

GRUDZIEŃ – 12/2019 (108)

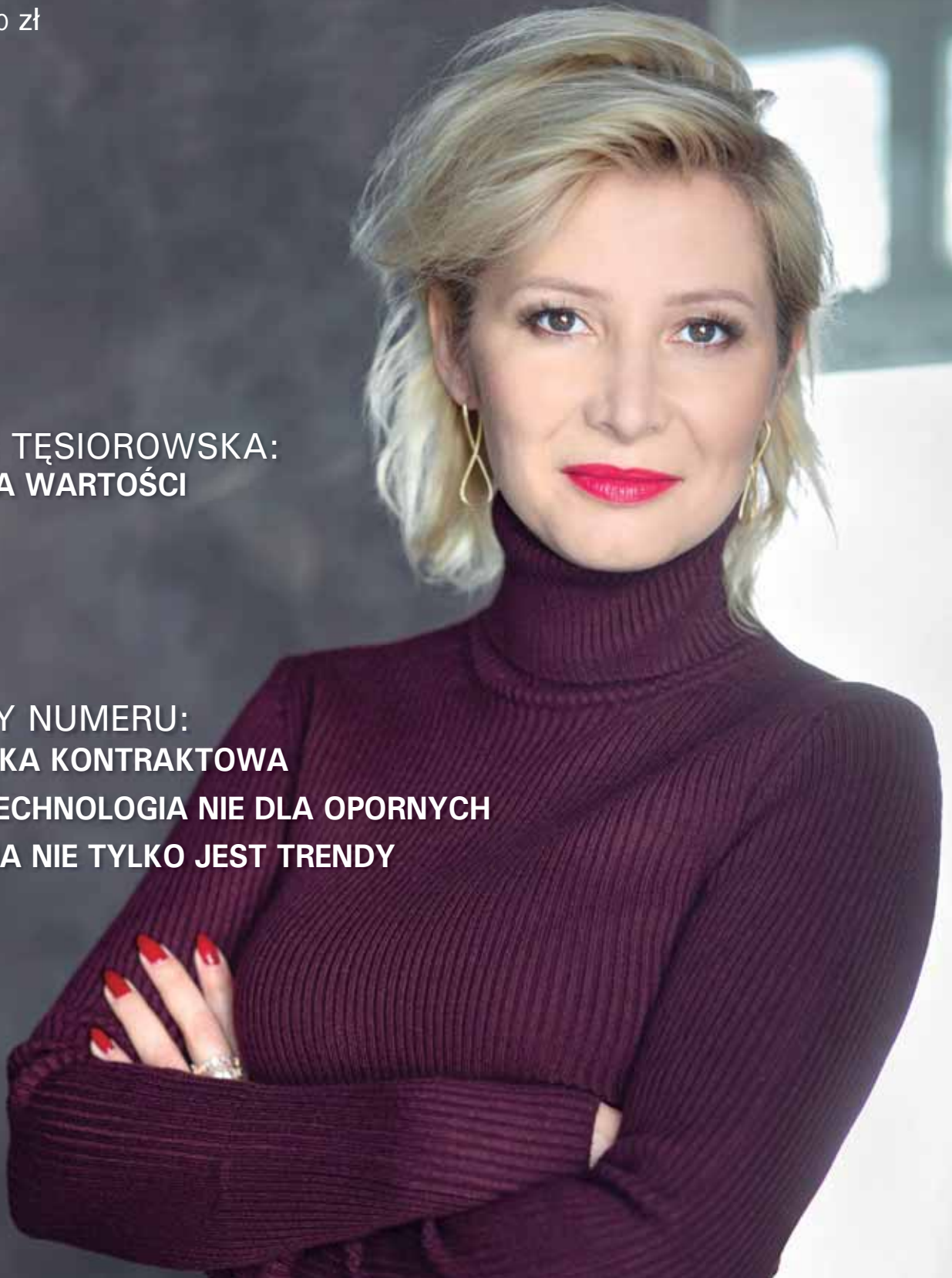
TSL**biznes**

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(8% VAT)

MARTA TĘSIOROWSKA:
ZOOM NA WARTOŚCI

TEMATY NUMERU:
LOGISTYKA KONTRAKTOWA
RFID – TECHNOLOGIA NIE DLA OPORNYCH
EKOLOGIA NIE TYLKO JEST TRENDY





targi budownictwa infrastrukturalnego

www.autostrada-polska.pl

Największe spotkanie
branży w Polsce:
spojrzenie w przyszłość,
wymiana wiedzy,
testowanie sprzętu,
pokazy dynamiczne.

25
LAT

**budujemy
nowy odcinek
Autostrady!**

6-8 maja 2020

OCRK Wsparcie – usługa dla posiadaczy oprogramowania 4Trans, zapewniająca wsparcie w kwestiach prawnych oraz w trakcie kontroli

Korzyści z wyboru oferty OCRK Wsparcie:

- 1 Przeprowadzamy audyt ustawień programu 4Trans oraz poprawności rozliczeń czasu pracy kierowców
Zapewniamy wsparcie eksperta w trakcie samej kontroli oraz pomagamy w tworzeniu odwołań od decyzji PIP i ITD
- 2
- 3 W ramach telefonu interwencyjnego doradzamy w nagłych sytuacjach 24/7
Przygotowujemy prawidłowe regulaminy pracy kierowców/obwieszczenia
- 4
- 5 Udostępniamy aplikację mobilną dla kierowców
Prowadzimy profesjonalne szkolenia dla kierowców i właścicieli firm transportowych
- 6

Dowiedz się więcej i skorzystaj z dodatkowych funkcjonalności w oprogramowaniu 4Trans optymalizujących rozliczanie czasu pracy kierowców*

*w ramach abonamentu 4Trans PRO


22 113 40 60


bok@viaon.pl


www.ocrk.pl

W NUMERZE

W SKRÓCIE

Aktualności6

EDUKACJA

ZOOM na wartości10

LOGISTYKA

Lepiej, szybciej i taniej, czyli czego oczekują klienci z branży spożywczej od operatora logistycznego.....14

Kompleksowość oferty to przewaga konkurencyjna.....16

Wyzwania i przyszłość logistyki sieci handlowych19

Pierwsze centrum dystrybucyjne Action w Polsce.....22

Logistycy wciąż optymistycznie patrzą w przyszłość.....24

Czas na zieloną logistykę28

Misja 2050: zero emisji CO₂30

Dachser zaangażowany w działania proekologiczne.....32

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

RFID – Technologia nie dla opornych34

Od bram do chłodzi do Easy Clean – EFAFLEX wyposaża zakład produkcji spożywczej36

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

Grudzień gorącym czasem dla branży kurierskiej38

TRANSPORT DROGOWY

Problemy polskiego przewoźnika na wschodnim przejściu granicznym.....44

W ciągu dekady branża transportowa zmieni się istotnie.....48

TRANSPORT KOLEJOWY

Przewozowa bessa trwa.....52

PRAWO

Częste konsekwencje błędnego myślenia o oszczędnościach.....54

Ewidencja czasu pracy – jak drobne błędy wpływają na ostateczne rozliczenia z kierowcą?.....56

AUTO W FIRMIE

Z elektrownią na pokładzie58

WYDARZENIA

Networking jakiego jeszcze nie było!.....61

Najbardziej innowacyjne wdrożenia nagrodzone.....62

Pięć lat minęło, jak jeden dzień.....63

Pierwsze stałe połączenie kolejowe Euro China Train64

DB Schenker wyróżniony przez Banki Żywności.....66

Radosnych i bezpoślizgowych Świąt Bożego Narodzenia spędzonych w rodzinnym gronie oraz pomyślnego Nowego Roku

życzy zespół KMG Media

KMGmedia

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

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

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

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

Prenumerata
tel. 22 213 88 28
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
mt art

Nakład: 11 000 egzemplarzy

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

KMGmedia

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

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

www.kmg-media.pl

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truckandvan.pl

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

ILOŚĆ TESTÓW

4812

ŚREDNIE OSZCZĘDNOŚCI
W ZUŻYCIU PALIWA

11,1%



Tomasz Gilert

Moja firma Tomasz Gilert Toka zajmuje się transportem krajowym i międzynarodowym – nasze pojazdy to zestawy przewożące kontenery morskie oraz towary pod plandeką. Jeździł u nas już pierwszy model Actrosa, mamy więc wiele lat doświadczeń z marką Mercedes-Benz. Zdecydowałem się na udział w teście Fuel Duel, bo lubię poznawać nowe technologie, a Nowy Actros jest pod tym względem bardzo zaawansowany. Program ten uważam za bardzo przejrzysty i przydatny – rzetelne raporty z użytkowania pojazdu w normalnej eksploatacji przynoszą wiele informacji. W naszym przypadku test wykazał rewelacyjne spalanie – 22 l/100km w transporcie krajowym, na co moim zdaniem największy wpływ ma aerodynamika nowego modelu, poprawiona dzięki zastąpieniu lusterek systemem MirrorCam, oraz zmiany w skrzyni biegów. Dlatego rozważamy zakup Nowego Actrosa do naszej floty.

Mercedes-Benz
Trucks Warszawa



Oddział Emilianów: ul. Gottlieba Daimlera 4, 05-250 Emilianów, tel. +48 800 888 900

Oddział Siedlce: Ujrzanów 32a, 08-110 Siedlce, tel. +48 800 888 900

www.poruszamybiznes.pl

KUEHNE + NAGEL ROZSZERZA SIĘĆ DROGOWĄ

Operator ogłosił przejęcie wydzielonej części działalności transportowej i logistycznej firmy Rotra. Firma z siedzibą w Holandii zatrudnia ok. 800 pracowników i osiąga roczny przychód netto powyżej 100 mln euro.



Przejęcie tego wiodącego dostawcy usług logistycznych i spedycyjnych w Holandii i w Belgii, to kolejny, strategiczny krok Kuehne + Nagel w dążeniu do rozszerzenia i umacniania sieci połączeń drogowych w Europie. – *Takie działania strategicznie umacniają i uzupełniają drogowy łańcuch dostaw z korzyścią dla naszych lokalnych i międzynarodowych klientów, którzy już teraz mogą korzystać z rozszerzonej oferty*

usług w tym regionie – mówi Stefan Paul, członek zarządu w grupie Kuehne + Nagel International AG odpowiedzialny za spedycję drogową.. ”

Rotra to firma rodzinna. Zapewnia wysokiej jakości obsługę klienta oraz niezawodny i elastyczny serwis. Są to wartości wpisane także w istotę działalności Kuehne + Nagel. Firma zarządza flotą ponad 200 ciężarówek oraz świadczy usługi logistyki kontraktowej dla klientów z Da-

nii, Holandii, Belgii oraz klientów międzynarodowych. Zarządza także obiektami typu cross dock w Holandii i Belgii.

Kuehne + Nagel przejmie działalność logistyczną i drogową firmy Rotra. W zakresie obsługi terminalu kontenerowego, spedycji morskiej i lotniczej, firma nadal będzie prowadzona przez poprzednich właścicieli. Warunki przejęcia są zgodne z przepisami prawnymi oraz zostały zatwierdzone przez organy ds. konkurencji. |

COLIAN LOGISTIC W NOWYM MAGAZYNIE

Spółka należąca do grupy Colian Holding SA., przeniosła się do nowego magazynu w okolicach Wrocławia. Firma wynajęła powierzchnię magazynowo-biurową w Panattoni Park Wrocław IX.

Colian Holding SA., to grupa skupiająca marki słodczy, przypraw i napojów oraz Colian Logistic sp. z o.o., która zarządza

logistyką Colian Holding SA. Działalność logistyczna Colian Logistic obejmuje magazynowanie, spedycję i transport



oraz obsługę klienta. Firma posiada kilka oddziałów w Polsce, a w Panattoni Park Wrocław IX wynajęła 7 250 m² nowoczesnej powierzchni magazynowej, z czego 335 m² zajmuje komponent biurowy.

– *Nowa powierzchnia bardziej odpowiada aktualnym potrzebom firmy. Klientowi zależało m.in. na reprezentacyjnej i funkcjonalnej części biurowej dla pracowników. Stworzenie komfortowych warunków wpłynie na zwiększenie zadowolenia zatrudnionych osób z miejsca pracy, tym samym przekładając się na większą efektywność obsługi klienta – komentuje Sylwia Jagódka, Senior Consultant Industrial & Logistic w AXI IMMO – firmy, która doradzała podczas przeprowadzenia transakcji.*

Park zlokalizowany jest w miejscowości Nowa Wieś Wrocławska, obok autostrady A4, A8 oraz drogi ekspresowej S8. Powierzchnie w Panattoni Park Wrocław IX mogą być dostosowywane do potrzeb najemcy pod kątem specyfikacji technicznej a także powierzchni produkcyjnych/magazynowych/biurowych. |

GRUPA RABEN Z NAGRODĄ IM. J. KURONIA

5 lat współpracy, 13 tys. palet, 8 tys. ton uratowanej żywności, 16 mln wydanych posiłków – tak można podsumować współpracę Grupy Raben z Federacją Polskich Banków Żywności.

Zaangażowanie firmy zostało docenione podczas gali inauguracyjnej 23. Świątecznej Zbiórki Żywności, na której Grupa Raben otrzymała nagrodę im. Jacka Kuronia w kategorii Darczyńca Ogólnopolski. Nagroda ta to wyraz uznania i podziękowania dla jednego z inicjatorów pierwszego Banku Żywności

w Polsce. Wyróżnienie przyznawane jest dla firmy lub instytucji, która dostrzega potrzeby drugiej osoby i pomaga Bankom Żywności, wspierając działania na rzecz zmniejszenia problemu niedożywienia i marnowania żywności w Polsce.

Federacja Polskich Banków Żywności i Grupa Raben



współpracują ze sobą od lat, ratując żywność przed zmarowaniem i przekazując ją osobom najbardziej potrzebującym. Banki Żywności bezpłatnie pozyskują żywność od producentów i sieci handlowych, potrzebują jednak środków na transport i magazynów, zwłaszcza że często są to produkty z krótkim terminem ważności. Dlatego, tak ważny jest czas dostawy, który umożliwia przekazanie żywności w jak najkrótszym

czasie do rąk osób najbardziej potrzebujących. Dzięki wsparciu logistycznemu Grupy Raben, Banki Żywności mogą skuteczniej pozyskiwać niesprzedaną i nadającą się do spożycia żywność.

Grupa Raben, chcąc podkreślić swoje zaangażowanie w walkę z problemem marnowania żywności, zdecydowała się na wsparcie inauguracji 23. Świątecznej Zbiórki Żywności, zostając partnerem głównym wydarzenia. |

RAPORT FM LOGISTIC NA TEMAT ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

FM Logistic opublikował pierwszy raport na temat zrównoważonego rozwoju. Jest on dostępny na stronie <http://sustainable-development.fmlogistic.com/en/index.html>. Obejmuje takie obszary jak zatrudnienie, zdrowie, edukacja, emisja gazów cieplarnianych i zanieczyszczenie powietrza. Opisuje również inicjatywy podejmowane przez FM Logistic, których celem jest stworzenie bardziej zrównoważonego łańcucha dostaw.

– *Mierząc pozytywny i negatywny wpływ naszej działalności na środowisko i społeczeństwo, chcieliśmy przekazać naszym klientom, pracownikom i kontrahentom informacje, które są im potrzebne w podejmowaniu decyzji. To krok w kierunku bardziej zrównoważonej logistyki* – komentuje Charlotte Migne, dyrektor ds. zrównoważonego rozwoju w FM Logistic. Ope-

rator oferuje klientom także możliwość specyficznych pomiarów wpływu powierzchni mu działań w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Program zrównoważonego rozwoju FM Logistic, który został sformalizowany w 2018 r., opiera się na trzech filarach: trosce o pracowników, redukcji śladu węglowego przedsiębiorstwa oraz rozwoju bardziej zrównoważonych usług.

W związku z podejmowaną działalnością FM Logistic w 2019 r. został wyróżniony przez agencje ratingowe. Firma EcoVadis przyznała mu złote wyróżnienie, a CDP ocenę B. 25 listopada FM Logistic otrzymał „Trophée Défi RSE 2019” w kategorii Środowisko i Zdrowie. Jest to wyróżnienie Francuskiego Ministerstwa Gospodarki i Finansów oraz Ministerstwa Transformacji Ekologicznej i Społecznej. |

Fresh Logistics
Raben Group



W OPARCIU O SZTUCZNĄ INTELEGENCJĘ

DB Schenker wprowadził do swojego oddziału w Lipsku autonomiczne roboty firmy Gideon Brothers, działające w oparciu o rozwiązania sztucznej inteligencji.

Jest to elastyczne rozwiązanie automatyzujące procesy logistyczne w magazynach, umożliwiające zwiększenie wydajności bez konieczności modyfikacji obiektów. Autonomiczny robot logistyczny firmy Gideon Brothers wyposażony jest w Robot Autonomy System, który bazując na technologii Visual Perception, łączy technologię głębokiego uczenia z kamerami stereoskopowymi. Technologia percepcji wizualnej wsparta sztuczną inteligencją umożliwia bezpieczne poruszanie się pośród pracowników i sprzętu, jak również innych ruchomych ma-



szyn. Roboty potrafią przenieść jednorazowo towar ważący 800 kg i mają możliwość wymiany akumulatorów bez przerywania pracy, co pozwala zminimalizować czas przestoju.

– Zapewnienie możliwości automatyzacji operacji logistycznych i magazynowych stanowi podstawę tworzenia łańcucha dostaw nowej generacji – powiedział członek zarządu logistyki kontraktowej w Schenker AG, Xavier Garijo.

Roboty mają na celu automatyzację zadań związanych z bieżącą realizacją zamówień, przyspieszając ten proces i pozwalając pracownikom skupić się na innych obowiązkach.

W pierwszym miesiącu realizacji programu pilotażowego przeciętna odległość pokonywana przez robota przekroczyła 26 km tygodniowo. |

STRATEGIA 2025 DHL SUPPLY CHAIN

Oscar de Bok, dyrektor generalny DHL Supply Chain, w Kampusie Technologicznym w Beringe w Holandii przedstawił Strategię 2025 swojej firmy.

W Kampusie znajduje się jeden z inteligentnych magazynów należących do operatora, gdzie świadczone są usługi logistyki kontraktowej klientom z całej Europy. Obsługiwani są oni przy pomocy zautomatyzowanych i nowoczesnych technologicznie rozwiązań logistyki kontraktowej. – *Nasze podejście, które nastawione jest na klienta, pozwala zmieniać innowacyjne pomysły w skalowalne i komercyjnie opłacalne produkty, które możemy wprowadzić we wszystkich regionach* – mówił Oscar de Bok.

Jeśli chodzi o pracowników i talenty, DHL skupia się na pokonaniu problemu niedostatku siły roboczej oraz przyciągnięciu utalentowanych ludzi, na przygotowaniu i przeszkoleniu obecnych pracowników oraz uzyskaniu przez nich certyfikatów w świetle nadchodzących wraz z cyfryzacją zmian. Natomiast jeżeli chodzi o operacje, standa-



ryzacja oraz stale ulepszone procedury doprowadzą do bardziej rentownego rozwoju, zaś doświadczenia klientów, w szczególności cyfrowe, staną się tak ważne jak nigdy dotąd. Innowacje i cyfryzacja to jeden z czynników, który ma umożliwić operatorowi przyciągnięcie do firmy utalentowanych pracowników. |

25 LAT QAD W POLSCE

Założona w 1979 r. w USA firma QAD, która oferuje rozwiązania IT dla przemysłu, obchodzi jubileusz 25 lat obecności w polskim rynku. W tym czasie zrealizowała prawie 500 projektów dla firm produkcyjnych, zapewniając im optymalizację procesów operacyjnych.

Jedną z pierwszych implementacji w Polsce było wdrożenie oprogramowania klasy ERP, dostarczonego przez QAD pod nazwą MFG/Pro firmie Phillips Polska w Białymstoku. System znacznie przyczynił się do poprawy efektywności w obszarach produkcji i logistyki.

Przez ostatnią dekadę QAD nieustannie usprawniał swoje oprogramowanie. Zmiany polegały na dostosowaniu do możliwości chmury obliczeniowej, unowocześnieniu ko-

munikacji z użytkownikiem, wprowadzeniu ulepszonej struktury modułowej oraz stworzeniu adaptacyjnej platformy wspierającej uzupełnianie i aktualizację oprogramowania.

W efekcie zmiany modelu swojego systemu, QAD co roku zwiększa liczbę subskrypcji oprogramowania ERP w chmurze o 30%. Najnowsza wersja QAD Enterprise Applications jest kompleksowym, elastycznym rozwiązaniem działającym w chmurze, umożliwiającym dostosowanie się firmy z niej korzystającej do dowolnych wymagań rynku. Platforma daje użytkownikom szybszy dostęp do spersonalizowanych informacji i umożliwia zwiększenie produktywności i wydajności operacyjnej oraz łatwego łączenia się z innymi rozwiązaniami w firmie. Te nowe możliwości mają zastosowanie w procesach produkcyjnych, ale także w takich obszarach jak logistyka, zarządzanie klientami czy finansami.

Obecnie celem QAD jest podniesienie efektywności biznesowej klientów poprzez rozwój nowych rozwiązań w technologii chmurowej. QAD planuje, że dzięki nowym produktom i usługom, m.in. QAD Adaptive Application, firma osiągnie dwukrotny wzrost sprzedaży na przestrzeni najbliższych 5 lat. W Polsce QAD opera swój rozwój i ekspansję na współpracy z wrocławską spółką DSR S.A. |



PANATTONI BIJE REKORD

Panattoni wybudował w Gliwicach rekordowy pod względem wielkości i funkcjonalności obiekt dla firmy Amazon. Inwestycja jest największym budynkiem firmy w kraju i została wyposażona w innowacyjną technologię Amazon Robotics.



Inwestycja ta jest ósmym projektem przygotowanym przez Panattoni dla firmy Amazon. Zbudowany w formule BTS obiekt ma 317 m długości, 182 m szerokości i 26,7 m wysokości. Oprócz ogromnej powierzchni – 210 tys. m² (w tym 7,5 tys. m²

na biura) – ma 4 funkcjonalne kondygnacje wyposażone w najnowocześniejsze rozwiązania, pomocne w obsłudze rynku e-commerce. Technologia Amazon Robotics, przy wykorzystaniu 3900 robotów transportowych, pomaga składować pro-

dukty na półkach i kompletować zamówienia. Takie rozwiązanie pozwala nie tylko na znaczące zwiększenie przestrzeni magazynowej, ale również ograniczenie czasu realizacji wysyłek. (Polska była pierwszym krajem w Europie, gdzie we wrześniu 2015 r. wprowadzono Amazon Robotics).

Przygotowany przez Panattoni budynek został wyposażony w inteligentny system zarządzania (BMS) i czujniki ruchu w różnych sekcjach. Przeszedł też proces certyfikacji środowiskowej z wykorzystaniem metodologii BREEAM, uzyskując ocenę Very Good.

Przygotowany obiekt będzie pełnił funkcję centrum logistyki e-commerce obsługującego cały rynek europejski. Realizowane w nim będą zamówienia klientów na produkty o małej i średniej wielkości – takie jak książki, elektronika, czy rzeczy codziennego użytku. Inwestycja przyczyni się też do stworzenia 1000 miejsc pracy. |



**Zwiększ skuteczność
poszukiwania
ładunków
na timocom.pl**

TIMOCOM

AUGMENTED LOGISTICS



Prowadzenie polityki otwartości wymaga od organizacji stworzenia atmosfery współdzielenia wiedzą i doświadczeniem, ale również obawami i wątpliwościami

ZOOM NA WARTOŚCI

Mimo licznych zmian technologicznych, to nadal ludzie są jednym z głównych motorów rozwoju organizacji. Jednak niekorzystne trendy rynkowe sprawiają, że coraz trudniej o zdobycie, a następnie zatrzymanie cennego pracownika. Jak z sukcesem wyjść z tego impasu? O polityce personalnej oraz kształtowaniu organizacji poprzez wartości mówi Marta Tęśiorowska, Vice President, Head of Marketing and Communications Prologis w Europie.

Prologis to firma o zasięgu globalnym, która stawia na komfort pracy zatrudnionych osób. Skąd takie podejście?

Podstawowym czynnikiem sukcesu Prologis są ludzie i ich działania. To sytuuje pracownika w centrum zainteresowania organizacji. W Prologis pracuje ponad półtora tysiąca osób w 19 krajach rozsiągniętych na czterech kontynentach. Taka sytuacja jest z perspektywy pracodawcy ogromnym wyzwaniem, szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę różnice pokoleniowe i kulturowe między pracownikami. W naszym biurze w Amsterdamie pracuje około 130 osób, jest to zespół składający się z aż 30 narodowości. To wymaga od nas stałej otwartości i umiejętnego zarządzania odmiennością tak, by wszyscy zatrudnieni – bez względu na ich płeć, wiek, orientację seksualną, wyznawaną religię – czuli się szanowani i włączeni w działania firmy.

Również nasi klienci – a w Polsce mamy ich obecnie ponad 150 – to zróżnicowana grupa, stąd często wymagają niestandardowego podejścia do ich indywidualnych potrzeb. Nasi pracownicy to dla nas też poniekąd klienci, tylko wewnątrz. Dlatego tak, jak elastyczni

jesteśmy wobec wymagań partnerów biznesowych, tak samo dopasowujemy się do potrzeb wyrażanych przez naszych pracowników. Dzieje się to z korzyścią dla całej organizacji, bo ich dobre samopoczucie bezpośrednio wpływa na jakość wykonywanej pracy, a w efekcie na wyniki biznesowe. Przykładem takiego działania,

Prologis stara się tworzyć angażującą kulturę organizacyjną. Środowisko pracy ma odzwierciedlać różnorodność społeczeństwa, stąd w zespołach znajdują się osoby o różnym pochodzeniu, stopniu sprawności fizycznej, wykształceniu, stylu życia i w różnym wieku.

które stawia pracownika w centrum firmy, było m.in. projektowanie nowego biura w Warszawie.

Opowiesz o tym więcej?

Przyjazne miejsce pracy to przecież także komfortowa przestrzeń. A jeśli powstanie w odpowiedzi na potrzeby osób na co dzień korzystających z biura – można mówić o sukcesie w tej kwestii. W Prologis poszliśmy jednak jeszcze krok

dalej – zgodnie z ideą *human-centered design* pracownicy sami brali udział w procesie projektowania biura w budynku Lumen (kompleks Złote Tarasy w Warszawie – red.). W tym celu specjaliści z zakresu psychologii, socjologii, zarządzania zmianą, architektury i budowania strategii środowiska pracy przeprowadzili serię

warsztatów i konsultacji z osobami pracującymi w warszawskiej siedzibie. Miało to na celu dopasowanie nowego biura do rzeczywistych potrzeb i codziennych aktywności, dzięki czemu pracownicy od początku traktowali nową przestrzeń jako swoją.

Zależało nam, aby biuro było miejscem do efektywnej pracy zespołowej i indywidualnej oraz zapewniało przestrzeń do odpoczynku. W miejscu pracy spędzamy przecież dużą część swojego życia. W nowym biurze funkcjonują różnorodne strefy

socjalne sprzyjające interakcjom – przestrzeń projektowa, *focus roomy* i kameralne strefy wypoczynkowe. Odpocząć przy kawie można w przestronnej kuchni, przy dużych stołach sprzyjających rozmowom lub grając w piłkarzyki. Zrelaksować się, a nawet uciąć sobie drzemkę można natomiast w spokojnym azylu pełnym roślin, w którym stoi wygodna kanapa, są książki, gry planszowe i konsola do gier. Zresztą w całym biurze jest mnóstwo roślin – część z nich pełni funkcję naturalnych oczyszczaczy powietrza, a wszystkie wspaniale dekorują wnętrza i tworzą kreatywne, przyjazne otoczenie, w którym można się odprężyć. Żeby dodatkowo podnieść komfort pracy wyciszyliśmy ściany i zainstalowaliśmy specjalny system umożliwiający pięć różnych konfiguracji oświetlenia w każdym pomieszczeniu. Aranżując przestrzeń maksymalnie wykorzystaliśmy też dostęp do światła dziennego, stworzy-



Strefa wypoczynkowa sprzyja kreatywności, jest także miejscem nieformalnych spotkań

nej, wykształceniu, stylu życia i w różnym wieku. W budowaniu zespołów stawiamy pracownikowi, umożliwiamy mu realizowanie się w zgodzie z indywidualnym stylem pracy. Ta strategia ogranicza zachowania

ciem. Widać to szczególnie wyraźnie w przypadku zadań *project managerów*. Każdemu pracownikowi umożliwiamy elastyczne godziny pracy, żeby mógł w miarę możliwości dostosować je do swoich indywidualnych potrzeb. W ciągu

Podstawowym czynnikiem sukcesu Prologis są ludzie i ich działania. To sytuuje pracownika w centrum zainteresowania organizacji.

liśmy miejsca spotkań w miejsce klasycznych sal konferencyjnych. Są to być może drobiazgi, ale mają duży wpływ na „biurowy wellness” każdej osoby – niezależnie od osobistego stylu pracy czy stanowiska zajmowanego w strukturze firmy.

A czym wyróżnia się struktura Prologis w sensie organizacyjnym?

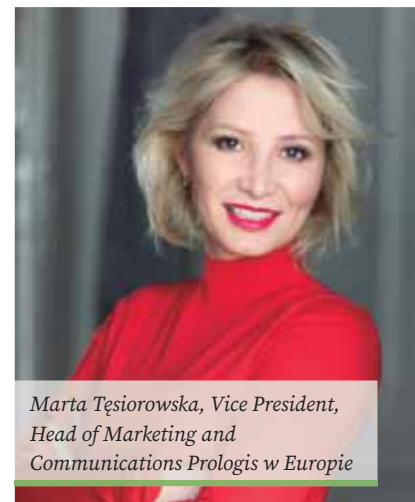
Jestem orędowniczką Inclusion & Diversity i z satysfakcją mogę powiedzieć, że w firmie stawiamy na angażującą kulturę organizacyjną. Zależy nam, żeby nasze środowisko pracy odzwierciedlało różnorodność społeczeństwa, stąd w naszych zespołach osoby o różnym pochodzeniu, stopniu sprawności fizycz-

rywalizacyjne, a wspiera oddolny mentoring wśród członków grupy.

Natomiast jeśli chodzi o strukturę formalną w Prologis – pamiętajmy, że to międzynarodowa firma o globalnym zasięgu. Nieuniknione jest zatem zachowanie hierarchii stanowisk: każdy region ma swojego zwierzchnika, każdy kraj *country managera*, a każda jednostka działu. Natomiast staramy się, aby struktura była jak najbardziej płaska, aby zachować efektywność operacyjną – szczególnie międzynarodową i międzynarodową.

Jak wygląda model codziennej pracy w Prologis w Polsce?

W pracy liczy się dla nas osiągnięty efekt, a nie godziny spędzone za biur-



Marta Teşiorowska, Vice President, Head of Marketing and Communications Prologis w Europie

ostatniego roku z tej możliwości skorzystało prawie 100% osób zatrudnionych w polskich biurach Prologis. Mogę zatem śmiało powiedzieć, że zapewniamy stu-procentową elastyczność w dostosowaniu czasu pracy. Biorąc pod uwagę pracę w globalnym środowisku, w wielu strefach czasowych oraz różnorodność zatrudnionych w Prologis osób – rodziców, dojeżdżających, kontynuujących naukę – oceniam ten model pracy jako wydajny a jednocześnie zgodny z naszą organizacyjną kulturą włączania i zrozumienia.

Co roku badamy satysfakcję naszych pracowników z wykonywanej pracy. Otrzymujemy dzięki temu cenne informacje zwrotne dotyczące indywidualnej motywacji czy stopnia zadowolenia z realizacji powierzonych zadań. Jest to też narzędzie, dzięki któremu dowiadujemy się o rzeczach, które powinniśmy poprawić czy działaniach, które powinniśmy przedsięwziąć, aby naszemu zespołowi pracowało



Przestronna kuchnia z dużymi stołami sprzyja luźnym rozmowom przy wspólnych posiłkach

się lepiej. Oczywiście, regularnie wymieniamy podstawowe narzędzia pracy dbając o ergonomię i wygodę, np. telefony, laptopy, pojazdy, fotele do siedzenia. Takie

Każdy region ma swojego zwierzchnika, każdy kraj country managera, a każda jednostka dział. Mimo tego podejmowane są działania, aby struktura firmy była jak najbardziej płaska, aby zachować efektywność operacyjną – szczególnie międzyoddziałową i międzynarodową.

zmiany są stosunkowo łatwe do przeprowadzenia. Prawdziwym wyzwaniem jest w mojej ocenie stworzenie w organizacji atmosfery współpracy i współdzielenia: wiedzą, doświadczeniem, ale również obawami i wątpliwościami. I taka polityka otwartości i autentyczności jest dla nas podstawą.

No właśnie, na jakie wartości stawia Prologis jeśli chodzi o filary Waszej działalności?

Stawiamy zdecydowanie na kulturę partycypacji, czyli współuczestniczenia pracowników w działaniach firmy. Ludzie są dla nas zawsze na pierwszym miejscu i na tej bazie budujemy zaangażowanie i lojalność pracowników. Chcemy, aby pracownicy czuli się częścią firmy. Aby nasz przekaz w tym zakresie był jasny, kluczowe wartości opisaliśmy skrótem IMPACT i komunikujemy je w prosty sposób, aby były zrozumiane poprawnie i zachęcały do działania. IMPACT, akronim wywodzący się od angielskich słów oznaczających integrację, mentoring, pasję, odpowiedzialność, odwagę i pracę zespołową, to nasza deklaracja i podstawa sukcesu w jednym.

Czym kieruje się Prologis w rekrutacji pracowników, jak wygląda taki proces?

W rekrutacji w pierwszej kolejności stawiamy na promocję talentów wewnątrz naszej firmy. Jeśli potrzebujemy tzw. świeżej krwi lub osoby z kompetencjami innymi niż dostępne obecnie w organizacji, rekrutujemy z rynku. Natomiast niezależnie od trybu rekrutacji prowadzimy ją zgodnie ze standardami, które pozwalają na rozpatrywanie kandydatur wyłącznie pod kątem merytorycznym. Dlatego, gdy przeglądamy CV, nie kierujemy się płcią czy wiekiem – planujemy też usunięcie nazwisk z CV by proces rekrutacji był jak najbardziej przejrzysty pod kątem akceptacji różnorodności. Liczą się kompetencje.

Gdy wybierzemy kandydatów najlepiej pasujących do profilu poszukiwanego pracownika, spotyka się z nimi HR manager, szef działu do którego prowadzona jest re-

krutacja oraz osoby z zespołu, do którego kandydat ma dołączyć, czasem szefowie działów współpracujących.

Nawiązując do rekrutacji wewnętrznej, opowiedz mi jak wygląda typowa ścieżka kariery w firmie?

Jeśli chodzi o ścieżkę awansu, to prowadzimy konkursy na wyższe stanowiska, w których może startować każdy pracownik spełniający wymogi kompetencyjne zdefiniowane dla tej pozycji. Ale w Prologis każdy ma równe szanse na rozwój, jeśli chce awansować albo zmienić coś w swoich obowiązkach.

Sama jestem jednym z przykładów, gdzie ścieżka kariery prowadziła praktycznie przez wszystkie szczeble organizacji. Zaczynałam od stanowiska asystentki w dziale leasingu i marketingu, potem awansowałam na stanowisko specjalistyczne, następnie od podstaw zbudowałam dział marketingu. Z perspektywy czasu była to bezcenna lekcja, obserwowałam rozwój firmy od samego początku, poznałam ją od podszewki. Chciałam jak

wiąże z nią bardzo mocno. Moja historia nie jest w Prologis odosobnionym przypadkiem. Uważam, że przejście przez różne szczeble kariery jest również ważne jak znajomość różnorodnych zadań. Cieszę się więc, że w firmie stawiamy nie tylko na awans pionowy, ale również promocję budującą nowe kompetencje i odbywającą się między działami. Organizujemy też roczne staże dla absolwentów studiów wyższych i MBA, które odbywają się kolejno w kilku działach i kilku krajach, co jest w moim przekonaniu nieocenionym doświadczeniem dla osób rozpoczynających swoją karierę.

Wracając do rozwoju zawodowego, przeprowadzamy rozmowy okresowe z pracownikami i to nie raz na rok, czy też kwartalnie. Zachęcamy menadżerów do dawania informacji zwrotnej członkom zespołu na bieżąco, co pozwala nam na identyfikowanie talentów i wprowadzanie zmian w obowiązkach praktycznie w każdej chwili (program 15Five). Co roku badamy też spełnienie zawodowe, aby wyrównać i zwiększyć szanse każdego na rozwój i awans. Planujemy indywidualną ścieżkę rozwoju, oferujemy pakiet szkoleń dostosowany do wykonywanych obowiązków, dostęp do platformy e-learningowej, kursy języka angielskiego.

Rynek pracy jest obecnie nastawiony na pracownika, stąd bardzo wymagający dla działów HR. Jakie benefity proponujecie swoim pracownikom? Czy podejmujecie działania, aby utrzymać tych najlepszych?

Zgadza się, wśród wyzwań związanych z zatrudnieniem leży już nie tylko



Przyszłość należy do magazynów budowanych według standardu WELL Building służącym do pomiaru, certyfikacji i monitorowania aspektów związanych z budynkiem i jego wnętrzem, które mają wpływ na zdrowie i samopoczucie ludzi

najlepiej zrozumieć działalność firmy, więc angażowałam się w wiele różnorodnych zadań. Następnie mogłam przekuć tę wiedzę w praktyki i tym samym dołożyć cegiełkę do sukcesu Prologis. Taki wkład

pozyskanie i rozwijanie talentów, ale również ich zatrzymanie. Ze względu na niekorzystne trendy demograficzne spodziewałabym się w najbliższych latach jeszcze większego zainteresowania

dobrostanem pracowników. Utrzymanie wartościowych pracowników to niższy poziom rotacji i większa produktywność przegranych zespołów. To wpływa bezpośrednio również na biznesowy wynik firmy.

Programy motywacyjne tworzymy tak, aby każdy mógł wybrać najkorzystniejszą dla siebie ofertę. Zapewniamy bogaty pakiet benefitów pozapłacowych, jak na przykład Karty Sodexo Lunch Pass, którymi można płacić za posiłki lub za zakupy do domu. Oferujemy także dofinansowanie dojazdów do pracy, pakiety sportowe i medyczne. Ponadto, w zależności od zajmowanego stanowiska, pracownicy otrzymują samochód służbowy, laptop, iPad, telefon komórkowy. Dla osób chętnie angażujących się w akcje społeczne i charytatywne oferujemy cztery pełnopłatne dodatkowe dni w roku, które pracownik może wykorzystać na działalność wolontaryjną. Dla tych chcących zdobywać wiedzę, dofinansowujemy kursy i studia. Jesteśmy też organizacją, która dba o zrównoważony rozwój i kładzie duży nacisk na minimalizowanie wpływu swojego biznesu na środowisko – to istotne dla pracowników, którzy podzielają takie wartości. Dbamy też oczywiście o bezpieczeństwo materialne zatrudnionych. Co roku oferujemy podwyżki wynagrodzeń, adekwatnie do wyników firmy. Również, jeśli dana osoba otrzymuje więcej obowiązków lub awans, wiąże się to z podwyżką wynagrodzenia. Pracownicy otrzymują premie związane z wynikiem przedsię-

fort i warunki pracy dla zespołów naszych klientów są równie ważne, a lokalizacja parków dystrybucyjnych i udogodnienia w magazynach stają się dla firm logistycznych ważnym elementem *employer branding* i walki o pracownika. Zdajemy sobie z tego dobrze sprawę, dlatego mamy w naszym portfolio CE parki, które oferują miejsca do grillowania, boiska do piłki nożnej i zielone strefy relaksu. Testujemy też zupełnie nowe rozwiązania. Na

został pierwszym na świecie w pełni wyposażonym magazynem, który uzyskał Certyfikację WELL na poziomie Gold.

Na koniec opowiedz mi jak wygląda struktura zatrudnienia w Prologis? Jaki jest na przykład średni staż pracy w Waszej firmie?

Patrząc z perspektywy globalnej, pracownicy Prologis stanowią bardzo zróż-



W nowym biurze funkcjonują różnorodne strefy socjalne sprzyjające interakcjom – przestrzeń projektowa, focus roomy i kameralne strefy wypoczynkowe

Słowacji przy naszym parku są dodatkowe udogodnienia dla kierowców ciężarówek, takie jak hotele, restauracje i prysznice.

Deweloperzy powierzchni magazynowych mają zatem realny wpływ na kształtowanie środowiska pracy, tym samym na budowanie wizerunku pożądanego pracodawcy i przyciągania wartościowych pracowników. W naszej

nicowaną mozaikę. Mamy w zespołach osoby z kilkunastoletnim stażem, jak i zupełnie „świeżaków”. Jednak z obserwacji mogę powiedzieć, że ludzie wiążą się z Prologis na dłużej.

Podobnie jest ze strukturą wiekową – ramię w ramię z dojrzałymi osobami pracują młodzi ludzie, którzy dopiero niedawno ukończyli studia. Natomiast nasz zespół obejmujący Europę Centralną – Polskę, Węgry, Czechy oraz Słowację – jest bardzo młody, średnia wieku to 36 lat, a trzy czwarte to kobiety. Kobiety stanowią też większość w strukturach zarządzających, więc nie ma u nas mowy o *gender gap* w tym zakresie. Firma bardzo o to dba.

Prologis stawia na kulturę partycypacji, czyli współuczestniczenia pracowników w działaniach firmy. Ludzie są stawiani zawsze na pierwszym miejscu i na tej bazie budowane jest zaangażowanie i lojalność pracowników.

biorstwa, mamy też nagrody uznaniowe – za wyniki zespołu, za wkład pracy, za innowacje. Takie podejście pozwala nam przyciągać i zatrzymywać talenty, a przede wszystkim pozwala tworzyć organizację pełną zaangażowanych i skutecznych ludzi.

Osoby zatrudnione w Prologis to jedno. A ile osób pracuje w waszych parkach?

Pracownicy Prologis to rdzeń naszej organizacji. Ale masz rację, nie zapominajmy, że pod dachami naszych magazynów w Europie pracuje kolejne 150 tysięcy osób, pracownicy naszych klientów. Kom-

opinii przyszłość należy do magazynów budowanych według standardu WELL Building służącemu do pomiaru, certyfikacji i monitorowania aspektów związanych z budynkiem i jego wnętrzem, które mają wpływ na zdrowie i samopoczucie ludzi, takich jak powietrze, woda, światło, kondycja fizyczna, komfort i umysł. Lepszy klimat wewnątrz budynków i duża ilość naturalnego światła dziennego wiążą się z mniejszą liczbą nieobecności w pracy, wyższą wydajnością i lepszym stanem zdrowia. Prologis, we współpracy z International WELL Building Institute™, opracował standard WELL dla budynków logistycznych. Niedawno nasz budynek DC5 w Prologis Park Tilburg w Holandii

Od lat czynnie uczestniczysz w „Forum kobiet w logistyce”. Czy powodem jest właśnie to, że Prologis stawia na kobiety?

Takie forum wymiany wiedzy, doświadczeń i refleksji jest po prostu potrzebne. Swobodna atmosfera sprzyja wymianie inspiracji i zacieśnianiu więzi. Wszystko to ma długofalowy wpływ na lepsze relacje biznesowe. Dopóki wśród uczestników forum będzie potrzeba wspólnych spotkań, dopóty będę z wielką satysfakcją w nich uczestniczyć, czerpać wiedzę i dzielić się najlepszymi praktykami. A tak na marginesie, w Forum uczestniczą fantastyczne menadżerki, z którymi po prostu uwielbiam spędzać czas.



W przypadku dystrybucji towarów świeżych z ekstremalnie krótkim czasem przydatności do spożycia (kilka – kilkanaście dni) czas dostawy z magazynu logistycznego do odbiorcy jest krytyczny

LEPIEJ, SZYBCIEJ I TANIEJ,

CZYLI CZEGO OCZEKUJĄ KLIENCI Z BRANŻY SPOŻYWCZEJ OD OPERATORA LOGISTYCZNEGO

Obecne trendy rynkowe dążą zgodnie w jednym kierunku – operator logistyczny ma za zadanie dostarczać więcej, częściej, dokładniej, bezbłędnie i bez uszkodzeń. Oczekiwania klientów przez ostatnie lata ewoluowały w kierunku rosnących oczekiwań jakościowych, coraz krótszego czasu reakcji na zmieniające się potrzeby przy nieograniczonej wręcz elastyczności i presji związanej z poziomem kosztów usług logistycznych.

Rosnące wymagania podyktowane są coraz większymi oczekiwaniami odbiorców, tj. dystrybutorów oraz finalnych konsumentów. Dystrybutorzy branży spożywczej oczekują przede wszystkim szybkiej reakcji na zmiany popytu, czyli zapewnienia większej dostępności towarów na sklepowej półce. Kluczową kwestią są dla nich dostawy

w ciągu 24 godzin, 7 dni w tygodniu, tak aby zminimalizować jakiegokolwiek straty w przypadku przeterminowania produktów. Coraz większą popularnością cieszą się dostawy na konkretne godziny, tzw. okna awizacyjne, które bez wątpienia są dużym wyzwaniem dla operatora logistycznego. W przypadku dystrybucji towarów świeżych z ekstremal-

nie krótkim czasem przydatności do spożycia (kilka – kilkanaście dni) czas dostawy z magazynu logistycznego do odbiorcy jest krytyczny. Standardem stają się dostawy w reżimie 24h lub mniej, przy czym czas ten

Dystrybutorzy branży spożywczej oczekują przede wszystkim szybkiej reakcji na zmiany popytu, czyli zapewnienia większej dostępności towarów na sklepowej półce. Kluczową kwestią są dla nich dostawy w ciągu 24 godzin, 7 dni w tygodniu.

W związku z możliwościami, które daje outsourcing, nie jest ekonomicznie uzasadnione pozostawianie jakichkolwiek aktywności u klienta, które z jednej strony wymagałyby zasobów, a z drugiej mogłyby być realizowane przez operatora



obejmuje przestanie przez klienta zlecenia, przygotowanie przesyłki w magazynie operatora logistycznego (przygotowanie palet mieszanej lub palet homogenicznych), załadunek oraz dostawę do odbiorcy.



Antoni Zbytniewski

Pożądana efektywna sieć logistyczna

Operator logistyczny nie dysponujący efektywną siecią logistyczną zapewniającą realizację dostaw w ciągu 24h na terenie całego kraju każdego dnia roboczego, a coraz częściej także w weekendy, obecnie nie może liczyć na rozpoczęcie współpracy z jakimkolwiek klientem z branży towarów spożywczych wymagających kontrolowanej temperatury w całym łańcuchu dostaw.

Kluczową kwestią z perspektywy klientów operatora logistycznego jest także kompleksowość świadczonych usług. Klienci, decydując się na outsourcing logistyczny, chcą zmaterializować jeden z głównych celów outsourcingu jakim jest zmniejszenie kosztów logistyki poprzez ograniczenie zaangażowania swoich zasobów zarówno ludzkich jak i infrastrukturalnych. W związku z możliwościami, które daje outsourcing, nie jest ekonomicznie uzasadnione pozostawianie jakichkolwiek aktywności u klienta, które z jednej strony wymagałyby zasobów, a z drugiej mogłyby być realizowane przez operatora.

Lean management powszechnie stosowany

Warto jednak zwrócić uwagę, że bez wątplenia najważniejsza z perspektywy klienta jest wysoka jakość świadczonych usług – dotyczy to zarówno usług magazynowych (zgodność ilościowa oraz asortymentowa w przygotowanych dostawach), jak i transportowych, która wyrażana jest w terminowości, coraz częściej mierzonej w ujęciu godzinowym. Należy wspomnieć także o coraz bardziej widocznej tendencji na rynku usług logistycznych, która przejawia się w stawianiu przez klientów (co często jest przeniesieniem oczekiwań sieci handlowych) bardzo wysokich wymagań, przy jednoczesnej ogromnej presji na obniżenie

kosztów. Odpowiedzią na w/w oczekiwania są coraz szerzej wprowadzane przez operatorów logistycznych programy optymalizacyjne przejawiające się m.in. stosowaniem narzędzi *lean management* oraz

innowacyjnych rozwiązań oraz identyfikację i eliminację marnotrawstwa. W ramach realizacji programu, wykorzystując narzędzia *lean* mapujemy strumienie wartości, opisujemy procesy językiem faktów, prowa-

Klienci, decydując się na outsourcing logistyczny, chcą zmaterializować jeden z głównych celów outsourcingu jakim jest zmniejszenie kosztów logistyki poprzez ograniczenie zaangażowania swoich zasobów ludzkich i infrastrukturalnych.

automatyzacją procesów magazynowych. Fresh Logistics Polska od lat realizuje program doskonalenia biznesu Better Every Day. Jest to podejście do zarządzania firmą koncentrujące się na elementach i etapach procesów logistycznych przynoszących wartość dla klientów poprzez ciągłe doskonalenie procesów biznesowych, budowanie

dzimy codzienne odprawy pracowników. Na warsztatach doskonalących zespołów zastanawiamy się jak zoptymalizować naszą pracę i jak każdym działaniem budować wartość dla klientów. |

Antoni Zbytniewski
Key Account Manager
Fresh Logistics Polska



Wiener TU S.A.
Vienna Insurance Group –
Ubezpieczamy z nową energią!



Ubezpieczenia transportowe

Nasza oferta:

- Ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym
- Ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego z tytułu przewozów kabotażowych
- Ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika drogowego (pod licencją)
- Ubezpieczenie OC spedytora
- Ubezpieczenie mienia w transporcie (Cargo)

Bardzo stabilną pozycję DB Schenker osiągnął w Skandynawii, w Niemczech, Polsce, Wielkiej Brytanii, Austrii, Finlandii czy krajach Beneluxu. W Europie dynamicznie rozwija się logistyka kontraktowa



KOMPLEKSOWOŚĆ OFERTY TO PRZEWAGA KONKURENCYJNA

DB Schenker to globalny operator logistyczny, który najsilniejszą, w pełni zintegrowaną sieć logistyczną i to działającą w 38 krajach, ma na europejskim rynku. Wielu klientom świadczy szeroki zakres usług, w tym należących do logistyki kontraktowej.

Joanna Durzyńska, szef Zespołu Doskonalenia Biznesu Klastra Europy Północno-Wschodniej w Logistyce Kontraktowej DB Schenker twierdzi, że najszerszą działalność DB Schenker prowadzi tam, gdzie funkcjonują najbardziej rozwinięte rynki, np. w Niemczech. – *Bardzo stabilną pozycję osiągnęliśmy w Skandynawii, Polsce, Wielkiej Brytanii, Austrii, Finlandii czy krajach Beneluxu. W Europie bardzo dynamicznie rozwija się logistyka kontraktowa. Obecnie mamy około 280 ma-*

systematycznie wzrasta. DB Schenker, jako profesjonalny dostawca usług logistycznych, mający odpowiednią wiedzę i zaplecze, zyskał akceptację odbiorców i stał się integralną częścią łańcuchów dostaw w wielu krajach.

Podział na klastry

Struktura organizacyjna firmy dzieli regiony europejskie na klastry, połączone

Struktura organizacyjna firmy dzieli regiony europejskie na klastry, połączone ze sobą często w sposób geograficzny jak i kulturowy. – *Pozwala to na sprawne i zorganizowane funkcjonowanie biznesu. Polska stoi na czele Klastra Północno-Wschodniego (NEE).*

gazynów w 30 europejskich krajach i 750 na całym świecie – zaznacza.

To dlatego, że we współczesnej gospodarce rola firm określanymi mianem 3PL

ze sobą często w sposób geograficzny, jak i kulturowy. – Pozwala to na sprawne i zorganizowane funkcjonowanie biznesu. Polska stoi na czele Klastra Północ-

no-Wschodniego (NEE), w skład którego, oprócz nas wchodzi: Litwa, Łotwa, Estonia, Białoruś i Ukraina – mówi Łukasz Siercha, specjalista ds. kwotowań w DB Schenker. I dodaje: – Jedną z gałęzi biznesu DB Schenker jest transport kolejowy. W większości europejskich krajów funkcjonuje Dział Rozwiązań Multimodalnych i Dedykowanych, a dzięki strukturze klastrowej i współpracy między biznesami, mamy możliwości organizacji przewozów multimodalnych we wszystkich krajach Europejskich. Naszym klientom oferujemy także transport drogowy, oceaniczny i lotniczy.

Współpraca Polski i klastra NEE (NorthEast Europe) z Regionem Europa w ostatnich kilku latach nabrała zupełnie innej dynamiki niż wcześniej. DB Schenker obsługuje coraz większą liczbę globalnych klientów, którzy mają swoje magazyny w różnych krajach Europy i oczekują takich samych standardów obsługi. – *To motywuje nas do dzielenia się praktykami i rozwijaniem współpracy. Chcemy dokładnie anali-*

zować procesy i aktywnie dzielić się wiedzą – tłumaczy Joanna Durzyńska. – A dzięki jednolitym standardom obsługi wdrożonym we wszystkich oddziałach DB Schenker, jesteśmy w stanie realizować oczekiwania klientów – w ten sam sposób bez względu na to czy jest to Ameryka, Europa czy Azja – podkreśla.

Od 2016 r. w całej logistyce kontraktowej DB Schenker wdrażany jest korporacyjny standard X-SITE. X-SITE to wielostopniowy, wymagający model doskonałości operacyjnej, obejmujący 5 obszarów: relacje z klientami, finanse, ludzie i przywództwo, procesy, a także bezpieczeństwo.

Operator jako część międzynarodowej firmy zdaje sobie doskonale sprawę, jak duże znaczenie ma współpraca pomiędzy krajami. – W biznesie multimodalnym, który przede wszystkim koncentruje się na przewozach pomiędzy różnymi krajami, takie działania są tym bardziej istotne. Kultura organizacyjna naszej firmy w dużej mierze opiera się o wymianę doświadczeń i informacji z naszymi kolegami w Europie. Równie istotne jest rozwijanie relacji z naszymi kolegami z Chin, dzięki czemu możemy świadczyć kompleksowe usługi multimodalne w Europie czy Azji – dodaje Łukasz Siercha.

Między innymi logistyka kontraktowa

Oddziały DB Schenker to terminale działające na zasadzie cross-doc. – Ale posiadamy także powierzchnie magazynowe umożliwiające nam świadczenie usług logistyki kontraktowej. Dysponujemy wiedzą specjalistyczną umożliwiającą zarządzanie potrzebami logistycznymi i transportowymi, bez względu na wielkość i charakter działalności prowadzonej przez naszych klientów oraz poziom skomplikowania. Świadczymy także

usługi w zakresie odpraw celnych i przewozów ponadgabarytowych kolejowych i intermodalnych. Odpowiadamy na każdą potrzebę, która może powstać w łańcuchu logistycznym naszych partnerów biznesowych – informuje Piotr Kugiejko.

Podważając status quo w branży logistycznej, DB Schenker dąży do harmonii gospodarczej, społecznej i środowiskowej w logistyce i zarządzaniu łańcuchem dostaw. – Wraz z naszymi europejskimi

wozi kontenerowych typu swap body, co pozwala skrócić czas dostaw, minimalizować koszty i ograniczać emisję dwutlenku węgla – mówi Piotr Kugiejko.

Najbardziej złożony jest rozwój logistyki kontraktowej. – Wynika on ze specyfiki oraz potrzeb biznesowych naszych klientów. To oni decydują o priorytetach i lokalizowaniu magazynów. Często uzależnione jest to np. od bliskości fabryki, bliskości danego rynku czy rynków, ła-



DB Schenker obsługuje coraz większą liczbę globalnych klientów, którzy mają swoje magazyny w różnych krajach Europy i oczekują najwyższych standardów obsługi

Dzięki jednolitym standardom obsługi wdrożonym we wszystkich oddziałach DB Schenker, operator jest w stanie realizować oczekiwania klientów – w ten sam sposób bez względu na to czy jest to Ameryka, Europa czy Azja.

partnerami, działamy w ramach jednej sieci, oznacza to, że wszelkie zmiany odbywają się w połączeniu z naszymi oddziałami w Europie. Ciągłe rozbudowujemy sieć połączeń, zmieniamy sposób produkcji poprzez zwiększenie ilości nad-

twoj dostępności do portu czy lotniska, a w innych przypadkach klientom może zależeć na lokalizacji centralnej, z dobrym dostępem do węzłów głównych autostrad. Kluczowe znaczenie mają warunki ekonomiczne – wylicza Joanna Durzyńska.

OPERATOR Z KOMPLEKSOWYMI ROZWIĄZANAMI



Joanna Durzyńska,
szef Zespołu Doskonalenia Biznesu
Klastra Europy Północno-Wschodniej w Logistyce
Kontraktowej DB Schenker

DB Schenker to jeden z wiodących i najszybciej rozwijających się globalnych operatorów logistycznych. Oferujemy kompleksowe rozwiązania obejmujące transport lądowy, oceaniczny, lotniczy i logistykę magazynową. Zarządzamy globalnymi łańcuchami dostaw dla producentów, eksporterów i importerów wiodących marek. Każdego dnia ponad 70 tysięcy pracowników dostarcza setki tysięcy towarów na całym świecie. W Polsce zatrudniamy blisko 3000 osób i współpracujemy z około 3000 kurierów.

Na takich samych zasadach

DB Schenker tworzy ustrukturyzowaną organizację, której przyświecają spójne wartości i cele. – Jesteśmy nastawieni na niesienie wartości dla naszych klientów, chcemy wspierać ich rozwój poprzez oferowanie najlepszych rozwiązań na rynku – twierdzi Łukasz Siercha.

Na poziom rozwoju danego produktu znaczny wpływ mają geograficzne uwarunkowania. Siercha uważa, że Polska,

będąca częścią klastra Europy Północno-Wschodniej, stanowi bramę dla Norwega Jedwabnego Szlaku. – *Dążymy do zapewnienia najlepszej i najszybszej obsługi logistycznej naszym klientom. Wszystkie te czynniki powodują, że usługi skupione wokół przewozów euroazjatyckich dla polskiego biura są jednymi z najistotniejszych* – mówi.

Piotr Kugiejko dodaje: – *Uwzględniamy oczywiście specyfikę regionalną i np. w Skandynawii w szerszym zakresie oferujemy przewozy izotermiczne, a w Niemczech większość terminali cross-doc jest połączona z magazynem wysokiego składowania. Natomiast w ramach standardu produktów oddziały w całej Europie działają na takich samych zasadach.*

Podążanie za biznesem

Firma stawia na zrównoważony rozwój wszystkich członków poszczególnych klastrów. Naturalną rzeczą jest lepiej rozwinięta i szersza struktura pewnych krajów, jednakże zgodnie z wyznawanymi przez pracowników DB Schenker

Firma stawia na zrównoważony rozwój członków poszczególnych klastrów. Naturalną rzeczą jest lepiej rozwinięta i szersza struktura pewnych krajów, jednakże zgodnie z wyznawanymi przez jej pracowników wartościami, stanowią oni jeden zespół i mają jeden wspólny cel.

wartościami, stanowią oni jeden zespół i mają jeden wspólny cel. To sprawia, że dzielą się wszystkimi dobrymi wzorcami i praktykami.

Zdaniem Piotra Kugiejki DB Schenker rozwija się tylko wtedy, gdy rozwijają się

Najbardziej złożony jest rozwój logistyki kontraktowej. – Wynika on ze specyfiki oraz potrzeb biznesowych klientów. To oni decydują o priorytetach i lokalizowaniu magazynów. Kluczowe znaczenie mają warunki ekonomiczne.

ROZLEGŁA SIEĆ ODDZIAŁÓW



Piotr Kugiejko,

kierownik rozwoju produktu w DB Schenker

DB Schenker posiada 720 oddziałów w całej Europie, z czego aż 430 zajmuje się transportem lądowym. Tak rozległa sieć pozwala nam świadczyć usługi oraz oferować zunifikowane produkty transportu lądowego w Europie. Standaryzujemy ofertę produktów tak, aby klienci, niezależnie od kraju czy miejsca działalności, mogli korzystać z tych samych rozwiązań na jednakowo wysokim poziomie jakości. W Polsce już od października 2019 r. klienci otrzymują możliwość wysyłania krajowych przesyłek drobnicowych w ramach produktów DB SCHENKERsystem i DB SCHENKERpremium, wraz z ciekawym pakietem usług dodatkowych takich jak opcja *fix day* czy *fix day to be agreed*.

jego klienci. – *Podążamy za biznesem i wciąż poprawiamy naszą infrastrukturę, aby przejąć lub umocnić pozycję lidera na*

w wielu lokalizacjach DB Schenker testowane są rozwiązania usprawniające procesy. – *Badamy m.in. wykorzystanie egzoszkieletów, czyli robotów, które mają odciążać pracowników magazynów z zadań wymagających wysiłku fizycznego. Wraz z Cisco opracowujemy i testujemy aplikacje z wykorzystaniem z Internetu Rzeczy (IoT) i pozwalające optymalizować operacje prowadzone w magazynach. W Niemczech wprowadzamy do użytku autonomiczne roboty firmy Gideon Brothers, działające w oparciu o rozwiązania sztucznej inteligencji* – wylicza Joanna Durzyńska. Do tego w wielu magazynach DB Schenker na całym świecie wykorzystywana jest metoda kompletacji Pick by Vision, co pozwala osiągać lepsze wyniki w trakcie szczytów sezonowych. W jednym ze szwedzkich magazynów oferowane jest rozwiązanie typu „Goods to Man”, które obejmuje automatyczną obsługę zamówień przy wsparciu robotów. Samojezdne wózki transportowe przewożą regały mobilne i dostarczają je do stacji kompletowania, gdzie artykuły są składane i pakowane.

Na znaczeniu zyskuje też transport multimodalny w DB Schenker wciąż zyskuje na znaczeniu i w dalszym ciągu intensywnie się rozwija. Operator udoskonala usługi i rozwija nowe produkty. Kompleksowość oferty i jej szeroki zakres to przewaga konkurencyjna, z której firma korzysta na całym świecie. |

KK



Oddziały DB Schenker to terminale działające na zasadzie cross-doc. Ale firma posiada także powierzchnie magazynowe umożliwiające świadczenie usług logistyki kontraktowej. Dysponuje wiedzą specjalistyczną umożliwiającą zarządzanie potrzebami logistycznymi i transportowymi

lokalnym rynku w ramach strategii zrównoważonego rozwoju, korzystamy z każdej możliwości, którą daje nam branża – twierdzi.

Chcąc sprostać oczekiwaniom pracowników, klientów i podwykonawców,



Odwiecznym problemem sieci handlowych są ograniczenia związane z przepływem informacji między producentem a siecią lub siecią a przewoźnikami. Często u podstaw trudności w komunikacji leży tzw. czynnik ludzki, jednak nie zawsze

WYZWANIA I PRZYSZŁOŚĆ LOGISTYKI SIECI HANDLOWYCH

Rosnący koszt operacyjny, wysokie wymagania sklepu, jakość transportu i nieustanne poszukiwanie oszczędności – to wyzwania z jakimi spotykają się menadżerowie logistyki centrów dystrybucyjnych. Jak mogą im podołać? Czy odpowiedzią jest technologia? Na te i inne pytania odpowiada Gracjan Podgórski, Key Account Manager z Transporeon, do niedawna Project Manager w Tesco Central Europe.

Jakie są największe wyzwania sieci handlowych w zakresie logistyki?

Do największych wyzwań sieci handlowych na pewno zaliczę realizację transportu do wielu lokalizacji, wysokie wymagania sklepów w zakresie terminowości dostaw, a także jakości transportu. Rosnąca konkurencja sieci handlowych wywiera dużą presję na redukcję kosztów po stronie logistyki, dlatego też często strategia sieci handlowych opiera się na generowaniu oszczędności w tym obszarze. To podstawowe zadanie każdego menedżera centrum logistycznego. Dwa największe czynniki, które wpływają na budżet logistyki to koszt operacyjny i transportu. Według raportu PwC, do 2023 r. na polskim rynku będzie brakować 100 tysięcy kierowców. Ponadto, około 40% pracodawców przyznało, że ma problemy ze znalezieniem ludzi do pracy, dlatego te dwa obszary stanowią największe wyzwanie. W tym miejscu powstaje pytanie, które najczęściej zadają sobie logiści – jak obniżyć te koszty i być atrakcyjnym dla pracownika?

Uważam także, że logistyka jest nierozłącznym elementem ekosystemu sieci handlowej. To dzięki niej sieci zapewniają dostępność towaru na półkach sklepowych o najwyższej jakości, ponieważ to w magazynie po raz pierwszy mamy fizyczny kontakt

z produktem i możemy go zweryfikować. Z tego względu strategia logistyki musi opierać się na współpracy z dostawcami, tak aby dostarczać możliwie najlepszej jakości produkt. W badaniu „Wyzwania logistyki 2019 – efektywniejsza współpraca z przewoźnikami” 34% managerów i dyrektorów zajmujących się logistyką wskazało, że największym problemem operacyjnym jest zatłoczona strefa rozładunkowo-załadunkowa, co pokazuje, jak duża jest potrzeba optymalizacji procesów logistycznych. A te wyzwania

W badaniu „Wyzwania logistyki 2019...” 34% managerów i dyrektorów zajmujących się logistyką wskazało, że największym problemem operacyjnym jest zatłoczona strefa rozładunkowo-załadunkowa.

biorą się z braku komunikacji z dostawcami i przewoźnikami. Dostawcy często nie znają procesów magazynowych i finalnie kończą się to zatłoczeniem strefy rozładunkowej, co przekłada się na długi czas oczekiwania przed rampą, w którym kierowca mógłby realizować dostawę do innego klienta.

Big Data, automatyzacja, robotyka... Jak Pan sądzi, który trend faktycznie

pomoże rozwiązać problemy w zakresie logistyki i transportu sieci handlowych, a który z nich to ledwie pieśń przyszłości?

Możliwość gromadzenia i interpretacji danych, które są dostępne na wyciągnięcie ręki, pozwalają nie tylko wyciągać wnioski, aby optymalizować procesy transportowe, ale także przewidywać i zapobiegać niepożądanym sytuacjom i przez to unikać niepotrzebnych kosztów. Kiedyś wydawało się to

niemożliwe, dzisiaj jest to faktem. Generalnie prace magazynu możemy podzielić na trzy etapy: wejście towaru, przygotowanie palet do wysyłki i sama wysyłka. W każdym z nich często występuje tzw. czynnik ludzki, który niestety jest główną przyczyną powstawania błędów. Dzięki dostępnym danym możemy część procesów zautomatyzować, co niweluje w dużym stopniu wpływ tego czynnika. Możliwości, które oferuje dzisiaj

szy rynek pod kątem rozwiązań automatyzacyjnych, robotyki, a także digitalizacji, czyli Big Data, nadal nie są w pełni wykorzystywane, co jednocześnie daje nam ogromne pole do rozwoju. Sama digitalizacja to zmiana związana z zastosowaniem technologii cyfrowej, która ma – poza wzmacnianiem i wspieraniem tradycyjnych metod – przede wszystkim tworzyć innowacje i pokazywać zupełnie nowe możliwości rozwoju.

W zakresie nadążania trendów za potrzebami logistyki, moim zdaniem świetnym przykładem są dynamiczne okna czasowe Mercareon, które wdrażałem pracując w Tesco. Częstym problemem w zakresie awizacji jest błędnie zakładany czas rozładunku. Przyjmijmy, że obecny system lub proces zakłada 30 minut na rozładunek i przyjęcie towaru. W rzeczywistości czas ten powinien zostać określony na podstawie rodzaju towaru, kanału dystrybucji, ilości to-

waru i palet, a także rodzaju rampy. W Mercareon używaliśmy i cały czas rozwijamy okienka, które na podstawie odpowiedniego algorytmu automatycznie określają czas rozładunku i przyjęcia towaru, aby maksymalnie wykorzystać potencjał rozładunkowy rampy w danym dniu. Myślę, że innowacje nakierowane na cyfryzację i automatyzację procesów logistycznych zmienią oblicze logistyki.

na obniżanie tych kosztów poprzez zwiększenie efektywności procesów oraz ich uproszczenie. Kiedyś wiązało się to z dużym ryzykiem, ponieważ elastyczność rozwiązań logistycznych nie była w stanie sprostać wymaganiom logistyki sieci handlowych. W praktyce firma IT tworzyła koncepcję rozwiązania, która nijak przystawała do tego jak funkcjonuje logistyka w sieci, a konkretniej – koncepcja nie była w stanie dostosować się do środowiska i systemów. Dzisiaj jest zupełnie inaczej. Systemy są opracowywane tak, aby potrafiły adaptować się do procesów logistycznych i wspierać założone cele. Efektywność logistyki musi nieustannie wzrastać, dlatego też magazyny muszą zabezpieczyć się przed przyszłością, aby cele stawiane przed logistyką były osiągalne. Dodatkowym aspektem, o którym warto wspomnieć, jest współpraca z przewoźnikami i dostawcami, gdzie często zapomina się, jak



Gracjan Podgórski

umożliwiają przewidywanie oraz reagowanie w przypadku nieoczekiwanych zmian. Również zauważalną barierą w logistyce sieci handlowych jest praca w tzw. silosach, czyli ograniczanie się do potrzeb własnego biznesu.

Jak będzie wyglądać logistyka w sieciach dystrybucyjnych w 2050 r. i czym będzie się różnić o tego, co jest dziś?

Wszystko zależy od tego, jak dotychczasowy rynek będzie się rozwijał i jakiego nabierze rozpędu. Kluczowym elementem będzie cyfryzacja, o czym świadczy prognoza Cisco Systems, która mówi, że do 2020 r. więcej niż 50 miliardów urządzeń będzie

Do największych wyzwań sieci handlowych należy realizacja transportu do wielu lokalizacji, wysokie wymagania sklepów w zakresie terminowości dostaw i jakości transportu.

waru i palet, a także rodzaju rampy. W Mercareon używaliśmy i cały czas rozwijamy okienka, które na podstawie odpowiedniego algorytmu automatycznie określają czas rozładunku i przyjęcia towaru, aby maksymalnie wykorzystać potencjał rozładunkowy rampy w danym dniu. Myślę, że innowacje nakierowane na cyfryzację i automatyzację procesów logistycznych zmienią oblicze logistyki.

Co jest największą barierą w logistyce sieci handlowych w zwiększaniu efektywności i osiąganiu celów biznesowych?

Z pewnością jest nią nieustannie rosnący koszt po stronie transportu i operacji. Ciągły wzrost plac minimalnych, dodatkowe benefity pracownicze oraz koszty związane z transportem produktów do sklepów zmuszają sieci handlowe do poszukiwania oszczędności. Jedynie technologie, takie jak cyfryzacja i automatyka znacząco wpływają

kluczową rolę odgrywają w całym procesie. Realizacja dostaw na czas oraz ich jakość znacząco wpływają na to, co finalnie znajdzie się na półce sklepowej i kiedy. Usprawnienia w obszarze współpracy z partnerami, poprzez zautomatyzowaną komunikację,

Logistyka jest nierozłącznym elementem ekosystemu sieci handlowej. To dzięki niej sieci zapewniają dostępność towaru na półkach sklepowych o najwyższej jakości, ponieważ to w magazynie po raz pierwszy mamy fizyczny kontakt z produktem i możemy go zweryfikować



Fot. Pixabay

OKNA CZASOWE MERCAREON

- | Funkcja dostępna na platformie Mercareon, polegająca na zarządzaniu oknami czasowymi dla sieci handlowych z myślą o potrzebach dostaw do magazynów centralnych, centrów dystrybucyjnych i obiektów Cash & Carry.
- | Sieć handlowa może zautomatyzować planowanie dostaw, zarządzać nimi oraz efektywniej wykorzystywać swoje zasoby na rampach rozładunkowych.
- | Przewoźnicy mogą samodzielnie rezerwować odpowiadające im terminy dostaw online bezpośrednio na platformie.
- | W ten sposób zmniejsza się czas przestoju i obsługi towaru oraz redukuje się nieopłacalne przejazdy.

połączona z internetem, co oznacza, że możliwości komunikacyjne będą nieograniczone. Z pewnością podejmowanie decyzji będzie ukierunkowane na dane, czyli decyzje będą trafniejsze, co przełoży się na redukcję kosztów. Również sztuczna inteligencja (AI) otworzy przed nami ogromne możliwości w sprostaniu współczesnym wyzwaniom i będzie się liczyć tylko to, jak szybko towar znajdzie się na półce sklepowej. Niestety, na chwilę obecną ogranicza nas technolo-

gia i prawo, jednak jestem przekonany, że w niedalekiej przyszłości ulegnie to zmianie.

Jakie są największe wyzwania sieci handlowych w zakresie automatyzacji transportu i logistyki? Na jakie problemy, Pana zdaniem, natrafiają najczęściej?

Odwiecznym problemem z pewnością jest komunikacja, a konkretnie ograniczenia związane z przepływem informacji między producentem a siecią lub siecią a przewoźnikami. Często u podstaw trudności w komunikacji leży tzw. czynnik ludzki (brak infor-

jako „jedno miejsce prawdy”, wspierające działanie zespołów operacyjnych.

Cyfryzacja logistyki sieci handlowych idzie w Polsce pełną parą. Czego jeszcze muszą nauczyć się dostawcy rozwiązań IT dla logistyki, aby lepiej spełniać oczekiwania sieci handlowych?

Dostawcy rozwiązań IT dla sieci handlowych powinni tworzyć narzędzia, które szybko i w efektywny sposób adaptują się do środowiska logistyki. Narzędzia firmy IT jak i ich development powinny powstawać we ścisłej współpracy dostawcy i klienta,

do automatyzacji rezerwowania okien czasowych dla sieci handlowych. Jakie jest Pana doświadczenie po wdrożeniu takiego systemu?

Przede wszystkim skoncentrowaliśmy się na realizacji założonych celów, czyli optymalizacji procesu wejścia towaru oraz otwarcia się na potrzeby przewoźników, w bardziej optymalny sposób zarządzać wolumenem magazynowym. Aby dać przewoźnikom większą swobodę, wdrożyliśmy dynamiczne okna czasowe, które automatycznie przeliczały czas potrzebny dla danego rozładunku. Wdrożenie platformy przebiegło zgodnie z opracowanym wcześniej planem projektu, począwszy od konfiguracji platformy, wsparcia we wdrożeniu dostawców i przewoźników, po szkolenia, *roll out’y* i końcową ewaluację projektu. Dużym zaskoczeniem była szybka adaptacja przewoźników i załadowców w taki sposób, że od pierwszych dni funkcjonowania systemu były zauważalne pierwsze efekty wdrożenia, takie jak efektywniejsze zarządzanie oknami czasowymi, redukcja pracy manualnej, płynniejsza współpraca z operacjami magazynowymi oraz usprawnienie komunikacji z producentami i przewoźnikami. Ponadto, dzięki wprowadzeniu zmian w samych procesach, poprawiliśmy planowanie długoterminowe oraz znacznie uprościliśmy pracę. Dużo

Digitalizacja to zmiana związana z zastosowaniem technologii cyfrowej, która ma – poza wzmocnieniem i wspieraniem tradycyjnych metod – przede wszystkim tworzyć innowacje i pokazywać zupełnie nowe możliwości rozwoju.



Fot. Pixabay

ponieważ ten drugi jest w stanie dostarczyć niezbędne know-how w zakresie procesów. Dlatego rozwiązanie IT powinno zostać dopasowane do potrzeb klienta. Ponadto, systemy powinny wspierać strategię biznesową firmy, która zazwyczaj zakłada w pierwszej kolejności redukcję kosztów operacyjnych. W badaniu z Harvard Business Review Pol-



Fot. Pixabay

Dostawcy często nie znają procesów magazynowych i finalnie kończy się to zatłoczeniem strefy rozładunkowej, co przekłada się na długi czas oczekiwania przed rampą, w którym kierowca mógłby realizować dostawę do innego klienta

Aby móc działać proaktywnie, na bazie dostępnych informacji, niezbędny jest system, który umożliwi efektywne zbieranie i zarządzanie wszystkimi danymi, aby wesprzeć podejmowanie słusznych decyzji i uniknąć bolesnych konsekwencji

macji w zamówieniu, niepełna specyfikacja itp.), jednak nie zawsze tak jest. Niestety, brak komunikacji bezpośrednio wpływa na ilość posiadanych danych i informacji, na podstawie których odbywa się planowanie i podejmowanie decyzji. W rezultacie, brak informacji lub niepoprawne dane najczęściej skutkują błędnymi decyzjami, co przekłada się na ogromne koszty. Aby móc działać proaktywnie, na bazie dostępnych informacji, niezbędny jest system, który umożliwi nam efektywne zbieranie i zarządzanie wszystkimi danymi, po to aby wesprzeć podejmowanie słusznych decyzji i uniknąć bolesnych konsekwencji. Zintegrowany system logistyczny służyłby

Usprawnienia w obszarze współpracy z partnerami, poprzez zautomatyzowaną komunikację, umożliwiają przewidywanie oraz reagowanie w przypadku nieoczekiwanych zmian.

ska 42% managerów logistyki planuje działania optymalizujące koszty. To jasny przekaz czego oczekują praktycy logistyki.

Będąc project managerem Tesco w Europie Centralnej, realizował Pan wdrożenie Mercareon – rozwiązania

praktycznych porad, aby ułatwić logistykom wdrażanie platform IT do automatyzacji transportów, zawaraliśmy m.in. w naszym przewodniku „Jak powinien wyglądać zakup i wdrożenie systemu logistycznego?”.

■ Dziękuję za rozmowę.



Kompleks o powierzchni całkowitej 45 tys. m² to najnowsza inwestycja międzynarodowej firmy w gminie Gromadka

PIERWSZE CENTRUM DYSTRYBUCYJNE ACTION W POLSCE

Dwa lata po tym jak sieć dyskontów niespożywczych Action weszła na polski rynek otwierając sklep w Lesznie, 6 listopada uruchomiła swoje pierwsze w Polsce centrum dystrybucyjne. Znajduje się ono w miejscowości Osła, w gminie Gromadka na Dolnym Śląsku.

Jest to ósme centrum dystrybucyjne Action w Europie i pierwsze tego typu centrum firmy na polskim rynku. Będzie ono zaopatrywać sklepy w południowo-zachodniej Polsce oraz we wschodnich Niemczech. Jego uruchomienie wpisuje się w plany ekspansji firmy w naszym kraju.

– *W ciągu ostatnich dwóch lat otworzyliśmy prawie 50 sklepów i zamierzamy mieć ich znacznie więcej. Centrum dystrybucyjne to inwestycja w naszą obecność na polskim rynku. Dzięki naszym partnerom biznesowym oraz władzom gminy Gromadka mamy stabilną podstawę do dalszych działań* – wyjaśnia Sławomir Nitek, dyrektor generalny Action Polska. – *Osła to strategiczna lokalizacja dla naszego rozwoju, zapewniająca odpowiednią infrastrukturę oraz dogodne połączenie z pobliskimi autostradami* – dodaje.

Z operatorem Fiege

Nowy kompleks w miejscowości Osła ma powierzchnię 45 tys. m². Z przestrzenią na ponad 50 tys. palet będzie w stanie pomieścić cały asortyment Action. Docelowo zapewni około 400 miejsc pracy.

Za zarządzanie centrum dystrybucyjnym Action odpowiada międzynarodowy opera-

cym do Action w niemieckim Biblis, koło Frankfurtu.

– *Koncept Action opiera się na szybkości działania i różnorodności asortymentu. Wymaga to wyjątkowej wydajności logistycznej. Dzięki naszemu doświadczeniu i know-how jesteśmy dobrze przygotowani do tego zadania. Cieszymy się, że możemy kontynuować współpracę*

W ciągu dwóch lat od wejścia na polski rynek, sieć dyskontów niespożywczych Action otworzyła w Polsce 46 sklepów. Do końca 2019 r. ma ich być 50. Obecnie firma zatrudnia w Polsce ponad 750 osób.

tor logistyczny Fiege. Obie firmy współpracują ze sobą od 2017 r., kiedy Fiege objęło zarządzanie podobnym obiektem należą-

z firmą Action i przyczyniać się do jej rozwoju – mówi Piotr Kohman, prezes zarządu Fiege Sp. z o.o.

ACTION

- ▮ Międzynarodowa sieć dyskontów niespożywczych z ponad 1400 sklepami w Holandii, Belgii, Francji, Niemczech, Luksemburgu, Austrii i Polsce.
- ▮ Zatrudnia ponad 50 tys. osób. W 2018 r. całkowita sprzedaż netto wyniosła 4,2 mld euro.
- ▮ Około jedna trzecia z ponad 6 tys. produktów w sklepach to standardowy asortyment. Reszta szybko się zmienia, co tydzień na półki trafia ponad 150 nowych artykułów.
- ▮ Asortyment obejmuje produkty z 14 kategorii: dekoracje, DIY, zabawki i rozrywka, hobby, multimedia, artykuły gospodarstwa domowego, ogród, pranie i sprzętanie, żywność i napoje, pielęgnacja ciała, zwierzęta domowe, sport, odzież i pościel.
- ▮ Wśród marek są zarówno znane, jak i własne. Firma gwarantuje niskie ceny ze względu na dużą skalę działalności, efektywność zakupów, optymalną dystrybucję i politykę kosztową.
- ▮ Polityka Etycznego Pozyskiwania zapewnia odpowiedzialne podejście do produkcji pod względem społecznym i środowiskowym.

Budynek przyjazny dla środowiska

Action i międzynarodowa firma budowlana Goldbeck zrealizowały inwestycję ze

stalowanym urządzeniem – mówi Paul Zimmermann, dyrektor zarządzający Goldbeck. Przykładem zastosowanych rozwiązań mogą być panele słoneczne wspierające system ogrzewania wody w budynku biurowym, inteligentne liczniki

Koncept Action opiera się na szybkości działania i różnorodności asortymentu. Wymaga to wyjątkowej wydajności logistycznej.



Za zarządzanie centrum dystrybucyjnym Action w miejscowości Ośla odpowiada międzynarodowy operator logistyczny Fiege

szczególnym uwzględnieniem jej wpływu na środowisko naturalne.

– Goldbeck ma doświadczenie w zakresie zrównoważonego budownictwa. Razem z Action stworzyliśmy kompleks, który zapewnia wydajność a jednocześnie jest przyjazny dla środowiska dzięki odpowiednim materiałom budowlanym, szczególnie konstrukcyjnym oraz zain-

zużycia energii i wody, a także instalacje wodooszczędne oraz oświetlenie LED.

Action kontynuuje rozwój w Polsce

W ciągu dwóch lat od wejścia na polski rynek, sieć dyskontów niespożywczych Action otworzyła w Polsce 46 sklepów. Do końca 2019 r. ma ich być 50. Obecnie firma zatrudnia w Polsce ponad 750 osób.

– Nasz dynamiczny rozwój przez ostatnie dwa lata nie tylko stanowi dowód na to, że model biznesowy Action jest skalowalny, ale także pokazuje, że Polacy bardzo polubili nasz koncept polegający na zaskakiwaniu klientów szerokim, często zmieniającym się asortymentem dobrej jakości w najniższych możliwych cenach – podkreśla Sławomir Nitek. ▮



COLIAN Logistic

OFERUJE KOMPLEKSOWĄ USŁUGĘ LOGISTYCZNĄ

Działalność firmy opiera się na 3 filarach:

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



Colian Logistic Sp. z o.o.

ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, www.colianlogistic.pl



47% respondentów przewiduje wzrost popytu na powierzchnie logistyczne na przestrzeni lat 2019-2020, w tym 68% firm logistycznych i zaledwie 26% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych

LOGISTYCY WCIĄŻ OPTYMISTYCZNIE PATRZĄ W PRZYSZŁOŚĆ

Już po raz trzeci Panattoni i CBRE przeprowadziły badanie „Confidence Index” (wskaźnika optymizmu) w zakresie logistyki i łańcucha dostaw w Polsce. Tegoroczne wyniki zaprezentowano w siedzibie Łódzkiej Strefy Ekonomicznej.

Raport jest analizą kluczowych wskaźników efektywności dla przedsiębiorstw działających w sektorze logistycznym i łańcucha dostaw. Daje możliwość wglądu w tę branżę z perspektywy zarówno podmiotów korzystających z usług logistycznych, jak i świadczących takie usługi, co pozwala na uzyskanie całościowego poglądu na panujące na rynku nastroje, bieżące

logistyczne, a 25 wywodziło się z branży wytwórczej i handlowej.

Tendencja spadkowa

W porównaniu do zeszłego roku nastawienie do przyszłości w branżach logistycznej oraz produkcji i handlu zmieniło się na

wi wynik niższy od rezultatu uzyskanego w ubiegłym roku (57,4) i jest kontynuacją tendencji spadkowej widocznej w ostatnich latach. Wskazuje ona na spadek zaufania z poziomu 57,4 w ubiegłym roku oraz 60,7 osiągniętego w roku 2017. Firmy logistyczne i tym razem są bardziej pozytywnie nastawione do przyszłości (53,9 pkt., spadek z 64,1), niż przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe, korzystające z usług logistycznych (44 pkt., spadek z 50,4).

W tym roku wskaźnik po raz pierwszy spadł poniżej poziomu 50,0, co oznacza, że przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe mają obecnie bardziej pesymistyczne nastawienie do sytuacji na rynku. Mimo spadku nastroju, aż 7 na 10 instytucji ocenia koszty działań w ramach łańcucha dostaw w Polsce jako niższe niż średnie w UE, a 6 na 10 uważa, że Polska jest konkurencyjna jako miejsce inwestycji – obie statystyki wzrosły od zeszłego roku.

Rosnąca presja płacowa jest największym wyzwaniem przed jakimi stoi sektor logistyczny i łańcucha dostaw. Dotyczy to również przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych.

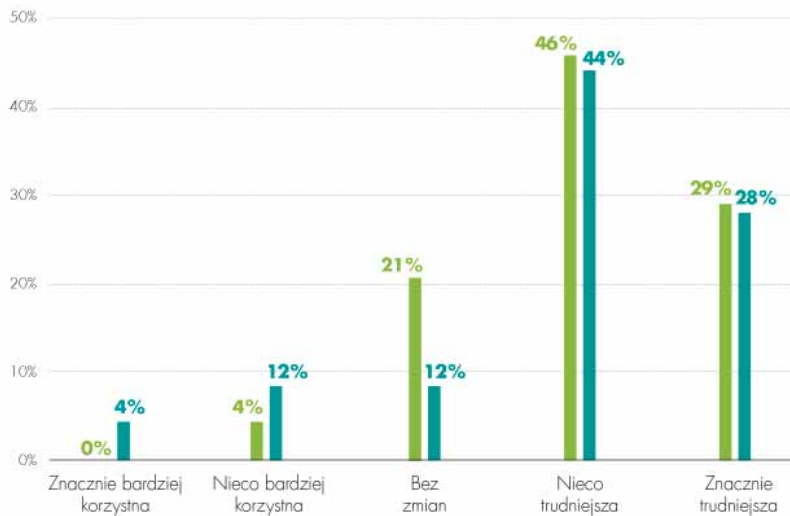
kwestie i zagadnienia mające wpływ na ten sektor. Respondenci wyrazili swoje opinie na temat wyników osiągniętych w ostatnim czasie przez sektor logistyczny, a także przedstawili swoje oczekiwania i prognozy dla branży na najbliższy czas. Kluczowym wskaźnikiem uwzględnionym w raporcie jest Wskaźnik Poziomu Optymizmu, który opiera się na obliczeniach obejmujących odsetek respondentów zgłaszających zmianę na lepsze, brak zmian oraz zmianę na gorsze w sektorze. W efekcie wynik ponad 50 oznacza przewidywanie zmian na lepsze, a poniżej 50 – zmian na gorsze. Im wynik bardziej oddalony od 50 tym silniejsza poprawa lub pogorszenie są przewidywane w przyszłości.

W badaniu wzięło udział 51 respondentów, z których 26 reprezentowało firmy

minus. Wskaźnik Poziomu Optymizmu w zakresie logistyki i łańcucha dostaw w Polsce na lata 2019-2020 został określony na średnim poziomie 49 pkt., co stano-



SYTUACJA RYNKOWA – PROGNOZA NA NASTĘPNE 12 MIESIĘCY



Wyzwania, przed którymi stoi logistyka

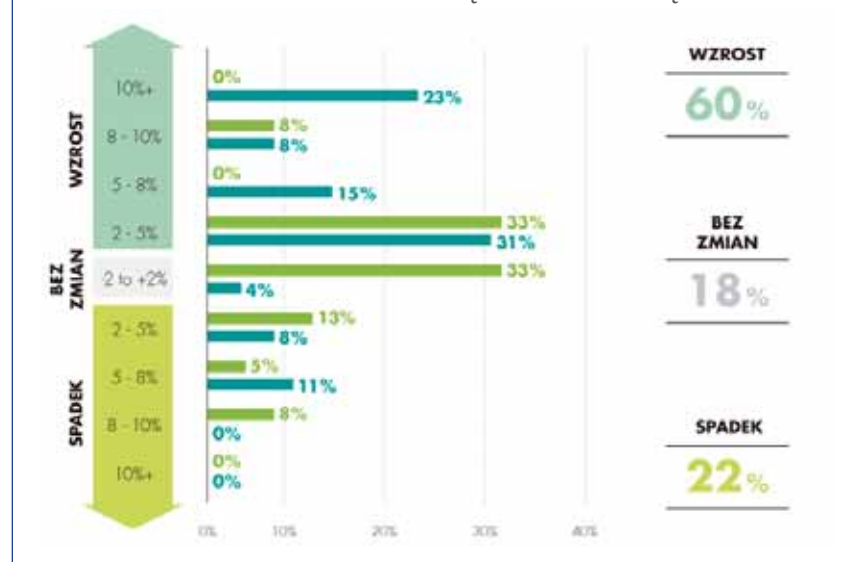
Rosnąca presja płacowa jest największym wyzwaniem przed jakim stoi sektor logistyczny i łańcucha dostaw. Na drugim miejscu znajduje się presja cenowa ze strony klientów, a za nimi uplasowały się: niedobór kierowców/wykwalfikowanej siły roboczej, dostęp do kapitału obrotowego i finansowego oraz wydłużone terminy płatności ze strony klientów. Czynniki te przyczyniają się do spadku poziomu optymizmu. Do tego, podobnie jak w innych branżach, respondenci przewidują spowolnienie globalnego wzrostu gospodarczego, co wpływa na wyniki osiągnięte w zakresie wymiany międzynarodowej.

Również przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe, jako zdecydowanie największe wyzwanie, widzą presję płacową. Niedobór kierowców/wykwalfikowanej siły roboczej to drugi w kolejności problem, a trzeci – presja cenowa ze strony rynku. Niedobór dostępnej powierzchni magazynowej i zarządzanie terminami płatności drugi rok z rzędu znalazły się ex aequo na czwartym miejscu. Za najmniej ważne uznane zostały: konsolidacja branży dostawców usług i dostępność operacyjnych przepływów pieniężnych i środków finansowych.

– *Problemy z zapewnieniem wakatów wykwalifikowanymi pracownikami oraz rosnąca presja płacowa to dwa największe wyzwania, przed którymi stoi logistyka i cały sektor łańcucha dostaw. To one w największym stopniu wpływają na niepewność i obniżenie nastrojów, widoczne w branży. Pytani przez nas respondenci martwią się także spowolnieniem glo-*

balnego wzrostu gospodarczego, w tym w niemieckim sektorze produkcyjnym, który może wpływać na słabsze wyniki na międzynarodowej arenie handlowej. Trzeba jednak zaznaczyć, że gorsze nastawienie do przyszłości nie wynika na razie z faktycznie gorszych wyników biznesowych firm, a jedynie z dużego poczucia niepewności w związku z perspektywą różnych zmian i zawirowaniami na rynku międzynarodowym. Badani przez nas respondenci nie

ZMIANA WYSOKOŚCI OBROTÓW – PROGNOZA NA NASTĘPNE 12 MIESIĘCY



zwrócili uwagi na aspekty związane z cenami nieruchomości lub dostępnością powierzchni jako mającymi wpływ na poziom optymizmu biznesu – mówi Beata Hryniewska, szefowa Działu Powierzchni Magazynowych i Logistyki CBRE.

Sytuacja rynkowa coraz trudniejsza

Firmy logistyczne oraz przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe mają obecnie bardziej pesymistyczne nastawienie do sytuacji na rynku niż rok temu. Jedynie 18% badanych stwierdziło, iż poziom ich optymizmu co do warunków prowadzenia działalności jest wyższy niż rok temu. Dwie trzecie (66%) z nich ocenia aktualną sytuację rynkową jako „trudniejszą” niż w ubiegłym roku, w tym 75% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych oraz 57% firm logistycznych.

Kiedy respondentów zapytano o poziom ich optymizmu co do następnych 12 miesięcy, 10% było optymistycznie nastawionych i postrzegало przyszłą sytuację na rynku jako korzystną (spadek w porównaniu z 2018 r. o 17%), a 74% przewidywało zewnętrzne trudności w skutecznym prowadzeniu działalności (wzrost z 62%). 16% uznało, że sytuacja na rynku pozostanie bez zmian.

I znów sektor logistyczny był bardziej optymistyczny co do przyszłości niż przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe. 16% firm logistycznych wierzy w „bardziej korzystne” warunki (12% w „nieco bardziej korzystne” i 4% w „zdecydowanie bardziej korzystne”), natomiast 4% przedsiębiorstw z branży wytwórczej i handlowej wybrało jedynie kate-

gorię „nieco bardziej korzystne”. W porównaniu z 2018 r. odsetek firm logistycznych przewidujących nastanie trudniejszych warunków rynkowych w nadchodzącym roku wzrósł o 16 p.p., a przedsiębiorstw z branży wytwórczej i handlowej o 6 p.p.

Od obrotu do zysku

Firmy logistyczne pozostają niezwykle optymistycznie nastawione do skali wzrostu ich działalności w nadchodzącym roku. Ponad trzy czwarte z nich (77%) oczekuje wzrostu wysokości obrotów (60% ogółu respondentów spodziewa się ich wzrostu), a blisko jedna czwarta (23%) wierzy, że ich roczny obrót wzrośnie o ponad 10%. Jedna trzecia przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych oczekuje, iż w 2020 r. ich obroty wzrosną o 2-5%. Podobny procent nie spodziewa się zmian w wysokości osiąganych obrotów. W sumie 22% respondentów spodziewa się spadku wysokości obrotów.

Optymizm zazwyczaj idzie w parze z pozytywnymi prognozami dotyczącymi rentowności. 60% respondentów oczekuje wzrostu wysokości obrotów (20% – dużego, liczącego ponad 8%), a 42% przewiduje wzrost rentowności. Natomiast 36% respondentów stwierdziło, że nie oczekuje zmian rentowności w ciągu roku, a 22% spodziewa się, że poziom ich zysków może spaść (8 p.p. więcej niż w roku ubiegłym).

54% firm logistycznych przewiduje uzyskanie wyższych zysków w nadchodzącym roku, a 27% spodziewa się ich spadku. Że ich zyski wzrosną przewiduje 29% przedsiębiorstw przemysłowych i han-

TRZECIA EDYCJA RAPORTU

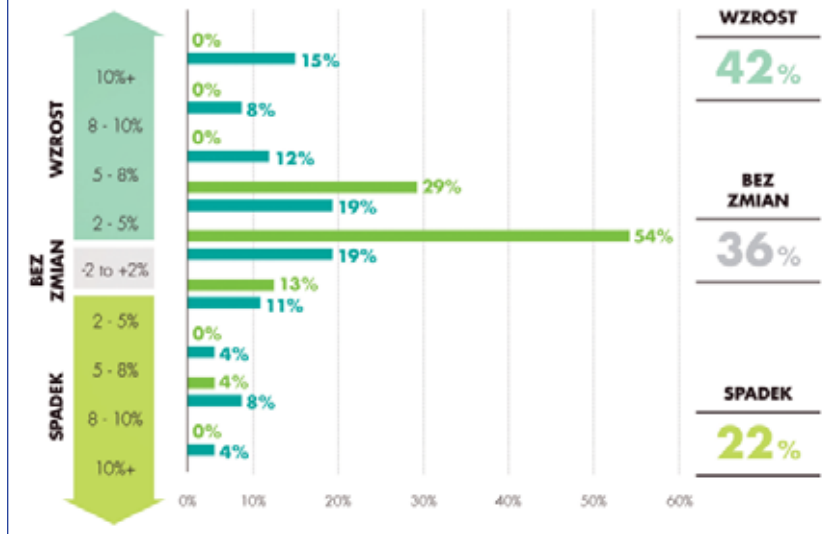
- | „Confidence Index 2019/2020. Wskaźnik Poziomu Optymizmu w zakresie Logistyki i Łańcucha Dostaw w Polsce” została opracowana przez CBRE i Panattoni Europe przy wsparciu agencji badawczej Analytiqa.
- | Badanie zostało zrealizowane na grupie 51 respondentów, w tym 26 firm logistycznych oraz 25 firm z branży produkcyjnej i handlowej (firmy korzystające z usług logistyków).
- | Wszyscy respondenci reprezentowali stanowiska dyrektorskie lub kierownicze.
- | Badanie zostało przeprowadzone metodą ankietową w 2019 r.

dlowych, 17% spodziewa się ich spadku, a 54% nie oczekuje zmian.

74% respondentów wykazuje chęć dokonania nakładów inwestycyjnych związanych z logistyką i łańcuchem dostaw w najbliższym roku. Tu zarówno firmy logistyczne, jak i przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe wykazują duży optymizm, a większość w obydwóch grupach przewiduje, iż w tym zakresie zostaną poczynione znaczące wydatki.

Z kolei zwiększenie zatrudnienia przewiduje 61% firm logistycznych i 25% produkcyjnych i handlowych (zeszłoroczne wyniki to – odpowiednio – 78% i 38%). W sumie

ZMIANA RENTOWNOŚCI – PROGNOZA NA NASTĘPNE 12 MIESIĘCY



44% respondentów oczekuje wzrostu zatrudnienia, co stanowi nieznaczny spadek w porównaniu z 59% w 2018 r. Równocześnie tylko 6% przewiduje spadek liczby pracowników w przyszłym roku (7% w ubiegłym). Oznacza to, iż połowa respondentów nie przewiduje dokonywania zmian w zakresie liczby pracowników (więcej o 34% w porównaniu z 2018 r.). Podobnie jak w roku ubiegłym, firmy logistyczne są bardziej entuzjastycznie nastawione do zatrudniania nowych osób niż branża wytwórcza.

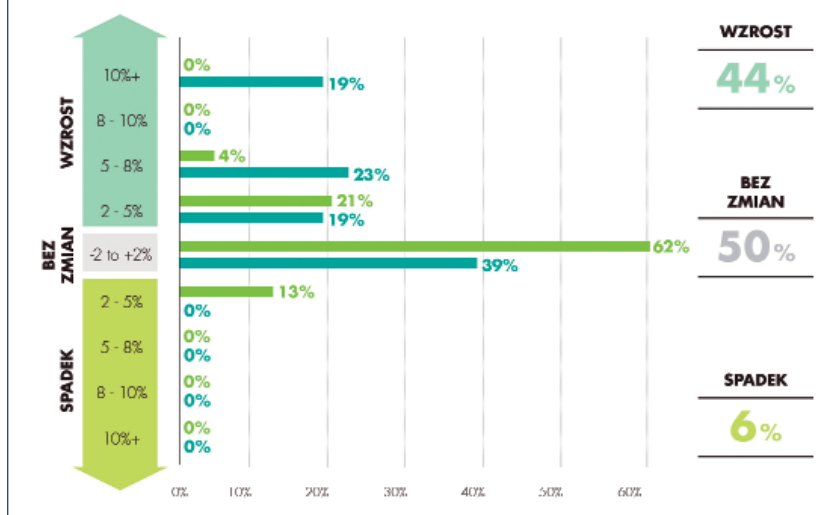
W skali UE wciąż czujemy się pewnie

Przedsiębiorcy oceniając sytuację w Polsce w odniesieniu do reszty Unii Europejskiej,

cały czas są świadomi swoich przewag. 7 na 10 osób uważa, że koszty działań w ramach łańcucha dostaw w naszym kraju są korzystniejsze niż średnie w Europie. To więcej, niż w zeszłym roku, gdy uważało tak 58% respondentów. Również atrakcyjność inwestycyjna Polski została oceniona bardzo pozytywnie. 59% przedsiębiorców wierzy, że Polska ma przewagę konkurencyjną jako destynacja inwestycyjna w porównaniu z innymi krajami UE (wzrost z 47% w ubiegłym roku). Tegoroczne odpowiedzi wskazują na pozytywne wzrosty w porównaniu z raportem z 2018 r., a jednocześnie pozostają bliższe opiniom wyrażonym w badaniu z 2017.

Szybkość działań w ramach łańcucha dostaw i dostępność wykwalifikowanej siły roboczej w Polsce to kolejne elemen-

OCZEKIWANIA W ZAKRESIE LICZBY ZATRUDNIONYCH OSÓB NA PRZESTRZENI NASTĘPNYCH 12 MIESIĘCY



ty, w których nasze firmy czują się pewnie – na „lepsze niż średnie” wskazało odpowiednio 41% i blisko 49% respondentów. Z kolei umiejętności siły roboczej jako „lepszą niż średnie” ocenia 59% firm logistycznych, co stanowi znaczny wzrost w porównaniu z ubiegłorocznym badaniem. Natomiast 62% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych uważa, że umiejętności te są „średnie” w porównaniu z rynkami zagranicznymi. Żadne z przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych i jedynie 5%

blemem był koszt obiektów. W tym roku fachowcy z branży logistyki i łańcucha dostaw wykazują największe zaniepokojenie kwestią uzyskania atrakcyjnych warunków umownych w odniesieniu do obiektów logistycznych. Odsetek respondentów wskazujących na taką odpowiedź sięgnął 32%, co stanowi wzrost o 10 pp w porównaniu z 2018 r.

Kolejne 22% wszystkich respondentów wyraziło obawy w zakresie kosztu obiektów, a 16% niepokoi kwestia standardu

Odczuwane spowolnienie to spadek dynamiki wzrostu. Rynek w dalszym ciągu rośnie, tylko nieco wolniej – komentuje Michał Samborski, Head of Development, Panattoni Europe. I dodaje: – Sektor logistyczny i łańcucha dostaw jest kluczowym

54% firm logistycznych przewiduje uzyskanie wyższych zysków w nadchodzącym roku, a 27% spodziewa się ich spadku



Fot. Kaercher

Dwie trzecie respondentów (66%) aktualną sytuację rynkową ocenia jako „trudniejszą” niż w ubiegłym roku, w tym 75% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych oraz 57% firm logistycznych.

firm logistycznych stwierdziło, że umiejętności polskich pracowników są „gorsze od średnich”.

Kategorie ocenione przez większość respondentów na polskim rynku jako „średnie” obejmują szybkość działań w ramach łańcucha dostaw (52%), dostępność wykwalifikowanej siły roboczej (49%) oraz proces pozyskiwania pozwoleń na budowę (57%). Podobnie jak w roku ubiegłym, dwie pierwsze kategorie zostały ocenione bardziej pozytywnie (odpowiednio 41% i blisko 49% respondentów oceniło je jako „lepiej niż średnio”). Obszary najkrytyczniej ocenione obejmują ustawodawstwo, formalności i biurokratyczny proces decyzyjny. W sumie 48% respondentów oceniło sytuację w Polsce jako „gorszą niż średnią”. Podobny ich odsetek ocenia sytuację jako „średnią”. To formalności i biurokratyczny proces decyzyjny obniżają konkurencyjność Polski na arenie międzynarodowej. W tej kwestii firmy są zgodne, niezależnie od branży. Na przykład proces pozyskiwania pozwoleń na budowę przez 36% respondentów został oceniony jako gorszy, niż średnia w Unii Europejskiej.

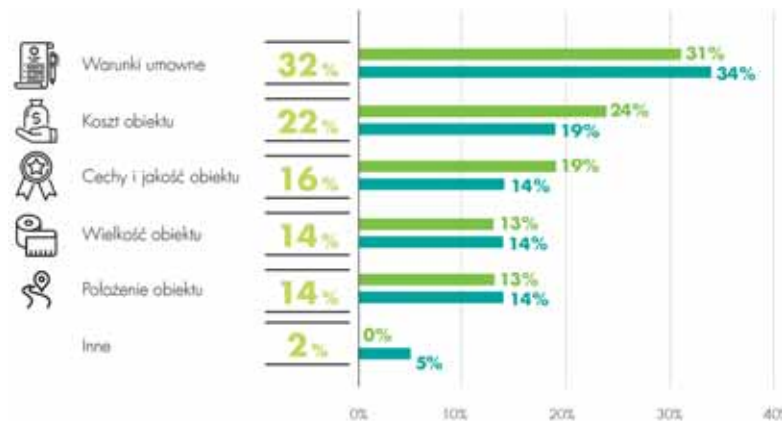
Popyt na powierzchnie logistyczne

47% respondentów przewiduje wzrost popytu na powierzchnie logistyczne na przestrzeni lat 2019-2020, w tym 68% firm logistycznych i zaledwie 26% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych. Zapytani o potencjalne kwestie problematyczne związane z podażą lub pozyskaniem dodatkowej powierzchni magazynowej, respondenci wyrazili w tym roku opinie odmienne od tych z lat poprzednich. W ubiegłym roku najczęściej wskazywanym przez nich pro-

dostępnym powierzchni, który odpowiadałby ich wymaganiom. Jedynie 14% respondentów wykazało niepokój w odniesieniu do możliwości pozyskania obiektów o wystarczającej powierzchni, a podobny odsetek niepokoi kwestia lokalizacji obiektów. Należy także zauważyć, iż część respondentów stwierdziła, iż nie spodziewa się napotkać na żadne trudności w procesie pozyskania dodatkowej powierzchni magazynowej.

elementem gospodarki, na tyle niezbędnym, że jego odporność na spowolnienie jest duża, zwłaszcza że jesteśmy dopiero na początku rozwijającego się e-commerce. Mniejszy optymizm firm produkcyjnych i handlowych wbrew pozorom będzie działać na korzyść – świadomość zbliżającego się spowolnienia pozwala odpowiednio się do tego przygotować. Widzimy, że to się dzieje, a firmy wciąż inwestują w przyszłość poprawiając swoją konkurencyj-

KWESTIE PROBLEMATYCZNE ZWIĄZANE Z POZYSKANIEM NOWEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ



Dla firm logistycznych oraz przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych lokalizacja nie jest w tym roku już tak bardzo istotną kwestią – na pierwszych dwóch miejscach uplasowały się warunki umowne oraz koszty – odpowiednio 34% i 19% w przypadku firm logistycznych oraz 31% i 24% w przypadku przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych.

– *Polskę cechuje bardzo wysoka atrakcyjność i konkurencyjność inwestycyjna.*

ność. Największe nakłady przekazują na operacje flotowe, magazyny oraz innowacyjne technologie. |

Opr. Elżbieta Haber

Cały raport można pobrać tu:
<https://confidenceindex.industrialgo.pl/>
 Metodologia „Confidence Index 2019/2020”



Większość pojazdów ciężarowych, nawet gdy są w pełni załadowane, pozostaje znacznie poniżej limitu wagowego. Rozwiązaniem może być wprowadzenie samochodów o większej przestrzeni ładunkowej. Taka zmiana oznacza mniej ciężarówek wyjeżdżających na drogi

CZAS NA ZIELONĄ LOGISTYKĘ

Od połowy XX w. światowy eksport przemysłowy każdego roku rośnie o około 6%. W podobnym tempie od dekady rozwija się rynek przesyłek biznesowych oraz doręczanych do klientów indywidualnych. W celu realizacji zamówień, każdego dnia na drogi wyjeżdżają tysiące ciężarówek, w większości napędzanych silnikiem Diesla. Pojazdy te razem z innymi ciężkimi pojazdami flotowymi i autobusami odpowiadają za ¼ emisji CO₂ w Unii Europejskiej.

Wdobie rosnącej konsumpcji zapotrzebowanie na dostawy towarów będzie coraz większe, a to oznacza więcej transportów i wyższą emisję zanieczyszczeń. Nadzieją na odwrócenie tej tendencji są nowoczesne technologie, które mogą uczynić transport bardziej ekologicznym.

Jednym z głównych wyzwań dla rynku logistyki i transportu jest sprostanie rygorystycznym normom emisji EURO. – *Nowe technologie otwierają przed nami nowe możliwości. Nie tylko pojazdy mogą stać się bardziej ekologiczne, ale również cały sektor transportowy powinien być wydajniejszy i tym samym mniej oddziaływać na środowisko* – mówi Rafał Krajewski, dyrektor generalny GEFCO Polska.

Na początek optymalizacja

Oczywistym jest rozwój transportu z wykorzystaniem bezemisyjnych pojazdów autonomicznych, jednak trzeba szukać innych, czasem oczywistych rozwiązań. Należy do nich optymalizacja łańcucha dostaw w celu uniknięcia tras z częściowym załadunkiem i pustych przebiegów, która nie tylko przyczynia się do redukcji emisji spalin, ale również wpływa korzystnie na efektywność kosztową usług transportowych.

Sektor logistyczny przez dłuższy okres pozostawał w cieniu transformacji cyfrowej. Teraz zaczyna się to dynamicznie zmieniać, a sztuczna inteligencja i inne narzędzia informatyczne już przyczyniają się do zwiększonej efektywności usług. Aplikacje GPS alarmują kierowców w czasie rzeczywistym o problemach na drogach, wyznaczając najlepsze trasy i przewidując zmiany w natężeniu ruchu. Sztuczna inteligencja może wychwycić wzorce, które nie będą zauważalne nawet dla bardzo doświadczonego operatora logistycznego. Widać to na przykładzie małych firm transportowych, które mimo swojej elastyczności, bardzo często operują częściowo pustymi samochodami ciężarowymi. – *Dzieje się tak z uwagi na ograniczony zasięg i możliwości dotarcia do potencjalnych klientów. Otwiera to możliwość dla takich firm jak GEFCO na wprowadzanie organicznych zmian w systemie transportowym, gdzie dzięki naszemu doświadczeniu i rozwijanym platformom IT, takim jak Chronotruck, możemy integrować przewoźników i łączyć ich z klientami w czasie rzeczywistym. Wyeliminowanie pustych przebiegów jest kluczowe* – podkreśla Rafał Krajewski.

Problematyczne jest również to, że większość pojazdów ciężarowych, nawet gdy są w pełni załadowane, pozostaje znacznie poniżej limitu wagowego. Rozwiązaniem może być wprowadzenie samocho-

dów o większej przestrzeni ładunkowej. Taka zmiana oznaczałaby mniej ciężarówek wyjeżdżających na drogi i tym samym mniej emisji zanieczyszczeń.

W erze autonomiczności najważniejsza infrastruktura

– *Gdy już mamy w pełni załadowane pojazdy na każdym kilometrze trasy, możemy myśleć o tym, jak uczynić je bardziej ekologicznymi* – kontynuuje dyrektor generalny GEFCO Polska. Paliwa czystsze od oleju napędowego, takie jak gaz ziemny, wodór czy biodiesel, zyskują na znaczeniu, szcze-

Sztuczna inteligencja może wychwycić wzorce, które nie będą zauważalne nawet dla bardzo doświadczonego operatora logistycznego.

gólnie wśród konsumentów. Na rynku samochodów ciężarowych, pomimo zaostżenia norm unijnych, takich jak Euro VI, 97% sprzedawanych nowych pojazdów

jest napędzana silnikiem wysokoprężnym. Wprowadzenie elektrycznych ciężarówek zapewni znaczną redukcję emisji spalin. Amerykańska Tesla zapowiedziała na przyszły rok premierę takiego pojazdu, chiński BYD czy należący do Daimlera Freightliner zaczynają już sprzedawać elektryczne modele o maksymalnej ładowności 40 ton.

Jednak zapewnienie wydajności transportu wykonywanego przez elektryczne floty ciężarowe przy obecnej infrastrukturze drogowej wymaga wprowadzenia zmian. Według Rafała Krajewskiego można unowocześnić obecną sieć dróg tak, żeby sprostała potrzebom ciężarowych elektryków. Na autostradach co ok. 400 km musiałyby powstać terminale, które służyłyby do przeładunku i ładowania baterii. Czas potrzebny na naładowanie akumulatora należałoby połączyć z obowiązkową 45-minutową przerwą na odpoczynek dla kierowców. Alternatywnie, przewożony ładunek mógłby zostać przepakowany na terminalu lub mogłaby być przepięta cała naczepa do już naładowanej ciężarówki i natychmiast wyruszyć w dalszą drogę. Realizacja takiego scenariusza wymaga współpracy firm z wielu branż. Dostawcy energii musieliby zapewnić



System opakowań zwrotnych w transporcie komponentów dla czołowych producentów z branży motoryzacyjnej i przemysłu lotniczego już od 30 lat wykorzystuje GEFCO

dach już za około 4 lata. Wtedy mielibyśmy do czynienia z praktycznie zerową emisją. To najbardziej optymalne rozwiązanie dla logistyki. To początek zielonej logistyki.

Także opakowania zwrotne

Warto nie tylko zajmować się środkami transportu, ale tworzyć zrównoważony łańcuch dostaw. Jednym z jego elementów są opakowania zwrotne. System takich opako-

na drogach. A to, że większość opakowań GEFCO jest składana, umożliwia bardziej efektywne wypełnienie naczep. Natomiast wszystkie zużyte opakowania są w 100% poddawane recyklingowi.

Wielu producentów traktuje outsourcing zarządzania przepływem opakowań jako rozwiązanie, które pozwala im ponownie skupić się na podstawowej działalności. Po tym, jak w 1989 r. jeden z wiodących graczy na rynku motoryzacyjnym utworzył drogę dla opakowań zwrotnych, w 2014 r. jeden z producentów samochodów klasy premium zdecydował się powierzyć Grupie GEFCO zarządzanie swoim globalnym łańcuchem dostaw z wykorzystaniem tego typu systemu dla wszystkich fabryk i głównych dostawców. Niedawno duża firma z branży lotniczej podpisała z GEFCO długoterminowy kontrakt na przekształcenie łańcucha dostaw w kierunku bardziej zrównoważonym poprzez wykorzystanie opakowań zwrotnych. Takie rozwiązanie nie tylko optymalizuje łańcuch dostaw, ale także ogranicza koszty i pozwala osiągnąć znaczny wzrost rentowności klientów.

Grupa GEFCO oferuje swoim klientom również wsparcie przeszkolonych audytorów ds. aktywów, którzy pomagają klientom w procesie zmiany lub dostosowania elementów łańcucha dostaw. Audytorzy prowadzą również indywidualne szkolenia. Ukończenie ich pozwala nadzorować każdy etap zarządzania opakowaniami, w tym zamawianie, rezerwację przesyłek, kontrolowanie przepływów, poprawianie błędnych rezerwacji czy fakturowania.

Grupa GEFCO opracowała również w pełni dedykowany system informatyczny o nazwie NETBOX, który zapewnia śledzenie przepływów i operacji dokonywanych przez klienta w czasie rzeczywistym. W oparciu o te dane można w każdej chwili dostosować do potrzeb lokalizację i ruchy opakowań, co zwiększa elastyczność i efektywność całego procesu. To predykcyjne i bezpieczne oprogramowanie generuje znaczne oszczędności w całym łańcuchu, zapewniając bardziej zrównoważony model transportu. |

Opr. KK

Optymalizacja łańcucha dostaw w celu uniknięcia tras z częściowym załadunkiem i pustych przebiegów nie tylko przyczynia się do redukcji emisji spalin, ale również wpływa korzystnie na efektywność kosztową usług transportowych.

odpowiednią moc ładowania, a specjaliści od IT opracować systemy kontroli flot i współpracy z klientami.

Gdy popularne będą samochody autonomiczne, sieć terminali stałaby się dodatkowo punktami kontroli i wieżami nawigacyjnymi, które sterowałyby flotą ciężarówek w czasie rzeczywistym, reagując np. na wypadki na trasie przejazdu czy inne nieplanowane zdarzenia drogowe. Szacuje się, że autonomiczne pojazdy ciężarowe pojawią się na autostra-

wań w transporcie komponentów dla czołowych producentów z branży motoryzacyjnej i przemysłu lotniczego już od 30 lat wykorzystuje GEFCO. Każdego dnia blisko 130 tys. tego typu opakowań jest obsługiwanych przez pracowników 26 dedykowanych europejskich centrów zarządzania, tworząc przyjazny dla środowiska system, w którym bierze udział około 2 tys. uczestników. Rozwiązania te oznaczają mniej opakowań jednorazowych na rynku i mniej ciężarówek



Można unowocześnić obecną sieć dróg tak, żeby sprostała potrzebom ciężarowych elektryków. Na autostradach co ok. 400 km musiałyby powstać terminale, które służyłyby do przeładunku i ładowania baterii

Niskoemisyjność jest kluczowym wskaźnikiem wydajności Grupy DPDHL w zakresie ochrony środowiska zostały



MISJA 2050: ZERO EMISJI CO₂

Grupa DPDHL postanowiła do roku 2050 ograniczyć do zera emisję CO₂. Na jakim etapie znajduje się realizacja tego postanowienia i jakimi środkami jest to robione?

– pytamy Piotra Okurowskiego, dyrektora zarządzającego DHL Supply Chain w Polsce.



Piotr Okurowski

Jakie rozwiązania ekologiczne w szeroko pojętej logistyce obecnie stosuje firma? Na ile to się zmieniło w ostatnich miesiącach?

Niskoemisyjność jest kluczowym wskaźnikiem wydajności Grupy DPDHL w zakresie ochrony środowiska. W 2008 roku na całym świecie wprowadzony został globalny program ochrony klimatu GoGreen, a firma postawiła zmniejszyć emisję dwutlenku węgla w przeliczeniu na wysłaną paczkę, transportowaną tonę i każdy wykorzystywany metr kwadratowy powierzchni użytkowej o 10% do roku 2012, a następnie o 30% do 2020 w porównaniu z 2007 rokiem. Do 2050 DPDHL po-

stawiła sobie bardzo ambitny cel – całkowite ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Ten niezwykle cel realizowany jest przez wiele inicjatyw na rzecz ochrony środowiska. Do roku 2016 ograniczyliśmy emisyjność CO₂ o 30% w porównaniu do 2007 roku, kiedy

rozwiązania, łącznie z eksploatacją energooszczędnych systemów oświetlenia, inteligentnych systemów chłodzenia i ogrzewania oraz montażem systemów fotowoltaicznych. Również lokalnie staramy się wdrażać inicjatywy, które sprawiają, że firma działa zgodnie

rozwiązania, łącznie z eksploatacją energooszczędnych systemów oświetlenia, inteligentnych systemów chłodzenia i ogrzewania oraz montażem systemów fotowoltaicznych. Również lokalnie staramy się wdrażać inicjatywy, które sprawiają, że firma działa zgodnie

Do 2016 r. Grupa DPDHL ograniczyła emisyjność dwutlenku węgla o 30% w porównaniu do 2007 r., kiedy wdrożono program GoGreen – o 4 lata wcześniej niż zakładano. Obejmuje to m.in. poprawę właściwości aerodynamicznych, telematycznych i mikroprocesorów ekologicznych.

wdrożono program GoGreen – o 4 lata wcześniej niż zakładaliśmy. Obejmuje to również takie rozwiązania jak poprawa właściwości aerodynamicznych, telematycz-

niez w kolejnych państwach europejskich. Niskoemisyjność dwutlenku węgla w magazynach Grupy Deutsche Post DHL poprawiono również poprzez wdrożenie licznych

z naszą strategią GoGreen – w oddziale DHL w Warszawie całkowicie pozbyliśmy się materiałów z plastiku. Nasi pracownicy używają specjalnych kubków i naczyń wielo-

razowego użytku, w związku z czy zużycie plastiku znacząco się zmniejszyło.

Jakie są oczekiwania klientów?

Jako globalnie działająca firma, staramy się postępować odpowiedzialnie wobec środowiska naturalnego i społeczeństwa we wszystkich naszych działaniach biznesowych. Nie chodzi o odniesienie sukcesu w biznesie,

naszym klientom, zgodnie z ich oczekiwaniami, rozwiązania, które sprawiają, że ich procesy są bardziej „zielone”, a łańcuch dostaw przyjazny dla środowiska.

Jak wygląda realizacja polityki pro-klimatycznej w Grupie?

W realizacji naszej strategii GoGreen niezwykle ważne jest zaangażowanie pracowników. Dzięki obej-

Ochrona środowiska i sukces biznesowy nie tylko mogą iść ze sobą w parze, ale są ściśle ze sobą powiązane. Dlatego, firma proponuje swoim klientom rozwiązania, które sprawiają, że ich procesy są bardziej „zielone”, a łańcuch dostaw przyjazny dla środowiska.

czy o bycie odpowiedzialnym wobec społeczeństwa. Chodzi o odniesienie sukcesu i bycie odpowiedzialnym jednocześnie. Oba te cele są dla nas nierozłączne. Nasi klienci coraz częściej pytają o nasze podejście do ochrony środowiska i etapy realizowania strategii GoGreen. Wspólnie z nimi chcemy wykorzystać wszystkie istniejące możliwości, które sprawiają, że bę-

mującej całą Grupę inicjatywie o nazwie „Certified”, proces angażowania pracowników jest stale rozwijany. W ramach wewnętrznych szkoleń uczą się oni jak na co dzień być ekologicznym i jakie rozwiązania powinni stosować, aby mieć aktywny wkład w ochronę środowiska. Ponad 80% kadry pracowniczej ukończy program „Certified” do roku 2020.

Niskoemisyjność dwutlenku węgla w magazynach Grupy Deutsche Post DHL poprawiono m.in. dzięki montażowi systemów fotowoltaicznych



dziemy mieć znaczący wkład w ochronę środowiska. Jesteśmy przekonani, że takie cele jak ochrona środowiska i sukces biznesowy nie tylko mogą iść ze sobą w parze, ale są także ściśle ze sobą powiązane. Dlatego, proponujemy

Osoby zatrudnione w Grupie DPDHL co roku sadzą na całym świecie ponad 1 mln drzew. Dzięki temu przyczyniając się do naszego wspólnego celu jakim jest ochrona środowiska. To nasz wspólna odpowiedzialność. |

Platforma intralogistyki o zasięgu światowym



18. Międzynarodowe Targi rozwiązań intralogistycznych i zarządzania procesami

10 – 12 marca 2020
Messe Stuttgart, Niemcy

INTRALOGISTYKA Z PIERWSZEJ RĘKI

Wizje • Rozwiązania • Innowacje



Branżowi decydenci spotykają się corocznie w Stuttgarcie

Informacje i zgłoszenia

18-tonowa ciężarówka Mercedes-Benz eActros, jeżdżąca we flocie Dachser, to w pełni bezemisyjny samochód, którego zadaniem jest obsługa dostaw do centrum Stuttgartu z oddziału Dachser w pobliskim Kornwestheim



DACHSER ZAANGAŻOWANY W DZIAŁANIA PROEKOLOGICZNE

Operatorem logistycznym, który od lat dba o ekologię jest Dachser. I to nie tylko minimalizując emisję CO₂ podczas transportu, czy inwestując w nowoczesne obiekty logistyczne, ale także obsługując klientów, którym ochrona środowiska jest bliska.

Proekologiczna aktywność Dachser nie pozostaje bez echa. W grudniu 2018 r. operator wygrał ogólnokrajowy konkurs na zrównoważoną logistykę miejską w Niemczech, zorganizowany przez Federalne Ministerstwo Środowiska i Niemiecką Agencję Środowiska.

Flota bezemisyjna

Dachser ma już spore dokonania, jeśli chodzi o wykorzystanie proekologicznej floty samochodowej. Ostatnio wprowadził do niej całkowicie elektryczną, 18-tonową ciężarówkę Mercedes-Benz eActros. Jest to w pełni bezemisyjny samochód, którego zadaniem jest obsługa dostaw do centrum Stuttgartu z oddziału Dachser w pobliskim Kornwestheim. Ciężarówka eActros ma ładowność od 4 do 5 ton i może pomieścić 18 palet. Dzięki zasięgowi 200 km nadaje się idealnie do realizowania codziennych przewozów drobnicowych w centrum Stuttgartu i wokół niego. Akumulatory litowo-jonowe o pojemności 240 kWh ładują się w ciągu 2 godz. przy mocy prądu 150 kW. Wydajność pojazdu jest porównywalna z konwencjonalną ciężarówką.

– Będziemy używać wozu eActros do transportowania towarów zarówno bezpośrednio do klientów, jak i do mikrohubu w dzielnicy Heslach w Stuttgarcie. Stamtąd dostawy na ostatniej mili odbywają się za pomocą rowerów cargo – wyjaśnia Markus Maurer, zarządzający oddziałem Dachser w Kornwestheim.

Pojazd uzupełnia używany w Stuttgarcie proekologiczny, nieemitujący spalin tabor,

na który składają się elektryczne 7,5-tonowe ciężarówki FUSO eCanter oraz elektryczne rowery. Operator realizuje dostawy pojazdami z napędem alternatywnym w ramach innowacyjnej koncepcji logistyki miejskiej „DACHSER Emission-Free Delivery”. Przeprowadzając testy, Dachser gromadzi dane i doświadczenie potrzebne do określenia optymalnego zestawu pojazdów do zrównoważonych transportów przesyłek drobnicowych na terenie centrów miast. Firma planuje wdrożyć podobny model dostaw również w innych europejskich aglomeracjach. Testy eko-dostaw trwają obecnie

na ulicach Tybingi, Karlsruhe, Fryburga czy Kolonii.

E-rowery do obsługi transportów na tzw. ostatniej mili zostały dostosowane do poruszania się w miejskich warunkach. Wyposażono je w tylne kontenery o wysokości dwóch metrów, w których można przewozić ładunki o wadze do 250 kg. Pojazdy rozwożą przesyłki po miastach z tzw. mikrohubów, czyli magazynów zlokalizowanych w pobliżu centrum, gdzie paczki trafiają co rano z lokalnych oddziałów Dachser. Elektryczne rowery dostawcze mogą korzystać nie tylko ze ścieżek rowerowych, ale też

Prowadząc testy w ramach koncepcji logistyki miejskiej „DACHSER Emission-Free Delivery”, operator gromadzi dane i doświadczenie potrzebne do określenia optymalnego zestawu pojazdów do zrównoważonych transportów przesyłek drobnicowych na terenie centrów miast.

także m.in. w Paryżu, Madrycie, Berlinie, Fryburgu, Karlsruhe i Kolonii.

Elektryczne rowery w coraz większej liczbie miast

Jak wspomniałam, Dachser zwiększając swoje zaangażowanie w innowacyjną logistykę miejską, nie tylko Stuttgartu, wykorzystuje żółto-niebieskie rowery z napędem elektrycznym. Można je zobaczyć również

z niektórych stref dla pieszych. Mogą także swobodnie poruszać się w obrębie tzw. stref niskiej emisji.

– W dłuższej perspektywie planujemy nie tylko powiększyć flotę elektrycznych rowerów, ale też wykorzystywać elektryczne, nieemitujące spalin ciężarówki przy dostawach do mikrohubów – mówi Alexander Haak, kierownik oddziału Dachser w Kolonii.

W ramach projektu innowacyjnej logistyki miejskiej operator tworzy zestaw narzędzi do zrównoważonych i innowacyjnych dostaw w obliczu rosnących wyzwań

związanych z ograniczeniami ruchu w centrach europejskich metropolii. W zależności od lokalnych uwarunkowań, poszczególne oddziały Dachser mogą korzystać z rozwiązań, które są najlepiej dopasowane do konkretnych wymagań w danym mieście. Realizacja dostaw pojazdami o zmniejszonej lub zerowej emisji spalin służy nie tylko poprawie jakości powietrza, ale też stanowi odpowiedź na problem korków i ograniczeń dla konwencjonalnych samochodów dostawczych.

Technologia litowo-jonowa w magazynach

Dachser nie tylko wymienia pojazdy na bardziej ekologiczne, ale również podnośniki wykorzystywane w terminalach i magazynach. Do 2022 r. planuje zastąpić

krotnie dłużej przy znacznie krótszym czasie ładowania. Korzystanie z nich zwiększa więc wygodę i elastyczność użytkowania napędzanych tak wózków i eliminuje konieczność utrzymywania pomieszczeń do ładowania akumulatorów.

Zakrojona na międzynarodową skalę wymiana sprzętu przez grupę Dachser jest istotnym działaniem prośrodowiskowym. Po pierwsze, konwencjonalne baterie, które mają około 1200 cykli ładowania, zawierają ołów – toksyczny metal ciężki, który w ogniwach litowo-jonowych nie jest stosowany. Po drugie, akumulatory litowo-jonowe są energooszczędne, co pozwala zredukować emisję CO₂ do atmosfery o ok. 1600 kg rocznie na jeden wózek. Wymiana 6 tysięcy podnośników oznacza zatem zmniejszenie szkodliwej emisji dwutlenku węgla o 9,6 tys. ton rocznie. Tylko w naszym kraju uda się w ten sposób zredukować roczny

tu związek chemiczny krzemu i tlenu SiO₂. W naturze krzem najpierw jest pobierany z gleby przez drzewa i rośliny, a następnie transportowany do pnia czy łodygi, gdzie się wytrąca, wzmacniając cały organizm.

Zabezpieczone przez Sioo:x wyroby zapewniają długotrwałą i przyjazną dla środowiska ochronę drewnianych powierzchni w srebrno-szarych odcieniach. Efektywna



Do 2022 r. Dachser planuje zastąpić przeszło sześćdziesiąt tysięcy wózków i podnośników energooszczędnymi modelami na akumulatory litowo-jonowe. Proekologiczny projekt obejmie całą Europę

Dachser zwiększając swoje zaangażowanie w innowacyjną logistykę miejską wykorzystuje żółto-niebieskie rowery z napędem elektrycznym. Można je zobaczyć na ulicach Stuttgartu, Tybingi, Karlsruhe, Fryburga i Kolonii.

przeszło sześćdziesiąt tysięcy energooszczędnych wózków na akumulatory litowo-jonowe. Proekologiczny projekt obejmie całą Europę.

Do tej pory podnośniki na akumulatory litowo-jonowe zostały wprowadzone w niemieckich terminalach firmy w Radeburgu, Erlensee (Food Logistics) oraz Fryburgu. Wymiana floty wózków będzie przeprowadzana również w polskich oddziałach Dachser Road Logistics w Szczecinie, Gdań-

poziom zanieczyszczenia o 131 ton CO₂ w stosunku do stanu obecnego.

Wsparcie firm proekologicznych

Operator wspiera również firmy, których produkty są proekologiczne. Przykładem jest szwedzka firma Sioo:x, specjalizująca się w ekologicznych produktach ochrony drewna.

obsługa łańcucha dostaw sprzyja rozwojowi tego skandynawskiego producenta. A Dachser jest w tym wypadku kompetentnym operatorem logistycznym, gdyż od lat rocznie dostarcza towary do 18 tys. marketów typu „dom i ogród” w całej Europie. Dla Sioo:x obsługuje przesyłki drobnicowe i całopojazdowe.

Innym przykładem związku Dachser z firmami proekologicznymi jest obsługa producenta baterii ARTS Energy. Jego siedziba mieści się w miasteczku Nersac, położonym w zachodniej Francji, a jest on jedynym dostawcą różnego rodzaju wysokojakościowych rozwiązań do magazynowania energii w Europie (pozostali znajdują się w Azji). Istotą pomysłu na biznes ARTS Energy były i dalej są akumulatory niklowe oraz litowo-jonowe, które firma dostarcza z Francji do całej Europy i reszty świata. Od 2014 r. za ich transport odpowiada oddział Dachser w Niort, położony niedaleko La Rochelle. Obecnie, poza rynkiem francuskim, Dachser zaopatruje klientów firmy głównie w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Holandii i Hiszpanii. Dzięki współpracy z Dachser firmie udało się skrócić o połowę czas transportu z Francji do Austrii oraz do Rumunii i na Węgry. Dachser stał się wyłącznym partnerem firmy w zakresie frachtu morskiego. Z Nersac towary są transportowane ciężarówkami do portu w Hamburgu, a stamtąd do Stanów Zjednoczonych, Kanady, Hongkongu, Australii i Singapuru. W przypadkach gdy dostawa musi odbyć się w krótszym niż zazwyczaj czasie, Dachser może zorganizować usługi frachtu lotniczego. |

Opr. Elżbieta Haber



Istotą pomysłu na biznes ARTS Energy były i dalej są akumulatory niklowe oraz litowo-jonowe, które firma dostarcza z Francji do całej Europy i reszty świata. Od 2014 r. za ich transport odpowiada oddział Dachser w Niort

sku, Poznaniu, Sosnowcu, Wrocławiu, Strykowie, Rzeszowie i Warszawie.

W porównaniu z konwencjonalnymi akumulatorami kwasowo-ołowiowymi, baterie litowo-jonowe działają blisko trzy-

na. Jest to jeden z głównych dostawców produktów ochrony drewna, zwłaszcza na terenie Szwecji i Niemiec. Stosowany przez Sioo:x sposób zabezpieczenia drewna inspirowany jest naturą – wykorzystywany jest



RFID – TECHNOLOGIA NIE DLA OPORNYCH

RFID, choć nie jest nową technologią, na razie stosuje ją niewiele sieci handlowych. Pionierem jest tu Decathlon, który już w 2014 r. wprowadził ją prawie we wszystkich centrach handlowych, a parę tygodni temu w kategorii retail otrzymał pierwszą nagrodę w konkursie Kod Innowacji organizowanym przez GS1.

– *Otagowanie wszystkich produktów w asortymencie Decathlon to krok milowy nie tylko dla tej firmy i za to jest ta nagroda. Jest to tym samym nagroda za: przełamanie barier fizycznych – wody i stali, barier mentalnych – naturalnych obaw przed zmianą, barier społecznych, bo takie wdrożenie wymaga zaangażowania niemal całej załogi, oraz barier finansowych, ponieważ pieniądze zawsze jest za mało – uzasadniała decyzję jury profesor Barbara Borusiak, kierownik Katedry Handlu i Marketingu Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, jurorka konkursu Kod Innowacji, podczas wręczenia nagród.*

Sam proces wdrażania RFID w sieci Decathlon przedstawił parę tygodni wcześniej, na konferencji „RFID w branży odzieżowej w Polsce i na świecie”, Jonasz Borowski, Supply Chain Specialist w Decathlon Polska.

W odpowiedzi na powstałą potrzebę

Decathlon to popularna, również w Polsce, bardzo duża sieć handlowa oferująca sprzęt i odzież sportową dla 69 dyscyplin. Według danych z 2017 r. sprzedaż produktów tej marki prowadzona była w prawie 1352 sklepach na całym świecie (39 krajów) i obsługiwana przez 58 wyspecjalizowanych centrów dystrybucyjnych. Szacowany po-

ziom sprzedaży produktów wynosi ponad 11 mld euro. Na terenie Polski, od 2001 r. do chwili obecnej otwarto 60 sklepów stacjonarnych Decathlon, a w 2014 r. uruchomiony został sklep internetowy.

W 2010 r. Decathlon podjął decyzję o powołaniu spółki Embisphere, która zajęła się projektowaniem, produkcją i wdrażaniem oprogramowania oraz sprzętu RFID. Główną przyczyną zainteresowania sieci tą technologią były potrzeby wyrażane przez klientów i pracowników, jak konieczność:

- ▮ informacji o braku potrzebnych towarów na półce,
- ▮ skrócenia czasu obsługi klienta w punktach kasowych i przez samą firmę,

- ▮ dokładniejszej inwentaryzacji w sklepach i centrach logistycznych,
- ▮ ograniczenia strat powstałych na skutek kradzieży.

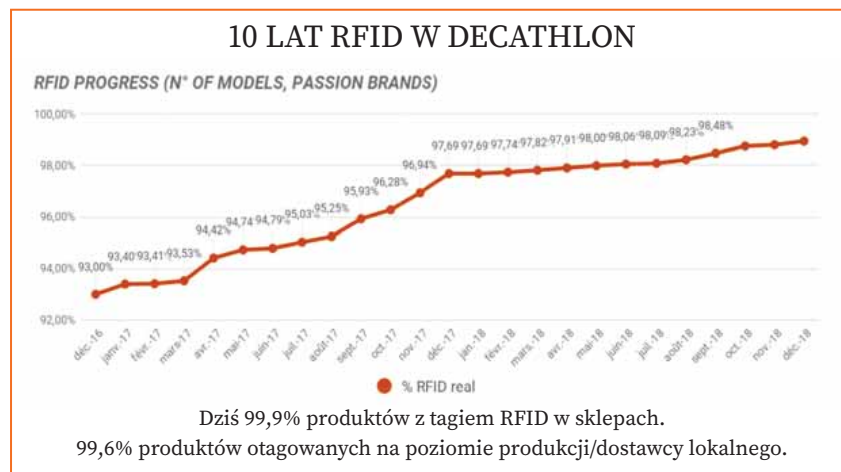
Prawie w 100%

Po trzech latach trwania projektu rozpoczęto proces znakowania pierwszych produktów tagami w standardzie GS1, czyli EPC UHF RFID. Wiosną 2014 r. prawie wszystkie centra logistyczne Decathlon korzystały z systemów identyfikacji produktów opartych na RFID. A w 2018 r., dzięki stopniowemu wzrostowi wdrożenia projektu, poziom oznakowania asortymentu osiągnął 99,6%. Na etykietach produktowych, oprócz zaszytych znaczników radiowych z zapisanymi zgodnie ze standardami GS1 identyfikatorami SGTIN, znajdziemy także ustandaryzowane kody kreskowe typu GS1-128 lub GS1 DataBar. Taki dualny system identyfikacji pozwolił m.in. na dodatkową identyfikację produktów w postaci wzrokowej, także przez klientów.

Samo wdrożenie wymagało zakupu odpowiedniego sprzętu i przeszkolenia pracowników sklepów. Personel został wyposażony w urządzenia Embisphere do przeprowadzania inwentaryzacji. W sklepach zainstalowano nowe stanowiska POS i bramki RFID połączone z systemem antykradzieżowym (EAS). Bramki odczytują znaki RFID, uruchamiając alarm w razie wykrycia takich zdarzeń, jak kradzież. Wyeliminowano konieczność stosowania HARD TAGÓW, a 100% produktów zabezpieczonych jest przed kradzieżą.

Czarno na białym

Już w 2014 r., przy częściowym zastosowaniu technologii RFID, wykazano wzrost sprzedaży o 11% i spadek poziomu kradzie-



EPC (Elektroniczny Kod Produktu): OD KODU KRESKOWEGO DO TAGU RFID

Przykład: GTIN (01)0401234577772 |
Numer seryjny (21)123

GTIN zapisany w kodzie EAN13 bez
numera seryjnego



SGTIN w tagu RFID & lub innych kodach GS1
urn:epc:id:sgtin:4012345.07777.123

ży zewnętrznych i wewnętrznych o 9%. Zastosowanie RFID przyniosło również korzyści w wielu procesach logistycznych, przyspieszyło m.in. czas przygotowania wysyłek do sklepu internetowego. A dzięki zastosowaniu kas samoobsługowych QCO (ang. Quick Check-Out) czas realizacji transakcji w punktach kasowych został skrócony o około 2 min, co przekłada się na oszczędność na poziomie ponad 120 godz. miesięcznie na sklepe.

RFID pozwoliło również na zwiększenie szybkości i inwentaryzacji fiskalnych

o 23%, a pracochłonność wynikająca z prowadzonych planowanych inwentaryzacji została ograniczona o 10 godz. miesięcznie w każdym ze sklepów. Odpowiednio prowadzona polityka zatowarowania sklepów wraz z kontrolą zapasu przyczyniły się do zapewnienia wzrostu dostępności produktów o 1,7%.

Dodatkowo, korzystając z najnowszych technologicznych rozwiązań, Decathlon uruchomił pilotażowe wdrożenia systemu ekranów sprzedażowych, instalowanych w przebieralniach, pozwalających klientom

Dzięki temu, że identyfikator produktu jest przechowywany w tagu EPC/RFID, przymocowanym do produktu i transmitowany przy pomocy fal radiowych, zastosowanie RFID przyniosło również korzyści w wielu procesach logistycznych.



Dzięki zastosowaniu kas samoobsługowych QCO (ang. Quick Check-Out) czas realizacji transakcji w punktach kasowych został skrócony o około 2 minuty

poznać szczegółowy opis produktów oraz wezwać doradcę, aby przyniósł odpowiedni rozmiar odzieży. Ekran wyposażono także w rozwiązanie ułatwiające bezpośredni proces zakupu, od wyboru asortymentu aż po płatność.

Ewidentne korzyści, ale nie dla wszystkich

Chociaż zastosowanie RFID (wg opracowania An Empirical Study of Potential



Pracownicy Decathlon zostali wyposażeni w urządzenia Embisphere (składają się z rakiety RFID i smartfona) do przeprowadzania inwentaryzacji

Uses of RFID in the Apparel Retail Supply Chain) usprawnia proces uzupełniania zapasów na półkach sklepowych o 42% i daje możliwość ciągłej inwentaryzacji (40% wdrożeń), a także usprawnia procesy wydania i przyjęcia towaru, to niewiele firm, jak na razie, decyduje się na wprowadzenie tej technologii. Dlaczego tak się dzieje?

Wyniki badania na temat implementacji RFID przeprowadzonego wśród polskich marek odzieżowych dają na to pytanie odpowiedź. Według respondentów powolna implementacja tej technologii w branży wynika z:

- | braku wymagań ze strony odbiorców,
- | braku środków finansowych na inwestycję,
- | braku zaufania do rozwiązania,
- | braku wymiernych korzyści dla organizacji,
- | braku wiedzy, jaki sprzęt zastosować i w jaki sposób,
- | przeświadczenia, że identyfikacja w oparciu o kody kreskowe jest wystarczająco dobra.

Przedstawiciele firm, którym zadawano pytania, zwracali również uwagę na kwestie dostosowywania posiadanych systemów informatycznych klasy WMS czy ERP do obsługi nowego sposobu identyfikacji produktów. |

Opr. Elżbieta Haber



W wybranych strefach nowego obiektu zamontowano także całkowicie przezroczyste bramy, aby umożliwić kontakt wzrokowy między różnymi jednostkami produkcyjnymi

OD BRAM DO CHŁODNI DO EASY CLEAN – EFAFLEX WYPOSAŻA ZAKŁAD PRODUKCJI SPOŻYWCZEJ

FIRMA DOLCERIA ALBA CENI UNIWERSALNE PRODUKTY
KLASY PREMIUM OD EFAFLEX

Nazywana jest „La fabbrica del dolce” – fabryką ciast. Jednak w firmie Dolceria Alba we włoskim Piemontcie nie jest tak romantycznie, jak sugeruje nazwa. Wprost przeciwnie – pomieszczenia produkcyjne, laboratoria testowe i magazyny-chłodnie muszą spełniać surowe standardy, muszą być jasne i prawie sterylne (zgodnie z zasadami produkcji żywności). Bramy szybkie Efaflex zamontowane w fabryce zapewniają bezpieczne i higieniczne oddzielenie stref, w których produkowana jest żywność od dróg logistycznych i magazynów. Magazyny-chłodnie, w których jest -25°C , są zabezpieczone przed wahaniami temperatury właśnie dzięki bramom EFA SST-TK 100 firmy Efaflex.

Efaflex, niemiecki specjalista od szybkie bram przemysłowych, dostarczył do firmy Dolceria Alba prawie 70 bram. Dwie stare fabryki Dolceria Alba zostały całkowicie zburzone i przekształcone w nową fabrykę o powierzchni zabudowy wynoszącej 15 tys. m². Firma pokierowała pracami projektowymi i wybrała wyposażenie produkcyjne do nowego zakładu – sprawdzone wcześniej w innych zakładach Dolceria Alba. Na potrzeby nowej inwestycji wybrano także produkty klasy premium od Efaflex. Również w tym przypadku na wyborze projektantów zaważyło doświadczenie, jakie firma wyniosła z dwóch innych zakładów, w których zastosowano bramy Efaflex, doceniając ich efektywność i niezawodność.

O różnych parametrach

Przed budową fabryki wytyczono cele: budowa chłodni i strefy mrożenia, stworzenie nowych hal magazynowych i warsztatów. Każda z tych stref została wyposażona w bramy, które doskonale radzą sobie ze stawianymi im wymaganiami. A pod uwagę należało wziąć różne parametry, takie jak: izolacja termiczna, prędkość otwierania i zamykania, liczba

Efaflex, niemiecki specjalista od szybkie bram przemysłowych, dostarczył do firmy Dolceria Alba prawie 70 bram.

cykli otwierania (niektóre bramy muszą się otwierać i zamykać nawet 800 razy dziennie).

W wybranych strefach nowego obiektu zamontowano także całkowicie przezroczyste bramy, aby umożliwić kontakt wzrokowy między różnymi jednostkami produkcyjnymi. Natomiast w obszarach o wyższym stopniu higieny zainstalowano łatwe do czyszczenia bramy ze stali szlachetnej – EFA SRT-EC (Easy Clean).

W przypadku bram znajdujących się przed obszarami chłodni, w których temperatura musi zawsze wynosić -25°C , ważna była optymalna izolacja lameleli. Dlatego magazyny-chłodnie zostały

BECPOR

- | Dostawca bram szybkie marki Efaflex w północno-zachodnich Włoszech – oprócz sprzedaży odpowiada również za ich serwis i montaż.
- | Od 35 lat Becpor oferuje dostosowane do indywidualnych wymagań bramy i drzwi, zarówno do budownictwa przemysłowego, jak mieszkaniowego.
- | Od 2002 r. firma jest partnerem firmy Efaflex (w prowincjach: Piemont, Liguria i Aostathal) – oferuje całodobową infolinię telefoniczną w sytuacjach kryzysowych.

szczelnie zamknięte za pomocą bram EFA SST-TK 100.

Hermetyczne zamknięcie chłodni

Konstrukcja bramy EFA-SST-TK-100 jest zgodna z trendem stosowania produktów i urządzeń, które mają pozytywny wpływ na bilans energetyczny przedsiębiorstw. Brama szybkie tego typu jest odporna na duże obciążenia i może być efektywnie używana, np. w chłodniach, w których występuje duża częstotliwość załadunku i wyładunku produktów. Dynamiczne prowadzenie skrzydła i spiralna prowadnica AFM (Active Framework Mechanism) zapewniają przesunięcie skrzydła w stanie zamkniętym w kierunku ościeżnicy, do obwodowej uszczelki profilowej, w celu niemal hermetyczny

nego zamknięcia obszaru zamrażania. W porównaniu z innymi konstrukcjami, skrzydło bramy EFA-SST-TK-100 jest zamocowane w spirali. Bramy Efaflex do chłodni są także wyposażone w ogrzewanie w profilu zamykającym, w obwodowej uszczelce profilowej i w skrzydle bramy, aby utrzymać w stanie nieoblodzonym powierzchnię styku uszczelki ze skrzydłem, z podłogą i poszczególnymi lamelami skrzydła. Dzięki temu, przy współczynniku przenikania ciepła wynoszącym 0,62 W/m²K i wymiarach: 4000 x 4500 mm, brama TK firmy Efaflex zapewnia bardzo dobrą szczelność i izolację.

Doskonała izolacja – efekt zastosowania bramy EFA-SST-TK-100 ze spiralną prowadnicą EFA-AFM – jest między innymi wynikiem użycia odseparowanych termicznie, izolowanych lameli EFA-THERM o grubości 100 mm, które są pojedyn-



Dynamiczne prowadzenie skrzydła i spiralna prowadnica AFM w bramach EFA SST-TK 100 zapewniają przesunięcie skrzydła w stanie zamkniętym w kierunku ościeżnicy, do obwodowej uszczelki profilowej, w celu niemal hermetycznego zamknięcia obszaru zamrażania



Doskonała izolacja – efekt zastosowania bramy EFA-SST-TK-100 ze spiralną prowadnicą EFA-AFM – jest między innymi wynikiem użycia odseparowanych termicznie, izolowanych lameli EFA-THERM o grubości 100 mm, które są pojedyn-



W obszarach o wyższym stopniu higieny zainstalowano łatwe do czyszczenia bramy ze stali szlachetnej – EFA SRT-EC (Easy Clean)

czo mocowane do zawiasów. Zapewnia to wysoką jakość pracy, niezrównaną trwałość i maksymalną funkcjonalność. Ponadto, w razie potrzeby, można w każdej chwili przeprowadzić szybką i łatwą wymianę lameli. Jakość i niezawodność

W przypadku bram znajdujących się przed obszarami chłodni, w których temperatura musi zawsze wynosić -25°C , ważna jest optymalna izolacja lameli. Dlatego magazyny-chłodnie zostały szczelnie zamknięte za pomocą bram EFA SST-TK 100.

bram Efaflex była bardzo ważna dla Dolceria Alba.

Serwis, który zapewnia sprawną eksploatację

Odpowiednie parametry techniczne bram to ważna kwestia. Drugą zaletą okazała się możliwość wyboru kolorów płaszczy bramy – zależały m.in. od strefy, do której prowadziła brama, często związanej z posiadaniem odrębnych uprawnień dostępu do poszczególnych stref dla upoważnionych pracowników. Dolceria Alba nie mo-

gła sobie pozwolić także na usterki bram, ponieważ zablokowałyby one dostęp, np. do magazynu-chłodni lub umożliwiły niepożądany dopływ ciepłego powietrza.

Zastosowanie innych bram mogłoby spowodować wahania temperatury i ciśnienia w budynku. A gdyby zamknięcie między korytarzami serwisowymi a pomieszczeniami produkcyjnymi działało nieprawidłowo, mogłoby to skutkować zepsuciem się produktów spożywczych. W tym kontekście firma wyraziła zadowolenie z szybkiego i solidnego serwisu, zapewnionego przez włoskiego partnera Efaflex – firmę Becpor Chiusure. |

wyślij swój e-mail
na adres
prenumerata@kmg-media.pl
i dołącz do grona
bezpłatnych
e-prenumeratorów



czytaj
BEZPŁATNIE
wersję
online



Najnowsze badanie UPS Pulse of the Online Shopper pokazało, że dla e-konsumentów istotne są wybór i wygoda, szczególnie w kontekście metod dostawy

Fot. UPS

GRUDZIEŃ GORĄCYM CZASEM DLA BRANŻY KURIERSKIEJ

Firma doradcza Deloitte zaprezentowała raport „Zakupy świąteczne 2019”, w którym zbadano zakupy i wydatki w okresie poprzedzającym święta Bożego Narodzenia. W badaniu wzięło blisko 7,2 tys. respondentów z ośmiu krajów europejskich (Niemcy, Włochy, Holandia, Polska, Portugalia, Rosja, Hiszpania i Wielka Brytania).

Według badania świątecznych zwyczajów konsumenckich w Polsce i w Europie przeprowadzonego przez Deloitte europejscy konsumenci wydadzą 32,7% całego budżetu świątecznego na zakupy online. Wartość wydatków wzrośnie tym samym o ok. 5% w porównaniu z ubiegłym rokiem. W Polsce zakupy online będą stanowić 32,9% budżetu, co oznacza wzrost o 2,7%¹⁾, a polska rodzina przeznaczy na święta średnio 1521 zł. Badanie wskazało także, że do zakupów internetowych najbardziej przekonuje nas dostawa do domu (62%), szeroki asortyment (58%) oraz to, że nie mamy poczucia straty czasu (58%).

A jak do listopadowo-grudniowego szczytu paczkowego przygotowały się firmy kurierskie?

Zaczęło się od „czarnego piątku”

UPS podaje, że dane wewnętrzne platformy Black Friday Global za 2018 r. pokazują wzrost sprzedaży w czasie Black Friday w Polsce o 979% w porównaniu do zwykłego dnia. W Wielkiej Brytanii wzrost wyniósł 1708%, w Niemczech – ponad 2418%, a w Austrii – ponad 3000%. Dane pokazują również, że Po-

lacy zamierzają kupować zarówno w Internecie, jak i w sklepach stacjonarnych. Jednocześnie ci, którzy nie ograniczają się do jednego kanału sprzedaży, są gotowi wydać średnio 663 zł²⁾.

– Od wielu lat okres od Black Friday do Świąt Bożego Narodzenia to najgorętszy czas dla branży e-commerce, okres w którym sklepy internetowe notują rekordowo wysokie obroty. Bezpośrednio przekłada się to również na zdecydowany wzrost liczby paczek, zwłaszcza adresowanych do odbiorców indywidualnych. Ruch wzrasta naprawdę znacząco w niektóre dni w grudniu, gdy wybrane spółki krajowe GLS muszą obsłużyć nawet o 50% więcej przesyłek niż przeciętnie w pozostałych miesiącach. Zdarzają się dni, kiedy jest ich nawet dwa razy tyle co

¹⁾ <https://www2.deloitte.com/pl/pl/pages/consumer-business/articles/zakupy-swiateczne-2019.html>

²⁾ <https://black-friday.global/pl-pl/>

Dane wewnętrzne platformy Black Friday Global za 2018 r. pokazują wzrost sprzedaży w czasie Black Friday w Polsce o 979% w porównaniu do zwykłego dnia. W Wielkiej Brytanii wzrost wyniósł 1708%, w Niemczech – ponad 2418%, a w Austrii – ponad 3000%.

Pocztex. Duży wpływ na ten trend ma rozwój sieci punktów odbioru, w której nastąpił rekordowy wzrost nadeń. Po 10 miesiącach br. dynamika wolumenu przesyłek adresowanych do sieci C&C nadal utrzymuje się na poziomie ponad 220% w stosunku do roku ubiegłego. Z najnowszych danych wynika, że obecnie prawie 30% przesyłek jest odbiera-

zawycza. Nasze doświadczenie, rozwinięta infrastruktura bazowa oraz sprawne procesy logistyczne pozwalają jednak na szybką i niezawodną obsługę nawet tak wzmożonego strumienia przesyłek – komentuje Małgorzata Markowska, marketing manager GLS Poland.

Również zdaniem Poczty Polskiej w ubiegłych latach dni następujące po „czarnym piątku” lub „cyfrowym poniedziałku” charakteryzowały się bardzo dużą liczbą obsługiwanych przesyłek. Poczta Polska miała ich więcej jedynie tuż przed Świętami Bożego Narodzenia. A w tym roku duża liczba e-sprzedawców i głównych platform zakupowych wykorzystała np. hasło „czarny piątek” do wprowadzenia całotygodniowej promocji. To praktyka korzystna dla operatorów logistycznych i kurierów. Poczta Polska już w listopadzie notowała rekordowe liczby doręczanych przesyłek. W porównaniu do danych z pierwszej połowy listopada 2018 r., liczba paczek obsługiwanych przez pocztowców wzrosła o 23%. Najwięcej zostało nadanych 12 listopada – ponad 600 tys., czyli tyle, ile rok temu PP obsługiwała 17 grudnia (poniedziałek),

CORAZ DŁUŻSZY OKRES SZCZYTU



Dr hab. Arkadiusz Kawa,
dyrektor Sieć Badawcza Łukasiewicz
– Instytut Logistyki i Magazynowania

Szczyt paczkowy to wzrost liczby przesyłek w określonym czasie w stosunku do średniej liczby przesyłek z pozostałego okresu roku. Widać go przed różnymi okazjami i ważnymi wydarzeniami, ale najbardziej zauważalny jest przed końcem roku. Wywołują go zakupy prezentów świątecznych przez Internet i zwiększona wymiana handlowa między firmami związana z końcem roku. W pozostałych porach roku występują również „mniejsze” szczyty paczkowe (kwiecień, czerwiec, wrzesień) i związane są ze zwiększonym popytem na towary, takie jak: odzież, obuwie, opony, książki. Okres szczytu świątecznego rozciąga się, coraz chętniej planujemy zakupy w listopadzie, coraz rzadziej kupujemy w ostatniej chwili. Sprzyjają temu dodatkowe promocje, takie jak dzień singla (11.11), „czarny piątek” (29.11), „cyber poniedziałek” (2.12). Nadal jednak najwięcej kupujemy na 2 tygodnie przed Gwiazdką, gdzie jest średnio o 60-80% więcej zamówień niż poza szczytem.

Przygotowania operatorów KEP do świątecznego szczytu paczkowego zaczynają się kilka miesięcy przed jego wystąpieniem. Firmy planują swoje działania i opracowują procedury na ten najgorętszy okres w roku. Inne działania to: dodatkowe zatrudnienie pracowników operacyjnych, przegląd i modernizacja urządzeń, budynków, pojazdów itp., umożliwienie klientom elastycznej zmiany czasu i miejsca dostawy, odbiór i doręczenie w w godzinach wieczornych oraz w weekendy, edukowanie sprzedawców internetowych.

kiedy to padł poprzedni rekord liczby przesyłek. Największe wzrosty dotyczą nadeń realizowanych w ramach serwisu

nych w punktach sieci Poczty Polskiej, a popularność tej formy dostawy stale rośnie.



Wpływ na czas dostawy mają warunki atmosferyczne. W przypadku tych ekstremalnych, o które w zimę nietrudno, mogą wystąpić trudności, których nie zniweluje nawet najlepsze przygotowanie firm kurierskich

Fot. DPD

DPD Polska prognozuje, że wzrost szczytu paczkowego w 2019 w stosunku do ubiegłorocznego wyniesie ok. 20%. Dodaje, że w okresie przedświątecznym o 50% wzrasta średnia dzienna liczba paczek względem okresu poprzedzającego szczyt, a w grudniu 2018 r. przez ręce kurierów przeszło 13 mln paczek. W tym roku 2,5 tys. placówek Pickup umożliwi swobodny odbiór, nadanie i zwrot paczki.

Problem ostatniej mili... i nie tylko

Najnowsze badanie UPS Pulse of the Online Shopper pokazało, że dla e-konsumentów istotne są wybór i wygoda, szczególnie w kontekście metod dostawy. Na ogół kupujący z Polski niechętnie płacą za dostawę. Dlatego podejmują różne działania, aby tego uniknąć, w tym odwlekają zakup w oczekiwaniu na ofertę darmowej dostawy (30%), wybierają odbiór osobisty (30%) albo kupują alternatywny produkt, którego cena uprawnia do darmowej dostawy (27%). Aby klientom dać większy wybór i elastyczność, UPS uruchomił usługi UPS Access Point i UPS My Choice. Lokalizacje UPS Access Point to alternatywne punkty odbio-

SZYBCIEJ NIŻ RYNEK



Rafał Brzoska,
założyciel i prezes Zarządu Integer

To będzie rekordowy szczyt paczkowy. Mimo turbulencji polska gospodarka nadal rośnie dynamicznie, więc dysponujemy zasobniejszymi portfelami. To przekłada się na popyt zaspokajany także w kanale e-commerce, co oznacza więcej pracy dla branży logistycznej. Dla niej okres przedświąteczny to olbrzymie wyzwanie, do którego przygotowuje się praktycznie przez cały rok. Naszym zdaniem w całym 2019 r. rynek e-commerce zanotuje wzrost o 15-20%. To powoduje, że rośnie zapotrzebowanie na usługi logistyczne. Mogę zdradzić, że InPost nadal rośnie zdecydowanie szybciej niż rynek. W ubiegłym roku tylko w tygodniu Black Friday obsłużyliśmy 2,3 mln paczek, czyli o 107% więcej niż w 2017 r. Spodziewam się, że tegoroczna dynamika będzie tylko nieznacznie niższa. To pokazuje z jakimi wyzwaniami operacyjnymi mamy do czynienia na co dzień. Sukcesywnie otwieramy nowe sortownie, inwestujemy w automaty sortujące oraz intensywnie rozbudowujemy sieć Paczkomatów® InPost, pozwala to nam utrzymać doręczenia D+1 na rekordowym poziomie 98%. Jak co roku w okresie świątecznym będziemy pracować tak długo, aby wszystkie paczki zostały dostarczone na czas.

W porównaniu do danych z pierwszej połowy listopada 2018 r., liczba paczek obsługiwanych przez Poczta Polska wzrosła o 23%. Najwięcej zostało nadanych 12 listopada – ponad 600 tys., czyli tyle, ile rok temu 17 grudnia, kiedy to padł poprzedni rekord liczby przesyłek.

W tym roku duża liczba e-sprzedawców i głównych platform zakupowych wykorzystwała hasło „czarny piątek” do wprowadzenia całotygodniowej promocji. To praktyka korzystna dla operatorów logistycznych i kurierów



Fot. DHL

ru zlokalizowane w sąsiedzkich firmach z wydłużonymi godzinami otwarcia, takich jak sklepy wielobranżowe i kawiarnie. A o tym, że paczka przyszła można się dowiedzieć dzięki usłudze powiadomienia klientów UPS My Choice. Co więcej, po powiadomieniu można zmienić termin

dostawy lub przekierować paczkę do lokalizacji UPS Access Point.

UPS nie jest jedyną firmą, która powiadamia klientów o przyjęciu przesyłki. DPD Polska oferuje powiadomienie interaktywne Predict, które pozwala odbiorcy określić okno czasowe odbioru prze-

syłki i w razie potrzeby skontaktować się z kurierem. Jego rozwinięciem jest portal „Moja Paczka” umożliwiający samodzielne zarządzanie doręczeniem. Podobnie jak UPS, DPD Polska rozwija sieć odbioru paczek – punktów Pickup jest już prawie 2,5 tys., do tego rozwija się sieć oddziałów miejskich zlokalizowanych w dzielnicach mieszkalnych i biznesowych dużych miast. Zainstalowano w nich m.in. przymierzalnie umożliwiające sprawdzenie i szybki zwrot zamówionej garderoby.

Również Poczta dysponuje siecią click & collect (Odbioru w PUNKCIE), która umożliwia dogodny odbiór paczek w 12 tys. lokalizacji. Tworzą ją placówki Poczty Polskiej, sklepy Żabka, stacje PKN Orlen oraz kioski i saloniki prasowe RUCH, a uzupełniają automaty paczkowe w placówkach pocztowych i Biedronkach. Klienci muszą też pamiętać, że terminy realizacji dostawy podawane w eSkleпах, co do zasady, liczone są od momentu wysyłki.

A automaty paczkowe są coraz powszechniej wykorzystywanym sposobem na rozwiązanie jednego z największych wyzwań dla firm kurierskich, jakim jest problem ostatniej mili, szczególnie w szczyt sezonu, kiedy klienci są dość zajęci i przez większość czasu przebywają poza domem/biurem.

Przedstawiciele Poczty Polskiej zaznaczają, że doręczanie przesyłek, szczególnie w relacjach P2D (*point to door*) i D2D (*door to door*) wymaga od kurierów doskonałej znajomości rejonów doręczeń, a także samych adresatów. Przy tak znacznym wolumenie przesyłek, każda niedokładność już w ich zaadresowaniu może mieć wpływ na gorszą terminowość doręczenia. Dodatkowo, brak numeru telefonu lub kontaktu z adresatem skutecznie uniemożliwiają doręczenie przesyłki – jest ona awizowana lub wraca do nadawcy. PP problem ten rozwiązuje w ten sposób, że w dniu doręczenia przesyłki wysyła adresatowi numer telefonu kuriera, który będzie ją doręczał. Adresat ma możliwość uzyskania od kuriera informacji o planowanej godzinie dostarczenia, co pozwala na zaplanowanie innych czynności.

Wpływ na czas dostawy mają także warunki atmosferyczne. W przypadku tych ekstremalnych, o które w zimę nie trudno, mogą wystąpić trudności, których nie zniweluje nawet najlepsze przygotowanie firm kurierskich. Gwałtowne opady śniegu i w konsekwencji zablokowane drogi praktycznie zawsze prowadzą do opóźnień. W niektórych województwach w Polsce, zwłaszcza na południu, stanowi to duże wyzwanie. Dlatego nadawcom oraz osobom zamawiającym towary w sklepach internetowych online GLS zaleca, aby w przypadku niesprzyjających warunków pogodowych brali pod uwagę dłuższy czas dostawy i wysyłali paczki lub zamawiali towar z odpowiednim wyprzedzeniem.

Przedświąteczny tryb specjalny

Choć w Black Friday, czy Cyber Monday zwiększa się w sposób znaczący liczba paczek w firmach kurierskich, to od listopada do Świąt Bożego Narodzenia wolumen przesyłek jest jeszcze większy. Aby dostarczyć je na czas firmy podejmują różne działania.

Staje się zwyczajem, że w grudniu kurierzy, m.in. DPD Polska, doręczają przesyłki również w godzinach popołudniowych i wieczornych. Pra-

cują we wszystkie soboty grudnia, a w niedziele dodatkowo podejmują przesyłki od nadawców, które do rąk odbiorców trafią już w poniedziałek. Sobotnie doręczenia odbywają się w całej Polsce. W niektórych regionach (m.in. w Warszawie, Katowicach, Wrocławiu i Poznaniu) listo-

nosze i kurierzy Poczty Polskiej już w listopadzie zaczęli roznosić paczki również w soboty. Będą one także doręczane w przeddzień Wigilii.

Już w listopadzie zatrudniani są dodatkowi kurierzy czy pracownicy sortowni. DPD Polska w okresie szczytu potrzebuje 1000 dodatkowych kurie-

CIĄGŁY ROZWÓJ RYNKU E-COMMERCE



Rafał Nawłoka,
prezes Zarządu DPD Polska

Rosnący odsetek kupujących online, zwłaszcza w okresie poprzedzającym Boże Narodzenie, jest tendencją, którą dostrzegają również firmy kurierskie. Dynamiczny rozwój e-handlu w całej Europie potwierdzają wyższe wolumeny przesyłek kurierskich. W 2018 r. DPD Polska doręczyła 145 mln przesyłek, notując przy tym niemal 2 mld zł przychodu. Spodziewamy się, że w 2019 r. rynek urośnie o kolejne kilkanaście procent. Zresztą od wielu lat utrzymujemy ok. 20-procentowy wzrost r/r. W całym 2017 r. doręczyliśmy 126 mln przesyłek, czyli 23% więcej niż w 2016 r. To świadczy o rosnącej dynamice rynku, ale także pokazuje wysoki poziom zaufania do naszych usług. Dlatego robimy wszystko, by nie zawieść naszych klientów i odbiorców paczek także w okresie przedświątecznym.

SZANSA DLA POLSKICH PRZEDSIĘBIORCÓW



Edwin Osiecki,
dyrektor ds. marketingu i sprzedaży
DHL Express (Poland)

Aktualnie ponad 60% Polaków korzysta ze zniżek oferowanych w Black Friday¹⁾, a liczba ta systematycznie rośnie. Jednocześnie widać, że choć dynamicznie się rozwijamy, to wciąż dopiero gonimy pod tym względem Zachód. Promocje w Stanach Zjednoczonych są niejednokrotnie zdecydowanie bardziej atrakcyjne niż w Polsce – różnicę można zauważyć nawet na przykładzie marek operujących jednocześnie w obu krajach. Przekłada się to w konsekwencji choćby na średnią kwotę wydaną w tym okresie na zakupy – polscy konsumenci planują na nie przeznaczyć nawet do 5 razy mniej niż Amerykanie.

Tworzy to świetną okazję dla polskich e-sklepów, które oferują swoje towary za granicą. Mają one szansę skorzystać na przykład na dużo większej chłonności sektora amerykańskiego, gdzie sprzedaż w tym dniu wzrasta w porównaniu do dziennej średniej z całego roku aż o ponad 2000%²⁾ (w Polsce to niecałe 700%). W Europie atrakcyjnym rynkiem zbytu w Black Friday są szczególnie Wielka Brytania i Niemcy, gdzie wyniki te są odpowiednio ok. 17 i 24-krotnie wyższe niż zazwyczaj. Zagraniczne kierunki stają się coraz bardziej popularne wśród polskich sklepów e-commerce i konsumentów – w DHL Express obserwujemy w tym okresie wzrost liczby obsługiwanych przez nas przesyłek zagranicznych średnio o ponad 30%.

¹⁾ Badanie *Finder Black Friday Statistics 2018*
²⁾ Badanie *Picodi Black Friday 2019*

Doręczanie przesyłek, szczególnie w relacjach P2D i D2D wymaga od kurierów doskonałej znajomości rejonów doręczeń, a także samych adresatów. Przy tak znacznym wolumenie przesyłek, każda niedokładność już w ich zaadresowaniu może mieć wpływ na gorszą terminowość doręczenia.

rów i magazynierów, a Poczta Polska zwiększa zatrudnienie pracowników sortowni, kurierów, listonoszy oraz kierowców z uprawnieniami do prowadzenia pojazdów do 3,5 t oraz powyżej 3,5 t. W wyniku przeprowadzonej sezonowej rekrutacji zatrudniono już ponad 1300 osób, które pracują zarówno w sortowniach jak i przy

obstudze klientów. Zainteresowani mogą pracować zarówno na podstawie umów o pracę, jak i umów zleceń. Szczególnie poszukiwani są pracownicy w Bydgoszczy, Białymstoku, Olsztynie, Gdańsku, Szczecinie, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Kielcach, Łodzi, Poznaniu, Wrocławiu i Warszawie. UPS z kolei zatrudnia około 100 tys. pracowników sezonowych na całym świecie, a do tego w proces dostawy przesyłek angażuje menadżerów i pracowników administracyjnych w myśl swojego motto „wszystkie

DPD Polska prognozuje, że wzrost szczytu paczkowego 2019 w stosunku do ubiegłorocznego wyniesie ok. 20%. Dodaje, że w okresie przedświątecznym o 50% wzrasta średnia dzienna liczba paczek względem okresu poprzedzającego szczyt.

o 23 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Z kolei UPS zainwestował znaczne środki w zwiększenie przepustowości swoich obiektów w Europie.

W DPD Polska dba się o zachowanie bardzo wysokiej doręczalności – aż 95 przesyłek na 100 trafia do rąk odbiorcy już w pierwszej próbie.

Aby odpowiednio przygotować się do świątecznego szczytu paczkowego, UPS ściśle współpracuje z klientami przez cały rok. Współpracuje z firmami i sieciami, które wysyłają najwięcej przesyłek w sezonie, by przewidzieć, kiedy i gdzie ich przesyłki trafią do sieci logistycznej UPS. Równocześnie przywiązuje dużą wagę do tego, aby w szczycie sezonu gotowością na podobnie wysokim poziomie wykazali się również partnerzy transportowi. Dotyczy to zarówno zaopiekowania o odpowiedni potencjał kadrowy jak i odpowiedniego przygotowania całej floty. Ten ostatni element odgrywa istotną rolę biorąc pod uwagę fakt, że musimy się liczyć z działaniem w warunkach zimowych.

Aby odpowiednio przygotować się do świątecznego szczytu paczkowego, UPS ściśle współpracuje z klientami przez cały rok – z firmami i sieciami, które wysyłają najwięcej przesyłek w sezonie, by przewidzieć, kiedy i gdzie ich przesyłki trafią do sieci logistycznej UPS.



Fot. UPS

Złote zasady świątecznych zakupów

Okres przedświąteczny to na pewno czas zwiększonej liczby przesyłek. Dla-

ręce na pokład”. Grupa GLS w tym okresie, w całej Europie zatrudnia kilka tysięcy dodatkowych pracowników. Również GLS Poland przyjmuje do pracy dodatkowe osoby, które przede wszystkim wzmacniają proces sortowania.

Z końcem października DPD Polska uruchamia specjalne procedury na czas świątecznego szczytu paczkowego. Uruchamia także punkty mobilne, które uzupełniają w szczycie funkcje punktów Pickup i oddziałów miejskich rozwijanych w dzielnicach mieszkalnych i biznesowych dużych miast (działa ich już ponad 30).

W niewralgicznym okresie Poczta Polska zwiększyła powierzchnię magazynów o ponad 23 tys. m². W październiku oddała do użytku nową halę w Grodzisku Mazowieckim i Białymstoku, a w listopadzie uruchomiła obiekt w Niepołomicach. Dzięki temu sortownie spółki powiększyły się

WIELE MOŻLIWOŚCI



Małgorzata Markowska,
marketing manager GLS Poland

W okresie przedświątecznym niezwykle ważne są dodatkowe udogodnienia oferowane odbiorcom. Np. dzięki usłudze InfoCourierService otrzymują oni w dniu doręczenia wiadomość tekstową z numerem telefonu do kuriera oraz, w przypadku paczek za pobraniem, kwoty do zapłaty. Takie informacje pozwalają na ustalenie szczegółów dostawy zgodnie z indywidualnymi preferencjami odbiorcy.

Sprawdza się także nasza flagowa transgraniczna usługa FlexDeliveryService, w ramach której odbiorca może wybrać odpowiadającą mu opcję doręczenia. Przydatna jest również możliwość wyrażenia zgody na pozostawienie paczki bez podpisu na terenie adresu dostawy w zabezpieczonym miejscu. Odbiorcy korzystają m.in. z doręczenia alternatywnego, np. do sąsiada, można też przekierować przesyłkę pod nowy adres lub wyznaczyć dostawę na inny termin. Do dyspozycji klientów jest także rozbudowana sieć ponad 1600 punktów nadania i odbioru przesyłek ParcelShop/Szybka Paczka, dostępnych w dogodnych lokalizacjach. Paczka czeka tam na odbiór kilka dni roboczych.

W szczycie sezonu elastyczne rozwiązania dla dostaw na tzw. ostatniej mili nabierają szczególnego znaczenia. Wynika to m.in. z faktu, że liczba paczek dostarczanych odbiorcom prywatnym znacznie w tym okresie wzrasta, a przy tym adresatów często nie ma w domu podczas pierwszej próby doręczenia. Sprawny kontakt i komunikacja z kurierem przyspieszają dostawę paczki.

DUŻE WZROSTY W OKRESIE ŚWIĄTECZNYM



Norbert Kręcicki,
dyrektor marketingu w UPS Polska

Dane potwierdzają znaczenie i szybki rozwój sektora e-commerce, szczególnie w okresie świątecznym. Oznacza to również więcej paczek do dostarczenia dla firm kurierskich. Co roku UPS obserwuje wzrost wolumenu paczek w okresie świątecznym. W tym roku będzie podobnie, ponieważ klienci polegają na UPS. Dzięki firmie mają pewność, że ich paczki świąteczne dotrą do właściwego miejsca, we właściwym czasie i we właściwym stanie. W szczytzie sezonu świątecznego 2019, trwającego od 29 listopada do 30 grudnia, UPS spodziewa się dostarczyć średnio 32 miliony paczek i dokumentów dziennie – to wzrost o 60% w porównaniu z 20 milionami dostarczonymi średnio dziennie poza szczytem. Nasze prognozy pokazują, że będzie to kolejny rekordowy szczyt paczkowy dla UPS, przewidujemy wzrost wolumenu o około 5% większej niż w szczycie w 2018 roku.

tego firmy kurierskie radzą, aby zamówienie w sklepie internetowym składać z bezpiecznym wyprzedzeniem, najlepiej dwutygodniowym, a najpóźniej na pięć dni roboczych przed Wigilią. Będzie to również dobre zabezpieczenie przed skutkami czynników losowych, w tym m.in. wystąpieniem niekorzystnych warunków atmosferycznych. DPD Polska zaleca dodatkowo, aby sprawdzić, czy

DPD Polska oferuje powiadomienie interaktywne Predict, które pozwala odbiorcy określić okno czasowe odbioru przesyłki i w razie potrzeby skontaktować się z kurierem.

zamawiany towar jest dostępny w magazynie e-sklepu.

Należy zadbać także o prawidłowe wpisanie adresu odbiorcy i danych kontaktowych. Kurier powinien też posiadać numer telefonu do odbiorcy oraz jego adres email, bo to umożliwia komunikację z odbiorcą i możliwości skorzystania przez niego z różnych opcji doręczenia.

Paczki standardowo doręczane są w godzinach pracy (pomiędzy 9 a 17), dlatego warto pomyśleć o zamówieniu przesyłki do miejsca, w którym zostanie nas kurier. – *Zalecamy także korzystanie z usług dodatkowych, jakie oferuje dana firma kurierska. Przesyłki zlecane DPD Polska można monitorować przez specjalne narzędzie na stronie internetowej. Elastyczne zarządzanie czasem*

odbioru paczki ułatwia z kolei usługa Predict. W jej ramach odbiorca otrzymuje powiadomienie e-mail lub sms,

zawierające nie tylko precyzyjną informację o planowanym doręczeniu wraz z opcją zmiany terminu doręczenia, ale też imię i numer telefonu kuriera. Jeżeli paczka została wysłana „za pobraniem”, konsument może zapłacić u kuriera kartą, Blikiem lub gotówką – informuje Rafał Nawłoka, prezes Zarządu DPD Polska. W przypadku przesyłek pobraniowych, które klienci zamierzają opłacać gotówką powinni mieć przygotowaną odliczoną kwotę.

Jeśli paczka jest bardzo pilna, to warto skorzystać z serwisów ekspresowych i doręczenia do określonej godziny, tj. 10.00 lub 12.00 w następnym dniu roboczym, ewentualnie z opcji doręczenia w sobotę. Zastosowanie się do powyższych wskazówek zwiększy prawdopodobieństwo, że przesyłki dotrą do nas na czas. |

Elżbieta Haber



Od zgodności z obowiązującymi regulacjami po optymalizację pracy floty

TomTom Telematics
to teraz Webfleet Solutions

The screenshot displays the Webfleet Solutions mobile app interface. At the top, it shows the user's profile: 'JS 014 JOHN SMITH' with a driving time of 'Jazda od 15:48 (7min)'. Below this, there are three tabs: 'SZCZEGÓŁY', 'CZAS PRACY', and 'OPTIDRIVE'. The 'CZAS PRACY' tab is active, showing a location 'Bronisława Czecha, 04-555 Warszawa, PL' with a driving time of 'Jazda od 15:48 (5 min)'. Below that, it shows 'Łączenie dzisiaj 7h 4 min'. The 'PCJ DZISIAJ' section shows 'Pozostały czas jazdy 2h 56 min', 'Następna przerwa 18:31', and 'Czas odpoczynku 21:57'. The background of the app shows a 3D rendering of a white truck driving on a highway.

Let's drive business. Further.

webfleet.com



Fot. Mercedes Benz

Każdy przewóz międzynarodowy wykonywany poza obszar Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego podlega przepisom Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.

PROBLEMY POLSKIEGO PRZEWOŹNIKA NA WSCHODNIM PRZEJŚCIU GRANICZNYM

Polscy przewoźnicy drogowi, dzięki swemu zaangażowaniu i konsekwencji w wykonywanej pracy, stali się siłą transportową numer jeden nie tylko w UE, ale i na całym kontynencie. Od 2012 r. zajmujemy pozycję lidera potwierdzoną w badaniach Europejskiego Urzędu Statystycznego – EUROSTAT. Jednak transport międzynarodowy wykonywany przez naszych przewoźników nie ogranicza się tylko do rynku unijnego, gdyż polskie firmy doskonale radzą sobie również na Wschodzie. Tam jednak czeka na nich przejazd przez przejście graniczne, który rzadko kiedy jest bezproblemowy.

Dzięki swemu geopolitycznemu położeniu Polska posiada niewątpliwy atut w procesie przemieszczania się ludzi i towarów na linii Wschód–Zachód. Doświadczenie przewoźników w połączeniu z ogromnym zapotrzebowaniem rynków wschodnich stwarza duże możliwości rozwoju firm. Nie bez znaczenia jest także to, że przewóz wykonywany na terytorium krajów byłej Wspólnoty Niepodległych Państw wiąże się ze skomplikowanymi procedurami, które dla wielu przewoźników z UE stanowią bariery utrudniające transport zarobkowy. Najważniejszą z nich jest konieczność przekroczenia granic państwowych, na których odbywają się odprawy graniczne i celne.

Nieustająca kolejka na przejściach

Decydując się na wyjazd na Wschód trzeba przejechać przez zewnętrzną granicę Unii Europejskiej, która na odcinku 1155 km jest

równocześnie granicą Polski. I tu pierwszą przeszkodą, którą czeka na kierowcę realizującego transport międzynarodowy jest kolejka w drodze na przejście graniczne. Wielokilometrowy sznurek ciężarówek próbujących przedostać się z Polski w kierunku Białorusi, Rosji (Obwód Kaliningradzki) czy Ukrainy jest zjawiskiem w zasadzie

i ich środków transportu chcących wrócić do domu. Niestety, przewoźnik nie ma żadnej gwarancji, że w pozostałym okresie w roku można lepiej zaplanować czas przejazdu przez przejścia graniczne. Wystarczy bowiem, że jednej z odprawiających służb system odmówi posłuszeństwa, aby czas potrzebny na przekroczenie granicy znaczą-

Podczas przekraczania zewnętrznej granicy przewożonemu ładunkowi towarzyszy zamknięcie celne obwarowane specjalistycznymi przepisami. Poza tym, w zależności od tego, co wieziemy, przewoźnik musi posiadać w pojeździe wymaganą dokumentację.

niezmiennym, bez względu na porę roku czy temperaturę. Prawdziwym wyzwaniem jest koniec roku i przypadający okres świąteczno-noworoczny, który z jednej strony zwiększa popyt towarów, z drugiej zaś prowadzi do swoistej kumulacji kierowców

co się wydłużył. Skutkiem nawet kilkugodzinnego przestoju z powodu zwykłej awarii na przejściu granicznym mogą być dla firmy transportowej duże straty finansowe.

Długie oczekiwanie na granicy ma często również inne, przykre konsekwencje.

Niestety, niejednokrotnie kierowcy polskich ciężarówek, czy autokarów spotykają się później podczas kontroli na drodze z niezrozumieniem i nakładaniem kar finansowych, pomimo okazywania opisanych wydruków z tachografu cyfrowego. W tym miejscu warto przypomnieć, że każdy przewóz międzynarodowy wykonywany poza obszar Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zamiast Rozporządzenia 561/2016, podlega przepisom Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., potocznie znanej jako Umowa AETR. Jednak Umowa AETR, podobnie jak Rozporządzenie 561/2006, na którym opiera się przewoźnik realizujący transport w UE, uwzględniła w swoich zapisach możliwość odstąpienia od norm czasu pracy i odpoczynków w wyjątkowych sytuacjach, do których z pewnością należy przekraczanie granicy. Jednakże

granicy udać się na najbliższy, bezpieczny parking w celu wykonania 9-cio lub 11-sto godzinnego odpoczynku.

Przedmiot kontroli

Podczas przekraczania granicy kontroli podlega: kierowca, środek transportu oraz przewożony ładunek. Na terenie przejść granicznych kontrolują głównie funkcjonariusze Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej. Często jednak zdarza się, że swoje kontrole przeprowadzają tam również inspektorzy transportu drogowego. Zarówno Straż Graniczna, jak i Służba Celno-Skarbowa, wykonują czynności na podstawie „swoich” ustaw. W przypadku Straży Granicznej jest to Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2019 r., poz. 147), zaś w przypadku Służby Celno-Skarbowej – Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o Krajowej



Arkadiusz Rybiński

Cały katalog dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe, wymieniony jest w art. 87 tejże ustawy. Wydaje się, że z punktu widzenia właściciela przedsiębiorstwa transportowego lub osoby zarządzającej transportem w tym przedsiębiorstwie, najważniejsze uprawnienia Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej skupiają się na kontroli m.in.:

- a) karty kierowcy, wykresówek, zapisków odręcznych i wydruków z tachografu oraz zaświadczeń, o których mowa w art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców;
- b) licencji (wypisu z licencji w pojeździe)

Straż Graniczna i Służba Celno-Skarbowa posiadają uprawnienia do nakładania kar w postaci mandatów karnych w przypadku ujawnionych naruszeń zgodnie z taryfikatorem do ustawy Prawo o ruchu drogowym, jak i załącznikiem nr 1 do Ustawy o transporcie drogowym.

tłumaczenie, że kolejka na granicy oraz odprawa celna i graniczna są sytuacjami, na które przewoźnik nie ma żadnego realnego wpływu, często pozostają bez zrozumienia zagranicznych służb kontrolnych. Wedle kontrolujących przekraczanie granicy nie może bowiem powodować naruszeń czasu pracy, tym samym powoływanie się na art. 9 Umowy AETR lub zapis art. 12¹⁾ ww. Rozporządzenia jest uznawane za próbę oszustwa czy wręcz manipulacji. Równocześnie, każde przekroczenie norm czasu jazdy i odpoczynku wynikające z przekraczania granicy, kierowca ma obowiązek, w myśl wspomnianego artykułu, opisać na wydruku z tachografu lub na wykresówce. Opisany wydruk/wykresówkę należy okazać na żądanie służb kontrolnych, zaś po okresie 29 dni przedmiotowy wydruk przekazać swojemu pracodawcy. Należy dodać, że w przypadku braku możliwości odebrania wymaganego odpoczynku dobowego kierowca powinien po przekroczeniu



Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1556).

Na mocy art. 89 ust. 1 Ustawy o transporcie drogowym, funkcjonariusze ww. służb posiadają uprawnienia do kontroli wszelkich dokumentów związanych z realizowanym transportem drogowym.

dotyczącej międzynarodowego przewozu rzeczy lub osób;

- c) odpowiedniego zezwolenia lub formularza jazdy przy przewozie osób w ramach linii regularnych lub przewozów okazjonalnych;
- d) świadectwa wymaganego zgodnie z Umową o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 667);

¹⁾ Porównaj art. 12 ROZPORZĄDZENIA (WE) nr 561/2006: „pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odrębnie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.” i artykuł 9 Umowy AETR „Pod warunkiem, że bezpieczeństwo drogowe nie zostanie zagrożone i aby umożliwić kierowcy dojazd do odpowiedniego miejsca zatrzymania, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszego Porozumienia w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać sposób i powód odstąpienia w karcie kontrolnej urządzenia kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.”

- e) dokumentów wymaganych przy przewozie zwierząt;
- f) dokumentów wymaganych przy międzynarodowym przewozie odpadów;
- g) świadectwa kierowcy w międzynarodowym transporcie rzeczy;
- h) zezwoleń na przejazd pojazdu z ładunkiem lub bez ładunku, o masie, naci-

Cały katalog dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe, wymieniony jest w art. 87 Ustawy o transporcie drogowym.

skach osi lub wymiarach przekraczających wielkości określone w odrębnych przepisach²⁾.

Wśród wymienionych bardzo istotne jest, w przypadku obywatela państwa spoza obszaru Unii Europejskiej, świadectwo kierowcy. Wydany przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego GITD dokument zawiera wszystkie wymagane dane kierowcy i przewoźnika (jako podmiotu zatrudniającego kierowcę) i musi znajdować się w kabinie pojazdu. Przez służby kontrolne uznawany jest tylko i wyłącznie oryginał świadectwa kierowcy. Jeśli kierowca okaże tylko „wypis ze świadectwa kierowcy” to grozi mu za to mandat karny w kwocie 200 zł, zgodnie z lp. 1.7 załącznika nr 1 do UTD. Natomiast w stosunku do osoby zarządzającej transportem w przedsiębiorstwie zostaje wszczęte postępowanie administracyjne zagrożone karą w wysokości 500 zł – lp. 1.6 załącznika nr 4 do UTD.

Kontrola ładunku

Szczególnym rodzajem kontroli przy wyjeździe poza obszar celny Unii jest kontrola

Umowa AETR uwzględniła w swoich zapisach możliwość odstąpienia od norm czasu pracy i odpoczynków w wyjątkowych sytuacjach, do których z pewnością należy przekraczanie granicy.

przewożonego ładunku, który znajduje się pod zamknięciem celnym. Nie tak jak na obszarze unijnym, gdzie plomby są zwykle zakładane na ładunkach przez podmioty

wysyłające (nadawca, załadowca), podczas przekraczania zewnętrznej granicy przewożonemu ładunkowi towarzyszy zamknięcie celne obwarowane specjalistycznymi przepisami. Poza tym, w zależności od tego, co wieziemy, przewoźnik musi posiadać w pojeździe wymaganą dokumentację. Podczas kontroli to przewoźnik odpowiada

wag dynamicznych, które są na wyposażeniu przejść granicznych. Każdy pojazd ciężarowy wjeżdżający na teren danego przejścia przejeżdża przez wagę, gdzie podlega sprawdzeniu zgodnie z obowiązującymi przepisami zarówno ustawy Prawo o ruchu drogowym, jak i Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojaz-



Każde przekroczenie norm czasu jazdy i odpoczynku wynikające z przekroczenia granicy, kierowca ma obowiązek opisać na wydruku z tachografu lub na wykresówce. Opisany wydruk/wykresówkę należy okazać na żądanie służb kontrolnych

Fot. WITD Białystok

za braki w dokumentacji – często zarówno finansowo, jak i czasowo. Na koniec należy dodać, że obydwie formacje: SG i SC-S, w przypadku ujawnionych naruszeń zgodnie z taryfikatorem do ustawy Prawo o ruchu drogowym jak i załącznikiem nr 1 do Ustawy o transporcie drogowym, posiadają uprawnienia do nakładania kar.

Kontrola masy, nacisku osi i parametrów pojazdu

Osobnym zagadnieniem pozostaje kontrola masy, nacisku osi oraz parametrów szerokości i wysokości pojazdów. Podstawą prawną do przeprowadzenia kontroli

dów³⁾. W przypadku ujawnienia przekroczenia dopuszczalnych norm, w stosunku do przewoźnika drogowego zostaje wszczęte postępowanie administracyjne, które zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym zagrożone jest nałożeniem kary do 15 tys. zł. Jeśli zostaną ujawnione naruszenia pomiarowo-wagowe, organ kontroli równolegle prowadzi postępowanie z Ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z załącznikiem nr 3. Zasadnym pozostaje pytanie, czy dwukrotne nakładanie kary na przewoźnika za jedno naruszenie (np. przekroczenie parametru długości pojazdu członowego o 40 cm) z ustawy Prawo o ruchu drogowym i Ustawy o transporcie drogowym jest zgodne z przepisami? Zapewne na odpowiedź trzeba będzie poczekać do wyroków sądów administracyjnych lub nawet wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

Wszelkie ujawnione i opisane w protokole kontroli naruszenia są podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego przez Komendanta Placówki Straży Granicznej lub Naczelnika Urzędu Celno-Skarbowego zgodnie z tabelą zawartą w załączniku nr 3 (w odniesieniu do przewoźnika drogowego) i załączniku nr 4 (osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie) do UTD. Oprócz groźby kary finansowej, trzeba pamiętać, iż nałożone decyzje mogą w konsekwencji decydować o dobrej reputacji przewoźnika, która w ostatnim czasie stała się nowym sposo-

²⁾ Art. 87 ust. Ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 2140).

³⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022).

bem do przypominania polskiemu przedsiębiorcy o istnieniu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

Stan techniczny pojazdu

Podczas odprawy na przejściu granicznym kontroli podlega również okresowe badanie techniczne pojazdu, stan techniczny pojazdu oraz to, czy posiada on ważne ubezpieczenie OC. Jest to o tyle ważne, iż zarówno Straż Graniczna jak i Służba Celno-Skarbowa, na mocy wyżej przywołanych przepisów, prowadzą postępowania administracyjne i nakładają kary finansowe zgodnie z lp. 9.1 i 9.2 załącznika nr 3 do UTD na firmę transportową (2 tys. zł za każdy pojazd) oraz zgodnie z lp. 15.1 i 15.2 załącznika nr 4 na osobę zarządzającą transportem (odpowiednio 200 zł i 500 zł).

W tym miejscu należy zastanowić się nad interpretacją przepisu zawartego w art. 81 Ustawy Prawo o ruchu drogowym, w przypadku, gdy pojazd powraca do bazy przedsiębiorstwa z zagranicy, a w międzyczasie upłynął termin badania technicznego. Nikt nie ma wątpliwości, że badania techniczne pojazdów są potrzebne, służą bezpieczeństwu nas wszystkich i nie podlegają żadnej dyskusji. Jednak, co w sytuacji, kiedy pojazd wyjeżdżając po odprawie granicznej posiada ważne badanie techniczne powiemy na okres 2–3 tygodni i wskutek nieprzewidzianych przez przewoźnika sytuacji, takich jak problemy z rozładunkiem/załadunkiem, czy nawet awarią pojazdu, przekracza termin badania technicznego? Stacja kontroli pojazdów znajduje się już po polskiej stronie, a więc wykonanie badania wymaga przekroczenia granic. Uzasadnione wątpliwości może zatem budzić nałożenie kary na użytkownika pojazdu, który nie mógł wykonać ustawo-

Oprócz groźby kary finansowej, nałożone decyzją mogą w konsekwencji decydować o dobrej reputacji przewoźnika, która w ostatnim czasie stała się nowym sposobem przypominania polskiemu przedsiębiorcy o istnieniu Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.



Podczas przekraczania granicy, kontroli podlega: kierowca, środek transportu oraz przewożony ładunek. Na terenie przejść granicznych kontrolują głównie funkcjonariusze Straży Granicznej i Służby Celno-Skarbowej

wego obowiązku z przyczyn niezależnych od niego. Wydaje się, że po raz kolejny decyzja zależy od interpretacji przepisów przez osobę kontrolującą, choć w tym przypadku występują argumenty po stronie przewoźników.

Słuszne obawy polskiego przewoźnika

Sprawdzanie czasu pracy kierowców, kontrola dopuszczalnych wymiarów i na-

cisków oraz dokumentów związanych z wykonywanym transportem to już zwykła codzienność na polskim przejściu granicznym. Ustawodawca rozszerzając krąg podmiotów uprawnionych do kontroli przepisów zawartych w Ustawie o transporcie drogowym, z jednej strony umożliwia słuszne sprawdzenie np. w zakresie prawidłowej rejestracji czasu pracy firm transportowych z zagranicy. Z drugiej jednak strony, w praktyce kontrola szczególnych regulacji takich jak czas pracy kierowcy przeprowadzona jest przez służby nie zawsze do tego odpowiednio przygotowane, m.in. z powodu braku specjalistycznych programów do odczytu danych z karty kierowcy i z tachografu cyfrowego. Zatem, patrząc z perspektywy polskiego przewoźnika drogowego kontrola transportu na przejściu granicznym nie różni się zbytnio od kontroli przeprowadzanych przez inspektorów z ITD. Dlatego też ważne jest, aby mieć realne i rzeczowe wsparcie specjalistów z zakresu obowiązujących przepisów transportu drogowego i ruchu drogowego, takich jak OCRK. |

*Arkadiusz Rybiński,
regionalny ekspert OCRK
w zakresie ITD i PIP
www.ocrk.pl*

Bardzo istotne jest, w przypadku obywatela państwa spoza obszaru Unii Europejskiej, świadectwo kierowcy. Wydany przez Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego GITD dokument zawiera wszystkie wymagane dane kierowcy i przewoźnika i musi znajdować się w kabinie pojazdu



Fot. DKV



Fot. Paxabay

Niedobór kierowców o pożądanym poziomie umiejętności będzie się pogłębiał i w 2022 r. może osiągnąć poziom 200 tys. osób. I choć rewolucją dla branży będzie wdrożenie do użytku pojazdów autonomicznych, nie wypełni to ich niedoboru w krótkiej perspektywie czasu

W CIĄGU DEKADY BRANŻA TRANSPORTOWA ZMIENI SIĘ ISTOTNIE

TRANSFORMACJĘ WYMUSZĄ ZMIANY W PRAWIE,
TECHNOLOGIE, NIEDOBÓR KIEROWCÓW

Na rozwój polskiej branży transportowej w najbliższej dekadzie decydujący wpływ będą miały wyzwania, przed jakimi obecnie stoi ten sektor. A jakie?

O tym mówiono podczas konferencji prasowej zorganizowanej przez Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, 18 września w Warszawie.

Obecnie do największych problemów nękających branżę należy niedobór zawodowych kierowców – w 2022 r. luka ta może wynieść nawet 200 tys. osób. Ogromny wpływ na usługi transportowe będą miały także przepisy europejskiego Pakietu Mobilności oraz postępująca digitalizacja i industrializacja – to wnioski z opracowania „Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w latach 2020-2030”, przygotowanego przez firmę doradczą PwC we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

– Zmiany na polskim rynku pracy oraz bariery administracyjno-prawne wprowadzane w wielu państwach UE spowodowały, że nasza przewaga w branży transportowej w Europie, oparta jeszcze do

niedawna na kosztach pracy, została zniwelowana. Wielu przewoźników zadaje sobie także pytania o to, jak nowe technologie wpłyną na budowanie przewagi konkurencyjnej. Możliwych scenariuszy rozwoju branży jest kilka, ale warto podkreślić, że bez współpracy z administracją utrzymanie

umożliwianiu dalszego wzrostu, poprawie warunków socjalnych pracowników oraz efektywnych działaniach ukierunkowanych na ochronę środowiska – twierdzi Maciej Wroński, prezes TLP.

Autorzy raportu „Transport przyszłości” wskazali na pięć głównych czynni-

Przepisy Pakietu Mobilności, utrzymujący się na rynku pracy niedobór kierowców, wzrost kosztów w związku z regulacjami środowiskowymi i wzrost kosztów opłat drogowych doprowadzą do wzrostu kosztów w branży w przedziale 7-15% do końca 2020 r. w porównaniu z 2018 r.

dotychczasowej pozycji polskiego transportu drogowego nie będzie możliwe. Wspólne wysiłki powinny być skupione na

ków, które w najbliższych latach będą najmocniej wpływać na rozwój branży transportowej.

Wzrost przewozów w kraju, w imporcie i eksporcie

Prognozowany wzrost gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjna Polski przełożą się na całkowity wzrost tonażu obsługiwane przez branżę na terenie kraju na poziomie przekraczającym ok. 23% w latach 2018-2022. Dynamika wolumenów obsługiwanych przez polskich przewoźników w tym czasie będzie dodatnia, ale zacznie zwalniać w porównaniu z dotychczasową z uwagi na prognozowane

Wdrożenie rozwiązań z zakresu digitalizacji będzie kluczowe dla obniżania kosztów działalności, dostosowania usług do zmieniających się potrzeb klienta oraz wprowadzania rozwiązań o wysokiej wartości dodanej.

wyhamowanie wskaźników gospodarczych wpływających na branżę.

Z danych i analiz zebranych w raporcie wynika, że czynniki takie jak: przepisy Pakietu Mobilności, utrzymujący się na rynku pracy niedobór kierowców, wzrost kosztów w związku z regulacjami środowiskowymi i wzrost kosztów opłat drogowych, doprowadzą do wzrostu kosztów w branży w przedziale 7-15% do końca 2020 r. w porównaniu z 2018 r.

Reorganizacja przewozów konsekwencją zmian prawa UE

Unia Europejska przygotowuje fundamentalne zmiany regulacji dotyczących międzynarodowego transportu drogowego oraz zmiany przepisów dotyczących koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego i innych regulacji socjalnych. Ich wdrożenie spowoduje m.in. zwiększenie kosztów sieci transportowych, spadek przychodów związany z ograniczeniem dostępu do rynku oraz przesunięcie usług polskich przewoźników z rynków UE na rynek polski.

Ekspert zwracają uwagę, że zmniejszenie pracy przewozowej w usługach transportu międzynarodowego np. o 20% oznaczałoby zmniejszenie całkowitej pracy przewozowej realizowanej przez polskich przewoźników o blisko 13%. Praca przewozowa realizowana przez nich w przewozach zagranicznych stanowi aż 64% ich całkowitej pracy przewozowej, a więc większa część działalności polskich przewoźników

jest zagrożona przez zmiany prawa.

Niedobór kierowców

Niedobór tych o pożądanych umiejętnościach będzie się pogłębiał i w 2022 r. może osiągnąć poziom 200 tys. osób (20% popytu na pracę). I choć rewolucją dla branży będzie wdrożenie do użytku pojazdów autonomicznych, nie wypełni to ich niedoboru w krótkiej perspektywie czasu. Szacuje się, że rozwiązania w zakresie pełnej autonomii pojawią się na rynku dopiero po 2025 r. W początkowej

przewoźnicy mogą rozważyć pozyskiwanie pracowników z Azji Środkowej czy Południowej i Wschodniej. Mimo że na niektórych zagranicznych rynkach obserwowane są braki kierowców, praca w Europie pozostaje atrakcyjna dla pracowników spoza naszego kontynentu z uwagi na różnice w wysokości wynagrodzeń. Niezbędne stanie się również wprowadze-



Fot. TLP

Zleceńodawcą raportu „Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w latach 2020-2030” jest Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”...

fazie wdrożenie rozwiązań z zakresu autonomii będzie wiązało się z nakładami inwestycyjnymi, jednak w długiej perspektywie umożliwi zwiększenie przewagi kosztowej.

Postępująca autonomizacja i cyfryzacja w długim okresie będzie wymagała rozwo-

...a jego autorem jest firma doradcza PwC....



Fot. TLP

ju kadr o nowych umiejętnościach, w tym specjalistów w zakresie IT. Jest to szansa na zwiększenie atrakcyjności pracy w branży transportowej dla młodych ludzi.

– W 2018 r. kierowcy z Ukrainy stanowili aż 72% kierowców spoza UE pracujących w Polsce. W przypadku wyczerpania się tych zasobów w najbliższym czasie,

nie profesjonalnego zarządzania zasobami ludzkimi, aby odpowiadać na rosnące wraz ze zmianą pokoleniową oczekiwania kierowców, zmniejszać ich rotację i zwiększać przywiązanie pracowników do pracodawcy – podkreśla Grzegorz Urban, dyrektor w zespole ds. transportu i logistyki w PwC.

Digitalizacja transportu

Proces ten w Polsce postępuje w czterech obszarach:

- I podstawowa digitalizacja – informatyzacja procesów, automatyzacja obsługi administracyjnej, optymalizacja sieci transportowych dzięki wykorzystaniu rozwiązań do modelowania geograficznego sieci;



Fot. TLP



Fot. TLP



Fot. TLP

Partnerami związku są: Santander Bank Polska, DAF oraz Uber

- I platformizacja rynków – rozwój cyfrowych platform pozwalających na zamawianie usług online od dużej bazy usługodawców;
- I cyfrowi giganci – wchodzenie na rynek transportu i logistyki dużych spółek, które powstały dzięki technologiom cyfrowym;

I zaawansowane technologie cyfrowe – oczekiwana po 2022 r. intensyfikacja wchodzenia na rynek zaawansowanych rozwiązań z obszaru telematyki, sztucznej inteligencji czy też rozwiązań opartych na *blockchain*. Obecnie są one dopiero w fazie testów.

Wdrożenie rozwiązań z zakresu digitalizacji będzie kluczowe dla obniżania kosztów działalności, dostosowania usług do zmieniających się potrzeb klienta oraz wprowadzania rozwiązań o wysokiej wartości dodanej. W krótszej perspektywie czasowej będą one dostępne tylko dla dużych przewoźników, którzy będą mieli możliwości ich wdrożenia, co może stwo-

Przyczyni się również do spadku zapotrzebowania na kierowców i wzrostu zapotrzebowania na specjalistów zajmujących się obsługą systemów autonomicznych. Drugim czynnikiem jest rozwój napędów alternatywnych – dostosuje on branżę do rosnących wymagań w zakresie emisji CO₂ i długookresowo umożliwi ograniczanie kosztów transportu, ale wpływ ten będzie można zaobserwować w perspektywie 2025 r.

Rozwój nowych technologii wiąże się z wysokimi nakładami, dlatego rozwiązania w zakresie autonomii i nowych napędów będą bardziej dostępne dla dużych przewoźników, o większych zdol-

Przeksztalanie branży transportowej z tradycyjnej w uprzemysłowioną nastąpi za sprawą dwóch czynników technologicznych. Pierwszy to autonomizacja pojazdów, a drugi – rozwój napędów alternatywnych.

rzyć dodatkową barierę dla mniejszych przedsiębiorców i przyczynić się do wzrostu koncentracji rynku.

Industrializacja – autonomizacja pojazdów i rozwój napędów alternatywnych

Przeksztalanie branży transportowej z tradycyjnej w uprzemysłowioną nastą-

nościach inwestycyjnych, co może wpłynąć na zwiększenie poziomu koncentracji w branży.

– *Konsolidacja w branży transportu drogowego jest nieunikniona. Pozycja dużych przedsiębiorstw będzie się wzmacniać, z kolei małe, mniej efektywne firmy, będą miały coraz więcej trudności z utrzymaniem się na rynku. Dlatego już dziś budowanie odpowiedniej skali działalności, która umożliwi optymalizację kosztów, stanowi kluczowy czynnik sukcesu. Odpowiedzią mniejszych przedsiębiorstw na wyzwania*

O RAPORCIE „TRANSPORT PRZYSZŁOŚCI”

- I Został opracowany przez PwC na zlecenie i przy merytorycznej współpracy z TLP. Jego partnerami są Santander Bank Polska, DAF oraz Uber.
- I Analiza polskiej branży transportu drogowego dotyczy przewoźników drogowych świadczących usługi przewozów cało- i niepełnopojazdowych, prowadzących działalność w Polsce i poza jej granicami, a operujących z terytorium Polski.
- I Raport zawiera przewidywania w zakresie trendów na lata 2020-2030. Został również wzbogacony o prognozę wzrostu rynku w okresie 5 lat od 2018 do 2022 r.
- I Hipotezy dotyczące przyszłości oparte są na obserwacji bieżących trendów i pierwszych oznak zmian widocznych w różnych obszarach. Autorzy podkreślają, że raport stanowi niezależną ocenę przyszłości transportu drogowego w Polsce, a przewidywania oparte są również na wywiadach przeprowadzonych z przedstawicielami branży i na danych pochodzących z zewnętrznych źródeł.
- I W czasie realizacji prac przeprowadzonych zostało ok. 30 wywiadów z małymi, średnimi i dużymi przedsiębiorstwami transportu drogowego rzeczy.

pi za sprawą dwóch czynników technologicznych. Pierwszy to autonomizacja pojazdów, która pozwoli obniżyć koszty działalności o ok. 15% do 2025 r. dzięki zmniejszeniu kosztów pracy, a potencjalnie do poziomu niższego o ok. 28% w okolicy 2030 r. w porównaniu z 2016 r.

sektorowe może być próba zmniejszenia kosztów, np. poprzez zrzeczenie się w grupie zakupowe lub specjalizacja w niszach, co pozwoli generować wyższe marże – podsumowuje Bartosz Toczny, dyrektor departamentu sektorów strategicznych, Santander Bank Polska S.A. I



22 - 23 kwietnia 2020
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne

exposilesia

www.exposilesia.pl

TRANSPORTEX



**Targi Transportu
i Spedycji**

Zapraszamy na:

Panel dyskusyjny:

„FINANSOWANIE INWESTYCJI W TRANSPORCIE I SPEDYCJI”



Akademia WSB

TRANSPORTEX – droga do sukcesu!

***Wstęp bezpłatny
po rejestracji on-line!***

www.tslexpo.pl

Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz

tel.: + 48 510 031 658 | e-mail: karolina.luszcz@exposilesia.pl



W Grupie PKP Cargo z każdym rokiem rośnie rola przewozów intermodalnych. W trzech kwartałach 2019 r. wzrosły one o 8,1% r/r., głównie dzięki coraz częstszemu przewożeniu w kontenerach towarów dotąd głównie transportowanych konwencjonalnymi wagonami

PRZEWOZOWA BESSA TRWA

Minione trzy kwartały 2019 r. nie były zbyt pomyślne dla kolejowych przewoźników towarowych w Polsce. W okresie tym przetransportowali oni 177,57 mln ton (o blisko 5% mniej niż w tym samym czasie 2018 r.) i wykonali pracę przewozową, mierzoną w tono-km, także o 4,92% mniejszą. Biorąc pod uwagę ten spadkowy trend, największy polski przewoźnik, Grupa PKP Cargo, radził sobie w tym czasie stosunkowo nieźle, choć i on musiał skorygować wcześniejsze, zbyt optymistyczne prognozy.

Masa towarów przewiezionych przez Grupę w okresie styczeń-wrzesień 2019 r. (82,2 mln ton), spadła o 9,3%, a przychody operacyjne (3,67 mld zł) uległy zmniejszeniu o 4,4% w stosunku do tego samego okresu poprzedniego roku. Jak podkreślał jednak, na konferencji prasowej, 21 listopada prezes PKP Cargo Czesław Warszewicz, wolumen towarów jest bliski wartościom osiąganym w ostatnich latach, a przychody bliskie rekordowym poziomom. – Na wyniki Grupy w 2019 r. decydujący wpływ ma sytuacja całego sektora kolejowych przewozów towarowych, która charakteryzuje się mniejszymi przewozami

Warszewicz. – *Poprawiamy za to efektywność i w rezultacie nasze główne wskaźniki finansowe po trzech kwartałach 2019 r. są wyższe niż średnia z tego samego okresu w latach 2013-2018: przychody o ok. 250 mln zł, EBITDA o 119 mln zł, a zysk netto o 16,5 mln zł.*

Nadzieja w intermodalu

Otoczenie rynkowe w tym roku rzeczywistość nie sprzyja rozwojowi przewozów najważniejszych grup towarów. I tak, w zakre-

elektrycznej w elektrowniach opartych na węglu kamiennym. Kolejne negatywne zjawisko to spowolnienie realizacji inwestycji kolejowych, spowolnienie realizacji kontraktów z powodu wzrostu cen materiałów budowlanych, mniejsza przepustowość linii kolejowych i brak porozumienia inwestora z wykonawcami fragmentów autostrady A1 oraz DK53, DK55, domagającymi się waloryzacji kontraktów z powodu rosnących kosztów. Na rynku metali i rud odnotowano malejący popyt na stal, mniejszy import rud żelaza, brak wysyłek z Huty Częstochowa i oczekiwane wygaszenie wielkiego pieca w zakładzie ArcelorMittal w Krakowie oraz mniejsze zapotrzebowanie na gotowe wyroby z metali.

Jedynym jasnym punktem w tym mallowanym ciemnymi farbami obrazie kolejowego rynku towarowego w Polsce, są dynamicznie rozwijające się przewozy intermodalne. Ich rola rośnie też z każdym rokiem w Grupie PKP Cargo. W trzech kwartałach 2019 r. wzrosły one o 8,1% r/r., głównie dzięki coraz częstszemu przewożeniu w kontenerach towarów dotąd głównie transportowanych konwencjonalnymi wagonami. Swój udział w tej pomyślnej tendencji miał także wzrost transportu towarów m. in. z Niemiec do Czech, i z Polski do Słowenii, realizowany przez należącą do Grupy spółkę

Na wyniki Grupy w 2019 r. decydujący wpływ ma sytuacja całego sektora kolejowych przewozów towarowych, która charakteryzuje się mniejszymi przewozami niż w 2018 r., wynikającymi głównie ze spadku zapotrzebowania na przewożenie towarów masowych, przede wszystkim kruszyw i rud metali.

niż w 2018 r., wynikającymi głównie ze spadku zapotrzebowania na przewożenie towarów masowych, przede wszystkim kruszyw i rud metali – wyjaśniał Czesław

sie paliw stałych w skali r/r zmniejszyła się produkcja i sprzedaż węgla kamiennego, spadł import węgla z Rosji, brakuje rynków zbytu. Spadła również produkcja energii

PKP Cargo International. Jako najbardziej obiecująca w tym segmencie zapowiada się – zdaniem zarządu Spółki – realizacja przewozów między portami morskimi a terminalami w głębi kraju.

Poszukiwanie nowych rynków

Na konferencji prasowej padło pytanie o, zapowiadane od pewnego czasu, akwizycje PKP Cargo. Spółka w połowie października rozpoczęła rozmowy z rumuńskimi spółkami Vest Trans Rail SRL, Forest Logistics SRL i Romcargounit SRL na temat zakupu w nich udziałów. Spółki te, powiązane ze sobą, prowadzą działalność na rynku rumuńskim. Zdaniem prezesa PKP Cargo jest „mało prawdopodobne” podpisanie jeszcze w tym roku umowy w tej kwestii. Natomiast możliwe jest podjęcie do końca 2019 r. „naszej decyzji wewnętrznej”. Na płaszczyźnie krajowej jednym z najpilniejszych celów Grupy PKP Cargo jest przekształcanie się w pełni w operatora logistycznego.



18 terminali masowych, 7 intermodalnych oraz 2 łączone, gdzie mogą być przeładowywane zarówno kontenery, jak i towary luzem. Po konsolidacji wszystkie 27 obiektów będzie mieć wspólny zarząd, a cały proces ma również poprawić ich sytuację

dzisiaj już mowy o podpisywaniu kontraktów na 10 lat. Dziś maksymalny okres to 3 lata, ale zaczynają przeważać umowy roczne, a nawet podpisywane na miesiąc czy tydzień – stwierdził. W najbliższych latach przewoźników towarowych czekają niewątpliwie rosnące koszty działalności, co wymuszać będzie na PKP Cargo, a zapewne i na innych przewoźnikach, poprawę wydajności, racjonalizację i optymalizację kosztów, zarządzanie przez cyfryzację. O kryzysie na polskim rynku przewozowym nie można jeszcze mówić, ale – jak stwierdził obecny na konferencji Grzegorz Fingas, członek zarządu Spółki ds. handlowych: – Mamy już sygnały recesji w całej Europie. Huty wygaszane są w całej Europie, Acelor wygasza swoje piece w Hiszpanii, Czechach, Niemczech. Do tego spada ilość przewozów cementu jak również duży jest spadek transportu w segmencie automotive czy AGD. Widać, że firmy które do tej pory odkładały na przyszłość remonty i konserwacje, już dziś zaczynają je realizować ze względu na mniejszą ilość zamówień. |

Franciszek Nietz

W najbliższych latach przewoźników towarowych czekają rosnące koszty działalności, co wymuszać będzie na PKP Cargo, a zapewne i na innych przewoźnikach, poprawę wydajności, racjonalizację i optymalizację kosztów, zarządzanie przez cyfryzację.

czynnie krajowej jednym z najpilniejszych celów Grupy jest przekształcanie się w pełni w operatora logistycznego. Służyć temu celowi ma integracja terminali przeładunkowych oraz intermodalnych m.in. w Małaszewiczach i Medyce oraz rozbudowa terminala w Karsznicach. Do kolejowego przewoźnika należy obecnie

finansową. Spółka będzie też inwestować w ich rozbudowę i kadre, jeżeli będzie mieć to uzasadnienie rynkowe.

Mówiąc o pogarszającej się sytuacji na kolejowym rynku przewozów ładunków, prezes Czesław Warszewicz zwrócił uwagę na fakt, że obecnie na rynku tym okres kontraktowania znacznie się skrócił. – Nie ma

Jesteśmy spedytorem z długoletnim doświadczeniem w obsłudze kontenerów z Europy Zachodniej do i z krajów WNP, Mongolii oraz Chin. Należymy do Grupy TransInvest.

InterRail
Polcont Sp. z o.o.

Od ponad 28 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych koleją, które stale się rozwijają. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód.

InterRail-Polcont Sp. z o.o.
ul. Wilcza 33 lok. 3
00-544 Warszawa
Tel./fax (22) 622 59 88
info@polcont.com.pl
www.polcont.com.pl

Oferujemy transporty z Chin do Małaszewicz/Warszawy i vv. z czasem tranzytu około 14 dni. Zapewniamy atrakcyjne stawki w:

- kontenerach 20', 40', 40'HC, 45'(chłodnicze)
- dowozy/odwozy samochodowe do miejsc za- i rozładunku towaru
- możliwość dekonsolidacji



Sporządzanie ewidencji czasu pracy jest nam niezbędne przede wszystkim podczas kontroli ITD i PIP. Wszystkie te zadania, rozliczanie delegacji oraz czasu pracy kierowców, najlepiej zlecić podmiotowi zewnętrznemu

CZĘSTE KONSEKWENCJE BŁĘDNEGO MYŚLENIA O OSZCZĘDNOŚCIACH

Wdrożenie pakietu oszczędnościowego w przedsiębiorstwie często wiąże się z przeorganizowaniem pracy, zadań poszczególnych pracowników lub nawet działów. Można przede wszystkim, co też się dzieje najczęściej, ograniczać wydatki i w ten sposób powiększać finanse naszej firmy.

Zamiast jazdy autostradami, prowadzimy kierowców bocznymi drogami krajowymi, które nie są objęte opłatami. Możemy kupować tańsze zamienniki części czy też tańsze, bieżnikowane opony. Inną metodą jest zorganizowanie transportów oraz pracy kierowców w taki sposób, aby zminimalizować ryzyko kontroli i ograniczyć konsekwencje finansowe czyli kary. Jeżeli założymy, że za przewóz otrzymamy około 1500 euro, a w wyniku popełnionych naruszeń nakładany jest na nas mandat o wiele wyższy, to oczywistym staje się, iż prawidłowe czynności nadzorujące oraz planistyczne mają kluczowe znaczenie.

Czy wiemy co robi nasz kierowca o każdej porze dnia i nocy? Czy stosujemy ciągły nadzór? Nie jest to w praktyce możliwe, by śledzić za pomocą lokalizatora czy poprzez łączność telefoniczną każdego kierowcę 24 godz. na dobę, przez cały rok. I choć jest to technicznie wykonalne, ale pochłania zbyt dużo czasu, a zaangażowane zasoby ludzkie będą nieproporcjonalne do zamierzonych celów. Nie chodzi zatem o to, aby wszystkich kierowców permanentnie monitorować. Tańsze, bardziej dopasowane do realiów będzie przekazanie im niezbędnej wiedzy oraz uczulenie na niektóre zachowania. Chodzi o to, by

zapamiętali i poczuli się zobowiązani do stosowania się do zaleceń.

Konsekwencje jazdy podczas zakazów ruchu

Wyobraźmy sobie sytuację, że w piątek kierowca podjął ładunek w Polsce z maksymalnym terminem dostawy na wtorek we Francji. W celu zrealizowania tego przewozu musi przejechać przez Niemcy, w których w niedzielę zawsze obowiązuje zakaz ruchu ciężarówek. Logistycznie jest w stanie wykonać taki przejazd bez naruszenia przepisów w tym kraju. Praca została zorganizowana z uwzględnieniem ograniczeń. Kierowca jedzie do soboty,

ze swojego przedsiębiorstwa. Tymczasem, kierowca stojący na parkingu, po zrealizowaniu odpoczynku, o godz. 20:00 w niedzielę podejmuje przewóz przez Niemcy. Co przecież może mu się stać przez dwie godziny? Szansa na kontrolę jest znikoma, a jeśli się zdarzy, zapłaci mandat i nikt się o tym nie dowie. Szybszy wyjazd spowoduje szybszy powrót na następny weekend do domu. Często tak już jeździł i nic się nie stało. Ale nie tym razem...

Podczas przejazdu został zatrzymany i skontrolowany przez niemiecką policję – nałożono mandat 120 euro. Niby nic wielkiego się nie stało, w firmie nie wiedzą, nie ma się czym przejmować. Po kilku tygodniach przychodzi na adres przedsiębiorstwa zawiadomienie z informacją o zdarze-

Jeżeli założymy, że za przewóz otrzymamy około 1500 euro, a w wyniku popełnionych naruszeń nakładany jest na nas mandat o wiele wyższy, to oczywistym staje się, iż prawidłowe czynności nadzorujące oraz planistyczne mają kluczowe znaczenie.

a następnie, po odpoczynku w niedzielę, po godz. 22.00 wyrusza w dalszą część trasy. Takie dostał informacje od dyspozytora

niu. Rzuca się także w oczy dziwna kwota, z niczego nie wynikająca. Po przetłumaczeniu dowiadujemy się, że niemiecki urząd

chce nałożyć na nas tak zwany przepadek mienia uzyskany z przestępstwa. Poprzez działanie kierowcy popełniony został czyn zagrożony karą pieniężną, z którego to firma transportowa uzyskała pewną korzyść. Korzyści tej nie można obciążyć karą grzywny. Korzyść polega na zapewnieniu nieuprawnionej przewagi konkurencyjnej pod względem ceny i mobilności wobec innych przewoźników. W momencie, gdy inni kierowcy stali na parkingu, nasza firma wykonywała transport. A zatem kierowca teoretycznie szybciej dotrze na rozładunek i szybciej podejmie następny ładunek. W konsekwencji mogliśmy więcej zarobić.

Niemiecki urząd samodzielnie wylicza wysokość naszego frachtu i w takiej wysokości określa karę. Oczywiście jest to kwota średnio trzy razy większa niż ewentualne uzyskane korzyści. Dodatkowo, poniesione już opłaty i paliwo dają bardzo dużą sumę. Możemy złożyć odwołanie, kara może zostać częściowo zredukowana, ale nadal będzie to kwota wyższa niż wynikająca ze zlecenia. Zdecydowanie taka kara będzie obciążała naszą firmę, natomiast rozwiązaniem, które równolegle daje nam oszczędności jest odpowiednie przeszkolenie kierowców, wskazanie najistotniejszych problemów. Niepodważalnie błędy naszych pracowników nie będą obciążały zbędnie firmy. Kluczem jest przekazanie kierowcom niezbędnych informacji w przystępnej formie. Nie będziemy musieli ich nadzorować, jeżeli będą znali konsekwencje. Przedstawiamy konkretne przykłady, uświadamiamy kierowców i dyspozytorów, iż np. jazda podczas zakazów ruchu w Polsce to obciążenie dla przedsiębiorstwa w wysokości

Korzyści płynące z pomocy podmiotu zewnętrznego

Kolejnym rozwiązaniem jest rozliczanie czasu pracy kierowców oraz delegacji. Prawidłowe naliczanie wynagrodzeń nie spowoduje niepotrzebnych konsekwencji przy kontroli. Dodatkowo pozwoli dopasować wynagrodzenie biorąc pod uwagę zaangażowanie kierowców, ich rzetelność oraz dbałość o pojazdy, przewozy i przepisy ruchu drogowego. Sporządzanie ewidencji czasu pracy jest nam niezbędne przede wszystkim podczas kontroli ITD i PIP. Wszystkie te zadania, rozliczanie delegacji oraz czasu pracy kierowców, najlepiej zlecić podmiotowi zewnętrznemu. Wynika to z prostej kalkulacji. Wyszczególniona

Oszczędności w firmach to nie tylko ograniczenie wydatków związanych z eksploatacją pojazdów, ale także w dużej mierze uniknięcie niepotrzebnych kar i mandatów, które mogą dodatkowo sprowadzić kontrolę do przedsiębiorstwa.

firma obsługuje wiele przedsiębiorstw, jest na bieżąco z przepisami prawa oraz posiada odpowiednią praktykę. A zatem doświadczenie takiej firmy daje nam wiele możliwości rozwiązań konkretnego przypadku przy działaniu zawsze w granicach prawa. Praca na własną rękę jest mocno ograniczona.

Dowiedziano też, że kontrole Inspekcji Transportu Drogowego i Państwowej



Marcin Mączyński

Pamiętajmy, że jeżeli w toku kontroli zostanie stwierdzone przynajmniej jedno najpoważniejsze naruszenie przepisów, z automatu zostanie wszczęta procedura

utruty dobrej reputacji. Wskazać należy ponownie, iż praktycznie nie zdarza się to w sytuacji rozliczania czasu pracy przez podmioty zewnętrzne. Natomiast znany jest przypadek, że przewoźnik nie okazał do kontroli żadnych dokumentów i plików związanych z czasem pracy, a w konsekwencji utracił z tego powodu licencję. Nie wiedział, że może się to tak skończyć, nikt mu nie doradzał, nie reprezentował przy kontroli. Tym samym błędne myślenie o oszczędnościach doprowadziło do utraty możliwości zarabiania, a przecież nie o to chodzi.

Oczywistym jest, iż celem prowadzenia działalności gospodarczej jest jak największy zarobek. Dlatego ograniczamy zbędne wydatki, ale też musimy zadbać o istotne koszty. Przeszkolenie kierowców, rozliczanie czasu pracy oraz delegacji zawsze będzie bardziej opłacalne niż kara za nieprawidłowości. Mało kto wie, iż z powodu pominięcia badania okresowego pojazdu może nas spotkać kara w wysokości 2 tys. zł i utrata dobrej reputacji czyli licencji. Przygotowanie się do takich przypadków, zdobycie wiedzy nie tylko da oszczędności, ale również spowoduje uniknięcie zbędnych stresujących sytuacji. |

*Marcin Mączyński,
ekspert ds. ITD
SRW*



Fot. TGL



W momencie, gdy inni kierowcy stali na parkingu, nasza firma wykonywała transport. A zatem kierowca teoretycznie szybciej dotrze na rozładunek i szybciej podejmie następny ładunek. W konsekwencji mogliśmy więcej zarobić

3,5 tys. zł kar z mandatów. Oszczędności w firmach to nie tylko ograniczenie wydatków związanych z eksploatacją pojazdów, ale także w dużej mierze uniknięcie niepotrzebnych kar i mandatów, które mogą dodatkowo sprowadzić kontrolę do przedsiębiorstwa.

Inspekcji Pracy statystycznie dużo lepiej przechodzą te podmioty, które były obsługiwane przez wyspecjalizowane firmy. Rozliczenie, przygotowanie, dbałość o szczegóły, podpowiedzi – to wiedza na tyle cenna, iż znacząco wpływa na zminimalizowanie ryzyka wystąpienia kary.

EWIDENCJA CZASU PRACY

– JAK DROBNE BŁĘDY WPŁYWAJĄ NA OSTATECZNE ROZLICZENIA Z KIEROWCĄ?

Prawo jest jedno, ale jego interpretacji wiele. Niektóre z nich to po prostu błędy, które popełniają zarówno przedsiębiorstwa transportowe, jak i firmy zawodowo zajmujące się rozliczaniem. Z czego wynikają owe pomyłki? Które z nich wpływają na rozliczenia z kierowcą?

Kiedy wprowadzając prosty rachunek matematyczny 2+2, kalkulator pokazuje cyfrę 3, zdziwienie na naszych twarzach maluje się automatycznie. Jednak, jak się okazuje, zupełnie ono nie występuje w sytuacjach, kiedy programy rozliczające czas pracy kierowcy dokonują błędnych (ale skomplikowanych) wyliczeń dotyczących chociażby nadgodzin. Błędne stosowanie zaokrągleń, nieprawidłowe ustalanie okresów dobowych, podwójne zliczanie tych samych godzin pracy czy też pomijanie niektórych składników i okresów aktywności, to, jak się okazuje, sytuacja nagminnie się powtarzająca. Powtarzająca i... niestety świadoma. Tak, świadoma. Niektórzy bowiem zdają sobie sprawę z nieprawidłowości, jednak nadal posługują się kalkulatorem pokazującym wynik „3”. Przedstawiamy zatem cztery sytuacje, które mają bezpośredni wpływ na rozliczenia z kierowcą.

Niepotrzebne zaokrąglenia lub uśrednianie stawki w kwartalnym okresie rozliczeniowym

Różne narzędzia, czyli programy komputerowe do rozliczania, stosują niezależne interpretacje, sprzeczne ustawienia, które czasem są wynikiem zamierzonych przyzwyczajzeń, a czasem braku wiedzy. Nawet niewielkie zaokrąglenie na niekorzyść pracownika w skali wypracowanych 180 czy też 200 godzin w miesiącu, powoduje zaniżenie wynagrodzenia o nawet 200–300 zł. – *Taka kwota, w skali roku, czy nawet 3 lat rozliczeniowych, daje spore rozbieżności i wywołuje tarcia na linii pracodawca-pracownik. Warto zrewidować swoje podejście do zapisów w umowach o pracę, ustawień narzędzi rozliczania czy weryfikacji kompetencji firmy zewnętrznej* – radzi Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

Nieświadomość błędów nie zwalnia z odpowiedzialności prawnej i moralnej przed pracownikiem. To pracodawca jest

odpowiedzialny za prawidłowe warunki pracy, również za prawidłowe wynagrodzenia (pomimo, że zleca to innym). Automatyzacja procesów powinna dotyczyć maszyn i komputerów, ale nie osób nadzorujących tę pracę. Zaufanie poprzez kontrolę? Tak!

Warto zwrócić uwagę na różnice pomiędzy znaczeniem okresu jazdy dziennej obliczanego między odpoczynkami a definicją doby, która zawsze trwa 24 godziny i nie może rozpoczynać się w trakcie trwającej poprzedniej doby!

Profesjoniści wybierają świadomie rozwiązania, które deklarują pełną zgodność z przepisami i kontrolami ITD i PIP, ale czy zmienność tychże wytycznych nie powinna być poddana kontroli? Czy mnogość ustawień i brak nadzoru nad aktualizacjami programów wpływa na efekt wyliczeń programów kontrolnych i rozliczających? Niestety tak. Co jakiś czas warto zatem na kilku prostych przykładach zweryfikować tak podstawowe elementy jak obliczanie stawki godzinowej czy wyrównanie płacy minimalnej ze składników prawnie zabronionych (ryczałty za pracę w nocy, nadgodziny czy dodatek stażowy).

Błędy w ustalaniu okresów dobowych, podwójne zliczanie tych samych godzin pracy, pomijanie nadgodzin w końcowym rozliczeniu wynagrodzenia

Poziom skomplikowania definicji przepisowych różnych elementów rozliczania kierowców sprawia, że komunikacja i rozumienie mechanizmów prawnych bywa utrudnione. Warto zwrócić uwagę na różnice pomiędzy znaczeniem okresu jazdy dziennej obliczanego między odpoczynkami a definicją doby, która zawsze trwa 24 go-

dziny i nie może rozpoczynać się w trakcie trwającej poprzedniej doby! – *Pomyłka w ustawieniach powoduje z jednej strony podwójne naliczanie pracy w okresach „nakładających się”, z drugiej np. podwójne naliczanie kary za przekroczenie czasu pracy, którego w rzeczywistości (w danej dobie) nie było, a jeszcze w innych przypadkach wykazanie pracy w sobotę (dzień wolny), podczas gdy powinna to być praca zaliczona jako nadgodziny do piątku. Co gorsza, obecnie takie problemy pojawiają się nawet w programach używanych przez służby kontrolujące kierowców. Warto zatem zweryfikować protokoły kontroli i jeżeli jest*

to zasadne, odwołać się od nich – doradza Mariusz Hendzel.

Pomijanie składników uzupełniających normy pracy

Dotyczy to m.in. takich elementów jak: przestój czy też wyrównanie do minimalnej krajowej. Dywersyfikacja zasad w odrębnych ustawach i rozporządzeniach powoduje nieświadome popelnianie podstawowych błędów. Proste działania matematyczne polegające na sumowaniu godzin pracy nie uwzględniają warunku, że niektóre z tych godzin muszą być rozliczane według innej stawki lub też nie mogą być traktowane jako wynagrodzenie minimalne. – *Najbardziej znaną sytuacją z tej grupy błędów to zaliczanie wynagrodzenia za nadgodziny zrekompensowane do minimalnej krajowej. Skutkiem jest zaniżenie wynagrodzenia o kilkadziesiąt, a czasem nawet o kilkaset złotych w miesiącu* – przestrzega ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

Pomijanie okresów aktywności podczas dojazdu z bazy do zagranicznych parkingów lub baz

Czego oko nie widzi... To przysłowie zupełnie nie powinno mieć zastosowania

w analizie czasu pracy kierowcy. Dojazd, np. busem albo samochodem osobowym do ciężarówki stojącej gdzieś na parkingu w Europie, jest dla kierowcy zawodową aktywnością. Niestety, zdarzenie to nie jest rejestrowane przez tachograf – chociażby dlatego, że w busach takowych urządzeń nie ma. – *Zatem, jeśli pracodawca i osoby odpowiedzialne za rozliczenie kierowców wiedzą, że ci dojeżdżają do swoich pojazdów innym środkiem transportu bez możliwości rejestracji zdarzeń przez tachograf, powinni uwzględnić te godziny w wynagrodzeniu i odpowiednio je powiększyć. Brak tych składników zaniża należności, np. z tytułu pracy w dni wolne oraz ubezpieczeń i obowiązków podatkowych, co może zainteresować niepotrzebnie odpowiednie urzędy – mówi Mariusz Hendzel.*

O co ten hałas, skoro jest dobrze?

Po pierwsze – nie jest. Tak jak nie wolno płacić za nadgodziny „premią”, tak samo złe nazewnictwo czy identyfikacja składników płacowych, pomimo że tak podają programy, którymi posługuje się służba kontrolna, są nadal... złe. Niezależnie od tego, czy rozliczenia prowadzone są wewnątrz firmy transportowej, czy też poprzez firmę zewnętrzną, to pracodawca ostatecznie będzie odpowiadał za nieprawidłowe rozliczenia z kierowcą. A kierowca, jak wiadomo, ma aż trzy lata na to, aby zgłosić swoje roszczenia względem pracodawcy do odpowiedniego organu.

Dlaczego o tym wspominamy? Bo na przełomie roku wszyscy pochylamy się nad umowami, ustaleniem formy wynagrodzenia. Dobrze jest przy okazji, najwykłej

ZROZUMIEĆ BRANŻĘ TRANSPORTOWĄ ZAPROSZENIE NA KONFERENCJĘ

Kancelaria Transportowa ITD-PIP wraz z Patronami wydarzenia, m.in. redakcją magazynu TSL Biznes, ma zaszczyt zaprosić na I KONFERENCJĘ TRANSPORTOWĄ ITD-PIP, która odbędzie się 9 i 10 stycznia 2020 r. w Wiśle. To zdecydowanie najbardziej merytoryczne wydarzenie na początek 2020 r., a do tego wstęp jest zupełnie bezpłatny!

Podczas konferencji eksperci z branży transportowej, prawnicy oraz radcy prawni poruszą niezwykle ważne kwestie związane z prawem transportowym! Uczestnicy dowiedzą się wszystkiego nt. dokumentów pracowniczych, zgodności z RODO, interpretacją doby, nieprawidłowych rozliczeń wynikających z niezgodnych z prawem interpretacji. Prelegenci w jasny i przejrzysty sposób przełożą informacje o tym, czego można spodziewać się w 2020 r. oraz jaką rzeczywistość rysuje nam Pakiet Mobilności – bez zbędnego straszenia!

Liczba miejsc ograniczona! Zobacz więcej o Konferencji na www.konferencja-transportowa.pl

w świecie, sprawdzić swoje aktualne obliczenia. Poddać kontroli standardy, które poprzez nienadzorowane aktualizacje zmieniły swoje funkcjonowanie i już nie działają prawidłowo. To, co można wykonać teraz, to upewnić się, porównując bezpłatnie wyliczenia np. 1 miesiąca pracy w dwóch niezależnych „kalkulatorach” lub firmach rozliczających. Zarówno wersje DEMO programów jak i firmy oferujące rozliczenie ewidencji mają takie bezpłatne usługi weryfikacji. Informacje uzyskane od jednej z największych firm profesjonalnie rozliczających kierowców wskazują, że mając dostęp do trzech niezależnych programów rozliczających ewidencje oraz do programów kontrolnych można wykryć niepokojące rozbieżności. Nie każdy taki dostęp do wielu programów posiada, ale można skorzystać z darmowego, próbnego wyliczenia w firmach, które to proponują. Producenci programów oferują testowe wyliczenia – warto skorzystać z porady producenta, który najlepiej wie jak ustawić program optymalnie, zgodnie z bieżącymi wytycznymi. Czy wyniki będą różne – niestety tak. Dlatego warto to sprawdzić

i świadomie dostosować umowy, zasady rozliczenia teraz, gdy przygotowujemy wszyscy aneksy do umów, próbujemy znaleźć rozwiązanie dla wyższych kosztów płacy minimalnej w 2020 roku.

Nasza redakcja uzyskała deklarację od Kancelarii ITD-PIP, iż wszelkie zapytania w powyższym temacie do porównania wyliczeń można przysyłać na adres weryfikacja@itd-pip.pl. Z zachowaniem tajemnicy danych eksperci dokonają porównawczego rozliczenia z przesłanym „własnym” wyliczeniem. Akcja jest skierowana do czytelników TSL Biznes. Porównanie niezależnych wyliczeń do tych, które są prowadzone wewnątrz lub przekazywane przez firmę rozliczającą, jest najlepszym sposobem na obiektywną weryfikację i ewentualne wprowadzenia zmian, kiedy jeszcze nie jest na nie za późno. Dodatkowo, jeżeli sprawa z wyliczaniem nadgodzin, sumowania okresów dobowych jest kwestią sporną lub istnieje potrzeba zweryfikowania kilku poufnych informacji, można skorzystać z pomocy eksperta pod adresem ekspert@itd-pip.pl (24/7). |



KONFERENCJA TRANSPORTOWA ITD-PIP

WISŁA, 9-10.01.2020

WSTĘP BEZPŁATNY

ZOBACZ WIĘCEJ O WYDARZENIU NA:

WWW.KONFERENCJA-TRANSPORTOWA.PL

ZOSTAŁY OSTATNIE WOLNE MIEJSCA!



Transit i Toureo Custom to pierwsze hybrydy typu plug-in w segmencie 8-9 osobowych vanów i pojazdów dostawczych o dmc 1 tony. Pozwalają one na 56 km zasięgu zeroemisyjnego oraz możliwość wykorzystania silnika spalinowego jako generatora prądu przy jeździe na dalsze odległości.

Z ELEKTROWNIĄ NA POKŁADZIE

Największą bolączką samochodów elektrycznych wciąż pozostaje ich zasięg. A gdyby tak zabrać ze sobą małą elektrownię? Ford poszedł właśnie tą drogą i stworzył Transita Custom Plug-In Hybrid, pierwszą szeregową hybrydę plug-in (PHEV) w segmencie tzw. „jednotonowców”.

Transit Custom PHEV (oraz jego osobowa odmiana Tourneo) to pierwsza na rynku hybryda typu plug-in (czyli z możliwością ładowania bezpośrednio z gniazdka elektrycznego) w segmencie 8–9 osobowych vanów oraz pojazdów dostawczych o ładowności około 1 tony. To jednocześnie jedna z nielicznych hybryd szeregowych, czyli pojazdów, w których koła napędzane są bezpośrednio przez silnik elektryczny, zaś silnik spalinowy nie jest w żaden fizyczny sposób połączony z układem napędowym i pełni rolę jedynie generatora prądu. De facto Transit Custom PHEV jest samochodem elektrycznym, ale z dodatkowym generatorem prądu w postaci właśnie jednostki spalinowej, która pozwala na pokonanie dłuższych dystansów tam, gdzie nie ma dostępu do ładowarki elektrycznej. Taki układ wydaje się najlepszą opcją na dzisiejsze warunki, gdzie wciąż nie mamy rozbudowanej sieci szybkich i łatwych dostępnym ładowarek, a same baterie nie zapewniają pojemności odpowiedniej do pokonywania długich dystansów.

Bez skrzyni, sprzęgła i dwumas

Jak zatem wygląda układ napędowy Customa PHEV? Przednie koła pojazdu napędzane są tylko przez silnik elektryczny o mocy 93 kW, który przenosi napęd za pomocą tradycyjnych półosi i przegubów. Nie ma tu potrzeby stosowania skrzyni biegów, sprzęgła czy

nie około 55 km w trybie elektrycznym. W tym trybie samochód może poruszać się np. po centrum miasta czy strefie ruchu ograniczonego tylko dla pojazdów elektrycznych.

Przy konieczności pokonania większych dystansów do gry wkracza silnik benzynowy EcoBoost o pojemności 1 litra, połączony bezpośrednio z generatorem prądu. Tym samym silnik ten pracuje całkowicie niezależnie od ukła-

Akumulator pojazdu ładuje się oczywiście również przy hamowaniu, bowiem silnik trakcyjny działa wówczas jak generator prądu.

kosztownego koła dwumasowego. Silnik elektryczny zasilany jest z akumulatora litowo-jonowego o pojemności 13,6 kWh. Waży on około 150 kg i został umieszczony pod środkową częścią podłogi, dzięki czemu nie wpływa na kubaturę przestrzeni ładunkowej oraz pasażerskiej. Pojemność baterii pozwala na pokona-

du napędowego i w pierwszej kolejności ma dostarczyć prąd do napędu, ale jednocześnie doładowywać baterię, by możliwa była późniejsza jazda w trybie elektrycznym. Zbiornik paliwa pozwala na pokonanie około 500 km pomiędzy tankowaniami. Zasięg zarówno napędu elektrycznego, jak i spalinowego „wspó-

magacza" wyświetlany jest stale na tablicy rozdzielczej. Miejsce obrotomierza zajęł wskaźnik pracy napędu elektrycznego. Przy przyspieszaniu pokazuje on, jaka moc silnika jest w danej chwili wykorzystywana. W silniku spalinowym w pewnym sensie odpowiada to wskaźnikowi pracy turbiny albo wskaźnikowi chwilowego zużycia paliwa. Przy hamowaniu wskaźnik pokazuje stopień odzyskiwania energii i doładowywania akumulatorów.

Raz prąd, raz benzyna

Kierowca może sam decydować o wyborze najbardziej pożądanego w danej sytuacji trybu pracy napędu hybrydowego, mając do dyspozycji cztery opcje. W trybie EV Auto samochód sam wybiera, kiedy włączać silnik spalinowy i doładowywać baterię. A czyni to głównie przy szybszej jeździe, interpretowanej jako ruch pozamiejski. Przy jeździe z mniejszą prędkością czy częstych zatrzymaniach silnik spalinowy jest wyłączany i samochód pracuje w trybie elektrycznym. W trybie EV Now bezwzględny priorytetem jest korzystanie z energii zgromadzonej w akumulatorze i jazda bez emisji spalin aż do momentu rozładowania akumulatora do minimum. Ten tryb

go napędzania pojazdu i jednocześnie co najmniej utrzymać aktualny poziom naładowania akumulatora na dalsze potrzeby. Ten tryb sprawdzi się, gdy np. wiemy, że za kilkadziesiąt kilometrów dojedziemy do strefy zeroemisyjnej. Ostatni tryb EV Charge to rozwinięcie

Akumulator pojazdu ładuje się oczywiście również przy hamowaniu, bowiem silnik trakcyjny działa wówczas jak generator prądu. Ford pozwala tu na wybór siły hamowania i odzysku energii. W trybie jazdy D (Drive) silnik hamuje dość lekko, mniej więcej tak, jak przy delikatnym hamowa-



Hybrydowy napęd szeregowy to układ, w którym koła napędzane są bezpośrednio przez silnik elektryczny o mocy 93 kW. Nie ma tu skrzyni biegów, sprzęgła czy koła dwumasowego. Dzięki temu układ jest lekki, prosty w konstrukcji i mało awaryjny. Zapewnia też najmniejsze straty energii. 1-litrowy silnik spalinowy pracuje tu tylko jako źródło napędu dodatkowego generatora prądu. Zespół baterii o pojemności 13,6 kWh umieszczono pod podłogą ładowni, przez co nie ograniczają one przestrzeni ładunkowej i pasażerskiej

Pojemność baterii pozwala na pokonanie około 55 km w trybie elektrycznym. W tym trybie samochód może poruszać się np. po centrum miasta czy strefie ruchu ograniczonego tylko dla pojazdów elektrycznych.

sprawdzi się w mieście czy w strefach zeroemisyjnych albo gdy zasięg baterii pozwoli dojechać do punktu ładowania, w którym planujemy postój. W trybie EV Later silnik spalinowy włącza się od razu, by dostarczać energię do bieżącej-

poprzedniego trybu o opcję jak najszybszego doładowania akumulatora. Silnik spalinowy wchodzi wówczas na wyższe obroty, by nie tylko dostarczać prąd do napędu, ale i uzupełniać pojemność baterii.

niem silnikiem spalinowym. Gdy przełączymy wybierak w tryb L (Low) to hamowanie jest dużo mocniejsze, a odzysk energii znacznie większy. Dodatkowo oszczędza się wówczas układ hamulcowy, bo nawet w mieście można praktycznie nie dotykać hamulca, operując tylko pedałem przyspieszenia. Dla bezpieczeństwa jazdy przy trybie L to czujnik opóźnienia decyduje, czy włączyć światła hamowania, by nie zaskoczył kierowców jadących za nami.

Po skończonej jeździe Transita Custom Plug-in Hybrid można też naładować z gniazdka elektrycznego poprzez gniazdo umieszczone w przednim zderzaku. Jeśli wykorzystujemy zwykłą, 230-voltową instalację o natężeniu do 10 A, wówczas pełne ładowanie 13,6 kWh baterii zajmie około 4,5 godziny. Można też skorzystać z gniazda Type 2, czyli stosowanego powszechnie w ładowarkach stacjonarnych. Wówczas pełne ładowanie zajmie około 2,5 godziny.

Płynnie i elastycznie

Jak jeździ się Transitem Custom PHEV? Jednym słowem, niemal tak jak samochodem elektrycznym. Silnik elektryczny zapewnia bardzo płynną pracę. Wysoki



Napęd hybrydowy dostępny jest też w luksusowym osobowym vanie. Tourneo Custom PHEV oferowany będzie z najwyższą wersją wyposażenia Titanium, z ośmioma miejscami siedzącymi, z czego dwa tylne rzędy można ustawić w układzie konferencyjnym

moment obrotowy 355 Nm dostępny jest w pełnym zakresie prędkości i zapewnia dobrą elastyczność i właściwości jezdne nawet przy obciążeniu. A tu warto nadmienić, że hybrydowa wersja Customa nie straciła nic z pojemności przestrzeni ładunkowej (w furgonie L1H1 to 6 m³) oraz ładowności sięgającej 1130 kg. Silnik spalinowy, choć lubi stałe, wysokie obroty pracy (bowiem wtedy uzyskuje najlepszą wydajność), to jest dość dobrze wyciszony i jego praca nie jest uciążliwa nawet w trybie doładowywania akumulatorów. Trzeba się jednak przyzwyczaić, że pracuje całkowicie niezależnie od prędkości jazdy i może utrzymywać jednostajne, wysokie obroty. Przy trybie jazdy EV Auto na dłuższych dystansach zużycie paliwa może spaść nawet do 3 l/100 km, choć podczas naszych jazd obciążonym pojazdem bardziej realną wartością były okolice 4,5 l, co i tak należy uznać za bardzo dobry wynik, biorąc pod uwagę masę i gabaryty auta. Co ważne, nawet w intensywnym

Custom PHEV w standardzie wyposażony będzie w moduł komunikacyjny FordPass Connect, pozwalający na uruchomienie rozwiązań telematycznych Ford Telematics i Ford Data Services, które zostaną wprowadzone jeszcze w tym roku wraz z nową aplikacją FordPass Pro. Model hybrydowy, podobnie jak tradycyjna wersja, jest oferowany

wanym generatorem prądu. Taki układ zapewni największą wydajność, a przy tym cechuje się prostotą konstrukcji. Jednocześnie pozwala w łatwy sposób przejść do koncepcji auta w pełni elektrycznego przy kolejnych modyfikacjach, np. zastosowaniu nowych generacji akumulatorów. Jeśli użytkownik PHEVa ma dostęp do ładowarki albo taniego źródła



Akumulator Customa Plug-In ładowany jest na trzy sposoby. Podczas postoju można podłączyć go poprzez złącze Type-2 do ładowarki stacjonarnej albo ładowarkę przenośną do zwykłego gniazda 230 V. Podczas jazdy akumulator ładowany jest przez silnik spalinowy oraz poprzez odzysk energii przy hamowaniu



Na zestawie wskaźników stale widoczny jest zasięg zarówno z wykorzystaniem samego układu elektrycznego (niebieska liczba) oraz z wykorzystaniem „wspomagacza zasięgu”, czyli silnika spalinowego. Miejsce obrotomierza zajął wskaźnik pracy układu elektrycznego, pokazujący moc aktualnie przekazywaną na koła pojazdu, a także odzysk energii przy hamowaniu. Kierowca ma do dyspozycji cztery tryby pracy układu hybrydowego: w tym w pełni elektryczny tryb zeroemisyjny oraz tryb wymuszonego doładowania akumulatorów

ruchu miejskim zużycie paliwa praktycznie nie wzrośnie, bowiem układ hybrydy szeregowy z odzyskiem energii przy hamowaniu oznacza, że nie mamy praktycznie żadnych strat energii, a sam silnik spalinowy pracuje niemal cały czas w najbardziej optymalnym zakresie obrotów.

A co z trwałością układu napędowego? Wszyscy, którzy obawiają się żywotności akumulatorów, mogą spać spokojnie przez osiem lat (lub 160 tys. km przebiegu). Również okresy międzyprzebiegowe wyglądają atrakcyjnie, bowiem zarówno układ elektryczny, jak i spalinowy „zwiększacz zasięgu” wymaga serwisowania co 40 tys. km.

z systemami wspomagającymi kierowcę, w tym z aktywnym asystentem parkowania i asystentem utrzymywania pasa ruchu, współpracującymi ze standardowym elektrycznym układem wspomagania kierowcy, który zoptymalizowano pod kątem jazdy miejskiej i łatwości manewrowania w niewielkiej przestrzeni.

Pierwszy PHEV w segmencie

Transit i Toureo Custom Plug-In Hybrid są niewątpliwie jednymi z najciekawszych samochodów segmentu 8-9 osobowych vanów i jednotonowych dostawczaków. Przy wciąż niewielkich zasięgach typowych elektryków, a przy tym niezbyt gęstej sieci ładowarek to

prądu, to może używać Customa jak auta elektrycznego. Z drugiej strony, gdy musi pojechać dalej, to bez obaw o zasięg skorzysta z silnika spalinowego.

Transit Custom Plug-In Hybrid jest już dostępny w ofercie. Na polski rynek pierwsze egzemplarze powinny trafić wiosną 2020 roku. Niestety, nowocześniejsza technologia wciąż trochę kosztuje – za PHEVa zapłacimy 167 tys. zł netto w przypadku podstawowego vana w wersji Trend, 182 tys. zł netto za kombi. Tourneo Custom PHEV oferowany będzie tylko w najbogatszej wersji wyposażenia Titanium w cenie około 213 tys. zł netto. Można się zatem spodziewać, że w pierwszej kolejności po auta tego typu sięgną głównie użytkownicy niejako zmuszeni do ich stosowania (np. operujący w strefach zeroemisyj-

Model hybrydowy, podobnie jak tradycyjna wersja, jest oferowany z systemami wspomagającymi kierowcę, w tym aktywnym asystentem parkowania i asystentem utrzymywania pasa ruchu.

właśnie taki układ hybrydowy wydaje się najlepszą opcją na najbliższe lata. Dobrze, że Ford poszedł tu w kierunku hybrydy szeregowy, czyli w praktyce samochodu elektrycznego z wbudo-

nych), posiadający dostęp do taniej energii elektrycznej (np. z własnych instalacji fotowoltaicznych) lub chcący podkreślić swoją proekologiczność. |

Mirosław Ganiec



TIMOCOM dla osób odwiedzających stoisko zebrał swoich firmowych ekspertów

NETWORKING JAKIEGO JESZCZE NIE BYŁO!

TIMOCOM NA TARGACH TRANSLOGISTICA POLAND 2019

TIMOCOM ceni te momenty, gdy może spotkać się z klientami, podzielić się swoim know-how, pokazać rozwiązania i dowiedzieć się czegoś o użytkownikach. Dlatego na targach TransLogistica Poland 2019, które odbyły się 6-7 listopada 2019 roku w Warszawie, stworzył niezwykłą atmosferę do rozmów i zaproponował coś wyjątkowego – unikalny networking.

Team specjalistów

Żeby było to możliwe, TIMOCOM dla osób odwiedzających stoisko zebrał swoich firmowych ekspertów. Były to osoby z długoletnim stażem, znakomitym przygotowaniem produktowym i głęboką znajomością branżowej problematyki. Wszystko po to, żeby rozmowy przy kawie, na które zapraszała firma, mogły być nie tylko przyjemne, ale także konstruk-

tywne. TIMOCOM chce się dzielić wiedzą, doradzać, wymieniać doświadczenia. Ekspertów można było zapytać o nowości, jakie ostatnio pojawiły się w Smart Logistics System, o możliwość wykorzystania zintegrowanej z Systemem telematyki, automatyzację i optymalizację pracy, możliwość szybszego wyszukiwania ofert frachtów lub wolnych pojazdów, wreszcie zasugerować, co ułatwiłoby jeszcze pracę w Systemie TIMOCOM.

– Chcemy rozwijać nasz program bazując na doświadczeniu klientów tak, żeby ich codzienna praca z Systemem była szybsza, lepsza i bardziej efektywna. Naszym zadaniem jest być z klientem każdego dnia i wspierać go w działaniach, pomagać mu osiągnąć sukces – podkreśla Coordinator Representative Office Poland Denis Pasala.

Znamienici goście

Rozmowy z użytkownikami są dla TIMOCOM niezwykle ważne. Tym bardziej cieszyła duży frekwencja na stoisku, które odwiedzali właściciele i przedstawiciele małych i dużych przedsiębiorstw z branży, a także dziennikarze. TIMOCOM gościł również delegację Logistics Alliance Germany – publiczno-prywatnego partnerstwa między Federalnym Ministerstwem Transportu i Infrastruktury Cyfrowej a niemieckim przemysłem logistycznym.

Więcej niż słowa

TIMOCOM idzie zawsze o krok dalej w swoich działaniach. Dotyczy to również tego, w jaki sposób prezentuje się na targach i jak komunikuje się podczas ich trwania. Firma zaprosiła zatem do współpracy dwóch niecodziennych gości... mimów: Artura i Michała, którzy zapraszali do odwiedzenia stoiska, ale nie tylko. Żeby zobaczyć, co dzieło się za kulisami, można odwiedzić firmowy fanpage na Facebooku, gdzie można znaleźć także kilka wywiadów, m.in. na temat otwarcia nowego biura TIMOCOM we Wrocławiu.

Więcej informacji o TIMOCOM znajduje się na stronie: www.timocom.pl |

KK

Firma zaprosiła do współpracy dwóch niecodziennych gości... mimów: Artura i Michała, którzy zapraszali do odwiedzenia stoiska





Tegoroczni laureaci konkursu w towarzystwie przedstawicieli GS1

NAJBARDZIEJ INNOWACYJNE WDROŻENIA NAGRODZONE

Już po raz drugi, tym razem 21 listopada, podczas gali Kod Innowacji organizowanej przez GS1 Polska, zostały wręczone nagrody za najlepsze wdrożenie globalnych standardów.

Wyróżnienia otrzymały firmy, które wdrożyły jeden ze standardów GS1 w okresie od 30 czerwca 2018 r. do 30 czerwca 2019 r. i zgłosiły udział w konkursie do 1 października 2019. A w tym, że nagroda jest bardzo potrzebna w obecnej rzeczywistości, utwierdzają wyniki badań. Mówią one, że aż 86% projektów cyfryzacji łańcucha dostaw nie zostaje sfinalizowana. – *Jednym z powodów jest brak wiedzy i doświadczenia* – twierdzi Elżbieta Hałas, członkini zarządu GS1 Polska.

Aż siedmiu laureatów

W tym roku GS1 Polska zwróciło szczególną uwagę na znaczenie współdzielenia danych, które obecnie stanowią paliwo cyfrowej transformacji. Możliwość gromadzenia oraz analizy ogromnych ilości danych stała się w ostatnich latach niezwykle istotna z biznesowego punktu widzenia. – *Niezależnie od tego, czy chodzi o optymalizację stanów magazynowych, skrócenie czasu dostawy, czy zaprojektowanie strategii cenowej i promocyjnej dla klientów, wszystkie decyzje wymagają danych w celu uzyskania przewagi konkurencyjnej na rynku. GS1 pomaga gromadzić dane i dzielić się nimi z partnerami w sposób niezależny od stosowanych systemów IT. Projekty zgłoszone w tegorocznej*

edycji konkursu opierają swoją innowacyjność głównie na efektywnym współdzieleniu ważnych informacji, w oparciu o standardy GS1. Jest to dla mnie dowód, że nasze działania i nasza strategia jest odpowiedzią na aktualne potrzeby uczestników Systemu GS1 – tłumaczy Elżbieta Hałas.

Jury, w skład którego wchodziłi eksperci z nagradzanych branż, nagrodziło firmy, które

Nie tylko nagrody

Wydarzeniu towarzyszyły prelekcje uznanych ekspertów wspierających nowoczesny biznes – Piotra Buckiego, szkoleniowca, wykładowcy, nauczyciela, dziennikarza i coach'a, który specjalizuje się w tematyce szeroko pojętej komunikacji oraz Natalii Hataskiej, analityczki trendów, autorki

Projekty zgłoszone w tegorocznej edycji konkursu opierają swoją innowacyjność głównie na efektywnym współdzieleniu ważnych informacji, w oparciu o standardy GS1.

osiągnęły największe korzyści z wdrożenia globalnych standardów. Laureatami zostali:

- ! Decathlon Polska – w kategorii retail,
- ! Allegro – w kategorii e-commerce,
- ! PEKAES – w kategorii TSL,
- ! HTL STREFA – w kategorii ochrona zdrowia,
- ! Bio Market – w kategorii MŚP.

Zdecydowano się również przyznać jedno wyróżnienie, doceniając wdrożenie w Wojewódzkim Specjalistycznym Szpitalu im. dr. W. Biegańskiego w Łodzi. Natomiast ponad 1100 osób oddało swój głos w głosowaniu internautów. Wyłoniona w ten sposób nagroda publiczności trafiła do PKS Gdańsk-Oliwa.

bloga oraz bestsellerowej książki „Cząstki przyciągania”. Piotr Bucki zastanawiał się nad tym „Czy roboty zabiorą nam robotę, czyli jakie kompetencje przydadzą się nam w XXI w.?”. Natalia Hałas z kolei mówiła o „Przyszłości dygitalizacji”. |

Opr. EH

Patronat medialny nad wydarzeniem objął m.in. TSL Biznes.

Więcej informacji na temat konkursu znajduje się na stronie: www.kodinnowacji.pl

PIĘĆ LAT MINĘŁO, JAK JEDEN DZIEŃ

Właśnie mija pięć lat od założenia Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, a taka rocznica zobowiązuje. Dlatego też w tym roku, w grudniowy wieczór, członkowie i przyjaciele TLP spotkali się nie tylko z okazji Świąt Bożego Narodzenia, ale też aby podsumować ostatnie pięć lat funkcjonowania organizacji.

W trakcie wieczoru, któremu przyświecało hasło „pięć lat minęło, jak jeden dzień”, przewodniczący Rady TLP Paweł Trębicki zwrócił uwagę, że dzięki zaangażowaniu stosunkowo niewielkiego zespołu udało się zrealizować sporo ciekawych projektów, wyjątkowych zarówno w skali Polski, jak i całej Europy. Co więcej, w ciągu tych lat TLP wypracował wokół siebie wartościową społeczność zaangażowaną w kwestie transportowe, na którą składają się zarówno firmy, jak i przedstawiciele administracji, ambasad, parlamentarzysty, europosłowie, a także reprezentanci mediów.

„Skrzydła...” dla wspierających środowisko

– *Sukces naszej branży był i jest możliwy dzięki determinacji przedsiębiorców, ale także wsparciu różnych osób i środowisk. Dostrzegamy ich rolę w przewyżnianiu wyzwań, z jakimi się zmagamy. To dzięki ich działalności branża dostaje skrzydeł, którymi symbolicznie tego wieczoru chcemy ich uhonorować w pięciu kategoriach* – tłumaczył wręczający wyróżnienia Maciej Wroński, prezes TLP.

Statuetki „Skrzydła Transportu” w kategorii „Polityk Roku” otrzymali: minister infrastruktury Andrzej Adamczyk i zastępca przewodniczącego Komisji Infrastruktury Sejmy RP Jerzy Polaczek. Za zaangażowanie w wypracowanie korzystnego dla branży kształtu „Pakietu Mobilności” wyróżnienie dostali europosłowie Elżbieta Łukacjewska i Kosma Złotowski. W kategorii „Dziennikarz Roku” nagrodzono: Mateusza Rzemka z Rzeczpospolitej oraz Michała Dobrołowicza z RMF FM. Z kolei „Uskrzydłonymi” dziennikarzami branżowymi zostali: Filip Bednarkiewicz z 40ton.net oraz Marek Loos z Transport Managera.

Statuetka w kategorii „Człowiek roku – pozytywny wizerunek branży” powędrowała do *trucking girl* Iwony Blecharczyk.

Nie zapomniano o członkach TLP

Codzienna, ciężka praca przedstawicieli branży została doceniona honorowym odznaczeniem „Zasłużony dla Transportu RP”, które z rąk przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury odebrali członkowie TLP. To odznaczenie resortowe ustanowione przez Radę Ministrów w 2000 r. wręczane jest osobom, które w sposób szczególny przyczyniły się do osiągnięć i rozwoju transportu. Odznaczenia otrzymali założyciele TLP: Paweł Trębicki – Raben Transport, Przewodniczący Rady TL; Dariusz Szumacher – Dartom; Izabela Szeszeń – De Rooy Poland; Bronisław Sojda – H.Z. Transport Poland; Kinga Przytocka-Krupa – B.A.M. Vermeer Transport; Eliza Misiejuk – Schavemaker Poland; Andrzej Mielczarek – Firma Transportowo-Spedycyjno-Handlowa Mielczarek Andrzej; Wojciech Cybulski – Vos Logistics Polska; Marek Bekas – Van Huet Glastransport Polska; Jarosław Bartczak – XPO Transport Solutions Poland.

Jednym z partnerów, który wspiera TLP w zagadnieniach prawnych jest Kancelaria Gide Loyrette Nouel. W jej imieniu podziękowania odebrała ekspertka prawa pracy, adwokat i pełnomocnik Zarządu TLP mec. Joanna Jasiewicz. Z kolei dyrektor zarządzający DAF Polska Mariusz Piszczek i marketing manager marki Zbigniew Kołodziejek podziękowali TLP za wspieranie branży. Związek otrzymał też podziękowania i wyjątkowy tort od firm wspierających go. Podsumowaniem tych pięciu lat była symboliczna gaśnica wręczona prezesowi TLP przez Magdalenę Michalak – dyrektor zarządzającą portalu Etransport.pl, która ma posłużyć do gaszenia palących problemów transportu. |

Opł. EH





PIERWSZE STAŁE POŁĄCZENIE KOLEJOWE EURO CHINA TRAIN

21 listopada w DCT Gdańsk odbyła się inauguracja pierwszego stałego połączenia kolejowego Euro China Train. Jest to regularne połączenie intermodalne kolejowe łączące suchy port Adampolu w Małaszewiczach z portami kolejowymi w Chinach.

Pociąg 8 listopada wyjechał z Xi'an, a do Terminalu Adampolu w Małaszewiczach dotarł 18 listopada, po czym wyruszył dalej, do Gdańska, gdzie został powitany 21 listopada. Czas przejazdu kolejowego z Chin do Gdańska wyniósł 12 dni.

– Firma Adampol ma już wieloletnie doświadczenie w przeładunkach pociągów z Chin na swoim terminalu na granicy polsko-białoruskiej. Każdego dnia przez Małaszewicze przejeżdża 19 pociągów ze wszystkich najważniejszych chińskich terminali lądowych. Po-

łączenie między terminalem lądowym Adampol Małaszewicze a terminalem morskim DCT Gdańsk otwiera wiele szlaków transportowych, które będą konkurencyjne w stosunku do istniejących – twierdzi Elena Łukanowa, prezes zarządu Adampol S.A.

Szybko i bezpiecznie

Nowe połączenie intermodalne ECT jest efektem współpracy Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, terminalu kontenerowego DCT Gdańsk oraz firmy Adampol, która jest organizatorem przewozu. Następny pociąg trasę prowadzącą z Xi'an w Chinach, poprzez Małaszewicze, do terminalu kontenerowego DCT Gdańsk pojedzie w grudniu. Regularne transporty cotygodniowe na tej trasie ruszają już od stycznia 2020. Możliwe jest też skrócenie tranzytu do 10 dni.

Konsolidację i zabezpieczenie ładunku tak, aby towar dojechał w stanie nienaruszonym do Chin, ułatwia firmie Adampol to, że posiada własny terminal kolejowy w Małaszewiczach. W wypadku towarów importowanych z Chin, Adampol daje klientowi możliwość dekonsolidacji ładunku, dzięki czemu może on zaplanować jak najszybszą i najtańszą dostawę w wybranych przez siebie miejscach.

Wwypadku towarów importowanych z Chin, Adampol daje klientowi możliwość dekonsolidacji ładunku, dzięki czemu może on zaplanować jak najszybszą i najtańszą dostawę w wybranych przez siebie miejscach.



Adam Byglewski, wiceprezes zarządu Adampol S.A.

Alternatywa dla innych szlaków

Dzięki uruchomieniu połączenia między Terminalem Adampolu w Małaszewiczach a Gdańskiem wiele szlaków transportowych do tej pory prowadzących z Chin przez Hamburg i Duisburg do UK oraz Skandynawii zostanie przyspieszonych nawet o 5 dni.

– Od 2010 r. DCT Gdańsk obsługuje bezpośrednio połączenia oceaniczne z Dalekim Wschodem, umożliwiając Polsce połączenie z największym szlakiem handlowym transportu morskiego między Europą a Azją.



Nowe połączenie intermodalne ECT jest efektem współpracy ZMPG, terminalu kontenerowego DCT Gdańsk oraz firmy Adampol, która jest organizatorem przewozu



Elena Łukanowa,
prezes zarządu Adampol S.A.

Zapewnia również sprawną wymianę handlową produktów naszego regionu z Azją. Dziś jesteśmy świadkami uruchomienia stałego połączenia kolejowego między Chinami a Gdańskiem i cieszymy się, że możemy być częścią tego serwisu. To wartość dodana dla portu, rozszerzony wachlarz możliwości dla klientów. To dowód, że transport morski oraz lądowy mogą rozwijać się i współistnieć w harmonii, umacniając tym samym pozycję portu Gdańsk i terminalu DCT jako Północnej Bramy dla najszybciej rozwijającego się regionu w Europie – komentuje Cameron Thorpe, prezes zarządu DCT Gdańsk. |

Opr. EH

BIZNES ZACZYNA SIĘ OD ROZMOWY

W dniach 5-7 listopada b.r. roku odbyły się VII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki w Warszawie „TransLogistica Poland 2019”, jedno z najważniejszych wydarzeń w polskiej branży transportowo-logistycznej. Międzynarodowy dostawca usług transportowo-logistycznych AsstrA-Associated Traffic AG tym razem również pojawił się na wydarzeniu.

– Targi TransLogistica Poland, podobnie jak w latach ubiegłych, zostały zorganizowane na odpowiednim poziomie. Ciekawą tendencją, jaką mogliśmy zaobserwować tym razem, była liczna obecność firm z są-



siednich segmentów rynku, proponujących rozwiązania o wartości dodanej dla branży logistycznej, a więc rozwiązania IT, usługi doradcze, finansowe, karty paliwowe, giełdy, pobory opłat i wiele innych – zaznacza dyrektor regionalny AsstrA na kraje Unii Europejskiej Andrzej Iwanow-Kotakowski. – Inną ciekawą tendencją okazało się szerokie grono wystawców reprezentujących tak zwane spedycje cyfrowe. A czy to stały trend na zamianę tradycyjnych firm logistycznych na im pokrewne, czy jedynie alternatywa? Czas pokaże – dodaje Iwanow-Kotakowski.

„TransLogistica Poland 2019” stała się również doskonałą okazją do wsparcia potrzebujących. Gospodarze targów

dołączyli do grona organizatorów akcji charytatywnej #TSLdzieciom. Grupa AsstrA aktywnie wsparła inicjatywę. Zespół AsstrA wystawił zestaw gadżetów firmowych na licytację na Facebooku, a pracownicy i partnerzy firmy, rejestrując swój udział w targach, używali specjalnego kodu TLP7. Za każdą taką rejestrację na konto zbiórki trafiła mała cegiełka w postaci 10 zł.

Tegoroczna edycja TransLogistica Poland pozwoliła grupie kapitałowej AsstrA na umocnienie i nawiązanie kontaktów biznesowych, dając również szansę wsparcia potrzebujących. Niekiedy wystarczy mały gest, aby zrobić coś wielkiego. |

AsstrA
sales@asstra.pl



DB SCHENKER WYRÓŻNIONY PRZEZ BANKI ŻYWNOCİ

Ten działający na międzynarodową skalę operator logistyczny, od blisko 20 lat wspiera Banki Żywności realizując bezpłatny transport. Działalność ta została uhonorowana w tym roku Nagrodą im. Jacka Kuronia w kategorii „Darczyńca Banku Żywności – Inna pomoc”. Inna pomoc to właśnie transport przekazywanych towarów.

DB Schenker wspiera logistycznie Federację Polskich Banków Żywności, która walczy z problemem niedożywienia i przeciwdziała marnowaniu żywności.

Jego zaangażowanie w pomoc potrzebującym widać szczególnie na przykładzie współpracy pomiędzy Bankiem Żywności w Olsztynie i lokalnym oddziałem firmy,

który każdego miesiąca realizuje systematyczne transporty darów przekazywanych do Banków Żywności przez ofiarodawców.

To właśnie Bank Żywności w Olsztynie nominował DB Schenker do Nagrody im. Jacka Kuronia, będącej symbolem pamięci o jednym z inicjatorów idei pomocy ludziom potrzebującym oraz przeciwdziałania marnowaniu żywności. Wyróżnienie trafia do firm i instytucji, które szczególnie angażują się w walkę z problemem niedożywienia w Polsce.

– Jest to dla nas bardzo ważna nagroda, ponieważ docenia nasze zaangażowanie w pomoc lokalnym społecznościom. W codziennej działalności stawiamy nie tylko na wysoką jakość i profesjonalną obsługę klientów. Rozwijamy się w sposób zrównoważony, w oparciu o takie wartości jak zaufanie, partnerstwo i dialog – mówi Beata Konecka, PR & CSR Manager w DB Schenker – Jesteśmy też dumni z naszych pracowników i dostawców, którzy niezwykle chętnie angażują się w Czas Pomagania, program wolontariatu, w ramach którego realizowane są lokalne inicjatywy pomocy dla najbardziej potrzebujących – dodaje.

Rozdanie nagród odbyło się podczas Gali Banków Żywności. Wydarzenie zainaugurowało 23. Świąteczną Zbiórkę Żywności organizowaną przez Banki Żywności. W kilku tysiącach sklepów w całym kraju wolontariusze zachęcali do podzielenia się zakupami z najbardziej potrzebującymi. |



IntraLog Poland

Międzynarodowe Targi
Intralogistyki,
Magazynowania
i Łańcucha Dostaw

3 - 5 marca 2020
PTAK WARSAW EXPO

REZERWACJE JUŻ TRWAJĄ!
Nie zwlekaj i już dziś
zapytaj o stoisko.

 **IntraLog**
Poland

 info@intralogpoland.pl
 www.intralogpoland.pl



MT TSL

**MIĘDZYNARODOWE TARGI
TRANSPORTU, SPEDYCJI
I LOGISTYKI**

PTAK WARSAW EXPO
Al. Katowicka 62,
05-830 Nadarzyn,
Polska

**PTAK
WARSAW
EXPO**
INTERNATIONAL EXHIBITION & CONGRESS CENTRE


ufi
Member

**1-3
KWIECZNIA
2020**



**ZAPRASZAMY
NA TARGI**

www.mttsl.eu B/MT TSL

WIOLETTA KOZŁOWSKA
Project Manager
Tel.: 513 023 327
E-mail: w.kozlowska@warsawexpo.eu

PAWEŁ KAMIŃSKI
Specjalista ds. Sprzedaży
Tel.: 517 140 171
E-mail: p.kaminski@warsawexpo.eu



Wspieramy realizację Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ.
Szczególnie ważne są dla nas 3 z nich:

11 ZRÓWNOWAŻONE
MIASTA
I SPOŁECZNOŚCI



12 ODPOWIEDZIALNA
KONSUMPCJA
I PRODUKCJA



13 DZIAŁANIA
W DZIEDZINIE
KLIMATU



Dla ludzi i planety

Dowiedz się, jak prowadzimy zrównoważony biznes.