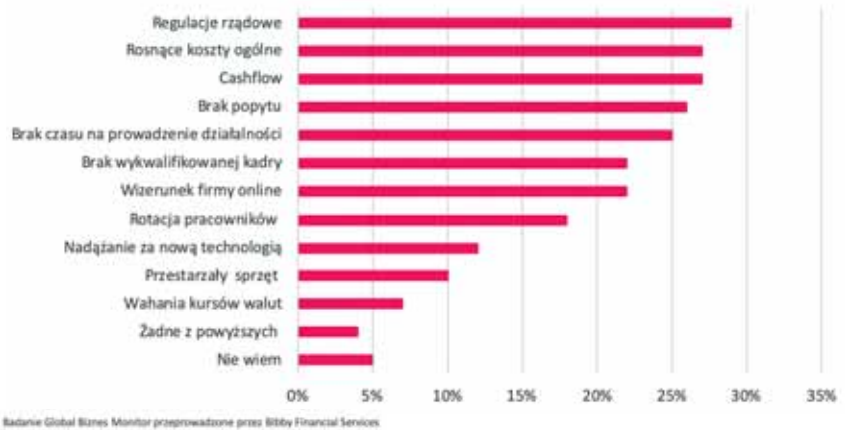
Warto już wcześniej przygotować się na zmiany i być gotowym na wprowadzenie do floty pojazdów ekologicznych. Trzeba pamiętać, że branża transportowa ma ogromny wpływ na środowisko, a ciągły wzrost zainteresowania nim będzie powodował dalsze obostrzenia. W 2018 r. UE ustanowiła cel w postaci redukcji emisji $CO_2$ przez samochody ciężarowe o 15% w okresie 2019-2025. Do 2030 r. zmniejszenie emisji ma być aż dwa razy większe! Dlatego władze wielu miast wprowadzają ograniczenia ruchu dla samochodów o wysokich poziomach emisji spalin, co wymusza na przewoźnikach miejskich zmianę floty na niskoemisyjną. Niestety, samochód przewożący towary zasilany CNG jest droższy o ok. 40% od standardowego pojazdu. Zmiany we flocie będą jednak konieczne, gdyż Unia Europejska dąży do ujednolicenia przepisów prawnych wśród krajów UE-28, celem jest redukcja $CO_2$ oraz wprowadzenie pojazdów zero- i niskoemisyjnych we flotach do 2030 r. Wszystkie zmiany wymagają nakładów finansowanych, a branża transportowa niestety boryka się z zatorami płatniczymi. Warto przeanalizować finanse firmy i zdecydować

się na finansowanie zewnętrzne, np. z faktoringu, aby mieć środki na nowe inwestycje.

## W jaki sposób skorzystać na zmianach?

W 2018 r. w Polsce ustanowiono prawo, które nakłada obowiązek zlecania zadań podmiotom, w których 30% pojazdów we flocie stanowią pojazdy elektryczne. W praktyce, pojazdy te dalej są bardzo drogie, trudno jest więc wprowadzić ustawę na większą skalę, ale wyraźnie widać w jakim kierunku zmierza transport, np. Ikea już zaczęła współpracować z przewoźnikami korzystającymi z pojazdów elektrycznych. Kierowcy powinni mieć w swoich samochodach system raportowania o ekologicznej jeździe. Dodatkowo warto wykorzystywać systemy motywacyjne, które nakłonią kierowców do takiej jazdy oraz zainwestować w telematykę i *software*, aby mieć dokładne informacje o zużyciu paliwa. Zmiana parametrów pracy silnika, poprawa aerodynamiki oraz wyposażenie pojazdów ciężarowych w wysuwane i składane klapy z tyłu pojazdu przyczyną się do zaoszczędzenia paliwa na poziomie ok. 7-10%, co wpłynie na do zmniejszenie emisji $CO_2$. Według szacunków KE jest to równoznaczne z oszczędnościami rzędu 5 tys. euro rocznie dla typowego samochodu ciężarowego o rocznym przebiegu 100 tys. km.

### NAJWIĘKSZE OBAWY PRZEDSIĘBIORCÓW




Badanie Global Biznes Monitor przeprowadzone przez Bibby Financial Services

### SPOSÓB NA ZNIWELOWANIE CZEKANIA NA ZAPŁATĘ



**Jerzy Dąbrowski,**
prezes Bibby Financial Services

Dużo ostatnio mówi się o ekologii, redukcji $CO_2$ i wprowadzeniu nowej technologii do branży transportowej. Zmiany te wymagają jednak ogromnego nakładu finansowego. Ciężko sprostać obecnym regulacjom, inwestować w nowy sprzęt i szkolenia pracownicze. Zmian i obostrzeń w branży będzie jednak coraz więcej. Firmy, aby utrzymać się na rynku, muszą zareagować. Branża transportowa cechuje się długimi terminami płatności, które skutecznie ograniczają działania inwestycyjne sektora MŚP. Kiedy firma czeka 90 dni lub więcej na uregulowanie płatności, ciężko jej wdrożyć plany inwestycyjne obejmujące następne 10 lat. Warto myśleć przyszłościowo i pomyśleć o skorzystaniu np. z faktoringu, który zniweluje problem długiego czekania na zapłatę. Dzięki temu przedsiębiorca zyska płynność finansową, będzie mógł opłacić swoje bieżące zobowiązania i wdrożyć plany inwestycyjne.



Fot. Volvo

*W 2018 r. w Polsce ustanowiono prawo, które nakłada obowiązek zlecania zadań podmiotom, w których 30% pojazdów we flocie stanowią pojazdy elektryczne*

## MŚP a regulacje ekologiczne

Łatwo jest mówić o wprowadzeniu nowych inwestycji, a gorzej to zrobić, gdy sektor MŚP boryka się z problemem nierzetelnych kontrahentów. Ciągłe regulacje i obostrzenia prawne, są ogromnym wyzwaniem nawet dla dużych firm. Przedsiębiorcy zostają zmuszeni do inwestycji w nowe maszyny i systemy informacyjne, a w przypadku długoterminowych płatności, bardzo to obciąża budżet firmy.

Branża transportowa cały czas boryka się z zatorami płatniczymi. Według Global Business Monitora, badania przeprowadzonego w kilkunastu krajach na całym świecie przez Bibby Financial Services, wciąż 24% przedsiębiorców w kraju narzeka na opóźnienia płatności swoich kontrahentów! Firmy tracą wtedy swoją płynność finansową, mają problemy z zapłatą ich bieżących zobowiązań. W obecnych czasach warto skorzystać z faktoringu, dzięki czemu przedsiębiorca zyska płynność finansową. Będzie miał możliwość tworzenia planów inwestycyjnych na kolejne 5 lat zgodnie z wymaganiami ekologicznymi EU, a jednocześnie środki na opłatę rachunków i zobowiązań. Decyzje odnośnie przekształcenia swojej floty na bardziej ekologiczną trzeba podjąć już dziś, należy jednak działać rozważnie i ubezpieczać swoje finanse. I

*JD*

Według Global Business Monitora, badania przeprowadzonego w kilkunastu krajach na całym świecie przez Bibby Financial Services, wciąż 24% przedsiębiorców w kraju narzeka na opóźnienia płatności swoich kontrahentów.



# TWARDY BREXIT – TWARDE LĄDOWANIE?

Na początku kwietnia br. na szczycie w Brukseli kraje UE i Wielka Brytania uzgodniły, że termin brexitu zostanie przeniesiony z 30 marca na 31 października br. Niemniej ostatnie wydarzenia nastrajają pesymistycznie. Wzrosło prawdopodobieństwo twardego brexitu. Oznacza to, m.in., że pomiędzy Unią a Wyspami powstanie granica celna niosąca wiele konsekwencji dla branży TSL. Czy polscy przewoźnicy są gotowi na twarde lądowanie?

Jak podkreśla kierownik agencji celnej AsstrA w Koroszczynie Małgorzata Matwiejuk, jeżeli dojdzie do twardego brexitu, konsekwencje dla polskiego sektora transportowego będą dotkliwe. Wzrosną koszty.

– *Szacuje się, że do Wielkiej Brytanii dociera rocznie około 2 mln ciężarówek, z czego aż 23% pojazdów należy do polskich firm transportowych. Formalności graniczne są w tym momencie największą przeszkodą. Koszt jednej operacji tranzytowej w systemie NCTS (T1/T2) lub procedury TIR wynosi około 35 euro. Oznacza to, że właściciele 1 200 polskich ciężarówek, które wjeżdżają codziennie na Wyspy, muszą być przygotowani na dodatkowy koszt 42 tys. euro. Nie bez znaczenia jest również czas odpraw celnych, który generuje dodatkowe koszty. Niewątpliwie wydłuży się on po brexicie, co będzie przyczyną kolejek na granicy. Dostawy „just in time" mogą z praktyki przerodzić się w teorię* – przewiduje Małgorzata Matwiejuk.

## Przygotować się na zmiany

Czy istnieje sposób na zmniejszenie negatywnych skutków brexitu? Jak radzi kierownik agencji celnej AsstrA w Koroszczynie, należy odpowiednio wcześniej nawiązać umowy współpracy z wyspecjalizowanymi podmiotami, które działając na zlecenie firm transportowych, ułatwią im przekraczanie granicy i zabezpieczą formalności celne. Takimi podmiotami są operatorzy logistyczni świadczący usługi celne.

– *W zmniejszeniu negatywnych skutków brexitu pomocne będzie także wsparcie ze strony rządu brytyjskiego i polskiego. Odpowiednie informacje pomogą firmom przygotować się do brexitu. Każda pomoc, którą zaoferuje rząd, zostanie pozytywnie przyjęta przez sektor transportowy. Na tej płaszczyźnie można jeszcze wiele zrobić* – zaznacza Małgorzata Matwiejuk.



*Małgorzata Matwiejuk*

Twardy brexit przyniesie wiele zmian. Polski sektor branży transportowej stanie przed wyzwaniem dywersyfikacji i szukania nowych rynków. – *Pomimo że polskie firmy transportowe stanowią większość na brytyjskim rynku, to nie wszystkie przedsiębiorstwa będzie stać na przeczekanie trudnej sytuacji, licząc że przewoźnicy zachodni wyeliminują się szybciej. Nowe rynki zbytu dla niektórych transportowców mogą okazać się ostatnią szansą przed wypadnięciem z branży. Trzymam kciuki za to, żeby w długofalowej perspektywie polskie ciężarówki nadal zajmowały dominujące miejsce w transporcie do i z Wielkiej Brytanii* – konstatuje Małgorzata Matwiejuk.

## Światełko w tunelu

Jednak nawet w tym tunelu jest światełko. Wielka Brytania w momencie wyjścia z Unii Europejskiej, czyli z chwilą upływu okresu przejściowego, będzie stosować wspólną procedurę tranzytową jako odrębna umawiająca się strona (tzw. kraj wspólnego tranzytu). Dzięki temu wzrosną możliwości organizacyjne transportu towarów. Przewoźnicy będą mieć do dyspozycji dwie procedury celne: TIR i WPT.

Procedura TIR opiera się na papierowym, międzynarodowym celnym dokumencie tranzytowym – karnecie TIR. Jego funkcjonowanie określają przepisy Konwencji TIR dotyczącej międzynarodowego transportu towarów ciężarówkami. Dokument ten wystawiają zrzeszenia upoważnione przez krajowe władze celne. Jednak znacznie szybciej i prościej można dokonać tych formalności, korzystając z procedury WPT. Ministerstwo Finansów rekomenduje właśnie tę opcję przy przewozach do i z Wielkiej Brytanii, mając na względzie dodatkowe formalności związane z obsługą karnetów TIR oraz ograniczone doświadczenie Wielkiej Brytanii w obsłudze procedury TIR. Twardy brexit przyniesie wiele zmian. Warto przygotować się wcześniej. ■

Twardy brexit przyniesie wiele zmian. Polski sektor branży transportowej stanie przed wyzwaniem dywersyfikacji i szukania nowych rynków.




# OSZCZĘDŹ 400 EURO NA AUCIE W MIESIĄCU

Przy dzisiejszym tempie transportu nie jesteśmy w stanie zapanować nad wszystkim samodzielnie. Możemy próbować poskromić cały ten zbiór stochastycznych zajść. Ciągle słyszy się przecież: „Przeżyłem już wszystko, nic mnie nie zaskoczy!”.

Oczywiście, zdobycie doświadczenia poprzez doznanie wiele razy danych zdarzeń i próby zapobiegania sytuacjom, które mogą zaważyć nad rentownością zlecenia transportowego lub całej firmy wchodzi tutaj w grę. Statystyki upadłych firm transportowych w 2018 i 2019 roku mówią natomiast coś zupełnie innego.

Ponad 20 tys. firm transportowych zamkniętych w 2018 r. Rok 2019 jeszcze się nie skończył, a zeszłoroczny rekord już został pobity. Obecnie to zupełnie inna branża niż jeszcze 5 lat temu.

## Zapanować nad chaosem

Dzisiejszy transport określany jest przez ekspertów mianem „CHAOSU”, z bardzo prostej przyczyny – jest nieprzewidywalny.

Wszystkie największe, najbardziej rentowne firmy świata powiedzą to samo: CHAOS JEST DOBRY, BO TYLKO NAJLEPSI POTRAFIĄ SIĘ W NIM ODNALEŹĆ. Zapanować nad chaosem możemy natomiast, podejmując dobre decyzje tu i teraz, ponieważ wszystko się zmienia. Jeśli nie przepisy, to rynek pracy, liczba ładunków na rynku, sytuacja na drodze czy nawet pogoda. Nie byłoby w tym nic strasznego, gdyby nie to, że z każdą z tych zmiennych wiążą się kary i obciążenia finansowe. Co za tym idzie, należy skupiać się na rzeczach, na które mamy realny wpływ w chwili, którą właśnie przeżywamy i dostosować się do rzeczywiście panujących warunków.

Najczęstszym problemem jest jednak to, że firmy transportowe nie reagują na zmiany branży wystarczająco szybko. Wystarczy chwila nieuwagi, a czas w transporcie ucieka bardzo szybko i szereg zdarzeń oraz zmian powodują, że nie jesteśmy już w stanie zapanować nad własnym biznesem.

Z pomocą przychodzi technologia, która rozwija się nadzwyczaj szybko w każdej gałęzi gospodarki – szczególnie w transporcie. Paradoks polega na tym, że mimo bardzo szybkiego rozwoju, branża transportowa jest niezwykle odporna na przyswajanie i wdrażanie pomocnych rozwiązań.

Zmiany zawsze są ciężkie i my jako ludzie boimy się ich i uciekamy od nich. Co gorsza, zmiany są zazwyczaj dość kosztowne, ale niezbędne do utrzymania się na obecnym rynku. Rynku, na którym królują giganci, mający bufor finansowy na wahania gospodarki i budżet na badania i analizy oraz wdrażanie innowacji technologicznych. To wszystko prawda. Tak było. Największą przewagę jaką do tej pory posiadali giganci transportowi były DANE.

## Klucz do przeżycia

Dane to aktualnie najdroższa waluta świata, a umiejętność ich wykorzystania w odpowiedni sposób gwarantuje sukces w każdej gałęzi gospodarki – szczególnie w branży transportowej. Do zeszłego roku tylko potentaci posiadali środki do zapewnienia sobie dostępu do danych, umożliwiających zminimalizowanie kosztów transportu. Bo właśnie zminimalizowanie kosztów transportu jest kluczem do przeżycia w dzisiejszym chaosie TSL.

26 września minął rok od momentu, kiedy uruchomiona została platforma HOGS.LIVE zawierająca mapy dla transportu drogowego z możliwością wytyczania tras dla aut ciężarowych, kalkulator rentowności transportu, porównywarkę kosztów oraz trasy alternatywne i Tracking by Hogs. Rekordowe zainteresowanie posiadaniem takich samych szans utrzymania rentowności transportów (nawet 400 € oszczędności na każdym aucie miesięcznie), co potentaci, pojawiło się w najliczniejszej grupie – firm posiadających poniżej 10 aut (przypomnę, że grupa ta to ponad 75% rynku). I

Platforma HOGS.LIVE zawiera mapy dla transportu drogowego z możliwością wytyczania tras dla aut ciężarowych, kalkulator rentowności transportu, porównywarkę kosztów oraz trasy alternatywne i Tracking by Hogs.



*Należy przewidywać, że z przyczyn ekonomicznych wiele tradycyjnych chłodniowców zostanie zezłomowanych, a w konsekwencji więcej ładunków zostanie przekierowanych do kontenerów chłodniczych*

# DOSTOSOWANIE FLOTY DO NOWYCH PRZEPISÓW

Podczas gdy udział ładunków przewożonych drogą morską w kontenerach zwiększa się w skali świata nieznacznie, segment kontenerów chłodniczych przeżywa obecnie wyraźny wzrost. Do tego stopnia, że eksperci obawiają się wystąpienia wąskich gardeł w zakresie przepustowości.

Konteneryzacja frachtu morskiego jest uznawana za największą rewolucję w transporcie XX w. Nie jest to proces zakończony. Po dokładniejszej analizie możemy zauważyć, że przed konteneryzacją zupełnie nowe wyzwania pojawiają się w segmencie chłodni. Na przykład, jeden z głównych producentów bananów niedawno całkowicie zamienił sposób swoich dostaw z Ameryki Łacińskiej do Europy na kontenerowce kosztem tradycyjnej floty statków chłodniczych na tej trasie. Dzięki większej pojemności gwarantowanej przez kontenerowce, transport towarów łatwo psujących się wymaga stosunkowo mniej energii, co pozwala na zredukowanie emisji $CO_2$.

## Ochrona środowiska

Impuls do zmian w obszarze konteneryzacji w segmencie statków chłodniczych wiąże się z kwestią ochrony środowiska. Obecne prawodawstwo zainicjowane przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) nakłada obowiązek zmniejszenia zawartości siarki w paliwie z 3,5 do 0,5 % począwszy od 2020 r.

Ograniczenia te spowodują wzrost kosztów paliwa i należy przewidywać, że z przyczyn ekonomicznych wiele tradycyjnych chłodniowców zostanie zezłomowanych, a w konsekwencji więcej ładunków zostanie przekierowanych do kontenerów chłodniczych.

**W związku z szybkim rozwojem i coraz większym zainteresowaniem klientów możliwością transportu dużych partii towarów wymagających temperatury kontrolowanej, jednym z największych wyzwań stojących przed armatorami jest dostępność kontenerów i ich relokacja.**



*Bartosz Wilczyński*

## Wyzwaniem dostępność kontenerów

*– W związku z szybkim rozwojem i coraz większym zainteresowaniem klientów możliwością transportu dużych partii towarów wymagających temperatury kontrolowanej, jednym z największych wyzwań stojących przed armatorami jest dostępność kontenerów i ich relokacja. Kontenery chłodnicze są sprzętem specjalistycznym i nie zawsze dostępnym w ilościach, które mogą interesować klientów. W okresach tzw. „peaków" załadunkowych dostępność staje się wręcz limitowana, a czas oczekiwania na kontener chłodniczy znacznie wydłuża się. Firmy takie jak DB Schenker współpracują z armatorami w tej kwestii, pomagając sobie nawzajem, importując towary niewymagające temperatury kontrolowanej w kontenerach typu Reefer* – komentuje Bartosz Wilczyński, Head of Ocean Solutions & Business Development Northeast Europe Cluster w DB Schenker.

Uważa on, że armatorzy od prawie roku przygotowują rynek przewozów kontenerowych na wprowadzenie nowych regulacji dotyczących rodzaju paliwa i na konsekwencje z tego płynące. IMO 2020 tak naprawdę zacznie obowiązywać najprawdopodobniej już w IV kwartale 2019 r., kiedy to ma pojawić się nowa opłata paliwowa wynikająca z tych przepisów.

*– Obecnie armatorzy muszą rozpocząć proces dostosowania swojej floty do nowych przepisów. Większość jednostek kontenerowych zostanie poddana czyszczeniu i przez jakiś czas może być wycofana ze służby – taka sytuacja może doprowadzić do tzw. „blank salingów" i w efekcie zmniejszenia powierzchni załadunkowych na statkach obsługujących główne kierunki międzykontynentalne. Może stać się to kolejnym argumentem w rękach armatorów do podwyższania stawek frachtowych* – dodaje Bartosz Wilczyński.



# TransLogistica Poland

## VII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

**5 - 7 listopada 2019**

**EXPO XXI WARSZAWA**

**ODWIEDŹ TARGI**

**Wymagana rejestracja on-line:**
**www.translogistica.pl**

**Poprzednia edycja w liczbach:**

- **242** Wystawcy
- **7030** Uczestnicy
- **58** Państwa
- **3 dni** Konferencje

TransLogistica Poland

Zostań częścią największych targów TSL w Europie Środkowej!

**WYMAGANA REJESTRACJA ON-LINE. W ZWIĄZKU Z DUŻĄ FREKWENCJĄ, REJESTRACJA NA MIEJSCU MOŻE BYĆ UTRUDNIONA LUB NIEMOŻLIWA.**



# PANATTONI GALA & PARTY ZA NAMI

Już po raz ósmy, podczas uroczystej Panattoni Gala & Party, która tym razem miała miejsce 19 września na Torze Wyścigów Konnych Służewiec w Warszawie, Panattoni podsumowało ostatni rok obecności na rynku europejskim. A rezultaty są imponujące – 8,5 mln m² powierzchni wybudowanej do tej pory i kolejne 1,9 mln m² w realizacji.



Dzięki takim wynikom Panattoni Europe już trzeci raz z rzędu znalazło się na szczycie listy największych europejskich deweloperów. Firma zawdzięcza to wielkim realizacjom na wszystkich rynkach, na których działa.

## Na kilku rynkach

Najbardziej wyróżniające się na rynku brytyjskim inwestycje to m.in. w obiekty magazynowo-produkcyjne w Ipswich, Derby czy Nottingham. W Niemczech zrealizowano parki dystrybucyjne m.in. we Frankfurcie, Stuttgarcie, czy Karlsruhe. Gigantyczny Panattoni Park Cheb o powierzchni blisko 300 tys. m² powstał z kolei w Czechach. W 2019 r. Panattoni Europe rozpoczęło też inwestycje na Słowacji startując z Panattoni Park Koszyce Airport o powierzchni 36 tys. m².




W Polsce deweloper w ciągu ostatnich 12 miesięcy zrealizował m.in. parki dystrybucyjne we Wrocławiu i Szczecinie, obiekty w formule BTS dla Amazon, K-Flex czy Automotive. Bardzo ważnym przedsięwzięciem jest realizacja Centralnego Hubu Logistycznego o docelowej powierzchni blisko 600 tys. m².

## Ważni także partnerzy

Doroczna gala Panattoni to nie tylko świętowanie sukcesów firmy, ale także jej współpracowników i partnerów biznesowych, takich jak: instytucje finansowe, agencje nieruchomości, podwykonawcy, najemcy czy pośrednicy w obrocie nieruchomościami. Tak jak co roku, ich wkład w rozwój Panattoni i całej branży nieruchomości przemysłowych wyróżniono przyznaniem statuetek w kilkunastu kategoriach. Wyróżnienie Best Business Partner w Polsce trafiło do BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego, w Niemczech do Faiveley Transport, a w Czechach do Via Pharma. Tytuł Best Financial Institution uzyskał mBank, a wyróżnienie Best Legal Firm – Norton Rose. Statuetkę Best Industrial Real Estate Agency odebrała firma doradcza Colliers International, a najlepszym agentem (Best Industrial Real Estate Agent) okazał się zaś Dominik Łoś z CBRE, który sfinalizował największą liczbę transakcji. Tytuł Best Development Partner – za niezawodność, efektywność i jakość współpracy – otrzymała firma Goldbeck. O nagrodach i wyróżnieniach informoała zebraną publiczność Anita Pietrykowska, dyrektor PR & Marketingu w Panattoni Europe oraz Damian Urbańczyk.

Po wręczeniu nagród nadszedł czas na część mniej oficjalną, w trakcie której służewiecki Tor zamienił się w świat filmów Tima Burtona pod hasłem Robert & the Warehouse Factory. Statyści wystąpili w oryginalnych kreacjach, a towarzyszyły im rozwiązania eventowo-techniczne. Wieczór ten przygotowywało 100 osób przez sześć miesięcy. I

2019 edycja JESIEŃ

# Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych



10.10.2019 – Kraków

17.10.2019 – Wrocław

6.11.2019 – Warszawa

TransLogistica Poland (5-7.11.2019)

19.11.2019 – Poznań

# SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2019

## 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.

## Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

**Dodatkowe informacje:**

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

LICZBA MIEJSC OGRANICZONA
UDZIAŁ BEZPŁATNY

Organizatorzy:

KMGmedia TSLbiznes Truck&Van

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



# IGOR
# 4.264.571 KM
# w trasie od 1976

**Nie do zdarcia. Tak jak Ty!**



## +1200 zł na zakup opon

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

**Prezent dla pierwszych klientów, którzy zrealizują kod - upominek od Semperit.**

**Promocja trwa od 1.09.2019 do 30.11.2019 lub do wyczerpania kodów, ważność kodów do 31.12.2019.**

**Szczegóły akcji i regulamin dostępne na www.oszczedzajzsemperit.pl**

SEMPERIT
Since 1906.

Semperit. Marka koncernu Continental.