

CZERWIEC – 6/2018 (92)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255

Tematy numeru:

Logistyka branży elektronicznej i high-tech

**Jak poradzić sobie z niską
dostępnością przewoźników?
- odpowiada ekspert Transporeon**

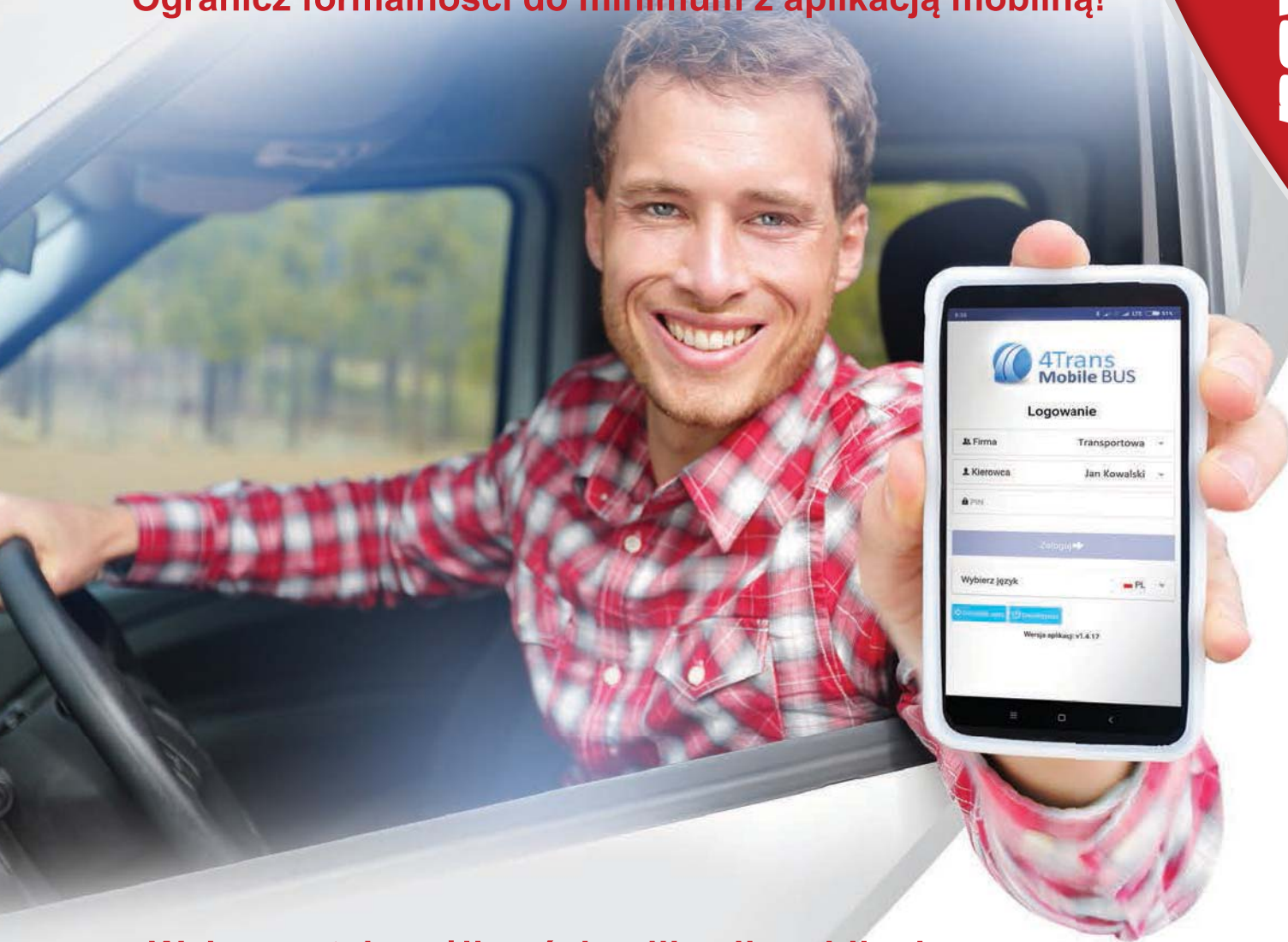


Zamów bezpłatną e-prenumeratę

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

Rozliczanie płacy minimalnej dla transportu do 3,5 tony.
Ogranicz formalności do minimum z aplikacją mobilną!

nowość!



Wykorzystaj możliwości aplikacji mobilnej i wsparcie najlepszych ekspertów

- m** Rozliczanie płacy minimalnej na podstawie faktycznych danych
- m** Kompleksowe raporty
- m** Reprezentacja podczas kontroli
- m** Odwołania od decyzji administracyjnych
- m** Konsultacje telefoniczne z dedykowanym opiekunem firmy
- m** Tworzenie dokumentacji kadrowo-płacowej



801 006 300



dok@viaon.pl



www.ocrk.pl



viaon



Zużycie paliwa w mieście/poza miastem/średnio: 8,6–10,6/6,2–9,0/7,1–9,6 l/100 km; emisja CO₂: średnio 186–252 g/km. Podane wartości ustalono zgodnie z określoną przepisami procedurą pomiarową. Są to zmierzone wartości CO₂ NEDC w myśl art. 2 nr 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1152. Zużycie paliwa zostało obliczone na podstawie tych wartości. Dane nie dotyczą konkretnego pojazdu i nie są częścią oferty, lecz służą jedynie porównaniu różnych typów pojazdu. Wartości te są zmiennne w zależności od wyposażenia dodatkowego.

Komunikuj się online. Dostarczaj offline.

Nowy Sprinter z inteligentną łącznością. 100% dla Ciebie. Tradycyjna praca zespołowa połączona cyfrowo. Nowy Sprinter to innowacyjne rozwiązania łącznościowe. Dzięki nim menedżarowie flot, handlowcy oraz kurierzy pozostają mobilni, zarówno online, jak i offline. Sprinter nowej generacji to van przekształcony w nowatorską platformę transportową z inteligentną łącznością i indywidualnie dostosowanymi opcjami w ramach Mercedes PRO. Dowiedz się więcej u swojego dealera Mercedes-Benz lub na stronie www.mercedes-benz.pl/nowsprinter

Mercedes **PRO**

SYSTEM ZARZĄDZANIA
TWOJĄ FLOTĄ

Na start w leasingu 100%.

Koszt procentowy dla umowy na 24 mies. i 40% wpłaty wstępnej.
Produkt Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. przeznaczony dla przedsiębiorstw.
Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.





Czwarta rewolucja przemysłowa, która polega na autonomizacji procesów produkcji przez jak największe nasycenie ich rozwiązaniami informatycznymi, w tym elementami sztucznej inteligencji, to już rzeczywistość dla światowej gospodarki, zwłaszcza dla przemysłu motoryzacyjnego. Przemysł 4.0 powoli staje się też oczywistością dla logistyki. Nawet tegoroczna tematyka Polskiego Kongresu Logistycznego, który odbywa się co dwa lata w Poznaniu, związana była z cyfrową gospodarką. Tytuł „Cyfrowe łańcuchy dostaw” mówi sam za siebie. Dwa lata temu „cyfrowy świat” był również w centrum uwagi uczestników spotkania, wtedy jednak koncentrowano się na e-commerce i handlu omnikanałowym. Teraz potraktowano je jako jeden z elementów logistyki.

Również, coraz odważniej, rozwiązania informatyczne stosowane w przemyśle motoryzacyjnym zaczynają być implementowane do innych gałęzi gospodarki. Przykładem jest oprogramowanie Warehouse Advanced Planning (WAP), które PSI Polska, producent oprogramowania dla przemysłu, wdrożył w Centrum Dystrybucyjnym LPP, właściciela takich marek odzieżowych jak RESERVED, Cropp, House, MOHITO czy SiNSAY. Firma PSI, na bazie systemu planowania produkcji stworzyło moduł WAP, który po pozytywnych doświadczeniach z LPP zdecydowała się włączyć do standardu systemu PSIWms, dostarczającego pełen zakres funkcjonalności niezbędnych do właściwego sterowania oraz kontroli procesów w nowoczesnym magazynie.

Nowe technologie i rozwiązania rozwijają się w tak szybkim tempie i tak znacząco zmieniają funkcjonowanie branży logistycznej na wielu płaszczynach, że łańcuchy dostaw mają problem z szybką adaptacją. Według badania przeprowadzonego na zlecenie DHL, aż 95% ekspertów w dziedzinie łańcucha dostaw i operacji nie wykorzystuje w pełni potencjału ograniczenia kosztów wynikającego z rozwoju sprzętu i możliwości jakie dają rozwiązania informatyczno-analityczne.

Elżbieta Haber
z-ca redaktora naczelnego

W numerze

> Logistyka

High-tech – branża z dużymi wyzwaniem	6
Technika logistyki, a może logistyka techniki?	10
Copacking – w sercu łańcucha dostaw	12
Trzymamy rękę na pulsie	13
Największe wyzwania branży FMCG	14
Okragły jubileusz ID Logistics Polska	15

> Logistyka-technologie

Bramy, które wspierają nowoczesne technologie produkcyjne. Firmę Efaflex i zakłady Grob-Werke połączyła partnerska współpraca	16
24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Hörmann zapewnia całodobową obsługę serwisową w Polsce	18

> Systemy IT

Przełomowy czas dla branży TSL według raportu DHL	20
Rozwiązania Przemysłu 4.0. wprowadza do logistyki PSI	23
Transport bardziej efektywny dzięki telematycje	26

> Kierunek Bliski Wschód

Bliski Wschód perspektywicznym kierunkiem	30
Systematyczny wzrost wolumenu towarów	33
W Turcji i poza nią	34
Nie tylko Bliski Wschód	35
Także w Botswanie	35
Kazachstan oknem na azjatyckie rynki	36

> Transport drogowy

Jak poradzić sobie z niską dostępnością przewoźników? – podpowiada ekspert Transporeon	38
Zapłać opłatę drogową za przejazd samochodów ciężarowych w Niemczech za pomocą paysafecard	41
Od Władystoku do Lizbony z jedną kartą paliwową	42
Ruszyła rejestracja boxów EETS poprzez DKV	44
Zakazy jazdy z silnikami Diesla. Oto rozwiązanie!	45
Jak „wylać dziecko z kąpielą”. Projekt zmiany wynagrodzenia kierowców	46

> Transport kolejowy

Rekordowy I kwartał PKP Cargo	48
Z wykorzystaniem istniejących połączeń	49

> Prawo

BUS-dostawa z problemami, czyli kto odpowiada za przeważenie	50
Kontrola drogowa w transporcie powyżej 3,5 tony	54

> Wydarzenia

Autostrada, MASZBUD oraz ROTRA z coraz większym rozmachem	57
Polski Kongres Logistyczny	58
Cyfrowe łańcuchy dostaw	58

> Auto w firmie

Dwa oblicza Forda	60
-------------------	----



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

Studio 2000 www.studio2000.pl

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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



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:



SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

www.kmg-media.pl

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji szkoleniowych
dla branży transportowej

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

EDYCJA JESIEŃ 2018

październik – listopad 2018

KRAKÓW

|

WROCŁAW

|

WARSZAWA

|

POZNAŃ

KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

W programie jak zwykle nie zabraknie obszernych prelekcji, odpowiadających na bieżące i potencjalne problemy branży transportowej.

Nie wdajemy się w 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 skuteczniejsze, bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

ZDOBĄDŹ NOWE ZLECENIA:

W Strefie Załadowcy na uczestników konferencji będą czekali przedstawiciele firm produkcyjnych, dystrybucyjnych, spedycyjnych i operatorów logistycznych, którzy poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

BĄDŹ Z NAMI

NA SPOTKANIACH TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, którzy chcieliby przekazać uczestnikom konferencji informacje o swojej działalności i ofercie (w formie np. stanowiska promocyjnego, krótkiej prelekcji lub insertu materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy również firmy produkcyjne, dystrybucyjne, spedycyjne i logistyczne, które poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

WIĘCEJ INFORMACJI:

Redakcja TSL Biznes i Truck & Van
spotkania@kmg-media.pl
tel. 22 213 88 28

Zarejestruj się **BEZPŁATNIE** na stronie:

www.spotkania.tsl-biznes.pl

W branży high-tech to bezpieczeństwo i jakość usług, a nie cena, są decydujące przy wyborze operatora



Fot. FIEGE

High-tech – branża z dużymi wyzwaniami

Obsługa logistyczna branży elektronicznej to wyjątkowo duże wyzwanie dla operatora logistycznego i to na każdym etapie obsługi – począwszy od przyjęcia towaru, jego składowania i kompletacji, na pakowaniu i dostawie kończąc. Dlatego też dla klientów z tej branży tak ważne jest jego doświadczenie.

Tylko sprawdzony operator pod względem jakości i elastyczności jest w stanie spełnić właściwy poziom obsługi branży, gdyż mamy tu do czynienia z wieloma wyzwaniami, jak różnorodność asortymentu, jego gabarytów, łatwość uszkodzenia i związane z tym wymagania transportowe. – *Należy wziąć pod uwagę, że asortyment obejmuje zarówno małe przedmioty, takie jak podręczne pamięci przenośne, baterie do telefonów,*

Damian Kołata, Senior Business Development Manager, FIEGE.

To, że branża elektroniczna – obok automotive oraz healthcare – jest jednym z najbardziej wymagających segmentów rynku logistycznego i niesie duże wyzwania dla operatorów logistycznych, potwierdza Marcin Bryjak, Key Account Manager w DB Schenker. – *Istotnym wyzwaniem jest wysoka wartość przesyłek, które klient powierza operatorom, dlatego bezpieczeń-*

wy, intermodalny, kolejowy, logistyka kontraktowa, obsługa celna i administracyjna). W tej branży to bezpieczeństwo i jakość usług, a nie cena, są decydujące przy wyborze operatora – podkreśla.

Operator kluczowym elementem

Na dynamiczny rozwój branży elektronicznej duży wpływ ma postępujący proces globalizacji i towarzysząca mu cyfry-

Branża elektroniczna – obok automotive oraz healthcare – jest jednym z najbardziej wymagających segmentów rynku logistycznego i niesie duże wyzwania dla operatorów logistycznych.

poprzez artykuły tzw. małego RTV, np. odtwarzacze DVD czy radioodbiorniki, na dużych telewizorach kończąc. Warto podkreślić, że branża elektroniczna związana jest ściśle również z asortymentem AGD, w ramach którego konieczny jest czasami proces „2-Man-Handling”, z powodu dużych gabarytów i masy asortymentu – wylicza

stwo w sieci logistycznej jest priorytetem. Przesyłki high-tech to także towar bardzo delikatny, podatny na uszkodzenia. Wymaga odpowiednich zasobów oraz zaplecza logistycznego. Dodatkowo nie możemy zapomnieć o kompleksowości obsługi i dostępie do wszystkich produktów logistycznych operatora (transport lotniczy, morski, ląd-



Fot. DB Schenker

Przesyłki w branży elektronicznej zazwyczaj mają dużą wartość i są podatne na uszkodzenia oraz na incydenty związane z zakłócaniem bezpieczeństwa w drodze do odbiorcy. Ważne jest więc zapewnienie bezpieczeństwa na każdym etapie i w całym łańcuchu dostaw



Zgodnie z oczekiwaniami klientów

Norbert Kręcicki, dyrektor marketingu UPS Polska

Sektor high-tech to bardzo wymagająca branża. By móc jeszcze lepiej sprostać wymaganiom klientów, w 2017 r. otworzyliśmy nowe centrum w Mysłowicach, które obsługuje klientów z różnych branż, w tym również z high-tech. Są nimi producenci urządzeń elektronicznych, części komputerowych oraz pamięci masowych, a także klienci z sektora medycznego. To, czego oczekują firmy z tego sektora to usługi związane z dystrybucją i logistyką zamiennych – w tym przypadku niezastąpione są usługi zwrotne, takie jak UPS Returns. Duże znaczenie mają takie usługi logistyczne jak przepakowywanie, etykietowanie, kompletowanie. Ważną częścią naszej pracy dla firm z sektora high-tech jest uruchomienie 24-godzinnej dyżur dla zleceń (dostępny 365 dni w roku i 24 godz. na dobę) oraz dostawy ekspresowe do 4 godz. w określonych miastach, i na następny dzień roboczy. Wsluchujemy się również w oczekiwania i potrzeby polskich konsumentów. Dlatego też od kilku lat rozwijamy w Polsce dwie usługi dedykowane sektorowi e-commerce: alternatywne punkty odbioru UPS Access Point oraz rozwiązanie UPS My Choice, dzięki któremu klienci mogą zarządzać czasem i miejscem doręczenia przesyłek. Sieć punktów UPS Access Point, które zlokalizowane są w takich miejscach jak sklepy, kawiarnie czy kioski, obejmuje ponad 1200 lokalizacji na terenie całego kraju. Wybór punktów UPS Access Point jako miejsca dostawy jest wygodny dla klientów, a także pozwala im oszczędzić ich cenny czas.

zacja, a konsekwencją tego są oczekiwania producentów elektroniki, które dotyczą szybkiego, niezakłóconego i w pełni zabezpieczonego łańcucha dostaw. Oprócz doświadczenia operatora, niezwykle ważne są więc możliwości i zasięg geograficzny. Z drugiej strony w dobie niestabilnego, zmieniającego się otoczenia biznesowego, ważna jest też elastyczność i szybki czas reakcji. – Rynek jest bardzo urozmaicony ze względu na dużą różnorodność produktów elektronicznych o zróżnicowanej wartości. Podstawowym wyzwaniem dla operatora jest zdolność do zaoferowania szerokiego zakresu usług logistycznych odnośnie transportu, jak i pokrycia geograficznego. Z naszego doświadczenia wynika, że klienci tej branży chętnie przekazują swój biznes operatorom logistycznym o ugruntowanej pozycji rynkowej, z pełną ofertą produktów logistycznych i o globalnym zasięgu. Oczekuje się, że operator logistyczny będzie posiadać odpowiednie zaplecze w całym łańcuchu dostaw (SCM) jeśli chodzi o sieć logistyczną i flotę, ale nie bez znaczenia jest również wykwalifikowany personel. Chcąc oferować rozwiązania dla tego rynku, konieczne trzeba posiadać odpowiednie ubezpieczenie aktywności biznesowej i wewnętrzne wysokie standardy bezpieczeństwa. Certyfikaty takie jak SQAS, TAPA, EFQM, AEO są dodatkowymi atutami dla operatora, a w niektórych przypadkach podstawą do nawiązania działalności na linii klient – operator – wylicza Marcin Bryjak.

Damian Kołata z FIEGE podkreśla, że w logistycznej obsłudze klientów z branży high-tech zagwarantowana musi być przede wszystkim dobra jakość. – Niemniej jednak coraz krótszy cykl życia produktów, rosnąca konkurencja i duży udział dystrybucji urządzeń elektronicznych poprzez kanał sprzedaży internetowej powoduje, że ważnym czynnikiem jest też konkurencyjna



Obsługując liderów na rynku high-tech

Damian Kołata, Senior Business Development Manager, FIEGE

Firma FIEGE posiada spore doświadczenie w obsłudze podmiotów rynku high-tech, które zdobyła i rozwija, świadcząc usługi w kilku krajach jednemu z europejskich liderów branży RTV/AGD. W magazynie o powierzchni kilkudziesięciu tysięcy metrów kwadratowych wykonywane są nie tylko procesy przyjęcia towaru, magazynowania oraz wysyłki, ale również kontrola jakości, obsługa zwrotów i usługi kreujące wartość dodaną (Value Added Services), które polegają m.in. na tworzeniu zestawów promocyjnych i innych zadaniach, przyczyniając się do zaspokajania wymagających potrzeb klienta końcowego. FIEGE świadczy w Centrum Dystrybucyjnym również usługi z zakresu obsługi handlu elektronicznego, wykonując czynności z zakresu całego zarządzania łańcuchem logistycznym. Łącznie dotyczy to kilkudziesięciu tysięcy różnych artykułów, wśród których znajdują się produkty z zakresu white-goods (pralki, lodówki, kuchenki mikrofalowe), małe AGD (blendery, miksery) a także brown-goods (telewizory i sprzęt audio) i grey-goods (sprzęt komputerowy). W wyniku efektu synergii i zastosowania modelu multi-channel, zamówienia online łączone są bardzo często z zamówieniami tradycyjnymi, co powoduje istotną wartość dodaną i przyczynia się do znacznego zmniejszenia kosztów transportu.

cena i nowoczesne rozwiązania obejmujące zarówno wyposażenie magazynu, jak i systemy IT, począwszy od oprogramowania WMS, a skończywszy na rozwiązaniach Business Intelligence. Oprogramowanie takie pozwala na znaczne uproszczenie i optymalizację relacji kontrahent – operator, które zmniejsza koszty operacyjne oraz ułatwia istotnie wyjaśnianie ewentualnych rozbieżności. Dodatkowo pracownik klienta ma stały wgląd w dane zamówienia i jego status (przyjęte do realizacji, w trakcie pobierania, pobrane, w trakcie pakowania, gotowe do wysyłki, wysłane). Klient ma także możliwość generowania w czasie rzeczywistym raportów dotyczących wskaźników jakościowych, poziomu stanów magazynowych, czy też wolumenów przyjęcia i wydania. – Ciekawa i czytelna postać graficzna oprogramowania oraz innowacyjność, a także możliwość dopracowania poszczególnych rozwiązań pod potrzeby określonego klienta i specyfiki jego działalności, pozwalają FIEGE szybko reagować na jego uwagi i wdrażać w życie nowe pomysły służące osiągnięciu przewagi konkurencyjnej – podkreśla Damian Kołata.

Jak widać, w branży elektronicznej operator logistyczny jest kluczowym elementem łańcucha dostaw, bo dzięki dostawie na czas i na wskazane miejsce, klient może realizować sprzedaż i budować pozycję rynkową. – Dodatkową jego rolę, zyskującą na znaczeniu w ostatnich latach, jest szeroko rozumiany consulting logistyczny oraz audyty u klientów. Ci z branży elektronicznej, z uwagi na wartość przesyłek,



Być jak najbardziej skutecznym

Marcin Bryjak, Key Account Manager
w DB Schenker

W DB Schenker, zarówno w skali globalnej jak i lokalnej, bardzo dużo uwagi poświęcamy rozwojowi obsługi branży elektronicznej. Mamy świadomość pogłębiającej się digitalizacji naszego życia i przestrzeni biznesowej klientów. Zależy nam, aby zawsze mieć jak najbardziej aktualną

ofertę. Przez lata zdobyliśmy duże doświadczenie (know-how) i portfolio klientów z tej właśnie branży, co jest dowodem, że dobrze rozumiemy potrzeby i oczekiwania oraz potrafimy sprostać wyzwaniom. Szeroki zakres naszych usług i produktów, czy globalny zasięg geograficzny, pozwalają nam otwarcie rozmawiać z klientami o ich biznesach rozmieszczonych w niemal każdym zakątku świata i w najróżniejszych konfiguracjach. Jako globalny operator inwestujemy w rozwój ludzi, floty, infrastruktury oraz polityki bezpieczeństwa, by jak najszybciej dostarczać klientom oczekiwane rozwiązania.

tury i floty transportowej. Inaczej będziemy kreować przepływ logistyczny dla np. procesorów komputerowych, laptopów, telefonów komórkowych, TV, białego AGD czy np. bardzo drogiego i delikatnego urządzenia, jakim jest np. rezonans magnetyczny. W zupełnie inny sposób realizowane są dostawy na linie produkcyjne, do sklepów z elektroniką czy centrum medycznego. Zatem specjalne zaplecze techniczne to konieczność. Z drugiej strony musimy mieć świadomość, że zapewnienie i utrzymanie takiej floty i infrastruktury z definicji wymaga większych środków finansowych – kontynuuje menedżer z DB Schenker.

Zdaniem Damiana Kołaty kluczową kwestią w zakresie logistycznej obsługi klienta jest optymalne skomponowanie systemu składowania, który będzie efektywny dla tak zróżnicowanego gabarytowo asortymentu. – Płynny i szybki proces kompletacji musi zostać poprzedzony starannym i przemyślanym wdrożeniem systemu składowania opierającego się nie tylko o standardowe regały rzędowe do wysokiego składowania paletowego, ale także o system regałów półkowych, często z antresolą, w których przechowywany będzie mniejszy asortyment. Dodaje, że niemniej istotnym aspektem jest również wydzielenie obszaru o ograniczonym dostępie dla artykułów high value oraz strefy dla towaru zablokowanego, uszkodzonego, czy też zwróconego od klienta. Dużą rolę odgrywa także właściwa powierzchnia strefy handlingowej, w której wykonywane są procesy pakowania i przygotowywania wysyłek. W przypadku, gdy operator dokonuje dla klienta również usługi kreujące wartość dodaną, niezbędne jest zainstalowanie stołów, taśm i innych urządzeń, na których, bądź za pomocą których będą prowadzone operacje

Klienci z branży elektronicznej chętnie przekazują swój biznes operatorom logistycznym o ugruntowanej pozycji rynkowej z pełną ofertą produktów logistycznych i o globalnym zasięgu.

szukają sposobów, aby w jak najkrótszym czasie dotrzeć do swoich odbiorców, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów logistycznych i eliminowaniu marnotrawstwa. Tu na pewno sprawdzi się kultura Lean w organizacji operatora. Istotne jest też reprezentowanie klienta (nadawcy) u odbiorców. Często ten element odsuwany jest na dalszy plan, a to w tym miejscu są generowane referencje i opinie dla operatora, które mają potem wpływ na przedłużenie współpracy – tłumaczy Marcin Bryjak.

Wysokie standardy

Przesyłki w branży elektronicznej zazwyczaj mają dużą wartość i są podatne na uszkodzenia oraz na incydenty związane z zakłóceniem bezpieczeństwa w drodze do odbiorcy. – Ważne jest więc zapewnienie bezpieczeństwa na każdym etapie i w całym łańcuchu dostaw – zarówno w powietrzu, na morzu, jak i na lądzie. Każdy operator powinien mieć zdefiniowane i zachowywane standardy obsługi przesyłek (high value

Kontrahenci zwracają uwagę na jakość, cenę i referencje, a też na kreatywność rozwiązań, nowoczesne wspomaganie IT oraz kształt procesu decyzyjnego, który musi zapewniać komunikację na linii kontrahent – operator – nabywca niemalże w czasie rzeczywistym.

goods), by zniwelować ryzyko odchylenia w przypadku swojej firmy oraz klienta – mówi Marcin Bryjak.

Wybór rodzaju środka transportu, którym można realizować taką usługę, często determinowany jest przez rodzaj przesyłki. – Często nasi klienci mają jasno zdefiniowane oczekiwania i wymagania bezpieczeństwa. Kluczem do sukcesu jest więc posiadanie odpowiedniej infrastruktury

VAS. – W zeszłym roku wprowadziliśmy w jednym z naszych magazynów rozwiązanie pick-by-vision, które nie tylko skróciło czas kompletacji, ale wpłynęło na znaczne zmniejszenie poziomu pustych przebiegów i pomyłek, a także ułatwiło samą czynność, ponieważ skanery zamontowane na palcu pracownika kompletującego uwolniło go od konieczności uprzedniego odkładania skanera i pobierania towaru z regału – podaje



Płynny i szybki proces kompletacji musi zostać poprzedzony starannym i przemyślanym wdrożeniem systemu składowania opierającego się nie tylko o standardowe regały rzędowe do wysokiego składowania paletowego, ale także o system regałów półkowych, często z antresolą

przykład i dodaje: – *Uzupełnieniem prawidłowej architektury magazynu będzie sprawnie działający system WMS, pozwalający na optymalne zarządzanie lokalizacjami i wielkością miejsc składowania, co jest niezwykle istotne, biorąc pod uwagę różne gabaryty towaru, oraz pozwalający przyspieszyć proces kompletacji poprzez zastosowanie multi-order picking i uwzględniający szczególne jego uwarunkowania, takie jak np. 2-Man-Handling.*

obsługi, branża elektroniczna jest dla nas ważnym obszarem. Obsługujemy firmy, dla których nie są obce pojęcia omnichannel oraz click&collect, a co za tym idzie, nasze procesy również muszą być dopasowane do wymagań klienta. Co więcej, często rozmawiamy o tym, co jeszcze można zoptymalizować, aby wielokanałowość i krzyżowanie się poszczególnych kanałów było wykorzystane jak najczęściej. Mowa więc tu nie tylko o możliwości odebrania zamówienia in-

W branży elektronicznej operator logistyczny jest kluczowym elementem łańcucha dostaw, bo dzięki dostawie na czas i na wskazane miejsce, klient może realizować sprzedaż i budować pozycję rynkową.

Kanał e-commerce ważny dla elektroniki

Według wielu badań charakteryzujących polski rynek e-commerce, sprzęt RTV/AGD jest trzecią najchętniej kupowaną kategorią w internecie, zaraz po odzieży, obuwiu oraz książkach. Aż 58% internautów dokonało zakupów asortymentu elektronicznego, a ponad 21% z nich regularnie odwiedza sklepy internetowe oferujące tę właśnie kategorię. – *Ponieważ FIEGE kładzie duży nacisk na obsługę klientów z branży e-commerce i zapewnia rozwiązania gwarantujące elastyczność i terminowość dostaw, a także wysoki poziom*

ternetowego w sklepie stacjonarnym, ale też o zwrocie zamówienia w takim punkcie, czy też szybkim odebraniu towaru z półki sklepu stacjonarnego, co wymaga uzupełnienia zapasu offline – tłumaczy Damian Kołata.

Wartość dodana tworzy przewagę

Należy dodać, że obecnie kontrahenci zwracają uwagę nie tylko na jakość, cenę i referencje, ale również na kreatywność rozwiązań, nowoczesne wspomaganie IT, a także kształt procesu decyzyjnego, który w obliczu szybkiego rozwoju rynku i coraz krótszego cyklu życia produktów, musi zapewniać komunikację na linii kontrahent – operator – nabywca niemalże w czasie



Gdy operator wykonuje dla klienta również usługi kreujące wartość dodaną, niezbędne jest zainstalowanie stołów, taśm i innych urządzeń, na których, bądź za pomocą których będą prowadzone operacje VAS

rzeczywistym, co zaznacza Damian Kołata. – *Wpływa to bezpośrednio na efektywność procesu i stanowi wartość dodaną, gdyż przekłada się na przewagę konkurencyjną na niezwykle wymagającym rynku. Operator musi elastycznie reagować na wszelkie zmiany wolumenów wynikające chociażby z sezonowości sprzedaży i dokładać wszelkich starań, aby lead time był skracany, co wynika z dużej konkurencji i odpowiada coraz większym wymaganiom konsumentów. Dużym wyzwaniem jest też omnichannel. Klienci nie zwracają uwagi na kanały zamówień. Chcą mieć, i słusznie, dostęp do asortymentu w każdym miejscu i o każdym czasie, a operator logistyczny powinien na takie wymagania błyskawicznie reagować – podkreśla.*

Z kolei Marcin Bryjak uważa, że do podstawowych elementów przewagi konkurencyjnej DB Schenker, oprócz globalnego zasięgu i kompleksowych możliwościach transportowych, należy wieloletnie doświadczenie w obsłudze liderów branży elektronicznej i szeroki zakres usług. – *Dysponujemy bardzo dobrze rozwiniętymi systemami informatycznymi do zarządzania zleceniami transportowymi oraz monitorowaniem codziennej współpracy. W sposób szybki i elastyczny reagujemy na zmieniające się realia rynkowe, np. wzmożone dostawy na koniec miesiąca, a nasi pracownicy dbają o tworzenie wysokiego standardu obsługi. Daje to naszym klientom poczucie komfortu, bo od jednego operatora otrzymują rozwiązania dla swoich potrzeb logistycznych w kraju i za granicą. Ciągłe doskonalimy naszą najsilniejszą w Europie sieć, reagujemy na zmieniające się realia na rynku. Wdrażamy nowe rozwiązania, np. gwarantowany czas dostawy do godz. 13 lub do godz. 10 w całej Europie – podsumowuje. <*

Elżbieta Haber



Na dynamiczny rozwój branży elektronicznej duży wpływ ma postępujący proces globalizacji i towarzysząca mu cyfryzacja, a konsekwencją tego są oczekiwania producentów elektroniki, które dotyczą szybkiego, niezakłóconego i w pełni zabezpieczonego łańcucha dostaw

Technika logistyki, a może logistyka techniki?

Jak wynika z badania UPS Europe Pulse of the Online Shopper™ 2017¹, 71% polskich konsumentów kupujących przez internet twierdzi, że najważniejszym czynnikiem przy wyszukiwaniu i wyborze produktu jest jego cena. To jeden z głównych powodów, dla których kupujemy raczej drogie przedmioty online – aby uzyskać możliwe najlepszą cenę właśnie.



Norbert Kręcicki

Wedle Raportu E-commerce 2018² prawie połowa polskich internautów korzysta z e-sklepów zajmujących się sprzedażą AGD, RTV, elektroniką, fotografią, komputerami. W dobie regularnie wzrastającego sektora e-commerce, przed firmami kurierskimi staje wiele nowych wyzwań. Jednym z nich, niezaprzeczalnie, pozostaje logistyka przesyłek wymagających specjalnego podejścia – tych zawierających wrażliwe elementy elektroniczne. Jak sprostać temu wyzwaniu? Co jest największym problemem?

pamięci SD, przez zewnętrzne dyski, aż po ogromne dwudrzwiowe lodówki z dodatkowym wyposażeniem. I tu pojawia się pierwsze wyzwanie, jakie staje przed operatorem logistycznym – odpowiednie dopasowanie usług do potrzeb firm sprzedających różnego rodzaju elektronikę. Naturalnym jest, że inaczej ów proces będzie wyglądał przy np. telefonach, a inaczej przy sprzęcie gospodarstwa domowego. Pojawiają się tu różnice zarówno przy magazynowaniu jak i szczególne wymagania transportowe. Bardzo istotną kwestią,

firmom high-tech większą kontrolę nad procesem zwrotu oraz swoimi zapasami.

Czego oczekują konsumenci?

Sektor handlu elektronicznego dynamicznie się rozwija. Prognozuje się, że ta tendencja utrzyma się w perspektywie najbliższych 5 lat. Ecommerce Europe szacuje, że udział gospodarki internetowej w europejskim PKB wynosi 2,2%, zaś do 2020 roku ma wzrosnąć trzykrotnie. To ogromna szansa rozwoju dla e-sklepów.

Ecommerce Europe szacuje, że udział gospodarki internetowej w europejskim PKB wynosi 2,2%, zaś do 2020 r. ma wzrosnąć trzykrotnie. To ogromna szansa rozwoju dla e-sklepów.



Operator logistyczny powinien mieć szerokie portfolio usług zwrotnych, dzięki którym dostarczany jest towar zastępczy przy jednoczesnym odbiorze towaru, który przeznaczony jest do zwrotu. Daje to firmom high-tech większą kontrolę nad procesem zwrotu oraz swoimi zapasami

Wysokie wymagania firm

Sektor high-tech jest bardzo zróżnicowany – mogą się do niego zaliczać absolutnie skrajne elementy – począwszy od kart

którą również trzeba rozwiązać, jest znacząca wartość produktów. Gdy połączymy wszystkie powyższe elementy – pojawia się dość twardy orzech do zgryzienia – tylko doświadczony operator logistyczny jest w stanie podjąć się odpowiedzialnego zadania, jakim niezaprzeczalnie jest obsługa klienta działającego w tej branży. Dodatkowym elementem, ważnym z perspektywy firm z sektora high-tech jest szybka i płynna realizacja zwrotów oraz dostarczanie niezbędnych zamienników. Odpowiedni operator logistyczny powinien mieć szerokie portfolio usług zwrotnych, dzięki którym dostarczany jest towar zastępczy przy jednoczesnym odbiorze towaru, który przeznaczony jest do zwrotu. Daje to

Klienci sklepów internetowych, dokonując swoich wyborów związanych z konkretnym miejscem zakupów w sieci, kierują się wieloma czynnikami, ale trzy z nich są zdecydowanie bardziej istotne od pozostałych. To atrakcyjna cena produktu, niskie koszty przesyłki/dostawy oraz wcześniejsze pozytywne doświadczenia kupujących³ – są elementami, na które



Atrakcyjna cena produktu, niskie koszty przesyłki/dostawy oraz wcześniejsze pozytywne doświadczenia kupujących, są elementami, na które sprzedający powinni zwrócić szczególną uwagę, by zwiększać swoją przewagę konkurencyjną

1 Na podstawie ankiety przeprowadzonej wśród ponad 6,4 tys. klientów sklepów internetowych z Francji, Niemiec, Włoch, Polski, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.

2 Raport E-commerce, wydany przez interaktywnie.com, <https://interaktywnie.com/biznes/artykuly/raporty-interaktywnie-com/raport-interaktywnie-com-e-commerce-2018-256819>

3, 4 E-commerce w Polsce 2017. Gemius dla e-Commerce Polska

5, 6 Na podstawie ankiety przeprowadzonej wśród ponad 6,4 tys. klientów sklepów internetowych z Francji, Niemiec, Włoch, Polski, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii.

sprzedający powinni zwrócić szczególną uwagę, by zwiększać swoją przewagę konkurencyjną.

Wróćmy na chwilę do ceny dostawy. 62% kupujących online deklaruje, że niższa

Przy zamówieniach sprzętów elektronicznych przez internet bardzo istotną kwestią jest odpowiednia temperatura i wilgotność monitorowana w czasie całego procesu, od nadania aż po odbiór

Badanie UPS Europe Pulse of the Online Shopper™ 2017⁶ wskazuje, że 73% Polaków kupujących przez internet wyraziło zainteresowanie wysyłką do alternatywnego punktu odbioru z wydłużonymi godzinami otwarcia, jeżeli opłaty byłyby niższe niż koszty dostawy do domu.

cena dostawy skłoniłaby ich do częstszego robienia zakupów online⁴. Co więcej, jak wskazuje badanie UPS Europe Pulse of the Online Shopper™ 2017⁵ 73% Polaków kupujących przez internet wyraziło zainteresowanie wysyłką do alternatywnego punktu odbioru z wydłużonymi godzinami otwarcia, jeżeli opłaty byłyby niższe niż koszty dostawy do domu.

przesyłki. Wszystko po to, by ograniczyć wpływ na zaawansowane technologicznie baterie czy inne elementy. Dlatego przy zakupie mniejszych sprzętów elektronicznych przez internet konsumenci coraz częściej biorą pod uwagę alternatywne punkty odbioru. Odbierając swoje przesyłki w pobliskim sklepie, księgarni mają pewność, że oczekująca na nich paczka



Do sektora high-tech zaliczamy karty pamięci SD, zewnętrzne dyski i ogromne dwudrzwiowe lodówki z wyposażeniem. I tu przed operatorem logistycznym pojawia się wyzwanie – odpowiednie dopasowanie usług do potrzeb firm sprzedających różnego rodzaju elektronikę

będzie przetrzymywana w odpowiednich warunkach, nawet, jeżeli na zewnątrz panuje siarczysty mróz czy też doskwiera upał. ◀

Norbert Kręcicki,
dyrektor marketingu UPS Polska



Teraz klocki hamulcowe Lumag z powłoką Green Coat

Wyliminuj zjawisko green fade'u. Stosując klocki Lumag masz wpływ na skuteczność swojego hamowania oraz bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Green Coat to:

- wyższy współczynnik tarcia już od pierwszego hamowania
- skrócenie drogi hamowania z 50 km/h do 0 km/h nawet o 3 metry
- poprawa wydajności o 30% w stosunku do klocków niepowlekanych

ZERO KOMPROMISÓW – OD 30 LAT!

Copacking – w sercu łańcucha dostaw

Cyfryzacja, boom handlu elektronicznego, urbanizacja, eko-odpowiedzialność, czyli zmiany wzorców konsumpcji, są obecnie w centrum zainteresowania producentów oraz strategii sprzedawców detalicznych. W tym kontekście również usługi copackingu wkraczają w nową erę.

Wraz z rozwojem rynku swoją ofertę copackingu zmienia FM Logistic, oferując rozwiązania „pod klucz” oraz wdrażając innowacyjne usługi związane z digitalizacją procesu pakowania produktów. Celem jest wyjście naprzeciw oczekiwaniom konsumentów, którzy chcą interakcji i więcej zabawy podczas zakupów w sklepie. Jego osiągnięciu służyć ma współpraca operatora z ekspertami od opakowań i liderami nowych technologii.

Opakowanie coraz bardziej strategiczne

– *Działania outsourcingu zawsze były sposobem marki, aby skupić się na swojej podstawowej działalności i sprostać wyma-*

ganiom rynku, ale opakowanie nie jest już tylko zmienną mającą wpływ na koszty produkcji – mówi Christophe Pintore, dyrektor ds. rozwoju copackingu w FM Logistic. – Staje się ono coraz bardziej strategiczne – dodaje.

nałów sprzedaży (od blistrów po gotowe półki). Opakowania to dzisiaj sojusznik dla marek konsumenckich. Dlatego Centrum współpracuje z wieloma specjalistami, w tym od usług marketingowych i łańcuchów dostaw swoich klientów.

Bez względu na to, jak genialne i odważne mogą być strategie marketingowe, są skuteczne tylko wtedy, gdy wspierane są przez płynne, elastyczne i innowacyjne rozwiązania logistyczne.

FM Logistic już od 10 lat prowadzi Europejskie Centrum Opakowań, które zapewnia różnorodne opakowania dla ka-

Dzięki temu jest w stanie zaproponować z jednej strony rozwiązania przygotowane pod konkretny przypadek produktu,



Wraz z rozwojem rynku swoją ofertę copackingu zmienia FM Logistic, oferując rozwiązania „pod klucz” oraz wdrażając innowacyjne usługi związane z digitalizacją procesu pakowania produktów

w tym zaprojektowanie opakowania, ich produkcję i dystrybucję, z drugiej strony zapewnią nowe na rynku usługi różnicowania, takie jak digitalizacja procesu pakowania i dostosowane rozwiązania związane z produktem. Celem takiego podejścia jest zdefiniowanie skutecznego, z marketingowego punktu widzenia rozwiązania, które jest jednocześnie uzasadnione ekonomicznie.

W tym celu FM Logistic rozwija partnerstwo z ekspertami od opakowań, liderami nowych technologii i mechanizmów w nowych zakładach produkcyjnych. W czasach gdy zmienia się rola opakowania, dostawca usług logistycznych, tak jak ekspert ds. rewolucji organicznej, umieszcza copacking w sercu łańcucha dostaw. Bowiern zdaniem specjalistów z FM Logistic, bez względu na to, jak genialne i odważne mogą być strategie marketingowe, są skuteczne tylko wtedy, gdy wspierane są przez płynne, elastyczne i innowacyjne rozwiązania logistyczne.



Opinie, komentarze oraz publikacje dotyczące tzw. logistyki przyszłości, w tym copackingu, mają być prezentowane na uruchamianym przez FM Logistic blogu: 360° Logistic – nowy wymiar łańcucha dostaw

360° Logistic – nowy wymiar łańcucha dostaw. Uzupełnia on papierowe wydanie magazynu korporacyjnego o tej samej na-

- ▶ Supply Chain 4.0 – autorzy będą zastanawiać się nad tym jakie innowacje pomogą w budowaniu łańcucha dostaw jutra i jak wpłyną one na realizowane operacje i ludzi;
- ▶ C-Connection – tu znajdą się publikacje o zmianach w zachowaniach konsumentów i ich wpływie na łańcuch dostaw, o tym jakie są nowe oczekiwania i jak przygotować się do działań mających na celu poprawienie doświadczeń konsumentów;
- ▶ Retail Revolution – o tym, jakie koncepcje i technologie zrewolucjonizują sprzedaż detaliczną i jak wpłyną na łańcuch dostaw;
- ▶ Smart Logistics – będzie można zastanowić się nad tym, jakie są klucze do budowy inteligentniejszego łańcucha dostaw. ◀

KK

FM Logistic już od 10 lat prowadzi Europejskie Centrum Opakowań, które zapewnia różnorodne opakowania dla kanałów sprzedaży (od blisterów po gotowe półki). Opakowania to dzisiaj sojusznik dla marek konsumenckich.

Rozwój współpracy z ekspertami

Opinie, komentarze oraz publikacje dotyczące tzw. logistyki przyszłości, w tym copackingu, mają być prezentowane na uruchamianym przez FM Logistic blogu:

związanego do tej pory tylko wśród klientów firmy. Blog będzie prowadzony w języku angielskim i jest dostępny pod adresem: <https://360.fmlogistic.com>.

Umieszczane na nim treści zostały podzielone na 4 grupy o tematyce:

Trzymamy rękę na pulsie

Branża TSL ewoluuje bardzo intensywnie. Zdaniem ekspertów największym wyzwaniem, przed jakim stają dostawcy logistyki, jest cyfryzacja obejmująca cały cykl procesowy: od produkcji, poprzez sprzedaż, aż do zaangażowania klienta końcowego.

– *Wizja przyszłości w branży logistycznej jest optymistyczna, jednak nasuwa wiele pytań. Wpływ gospodarki cyfrowej 4.0. na logistykę budzi obawę, że roboty zastąpią człowieka. Niemniej sytuacja jest odwrotna. Zapotrzebowanie na kapitał ludzki będzie rosło, z tym że nieuniknione stanie się wdro-*

żenie nowych paradygmatów myślowych – podkreśla Country Manager dla Polski w Asstra-Associated Traffic AG, Mariusz Borkowski.

Gospodarka XXI wieku podsuwa branży TSL wiele rozwiązań, jednak jak zauważa dyrektor regionalny Asstra dla



Mariusz Borkowski



Andrzej Iwanow-Kořakowski

regionu UE Andrzej Iwanow-Kořakowski, nie wszystkie z nich należy bezkrytycznie integrować. – *Sledzenie aktualnych trendów jest niezwykle istotne, jednak należy zachować dużo zdrowego rozsądku we wdrażaniu innowacji* – konstatuje Andrzej Iwanow-Kořakowski. ◀

Największe wyzwania branży FMCG

Jeszcze kilka lat temu największym zmartwieniem firm z sektora FMCG, w tym TSL, była optymalizacja procesów i poprawa najważniejszych wskaźników, tzw. KPI (Key Performance Indicator), a tym samym obniżanie kosztów operacyjnych. Te działania przekładały się na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstwa na rynku, gdzie najważniejszym kryterium dla klienta przy wyborze dostawcy lub operatora najczęściej była cena. Obecnie, oprócz wspomnianych działań, które są wpisane w łańcuch DNA każdej firmy, operatorzy stają przed nowymi wyzwaniami na różnych płaszczyznach.



Przemysław Koszałik

Coraz większa popularność zakupów internetowych i e-handlu oraz rozwijanie przez sklepy stacjonarne usługi *click&collect* (złożenie zamówienia w internecie i odbiór przesyłki w najbliższej placówce danej sieci handlowej) sprawiają, że kluczową rolę zaczyna odgrywać sprawna, szybka, dostawa produktu i pełne *traceability* przesyłki. Przykładem jest uruchomiony niedawno w jednej z sieci dyskontowej w Polsce sposób dystrybucji

EDIFACT (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport) uwzględnia ustandaryzowane komunikaty, które pozwalają na wymianę danych poprzez połączenia EDI (Electronic Data Interchange) pomiędzy różnymi krajami i wieloma branżami.

Z kolei organizacja GS1, zarządzająca systemem kodów kreskowych w skali globalnej, daje możliwość sprawnej identyfikacji przesyłki w dowolnym miejscu

nie z koncepcją CSR przedsiębiorstwa na etapie planowania strategii uwzględniają interesy społeczne i ochronę środowiska. Zgodnie z unijną dyrektywą, firmy zatrudniające powyżej 500 osób od 1 stycznia 2017 r. są zobowiązane raportować swoją działalność pozafinansową w zakresie kwestii środowiskowych, spraw społecznych, pracowniczych, poszanowania praw człowieka oraz przeciwdziałaniu korupcji.

Dbanie o ekologię staje się zatem bardzo ważnym elementem działalności przedsiębiorstw, również z sektora FMCG i TSL. Firmy transportowe chcąc być postrzegane jako *eko friendly* modernizują swoją flotę, wprowadzając do niej tylko ciągniki o najwyższych normach emisji spalin, co ogranicza poziom emisji CO₂. Z kolei znaczący operatorzy logistyczni o zasięgu globalnym zaczynają stawiać na transport intermodalny, który jest szybszy niż morski, tańszy niż lotniczy, a zarazem generuje najmniej zanieczyszczeń.



Kluczową rolę zaczyna odgrywać sprawna, szybka, dostawa produktu i pełne *traceability* przesyłki

just-in-time, znany dotąd tylko w branży automotive. Polega on na dostarczaniu materiałów potrzebnych do wytworzenia produktów lub usług dokładnie w takiej ilości jaką potrzebuje firma i dokładnie w takim czasie, w jakim są one potrzebne. Warto nadmienić, że najwięksi gracze są w stanie spełnić powyższe wymagania w wymiarze globalnym.

Inwestycje w obszar IT

Kluczowe dla efektywnej współpracy producentów, operatorów logistycznych i sieci handlowych są standardy identyfikacji przesyłek i komunikacji elektronicznej.

na ziemi, wykorzystując do tego celu tylko samoprzylepną etykietę z kodem kreskowym. Firmy o globalnych ambicjach muszą zatem uwzględniać w swoich budżetach środki na inwestycje w obszar IT, integrację i standaryzację systemów operacyjnych, umożliwiających wymianę danych via EDI.

To już obowiązek

CSR, czyli Corporate Social Responsibility (Społeczna Odpowiedzialność Biznesu) nie jest już dodatkową aktywnością firmy, ale obowiązkiem każdego przedsiębiorstwa, które chce wyróżniać się na rynku. Zgod-

Najtrudniejsze wyzwanie

Obecnie najtrudniejszym wyzwaniem, z którym boryka się gospodarka, jest brak rąk do pracy. Coraz trudniej jest pozyskać i zatrzymać specjalistów, brakuje pracowników magazynowych, produkcyjnych i kierowców. W Polsce ten deficyt szacuje się na 150 tys. osób. Wyjściem z sytuacji może być zatrudnianie pracowników z innych krajów. Jednak już teraz trzeba ich szukać dużo dalej na Ukrainie, czy Białorusi. Zaczynają pojawiać się np. kierowcy z Filipin. Jednak tylko zmiany legislacyjne ułatwiające procedury związane z zatrudnianiem osób spoza UE mogą spowodować, że wypełnią oni lukę na rynku pracy. ◀

Przemysław Koszałik
menedżer dystrybucji
międzynarodowej,
Fresh Logistics Polska sp. z o.o.

Okragły jubileusz ID Logistics Polska

10 lat działalności na polskim rynku obchodzi w tym roku Grupa ID Logistics, specjalizująca się w dedykowanej logistyce kontraktowej. Obecnie zarządza centrami dystrybucyjnymi dla największych sieci handlowych, firm z branży FMCG i automotive, skąd realizowane są dostawy do klientów w Polsce, Europie i na świecie.

Duże znaczenie dla umocnienia pozycji rynkowej ID Logistics miał rok 2017. Osiągnięte sukcesy stanowią bardzo dobrą bazę do dalszego rozwoju firmy w Polsce i na świecie.

10 lat działalności

Wchodząc na polski rynek ID Logistics uruchomił dwa magazyny o łącznej powierzchni 57 tys. m², w których pracowało blisko 500 osób. Pierwszy to magazyn artykułów świeżych i suchych dla sieci handlowej Carrefour w Będzinie, a drugi to magazyn produktów suchych i DIY dla sieci InterMarche w Sadach. Przychody firmy za 2008 r. wyniosły 14 mln zł. W następnych latach ID Logistics otwierało kolejne centra dystrybucyjne dla nowych klientów, a jej średni roczny wzrost był na poziomie 20%. Dziś zarządza 8 centrami dystrybucyjnymi o łącznej powierzchni ok. 200 tys. m², ma

doświadczeniu i know-how polskiego zespołu, w ciągu 10 lat od momentu uruchomienia pierwszych magazynów, staliśmy się jednym z największych operatorów na polskim rynku, który zapewnia klientom usługi na najwyższym poziomie – mówi Eric Hemar, CEO i prezes Grupy ID Logistics. – Zdobyliśmy pozycję głównego dostawcy usług logistycznych dla sieci handlowych i FMCG. Pozyskaliśmy nowych klientów, liderów w swoich segmentach usług. Uruchomiliśmy i zarządzamy centrami dystrybucyjnymi, które odgrywają kluczową rolę w krajowych

Utworzony został nowy, dedykowany dział *re-engineeringu*. Jako pierwsza firma logistyczna we Francji, ID Logistics uruchomiła kampus technologiczny Innovation Campus, z którym związanych jest 11 ekspertów specjalizujących się w opracowywaniu innowacyjnych rozwiązań oraz 16 korespondentów z różnych krajów. Firma wzmocniła pozycję jako operator logistyczny dla e-commerce. W 2012 r. przychody osiągane z obsługi handlu elektronicznego stanowiły 1% przychodów całej Grupy, 5 lat później już 12%. We Francji operator jest numerem

Celem ID Logistics jest aktywne wspieranie klientów w międzynarodowej ekspansji ich biznesu. Polska odgrywa ważną rolę w strategii rozwoju Grupy ID Logistics, zwłaszcza w Europie Środkowej.



Od lewej: Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics Polska i Eric Hemar, CEO i prezes Grupy ID Logistics

też jeden oddział transportowy. Za sprawną obsługę klientów odpowiada zespół 1600 pracowników. Przychody ze sprzedaży za 2017 r. wyniosły 127 mln zł. W ciągu 10 lat obecności w Polsce firma ID Logistics znalazła się w pierwszej piątce największych operatorów logistycznych świadczących usługi logistyki kontraktowej.

– Naszym celem jest aktywne wspieranie klientów w międzynarodowej ekspansji ich biznesu. Polska odgrywa ważną rolę w strategii rozwoju Grupy ID Logistics, zwłaszcza w Europie Środkowej. Dzięki

i międzynarodowych łańcuchach dostaw naszych klientów – dodaje Yann Belgy, dyrektor generalny ID Logistics Polska.

2017 ważnym rokiem

Istotne znaczenie dla Grupy ID Logistics w Polsce i na świecie miał rok 2017. Firma odnotowała wzrost przychodów aż o 24%, do poziomu 1,329 mld euro. Dzięki silnemu rozwojowi w ubiegłych latach, wzmocniła swoje struktury wewnętrzne, w tym pionowy wsparcia operacji, innowacji, rozwoju i HR.

1 w obsłudze tego kanału sprzedaży. Pod koniec roku ID Logistics poszerzyło także zasięg geograficzny usług o siedemnasty kraj, rozpoczynając działalność w Rumunii. Tu zarządza największym centrum dystrybucyjnym sieci handlowej Carrefour. Za uruchomienie nowego oddziału i wdrożenie projektu przejęcia operacyjnego magazynu odpowiadał polski zespół ID Logistics.

– Inwestycje i wzmocnienie obecności w Polsce, Rumunii i innych krajach centralnej Europy będą miały kluczowe znaczenie dla strategii rozwoju całej Grupy ID Logistics i realizacji naszych celów. Będziemy mogli w jeszcze większym stopniu wspierać naszych klientów w ich dalszej ekspansji na rynku – podsumowuje Eric Hemar. – Chcemy nadal wzmocniać naszą pozycję w gronie liderów specjalizujących się w dedykowanej logistyce kontraktowej, stawiamy na obecną ofertę dla sieci handlowych i branży FMCG oraz rozszerzenie, w oparciu o międzynarodowe doświadczenie i know-how, zakresu działalności o ofertę dla branż e-commerce, kosmetycznej i odzieżowej. Polski zespół będzie też aktywnie wspierał rozwój Grupy ID Logistics w innych krajach Europy Środkowej – zapowiada Yann Belgy. ◀

KK



Ponad 25 bram szybkieżnych Efaflex zapewnia niezawodną pracę w zakładzie Grob-Werke

Bramy, które wspierają nowoczesne technologie produkcyjne

Firmę Efaflex i zakłady Grob-Werke połączyła partnerska współpraca

Grob-Werke z Mindelheim – producent kompleksowych, automatycznych systemów produkcyjnych i obrabiarek, oraz Efaflex – uznany producent systemów bram szybkieżnych, to przedsiębiorstwa, które działają na skalę międzynarodową i są liderami innowacyjności.

Niezwykle ważna jest dla nas elastyczność usługodawcy – mówi Peter Nägele, technik w dziale budowlanym zakładu w Mindelheim. – Prowadzimy wiele projektów, często bardzo skomplikowanych, dlatego naszych dostawców włączamy do udziału w nich jak najszybciej. Zaletą jest, jeśli partner bez problemów dopasuje się do naszych życzeń i znajdzie praktyczne rozwiązanie nawet w najtrudniejszych sytuacjach montażowych – dodaje.

Logistyka staje się szybsza i efektywniejsza

Ponad 25 bram szybkieżnych Efaflex zapewnia niezawodną pracę w zakładzie Grob-Werke. – Wymagania, jakie stawiamy bramom, są bardzo duże – podkreśla Peter Nägele. – Nasza firma produkuje innowacyjne maszyny i urządzenia o najwyższych standardach jakościowych, a wyroby trafiają do przemysłu motoryzacyjnego i jego poddostawców, przemysłu budowy maszyn i innych branż, np. lotniczej. Aby stworzyć

maszyny precyzyjnie dopasowane do warunków w zakładzie klienta, potrzebujemy stałych temperatur w naszych halach produkcyjnych. Zakładowe bramy szybkieżne z elastycznym poszyciem muszą być szczel-

sze zużycie. W porównaniu z konstrukcjami rolowanymi, w których płaszcz bramy nawijany jest warstwowo, materiał bramy poprowadzony w spirali przez długie lata wygląda jak nowy.

W bramach szybkieżnych Efaflex EFA-SST® zastosowano sprawdzoną wielokrotnie technikę spiralną, w której skrzydło bramy jest nawijane do wnętrza spirali w sposób bezdotykowy, zapewniający jego najmniejsze zużycie.

ne i stabilne nawet przy dużych różnicach ciśnienia powietrza, aby zapobiec silnym przeciągom – tłumaczy. Dlatego właśnie dział projektowy zdecydował się na zastosowanie bram szybkieżnych Efaflex EFA-SST®. W bramach z tej serii zastosowano także sprawdzoną wielokrotnie technikę spiralną, w której skrzydło bramy jest nawijane do wnętrza spirali w sposób bezdotykowy, zapewniający jego najmniej-

Bloki granitowe i stałe temperatury

W laboratoriach pomiarowych Grob-Werke muszą być spełnione szczególne warunki w zakresie projektowania i wykonawstwa. Nieprzypadkowo wybrano potrójnie przeszklone okna zewnętrzne i podwójnie przeszklone okna wewnętrzne oraz specjalną izolację ścian i drzwi. – Po

wykonaniu maszyny produkujemy przy jej pomocy części, które będzie wytwarzała w przyszłości. Detale są mierzone w szczelnie izolowanych laboratoriach, a urządzenia pomiarowe ustawia się w tym celu na dużych blokach granitowych o precyzyjnie wyregulowanej temperaturze. Jeżeli ich temperatura spadnie, nawet nieznacznie, wówczas możemy potrzebować wielu dni, aby wykonać ich ponowną kalibrację. To wiązałoby się z wysokimi kosztami dla nas i naszych klientów – tak Peter Nägele uzasadnia ekonomiczne znaczenie wyboru bram szybkie Efaflex, które pomagają utrzymać stałe temperatury w obiekcie.

Najlepszy produkt – pod każdym względem

Brama EFA-STR® otwiera się z niesamowitą prędkością – powyżej 4 m/s. To rekord świata wśród pionowych bram szybkie. Jest wyjątkowo trwała, cicha i prawie wcale nie wymaga nakładów konserwacyjnych. Jej elastyczny i całkowicie szczelny płaszcz, nawet przy częstym otwieraniu, zapewnia zbliżony poziom temperatur w bezpośrednim sąsiedztwie bramy. Brama składa się z czterosekcyjnych segmentów modułowych, precyzyjnie prowadzonych w bocznych zawiasach. Aluminiowe profile wzmacniają poszczególne segmenty (co 225 mm) i zapewniają odpowiednią stabilność (EFA-SST). Skrzydło bramy jest wykonane z przezrystego PCV lub powlekanej tkaniny poliestrowej, dostępnej w różnych kolorach. W przypadku konieczności naprawy istnieje możliwość szybkiej i łatwej wymiany pojedynczych modułów.

Różnorodne możliwości zastosowania

W zakładach Grob-Werke w Mindelheim, na przykład w strefie wysyłek, konieczne



Brama składa się z czterosekcyjnych segmentów modułowych, precyzyjnie prowadzonych w bocznych zawiasach. Aluminiowe profile wzmacniają poszczególne segmenty (co 225 mm) i zapewniają odpowiednią stabilność (EFA-SST)

Brama EFA-STR® otwiera się z prędkością powyżej 4 m/s. Jest wyjątkowo trwała, cicha i prawie wcale nie wymaga nakładów konserwacyjnych. Jej elastyczny i całkowicie szczelny płaszcz zapewnia zbliżony poziom temperatur w bezpośrednim sąsiedztwie bramy.

było zastosowanie bram ponadgabarytowych. – Gotowe maszyny często wystają poza zestawy niskopodwoziowe. Dlatego potrzebujemy bardzo szerokich wjazdów, aby uniknąć niepotrzebnego manewrowania. W zakładzie mamy także bardzo dużo jezdni podsuwnicowych, których nie mogą ograniczać duże ościeżnice bram. Jednolite sterowania do bram Efaflex ułatwiają pra-

cownikom zakładu wygodną ich obsługę – wyjaśnia Peter Nägele.

Wzorowa współpraca

Jak podkreśla Peter Nägele, współpraca pomiędzy firmą Grob-Werke a Efaflexem przebiegała wzorowo: – Często musimy przenosić na partnerów wymagania związane z naszymi terminami – wyznaczane przez naszych klientów. Na szczęście podczas tej współpracy mogliśmy liczyć na partnerskie relacje, ponieważ oba przedsiębiorstwa od początku swojego istnienia zawsze były mocno skoncentrowane na potrzebach klienta – od momentu założenia, poprzez pierwszy produkt seryjny, aż do osiągnięcia pozycji lidera w branży na skalę światową. Zarówno dla nas, jak i dla Efaflexu, była to długa droga. Innowacyjność oraz doskonałe know-how w zakresie technologii to elementy, które przyczyniły się do naszego sukcesu. Na jego osiągnięcie mieli wpływ także właściciele, kadra zarządzająca, dobre wyczucie rynku i zaangażowanie społeczne. ◀

MM



Skrzydło bramy jest wykonane z przezrystego PCV lub powlekanej tkaniny poliestrowej, dostępnej w różnych kolorach

24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu Hörmann zapewnia całodobową obsługę serwisową w Polsce

24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, 365 dni w roku – tak działa serwis firmy Hörmann. Dzięki temu klienci mogą mieć pewność, że w różnych awaryjnych sytuacjach, w każdej chwili liczyć mogą na fachową konsultację i natychmiastową pomoc.

Przyczyn rozmaitych problemów technicznych może być wiele. Powstawać mogą wskutek zaniedbań, niewłaściwego użytkowania czy mechanicznego uszkodzenia wyrobów producenta. Niezależnie od tego, czy będzie to uszkodzenie bramy spowodowane przez kierowcę nieuważnie podjeżdżającego ciężarówką na stanowisko, czy zablokowanie jej przez pękniętą sprężynę lub rozregulowane urządzenie sterujące, czy też będą to np. zablokowane drzwi wejściowe do domu lub mieszkania – zaradzić może tylko fachowiec.

Jak ważna jest natychmiastowa pomoc, przekonać się można w sytuacjach, gdzie istotny jest nie tylko osobisty komfort, ale także bezpieczeństwo zgromadzonego w magazynie towaru, którego kradzież lub zniszczenie może narazić nas na duże koszty. Kiedy na skutek awarii nie możemy zamknąć bramy, a pozostawienie otwartego magazynu bez opieki nie wchodzi w grę, kiedy uszkodzenie bramy do chłodni spowodować może ogromne straty – liczy się każda minuta. Wtedy błyskawiczna pomoc jest bezcenna.

Całodobowa infolinia serwisowa

Pod numerem 618 200 100 w nagłych i niespodziewanych przypadkach przez całą dobę uzyskać można profesjonalną poradę dotyczącą eksploatacji bram, drzwi, napędów i innych urządzeń

Pod numerem 618 200 100 w nagłych i niespodziewanych przypadkach przez całą dobę uzyskać można profesjonalną poradę dotyczącą eksploatacji bram, drzwi, napędów i innych urządzeń firmy Hörmann.

Warto pamiętać o przeglądach technicznych, bowiem wszystkim produktom firmy Hörmann zapewniają one wieloletnią trwałość i bezawaryjność





Na stronie internetowej www.hormann.pl znajduje się zakładka Serwis, a w niej formularz, w którym podając dane urządzenia – bramy czy rampy – oraz opisując rodzaj uszkodzenia, w prosty i szybki sposób można zgłosić konieczność naprawy. Przeszkolony specjalista w razie potrzeby niezwłocznie przyśle ekipę serwisową

firmy Hörmann. Zgłoszenia serwisowe wysłać można również ze strony internetowej www.hormann.pl. Tam znajduje się zakładka Serwis, a w niej formularz, w którym podając dane urządzenia – bramy czy rampy – oraz opisując rodzaj uszkodzenia, w prosty i szybki sposób można zgłosić konieczność naprawy. Przeszkolony specjalista skontaktuje się niezwłocznie, a w razie potrzeby przyśle ekipę serwisową, która wyreguluje bądź naprawi urządzenie.

Dla kogo infolinia

Infolinia serwisowa firmy Hörmann obsługuje zarówno inwestorów indywidualnych, jak i duże przedsiębiorstwa. O pomoc zgłaszać mogą się tam użytkownicy centrów logistycznych i magazynów firmowych, gdzie zamontowane zostały różnego typu bramy przemysłowe oraz rampy i uszczelnienia. Liczyć na nią mogą także deweloperzy i zarządcy wspólnot mieszkaniowych w budynkach, w których użytkowane są drzwi do mieszkań i pomieszczeń gospodarczych oraz bramy do hal garażowych. Tam pomoc uzyskają także mieszkańcy domów jednorodzinnych korzystający z bram garażowych, drzwi i napędów firmy Hörmann.

Serwis przyszłości

Sprawną i szybką obsługę serwisową w niedalekiej przyszłości stanie się jeszcze łatwiejsza. Hörmann Polska pracuje bowiem nad wprowadzeniem rozwiązania polegającego na połączeniu urządzeń tego producenta za pośrednictwem systemu GSM ze stanowiskiem serwisowym, tak aby w przypadku awarii komunikat informujący o niej wysyłany był do serwisu automatycznie. To pozwoli na szybką diagnozę i dokonanie naprawy bez zbędnej zwłoki. Taki system testowany jest już w niektórych krajach europejskich.

Na infolinię serwisową można też zgłaszać prośby o przeglądy techniczne. Warto o nich pamiętać, bowiem wszystkim produktom firmy Hörmann zapewniają one wieloletnią trwałość i bezawaryjność. Są też gwarancją bezpieczeństwa pracy. ◀

MM



Serwis całodobowy przez 7 dni w tygodniu

- Szybka reakcja i niezwłoczne usuwanie awarii
- Przeglądy i konserwacja bram, ramp, uszczelnień i urządzeń do sterowania
- Doświadczeni specjaliści o wysokich kwalifikacjach



www.hormann.pl • infolinia serwisowa 618 200 100

HÖRMANN
Bramy • Drzwi • Napędy

Przełomowy czas dla branży TSL według raportu DHL

Raport z badań nad cyfryzacją w łańcuchu dostaw opublikował dwa miesiące temu DHL. Badanie przeprowadzone na ekspertach w dziedzinie łańcucha dostaw i operacji pokazuje, że 95% respondentów nie wykorzystuje w pełni potencjału ograniczenia kosztów wynikającego z rozwoju sprzętu i możliwości jakie dają rozwiązania informacyjno-analityczne. To dlatego, że nowe technologie i rozwiązania rozwijają się w tak szybkim tempie i tak znacząco zmieniają funkcjonowanie branży na wielu płaszczyznach, że łańcuchy dostaw mają problem z szybką adaptacją.

Raport „Cyfryzacja i łańcuch dostaw: na jakim etapie jesteśmy i co jeszcze przed nami?” sporządziła Lisa Harrington, prezes lharrington group LLC, na zlecenie DHL, które chciało dowiedzieć się w jaki sposób branża radzi sobie w środowisku podlegającym szybkim i gwałtownym zmianom w wyniku rosnącej cyfryzacji łańcucha dostaw. Robotyka kolejnej generacji, sztuczna inteligencja, samochody bezzałogowe, *blockchain*, big data to tylko niektóre z technologii, które firmy muszą teraz uwzględnić w swoich strategiach operacyjnych i w ramach łańcucha dostaw.

Analiza big data najważniejsza

W badaniu brało udział 335 respondentów z różnych sektorów, w tym samocho-

dowego, konsumenckiego, nauk przyrodniczych, technologii, inżynierii, produkcji i in. Respondenci byli rozproszeni geograficznie po świecie. Zaledwie 5% z nich za-

go łańcucha dostaw, a aż 95% nadal nie zdaje sobie sprawy z potencjalnych korzyści. Spośród respondentów zapytanych o oczekiwane przez nich główne korzyści

Zaledwie 5% respondentów zapytanych o wdrażanie przez nich zarówno technologii informacyjno-analitycznych jak i sprzętowych, odpowiedziało że są na etapie transformacji szeroko pojętego łańcucha dostaw.

pytanych o wdrażanie przez nich zarówno technologii informacyjno-analitycznych, jak i sprzętowych, odpowiedziało, że są na etapie transformacji szeroko pojęte-

plynące z zastosowania technologii fizycznych, 82% podało redukcję kosztów i większą rentowność, a 77% powiedziało to samo w odniesieniu do cyfryzacji



Robotyka kolejnej generacji, sztuczna inteligencja, samochody bezzałogowe, *blockchain*, big data to tylko niektóre z technologii, które firmy muszą teraz uwzględnić w swoich strategiach operacyjnych i w ramach łańcucha dostaw

Wyniki raportu

- ▶ 95% firm nie zna jeszcze całego spektrum korzyści wykorzystania technologii cyfryzacji w swoich łańcuchach dostaw.
- ▶ Robotyka kolejnej generacji, sztuczna inteligencja, samochody bezzałogowe, *blockchain* i big data to tylko niektóre z technologii o przełomowym znaczeniu dla tradycyjnego łańcucha dostaw.
- ▶ Nowa technologia rozwija się tak szybko, że firmom trudno jest nadążyć za innowacjami i najlepszymi praktykami.
- ▶ Ponad 75% firm dostrzega potencjalne korzyści w postaci ograniczenia kosztów dzięki zastosowaniu technologii informacyjnych, ale wskazuje przy tym na wyzwania organizacyjne jako przeszkodę w ich zastosowaniu.

w formie wdrożenia technologii informacyjno-analitycznych.

Wyniki pokazały, że najważniejszym rozwiązaniem informacyjnym, zdaniem respondentów, jest analiza big data – 73% z nich powiedziało, że ich firma inwestowała w tę technologię. Na kolejnych miejscach znalazły się rozwiązania oparte na chmurze (63%), internet rzeczy (54%), blockchain (51%), uczenie maszynowe (46%) i gospodarka współdzielenia (34%). Jeżeli chodzi o sprzęt fizyczny, to 63% respondentów zadeklarowało, że największe znaczenie ma robotyka, wyprzedzając samochody bezzałogowe (40%), druk 3D (33%) oraz rzeczywistość rozszerzoną i drony (28%).

Lisa Harrington skomentowała to tak: *– Bez wątpienia cyfryzacja ma niezwykle wpływ na łańcuchy dostaw i operacje na całym świecie i jej znaczenie nie spadnie. Spółki stają przed szerokim wyborem nowych produktów i aplikacji wchodzących na rynek i zyskujących uznanie w branży. Posiadanie ukierunkowanej strategii cyfryzacji łańcucha dostaw jest teraz kluczowe do oceny środowiska nowych technologii i wyznaczenia kierunków działania tak, by móc*



Najważniejszym rozwiązaniem informatycznym jest analiza big data. 73% respondentów powiedziało, że ich firma inwestowała w tę technologię. Na kolejnych miejscach znalazły się rozwiązania oparte na chmurze (63%), internet rzeczy (54%), blockchain (51%), uczenie maszynowe (46%) i gospodarka współdzielenia (34%)

czierać z nich korzyści i zyskać przewagę nad konkurencją.

Wolne tempo

Firmy zaczynają rozpoznawać możliwości i 39% z nich deklaruje, że opracowują jedno lub więcej rozwiązań informacyjno-

-analitycznych, a tylko 31% z nich opracowuje nowe zastosowania rozwiązań sprzętowych. Wolne tempo jest skutkiem tradycyjnych scenariuszy organizacyjnych zmian. W przypadku zastosowania technologii sprzętowych, 68% respondentów zadeklarowało, że największym problemem jest ich niezawodność, a 65%, że opór

Wczoraj dostałem zlecenie, dziś moi kierowcy są już w trasie. To możliwe, bo jeden box od DKV działa w całej Europie.

Zbigniew F., międzynarodowa firma transportowa



**Zamów
teraz!**

**Niezawodny
i wszechstronny
DKV BOX EUROPE**

dkv-euroservice.com/opłatydrogowe-europa



You drive, we care.





Dzięki jasnej wizji i bogatemu portfolio kluczowych technologii, które można zastosować, firma DHL rozpoczęła już proces cyfryzacji koncentrując się na inwestycjach w innowacje, które mogą rozwiązać rzeczywiste problemy biznesowe i wykorzystać nowe możliwości

przed zmianami w organizacji; problemem wymienianym w dalszej kolejności (64%) był niewystarczający lub długotrwały zwrot z inwestycji. Porównawczo, w przypadku rozwiązań informacyjno-analitycznych 78% respondentów stwierdziło, że silosy organizacyjne i dotychczasowe

które można zastosować, firma DHL rozpoczęła już proces cyfryzacji koncentrując się na inwestycjach w innowacje, które mogą rozwiązać rzeczywiste problemy biznesowe i wykorzystać nowe możliwości. Przykładowo, firma DHL stosuje już rzeczywistość rozszerzoną w magazynach,

spotykanego poziomu rewolucyjnych zmian spowodowanych nowymi technologiami sprzętowymi w połączeniu z rozwiązaniami informacyjno-analitycznymi. Technologia daje znaczące możliwości obniżenia kosztów i poprawy rentowności, ale oznacza również, że firmy, które się nie przystosują, ryzykują pozostaniem w tyle. Coraz częściej nasi klienci chcą, żebyśmy przeprowadzili ich przez ten proces zmian.

Cyfryzacja ma kluczowe znaczenie dla firm, by umożliwić im zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania na zwiększoną wydajność i elastyczność oraz poprawę jakości obsługi klienta.

systemy stanowiły największe przeszkody, a w dalszej kolejności (70%) brak specjalistycznej wiedzy o talentach.

Konieczność dostosowania się do realiów

Cyfryzacja ma kluczowe znaczenie dla firm, by umożliwić im zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania na zwiększoną wydajność i elastyczność oraz poprawę jakości obsługi klienta. Wyniki badania pomogą w dalszym kształtowaniu strategii cyfryzacji DHL. Dzięki jasnej wizji i bogatemu portfolio kluczowych technologii,

aby zwiększyć wydajność w zakresie kompletacji, a roboty magazynowe poprawiają czas kompletacji i wspierają pracowników w powtarzalnych zadaniach, takich jak usługi pakowania. Roboty programistyczne (automatyzacja procesów z wykorzystaniem robotyki) przejmują wybrane procesy *back-office*. Nowe czujniki dostarczają naszym klientom informacji w czasie rzeczywistym, lokalizacji i stanie ich towarów z wykorzystaniem internetu rzeczy.

José F. Nava, dyrektor ds. rozwoju w DHL Supply Chain, stwierdził: – *To przełomowy moment dla branży łańcucha dostaw. Tradycyjny model stoi w obliczu nie-*

W praktyce

Jednym z przykładów pokazujących, w jaki sposób DHL również bada technologie przyszłości, jest *blockchain*; współpracujemy w tym zakresie z Accenture, aby przetestować koncepcję mającą na celu zapobieganie podrabianiu leków, co według szacunków Interpolu zabija milion osób rocznie. W ramach tej współpracy łańcuch bloków jest wprowadzany do farmaceutycznego łańcucha dostaw za pomocą monitorowania przez śledzenie serii. Dzięki temu możemy bezpiecznie przechwytywać unikalny identyfikator każdej przesyłki farmaceutycznej, gdy przechodzi ona przez łańcuch dostaw. Technologia jest nowatorska, ale obiecująca i jesteśmy podekscytowani możliwościami, jakie może ona dać naszym klientom w przyszłości. ◀

KK

Rozwiązania Przemysłu 4.0. wprowadza do logistyki PSI

Firma LPP to największy w Polsce właściciel marek odzieżowych: RESERVED, Cropp, House, MOHITO czy SiNSAY, konkurująca na rynku z takimi graczami jak ZARA czy H&M. Sprawna działalność na tak dużą skalę nie może obyć się bez wspomaganie systemami informatycznymi. Tu z pomocą przyszła firma PSI Polska, producent oprogramowania dla przemysłu, która w Centrum Dystrybucyjnym LPP wdrożyła oprogramowanie Warehouse Advanced Planning (WAP).

WAP to moduł stworzony do planowania procesów logistycznych, wykorzystywany do tej pory w inteligentnych fabrykach, a zarazem rozwiązanie na poziomie światowym. Od systemów klasycznych, różni się tym, że nastawiony jest na sterowanie pracą magazynu. Wdrożenie WAP w Centrum Dystrybucyjnym LPP to kolejny projekt zrealizowany przez PSI Polska

Na drodze do Logistyki 4.0

Strategia dystrybucji LPP zakłada równoczesną dostawę nowej kolekcji do wszystkich sklepów. To spore wyzwanie planistyczne, jeżeli Centrum Dystrybucyjne już dzisiaj dziennie wydaje 1 200 tys. sztuk odzieży, a przewidziany jest dalszy, dynamiczny wzrost produkcji oraz ekspansja spółki na kolejne rynki. Szukając



Arkadiusz Niemira,
prezes zarządu PSI Polska

WAP to moduł stworzony do planowania procesów logistycznych, wykorzystywany do tej pory w inteligentnych fabrykach. Od systemów klasycznych, różni się tym, że nastawiony jest na sterowanie pracą magazynu.

w ramach 10-letniej współpracy pomiędzy firmami. W tym czasie centrum dystrybucyjne w Pruszczu Gdańskim. powiększyło swoją powierzchnię z 30 tys. do ponad 60 tys. m², a sama firma pięciokrotnie zwiększyła produkcję, wychodząc ze swoimi produktami na rynki zachodnie i rozwijając handel w kanale e-commerce gdzie dostarczenie towaru na czas jest krytyczną zmienną.

Aby LPP działało sprawnie, konieczne było zoptymalizowanie procesów, zwiększenie efektywności nie tylko poprzez zakup maszyn i robotów, ale też poprzez wprowadzenie informatycznych rozwiązań wspierających, które umożliwią stabilne i wydajne działanie Centrum Dystrybucyjnego oraz spowodują skrócenie czasu operacji. Takim też jest WAP – system działania, który dzięki praktycznym i innowacyjnym funkcjom, ma usprawnić procesy logistyczne tego polskiego największego producenta odzieży oraz pozwolić na stworzenie pracy harmonogramu centrum dystrybucyjnego. Dzięki temu, że obsługują go polscy specjaliści, kosztuje znacznie mniej niż podobne programy pochodzące z zagranicy.

innowacyjnych rozwiązań do planowania logistyki, które wspierałyby ekspansję na rynkach, LPP sięgnęło po moduł, który steruje procesami w nowoczesnych fabrykach. Analogia między zarządzaniem wysoce zautomatyzowanym centrum dystrybucyjnym a inteligentną, zrobotyzowaną fabryką, pozwoliła na dopasowanie narzędzia do potrzeb i wymogów planowania pracy automatyki magazynowej.

Wieloletnia współpraca między PSI i LPP, mająca na celu wsparcie automatyzacji procesów magazynowania, zaowocowała stworzeniem rozwiązania, które przenosi zarządzanie Centrum Dystrybucyjnym LPP na wysoki poziom innowacyjności. Jak zaznaczają eksperci, charakteryzuje ono tzw. Przemysł 4.0. Dzięki niemu logistyka została zautomatyzowana w maksymalny sposób.



– Czwartą rewolucją przemysłową polega na autonomizacji procesów produkcji przez jak największe nasylenie ich rozwiązaniami informatycznymi, w tym elementami sztucznej inteligencji. Obecnie to jeden z najgorętszych tematów na zachodzie Europy. PSI, jako czołowy dostawca systemów klasy APS i MES, wspiera swoich klientów w przejściu do cyfrowego świata Przemysłu 4.0. Każdemu, kto zobaczył Centrum Dystrybucyjne LPP, analogia do wysoce zautomatyzowanego procesu produkcyjnego nasuwa się samoistnie. Dlatego, stając przed wyzwaniem usprawnienia procesu planowania pracy Centrum Dystrybucyjnego LPP, postanowiliśmy sięgnąć do naszych doświadczeń z przemysłu, gdy tworzyliśmy rozwiązania m.in. dla największych europejskich koncernów motoryzacyjnych. Na



Centrum Dystrybucyjne LPP zaczęło korzystać z wersji produkcyjnej modułu WAP. W sposób automatyczny planuje on

Korzyści z wprowadzenia rozwiązania najłatwiej zauważyć podczas codziennej pracy magazynu. Dzięki automatycznemu planowaniu zmieniły się role i zadania planistów, którzy obecnie monitorują cały proces, dokonując sporadycznie ręcznych zmian w planie. Kolejność realizowanych zleceń jest z góry określona, a w przypadku nieprzewidzianych sytuacji brygadziści korzystający z WAP na stacjach w magazynie mogą skorygować ten plan, np. przesuując operacje na inny sorter lub zmieniając ich kolejność. Moduł umożliwi prognozowanie liczby pracowników, którzy w danym dniu powinni obsługiwać zlecenia realizowane przez magazyn, by dotrzymać zaplanowanych terminów wysyłek – oddać je w odpowiednich oknach czasowych, a więc rozpocząć kompletację w optymal-

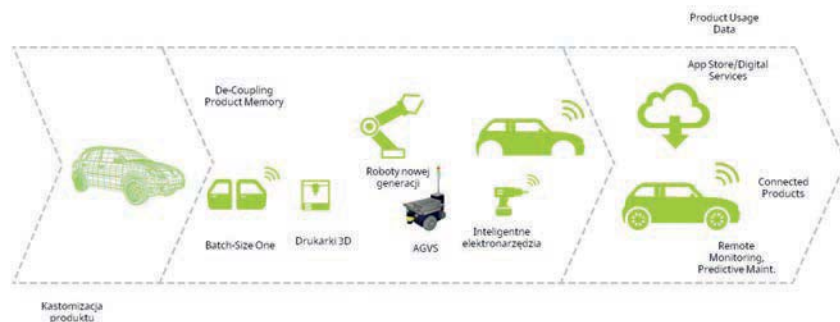
Rozwiązanie przenosi zarządzanie Centrum Dystrybucyjnym LPP na wysoki poziom innowacyjności, a charakteryzuje ono tzw. Przemysł 4.0. Dzięki niemu logistyka została zautomatyzowana w maksymalny sposób.

bazie systemu planowania produkcji stworzyliśmy innowacyjny moduł, Warehouse Advanced Planning, który po pozytywnych doświadczeniach z LPP zdecydowaliśmy się włączyć do standardu systemu PSIWms, dostarczającego pełen zakres funkcjonalności niezbędnych do właściwego sterowania oraz kontroli procesów w nowoczesnym magazynie – mówi Arkadiusz Niemira, prezes zarządu PSI Polska.

Wymierne korzyści

Po trwającym 6 miesięcy pilotażu, pod koniec minionego roku zakończono pierwszy etap wdrażania modułu Warehouse Advanced Planning, który wspiera pracę magazynu i poszerza wcześniejszy system klasy WMS. System ten steruje pracownikami, którzy nie tracą czasu na naukę mniej lub bardziej skomplikowanych czynności. Dzięki temu każda z osób zatrudnionych zwiększa swoją efektywność.

pracę sorterów magazynowych, wykorzystując algorytmy planowania, które przetwarzają ogromne ilości informacji w kilka sekund. Już w pierwszych miesiącach od uruchomienia Warehouse Advanced Planning, LPP odnotowało wymierne korzyści,



w tym skrócenie czasu niezbędnego do planowania operacji logistycznych o blisko 40%. Jak zaznaczają przedstawiciele PSI, to przykład modelowej współpracy z klientem w wypracowaniu unikatowych i skutecznych procedur informatycznych w biznesie.

nym z punktu widzenia logistyki czasie. Dzięki temu możliwa jest dostawa kolekcji do wszystkich salonów Reserved, Cropp, czy Mohito w tym samym dniu! Obecnie magazyn pracuje efektywniej, w bardziej harmonijny i uporządkowany sposób, a sortery realizują zadania w optymalnej kolejności.

– Moduł Warehouse Advanced Planning był początkowo projektem pilotażowym („proof of concept”). Oznacza to w praktyce, że gdy nasi pracownicy dopasowywali rozwiązanie do procesów klienta, pracownicy po stronie LPP mogli już z niego korzystać i je testować, a także zgłaszać pomysły dotyczące ewentualnych usprawnień – dodaje

Strategia dystrybucji LPP zakłada równoczesną dostawę nowej kolekcji do wszystkich sklepów. Szukając innowacyjnych rozwiązań do planowania logistyki, LPP sięgnęło po moduł, który steruje procesami w nowoczesnych fabrykach.



+ Zautomatyzowane magazyny wyposażone w urządzenia automatyki magazynowej i inteligentne systemy informatyczne robią wielki krok w kierunku zwiększania wydajności, elastyczności i skuteczności nowoczesnej logistyki.

Modułu WAP w sposób automatyczny planuje pracę sorterów magazynowych, wykorzystując algorytmy planowania, które przetwarzają ogromne ilości informacji w kilka sekund.

Mikołaj Garbarek, dyrektor Działu Produkcja, Logistyka, Transport Publiczny PSI Polska.

Wspieranie szybkiego podejmowania decyzji

Informatyzacja procesu planowania operacji logistycznych przynosi go na zupełnie nowy poziom efektywności i komunikacji między działami magazynu. Pozwala na tworzenie optymalnego planu, ale także umożliwia śledzenie jego bieżącej realizacji w raportach zarządczych.

Zakończeniem kolejnej fazy wdrożenia Warehouse Advanced Planning – modułu systemu zarządzania magazynem PSIWms, będzie uruchomienie elastycznego panelu menedżerskiego, który dostarczy dyrektorom i kadrze zarządzającej informacji w czasie rzeczywistym. W systemie są widoczne aktualnie realizowane zadania, ewentualne opóźnienia, planowane przerwy czy awarie sortera. Dodatkowym narzędziem do kontroli sytuacji są automatyczne e-maile informujące o potencjalnych opóźnieniach. Pozwalają one na szybką reakcję – tak, aby uniknąć problemu jeszcze przed jego wystąpieniem, np. poprzez zwiększenie liczby potrzebnych pracowników lub analizę wąskich gardeł procesu logistycznego. Dzięki wdrożeniu WAP, LPP zwiększyło zatem nie tylko możliwość płynnego planowania pracy w magazynie i śledzenia postępów przetwarzania w czasie rzeczywistym, ale także

Dzięki wdrożeniu WAP, LPP zwiększyło nie tylko możliwość płynnego planowania pracy w magazynie i śledzenia postępów przetwarzania w czasie rzeczywistym, ale także bieżącego reagowania na potencjalne odstępstwa od założonego harmonogramu wysyłek.

bieżącego reagowania na potencjalne odstępstwa od założonego harmonogramu wysyłek.

– *Funkcjonowanie Centrum Dystrybucyjnego nie byłoby możliwe bez innowacyjnych systemów informatycznych wspierających jego efektywne zarządzanie. Warehouse Advanced Planning to unikalne rozwiązanie, które przynosi proces planowania procesów logistycznych w LPP na nowy, wyższy poziom. Dotyczy to zarówno dostępności danych w jednym miejscu, jak i możliwości elastycznego reagowania na różne, często nieprzewidywalne sytuacje* – komentuje Mirosław Hoffmann, kierownik ds. IT systemów logistycznych w LPP S.A.

temów logistycznych w LPP S.A.

W następnych fazach projektu, planowaniem przy użyciu modułu WAP zostaną objęte najważniejsze procesy logistyczne Centrum Dystrybucyjnego. Dzięki temu moduł Warehouse Advanced Planning będzie kontrolował wszystkie istotne zadania magazynowe LPP – od przyjęcia towaru, aż po jego wysyłkę. Opracowanie i wdrożenie Warehouse Advanced Planning to dowód na to, że rozwiązania Przemysłu 4.0, pozwalające na analizowanie w czasie rzeczywistym dużych ilości danych oraz wykorzystanie algorytmów optymalizujących pracę maszyn, mogą zostać z powodzeniem wykorzystane w Logistyce 4.0. ◀

Opr. Elżbieta Haber

OCPE24.COM

**UBEZPIECZENIA
DLA TRANSPORTU**

Serwisy Scania używają telematyki, aby zdalnie diagnozować pojazdy, co skraca czas napraw, pozwala lepiej zaplanować bieżącą obsługę i szybciej reagować, gdy dojdzie do niespodziewanej awarii na drodze



Transport bardziej efektywny dzięki telematyce

Usługi telematyczne to integralny element oferty Scania. System jest stale rozwijany, a liczba pojazdów Scania połączonych w ramach sieci przesyłania informacji przekroczyła 300 tys., co dotyczy przede wszystkim pojazdów wprowadzonych do ruchu w ciągu ostatnich sześciu lat.

Usługi Scanii były wielokrotnie nagradzane w dziedzinie telematyki w kategorii pojazdów ciężarowych. Pod koniec zeszłego roku uznanie jury, które przyznawało nagrody German Telematics Prize 2018, zdobyły dwie usługi – Zarządzanie Flotą i Zdalne Zarządzanie Tacho. Jury docenili przede wszystkim ich prostotę obsługi i funkcjonalność. Interfejs pozwala

na szybkie odnalezienie poszukiwanych danych przez kierowcę i optymalne wykorzystanie możliwości systemu.

Do korzystania z telematyki jako elementu zarządzania współczesną flotą samochodową przekonuje Henrik Henriksen, prezes i dyrektor generalny Scania CV AB: – *Transport drogowy stoi u progu fundamentalnego zwrotu ku bardziej zrów-*

noważonym środowiskowo rozwiązaniom transportowym. Cyfryzacja i usługi łączności odegrają w tym procesie kluczową rolę.

Coraz lepiej i więcej

Rozwój elektronicznych systemów kontroli nad pracą pojazdu to priorytet w firmie Scania. Informacje pochodzące z połączonych sieci pojazdów należą do jej kluczowych zasobów. Strategia ta, przyjęta przez firmę w latach 90., pozwoliła wprowadzić szereg różnorodnych systemów, które wspierają kierowców i pomagają im jeździć bezpiecznie i oszczędnie.

Na początku XXI w. firma przedstawiła wczesny wariant systemu Fleet Management. Wówczas chodziło o możliwość czytania danych z systemów pojazdu. Informacje te były wykorzystywane do analizy spalania oraz zużycia elementów pojazdu, a także sposobu w jaki kierowca zmienia biegi, jak używa hamulców i z jaką prędkością obrotową pracuje silnik. Tak utworzona baza danych była podstawą dla treningów ekonomicznej jazdy przeprowadzanych w Szkole Jazdy Scania, uzupełnionych później o *coaching*, czyli indywidual-



Pod koniec zeszłego roku uznanie jury, które przyznawało nagrody German Telematics Prize 2018, zdobyły dwie usługi – Zarządzanie Flotą i Zdalne Zarządzanie Tacho

ną opiekę trenera. Obecnie doskonalenie techniki jazdy stanowi jeden z kluczowych elementów dzisiejszego pakietu „Ecolution by Scania”. Pozwala on przewoźnikowi działającemu w transporcie długodystansowym obniżyć zużycie paliwa o 10-15%, co przy założeniu, że zestaw pokonuje 200 tys. km rocznie, daje oszczędności rzędu 10 tys. euro na ciężarówkę.

Współczesny wariant systemu Fleet Management to kompleksowy system do monitorowania pojazdów i analizy danych, który daje użytkownikowi pełen wgląd w informacje na temat swojej floty i kie-

Dwie perły w koronie Scanii

Jak wcześniej wspomniano, nagrody German Telematics Prize 2018 zdobyły dwie, o wysokim stopniu zaawansowania usługi – Zarządzanie Flotą i Zdalne Zarządzanie Tacho. Ta druga pozwala na automatyczne, zdalne ściąganie danych z karty kierowcy podczas jazdy. Zapewnia również bezpieczną archiwizację danych oraz ich analizę, a przejrzyste raporty dają pełen wgląd w pracę kierowców i pojazdów. Do tego pomaga zwiększyć dyspozycyjność floty oraz uprościć wymaganiom przepisów. Regular-

Scania One

Usługi z zakresu telematyki dostępne są za pomocą otwartej platformy Scania One, która korzysta z oprogramowania firmy Ericsson. Platforma została zaprojektowana z myślą o zróżnicowanych potrzebach posiadaczy flot i kierowców, związanych z eksploatacją pojazdów, obsługą zleceń oraz o osobistych preferencjach użytkowników. Dzięki niej kierowcy mogą korzystać z wszystkich aplikacji, jakich używa firma transportowa na jednym urządzeniu, specjalnie opracowanym tablecie.

Współczesny wariant systemu Fleet Management to kompleksowy system do monitorowania pojazdów i analizy danych, który daje użytkownikowi pełen wgląd w informacje na temat swojej floty i kierowców.

rowców. Pozwala na analizę zmian wydajności floty z uwzględnieniem najważniejszych czynników wpływających na koszty, w tym spalania oraz sposobu eksploatacji pojazdu. System jest też bardzo pomocny w planowaniu pracy pojazdów, dostarczając informacje o ich położeniu i zbliżając się terminie prac serwisowych.

Również serwisy Scania używają telematyki, aby zdalnie diagnozować pojazdy, co skraca czas napraw, pozwala lepiej zaplanować bieżącą obsługę i szybciej reagować, gdy dojdzie do niespodziewanej awarii na drodze. Kolejnym krokiem w rozwoju komunikacji z pojazdem jest planowanie obsługi serwisowej odpowiednio do specyficznych zadań wykonywanych przez pojazd i sposobu w jaki kierowca go prowadzi. Dotychczas jedynym czynnikiem brany pod uwagę był przebieg.

nie przeprowadzane analizy przyczyniają się do znacznego wzrostu wydajności taboru i optymalizacji przebiegu monitorowania.

Z kolei usługa Zarządzanie Flotą wspiera menedżerów flot w optymalizacji pracy pojazdów, którymi zarządzają. Pomaga zwiększyć efektywność pracy floty, redukując koszty i zwiększając zysk. W systemie telematycznym wyposażone są w standardzie wszystkie, nowe pojazdy Scania, a po aktywacji użytkownik natychmiast zyskuje dostęp do danych o flocie.

Usługi Zarządzanie Flotą i Zdalne Zarządzanie Tacho są dostępne w pakietach z różnym zestawem funkcji, pozwalających na tworzenie różnych raportów. Obie usługi mogą być instalowane w pojazdach ciężarowych wszystkich producentów, co umożliwia użytkownikowi monitorowanie całej floty.



Usługi z zakresu telematyki dostępne są za pomocą otwartej platformy Scania One, która została zaprojektowana z myślą o zróżnicowanych potrzebach posiadaczy flot i kierowców, związanych z eksploatacją pojazdów, obsługą zleceń oraz o osobistych preferencjach użytkowników

Za pośrednictwem Scania One posiadacze flot i kierowcy uzyskują dostęp do najnowszych usług, usprawniających i ułatwiających wykonywanie zadań transportowych. Platforma jest wygodnym rozwiązaniem dla użytkowników obecnych i przyszłych usług Scania, dostępnym za pomocą urządzeń mobilnych i stacjonarnych. Połączone usługi Scania oferują wszystko, co jest potrzebne – od automatycznego raportowania tachografu po zdalną diagnostykę i coaching kierowców. Scania One może współpracować z opartą na „chmurze” platformą RIO stworzoną przez Volkswagen Truck & Bus GmbH. Dzięki temu użytkownicy mogą korzystać z dodatkowych usług, także innych usługodawców.

Scania One obejmuje m.in. takie funkcje, jak:

- ▶ codzienna inspekcja (przegląd czynności, które należy wykonać przed wyruszeniem w drogę. Pozwala na systematyczną kontrolę pojazdu, co stanowi podstawę do planowania kolejnej wizyty w serwisie);



Platforma jest wygodnym rozwiązaniem dla użytkowników obecnych i przyszłych usług Scania, dostępnym za pomocą urządzeń mobilnych i stacjonarnych



Zintegrowane konwoje złożone z trzech lub więcej pojazdów Scania zostaną wykorzystane przez Ahola Transport Oyj do testów na fińskich autostradach

- ▶ Scania Assistance (umożliwia kierowcy skontaktowanie się z serwisem i przekazanie pozycji pojazdu w celu przeprowadzenia szybkiej naprawy na drodze lub w warsztacie);
- ▶ przewodnik (interaktywne narzędzie, które umożliwia kierowcy zapoznanie się z podstawowymi funkcjami pojazdu. Za pomocą aparatu urządzenia mobilnego można zrobić zdjęcia symboli znajdujących się na tablicy rozdzielczej i poznać ich działanie, czytając opis lub oglądając film).

Kolejne funkcje Scania One są systematycznie dodawane, a w efekcie powstanie platforma dla zoptymalizowanych i wydajnych usług przewozowych.

Transport autonomiczny

Inżynierowie Scania pracują także nad rozwiązaniami związanymi z bezprzewodową komunikacją i pojazdami autonomicznymi. Projekty są realizowane we współpracy z firmą Ericsson. Możliwości pojazdów autonomicznych znacznie wzrosną, gdy

miczny, kierujący pozostałymi trzema. Dodatkowo, zautomatyzowano cały przeładunek.

Za pomocą bezprzewodowej komunikacji dystans między pojazdami ciężarowymi i autobusami będącymi w ruchu będzie mógł zostać bezpiecznie zmniejszony. Pozwoli to na zmniejszenie oporów powietrza i ograniczenie zużycia paliwa. Usługi łączności umożliwiają też dostęp do aktualnych informacji o pogodzie, korkach oraz innych potencjalnie niebezpiecznych sytuacjach na drodze.



Usługi telematyczne umożliwiają znaczne organicznie marnotrawstwa w transporcie i wpływają na zwiększenie dyspozycyjności floty. Ma to istotne znaczenie w biznesie, dla którego każdy dzień postoju pojazdu oznacza straty

Usługa Zarządzanie Flotą wspiera menedżerów flot w optymalizacji pracy pojazdów, którymi zarządzają. Pomaga zwiększyć efektywność pracy floty, redukując koszty i zwiększając zysk.

zostanie wdrożony do użytku rozwijany przez Ericssona standard 5G.

Pierwszy na świecie systemu transportowego wykorzystującego zintegrowane konwoje powstaje w Singapurze. Pierwszy konwój testowany jest na drogach publicznych w ramach przewozów między terminalami portowymi w tym mieście. Tworzą go cztery samochody, z których pierwszy to pojazd autono-

Pierwszą w Europie i drugą na świecie umową dotyczącą praktycznych testów zintegrowanych konwojów na drogach publicznych, jaką zawarli przedstawiciele Scania, jest porozumienie z fińską firmą Ahola Transport Oyj. Zintegrowane konwoje złożone z trzech lub więcej pojazdów Scania zostaną wykorzystane przez Ahola do testów na fińskich autostradach. W ich trakcie w każdym pojeździe będzie obec-

ny kierowca, jednak za prowadzenie konwoju odpowiedzialna będzie tylko osoba znajdująca się w pierwszym pojeździe. Pozostałe pojazdy będą za nim podążać samodzielnie. Przejazdy tego typu są klasyfikowane jako jazda pół-autonomiczna. Umowa z Ahola Transport stanowi ważny krok w kierunku zastosowania zintegrowanych konwojów w praktyce. Do

mogą przyczynić się do ograniczenia wydatków na paliwo, stanowiących zazwyczaj 2/3 całkowitych kosztów ponoszonych przez firmę przewoźową.

Flota połączona w ramach sieci przesyłania informacji stwarza olbrzymi potencjał do zwiększenia wydajności w różnych branżach, takich jak budownictwo, leśnictwo, czy usługi komunalne. Wykorzystując

analizę danych uzyskiwanych w czasie rzeczywistym, rozwiązania Scania pozwalają na korzystanie z maksymalnych możliwości pojazdu, zależnie od tras, jakimi się porusza i zadań jakie wykonuje. Poprzez usługi łączności i analizy danych przewoźnicy mają dostęp do usług na najwyższym poziomie, niezależnie od tego czy działają w trwającym wiele dni transporcie dalekobieżnym, na placu budowy czy w skomplikowanej sieci miejskiego transportu publicznego.

Nic więc dziwnego, że usługi związane z łącznością i innymi obszarami eksploatacji pojazdu stanowią coraz większy odsetek przychodów Scania. ◀

Opr. Elżbieta Haber

Do upowszechnienia zintegrowanych konwojów konieczne jest uzyskanie akceptacji ze strony innych użytkowników dróg oraz odpowiednie rozwiązania prawne. Dlatego też testy konwojów w zwykłym ruchu drogowym przy zmiennej pogodzie są bardzo ważne.

upowszechnienia tego typu przewozów konieczne jest uzyskanie akceptacji ze strony innych użytkowników dróg oraz odpowiednie rozwiązania prawne. Dlatego też testy konwojów w zwykłym ruchu drogowym przy zmiennej pogodzie są bardzo ważne.

Podczas jazdy w konwoju wykorzystywane są systemy wspomagające kierowcę dotyczące m.in. optymalizacji przebiegu trasy i prędkości pojazdu. Rozwiązania te zapewniają terminowe dostawy oraz wysoką wydajność transportu. Jazda w konwoju usprawnia też ruch na drodze i przynosi korzyści dla środowiska – dzięki obniżeniu oporu powietrza zmniejsza się zużycie paliwa i ślad węglowy. A ze względu na to, że konwój prowadzony jest tylko przez kierowcę znajdującego się w pierwszym pojeździe, kierowcy pozostałych zestawów mogą w tym czasie wykonywać zadania administracyjne. W połączeniu z bardziej elastycznymi przepisami o czasie pracy kierowcy otwiera to możliwość częstszych noclegów w domu, zamiast w kabinie.

Mniej marnotrawstwa

Nie ulega kwestii, że korzystanie z systemów telematycznych przynosi duże korzyści firmom transportowym – poza informowaniem o aktualnym położeniu pojazdu, szczegółach jego funkcjonowania i zdalnym planowaniem obsługi serwisowej, pozwala na kompleksowe analizy pracy pojazdów i kierowców. Usługi telematyczne umożliwiają znaczne ograniczenie marnotrawstwa w transporcie i wpływają na zwiększenie dyspozycyjności floty. Ma to istotne znaczenie w biznesie, dla którego każdy dzień postoju pojazdu oznacza starty. Właściwie dobrane usługi łączności



PEMA

Wynajem – Serwis – Sprzedaż

**NOWE CIĄGNIKI I NACZEPY
DOSTĘPNE NA WYNAJEM OD ZARAZ***



* Wynajem poszczególnych pojazdów po spełnieniu przez klienta niezbędnych wymagań, w tym dokumentacyjnych i formalnych

Nowe naczepy:

- Chłodnia Schmitz „podwójna podłoga”
- Chłodnia Schmitz standard z windą załadunkową
- Chłodnia Schmitz do mięsa „hakówka”
- Chłodnia Schmitz „Multitemp”
- Firanka Standard Schmitz i Kögel
- MEGA Schmitz i Kögel
- BOX (Kofer) Schmitz

Ciągniki Siodłowe:

MAN TGX 18.500, DAF FT XF 460, Volvo FH500

ILOŚĆ OGRANICZONA

Szczegółowe informacje dotyczące oferty uzyskasz u menedżerów regionalnych:

Polska centralna/wschodnia: 604 545 416
Polska zachodnia: 604 545 407
Polska południowa: 604 545 410

email: wynajem@pema.eu
strona: www.pema.eu

Bliski Wschód perspektywnym kierunkiem

Go Logis ma blisko 5-letnie doświadczenie w obsłudze transportów do Iranu, dzięki czemu jeszcze przed odbiorem przesyłki może wyeliminować błędy w formalnościach, które mogłyby utrudnić dostawę towaru

Na Bliskim Wschodzie swoją ofertę rozwija Go Logis. Co więcej, stara się, aby rola jaką odgrywa, miała coraz większe znaczenie w obsłudze logistycznej firmy. Chętnie podejmuje się organizacji transportów do krajów z tego regionu, zwłaszcza Iranu i Turcji, oraz poszukuje klientów, którym mógłby zaoferować pomoc w tym zakresie. O szczegółach mówi Karolina Torenc, zastępca kierownika biura obsługi klienta w Go Logis.

Dlaczego ten kierunek ważny jest dla firmy?

Bliski Wschód, a zwłaszcza Turcja i Iran, mają dla nas perspektywiczne znaczenie. Otrzymujemy bardzo wiele zapytań ofertowych od nowych klientów, którzy są zainteresowani organizacją przewozów do Iranu. Co ciekawe, w większości są to firmy, które dopiero chciałyby rozpocząć swoją biznesową przygodę z tym krajem, ale nie do końca wiedzą jak to zrobić, jeżeli chodzi o transport. W takich przypadkach służymy także fachowym doradztwem w zakresie organizacji odprawy celnej w Polsce, przygotowania niezbędnej dokumentacji transportowej oraz oferujemy dopasowany do potrzeb klienta rodzaj transportu. Mamy już blisko 5-letnie doświadczenie w obsłudze transportów do Iranu, dzięki czemu jeszcze przed odbiorem przesyłki możemy wyeliminować błędy w formalnościach, które mogłyby utrudnić dostawę towaru. Z kolei Turcja, do której organizujemy transporty już od ponad 6 lat, jest dalej jednym z naszych ulubionych kierunków. Obecnie obsługujemy kontraktowe przesyłki całopojazdowe dla jednego z naszych głównych klientów.

Na ile polski oddział zaangażowany jest w obsługę Bliskiego Wschodu? Czy dotyczy to np. tylko przewozów drogowych, czy bardziej kompleksowej usługi?



Karolina Torenc

Do Turcji organizujemy transporty drogowe całopojazdowe i częściowe w eksporcie i imporcie w systemie *door-to-door*, specjalne ADR, ponadnormatywne, dedykowane i materiałów wystawowych na karnecie ATA. Obsługujemy także kierunki Turcja – Rosja i Turcja - kraje byłej WNP, Turcja – Litwa i Turcja – Łotwa. Docieramy do ponad 15 miast w części europejskiej i azjatyckiej. Dodatkowo zapewniamy klientom organizację odpraw celnych i, jeśli jest taka potrzeba, udostępniamy im tureckie magazyny celne do składowania i przeładunku towarów. Jeśli chodzi o Iran, to organizujemy przewozy drogowe całopojazdowe, drobnicowe i doładunki, w eksporcie i imporcie. Klientom zapewniamy też przeładunek towaru (*cross-docking*, doładunki) w magazynach w Turcji. W tym roku po raz kolejny przedłużyliśmy ubezpieczenia OCP i OCS na przewóz towarów do Iranu w bardzo szerokim zakresie ubezpieczeń, które obejmują klauzule dotyczące m.in. przewozu ładunków niebezpiecznych (ADR), awarii agregatu chłodniczego (ATP) i warunków przewozu leków i farmaceutyków. Dzięki temu jesteśmy jedną z nielicznych firm spedycyjnych w Polsce

posiadających ubezpieczenie na Iran z tak dużym zakresem klauzul.

Jaki towar wożony jest z/na Bliski Wschód?

Do Turcji organizujemy transporty głównie dla branży rolniczej i przemysłowej. Przewozimy części zamienne i komponenty do produkcji ciągników i maszyn rolniczych, tj. pompy, stelaże, układy pneumatyczne, chłodnice, skrzynie biegów, układy klimatyzacji, części metalowe do transmisji, osie do ciągników i szyby jako transporty dedykowane. W przypadku Iranu naszymi klientami są przede wszystkim firmy z branży kosmetycznej i higienicznej oraz producenci urządzeń i maszyn pakujących dla przemysłu spożywczego, farmaceutycznego i chemicznego.

Czy w takim samym stopniu obsługujecie eksport i import? Jeśli nie, to jak sobie radzicie z pustymi przestrzeniami ładunkowymi?

To uzależnione jest już od konkretnych zleceń. Jeżeli chodzi o transport drobnicowy to oczywiście konsolidujemy różne towary, od różnych nadawców, tak aby



Jeżeli chodzi o transport drobnicowy to Go Logis konsoliduje różne towary od różnych nadawców, tak aby wypełnić całe auto. Wszystkie towary są transportowane do jednego kraju, w tym przypadku Iranu lub Turcji

Wypełnić całe auto. Wszystkie towary są transportowane do jednego kraju, w tym przypadku Iranu lub Turcji.

Wypełnić całe auto. Wszystkie towary są transportowane do jednego kraju, w tym przypadku Iranu lub Turcji.

Po raz kolejny Go Logis przedłużył ubezpieczenia OCP i OCS na przewóz towarów do Iranu w bardzo szerokim zakresie ubezpieczeń, które obejmują klauzule dotyczące m.in. przewozu ADR, awarii agregatu chłodniczego (ATP) i warunków przewozu leków i farmaceutyków.

Jakie są specyficzne wymagania Bliskiego Wschodu i gdzie są największe wyzwania przy obsłudze tego kierunku? Czy we wszystkich krajach jest podobnie?

Zorganizowanie transportu na Bliski Wschód wymaga od spedytora bardzo dobrej znajomości realiów rynkowych, kulturowych i infrastrukturalnych. Zarówno


COLIAN Logistic

Partnerstwo i zaufanie

Kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki, magazynowania, spedycji drogowej, spedycji morskiej



**Oddziały
w Polsce**



Colian Logistic Sp. z o.o.

ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: handlowy@colian.pl, www.colianlogistic.pl



W przypadku Iranu wciąż obowiązuje embargo, więc wcześniej trzeba się upewnić, czy przewożony towar nie podlega sankcjom. Ze względu na słabo rozwiniętą sieć serwisową, dużym problemem może też okazać się awaria samochodu

Fot. Mercedes Benz

Iran i Turcja są krajami silnie zbiurokratyzowanymi, stąd trzeba dobrze przygotować się od strony formalnej, pamiętać o licznych procedurach i przepisach prawnych. Z powodu małego błędu w dokumentach może dojść do zatrzymania samochodu z ładunkiem na granicy.

Iran jak i Turcja są krajami silnie zbiurokratyzowanymi, stąd trzeba dobrze przygotować się od strony formalnej i pamiętać o licznych procedurach oraz przepisach prawnych. Z powodu nawet małego błędu czy nieścisłości w dokumentach może dojść do zatrzymania samochodu z ładunkiem na granicy i wydłużyć czas dostawy. W przypadku Iranu wciąż obowiązuje embargo, więc wcześniej trzeba się upewnić, czy przewożony towar nie podlega sankcjom. Ze względu na słabo rozwiniętą sieć serwisową, dużym problemem może też okazać się awaria samochodu, stąd konieczny jest stały monitoring transportu.

Z kolei Turcja jest nie tylko zbiurokratyzowanym, ale także i bardzo konkurencyjnym rynkiem. W przypadku obsługi tego kierunku doskonale sprawdziło się nawiązanie współpracy z partnerem tureckim, który na miejscu odpowiada za

kontakt z odbiorcą i nadawcą, sprawdza terminy dostawy i odbioru towarów, weryfikuje dokumenty potrzebne do odprawy celnej, co usprawnia i optymalizuje czas odprawy końcowej. Także przed konsolidacją towarów w Turcji, nasz agent za

towaru. Aby uniknąć problemów na granicy i przestojów, pamiętamy o sprawdzeniu uprawnień kierowców, czy posiadają ważne paszporty i wizy wjazdowe, czy wyposażenie auta jest zgodne z prawem. Przy planowaniu transportu do krajów Bliskiego Wschodu trzeba też koniecznie uwzględniać liczne święta państwowe i religijne, jak Ramadan.

Na ile perspektywiczna jest obsługa Bliskiego Wschodu dla operatora logistycznego?

Kraje Bliskiego Wschodu to dla nas zdecydowanie perspektywiczny kierunek. Obser-

Turcja jest nie tylko zbiurokratyzowanym, ale także i bardzo konkurencyjnym rynkiem. W przypadku obsługi tego kierunku doskonale sprawdziło się nawiązanie współpracy z partnerem tureckim.

każdym razem weryfikuje ilość i termin gotowości towaru do odbioru, dzięki czemu unikamy rozbieżności przy zamówieniach, a kiedy już dojdzie do realizacji zlecenia, możemy lepiej dopasować typ naczepy do wymiarów oraz specyfikacji

wujemy wzrost zamówień na organizację transportów do tego regionu, otrzymujemy coraz więcej zapytań ofertowych. Z pewnością będziemy rozwijać ofertę, zarówno jeśli chodzi o zakres usług jak i branże, które możemy obsługiwać. ◀

W 2016 r. PEKAES przetransportował na Bliski Wschód ponad 500 kontenerów, a w roku 2017 już 720 kontenerów. Z Polski przewozi głównie ładunki do Kataru, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Arabii Saudyjskiej i Izraela



Systematyczny wzrost wolumenu towarów

Od wielu już lat PEKAES jest bardzo aktywny na Bliskim Wschodzie. W ostatnim czasie, mimo napiętej sytuacji w regionie, działamy bez zakłóceń, a przewóz ładunków odbywa się głównie drogą morską.



Kajetan Jagłowski

Jedynie towary z Turcji transportujemy także drogą lądową. Mamy stąd regularne linie drobnicowe od lat, a transporty odbywają się na trasie Istanbuł-Czechowice-Dziedzice. Dawniej nasze ciężarówki kursowały także do Iranu, Iraku, Syrii czy Kuwejtu. Obecne operacje znacznie się różnią od tamtych transportów. Można powiedzieć, że świadczymy bardziej zaawansowane usługi logistyczne na jeszcze większą skalę.

ku ponad 500 kontenerów, a w roku 2017 już 720 kontenerów. Z Polski przewozimy głównie ładunki do Kataru, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Arabii Saudyjskiej i Izraela.

Zakres świadczonych usług obejmuje obsługę ładunków „od drzwi” klientów do portów na Bliskim Wschodzie. Działamy wspólnie z lokalnymi partnerami, dzięki czemu możemy świadczyć także dostawy na terytorium krajów Bliskiego Wschodu.

czamy na przykład materiały budowlane, ale także meble, zabawki i produkty spożywcze.

Wyzwanie dające profity

Obecność na Bliskim Wschodzie wiąże się z pewnym wyzwaniem dla operatorów. Ze względu na różnice kulturowe w relacjach biznesowych należy wykazać się dużym taktem. Dlatego tak istotne są dla nas kontakty z lokalnymi agentami, którzy służą nam wsparciem w każdej sytuacji.

Sytuacja jest napięta, lecz transporty odbywają się terminowo i to, co dzieje się obecnie nie wpływa na zakłócenie naszych dostaw. To zasługa między innymi naszych lokalnych partnerów, którzy dokładają wszelkich starań, aby wszystko odbywało się jak należy. Oczywiście jesteśmy świadomi, że sytuacja geopolityczna może wpływać na relacje biznesowe i na bezpieczeństwo ładunków. Z pewnością dobre, wieloletnie relacje i sprawdzone procedury teraz procentują. To nadal bardzo perspektywiczny rynek. ◀

Kajetan Jagłowski,
dyrektor spedycji
morskiej i lotniczej,
PEKAES

Obecność na Bliskim Wschodzie wiąże się z pewnym wyzwaniem dla operatorów. Ze względu na różnice kulturowe w relacjach biznesowych należy wykazać się dużym taktem. Dlatego istotne są kontakty z lokalnymi agentami, którzy służą wsparciem w każdej sytuacji.

Więcej niż przewóz towarów

Bliski Wschód to rejon, w którym widzimy duży potencjał do rozwoju. Oczywiście istotny jest także fakt, że stale notujemy wzrost wolumenu towarów, które przewozimy na Bliski Wschód. W 2016 r. PEKAES przetransportował w tym kierun-

PEKAES posiada własne biura spedycji morskiej i portowej w Gdyni i Szczecinie. Możemy zaoferować więc również pełną obsługę celną, a także liczne dodatkowe usługi portowe.

Transport odbywa się w obu kierunkach, chociaż zdecydowanie więcej wywozimy z Polski. Na Bliski Wschód dostar-



Ekol będzie oferował w Iranie szeroki wachlarz usług dzięki magazynowi celnemu i dystrybucyjnemu, usługom dodatkowym VAS, odprawie celnej oraz dystrybucji krajowej poprzez własną sieć terminali

W Turcji i poza nią

Firma Ekol, która jest operatorem logistycznym posiadającym oddziały w 16 krajach, wywodzi się z Turcji. W tym kraju prowadzi działalność od blisko 30 lat i z pewnością można nazwać ją liderem rynkowym.

Tylko w Turcji dysponuje 600 tys. m² powierzchni magazynowej w blisko 40 lokalizacjach. Posiada również własny port w Yalova koło Stambułu. To właśnie w Turcji zlokalizowany jest Dział Badań i Rozwoju, w którym ponad 120 pracowników pracuje nad setką projektów, dysponując rocznym budżetem 6 mln euro. Efekt pracy tego działu to m.in. udoskonalanie operacji również na terenie Europy, czy rozwój programów IT.

Rozwój transportu intermodalnego

Strategia Ekol zakłada rozwój transportu intermodalnego. Firma dysponuje 48 de-

Europę z Bliskim Wschodem, jest port w Yalova. Początkowa wartość inwestycji wyniosła 40 mln euro. Port wybudowany w miejscowości Yalova Topçular, na powierzchni 80 tys. m² i mogący pomieścić 500 naczip, jest wyposażony w dok z dwoma rampami, aparat rentgenowski, urząd celny, laboratorium, biura agencyjne, pomieszczenia socjalne dla kierowców, magazyn tranzytowy o powierzchni 16 tys. m² oraz magazyn ADR. Laboratoria w Terminalu Ro-Ro Yalova przeprowadzają badania materiałów umożliwiając eksport m.in. produktów tekstylnych i skórzanych, obuwia, materiałów biurowych oraz zabawek. Port ten jest wykorzystywany jako hub łączący Europę z Bliskim Wschodem.

Ekol Logistics Pars. Razem z otwarciem spółki, firma Ekol rozpoczęła inwestycję w wysoce wyspecjalizowane centrum logistyczne o nazwie „Saffron Logistics Center”. Projekt ten ma umożliwić operatorowi logistycznemu przeniesienie 28 lat doświadczeń na rynek irański i zaoferowanie swoim klientom przewagi konkurencyjnej w ich łańcuchach dostaw. Po początkowej inwestycji o wartości 20 mln euro, Ekol chce rozpocząć użytkowanie pierwszych obiektów w Iranie o pojemności 45 tys. miejsc paletowych. Centrum logistyczne będzie generowało miejsca pracy w regionie, a początkowe 300 etatów zamieni się w kilka tysięcy wraz z dalszymi inwestycjami spółki.

Ekol będzie oferował w Iranie szeroki wachlarz usług dzięki magazynowi celnemu i dystrybucyjnemu, usługom dodatkowym VAS, odprawie celnej oraz dystrybucji krajowej poprzez własną sieć terminali. Niezależnie od inwestycji w budowę magazynu, Ekol świadczy usługi dystrybucji międzynarodowej do tego kraju. Od wielu lat bowiem wykorzystuje położenie macierzystej Turcji jako hubu łączącego Europę z Bliskim Wschodem. Od wielu lat specjalizuje się w transportach międzynarodowych do i z Iranu, a międzynarodowe przesyłki z Europy (zarówno Środkowej jak i Wschodniej, czy Zachodniej) docierają do Iranu w ciągu 11-12 dni przy wykorzystaniu rozwiązań intermodalnych. ◀

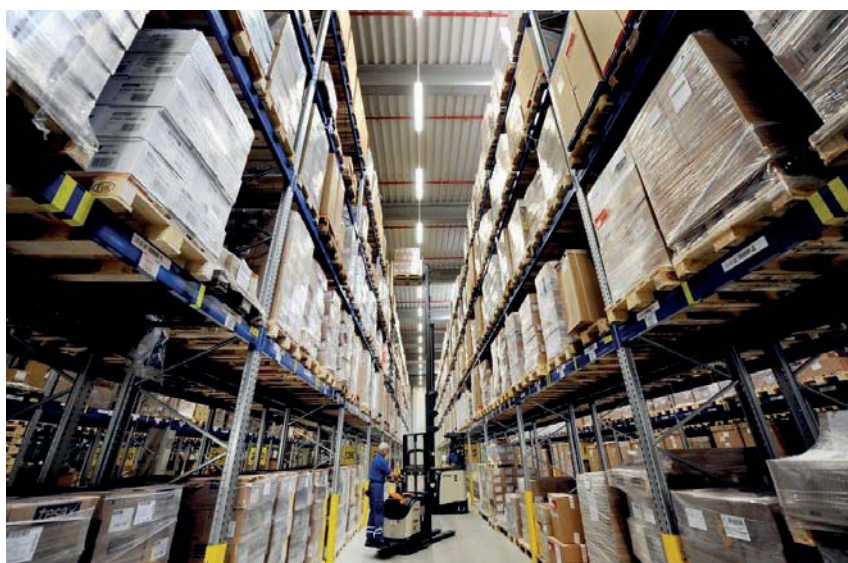
MM

Strategia Ekol zakłada rozwój transportu intermodalnego. Firma dysponuje 48 dedykowanymi pociągami w tygodniu, sześcioma własnymi promami Ro Ro i dwoma portami. Posiada też własną flotę ponad 5,5 tys. środków transportu.

dykowanymi pociągami w tygodniu, sześcioma własnymi promami Ro Ro i dwoma portami. Posiada też własną flotę ponad 5,5 tys. środków transportu. Jedną z bardziej spektakularnych inwestycji, dzięki której udaje się jeszcze skuteczniej łączyć

Wieloletnia współpraca z Iranem

Turcja to nie jedyny kraj, w którym Ekol posiada swoje oddziały na Bliskim Wschodzie. Kilka miesięcy temu otworzył oddział w Islamskiej Republice Iranu pod nazwą



Nie tylko **Bliski Wschód**

W rozbudowę i modernizację obiektów o powierzchni ponad 14 tys. m² w miejscowości Mohammedia w Maroku zainwestował Dachser. Od maja oddział łączy usługi w zakresie krajowego i międzynarodowego transportu lądowego, logistyki kontraktowej oraz operacji celnych.

Połączenie działalności transportowej oraz logistycznej w Mohammedii pozwoliło Dachser Maroko na uzyskanie synergii i lepsze wykorzystanie swoich zasobów w tym kraju. W związku z osiągnięciem maksymalnej pojemności magazynu operatora w Casablance, a także z uwagi na silny wzrost w zakresie transportu międzynarodowego, podjęto decyzję o przeniesieniu części działań do magazynu w Mohammedii. Oddział w Casablance nadal pozostaje główną siedzibą

dla Dachser Maroko oraz działalności operatora związanej z transportem morskim i lotniczym.

Obecnie oddział Dachser w Mohammedii może zaoferować klientom ponad 22,5 tys. miejsc paletowych w magazynie, aby spełnić ich zapotrzebowanie logistyczne. Wraz ze wzrostem wydajności w zakresie obsługi towarów wzrosła również liczba doków z 11 do 28. Do nowoczesnego obiektu dodano także skład celny o powierzchni 2,5 tys. m². ◀

Także w **Botswanie**

Grupa DSV obecna jest nie tylko w krajach Bliskiego Wschodu jak Izrael i Jordania, ale również na tak egzotycznych rynkach jak Kambodża, Malawi, Urugwaj, Zimbabwe, Sri Lanka, Mauritius oraz Botswana. To wynik integracji z przejętym w 2015 r. przez operatora UTi Worldwide.

W momencie wejścia do Botswany, DSV zyskał trzy nowe oddziały zlokalizowane w Gaborone, Tlokweng i Martinsdrift oraz jedną z sieć logistyczną z trzydziestoletnim doświadczeniem. Obecnie swoim klientom oferuje pełen zakres usług w Botswanie, począwszy od transportu lotniczego i morskiego, przez drogowy aż do usług celnych. Magazyn zlokalizowany w stolicy kraju Gaborone jest głównym hubem obsługującym import, eksport i dystrybucję na cały kraj.

DSV Botswana obsługuje m.in. dystrybucję części zamiennych oraz maszyn i sprzętu dedykowanego dla krajowego przemysłu wydobywczego. Operator jest odpowiedzialny za dystrybucję części zamiennych do pojazdów, które a trafiają do największych dealerów w całym kraju. DSV Botswana obsługuje także ponad 65% całego importowanego sprzętu IT oraz znaczące wolumeny tekstyliów importowanych z Hong Kongu i Chin. W gronie klientów znajduje się także kilka kluczowych koncernów farmaceutycznych. ◀

green-zones.eu

Wszystkie plakietki w jednym miejscu!

Europejskie strefy środowiskowe

POBIERZ Z Google Play

Pobierz w App Store

Kazachstan oknem na azjatyckie rynki

Kazachstan to największe i najszybciej rozwijające się państwo Azji Środkowej, położone częściowo w Azji i częściowo w Europie, mające – podobnie jak bliskowschodni Iran – dostęp do Morza Kaspijskiego. Kraj zajmuje dziewiąte miejsce na świecie pod względem powierzchni i wyróżnia się nie tylko bogatymi złożami surowców naturalnych, ale również rozwiniętą infrastrukturą kolejową, rolnictwem, czy przemysłem maszynowym.

Mimo, że powierzchnia Kazachstanu kilkakrotnie przewyższa terytorium Polski, na jego obszarze znajduje się tylko kilka aglomeracji, które dzielą znaczne odległości – porównywalne do trasy znad polskiego morza do Tatr. Struktura dróg i kolei, jest dobrze rozbudowana wyłącznie w zaludnionych częściach państwa, czyli na północy i południu.

W 2017 r. wzrost PKB w tym kraju wyniósł około 3%, a w 2018, zdaniem Banku Światowego, jego dynamika powinna przyspieszyć. Zwłaszcza, że Kazachstan, chcąc zdywersyfikować gospodarkę opartą na surowcach, które stanowią znaczącą część krajowego eksportu, systematycznie dąży do rozwoju zagranicznej współpracy handlowej. Dotyczy to również Polski, która zajmuje 16 miejsce wśród największych importerów do Kazachstanu.

Jeden pociąg zamiast 70 ciężarówek

Potencjał tamtejszego rynku wykorzystał ROHLIG SUUS Logistics, który realizuje stałe połączenia do głównych miast, leżących w obrębie całego kraju, takich jak: Almata, Astana, Pawłodar, Karaganda, Aktobe, Pietropawłowski, Uralsk, Atyrau czy Koksżetau. Od lat zapewnia swoim klientom szeroką ofertę usług w oparciu



Struktura dróg i kolei, jest dobrze rozbudowana wyłącznie w zaludnionych częściach państwa, czyli na północy i południu

o fracht kolejowy (wagony towarowe oraz dwudziesto- i czterdziestostopowe kontenery), drogowy (całopojazdowy i drobnicowy) oraz lotniczy. Oferta operatora obejmuje również pełną obsługę odpraw celnych we własnej agencji celnej oraz obsługę realizacji wielostronnych transakcji i neutralizacji dokumentów handlowych.

Jak podkreśla Iwetta Drewko-Bieńkowska, dyrektor Frachtu Kolejowego – *Warszawę od Astany (stolicy Kazachstanu) dzieli ponad 4 tys. kilometrów. Dystans ten jest wystarczającym argumentem do zaproponowania serwisu kolejowego. Nie oznacza to jednak, że dla tak odległych*

jednorazowo aż 70 ciężarówek, co stanowi dosyć kuriozalną do wyobrażenia sytuację. Dla kolei jest to tymczasem standardowy przewóz, z wykorzystaniem zaledwie jednego pociągu – dodaje.

Duże możliwości realizacji serwisów

Kazachstan to dynamicznie rozwijający się kraj, który cieszy się coraz większym zainteresowaniem przedsiębiorców. Polskie firmy coraz chętniej i odważniej inwestują na tym kierunku (m.in. Polfarma otworzyła fabrykę w Szymkencie, na południu kraju),



Warszawę od Astany (stolicy Kazachstanu) dzieli ponad 4 tys. kilometrów. Dystans ten jest wystarczającym argumentem do zaproponowania serwisu kolejowego

Klienci zlecając transport wybranemu operatorowi logistycznemu powinni mieć pewność, że rzeczywiście zatroszczy się on o prawidłowy przebieg całego procesu logistycznego – od momentu odbioru ładunku po dostarczenie towaru do drzwi odbiorcy.

destynacji transport kolejną jest jedynym rozwiązaniem. Niewątpliwie, obok frachtu drogowego, jest alternatywną opcją jaką warto rozważyć – uważa przedstawicielka operatora. – Przykładowo, w przypadku obsługi zlecenia 1600 ton ładunku frachtem drogowym, na trasę musiałoby wyjechać

koncentrując się nie tylko na rozwoju lokalnego biznesu, ale traktując Kazachstan jako okno na pozostałe azjatyckie rynki. Ponadto, sam kraj dba o zainteresowanie zagranicznych inwestorów, czego dobrym przykładem jest chociażby budowa nowoczesnego terminala przeładunkowego

Khorgos, zlokalizowanego na granicy chińsko-kazachskiej, gdzie przecinają się dwie szerokości torów.

Taka sytuacja stwarza nowe możliwości realizacji serwisów dla operatorów logistycznych obsługujących ten kierunek. Chcąc jednak sprawnie i efektywnie współpracować z klientami, powinni oni wyka-

macierzystej. Tutaj można się spodziewać trudności ze strony rosyjskich kolei, które mogą nie wyrazić zgody na przekroczenie granicy kazachsko-rosyjskiej i na teźże granicy zatrzymać ukraiński wagon. Jak zaznacza reprezentantka firmy – *W tym momencie ponownie wracamy do kompetencji pracownika i jego wiedzy, ponieważ*

Przy obecnej, napiętej sytuacji politycznej pomiędzy Rosją a Ukrainą obsługa transportów do Kazachstanu jest kłopotliwa przede wszystkim dlatego, że należy pokonać tranzyt rosyjski lub przejechać przez terytorium Ukrainy.

zać się nie tylko znajomością tamtejszego rynku, kompleksowością oferty czy zapewnieniem bezpieczeństwa całego łańcucha dostaw, ale przede wszystkim zagwarantować wykwalifikowaną kadrę pracowniczą, znającą przepisy kolejowe i biegle posługującą się językiem rosyjskim, który stanowi jeden z języków urzędowych do przygotowania m.in. dokumentów przewozowych w komunikacji ze Wschodem (drugim jest język chiński). Podstawowym dokumentem jest SMGS – kolejowy list przewozowy, który do najprostszych nie należy, a jest tylko pierwszym krokiem do realizacji transportu. Zdaniem Iwetty DREWKO-BIEŃKOWSKIEJ: – *Klienci zlecając transport wybranemu operatorowi logistycznemu powinni mieć pewność, że rzeczywiście zatroszczy się on o prawidłowy przebieg całego procesu logistycznego – od momentu odbioru ładunku po dostarczenie towaru do drzwi odbiorcy. Szczególnie, że czasem o sprawnym przebiegu transportu decydują niuanse.*

Pomiędzy Rosją a Ukrainą

Przy obecnej, napiętej sytuacji politycznej pomiędzy Rosją a Ukrainą, obsługa transportów do Kazachstanu jest kłopotliwa przede wszystkim dlatego, że należy pokonać tranzyt rosyjski lub przejechać przez terytorium Ukrainy. Wraz z działaniami wojennymi, na Rosję zostało nałożone embargo na różne grupy towarów, przez co transport dla szeregu z nich został ograniczony.

Problemem może być też wykorzystanie pod przewóz ukraińskich wagonów towarowych. Nawet jeśli transport zostanie zrealizowany, a ładunek bezpiecznie dostarczony do odbiorcy w Kazachstanie, wagon pusty po przeprowadzonym przewozie należy przetransportować do stacji

jeśli ich nie posiada, może narazić klienta na duże straty finansowe.

Transit time do 18 dni

Kazachstan to ogromny i bardzo chłonny rynek, gdzie szczególnym zainteresowaniem cieszą się m.in. wszelkiego rodzaju materiały budowlane, artykuły wyposażenia wnętrz,



Polskie firmy coraz chętniej i odważniej inwestują na tym kierunku, koncentrując się nie tylko na rozwoju lokalnego biznesu, ale traktując Kazachstan jako okno na pozostałe azjatyckie rynki

pejskich, a są w stosunku do nich konkurencyjne cenowo. Polska importuje natomiast z Kazachstanu duże ilości pszenicy twardej potrzebnej do produkcji makaronów i innych towarów przetworzonych.

ROHLIG SUUS Logistics gwarantuje sprawną obsługę towarów przewożonych do Kazachstanu – zarówno w pojedynczych wagonach jak i składach całopociągowych,



ROHLIG SUUS Logistics gwarantuje sprawną obsługę towarów przewożonych do Kazachstanu – zarówno w pojedynczych wagonach jak i składach całopociągowych, zapewniając klientom transit time do 18 dni

takie jak meble i produkty dekoracyjne, sprzęt AGD, a także kosmetyki, leki, czy urządzenia i maszyny górnicze. Popyt także jest na polską żywność, jednak embargo nałożone przez Rosję na produkty rolno-spożywcze pochodzenia polskiego skutecznie eliminuje je z transportu lądowego. Ponadto, tamtejsi konsumenci cenią sobie polskie produkty wyposażenia wnętrz (m.in. płytki ceramiczne czy armaturę), które nie ustępują jakością towarom z innych krajów euro-

zapewniając klientom transit time do 18 dni. Operator oferuje kompleksową obsługę pod kątem opieki handlowej i operacyjnej ze strony dedykowanych, wykwalifikowanych pracowników, swobodnie porozumiewających się w języku ojczystym kontrahentów zza wschodniej granicy, realizując transporty m.in. przez Białoruś i Rosję. Szlak ten stanowi obecnie najprostszą i najkrótszą drogę przewozu do Kazachstanu. ◀

MM

Szybkie znalezienie dostępnego przewoźnika jest coraz trudniejsze. Jednocześnie, co piąty transport jedzie pusty. Jak poradzić sobie z niską dostępnością przewoźników? – podpowiada ekspert Transporeon

Obecnie rynek przewozów drogowych ulega transformacji. W całej Unii Europejskiej, przede wszystkim w związku z rozwojem gospodarczym, rośnie zapotrzebowanie na usługi transportowe przy jednocześnie kurczących się zasobach przewozowych. Planowane przez Unię i Polskę zmiany w przepisach nie ułatwią rozwiązania tego problemu. Jakie wyjście z tej sytuacji proponuje firmom produkcyjnym platforma Transporeon? – pytamy Tomasza Swolkienia, Key Account Managera w Transporeon Group.



Tomasz Swolkień

W raporcie drogowym PwC „Rynek pracy kierowców w Polsce” z 2016 r. podano, że udział polskich firm w przewozach dwustronnych wzrósł w latach 2004-2015 z 8,8% do 34,1%, a w rynku przewozów kabotażowych z 4,1% do 36%. Przewidywano, że tempo wzrostu przewozu towarów w latach 2016-2025, realizowanych przez polskich przedsiębiorców, wyniesie około 2,5-3% rocznie. Jak to wygląda dzisiaj?

Udział polskich przewoźników w transporcie drogowym nie tylko pozostaje największy w Unii Europejskiej, ale też nadal rośnie. Wpływa na to przede wszystkim niska cena oraz wysoka jakość realizacji usług. Nie zmienia to jednak faktu, że zlecenia na kierunki dwustronne lub przejazdy kabotażowe są dalej dużym wyzwaniem dla firm. Mimo, że zleceń transportowych przybywa, to przewoźnicy mają problem z organizacją transportu tak, aby kończąc jedno zlecenie, od razu móc realizować

kolejne, bez potrzeby dalekiego dojazdu. Efekty widać na drodze, gdzie aktualnie co piąty samochód jedzie pusty.

kadry kierowców szacowany jest na około 20%. Co więcej, średnia wieku kierowców w transporcie międzynarodowym wynosi

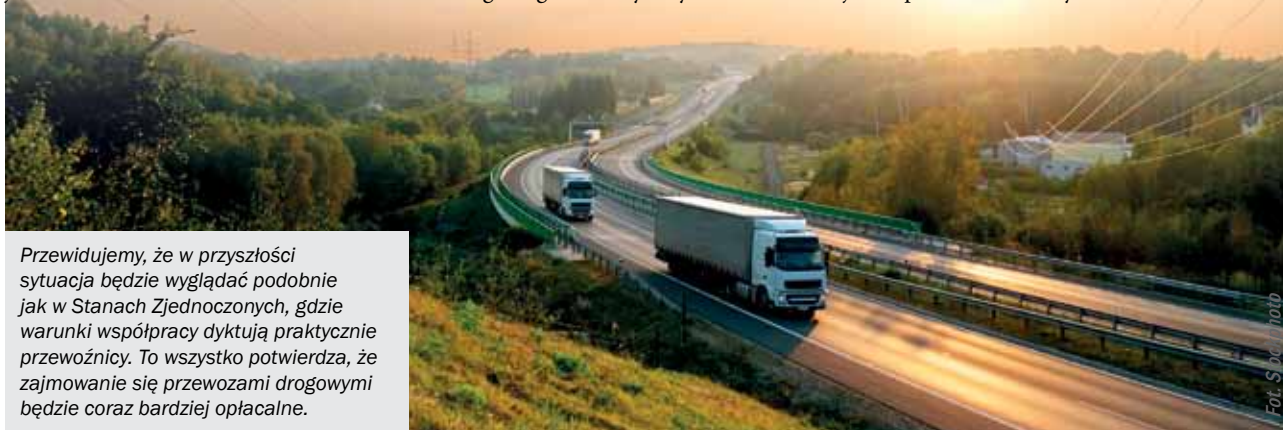
Mimo, że zleceń transportowych przybywa, to przewoźnicy mają problem z organizacją transportu tak, aby kończąc jedno zlecenie, od razu móc realizować kolejne, bez potrzeby dalekiego dojazdu. Aktualnie co piąty samochód jedzie pusty.

Dwa lata temu najważniejszą barierą dalszego rozwoju transportu drogowego stanowił rosnący brak kierowców. Wtedy ich niedobór wynosił około 20%, czyli ok. 100-110 tys. osób. Czy coś się zmieniło w tym czasie?

Sytuacja na rynku pracy nadal pozostaje największą barierą rozwoju transportu drogowego. Deficyt wykwalifikowanej

50 lat, co oznacza, że wielu z nich w niedługim czasie przejdzie na emeryturę. Pomimo rosnących zarobków, ręk do pracy nie przybywa, co może świadczyć o tym, że problem ten będzie się tylko pogłębiał. Polskie firmy transportowe wspierają także pracownicy zza wschodniej granicy, jednak i tutaj możliwości się wyczerpują. Na poprawę sytuacji mogłoby wpłynąć wprowadzenie szybkich zmian w szko-

Przewidujemy, że w przyszłości sytuacja będzie wyglądać podobnie jak w Stanach Zjednoczonych, gdzie warunki współpracy dyktują praktycznie przewoźnicy. To wszystko potwierdza, że zajmowanie się przewozami drogowymi będzie coraz bardziej opłacalne.





Fot. Stockphoto

Rosnące zapotrzebowanie na usługi transportowe przy jednocześnie kurczących się zasobach przewozowych w UE sprawia, że jesteśmy atrakcyjnym partnerem i mamy dominującą pozycję na europejskim rynku.

leniu kierowców zawodowych. Obecnie zdobycie odpowiednich kwalifikacji jest długotrwałe oraz stanowi bardzo wysokie obciążenie finansowe, szczególnie dla osób dopiero wchodzących na rynek pracy.

Jaka jest więc przyszłość transportu drogowego w Polsce, przede wszystkim międzynarodowego, i jak można zaradzić pogłębiającym się problemom? Zwłaszcza, że Ministerstwo Infrastruktury planuje wprowadzić nowy model wynagradzania kierowców (wynagrodzenie w postaci diety za podróż służbową ma zastąpić wyczerpanie przychodu kierowcy na podstawie ogólnych przepisów o delegowaniu pracowników za granicę w ramach świadczenia usług). Zapłacą za to przecież przewoźnicy drogowi.

Zarówno polska, jak i unijna gospodarka nie będą mogły funkcjonować bez transportu drogowego. Transport kolejowy, lotniczy czy morski nie jest w stanie zaspokoić rosnącego zapotrzebowania na coraz krótsze terminy dostaw. Klienci również oczekują coraz większej elastyczności od firm transportowych poprzez realizację mniejszych zamówień. Szczególnie dynamicznie rozwijający się rynek e-commerce przyzwyczaił nas do coraz szybciej realizowanych przesyłek.

Firmy, które chcą z powodzeniem rywalizować o usługi przewoźników drogowych, powinny położyć duży nacisk na zapewnienie sprawnej, obustronnej komunikacji. Do tego celu służy m.in. platforma logistyczna Transporeon, której wdrożenie daje efekt synergii oraz pozwala na redukcję manualnej pracy, tym samym ułatwiając prowadzenie biznesu zarówno załodawcom jak i przewoźnikom. Mogłoby się wydawać, że to oczywiste, jednak dalej sporo firm wykorzystuje telefon oraz korespondencję e-mail do codziennej współpracy. Przekła-

Firmy chcąc z powodzeniem rywalizować o usługi przewoźników drogowych powinny położyć duży nacisk na zapewnienie sprawnej, obustronnej komunikacji. Do tego celu służy platforma logistyczna Transporeon, której wdrożenie daje efekt synergii oraz pozwala na redukcję pracy manualnej.

da się to niestety na problemy organizacyjne, które skutecznie utrudniają kooperację i efektywne wykorzystanie dostępnych zasobów transportowych.

Wprowadzenie nowego modelu wynagradzania, zaproponowanego przez Ministerstwo Infrastruktury, wpłynie na

Czy zajmowanie się przewozami drogowymi jeszcze się opłaca?

Obecnie na rynku transportowym panuje hossa. Można zauważyć, że zarówno polski jak i unijny rynek zmieniają się z korzyścią dla przewoźników. Ich deficyt sprawia, że



Fot. Stockphoto

Zarówno polska, jak i unijna gospodarka nie będą mogły funkcjonować bez transportu drogowego.

wzrost płac kierowców. To z kolei może zwiększyć zainteresowanie tym zawodem wśród młodych osób i przyczynić się do poprawy sytuacji na rynku pracy w transporcie drogowym. Trzeba jednak pamiętać, że wyższe zarobki kierowców to większe koszty transportowe, których skutki odczuwają przede wszystkim konsumenci.

to zleceniodawcy zmuszeni są zabiegać o dobre relacje oraz starać się pozyskać długoterminowe kontrakty zapewniające stabilny dostęp do usług. Przewidujemy, że w przyszłości sytuacja będzie wyglądać podobnie jak w Stanach Zjednoczonych, gdzie warunki współpracy dyktują praktycznie przewoźnicy. To wszystko potwier-



Sytuacja na rynku pracy nadal pozostaje największą barierą rozwoju transportu drogowego. Deficyt wykwalifikowanej kadry kierowców szacowany jest na około 20%. Co więcej, średnia wieku kierowców w transporcie międzynarodowym wynosi 50 lat.

dza, że zajmowanie się przewozami drogowymi będzie coraz bardziej opłacalne.

Z perspektywy firm transportowych istotnym czynnikiem wpływającym na możliwości rozwoju biznesu jest posiadanie odpowiednich klientów – załadowców, którzy oferują atrakcyjne trasy przejazdu pozwalające na minimalizację pustych przebiegów oraz umożliwiają efektywne wykorzystanie czasu pracy kierowcy poprzez redukcję niepotrzebnych postojów na placach przykładowych oraz w magazynach. Transporeon skutecznie wspomaga polskie firmy w tych dwóch aspektach poprzez rozwiązania [Time Slot Management](#) (Zarządzanie Oknami Czasowymi) oraz [Transport Assignment](#) (Zlecenia Transportowe).

Niedobór kierowców pogłębia się również w UE. Jak inne kraje radzą sobie z tym problemem? Jak to wpływa na działalność firm przewozowych w Polsce?



Obecnie zdecydowanie większym zainteresowaniem cieszą się umowy długoterminowe niż tzw. rynek spotowy, gdzie najistotniejszym aspektem było szybkie znalezienie pojazdu w jak najniższej cenie. Teraz kluczowa staje się gwarancja realizacji oraz jakość zlecanej usługi.

Kraje UE nie radzą sobie z deficytem kierowców. Wprowadzane nowe przepisy unijne o pracy delegowanej nie poprawiają sytuacji, wręcz przeciwnie – działają niekorzystnie na prowadzenie biznesu przez firmy przewozowe z krajów wschodnich, skąd pochodzi najwięcej pracowników. W najbliższym czasie nie spodziewam się, aby sytuacja w UE uległa poprawie.

Jednym z najważniejszych obszarów, który wpływa na atrakcyjność firmy, jest umożliwienie przewoźnikom przyjazdu na załadunek lub rozładunek w terminie, który jest optymalny z perspektywy kierowcy.

Problem prawdopodobnie będzie się jeszcze pogłębiać.

Polscy przewoźnicy aktualnie realizują ok. 25% przewozów międzynarodowych, dlatego ich sytuacja jest bardzo dobra. Rosnące zapotrzebowanie na usługi transportowe przy jednocześnie kurczących się zasobach przewozowych w UE sprawia, że jesteśmy atrakcyjnym partnerem i mamy dominującą pozycję na europejskim rynku.

W ostatnim czasie wśród naszych klientów zaobserwowaliśmy zmianę sposobu współpracy między załadowcą a przewoźnikiem. Obecnie zdecydowanie większym zainteresowaniem cieszą się umowy długoterminowe niż tzw. rynek spotowy, gdzie najistotniejszym aspektem było szybkie znalezienie pojazdu w jak najniższej cenie. Teraz kluczowa staje się gwarancja realizacji oraz jakość zlecanej usługi.

Czy są jeszcze inne pomysły na problem związany z brakiem kierowców?

Jednym z pomysłów na poprawę sytuacji są tzw. autonomiczne pojazdy, o których

coraz częściej słyszymy od producentów samochodów ciężarowych. W perspektywie najbliższych lat mają one być ratunkiem na pogłębiający się problem braku kierowców. Technologia umożliwiająca prowadzenie pojazdu bez kierowcy wciąż się rozwija i z pewnością w najbliższym czasie będzie gotowa na realizację tych zadań. Jednak to, czy z niej skorzystamy, będzie zależało przede wszystkim od infrastruktury drogowej, która stanowi znaczącą barierę w zastosowaniu tego typu rozwiązania. Oceniam, że wprowadzenie autonomicznych pojazdów ciężarowych to kwestia jeszcze wielu lat, co oznacza, że i tak w najbliższej przyszłości będziemy musieli zmierzyć się z nieustającym problemem braku rąk do pracy.

Jaki pomysł na rozwiązanie problemu braku kierowców w Polsce ma Transporeon? Czy wzorowano się na rozwiązaniach stosowanych w innych krajach?

W Transporeon mamy bardzo dobry obraz bieżącej sytuacji – z naszej platformy

korzysta codziennie ponad 1 000 załadowców oraz 65 000 przewoźników w 100 krajach. Jednym z najważniejszych obszarów, który wpływa na atrakcyjność firmy, jest umożliwienie przewoźnikom przyjazdu na załadunek lub rozładunek w terminie, który jest optymalny z perspektywy kierowcy. Przy wykorzystaniu do tego celu platformy Transporeon, odpowiedzialność za dokonanie awizacji spoczywa po stronie przewoźnika, co jest korzystne dla obydwu stron. Firma transportowa sama decyduje, kiedy postawi swój pojazd na plac magazynowy, mając na uwadze przeznaczenie minimalnego czasu na oczekiwanie kierowcy do załadunku lub rozładunku, a zleceniodawca znacząco zmniejsza nakłady pracy administracyjnej działu logistyki w lokalizacjach swojej firmy. Staramy się edukować, jak istotny jest ten element współpracy załadowców z przewoźnikami, czego efektem jest prowadzona aktualnie kampania informująca, jak radzić sobie z ograniczoną dostępnością wśród przewoźników. ◀



Zapłać opłatę drogową za przejazd samochodów ciężarowych w Niemczech za pomocą paysafecard

Od 1 lipca 2018 r. należy dokonać opłaty za przejazd samochodów ciężarowych nie tylko po niemieckich autostradach, ale także po drogach federalnych: łącznie jest to 52 000 kilometrów dróg. To oznacza, że jeżeli kierujesz samochodem powyżej 7,5 tony, musisz prędzej czy później dokonać opłaty, chyba że wybierzesz poruszanie się drogami lokalnymi. Istnieje wiele możliwości uiszczenia opłaty drogowej, jednak mogą być one wyzwaniem.

Nie musisz się jednak martwić!

Toll Collect, administrator odpowiedzialny za pobór opłat drogowych w Niemczech, wpisał na listę dopuszczonych środków płatniczych paysafecard, światowego lidera w dziedzinie rozwiązań prepaid. Dzięki temu opłaty drogowe można regulować bez gotówki, bez montażu OBU w samochodzie i bez problemów.

Korzystaj z paysafecard przy dokonywaniu opłaty drogowej, bo paysafecard jest:

- ▶ **praktycznym rozwiązaniem prepaid**
kup 16-cyfrowy PIN i zrealizuj go przy uiszczeniu opłaty drogowej przez Internet lub na terminalu opłat drogowych, bez kosztów i bez oczekiwania na montaż OBU
- ▶ **rozwiązaniem niewymagającym posiadania gotówki**
z tego powodu nie powoduje problemów z drobnymi w punkcie poboru opłat

- ▶ **bezpieczne**
tak proste i bezpieczne jak gotówka, a jednak nieposiadające jej wad
- ▶ **cyfrowe**
umożliwia dokonywanie opłaty przez Internet na smartfonie, tablecie lub komputerze (na platformie online Toll Collect i przez aplikację)
- ▶ **bezpłatne**
korzystanie ze środka płatniczego nic nie kosztuje, niewykorzystane środki pozostają do dyspozycji.

W Polsce paysafecard jest dostępne w 44 000, a na świecie w ponad 600 000 punktach sprzedaży (stacje benzynowe, supermarkety, poczta, kioski itp.), a także online na www.wkv.com. ◀

▶ Więcej informacji na stronie
www.paysafecard.com/toll-collect





Posiadając urządzenie pokładowe E100 można monitorować lokalizację ciężarówek, zapisywać historię przejazdów i uzyskiwać szczegółową analizę każdego kursu, a funkcje Plug and Play umożliwiają przenoszenie urządzenia z jednego samochodu do drugiego w dowolnym momencie

Od Władystoku do Lizbony z jedną kartą paliwową

Obecnie emitenci kart paliwowych oferują przewoźnikom różnorodne pakiety usług niezbędnych do efektywnego prowadzenia działalności biznesowej. Jednym z nich jest firma E100, która od 2001 r. zajmuje silną pozycję na rynku kart paliwowych. Nie bez przyczyny z usług firmy korzystają tysiące przewoźników z ponad dziesięciu państw świata. O wypowiedź na temat korzyści jakie użytkownikom przynosi karta paliwowa E100, poprosiliśmy prezesa zarządu E100 Polska Walerego Wajtsa.

Panie prezesie, do jakich usług ma dostęp użytkownik karty paliwowej E100?

Karta paliwowa E100 to środek płatniczy umożliwiający nabywanie paliwa i płynu AdBlue w formie bezgotówkowej. Jej cechą szczególną jest wielofunkcyjność. Za pomocą karty można płacić nie tylko za paliwo w ponad 13 tys. kompleksów paliwowych, ale też uiszczać opłaty drogowe, rezerwować promy i ROLA (przewóz kolejowy pojazdów ciężarowych), płacić za usługi punktów serwisowych, myjnie oraz parkingi.

Warto podkreślić, że z jedną kartą paliwową E100 można bez problemów przejechać od Władystoku do Lizbony. W rzeczywistości dla przewoźników otwarta jest cała Europa, bowiem E100 to karta dla każdego. Niezależnie od kierunku, w którym realizuje przewozy oraz wielkości floty samochodowej.

Ponadto, z E100 można uzyskać zwrot podatku VAT, a tym samym odzyskać do 30% swoich wydatków na paliwo i za dro-

gi. Oprócz tego E100 posiada takie unikalne usługi, jak wielojęzyczna całodobowa gorąca linia i Klub Pomocy. Indywidualne podejście do klientów, otwartość na ich potrzeby i znajdowanie rozwiązań dla ich problemów, to główne zasady przyswiecające działalności naszej firmy i właśnie

Tak, od kwietnia 2018 r. E100 uruchomiło rejestrację do odbioru uniwersalnego urządzenia pokładowego do dokonywania opłat za drogi w Europie – E100 ONE TOLL. Ułatwia ono przejazd płatnymi drogami we Francji, Hiszpanii, Portugalii i Belgii. W najbliższym czasie do listy tych państw

Karta paliwowa E100 to środek płatniczy umożliwiający nabywanie paliwa i płynu AdBlue w formie bezgotówkowej. Jej cechą szczególną jest wielofunkcyjność.

takie stanowisko umożliwi nam stałe udoskonalanie naszej oferty oraz odpowiadanie w odpowiednim momencie na pojawiające się potrzeby przewoźników.

Obecnie kilku emitentów oferuje uniwersalne urządzenie do dokonywania opłat za przejazd drogami jednocześnie u kilku operatorów. Czy E100 również oferuje taką możliwość?

dołączy Austria, Włochy i Niemcy. Za pomocą urządzenia pokładowego E100 można również opłacić przejazd tunelem Liefkenshoek (Belgia), Herrentunnel (Niemcy) i parkingi we Francji oraz Hiszpanii.

Ponadto, posiadając urządzenie pokładowe E100 można monitorować lokalizację ciężarówek, zapisywać historię przejazdów i uzyskiwać szczegółową analizę każdego kursu, a funkcje Plug and Play umożliwiają



Walery Wajts



Indywidualne podejście do klientów, otwartość na ich potrzeby i znajdowanie rozwiązań dla ich problemów, to główne zasady przyświecające działalności firmy E100. Takie stanowisko umożliwia stałe udoskonalanie oferty oraz odpowiadanie w odpowiednim momencie na pojawiające się potrzeby przewoźników

przenoszenie urządzenia z jednego samochodu do drugiego w dowolnym momencie, bez modyfikacji w specjalistycznym warsztacie. Jest to bardzo wygodne.

Posiadacze karty E100 mogą dziś opłacić przejazd drogami w 28 krajach Europy i Azji.

W czym E100 może pomóc przewoźnikowi?

W ciągu ostatnich pięciu lat szczególnie aktywnie wdrażamy różne innowacje techniczne i doskonalimy już posiadane produkty IT. Dzięki temu możemy zaoferować naszym klientom najlepsze rozwiązania do zarządzania, kontroli i optymalizacji wydatków ponoszonych na realizację przewozów towarowych.

Korzystanie z karty paliwowej E100 znacznie skraca czas potrzebny na prowadzenie raportów w trybie online. Wszystkie operacje dokonane na kartę od razu

wprowadzania przydatnych ograniczeń oraz limitów na karcie. W panelu użytkownika można uzyskać szczegółowe informacje o każdej transakcji, przeprowadzić ana-

Od kwietnia 2018 r. E100 uruchomiło rejestrację do odbioru uniwersalnego urządzenia pokładowego do dokonywania opłat za drogi w Europie – E100 ONE TOLL. Ułatwia ono przejazd płatnymi drogami we Francji, Hiszpanii, Portugalii i Belgii.

widoczne są w formie elektronicznej w panelu użytkownika. A opracowany przez firmę zestaw funkcjonalności daje klientowi możliwość zarządzania i własnoręcznego

lizę dowolnego okresu sprawozdawczego, zaplanować termin zasilenia salda lub skorzystać z możliwości eksportu danych do systemu księgowego lub innego systemu ewidencji stosowanego w firmie.

Nawiasem mówiąc, już od roku można zarządzać kartami paliwowymi nie tylko z panelu użytkownika, ale również przez naszą aplikację mobilną. Zawiera ona interaktywną mapę ze stacjami E100 oraz możliwość zaplanowania trasy i wyszukania określonej stacji paliw oraz sprawdzenia informacji o dostępnej ilości litrów paliwa.

W firmie E100 szczególną uwagę przywiązuje się do bezpieczeństwa. Nasi specjaliści IT wciąż udoskonalają mechanizmy zabezpieczające korzystanie z kart paliwowych, ponieważ właśnie od tego zależy bezpieczeństwo środków klienta i bezpieczeństwo jego pracy.

W rezultacie wszystkie możliwości, które oferujemy współczesnemu przewoźnikowi, umożliwiają zaoszczędzenie pieniędzy i czasu, powodując, że działalność jest bardziej efektywna, a życie łatwiejsze. ◀



W ciągu ostatnich pięciu lat aktywnie wdrażane są różne innowacje techniczne i doskonalone są posiadane produkty IT. Dzięki temu klienci E100 mają najlepsze rozwiązania do zarządzania, kontroli i optymalizacji wydatków ponoszonych na realizację przewozów towarowych

Ruszyła rejestracja boxów EETS poprzez DKV

Klienci DKV mogą już zamawiać urządzenia DKV Box Europe, które docelowo umożliwią rozliczanie wszystkich opłat drogowych w Europie. Zamówienia są realizowane online, a boxy zostaną dostarczone klientom w drugiej połowie 2018 roku.

W pierwszej kolejności, prawdopodobnie od czwartego kwartału 2018 r., urządzenie DKV Box Europe umożliwi rozliczenia w Belgii. W 2019 r. systemem EETS objęte zostaną kraje, w których pobór myta oparty jest na technologii DSRC (Austria, Francja, Hiszpania, Portugalia) – ich włączenie planowane jest na wiosnę 2019 roku. Krótko po tym aktualizacja obejmie również Włochy. Następnie urządzenie DKV Box Europe ma umożliwiać rozliczanie przejazdów mostami Öresund oraz Storebælt w Skandynawii.

Na razie tylko prognozy

– Pracujemy nad tym, aby opłaty w ramach wymienionych krajów można było rozliczać wcześniej – mówi Jürgen Steinmeyer, dyrektor ds. opłat drogowych DKV Euro Service. – Jednak najważniejsza jest dla nas niezawodność świadczenia usług. Z tego powodu podajemy wyłącznie prognozowane terminy. Aktualnie w krajach takich jak Polska, Słowenia czy Węgry nadal przygotowywane są rozporządzenia w sprawie systemu EETS, w związku z czym państwa te nie mogą jeszcze zostać objęte jednolitym boxem. Na tych rynkach wkrótce podejmiemy rozmowy dotyczące certyfikacji – kontynuuje.

Box EETS to udogodnienie, nie obowiązek

Przypomnijmy, że założeniem systemu EETS jest umożliwienie przewoźnikom obsługi wszystkich opłat drogowych w Europie przy pomocy jednego, uniwersalnego urządzenia. Za komercjalizację rozwiązania odpowiada konsorcjum DKV Euro Service, Daimler oraz T-Systems.



DKV Box Europe to kompatybilne z systemem EETS urządzenie pokładowe produkcji Siemens. Dzięki wyposażeniu w hybrydową technologię komunikacji bezprzewodowej umożliwia ono ewidencjonowanie oraz rozliczanie opłat drogowych, zarówno w systemach DSRC, jak również GNSS

DKV Box Europe to kompatybilne z systemem EETS urządzenie pokładowe produkcji Siemens. Dzięki wyposażeniu w hybrydową technologię komunikacji bezprzewodowej umożliwia ono ewidencjonowanie oraz rozliczanie opłat drogowych, zarówno w systemach DSRC, jak również GNSS. Latem bieżącego roku pierwsi klienci będą testować nowy box na wybranych trasach Europy. Po tym etapie urządzenia będą dystrybuowane do pozostałych. Platforma do zamówień już wkrótce dostępna będzie w języku polskim (obecnie działa w wersji angielskiej i niemieckiej).

– Pod koniec 2018 roku będzie można rozpocząć wymianę używanych dziś urządzeń pokładowych na jeden DKV Box

Europe. Aby dodawać kolejne kraje do funkcjonalności DKV Box – wraz z ich wchodzeniem do systemu EETS – nie będzie konieczna wymiana urządzenia – mówi Jürgen Steinmeyer.

Wszystko w gestii klientów

Boxy, z których dziś korzystają przewoźnicy podróżujący przez poszczególne kraje, nadal będą działać. Decyzja o tym, kiedy przełączać się na jedno urządzenie DKV Box Europe, leżeć będzie w gestii klientów. Wraz wchodzeniem do systemu EETS kolejnych krajów, klienci DKV będą mogli zgłaszać chęć rozliczania w nich opłat drogowych poprzez DKV Box Europe online, na portalu DKV. Następnie wystarczy zaktualizować urządzenie – niezależnie od tego, w którym kraju będzie się w danym momencie znajdować pojazd. ◀

KK

Zarejestruj się na stronie
www.tsl-biznes.pl/gratis
 i czytaj ZA DARMO pełne e-wydania
 miesięcznika TSL biznes!

www.tsl-biznes.pl/gratis



Czytaj regularnie TSL Biznes

W każdym numerze m.in. artykuły i praktyczne porady z zakresu prawa transportowego, ubezpieczeń i ryzyk w transporcie

Zamów bezpłatną e-prenumeratę:

www.TSL-biznes.pl/gratis

Zakazy jazdy z silnikami Diesel Oto rozwiązanie!

Pierwszy zakaz wjazdu pojazdów z silnikiem Diesel został wprowadzony w Hamburgu 31.05.2018 r. Z tego powodu kierowcy zadają sobie wiele pytań: Czy dotyczy to mojego pojazdu? Jak mogę ominąć zakaz prowadzenia pojazdu? Jak dojechać do celu pomimo strefy zakazu prowadzenia pojazdu?

Odpowiedzi można znaleźć w bezpłatnej aplikacji Green Zones App. Po pobraniu na telefon komórkowy wszystkie dane dotyczące stref zakazu ruchu można sprawdzić podczas podróży!

Strefa zakazu jazdy w Hamburgu

Dotyczy ona dwóch ulic, które mają różne prawa dostępu. W strefie Stresemannstraße z ruchu drogowego wyłączone są tylko pojazdy ciężarowe z silnikami diesel o normie Euro 05, samochody osobowe (diesel/benzyna) mogą obecnie jeździć tutaj bez ograniczeń. Jednak w Max-Brauer-Allee zakaz jazdy dotyczy również samochodów osobowych z silnikami Diesel. Obecnie jest oczywiste, że odważna decyzja Hamburga przełamała zaporę i coraz więcej miast poważnie rozważa wprowadzenie zakazu jazdy z silnikiem Diesel, w tym Kolonia, Düsseldorf, Sztuttgart i Berlin.

Aplikacja Green Zones App

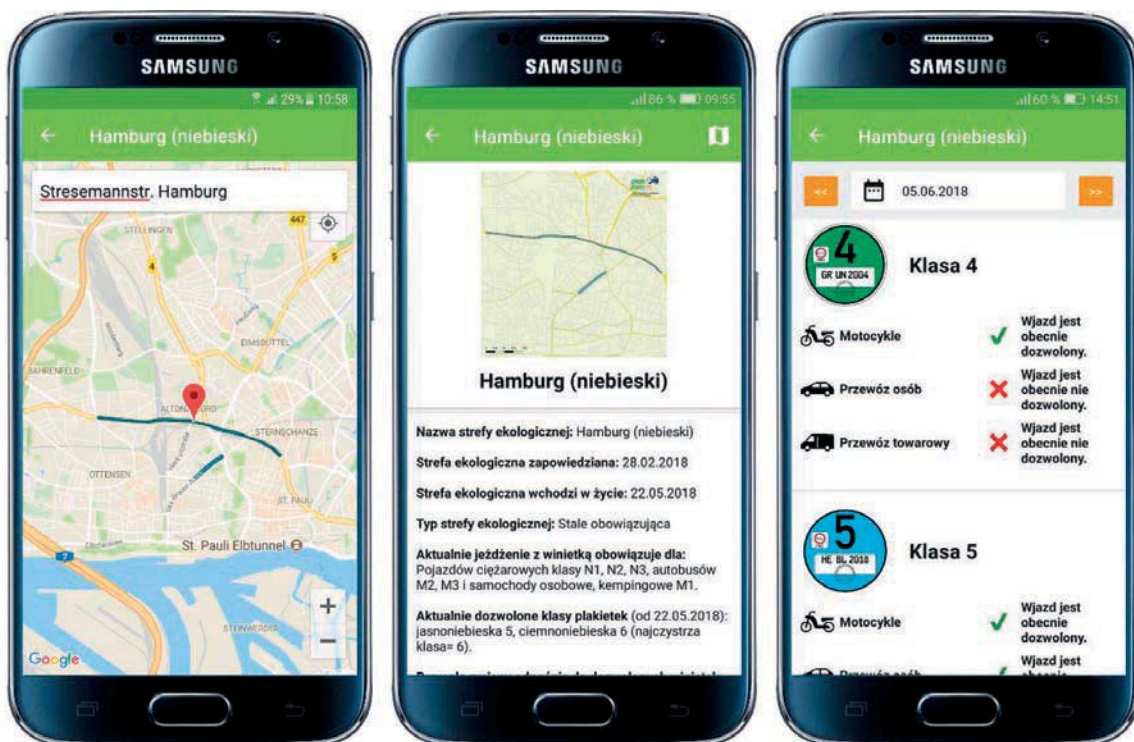
Jako dostawca usług w zakresie europejskich stref ochrony środowiska, aplikacja Green Zones App oferuje najnowsze dane nie tylko o Hamburgu, ale także o planowanej strefie zakazu wjazdu pojazdów z silnikiem Diesel w Sztuttgarcie i o wszystkich strefach ochrony środowiska wymagających plakietki w całej Europie.

Z tego powodu Green Zones otrzymał już kilka nagród, zarówno od międzynarodowego transportu handlowego (firm logistycznych i autobusowych) jak i branży turystycznej. Na początku roku aplikacja została m.in. uznana za jedną z pięciu najbardziej innowacyjnych aplikacji turystycznych w Europie.

Nie tylko Niemcy

Oprócz Niemiec, w aplikacji reprezentowane są Dania, Austria, Belgia i Francja. W 2018 r. dołączy do nich kolejne 5 krajów.

Aplikacja Green Zones App oferuje najnowsze dane nie tylko o Hamburgu, ale także o planowanej strefie zakazu wjazdu pojazdów z silnikiem Diesel w Sztuttgarcie i o wszystkich strefach ochrony środowiska wymagających plakietki w całej Europie.



We wszystkich tych krajach plakietki środowiskowe muszą być zakupione lub zarejestrowane przed wjazdem do stref ochrony środowiska. Dokładne reguły można znaleźć w aplikacji, kontury stref są również wyświetlane na interaktywnych mapach. Wyświetlany jest też codziennie aktualizowany status każdej plakietki i strefy. W związku z tym aplikacja Green Zones oferuje odbiorcy ukierunkowanie i rozwiązanie problemu w mozaice europejskich stref ekologicznych. ◀

Jak „wylać dziecko z kąpielą”.

Projekt zmiany wynagrodzenia kierowców

Rządowa propozycja podniesienia płacy kierowców bardzo bulwersuje przewoźników i budzi u nich obawy przed utratą rentowności firm transportowych, o czym pisaliśmy już w numerze kwietniowym „TSL Biznes”. Tym razem przed konsekwencjami tej decyzji, jeżeli wejdzie w życie, przestrzega ZMPD.

Przybliżmy jeszcze raz problem. Ministerstwo Infrastruktury chce, aby wynagrodzenie w postaci diet za podróż służbową zastąpić wyliczeniem przychodu kierowcy na podstawie ogólnych przepisów o delegowaniu pracowników za granicę w ramach świadczenia usług. Przy takim rozwiązaniu podatek dochodowy i składki ZUS byłyby płacone aż do osiągnięcia 4443 zł wynagrodzenia liczonego wraz z dodatkami za pracę w godzinach nocnych i nadliczbowych, dyżurami i dodatkiem wyrównawczym do zagranicznej pensji minimalnej. Od składki na ubezpieczenie społeczne wolna byłaby dopiero nadwyżka. Natomiast podatek dochodowy płacony byłby od 70% nadwyżki. Jeżeli kierowcy mieliby dostawać takie samo wynagrodzenie jak przed zmianami to koszty pracownicze zwiększyłyby się o około 30%, a tym samym polscy przewoźnicy staliby się mniej konkuren-

cyjni. – *To rewolucja, na którą nas nie stać* – mówią przewoźnicy międzynarodowi. Natomiast Ministerstwo opowiadając się za swoją decyzją argumentuje, że konsultowane regulacje stanowią dobre zabezpieczenie przed europejską płacą minimalną, poprawią atrakcyjność zawodu kierowcy, ograniczą liczbę pozwów pracowniczych, uproszą obliczanie rozliczeń podróży służbowych. Nie bierze jednak pod uwagę, że przewoźnicy tego nie udźwigną.

Obawa przed takim scenariuszem zmobilizowała ZMPD do zorganizowania 21 maja konferencji prasowej w siedzibie firmy, pod hasłem *To „rewolucja, na którą nas nie stać”*.

ZMPD alarmuje

Jak podkreślają władze Zrzeszenia, wprowadzenie nowych zasad wynagradzania jest tym bardziej groźne, że w tym samym



Wprowadzenie nowych zasad wynagradzania jest tym bardziej groźne, że w tym samym czasie, kiedy nad branżą zawisł cień Pakietu Mobilności, przygotowanego przez Komisję Europejską, rząd przymierza się do wprowadzenia nowych zasad wynagradzania kierowców

czasie, kiedy nad branżą zawisł cień protekcyjnego Pakietu Mobilności, przygotowanego przez Komisję Europejską, rząd przymierza się do wprowadzenia nowych zasad wynagradzania kierowców. Pakiet Mobilności narzuci zasady wynagradzania kierowców w całej UE, wprowadzając zaś podwyżki kosztów tylko dla polskich przedsiębiorców, stawia się ich w trudnej sytuacji wobec konkurencji.

Jeżeli kierowcy mieliby dostawać takie samo wynagrodzenie jak przed zmianami to koszty pracownicze zwiększyłyby się o około 30%, a tym samym polscy przewoźnicy staliby się mniej konkurencyjni

Ministerstwo Infrastruktury proponuje, żeby wynagrodzenie w postaci diet za podróż służbową zastąpić wyliczeniem przychodu kierowcy na podstawie ogólnych przepisów o delegowaniu pracowników za granicę w ramach świadczenia usług.



Zmiany zasad wynagrodzeń kierowców

Obecnie:

- ▶ wynagrodzenia kierowców w przewozach międzynarodowych wynoszą 5-9 tys. zł netto miesięcznie;
- ▶ wynagrodzenie zasadnicze stanowi tylko 30%, reszta to zwolnione z podatku dochodowego i ZUS diety i ryczałty za noclegi, dyżury i nadgodziny.

Zgodnie z projektem:

- ▶ wynagrodzenie w postaci diet za podróże służbową ma zastąpić wyłącznie przychodu kierowcy na podstawie ogólnych przepisów o delegowaniu pracowników za granicę w ramach świadczenia usług;
- ▶ przy takim samym poziomie wynagrodzenia koszty pracownicze przewoźników drogowych rosną o około 30%.



W ostatnich latach wypłaty dla kierowców gwałtownie wzrosły z powodu ich deficytu na rynku. Wynagrodzenia stanowią 25% kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, a jeszcze w 2010 r. było to niespełna 20%

Zrzeszenie przeprowadziło w ciągu dwóch miesięcy 13 regionalnych spotkań konsultacyjnych, pytając przedsiębiorców o ocenę rządowej propozycji zmiany zasad wynagradzania kierowców. W ich trakcie można było m.in. usłyszeć takie wypowiedzi, jak przedsiębiorcy z Bydgoszczy: – *W Polsce są grupy zawodowe, które mają głodowe pensje, a my martwimy się o kierowców, którzy zarabiają 8 tys. zł. Przecież to jest chore.* Zwłaszcza, że jak ocenia ZMPD, już teraz, przy braku kierowców, ich wynagrodzenia w Polsce nie odbiegają od średniej w państwach Europy Zachodniej. Inny przykład to opinia przewoźnika z Łodzi, który zaznaczył, że – *plące już poszły w górę o 20%, w firmach nie ma pieniędzy na nic, a żadna spedycja nie zamierza dokładać ani grosza.*

Również prezes ZMPD Jan Buczek podczas spotkania z dziennikarzami przypomniał, że w ostatnich latach wypłaty dla kierowców gwałtownie wzrosły z powodu coraz większego zapotrzebowania na tych specjalistów. Wynagrodzenia stanowią już 25% kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych, a jeszcze w 2010 r. stanowiły niespełna 20%. Poinformował on, że proponowane regulacje zwiększą koszty pracownicze od 15 do 30% – *Nas na takie podwyżki nie stać* – dodał. Tu trzeba dodać, że aby pensja była utrzymana na poziomie 7-8 tys. zł na rękę, to podstawa musiałaby wynieść 15 tys. zł. Kogo będzie na to stać? Chyba że zadziała „szara strefa”.

Propozycja dotyczy jedynie Polski

Zastąpienie diet za podróże służbową przychodem kierowcy to inicjatywa związkowców, którzy zaproponowali wprowadzenie minimalnej płacy branżowej wraz z dodatkiem kompensacyjnym dla kierowców zawodowych. Konieczność zmian uzasadniają tym, że obecny system pozbawia zabezpieczenia socjalnego kierowców, którzy w razie choroby czy urlopu otrzymują

tylko gołą pensję, wynoszącą 2,1-3 tys. zł. Ministerstwo Infrastruktury podjęło wyzwanie i to ono proponuje, żeby wynagrodzenie w postaci diet za podróże służbową zastąpić wyliczeniem przychodu kierowcy na podstawie ogólnych przepisów o delegowaniu pracowników za granicę w ramach świadczenia usług. Dla kierowców w ruchu międzynarodowym pensja wyniosłaby 7500 zł brutto plus 25-30 euro, a dla kierowców w ruchu krajowym 5,5 tys. zł

wielce prawdopodobne, że zmiana zasady wynagrodzeń kierowców doprowadzi, przede wszystkim małe przedsiębiorstwa, do bankructwa, zwłaszcza że już obecnie rentowność międzynarodowych firm transportowych wynosi zaledwie 1,5-4%. Inni przejdą do „szarej strefy”, a wiele kontraktów przejmą duże koncerny, które będą dyktowały indywidualnym przewoźnikom warunki. W konsekwencji wielu kierowców straci pracę.

ZMPD zaproponowało rządowi rozwiązanie polegające na jednoczesnym przyznaniu przewoźnikom rekompensaty, np. ulgi w podatku akcyzowym od paliw, wraz z administracyjnym podniesieniem wynagrodzenia kierowcom pracującym w transporcie międzynarodowym.

brutto plus 80-120 zł dodatku. Za to podczas wyjazdów zagranicznych nie dostawałoby diet i ryczałtów za nocleg.

Taka zmiana byłaby korzystna dla budżetu państwa, bo zwiększyłaby minimalną podstawę naliczania składek na ubezpieczenia społeczne. Rozwiązanie spowodowałoby jednak radykalny wzrost kosztów na każdego kierowcę, według szacunków ZMPD byłoby to nawet do 2600 zł miesięcznie. Przewoźnicy mogą się przed tym bronić jedynie obniżeniem wynagrodzeń kierowców o 15-30%. – *Jest mało prawdopodobne, by kierowcy zgodzili się na taką obniżkę swoich wynagrodzeń netto, bo takie byłyby konsekwencje nowych regul. Prędzej pójdą pracować na czarno w zagranicznych firmach przewozowych* – ocenił Jan Buczek.

Polscy przedsiębiorcy przewidują, że zmiany spowodują utratę rynku – odbije się to na ich konkurencyjności, która staje się coraz trudniejsza. Już teraz samochochy z rejestracją litewską, białoruską lub rosyjską podejmują w Polsce ładunki za stawki poniżej kosztów polskich firm. Jest

Proponowane rozwiązanie

ZMPD zaproponowało rządowi rozwiązanie polegające na jednoczesnym przyznaniu przewoźnikom rekompensaty, np. ulgi w podatku akcyzowym od paliw, wraz z administracyjnym podniesieniem wynagrodzenia kierowcom pracującym w transporcie międzynarodowym. Stosowane jest ono już w innych krajach UE.

Jednocześnie ZMPD sprzeciwia się wprowadzaniu w Polsce zmian przepisów dotyczących warunków wynagradzania kierowców, zanim UE nie zakończy prac nad tzw. pakietem mobilności, który przewiduje wprowadzenie zaostrzenia unijnych przepisów regulujących pracę przewoźników drogowych. Zdaniem Zrzeszenia już te nowe unijne przepisy stanowią wyzwanie dla polskich przewoźników, którzy jednocześnie borykają się z coraz większymi barierami w dostępie do rynku Rosji. ◀

Elżbieta Haber

Rekordowy I kwartał PKP Cargo

Przychody wyższe o 11% (1 216 mln zł), EBITDA na poziomie 200 mln zł, co oznacza wzrost o 36% i zysk netto 36 mln zł, po dwóch latach strat. Także wzrost przewiezionych ładunków o 7,4% (29,4 mln ton) i zwiększenie pracy przewozowej o blisko 7% (do 7,6 mld tkm). Tak dobrych wyników finansowych i przewozowych za pierwszy kwartał roku Grupa PKP Cargo nie notowała od dawna. Potwierdzają one realność ambitnej prognozy nakreślonej dla całego roku 2018.

Jest to także wynik konsekwentnej realizacji strategii rozwoju ukierunkowanej na potrzeby rynku i klienta. Cieszy nas wzrost przychodów przy utrzymaniu dyscypliny kosztowej. Dyskontujemy rozwój gospodarczy i boom w inwestycjach infrastrukturalnych wzrostem przewozów w segmencie kruszyw i materiałów budowlanych oraz intermodalu. Wszystko to ma wpływ na umacnianie naszej pozycji rynkowej i wzrost wartości spółki – powiedział Czesław Warszewicz, prezes zarządu PKP Cargo 25 maja, na okresowej konferencji prasowej.

Kruszywa...

Rynek kruszyw oraz materiałów budowlanych i przewozów intermodalnych po raz kolejny okazały się głównymi czynnikami rozwoju całej Grupy, pod względem wykonanej pracy przewozowej w pierwszych trzech miesiącach 2018 r. Te dwa segmenty

rynku odnotowały w tym okresie odpowiednio 104% i 23,4% wzrostu. Wykonana praca przewozowa w transporcie kruszyw wyniosła 1,56 mld tonokilometrów. W strukturze przewozów dominowały przewozy krajowe z udziałem 90,4%. Jak podkreślono w komunikacie prasowym

...i intermodal

Natomiast w intermodalu praca przewozowa wyniosła 0,9 mld tkm. Udział przewozów krajowych wzniósł 4,4%, w eksporcie 28,1%, w imporcie 40,35 i w tranzycie 27,2%. Wyniki w tym segmencie wpłynęły:

W intermodalu praca przewozowa PKP Cargo wyniosła 0,9 mld tkm. Udział przewozów krajowych wzniósł 4,4%, w eksporcie 28,1%. w imporcie 40,35 i w tranzycie 27,2%.

PKP Cargo, na wyniki w tym segmencie wpływ miały przede wszystkim: realizacja kluczowych elementów infrastrukturalnych, wzrost produkcji budowlano-montażowej o 26,1% oraz planowane oddanie do użytku w 2018 r. blisko 450 km nowych dróg.

- ▶ dynamiczny rozwój Nowego Jedwabnego Szlaku. Wzrost przewozów drogą lądową z/do Chin o 57% r./r. wg masy kontenerów;
- ▶ wzrost masy kontenerów przewiezionych przez PKP Cargo z/do polskich portów o 16,0% r./r.;
- ▶ rozwój przewozów na terenie Polski – wzrost przewiezionej masy kontenerów o 10,4% r/r i zrealizowanej pracy przewozowej o 11,0% r/r;
- ▶ rozwój przewozów poza granicami Polski – wzrost przewiezionej masy kontenerów o 56,0% r./r. i zrealizowanej pracy przewozowej o 125,7% r./r.;
- ▶ rozwój połączeń z portów morskich do terminali w Poznaniu, Warszawie, Radomsku i Łodzi.

Przemysłane inwestycje

Nakłady inwestycyjne grupy w 1. kwartale bieżącego roku wyniosły 133 mln zł, z czego większość tej kwoty (126 mln zł) przeznaczono na okresowe naprawy wagonów (51 mln zł) i lokomotyw (5,5 mln zł). Wydzierżawiono także siedem lokomotyw i około 1400 wagonów. Wszystkie te inwestycje mają zapobiec powtórzeniu się sytuacji z ubiegłego roku, kiedy to w jesiennym szczycie przewozowym PKP Cargo nie było w stanie zapewnić na czas klientom dostatecznej liczby węglarek. ◀

F.N.



Rynek kruszyw oraz materiałów budowlanych i przewozów intermodalnych po raz kolejny okazały się głównymi czynnikami rozwoju całej Grupy, pod względem wykonanej pracy przewozowej w pierwszych trzech miesiącach 2018 r.



Z wykorzystaniem istniejących połączeń

Usługa transportu kolejowego na szlaku Hongkong-Europa stanowi rozszerzenie oferty multimodalnych usług transportu UPS Preferred®

Firma UPS uruchomiła transport ładunków pełnokontenerowych (FCL) pomiędzy Europą a Hongkongiem, która wykorzystuje istniejące połączenia UPS, w celu ułatwienia wymiany handlowej pomiędzy regionami.

Usługa, świadczona w obie strony między niemieckim Duisburgiem a Hongkongiem, będzie alternatywną drogą transportu umożliwiającą firmom zrównoważenie czasu dostawy i kosztów. Dzięki połączeniu kolejowemu mogą one korzystać nawet z o 30% szybszych dostaw w porównaniu z przesyłkami FCL wysyłanymi transportem morskim, i zaoszczędzić do 60 procent¹ w porównaniu z transportem lotniczym.

Wsparcie dla klientów

– *Hong Kong jest kluczowym partnerem handlowym dla Unii Europejskiej. W ubiegłym roku łączna wartość towarów będących przedmiotem wymiany handlowej między tymi regionami wyniosła ok. 50 miliardów euro² – powiedział Mike Harrell, prezes spedycji UPS Europe. – UPS, uruchamiając to nowe połączenie kolejowe wspiera swoich klientów w Europie i Hong Kongu w rozwijaniu ich biznesu i docieraniu do nowych rynków.*

Rozszerzona usługa transportu kolejowego umożliwi przedsiębiorstwom dostosowanie wymagań w zakresie transportu i jego kosztów do potrzeb łańcucha dostaw. Firmy z szybko rozwijających się branż: nowoczesnych technologii, handlu detalicznego i produkcji przemysłowej mogą korzystać z szybszego wprowadzania

produktów na rynek z pełną widocznością statusu przesyłek o dużej wartości. Mogą również wykorzystać doświadczenie UPS w zakresie usług pośrednictwa, aby dostosować się do skomplikowanych przepisów

a także dużo mniejszą ilość tlenków azotu, węglowodorów niemetanowych i dwutlenku siarki niż transport morski, dzięki czemu jest bardziej przyjazny dla środowiska.

Hong Kong jest kluczowym partnerem handlowym dla Unii Europejskiej. W ubiegłym roku, łączna wartość towarów będących przedmiotem wymiany handlowej między tymi regionami wyniosła ok. 50 miliardów euro.

celnych. Zmniejszy to ryzyko opóźnień i zapewni terminową dostawę towarów.

Spora lista korzyści

Nowa usługa UPS Preferred® FCL-Rail daje następujące korzyści:

- ▶ Wygoda: klienci pakują towary bezpośrednio do kontenerów; nie ma potrzeby ich przeładowywania.
- ▶ Bezpieczeństwo: zarządzanie pieczęciami, alarmy i opcjonalna funkcja śledzenia kontenera za pomocą GPS umożliwiają monitorowanie lokalizacji, temperatury, wilgotności i ruchu oraz oświetlenia.
- ▶ Uproszczona kontrola celna: systemy UPS są elektronicznie połączone z organami celnymi, co zmniejsza ryzyko błędów i przyspiesza proces kontroli celnej.
- ▶ Zrównoważony rozwój: transport kolejowy emituje 25 razy mniejszą ilość dwutlenku węgla niż transport lotniczy,

- ▶ Widoczność: narzędzie UPS Flex™ Global View zapewnia pełną widoczność statusu przesyłki i informacje o pokonaniu kolejnych etapów trasy, dzięki czemu klienci są cały czas poinformowani o postępie w dostawie towarów.

Rozszerzenie oferty

Firma UPS oferuje bogatą ofertę multimodalnych usług transportu ładunków pełnokontenerowych (FCL) oraz drobnicowych (LCL), które umożliwiają firmom wybór między szybkością dostaw a niskimi kosztami, tak aby spełnić wymagania zarówno w zakresie terminu dostarczenia przesyłek międzynarodowych, jak i zmniejszenia ich kosztów. Usługa transportu kolejowego na szlaku Hongkong-Europa stanowi rozszerzenie oferty multimodalnych usług transportu UPS Preferred®, które łączą cztery przystanki w Europie i sześć stacji kolejowych w Chinach. ◀

¹ Czasy realizacji dostaw i koszty mogą się różnić w zależności od kraju wysyłki i kraju docelowego oraz towaru i nie są gwarantowane.

² <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/hong-kong-sar/>



Masa własna pojazdu to masa pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego (art. 2 ust. 53)

BUS-dostawa z problemami, czyli kto odpowiada za przeważenie

Przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej, powszechnie określane jako przeładowanie lub przeważenie pojazdu, to niemalże codzienny proceder w BUS-przewozowej działalności.

W małym transporcie obowiązuje bowiem zasada „mniej frachtów – więcej towarów” i dlatego większość przewoźników świadomie przeładowuje swoje auta, pomimo że istnieje realne ryzyko zapłacenia mandatu w razie kontroli drogowej. Wszyscy nie zdają sobie jednak sprawy z tego, że konsekwencją przeważenia są nie tylko mandaty karne. Zobaczmy do czego jeszcze może doprowadzić zbyt wielka pokusa zarobkowa BUS-przewoźników.

Organizacja przewozu – prolog

Spedytor S otrzymał od swojego stałego kontrahenta O zlecenie przewozu towaru do Polski od dwóch dostawców N1 i N2 z Włoch. Zgodnie ze zleceniem transportowym przedmiotem przewozu były: jeden karton o wymiarach 35×30×30 cm i wadze 28 kg (nadawca N1) oraz trzy europalety o wadze ok. 900 kg (nadawca N2). Zleceniodawca dopuścił wykonanie przewozu pojazdem z zabudową skrzyniową z plandeką. Spedytor zamieścił ofertę

przewozu na giełdzie transportowej podając niezbędne informacje dotyczące trasy przewozu, wagi towaru oraz wymagania co do środka transportu. Na ofertę spedytora zareagował przewoźnik P1, który zaproponował przewóz towaru według zamówienia. Strony uzgodniły fracht na 390 euro i zawarły umowę przewozu. Przewoźnik P1 podał numer rejestracyjny pojazdu, imię

390 euro, ale widać miał powody, skoro zaakceptował taką stawkę.

Wykonanie przewozu – początek kłopotów

Po odebraniu zleconego towaru od dwóch włoskich nadawców, przewoźnik ruszył do Polski. W nocy, po przejechaniu gra-

W małym transporcie obowiązuje zasada „mniej frachtów – więcej towarów” i dlatego większość przewoźników świadomie przeładowuje swoje auta, pomimo że istnieje realne ryzyko zapłacenia mandatu w razie kontroli drogowej.

i nazwisko kierowcy. Można powiedzieć, że wszystko odbyło się całkiem zwyczajnie i w niczym nie odbiegało od standardów stosowanych w branży TSL. Można jedynie się zastanawiać, dlaczego za 1250-kilometrowy fracht przewoźnik zgodził się na

nicy austriackiej pojazd został zatrzymany przez austriacką policję. Po zważeniu pojazdu okazało się, że rzeczywista masa pojazdu wynosi 3940 kg i o 440 kg przekracza dopuszczalną masę całkowitą. Pojazd i dokumenty dotyczące ładunku zostały zatrzy-



Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 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 studia 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.

mane przez policję, a kierowca w zamian otrzymał „pokwitowanie” w postaci mandatów karnych: jeden wystawiony na niego na kwotę 275 euro, drugi wystawiony na firmę przewoźnika na kwotę 175 euro. Kierujący pojazdem niezwłocznie zawiadomił o tym fakcie przewoźnika P1, który przystąpił do organizowania „ekspedycji ratunkowej”. Udało mu się zorganizować drugi pojazd, który miał przyjechać na

w błąd, gdyż waga towaru była wyższa o 440 kg, niż wynikało to z otrzymanego zlecenia. Przewoźnik utrzymywał, że to spowodowało przeważenie pojazdu, i że obciąży spedytora kosztami mandatu i przewoźnego w wysokości 300 euro, które będzie musiał zapłacić przewoźnikowi wynajętemu do odebrania nadwyżki towaru. Ze względu na możliwość zaniżenia wagi przewożonego towaru w zleceniu trans-

dziła, że pojazd waży 2620 kg. W dalszym ciągu też utrzymywał swoje stanowisko w kwestii przyczyny przeważenia. Otrzymane od odbiorcy listy przewozowe CMR całkowicie zaprzeczają tezie, jakoby towar ważył więcej niż wynikało to ze zlecenia przewozu. Wynika z nich bowiem, że łączna waga towaru przekazanego przewoźnikowi P1 wynosiła 907 kg.

Niedopuszczalna – dopuszczalna ładowność

Gdyby tak pójść za przewoźnikiem, dopuszczalna ładowność pojazdu wykorzystanego do przewozu wynosi 880 kg. Gdyby tak było, policja austriacka nawet nie zwróciłaby uwagi na tak nieznaczne przeważenie. Przewoźnik nie bierze jednak pod uwagę kilku czynników, które mają decydujący wpływ na faktyczne możliwości przewozowe pojazdu. Na przykładzie kilku definicji z ustawy prawo o ruchu drogowym wskażę, jak należy rozumieć to, co dla służb kontrolujących jest oczywiste, a dla uczestników ruchu drogowego niezrozumiałe.

Przewoźnicy, którzy decydują się na świadome przeważanie swoich busów, muszą liczyć się z niedogodnościami i kosztami w przypadku policyjnej kontroli i „zastopowania” przewozu.

miejsce i odebrać przesyłkę. O wszystkim w godzinach nocnych został powiadomiony spedytor S, na zlecenie którego był wykonywany transport. Jak się później okazało, przewoźnik P1 zamiast zorganizować większy pojazd mogący przejąć całą przesyłkę, zatrudnił kolejnego przewoźnika P2, który pod koniec dnia podstawił swojego busa i podjął jedną z trzech palet towaru znajdujących się na zatrzymanym pojeździe. Waga przejętej przez przewoźnika P2 palety zapewne przekraczała 400 kg, skoro policja austriacka po zapłaceniu mandatu zwolniła zatrzymanego dostawczaka, oddała kierowcy dokumenty i zezwoliła na kontynuację jazdy. Oba pojazdy już bez niespodzianek dotarły do miejsca dostawy, gdzie towar w całości i bez uszkodzeń został wydany odbiorcy O.

Koniec przewozu, ale nie koniec kłopotów

Już w trakcie załatwiania sprawy z policją austriacką, przewoźnik P1 sygnalizował spedytorowi S, że został wprowadzony

portowym, spedytor S zażądał od swojego zleceniodawcy O (i jednocześnie odbiorcy) zważenia dostarczonego towaru. Po zważeniu okazało się, że łączna waga towaru rozładowanego z obu pojazdów wynosi 904 kg i jest zgodna ze zleceniem przewozu, gdzie określono wagę na ok. 928 kg. Przewoźnik P1 podważył jednak wynik ważenia tłumacząc to tym, że kierowca nie był obecny przy ważeniu. W dalszym ciągu utrzymywał też, że niemożliwe jest, aby towar ważył 904 kg, skoro pojazd był przeważony aż o 440 kg. Uzasadniał to danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym, gdzie masa własna pojazdu jest określona na 2583 kg, co przy dopuszczalnej masie całkowitej pojazdu wynoszącej 3500 kg, daje możliwość przewiezienia ładunku o wadze 917 kg. W odpowiedzi spotkał się z sugestią spedytora S, żeby zważył pojazd, gdyż mógł on zostać doposażony i jego faktyczna masa własna przekracza wartość określoną w dowodzie rejestracyjnym. Przewoźnik dokonał pomiaru wagi pojazdu w firmie zajmującej się m.in. skupem surowców wtórnych (głównie złomu), która potwier-



Rzeczywista masa całkowita pojazdu to masa pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób (art. 2 ust. 55)

1. Masa własna pojazdu to masa pojazdu z jego normalnym wyposażeniem, paliwem, olejami, smarami i cieczami w ilościach nominalnych, bez kierującego (art. 2 ust. 53).

Pojazd mógł być zważony z niewielką ilością paliwa w zbiorniku, co mogło zaniżyć jego wagę nawet o 70 kg oraz z niepełnym zbiornikiem AdBlue, co mogło



Dopuszczalna ładowność to największa masa ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd po drodze (art. 2 ust. 56)

dotatkowo zaniżyć jego wagę o kolejne 10 kg. Dodatkowo waga mogła nie mieć legalizacji, w związku z czym wynik ważenia mógł być zaniżony.

2. Rzeczywista masa całkowita pojazdu to masa pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy i osób (art. 2 ust. 55).

Aby obliczyć rzeczywistą masę całkowitą pojazdu, do masy własnej pojazdu (przyjmujemy 2620 kg) należy doliczyć również masę ładunku (tutaj 904 kg), masę kierowcy (?), jego bagażu (?) oraz elementów mocujących, będących na wyposażeniu ładowni (?). Waga wskazała 3940 kg, zatem austriacka policja nie bawiła się już w dodawanie.

odliczyć masę kierowcy (?), jego bagażu (?) oraz elementów mocujących, będących na wyposażeniu ładowni (?). Z uwagi na to, że niektórzy dealerzy zaniżają masę własną pojazdu, najbezpieczniej i zarazem najprościej jest zważyć pojazd z pełnym zbiornikiem paliwa, kierowcą, jego ba-

Wysokie ułożenie palet powoduje wyższe umiejscowienie środka ciężkości, przez co siły powstałe w czasie ruchu pojazdu dość znacznie obniżają sterowność pojazdu. Taki pojazd jest mniej stabilny i bardziej podatny na przewrócenie się.



Statystyki GITD wskazują, że przeważanie busów to powszechny proceder. Pomimo, iż z roku na rok wzrasta liczba przeprowadzonych w naszym kraju kontroli, odsetek przeważań w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie grubo przekraczającym 90%

3. Dopuszczalna ładowność to największa masa ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd po drodze (art. 2 ust. 56).

Aby obliczyć masę ładunku jaką może przewieźć dany pojazd, należy od dopuszczalnej ładowności pojazdu określonej w dowodzie rejestracyjnym (tutaj 917 kg)

gażem i wszystkim, co jest niezbędne do wykonania przewozu, a następnie wartość tę odjąć od dopuszczalnej masy całkowitej (3.500 kg). Wynik wskaże nam, ile ładunku możemy przyjąć na nasz pojazd bez ryzyka przeważenia – w praktyce nigdy nie będzie to tyle, ile wynosi dopuszczalna ładowność pojazdu określona w dowodzie rejestracyjnym.

Zakładając zatem, że pojazd był zwązony z mniejszą ilością paliwa i płynów niż nominalne, do stwierdzonej wagi należałoby doliczyć ok. 80 kg, co dałoby masę własną pojazdu na poziomie 2700 kg. Doliczając do tego masę kierowcy, jego bagażu oraz elementów mocujących i zabezpieczeń (lekką licząc 120 kg), masa ta zwiększyłaby się do 2820 kg, co zmniejszyłoby jego dopuszczalną ładowność do 680 kg. Jakby nie patrzeć, przy stwierdzonej wadze towaru (904 kg) i całkowitej masie pojazdu stwierdzonej przez austriacką policję (3940 kg), pojazd w dalszym ciągu byłby przeważony o 216 kg. Różnicę można uzasadnić tym, że waga, której użyto do kontroli wagi pojazdu po zdarzeniu, mogła nie mieć legalizacji i wynik pomiaru mógł

zostać zaniżony, a łączna masa kierowcy z jego rzeczami osobistymi znacznie przekraczała przyjęte 120 kg. Nie należy również wykluczać, że przewoźnik podjął również inny ładunek, co uparcie ukrywa. Gdzie zatem leży prawda?

Waga wagą, a prawda musi być po naszej stronie

Pomimo, iż spedytor wykazał, że waga przewożonego towaru była zgodna ze zleceniem, przewoźnik utrzymywał, że towar ważył więcej, co spowodowało przeważenie i dodatkowe koszty. Efektem tego było skierowanie do spedytora noty obciążeniowej, która obejmowała: podstawienie drugiego auta – 0,30 euro × 1.440 km = 432 euro, mandat – 450 euro oraz przestój pojazdu – 50 euro. Łącznie obciążenie opiewało na kwotę 932 euro. Do noty przewoźnik dołączył zeskanowaną trasę Gliwice – Villach (Austria) – Gliwice o długości 1440 km. Pozostałych dokumentów przewoźnik nie przesłał, gdyż zostały one już wcześniej

dostarczone drogą elektroniczną. Spedytor uznał obciążenie przewoźnika za bezpodstawne i odmówił zapłaty żądanej kwoty, uzasadniając to tym, że waga towaru została potwierdzona i była zgodna ze zleceniem przewozu. W uzasadnieniu wskazał również, że przewoźnik nie przedstawił dowodów potwierdzających faktyczną masę pojazdu oraz jego faktyczną dopuszczalną ładowność. Jaki będzie finał sprawy, okaże się po reakcji przewoźnika na odrzucenie przez spedytora noty obciążeniowej.

Przeważenie a dodatkowe czynniki „kosztogenne”

Przewoźnicy, którzy decydują się na świadome przeważanie swoich busów muszą liczyć się z niedogodnościami i kosztami w przypadku policyjnej kontroli i „zastopowania” przewozu. Oprócz ryzyka zapłacenia mandatu za naruszenie przepisów ruchu drogowego, z przeważeniem wiąże się kilka innych ryzyk, które postanowiłem opisać, aby pokazać, z czym się mierzą i na co się narażają przeważający BUS-przewoźnicy.

Ryzyko szkody rzeczowej

Jak wynika z historii tego przewozu, jedna paleta z trzech znajdujących się na zatrzymanym pojeździe została przeładowana na zastępczy pojazd, który został zaangażowany dla ratowania sytuacji. Ponieważ znane są wagi poszczególnych palet, przeładowana mogła być tylko jedna paleta – o wadze 418 kg. Taka waga palety uniemożliwia jej ręczny przeładunek i powstaje pytanie, w jaki sposób przewoźnik przemieścił ją na drugi pojazd. Niezależnie od tego, towar znajdujący się na „teleportowanej” palecie mógł ulec uszkodzeniu w czasie wykonywania tej czynności, co wiązałoby się z koniecznością pokrycia szkody przez przewoźnika.

Ryzyko naruszenia przepisów prawa przewozowego

Wszystkie trzy palety jechały na jednym liście przewozowym i przesyłka nie powinna być rozdzielana. Powstaje zatem kolejne pytanie: co zrobiłby przewoźnik P2 w razie kontroli drogowej, gdyby kontrolujący poprosił go o dokumenty przewozowe? Być może miał przygotowany plan B, czyli „lewy” list przewozowy, jednakże nie podejrzewam, aby którykolwiek z zaangażowanych przewoźników pomyślał o tym. Paleta najprawdopodobniej była wieziona bez żadnych dokumentów przewozowych, co było niezgodne z art. 5 ust. 2 konwencji CMR i mogłoby skutkować zatrzymaniem pojazdu przez policję oraz powstaniem dodatkowych kosztów.

Ryzyko opóźnienia w dostawie

Zatrzymanie pojazdu przez austriacką policję spowodowało jednodniowe opóźnienie w dostawie przesyłki do odbiorcy. Co, gdyby przewożony towar służył odbiorcy do produkcji i z powodu opóźnienia dostawy produkcja została wstrzymana? Powstałymi w związku z tym kosztami odbiorca mógłby śmiało obciążyć przewoźnika P1. Przepisy konwencji CMR w takich przypadkach ograniczają odpowiedzialność przewoźnika do jednokrotności przewoźnego, jednakże uprawnione obciążenie skonsumowałoby cały jego zarobek.

Ryzyko niebezpieczeństwa

O ile przeważenie pojazdu o 440 kg wynikające z konstrukcji pojazdu nie generuje zbyt dużego niebezpieczeństwa, to przeważenie wynikające z przyjęcia przesyłki o wadze dużo większej niż dopuszczalna ładowność już niestety tak. Dotyczy to szczególnie przypadków, gdy palety są ciężkie i „piętrowane”. Wysokie ułożenie palet powoduje wyższe umiejscowienie środka ciężkości, przez co siły powstałe w czasie ruchu pojazdu dość znacznie obniżają sterowność pojazdu. Taki pojazd jest mniej stabilny i bardziej podatny na przewrócenie się, co niesie za sobą nie tylko zagrożenie dla ruchu drogowego, lecz także dla kierującego, pojazdu i ładunku. Jeżeli w takich okolicznościach dojdzie do wypadku, pojazd na wiele dni może zostać wyłączony z zarobkowania, kierującemu mogą grozić sankcje karne (np. gdy będą ofiary śmiertelne), a ubezpieczyciel może zarzucić przewoźnikowi użycie pojazdu nieprzystosowanego do przewozu towaru i odmówić pokrycia szkody z polisy OCP. W takim przypadku nie mówimy już o kosztach rzędu 932 euro, jak w opisanym przypadku – koszty mogą sięgać wielu tysięcy euro.

Powszechny proceder

Powyższy przypadek jednoznacznie potwierdza, że wykonujący przewóz BUS-przewoźnik nie posiada dostatecznej wiedzy z zakresu prawa o ruchu drogowym i nie umie ocenić swoich faktycznych możliwości transportowych. Być może reakcja przewoźnika jest jedynie próbą zakamuflowania prawdziwego zamiaru, z którym wyjeżdża w trasy większość BUS-przewoźników, czyli świadomego przeważenia pojazdu w celu osiągnięcia określonych przychodów. Takie praktyki potwierdzają statystyki GITD, które wyraźnie wskazują, że przeważenie busów to powszechny proceder. Pomimo, iż z roku na rok wzrasta liczba przeprowadzonych w naszym kraju kontroli, odsetek przeważań w ostatnich latach utrzymuje się na poziomie grubo przekraczającym 90%.

Statystyki GITD dotyczące przeważania busów

	2014	2015	2016	2017
Liczba skontrolowanych pojazdów o DMC ≤ 3,5 tony	6685	6507	7594	10048
Liczba wystawionych mandatów na kierowców pojazdów o DMC ≤ 3,5 tony	6135	6172	6952	9396
Odsetek przeważonych pojazdów (%)	91,8%	94,9%	91,5%	93,5%

Źródło: GITD



Skoro BUS-przewoźnicy sami decydują się na przeważanie swoich pojazdów, również sami powinni ponosić wszelkie wynikające z tego konsekwencje. Przerzucanie kosztów na kogokolwiek jest całkowicie nie na miejscu

Nie wszystkie przypadki przeważań stwierdzone w naszym kraju kończą się jednak takim „zonkiem” jak w opisanym przypadku. Gdyby tak było, koszty ponoszone przez BUS-przewoźników przekraczałyby ich przychody osiągnięte z wykonywanych przewozów. Kontrole najczęściej kończą się mandatem i rzadko dochodzi do dłuższego zatrzymania pojazdu. Jak jednak wynika z przykładu, za granicą tego typu naruszenia są punktowane o wiele dotkliwiej. Skoro BUS-przewoźnicy sami decydują się na przeważanie swoich pojazdów, również sami powinni ponosić wszelkie wynikające z tego konsekwencje. Przerzucanie kosztów na kogokolwiek, zwłaszcza w przypadkach jak opisany powyżej, jest całkowicie nie na miejscu.

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

CDS Doradztwo transportowe
ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej ponoszonej w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:
CDS Kancelaria Brokerska
02-785 Warszawa, ul. Włolnowa 10 lok. 53
tel.: 22 392 09 58, 22 392 97 58, 22 392 97 59, fax: 22 490 50 58
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

Kontrola drogowa w transporcie powyżej 3,5 tony

Zawodowy kierowca musi być przygotowany na to, że w czasie kontroli drogowej sprawdzone zostaną nie tylko wszystkie wymagane dokumenty, ale i przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku, stan techniczny pojazdu, normatywność oraz sposób zabezpieczenia ładunku. W zależności od skali ewentualnych nieprawidłowości kierowca może spodziewać się różnych sankcji. Co ważne, konsekwencje te mogą być o wiele bardziej poważne, niż w stosunku do „zwykłego” kierującego, który na pierwszy rzut oka popełnia ten sam czyn.



Karol Lekowski

Brak prawa jazdy w kabinie pojazdu

Wielu kierowcą zdarzyło się zapewne zapomnieć prawa jazdy. Co w takim przypadku grozi podczas zatrzymania przez służby kontrolne? „Zwykły” kierowca prowadzący pojazd do 3,5 tony (prywatnie do 7,5 tony), za takie wykroczenie może zostać ukarany mandatem w wysokości 50 zł. Kontrola polega na sprawdzeniu w systemie CEPiK, czy kontrolowana osoba posiada uprawnienia do kierowania daną kategorią pojazdu i jeżeli wszystko jest w porządku, może dalej jechać. W przypadku zawodowego kierowcy wykonującego przewóz drogowy brak prawa jazdy w kabinie pojazdu może skończyć się mandatem w wysokości nawet 850 zł i zakazem dalszej jazdy. Dlaczego tak jest?

Zacznijmy od wyjaśnienia, iż zawodowy kierowca, poza odpowiedzialnością wynikającą z faktu, że jest takim jak każda inna osoba użytkownikiem drogi i obowiązują go przepisy prawa ruchu drogowego, musi dodatkowo przestrzegać szeregu innych regulacji związanych z wykonywanym zawodem. Różnice widać już

Niestety, informacji o posiadaniu ważnego kodu 95 czyli aktualnych badań lekarskich, psychologicznych i odpowiedniej kwalifikacji, nie można obecnie uzyskać w żadnym systemie teleinformatycznym. Tym samym kontrolujący, nie mając możliwości sprawdzenia czy dana osoba posiada takie uprawnienia, może zakazać dal-

W przypadku zawodowego kierowcy wykonującego przewóz drogowy brak prawa jazdy w kabinie pojazdu może skończyć się mandatem w wysokości nawet 850 zł i zakazem dalszej jazdy.

w samym prawie jazdy. „Zwykły” kierowca przechodzi badania, które stwierdzają brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania daną kategorią pojazdu, kończy kurs, zdaje egzamin i może wsiadać za kierownicę. Kandydat na zawodowego kierowcę przechodzi ponadto badania lekarskie i psychologiczne stwierdzające brak przeciwwskazań do wykonywania zawodu kierowcy oraz otrzymuje odpowiednią kwalifikację. Informacje te zostają zapisane w prawie jazdy w sekcji nr 12, jako kod 95 wraz z datą ważności (przeważnie wynosi ona 5 lat).

szej jazdy. Ponadto, ustawa o transporcie drogowym, pod którą podlega zawodowy kierowca, sankcjonuje samo nieokazanie dokumentu, potwierdzającego ukończenie szkolenia wymaganego w związku z wykonywaniem przewozu drogowego, karą w wysokości 800 zł. Stąd grzywna w wysokości nawet 850 zł. Dlatego, zawodowy kierowca, wykonujący swoją pracę, w sytuacji nieprzedstawienia do kontroli prawa jazdy, musi liczyć się z poważnymi konsekwencjami. Jego prawo jazdy jest zarówno potwierdzeniem posiadania uprawnień do kierowania daną kategorią pojazdu, jak również dowodem na posiadanie niezbędnych kwalifikacji.

Rada eksperta:

Można jednak ustrzec się od takiego obrotu sprawy. Jeżeli kierowca zapomni o zabraniu prawa jazdy, dobrze aby mógł okazać do kontroli dowód potwierdzający odbycie szkolenia wymaganego w związku z wykonywaniem przewozu drogowego. Przechowywana w teczce, w kabinie kserokopia badań lekarskich, psychologicznych i kwalifikacji powinna pomóc zaoszczędzić



Kandydat na zawodowego kierowcę musi spełnić te same warunki co „zwykły” kierowca oraz przejść przez badania lekarskie i psychologiczne stwierdzające brak przeciwwskazań do wykonywania zawodu i otrzymać odpowiednią kwalifikację. Informacje te zostają zapisane w prawie jazdy w sekcji nr 12, jako kod 95 wraz z datą ważności

	ważne od	ważne do	ograniczenia
13			
JAA		10	11
AT			12
AZ			
A			
B	09.09.08	10.04.29	
C1	09.09.08	09.09.19	95.09.09.19
C	09.09.08	09.09.19	95.09.09.19
D	11.09.08	09.09.19	95.09.09.19
BE			
CIE			
CE	09.09.09	09.09.19	95.09.09.19
DIE			
DE	11.09.08	09.09.19	95.09.09.19
T			
12			

Informacji o posiadaniu ważnego kodu 95 – aktualnych badań lekarskich, psychologicznych i odpowiedniej kwalifikacji – nie można uzyskać w systemie teleinformatycznym. Kontrolujący, nie mając możliwości sprawdzenia uprawnień, może zakazać dalszej jazdy.

800 zł. Z pewnością znacznie trudniej będzie o niej zapomnieć, niż o niewielkim prawie jazdy.

Stan techniczny pojazdu

Jeśli kierowca posiada przy sobie wszystkie wymagane prawem dokumenty, to kolejnym etapem kontroli drogowej jest sprawdzenie stanu technicznego pojazdu. Ma to ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdyż niesprawne technicznie zestawy pojazdów, ważące niejednokrotnie blisko 40 ton, są zagrożeniem dla innych uczestników ruchu, samego kierowcy czy środowiska. Co prawda tabor, jakim posługują się przewoźnicy, uległ w ostatnim czasie znacznej poprawie, należy jednak zaznaczyć, że dotyczy to raczej firm realizujących transport międzynarodowy. Niestety, znaczna część właścicieli firm transportowych operujących na rynku wewnętrznym, nie przywiązuje należytej uwagi do stanu technicznego pojazdów. Zły stan ogumienia, nieszczelności w układzie hamulcowym lub pneumatycznym, wycieki płynów eksploatacyjnych, niesprawne oświetlenie, pęknięte tarcze hamulcowe to najczęstsze usterki skutkujące zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego, a w rażących przypadkach wydaniem zakazu dalszej jazdy, czy nawet holowaniem. Kiedy jednak kierowca może spodziewać się „tylko” zatrzymania dowodu rejestracyjnego, a kiedy również mandatu karnego, zakazu dalszej jazdy czy holowania?

Prawo o ruchu drogowym w art. 132 ust. 1 wskazuje, iż policjant zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie:

1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

- a. zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,
- b. zagraża porządkowi ruchu,
- c. narusza wymagania ochrony środowiska;

2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;

3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;

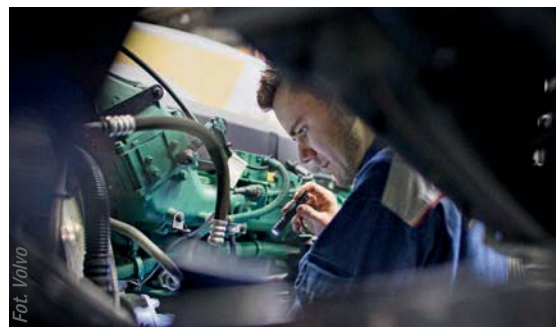
4) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego);

5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;

6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c;

7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu.

Zgodnie z przytoczonymi przesłankami wystarczy więc, że funkcjonariusz ma



Zły stan ogumienia, nieszczelności w układzie hamulcowym lub pneumatycznym, wycieki płynów eksploatacyjnych, niesprawne oświetlenie, pęknięte tarcze hamulcowe to najczęstsze usterki skutkujące zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego, a w rażących przypadkach wydaniem zakazu dalszej jazdy, czy nawet holowaniem

przypuszczenie, że pojazd nie jest w pełni sprawny lub stanowi zagrożenie, aby mógł zgodnie z prawem zatrzymać dowód rejestracyjny. Dlatego, w sytuacji utraty dowodu rejestracyjnego z przyczyn, które użytkownik później wykluczy, np. na stacji diagnostycznej, nie ma podstaw do odwołania czy pociągnięcia do odpowiedzialności funkcjonariusza za niesłuszne zatrzymanie dokumentu.

Prawo jazdy zawodowego kierowcy jest zarówno potwierdzeniem posiadania uprawnień do kierowania daną kategorią pojazdu, jak również dowodem na posiadanie niezbędnych kwalifikacji.



Gdy kontrolujący stwierdzi (albo przypuszcza), że pojazd zagraża bezpieczeństwu lub narusza wymagania ochrony środowiska, nie może dopuścić go do dalszej jazdy. Jeżeli będzie znajdował się w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, zostanie odholowany w bezpieczne miejsce na koszt właściciela

Kontrolujący wydaje pokwitowanie za zatrzymany dowód rejestracyjny, w którym wpisuje przyczynę zatrzymania, podstawę prawną i to czy zezwala na dalszą jazdę (ewentualnie pod jakim warunkiem, np. ograniczenie maksymalnej prędkości, dojazd do konkretnego miejsca), czy jej

pojazd zagraża bezpieczeństwu lub narusza wymagania ochrony środowiska, nie może dopuścić go do dalszej jazdy. Jeżeli, ponadto, pojazd będzie znajdował się w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego, zostanie odholowany w bezpieczne miejsce na koszt właściciela.

Wystarczy, że funkcjonariusz ma przypuszczenie, że pojazd nie jest w pełni sprawny lub stanowi zagrożenie, aby mógł zgodnie z prawem zatrzymać dowód rejestracyjny.

zakazuje. Warunki, w których funkcjonariusz nie może dopuścić pojazdu do dalszej jazdy są jasno określone w przepisach. W art. 132 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym wskazano, że w razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), policjant wydaje kierowcy pokwitowanie. Może on zezwolić na używanie pojazdu

Czas pracy kierowcy

Na tym etapie niejednokrotnie kończy się kontrola przeprowadzana przez funkcjonariuszy policji. Natomiast, jeżeli natrafimy na Inspekcję Transportu Drogowego, poza powyższymi czynnościami nie obędzie się bez sprawdzenia przestrzegania przepisów



Przestrzeganie przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku sprawdza Inspekcja Transportu Drogowego. Kontrola polega na wczytaniu danych z karty kierowcy i tachografu cyfrowego lub pobraniu tarcz tachografu i ich analizie

przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając w pokwitowaniu warunki użytkowania. Zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6.

Dlatego w przypadku, gdy kontrolujący stwierdzi (lub będzie przypuszczał), że

dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku. Kontrola ta polega na wczytaniu danych z karty kierowcy oraz tachografu cyfrowego lub pobraniu tarcz tachografu i ich analizie.

Na drodze okresem podlegającym kontroli jest maksymalnie 28 dni wstecz

plus dzień bieżący i taki okres kierowca musi udokumentować. W przypadku wykrycia nieprawidłowości, odpowiedzialność za naruszenia ponosi:

- kierowca (mandat karny, pouczenie, wniosek do sądu o ukaranie),
- przedsiębiorca (decyzja administracyjna),
- osoba zarządzająca przedsiębiorstwem (mandat karny, pouczenie, wniosek do sądu o ukaranie).

Wysokość kar wskazano w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym. Jak widać, za jedno wykroczenie mogą odpowiadać trzy różne osoby. O ile odpowiedzialność kierowcy przeważnie nie budzi żadnych wątpliwości i zastrzeżeń (to przecież on złamał przepisy prawa), tak już odpowiedzialność przedsiębiorcy i osoby zarządzającej nierzadko jest kwestionowana. Bo czy pracodawca powinien otrzymać karę, skoro kierowca z przyczyn niezależnych od obowiązków służbowych, przykładowo, skrócił odpoczynek dzienny? W takim wypadku ustawodawca przewidział możliwość odstąpienia od ukarania przedsiębiorcy.

Niestety, uniknięcie odpowiedzialności w praktyce jest bardzo trudne. Wiąże się bowiem najczęściej ze złożeniem wyjaśnień, w których przedsiębiorca musi udowodnić, że nie miał wpływu na powstanie naruszenia i wynikało ono z przyczyn niemożliwych do przewidzenia. Z załączonych do wyjaśnienia dokumentów powinno również wynikać, iż pracodawca prawidłowo organizuje pracę, sprawuje odpowiedni nadzór nad kierowcami, a składniki wynagrodzenia nie zależą od ilości przewiezionego towaru, czy przejechanych kilometrów. Funkcjonariuszom natomiast przeważnie wystarczy jeden dowód, aby ustalić czy pracodawca miał wpływ na powstanie danego naruszenia. Jest to przesłuchanie kierowcy. Uzyskane w ten sposób informacje są bardzo mocnym dowodem w sprawie i jeżeli obciążają winą przedsiębiorcę, bardzo trudno jest z nimi skutecznie polemizować. Dlatego w interesie przewoźnika leży edukowanie zatrudnionych kierowców z zakresu prawidłowej obsługi tachografu i przestrzegania norm czasu pracy. Takie szkolenia dla swoich klientów przeprowadza bezpłatnie Ogólnopolskie Centrum Rozliczania Kierowców. OCRK oferuje również usługowe rozliczanie czasu pracy kierowców, sporządzanie dokumentacji kadrowo-płacowej i odwołań od decyzji służb, reprezentację podczas kontroli, doradztwo telefoniczne 24/7 i wiele innych elementów. ◀

Karol Lekowski,
Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

W przypadku wykrycia nieprawidłowości dotyczących czasu pracy kierowcy odpowiedzialność za naruszenia ponosi: kierowca, przedsiębiorca i osoba zarządzająca przedsiębiorstwem.



Autostrada, MASZBUD oraz ROTRA z coraz większym rozmachem

Ponad 10 tysięcy zwiedzających, 418 firm zajmujących 30 tys. m² powierzchni wystawienniczej oraz 10 konferencji, dotyczących budownictwa drogowego – tak w skrócie można opisać trwające od 8 do 10 maja targi Autostrada, MASZBUD oraz ROTRA.

Wydarzenie po raz kolejny zgromadziło przedstawicieli firmy z branży budownictwa drogowego. I tym razem, jak co roku, w targowych halach prezentowane były m.in. najnowsze maszyny budowlane, samochody dostarczające kruszywa czy konstrukcje wzmacniające. Również w tym roku nie zabrakło przedstawicieli największych polskich i zagranicznych firm. Swoje produkty zaprezentowały m.in. KH-KIPPER, SCANIA, DAF, IVECO, LOTOS, czy LIUGONG DRESSTA MACHINERY.

Oprócz imponujących rozmiarami i możliwościami maszyn, na terenie Targów Kielce pojawił się także sprzęt, który na co dzień drogowcy mogą używać do przeprowadzania drobnych prac remontowych. Młoty elektryczne, mini rozrabiarki do asfaltu czy koparki niewielkich rozmiarów czekały na zainteresowanych w cieniu maszyn o wielkich gabarytach.

Budownictwo pod lupą

O znaczeniu i randze wydarzenia świadczyć może także ilość konferencji oraz gości, którzy wzięli udział w panelach dyskusyjnych. Do najważniejszej z nich należała debata „Polska droga do dobrobytu” z udziałem wiceministra w Ministerstwie Infrastruktury Marka Chodkiewicza, zorganizowana przez tygodnik WPROST. Podczas konferencji dyskutowano nad stanem polskich

dróg oraz o funduszach przeznaczanych na remonty i renowację szos. Nie zabrakło także trudnych tematów, m.in. o ryzykownych umowach i potencjalnych zagrożeniach dla firm podwykonawczych mówiła Iwona Stępień-Kotlarek, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Niezwykle ważne wnioski płynące z raportu „O firmach drogowych” przedstawiono podczas spotkania „Firmy drogowe – ich kondycja, inwestycje, ryzyko

nych i pojazdów” – podczas których zainteresowani pogłębiali swoją wiedzę, a także nawiązywali biznesowe relacje.

Coś dla operatorów ...

Podczas targów odbyły się pokazy dynamiczne sprzętu budowlanego. Operatorzy tradycyjnie już stanęli w szranki w Konkursie Operatorów Maszyn Budowlanych BIG BAU MASTER. Podobnie jak w roku

O znaczeniu i randze wydarzenia świadczyć może także ilość konferencji oraz gości, którzy wzięli udział w panelach dyskusyjnych.

i perspektywy”. Organizatorem spotkania była Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa wraz z firmą Arcata Partners. Raport wskazuje, że ostatnie lata to okres dynamicznych zmian w branży, dodatkowo jego twórcy podkreślili ich pochodzenie i znaczenie. Zawarli w nim także zaktualizowaną prognozę rynku robót drogowych aż do roku 2025.

Nie zabrakło także specjalistycznych konferencji – „Infrastruktura drogowo-kolejowa. Przeszłość, Teraźniejszość, Przyszłość”, „Nowoczesna diagnostyka i naprawy nawierzchni drogowych”, „Bezpieczeństwo techniczne maszyn budowlanych

ubiegłym, nie zabrakło „Żywego Serwisu” zorganizowanego przez Przegląd Oponiarski. Na stoisku redakcji odbyły się pokazy wymiany opon w dużych samochodach ciężarowych czy maszynach budowlanych typu ORT.

Przyszli, ale także pracujący już operatorzy mogli sprawdzić swoje umiejętności w specjalnych symulatorach maszyn budowlanych. Pod okiem instruktorów z Instytutu Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego nawet niedoświadczone osoby mogły wcielić się w kierowcę koparki. ◀

KK

Polski Kongres Logistyczny Cyfrowe łańcuchy dostaw

Tak zatytułowano tegoroczny Polski Kongres Logistyczny LOGISTICS 2018, który odbył się w dniach 23-25 maja w Poznaniu. Spotkanie to, jak zwykle, było okazją do dyskusji i podzielenia się swoimi doświadczeniami na polu logistyki.

Tym razem przyczynkiem do dyskusji o panujących na rynku trendach i wyzwaniach, nowych modelach biznesowych i koncepcjach technologicznych obejmujących wszystkie etapy łańcucha dostaw, była czwarta rewolucja przemysłowa, w którą właśnie wkracza świat.

Dlaczego ten temat podjęto? W wyjaśnieniu czytamy: – *Symbolem pierwszej rewolucji była para, drugiej – elektryczność, trzeciej – automat. Czwarta rewolucja przemysłowa polega na cyfryzacji – od produkcji, poprzez sprzedaż, aż do zaangażowania końcowego klienta. W związku z tym zmieniają się już nie tylko modele biznesowe, lecz także całe łańcuchy dostaw i oferta produktowa. Firmy, które odnoszą największy sukces w cyfrowej gospodarce to te, które potrafią łączyć wiele źródeł wartości dla klientów, takich jak niski koszt, pozytywne doświadczenie i wygodna platforma dostarczenia produktów czy usług. Unikalną platformą wymiany myśli i doświadczeń na ten temat jest LOGISTICS 2018.*

W gronie znanych

I tym razem, jak i w poprzednich latach, Polski Kongres Logistyczny otworzył dyrektor Instytutu Logistyki i Magazynowania oraz przewodniczący Polskiego Towarzystwa Logistycznego Grzegorz Szyszka, któremu towarzyszył prezydent Europej-



Pierwszą sesję plenarną zakończyła debata „Jak cyber-zagrożenia mogą spowolnić proces cyfryzacji łańcuchów dostaw?”, którą poprowadził Artur Olejniczak z Instytutu Logistyki i Magazynowania

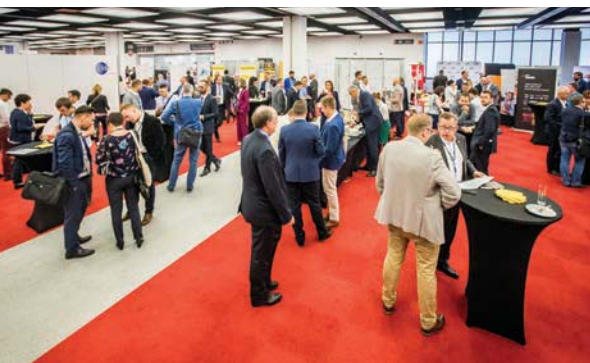
skiego Towarzystwa Logistycznego Paolo Bisogni. Grzegorz Szyszka przedstawił raport na temat logistyki w Polsce, a dotyczył on 2017 r. Po nim wystąpili bywalcy Kongresu: Hans-Christian Pfohl z TU Darmstadt, European Logistics Association z referatem „Cyfryzacja łańcucha dostaw w branży samochodowej. Analiza empiryczna poparta dowodami z wybranych rynków globalnych” oraz Elżbieta Hałas, i Aleksander Niemczyk z GS1 Polska, którzy mówili o „Rozwiązaniach opartych na standardach GS1 wspierających cyfryzację łańcuchów dostaw”. Prelekcja Stevena Harmana z Amazon Europe dotyczyła również przyszłości logistyki, a skupił się on na uzależnieniu innowacji od ciągłego rozwoju po drony i robotykę.

Pierwszą sesję plenarną zakończyła debata „Jak cyber-zagrożenia mogą spowolnić proces cyfryzacji łańcuchów dostaw?”, którą poprowadził Artur Olejniczak z Instytutu Logistyki i Magazynowania. W jej trakcie przedstawiciele handlu, produkcji, usług i nauki starali się odpowiedzieć na pytania: Jakie zagrożenia niesie powszechna cyfryzacja? Jaki może być ich wpływ na funkcjonowanie łańcuchów dostaw? Jak się przed nimi bronić?

Dziewięć ważnych tematów

Popołudnie i duża część dnia następnego była poświęcona sesjom tematycznym. Pierwsze trzy odbyły się równolegle, a uczestnicy PKL do wyboru mieli tematy:

- ▶ „Logistyka dla handlu omnikanalowego, którą prowadził prof. Arkadiusz Kawa z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. W jej trakcie poruszono kluczowe problemy logistycznej obsługi handlu omnikanalowego. Zajęto się nowymi wyzwaniami i rozwiązaniami dla logistyki „ostatniej mili”, a także nowymi wymaganiami „klienta omnikanalowego”.
- ▶ „Nowy wymiar usług logistycznych w łańcuchach dostaw” to panel dyskusyjny, którego moderatorem była prof. Halina Brdulak z SGH. W jego trakcie mówiono o nowych wyzwaniach dla operatorów logistycznych, rosnącej roli operatorów 4PL i zarządzaniu danymi jako usłudze dla łańcuchów dostaw.
- ▶ Sesję „IoT i inne przełomowe technologie w logistyce” poprowadził prof. Jarogniew Rykowski z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. M.in. omawiał najważniejsze rozwiązania techniczne Internetu Rzeczy, czy rolę sieci senso-



Podczas pierwszych dwu dni LOGISTICS 2018 w kuluarach nie tylko można było prowadzić dyskusje, ale także poznać ofertę firm biorących udział w wystawie „Rynek Logistyczny”

Firmy, które odnoszą największy sukces w cyfrowej gospodarce potrafią łączyć wiele źródeł wartości dla klientów, takich jak niski koszt, pozytywne doświadczenie i wygodna platforma dostarczenia produktów czy usług. Platformą wymiany myśli i doświadczeń na ten temat był LOGISTICS 2018.

rycznych jako narzędzia pozyskiwania danych w procesach logistycznych.

Następne trzy sesje, również równoległe, miały miejsce po południu.

- Gospodarzem pierwszej, zatytułowanej „Transport – nowe trendy i wyzwania organizacyjne”, był prof. Włodzimierz Rydzkowski z Uniwersytetu Gdańskiego. W jej trakcie mówiono o rozwiązaniach mobilnych, współdzieleniu zasobów, optymalizacji ich wykorzystania oraz transporcie intermodalnym.
- Drugą, zatytułowaną „Nowa rola magazynu w cyfrowych łańcuchach dostaw”, poprowadził prof. Ireneusz Fechner z Wyższej Szkoły Logistyki. Poświęcono ją funkcjom magazynów w dobie cyfryzacji łańcuchów dostaw i handlowi omnikanalowemu, który stanowi nowe wyzwanie dla magazynów.

- „Transport – innowacje i rozwiązania technologiczne”, gdzie moderatorem był dyr. Instytut Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak. W jej trakcie mówiono o elektromobilności, autonomicznym transporcie i planowaniu w czasie rzeczywistym.
- „Magazyn 4.0 – nowoczesne centra magazynowe”. Jej gospodynią była dyrektorka Czasopism Branżowych Forum Media Polska Anna Frąckowiak, która przeznaczony jej czas poświęciła nowoczesnym, ekologicznym magazynom i rozwiązaniom w nich stosowanym.
- „IT dla łańcuchów dostaw” poprowadził Rafał Renk z Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza i prezes zarządu ITTI Sp. z o.o. Mówiono o Big Data, chmurze obliczeniowej, sztucznej inteligencji i cyberbezpieczeństwie.



W trakcie gali PKL Prologis, wspólnie z Wyższą Szkołą Logistyki, ogłosił zwycięzców konkursu „Prologis Najlepszym”, którego idea jest promowanie ambitnych i pracowitych młodych ludzi oraz otwieranie przed nimi drzwi do kariery

- Moderatorem trzeciej „Nowa rola magazynu w cyfrowych łańcuchach dostaw” był dr Bogusław Śliwczyński z Instytutu Logistyki i Magazynowania oraz WSL. Zajął się on wymianą danych z operatorami logistycznymi i firmami transportowymi; rolą blockchain w zarządzaniu łańcuchami dostaw i platformami wspierającymi integrację.
- Ostatnie trzy panele dyskusyjne odbyły się dnia następnego, a były to:

MC2 Solutions Sp. z o.o. Szymon Trzebiewski, Projekty Strategiczne Volkswagen Poznań zajął się tematem „Logistyka miejska dziś i jutro – szansa czy ryzyko?”. Andy Zmolek, Android Enterprise Evangelist, Google USA starał się odpowiedzieć na pytanie: „Android jest gotowy na logistykę – a czy Ty jesteś gotowy na Androida?”

Podczas pierwszych dwu dni LOGISTICS 2018 w kulisach nie tylko



„Nowy wymiar usług logistycznych w łańcuchach dostaw” to panel dyskusyjny którego moderatorem była prof. Halina Brdulak z SGH

można było prowadzić dyskusje, ale także poznać ofertę firm biorących udział w wystawie „Rynek Logistyczny”. Prezentowali się na niej dostawcy usług informatycznych i urzędów ADC, operatorzy logistyczni, deweloperzy powierzchni magazynowych, doradcy, instytucje edukacyjne i prasa branżowa.

Trzeciego dnia uczestnicy Kongresu, głównie studenci, spotkali się na warsztatach które odbyły się w trzech firmach. Na „Warsztat Industry 4.0 – szanse i zagrożenia” zaprosił ich do Wrześni Volkswagen. Warsztat „Zarządzanie zwirowanym środowiskiem dla rozwiązań IT logistyki” odbył się w Poznaniu, w Beyond.pl, a „Logistyka w handlu omnikanalowym” w Sadach k. Poznania, w siedzibie firmy Amazon.

Zgodnie z tradycją pierwszy dzień PKL zakończyła uroczysta gala. W jej trakcie Prologis, wspólnie z Wyższą Szkołą Logistyki, ogłosił zwycięzców konkursu „Prologis Najlepszym”, którego idea jest promowanie ambitnych i pracowitych młodych ludzi oraz otwieranie przed nimi drzwi do kariery. Jury złożone z przedstawicieli Wyższej Szkoły Logistyki, samorządu studenckiego oraz przedstawicieli Prologis wyłoniło najbardziej obiecujących absolwentów poznańskiej uczelni roku akademickiego 2017/2018. Najlepszą Pracę Magisterską napisał Szymon Setlak, w kategorii Najlepsza Praca Dyplomowa nagrodę otrzymał Aleksander Kupryjaniuk, a za Najlepszego Absolwenta uznano Bartłomieja Sydorowa. <

Opr. Elżbieta Haber

W każdej z sesji prowadzono ożywioną dyskusję związaną z tematem przewodnim, a brali w niej udział nie tylko paneliści, ale i ich słuchacze.

Poza sesjami

Cykl spotkań i dyskusji zakończyła sesja plenarna. Temat „Wpływu technologii blockchain na łańcuch dostaw” przybliżyła Anna Streżyńska, prezes zarządu

Dwa oblicza Forda

Angielski przymiotnik „custom” w języku polskim oznacza spersonalizowany, zrobiony na zamówienie. Taki też zamysł przyświecał twórcom Forda – zarówno wersji Transit Custom jak i Tourneo Custom, również tej najnowszej.

Oba modele samochodów wyposażone są w najnowocześniejszy silnik wysokoprężny Ford EcoBlue o mocy 105 KM, 130 KM lub 170 KM, co zapewnia znaczne ograniczenie kosztów eksploatacji i wysokie osiągi. Oszczędność zużycia paliwa wzrosła o 13%; a maksymalny moment obrotowy został zwiększony o 20%. Oba posiadają inteligentny ogranicznik prędkości (Intelligent Speed Limiter), który umożliwia automatyczną regulację maksymalnej prędkości pojazdu w ramach obowiązujących ograniczeń za pomocą systemu rozpoznawania znaków drogowych (Traffic Sign Recognition). Dysponują również systemem ostrzegania o obiektach w martwym polu (Blind Spot Information System), systemem ostrzegania o ruchu kolizyjnym (Cross Traffic Alert), który informuje kierowców wycofujących z miejsca parkingowego o pojazdach mogących przejechać tuż za nimi, czy też systemem kontroli zjechania z pasa ruchu (Lane Keeping Alert).

Na dodatek system komunikacji i rozrywki SYNC3 pozwala kierowcom obu samochodów kontrolować sprzęt audio, nawigację oraz połączone z nim urządzenia mobilne, takie jak smartfony czy tablety, za pomocą prostych komend głosowych. Potrafi też znaleźć dworce kolejowe, lotni-



Nowy Transit Custom oferuje użytkownikom samochodów dostawczych szeroką paletę możliwości, jak: dwie wysokości dachu, czy dwie opcje rozstawu osi

ska i hotele. Jest kompatybilny z systemami Apple CarPlay i Android Auto™.

Ford Transit Custom

Ford Transit Custom w latach 2015 i 2016 był w Europie najlepiej sprzedawanym, jednodonowym samochodem dostawczym. W 2017 było podobnie, jego sprzedaż w miesiącach styczeń – wrzesień wyniosła

86.400 egzemplarzy. Ten sukces był impulsem do stworzenia nowego Forda Transita Custom. Pierwsze egzemplarze auta trafiły do klientów na początku 2018 r., a Ford już zapowiada, że w 2019 z taśm zjadą zeroemisyjne modele Plug-in Hybrid (PHEV), wykorzystujące zaawansowany system napędu hybrydowego, którego celem jest umożliwienie uzyskania bezemisyjnego zasięgu przekraczającego 50 kilometrów.



Ford Transit Custom z nowo zaprojektowanym wnętrzem kabiny i wersją ECOnetic wyznacza nowy standard dla segmentu pojazdów dostawczych o ładowności jednej tony



Wersja Sport Forda Transit Custom, o mocy 170 KM, dostępna jest dla nadwozi: van, van z podwójną kabiną oraz kombi. Zawiera m.in. częściowo skórzaną tapicerkę, 17" obręcze ze stopów lekkich w kolorze czarno-srebrnym, pakiet stylizacyjny oraz sportowe pasy

Nowy Ford Transit Custom to samochód dostawczy o ładowności jednej tony, z silnikiem wysokoprężnym Ford EcoBlue, który wyróżnia się agresywną stylizacją i nowym wnętrzem. Jednotonowy van, z największą w klasie liczbą schowków, poprawioną ergonomią i prostym w obsłudze system SYNC3 lub MyFord Dock, zapewnia nie tylko duży komfort jazdy, ale też pracy w mobilnym biurze. Do tego posiada wiele możliwości: dwie wysokości dachu, dwie opcje rozstawu osi, z dopuszczalną masą całkowitą od 2,6 do 3,4 t, ładowność do 1450 kg, nadwozia van kombi oraz van z podwójną kabiną. Wersja Sport, o mocy 170 KM, dostępna jest w ośmiu różnych wersjach nadwozia i układu siedzeń, w tym w wersji van, kombi i o podwójnej kabinie, także w wersjach z krótkim i długim rozstawem osi. Klienci poszukujący najwyższej wydajności i oszczędności paliwa do dyspozycji mają wersję ECONetic, która zapewnia emisję CO₂ na poziomie 148 g/km, gdzie zużycie paliwa wynosi 5,7 l/100 km.

Nowy model posiada płynnie i elastycznie działającą sześciostopniową przekładnię automatyczną SelectShift oraz opcjonalnie system tylnego zawieszenia pneumatycznego, zapewniający wyjątkowy komfort jazdy, kontrolę parametrów i wypoziomowanie pojazdu w szerokim zakresie warunków obciążenia. Komfort użytkowania poprawiają też fotele z przeprojektowaną strukturą wewnętrzną i geometrią podparcia, zapewniające optymalne podparcie tułowia. Szereg nowych funkcji wspomaga kierowcę, wykorzystując zaawansowane czujniki, radary i kamery dostarczające informacje o otoczeniu pojazdu.

Nowy Transit Custom to pierwszy samochód dostawczy dysponujący inteligentnym ogranicznikiem prędkości. Posiada system mający większe możliwości ochrony przed kolizjami dzięki funkcji wykrywania pieszych także w nocy, który współpracuje z systemem hamowania awaryjnego. Wszystkie systemy i funkcje składają się na spójny, kompleksowy pakiet rozwiązań, które obejmują m.in. ostrzeżenie o opuszczaniu pasa ruchu (Lane Keeping Alert), system monitorowania koncentracji kierowcy (Driver Alert), automatyczną kontrolę świateł drogowych (Auto High Beam), kamerę cofania (Rear View Camera), adaptacyjny tempomat (Adaptive Cruise Control) oraz system stabilizacji pojazdu przy bocznych podmuchach wiatru (Side Wind Stabilisation).

Przestrzeń ładunkowa posiada przegrodę z uchylną kłapą, pozwalającą przewieźć długie przedmioty oraz zintegrowany bagażnik dachowy, który może zostać złożony, gdy nie jest wykorzystywany.



Wysoko ulokowana, trapezowa krata i dynamiczne, wąskie reflektory, jakie posiada nowy Ford Tourneo Custom płynnie komponują się z muskularną boczną linią auta

Ford Tourneo Custom

Nowy mikrobus Tourneo Custom – w sprzedaży tego roku – skierowany jest do osób zarządzających transportem, klientów indywidualnych i klientów typu „lifestyle”. Linia Tourneo Custom oferuje konfigurację ośmiu lub dziewięciu miejsc, z wyborem krótkiego lub długiego rozstawu osi. Dłuższy model zapewnia dodatkową przestrzeń bagażową za trzecim rzędem siedzeń.

Samochód posiada odważną stylistykę, podkreśloną chromowaną kratą z pięcioma belkami i zupełnie nowe wnętrze wysokiej klasy. Przestronna i luksusowa kabina wyposażona jest w zestaw udoskonalonych schowków i tylnych siedzeń z sześcioma pojedynczymi miejscami, które można ustawić w formacie konferencyjnym. Standardowo w modelach o najwyższej specyfikacji wyposażenia, sześć pojedynczych foteli można składać płasko, opuszczać, montować w różnych miejscach lub całkowicie usunąć. Wszystkie pojazdy wyposażone są w charakterystyczne, nowe światła do jazdy dziennej w technologii LED, a modele najwyższych specyfikacji wyposażenia dysponują oświetleniem ksenonowym HID.

Największy Tourneo został kompleksowo zaprojektowany tak, aby użytkownikom zapewnić najwyższą jakość jazdy, co ułatwiają technologie, w tym inteligentny ogranicznik prędkości oraz łączność SYNC 3. Nowe funkcje uzupełniają zestaw technologii już dostępnych dla Tourneo Custom, jak np. system zapobiegania kolizjom i awaryjnego hamowania przed pieszym (Pre-Collision Assist with Pedestrian

Detection Assist), stabilizator wpływu podmuchów bocznego wiatru i adaptacyjny tempomat.

Tourneo posiada silnik Forda EcoBlue o pojemności 2,0 l., nową, sześciobiegową, automatyczną skrzynię SelectShift, opcję



Wszystkie nowe ekrany i panele kontrolne w Fordzie Tourneo Custom zostały zaprojektowane z myślą o zwiększonej ergonomii i łatwości użycia

tylnego, pneumatycznego zawieszenia, a także 17-calowe obręcze kół ze stopów lekkich, poprawiające prowadzenie auta i skuteczność hamowania. Dostępny jest także w ekskluzywnych seriach Titanium X (posiada skórzane wykończenia, system SYNC 3 z nawigacją satelitarną i kamerą cofania i standardowe reflektory HID Xenon) oraz Sport. Emisja CO₂ rozpoczyna się od 162 g/km. ◀

Elżbieta Haber

Teraz jeszcze więcej możliwości



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko 99 zł

Prenumerata roczna
tylko 49 zł

**Promocyjna prenumerata
obu tytułów
129 zł**



**Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów
branży TSL**

Warto
wiedzieć
więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

Prenumeratę miesięczników
TSL Biznes oraz Truck & Van
można zamówić przez:

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą: Redakcja TSL Biznes
i Truck& Van
ul. Malczewskiego 17a,
05-820 Piastów
- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata (11 wydań):
TSL Biznes w cenie 99 zł z VAT
Truck & Van w cenie 49 zł z VAT
oba tytuły w cenie 129 zł z VAT

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię
Nazwisko
Nazwa firmy
Adres
Kod Poczta
Telefon
e-mail

Data i podpis

Dane do faktury

Nazwa firmy
NIP
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)
TSL Biznes od numeru /2018
Truck&Van od numeru /2018
oba tytuły od numeru /2018

Coroczne, automatyczne
przedłużanie prenumeraty

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.

TransLogistica Poland



VI Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

6 - 8 listopada 2018
EXPO XXI WARSZAWA

www.trans-poland.pl

Łączymy Twój biznes
ze światem od 6 lat!

www.e100.eu

E100 ONE TOLL

JEDNO URZĄDZENIE
DO OPŁAT ZA DROGI W EUROPIE



1

JEDNO URZĄDZENIE
JEDNA UMOWA
JEDYNY DOKUMENT DO ZAPŁATY

POLSKA

02-757 Warszawa, ul. Pory, 78/9
00-175 Warszawa, ul. Jana Pawła II, 78

+48 22 441 98 00
+48 58 500 22 02

e100@e100it.pl