



LIPIEC-SIERPIEŃ 7-8/2020 (115)

TSLbiznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

IN RAM MICRO

COMMERCE & LIFECYCLE
SERVICES

LOGISTYKA JEST W MODZIE

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY CHEMICZNEJ

PANDEMIA A DZIAŁALNOŚĆ LOGISTYCZNA
W AMERYCE

ZMIANY W CZASIE PRACY KIEROWCY
- WAŻNE I „MNIEJ WAŻNE”



ISSN 2081 5255



9 772081 525000

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



9 września 2020
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne

expoSilesia

www.exposilesia.pl

Jeden dzień, wiele możliwości!

TRANSPORTEX



**Targi Transportu
i Spedycji**

LOGISTEX



**Salon Logistyki
i Magazynowania**

**WYDARZENIA
TOWARZYSZĄCE:**

PANEL DYSKUSYJNY
*„Finansowanie inwestycji
w transporcie i spedycji”*



SZKOLENIE
„RODO w transporcie”



KONFERENCJA
*„Rewolucja ANDROID – zmiany
w mobilnych systemach operacyjnych”*



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



WARSZTAT
*„Optymalizacja procesów
z wykorzystaniem narzędzi KAIZEN”*



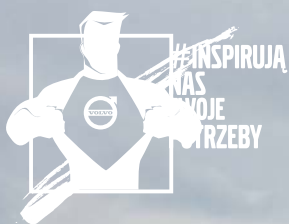
**ZAREJESTRUJ
SIĘ JUŻ TERAZ**

**Wstęp
bezpłatny
po rejestracji
on-line**

www.tslexpo.pl

Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz

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



NOWE VOLVO FH I VOLVO FM

NAJLEPSZE ROZWIĄZANIA W TRANSPORCIE
DŁUGODYSTANSOWYM I REGIONALNYM

Więcej informacji na www.volvotrucks.pl

Volvo Trucks. Driving Progress





Miedzynarodowi przewoźnicy drogowi 8 lipca zapamiętają jako datę, która w sposób istotny wpłynie na prowadzoną przez nich działalność, odbijając się w dużej mierze na zysowności ich firm. Wszystko dlatego, że tego dnia przyjęto „Pakiet Mobilności I”, który 31 lipca został oficjalnie opublikowany w dzienniku urzędowym Unii Europejskiej. Od tej daty bieżą wszystkie terminy wejścia w życie nowych przepisów. Pierwsze zaczęły obowiązywać już 20 sierpnia, zawarto je w Rozporządzeniu 561/2006 oraz 165/2014, a dotyczą czasu pracy, jazdy i odpoczynku kierowców. Mówią one o możliwości odbioru przez kierowcę dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych z rzędu; odbioru odpoczynku tygodniowego jedynie poza kabiną pojazdu; obowiązkowych powrotów kierowców co 4 tygodnie – do miejsca zamieszkania kierowcy lub co 3 tygodnie – do centrum operacyjnego przedsiębiorcy; o odpoczynku kierowcy na promie lub w pociągu oraz wydłużeniu czasu jazdy w wyjątkowych okolicznościach o 1 lub 2 godz.

Przepisy w polskiej wersji językowej opublikowano na stronie: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2020:249:FULL&from=PL>

Wprowadzenie „Pakietu Mobilności” forsowały przede wszystkim stowarzyszenia przewoźników z Francji, które nawet domagały się zakazu kabotażu dla firm z Europy Wschodniej. Na szczęście dla naszych przewoźników przepisu nie wprowadzono, choć i tak jest sporo obostrzeń, które często pod znakiem zapytania stawiają sensowność funkcjonowania tych z Europy Wschodniej, zwłaszcza, że wchodzimy w okres recesji. A czy „Pakiet Mobilności” pomoże firmom z Francji i Niemiec? Wiele osób twierdzi, że w dłuższej perspektywie raczej zaszkodzi, tym bardziej, że nasza gospodarcza przyszłość to jedna wielka niewiadoma, głównie z powodu pandemii. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie: 6

LOGISTYKA

Przy współpracy z instytucjami z sektora chemicznego 10

Branża związana z wieloma wyzwaniami 12

Specjalizacja: przewozy cysternowe produktów płynnych 14

Wyzwania w logistyce dla branży chemicznej 17

Ameryka Płn. i Płd. – rynek z różnorodnymi wyzwaniami 18

Pandemia a działalność logistyczna w Ameryce 20

Na całym świecie, także w Ameryce 22

Logistyka na miarę potrzeb 24

Grupa Seifert Logistics niezmiennie koncentruje się na rozwoju 27

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Brama, która nie otworzy się przed każdym 28

Warunki eksportu do sieci sklepów DIY w czasach pandemii 30

SYSTEMY IT

Automatyzacja procesów biznesowych. Przegląd praktycznych zastosowań 31

FINANSOWANIE

Nieunikniona automatyzacja w branży transportowej 34

Recesja na rynku leasingu 36

TRANSPORT DROGOWY

Oszczędzamy na paliwie. Sprawdź najnowsze rozwiązania w Volvo FH 37

PRAWO

Przyjęcie i wydanie towaru na gruncie konwencji CMR 38

Zmiany w czasie pracy kierowcy – ważne i „mniej ważne” 41

Naciski osi oraz zezwolenia na przejazd pojazdem nienormatywnym – nowe zasady 44

WYDARZENIA

Będzie się działo 46

CZYTAJ TAKŻE



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

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

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

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

Skład DTP
mt art

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

KMGmedia

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

TSLbiznes

Truck & Van

SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

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

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

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

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

www.kmg-media.pl

Nowe czasy, nowe rozwiązania

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

Epidemia koronawirusa wiosną zatrzymała nas w domach, przez co nasza wiosenna edycja konferencji nie mogła odbyć się w tradycyjnej formie.

Jednak życie i biznes toczą się dalej, ale wymagają nowego podejścia i wprowadzenia zmian, dostosowujących nas do nowej rzeczywistości.

Dlatego Spotkania Transportowe wracają i rozwijają się w nieco innej formie: cyfrowej i wirtualnej.

Już wkrótce na stronie Online.SpotkaniaTransportowe.pl znajdziesz najciekawsze i najważniejsze prezentacje, poradniki i wskazówki, przygotowane przez ekspertów i partnerów Spotkań Transportowych.

Dzięki nim sprawniej i bezpieczniej poprowadzisz swoją działalność transportową w tej nowej, trudnej rzeczywistości.

Spotkania Transportowe Online:

- | Najważniejsze i stale aktualizowane tematy
- | Sprawdzeni i doświadczeni eksperci
- | Wygodne formy dostępu do informacji (online i offline)
- | Nowe możliwości, nowe rozwiązania

Dołącz do grona tych,
którzy wiedzą więcej.

JUŻ WKRÓTCE NA
SpotkaniaTransportowe.pl

Jesień 2020

Mamy nadzieję, że jesienią spotkamy się już „na żywo” na Spotkaniach Transportowych w kilku miastach Polski.

OBSERWUJ
NASZE

strony internetowe

Organizatorzy:

KMGmedia

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALISTA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Więcej informacji już wkrótce na SpotkaniaTransportowe.pl

PIERWSZY W POLSCE ROWER KURIERSKI WYJECHAŁ NA ULICE KRAKOWA

GLS otworzył w Krakowie wyjątkowy punkt Szybkiej Paczki. Kurierzy rozwożą z niego przesyłki rowerem po Starym Mieście.



Pierwszy w Krakowie punkt firmowy Szybkiej Paczki GLS jest zlokalizowany przy ul. Dietla 93. Pełni on wyjątkową, dodatkową funkcję – stacji przeładunkowej dla przesyłek adresowanych do odbiorców w okolicy. Dociera do nich kurier poruszający się specjalnym rowerem. – *W sercu miasta jest duża strefa ograniczonego wjazdu dla pojazdów silnikowych. Nato-*

miast rower bez problemu i zgodnie z obowiązującymi przepisami dojeżdża bezpośrednio do odbiorców. Lokalizacja przy ul. Dietla pozwala nam połączyć rozwiązania ekologiczne, które również wpisane są w strategię naszego rozwoju, z punktem nadania i odbioru przesyłek – Szybka Paczka – wyjaśnia Małgorzata Markowska, marketing manager GLS Poland.

Uruchomiony w czerwcu punkt Szybkiej Paczki jest wyposażony m.in. w punkt pakowania, a nawet przymierzalnię (to ukłon w stronę osób zamawiających online odzież). Poza tym klienci mają tu możliwość odbioru i nadawania przesyłek za pobraniem, a płatności można dokonywać kartą lub BLIKIEM, z którym GLS niedawno nawiązał współpracę. **I**

NAJWIĘKSZY HUB ROHLIG SUUS LOGISTICS

Pod Warszawą otwarto największe centrum logistyczne Rohlig Suus Logistics. Obiekt, zaprojektowany według autorskich rozwiązań, jest największym hubem firmy i pełni funkcje magazynowe i przeładunkowe.



Budynek o powierzchni 48,5 tys. m² został zlokalizowany w Sokołowie na terenie Panattoni Park Warsaw South Janki i stanowi jeden z kluczowych elementów trzyletniej strategii ekspansji magazynowej operatora logistycznego. Inwestycja obejmuje terminal przeładunkowy typu *cross-dock* o powierzchni 10 tys. m², 36 tys. m² powierzchni magazynowej oraz 2,5 tys. m² części biurowej. Dzięki połączeniu tych funkcji zostanie zmniejszona liczba operacji handlingowych, co wpłynie na skrócenie czasu realizacji zleceń oraz zwiększenie

bezpieczeństwa pracy i umożliwi szybszą, sprawniejszą oraz tańszą dostawę towarów.

– *Dzięki niestandardowej wysokości składowania oraz zmienionej siatce słupów możliwe było wyposażenie obiektu w system VNA (Very Narrow Aisle), umożliwiający optymalne wykorzystanie przestrzeni. Pojemność magazynu logistycznego przekroczy dzięki temu liczbę 55 tys. miejsc paletowych EUR oraz 25 tys. m³ towarów objętościowych* – mówi Krzysztof Gąsiewski, dyrektor Oddziału Warszawa w Rohlig Suus Logistics.

Multikliencki obiekt pozwoli na dwukrotne zwiększenie wolumenu obsługiwanych przesyłek drobnicowych. Został on wyposażony w 102 doki przystosowane do obsługi samochodów od pojazdu typu „bus” do samochodów 24T. W części magazynowej znajdują się dodatkowe strefy umożliwiające przepakowywanie, preinstalację i testowanie towarów. Dzięki bliskości terminala w Pruszkowie centrum będzie mogło być wykorzystane do obsługi transportów kolejowych, morskich lub intermodalnych. Będzie służył obecnym i nowym klientom, ze szczególnym uwzględnieniem branży AGD, FMCG i elektronicznej.

Oddział Rohlig Suus Logistics w Sokołowie k. Janek istnieje od 2013 r. Początkowo obiekt o powierzchni 26 tys. m² mieścił się w Prologis Park Janki. W ciągu kolejnych pięciu lat Rohlig Suus Logistics zwiększył powierzchnię operacyjną o kolejne 15 tys. m², które były zlokalizowane w sąsiadujących Panattoni Park Janki I oraz Panattoni Park Janki II. W ubiegłym roku firma podjęła decyzję o przeniesieniu działalności operacyjnej z dwóch obiektów do nowopowstałego budynku. **I**

POLSKA LOGISTYKA Z NEGATYWNYM WYNIKIEM COVIDOWEGO TESTU

Koronawirus stwarza nowe możliwości dla branży TSL. Możemy zauważyć jak rozwija się logistyka krajowa, co przekłada się na rosnące zapotrzebowanie organizacji optymalnych tras przewozu.

Pandemia spotęgowała rozwój rynku e-commerce. Poprzez wprowadzone restrykcje wielu konsumentów zrezygnowało z utartych nawyków i przerzuciło się do sieci. Według raportu pt. „Global State of the Consumer Tracker” stworzonego przez Deloitte, polscy klienci nie wrócili do nawyków zakupowych sprzed pandemii. Według ankietowanych 53% Polaków skłonnych jest do kupowania produktów polskich, nawet jeżeli ich cena jest wyższa.



Mariusz Borkowski

– Aby zoptymalizować koszty i utrzymać płynność przejazdu niezbędna jest digitalizacja branży logistycznej. Zmiany w zachowaniu konsumentów, a także zmiany technologiczne i cyfryzacja odmiennie wizerunek branży, a skorzysta na tym lokalny biznes – zaznacza Country Manager dla regionu Polski z AsstrA Mariusz Borkowski. |

DACHSER STRATEGICZNYM PARTNEREM EURO CRAFT

Euro Craft, grupa zakupowa dla budownictwa i przemysłu z ponad 2250 stowarzyszonymi sprzedawcami detalicznymi w całej Europie, wybrała Dachser jako swojego partnera logistycznego.

Dzięki globalnemu rozwiązaniu branżowemu DACHSER DIY-Logistics członkowie grupy zakupowej skorzystają z rozbudowanej europejskiej sieci transportowej i ponad 20-letniego doświadczenia operatora w obsłudze logistycznej sklepów specjalistycznych, marketów budowlanych i centrów ogrodniczych. Jakość usług oferowana ich klientom przez operatora jest na tak samo wysokim poziomie w całej Europie, co ułatwi dostawcom i partnerom Euro Craft wejście na rynki w kolejnych krajach.

Co roku Dachser przewozi około 5 milionów przesyłek DIY, codziennie dostarczając je do 18 tys. punktów sprzedaży w Europie. Odbywa się to w ściśle określonych ramach czasowych, co pozwala zmniejszyć ruch na rampach rozładunkowych i optymalizuje przepływ towarów.

Euro Craft to sieć z główną siedzibą w Paryżu, składająca się z sześciu partnerów europejskich, z których każdy jest największą grupą zakupową



dla branży budowlano-przemysłowej na swoim krajowym rynku. Z przeszło 2250 stowarzyszonymi sprzedawcami detalicznymi i ponad 4100 lokalizacjami w ponad 25 krajach łączna wartość handlu dla wszystkich firm partnerskich wynosi około 8,5 mld euro. Misją Euro Craft jest połączenie interesów swoich uczestników, dostawców, usług i logistyki w celu uzyskania przewagi kosztowej i jak największych efektów synergii zakupowej. |

OFERTA DLA KLIENTÓW Z POŁUDNIA POLSKI

DB Schenker, chcąc być bliżej klientów znajdujących się na południu Polski, w obrębie Dolnego i Górnego Śląska oraz Małopolski, otworzył w Sosnowcu magazyn CFS (Container Freight Station), który umożliwi konsolidację i dekonsolidację kontenerów drobnicowych.



Operator logistyczny uruchomił 4 linie oceaniczne z chińskich portów w Szanghaju, Ningbo, Hongkongu i Shenzhen. Przesyłki klientów po wpłynięciu do portu w Gdańsku zostaną w całości przetransportowane do Sosnowca i po rozformowaniu trafią do finalnych odbiorców.

– Podjęte działania ułatwią proces planowania dostaw do drzwi i dodatkowo obniżą ich koszt. Dystans na ostatnim odcinku zmniejszy się z ponad 600 km od polskich portów do niecałych 100 km – wyjaśnia Justyna Jaśkiewicz, Head of LCL Cluster Poland and North East Europe w DB Schenker. – Kontenery wyprawiane z największego portu na świecie ulokowanego w Szanghaju po około 37 dniach docierają do Gdańska. Po rozładunku statku w ciągu dwóch dni roboczych trafiają do magazynu konsolidacyjnego w Sosnowcu – dodaje.

Rozwiązanie dla drobnicy kontenerowej polecane jest firmom, które w sytuacji spowodowanej koronawirusem zmniejszyły swoje zamówienia i ich przesyłki nie wypełniają całego kontenera. W takim przypadku klient płaci za usługę frachtu morskiego proporcjonalnie do wielkości przesyłki. |

KOLEJNY PARK PANATTONI NA ŚLĄSKU

Panattoni wybuduje park magazynowo-produkcyjny Panattoni Park Zabrze II. Inwestycja o powierzchni 44 tys. m² powstanie w Zabrzu na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.



Początek budowy to lipiec 2020. Obiekt będzie miał 44 tys. m² z czego 14 tys. m² (600 m² to biura) zajął już pierwszy najemca – firma Zarys International Group, producent i dostawca produktów medycznych m.in. do szpitali. Zarys wprowadzi się do parku w lutym 2021, ale wcześniejszy dostęp do obiektu uzyska już w grudniu tego roku.

Górny Śląsk to jeden z największych rynków logistycznych w Polsce. Jest nie tylko najbardziej zaludnionym (4,7 mln mieszkańców) i zurbanizowanym obszarem w kraju (380 mieszkańców/km²), ale i jednym z największych ośrodków przemysłowych w Europie Środkowo-Wschodniej.

– Nasz najnowszy projekt ulokowany będzie w jednym z kluczowych centrów logistycznych kraju, obsługujących zarówno region, kraj jak i zagranicę. Wynika to z łatwego dostępu do głównych arterii komunikacyjnych jak autostrada A1 i A2 oraz portów lotniczych w Katowicach i Krakowie. Dodatkowym atutem jest to, że Panattoni Park Zabrze II znajdzie się na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, co oznacza wiele ulg podatkowych dla inwestora. W 2019 r. właśnie ta strefa została uznana w rankingu FDI Business Financial Times nie tylko za najlepszą strefę ekonomiczną w Europie, ale i drugą na świecie – komentuje Aurelia Rachtan Senior Development Manager Panattoni.

Panattoni Park Zabrze II będzie certyfikowany w systemie BREEAM na poziomie Very Good. Obiekt uzyska także nowy wygląd. Zgodnie z najnowszymi standardami wdrożonymi przez Panattoni, magazyn będzie miał nowy układ kolorystyczny, szklano-aluminiowe fasady w części biurowej i więcej zieleni. |

DPD POLSKA Z LEPSZYM WYNIKIEM NIŻ PRZED ROKIEM

Najchętniej wybieraną przez klientów e-sklepów firmą kurierską, z wynikiem o 1 p.p. wyższym niż rok wcześniej (30%), jest DPD Polska. Dane te umieszczono w raporcie „E-commerce w Polsce 2020” przygotowanym przez międzynarodową firmę badawczą – technologiczną Gemius.



Raport jest analizą postaw, zwyczajów i motywacji e-konsumentów dokonywaną na podstawie ruchu w Internecie. Potwierdził on rosnącą popularność e-zakupów w Polsce. Grupa nabywców online stanowi w naszym kraju już 73% ogółu internautów, co oznacza przyrost o 11 p.p. rok do roku.

– Staramy się spełniać oczekiwania nadawców i odbiorców paczek. Branża e-commerce cały czas się rozwija, a trudna dla wszystkich wiosna 2020 r. tylko potwierdziła, jak istotną i perspek-

tywną gałęzią gospodarki jest sprzedaż w sieci i wspomagające ją usługi kurierskie. Dziś najważniejsze dla naszych klientów są bezpieczeństwo, niezawodność i wygoda. Epidemia COVID-19 spowodowała, że doszło do uproszczenia niektórych procedur, pojawiły się nowe usługi. Spodziewamy się, że wiele z wprowadzonych ostatnio usprawnień w sposobie doręczania przesyłek trwale zyska aprobatę nadawców i odbiorców. Mamy nadzieję, że społeczność wokół e-commerce je doceni – komentuje Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska.

W badaniu wzięło udział 1544 internautów. Przeprowadzono je pomiędzy 23 a 30 marca 2020 r. Zostało ono zrealizowane przy pomocy ankiet CAWI (Computer-Assisted Web Interview) na panelu internetowym. Pełna treść raportu dostępna jest pod adresem: <https://www.gemius.pl/wszystkie-artykuly-aktualnosci/e-commerce-w-polsce-2020.html>

SPOSÓB NA OPTYMALIZACJĘ PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH

Port Koper wraz z firmą Innofreight przeprowadził testowe załadunki kontenerów morskich na wagony podwójnego zastosowania: umożliwiające bezpieczny transport zarówno materiałów sypkich jak i kontenerów morskich.

Wagon opracowany i wykonany przez zespół firmy Innofreight, znajdujący się w mieście Celje w Słowenii, to sposób na optymalizację przewozów kolejowych w przypadku różnych grup ładunkowych. Wprawdzie takie rozwiązania pojawiają się na rynku, ale opierają się głównie na wykorzystaniu standardowych wagonów, tzw. „węglarek”. Mocowanie kontenerów w trakcie transportu powinno odbywać się wyłącznie przy użyciu systemu twist lock, a każdy inny system powinien przejść proces certyfikacji. System Box-in-Box, zaproponowany przez firmę Innofreight, przechodzi końcowy etap testów. Testy operacyjne przeprowadzone na terenie Portu Koper wypadły pomyślnie.



O tym, czy Box-in-Box znajdzie nabywców, zadecydują: cena zakupu i kierunki przepływu ładunków. Od strony łądu Port Koper obsługuje rynki ponad 10 krajów. Wiele z nich zainteresowanych jest takim rozwiązaniem. To dla Portu możliwość pozyskania nowego wolumenu oraz zwiększenia udziału kolei w portowym obrocie ładunków, który obecnie wynosi ponad 50%. |

ZMIANY W GEOPOST / DPDGROUP

25 czerwca 2020 r. Boris Winkelmann na stanowisku prezesa zarządu GeoPost/DPDgroup i wiceprezesa Groupe La Pos zastąpił przechodzącego na emeryturę Paula-Marie Chavanne.



Boris Winkelmann

Jest on absolwentem wydziału zarządzania w European Business Programme w Bordeaux i Münster oraz uniwersytetu Universidad Pontificia Comillas w dziedzinie finansów. Z grupą GeoPost związany jest od ponad 20 lat. Przez ostatnie 6 lat pełnił rolę prezesa DPD Niemcy. Ma 25 lat doświadczenia w branży KEP. Karierę zawodową rozpoczął w 1994 r. w TNT Express Worldwide. W 1999 r. podjął pracę w GeoPost, gdzie koordynował zakup większościowego pakietu akcji DPD w Niemczech, która zakończyła się w 2001 r. Jednocześnie angażował się w międzynarodowy rozwój GeoPost. Ma także doświadczenie jako przedsiębiorca w obszarze e-commerce, badań marketingowych oraz M&A. Od 1 lutego pełnił funkcję wiceprezesa zarządu DPDgroup i w tej roli przeprowadził grupę przez kryzys wywołany pandemią COVID-19. Dziś zarządza powstałym w 1999 r. holdingiem GeoPost, który w ciągu 20 lat rozwinął największą sieć doręczeń w Europie pod marką handlową DPDgroup.

– Jestem pełen uznania dla mojego poprzednika Paul-Marie Chavanne'a za 20 lat pracy na rzecz grupy, dzięki czemu stała się ona liderem w branży, osiągając liczne sukcesy i odnotowując stabilny wzrost. Obecnie wychodzimy z kryzysu, przed nami wiele wyzwań, ale także nowych możliwości kształtowania przyszłości sektora. DPDgroup jest przygotowana na wzrost branży e-commerce oraz utrzymanie pozycji lidera w obszarze doręczeń przyjaznych środowisku – stwierdził Boris Winkelmann. |

W WALCE Z WIRUSEM

Koleje Śląski wprowadzają trwałe zabezpieczenia antybakteryjne i antywirusowe taboru. Przy współpracy z Lumichem pokryły ponad 60 pociągów powłoką TitanSolid™, bazującą na nanocząsteczkach dwutlenku tytanu.

Po aplikacji na trwałe wiążą się one z podłożem, tworząc system powłok fotokatalitycznych, które uaktywniają się pod wpływem światła i w naturalnym procesie fizyko-chemicznym likwidują wirusy, bakterie, grzyby i pleśń.

– Działanie TitanSolid™ oparte jest na procesach zachodzących w przyrodzie. Pod wpływem światła następuje reakcja utleniania, w wyniku której wirusy, bakterie, grzyby i inne drobnoustroje zmieniają się w dwutlenek węgla, wodę i proste jony nieorganiczne.

W efekcie powierzchnia pozostaje niemal sterylna. Jednorazowa aplikacja zapewnia trwałość powłoki co najmniej przez rok, a jej właściwości aktywują się pod wpływem światła – zarówno słonecznego, jak i sztucznego (np. LED, żarówka bez udziału światła UV). W rezultacie, użycie TitanSolid™ uwalnia od konieczności uciążliwej i kosztownej dezynfekcji, stanowiąc trwałe zabezpieczenie przeciwwirusowe i przeciwbakteryjne – wyjaśnia Jacek Żołociński, prezes zarządu Lumichem. |



FAKTORING MASOWY OTWARTY DLA WSZYSTKICH FIRM

Jesteśmy gotowi na tysiące Twoich faktur!

Wiemy, jak trudno zarządzać płynnością finansową, kiedy współpracuje się z setkami różnych kontrahentów. Tysiące faktur na niewielkie kwoty, zmieniający się kontrahenci to już dla nas nie problem. Sprawdź innowacyjne rozwiązanie, które automatycznie sfinansuje masę Twoich należności bez zbędnych formalności.

ZADZWOŃ 800 224 229

ODWIEDŹ www.bibbyfinancialservices.pl

WIERZYM W TWÓJ BIZNES

FAKTORING Z REGRESEM • FAKTORING BEZ REGRESU • FAKTORING EKSPORTOWY

BIBBY
FINANCIAL SERVICES



Dobór odpowiednio przystosowanych opakowań i pojemników pozwala na zminimalizowanie ryzyka uszkodzenia zawartości i zapobiega wydostaniu się niebezpiecznych środków w trakcie transportu



PRZY WSPÓŁPRACY Z INSTYTUCJAMI Z SEKTORA CHEMICZNEGO

Operatorem logistycznym, który osiągnął znaczącą pozycję w obsłudze branży chemicznej jest Dachser. Poprzez Dachser Chem-Logistics dostarcza usługi dostosowane do potrzeb klientów. Jak to się odbywa i jakich wymaga umiejętności – mówi dr inż. Grzegorz Lichocik, prezes Dachser w Polsce.

Jaki zakres usług dla branży chemicznej realizuje Dachser? Na jakie jest największe zapotrzebowanie?

W ramach rozwiązania korporacyjnego Dachser Chem-Logistics zapewniamy profesjonalne rozwiązania branżowe dla logistyki w sektorze chemicznym. Dzięki dysponowaniu rozbudowaną siecią połączeń i oddziałów, zapewniamy dostęp do kluczowych globalnych rynków nie tylko w Europie, ale i na całym świecie. Specjalistyczna wiedza dotycząca specyfiki branży chemicznej oraz stosowane przez nas kompleksowe środki ochrony na wszystkich etapach realizacji pozwalają na bezpieczny transport i magazynowanie substancji chemicznych, których dużą część stanowią towary niebezpieczne, tzw. ADR-y. Wszystkie ciężarówki Dachser są wyposażone w odpowiedni do ich przewozu sprzęt, a wiedza kierowców jest udokumentowana certyfikatami. Co więcej, przebieg dostaw jest kontrolowany przez specjalistów z międzynarodowym certyfikatem ADR, z których część działa także w Polsce. Oprócz doradztwa na rzecz

operatora i jego klientów, przestrzegają oni również procedur właściwego zabezpieczania ładunku w czasie transportu, jego odpowiedniego składowania oraz dbają o sys-

Narzędzia informatyczne grają niezwykle ważną rolę w niezawodnym i bezpiecznym transporcie chemii. Dachser jest jednym z nielicznych operatorów na świecie działających w ramach jednolitego system IT.

tematyczne audyty bezpieczeństwa we wszystkich działach Dachser realizujących transport chemii.

Dachser systematycznie inwestuje również w nowoczesne obiekty logistyczne, dostosowane do magazynowania substancji chemicznych. Przykładem jest otwarcie w ostatnim czasie magazynu do obsługi towarów niebezpiecznych w miejscowości Malsch w Niemczech. Obiekt został specjalnie zaprojektowany tak, by umożliwić odpowiednie przechowywanie produktów chemicznych, takich jak farby, powłoki i kleje.

Jakiego rodzaju firmy z branży chemicznej są Państwa klientami?

Zajmujemy się transportem i składowaniem produktów chemicznych dla wielu gałęzi przemysłu. Wśród nich znajdują się m.in. branża tekstylna, motoryzacyjna, tworzyw sztucznych, jak również budownictwo i rolnictwo. Dachser w ramach rozwiązania Dachser Chem-Logistics w Polsce świadczy usługi dla przedsiębiorstw z sektora chemicznego od 2017 roku, jednak jako operator współpracujemy z firmami z tej branży od wielu lat. Zgromadzone doświadczenie i stale podnoszone kompetencje przyczyniły się również do zwiększenia liczby przewożonego przez nas asortymentu branż pokrewnych, jak chemia gospodarcza i budowlana czy tworzywa sztuczne. Mamy również udział w rozwoju polskiej branży kosmetycznej, logistycznie wspierając jej eksport.

Jaka jest specyfika usług dla tej branży?

Sektor chemiczny jest ściśle związany ze stanem bieżącej koniunktury gospodarczej. Produkty są wykorzystywane zarówno przez duże koncerny, jak i klientów indywidualnych, przy produkcji dóbr konsumpcyjnych, w rolnictwie, przy produkcji paliw, nawozów czy leków. Substancje i wyroby chemiczne stanowią znaczną część w polskim eksporcie, a ścisły nadzór nad całym procesem magazynowania i transportu jest niezwykle istotny dla zachowania bezpieczeństwa ludzi i środowiska naturalnego. Już na etapie pakowania należy zadbać o dobór odpowiednio przystosowanych opakowań i pojemników, co pozwoli na zminimalizowanie ryzyka uszkodzenia zawartości i zapobiegnie wydostaniu się niebezpiecz-

nych środków w trakcie transportu. Ponieważ każdy ewentualny błąd mógłby wiązać się z ogromnymi konsekwencjami, koncerny chemiczne dla swoich podwykonawców stawiają poprzeczkę bardzo wysoko – udana współpraca nie oznacza jedynie organizacji przewozu produktów z punktu A do B, ale wiąże się z zachowaniem wszelkich standardów bezpieczeństwa na każdym etapie łańcucha dostaw. Duże znaczenie ma także elastyczność operatorów logistycznych i zdolność do zapewnienia usług dostosowanych do potrzeb klienta. Dachser zapew-

nia to w ramach dedykowanego rozwiązania branżowego Dachser Chem-Logistics, dbając o sprawną dostawę chemikaliów z zachowaniem najwyższej jakości obsługi.

Jak duży udział w portfolio usług Dachser ma branża chemiczna?

Szybki rozwój rodzimego sektora chemicznego wiąże się ze zwiększonym zapotrzebowaniem na wyspecjalizowane usługi logistyczne, co widać na przykładzie Dachser Chem-Logistics. Ubiegły rok zakończył się dla nas poprawą wyników w kontekście obsługi eksportu polskiej branży chemicznej, podnosząc obroty w ramach polskiego Dachser Chem-Logistics o blisko 65% r/r. Liczba przewiezionych przesyłek wzrosła o 45% r/r, a ich łączny



Dachser systematycznie inwestuje w nowoczesne obiekty logistyczne, dostosowane do magazynowania substancji chemicznych

tonaż o 54%. Dużą część transportowanych produktów stanowiły wymagające zachowania szczególnej ostrożności materiały niebezpieczne. Prócz zachowywania najwyższej jakości oferowanych usług, Dachser dba również o współpracę z najważniejszymi instytucjami z sektora chemicznego. Od ponad dwóch lat należymy do Polskiej Izby Przemysłu Chemicznego, przyczyniając się tym samym do rozwoju branży. W roku ubiegłym przystąpiliśmy również do Stowarzyszenia ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych wspierającego rozwój zawodu DGSA w kraju.

Jakie wymogi musi spełnić operator logistyczny świadczący usługi dla tej branży? Co jest konieczne, a co tylko dobrze widziane?

Transport i składowanie chemii wymaga szeregu przygotowań i przestrzegania ściśle określonych umów powiązanych ze

sobą na zasadzie wzajemnej zależności. Do podstawowych dokumentów należy Konwencja ADR, która jest nowelizowana co dwa lata w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludziom i środowisku. Opisuje ona procedury i obowiązki związane z warunkami przewozu, rozładunku i załadunku, jak również nakreśla wymagania dotyczące pojazdów i kwalifikacji członków załogi mających styczność z materiałami niebezpiecznymi.

Jednak oprócz przestrzegania aktów prawnych, przy transporcie i składowaniu substancji chemicznych niezwykle istotna jest wiedza i świadomość personelu uczestniczącego w całym procesie. W Dachser przeszkoleni w zakresie obsługi materiałów chemicznych są nie tylko kierowcy, ale także wszyscy pracownicy operacyjni na terminalach i w biurze, a prawidłowy przebieg dostaw jest przestrzegany dzięki zespołowi liczącemu ponad 200 doradców DGSA z międzynarodowym certyfikatem ADR.



Transport i składowanie chemii wymaga szeregu przygotowań i przestrzegania ściśle określonych umów powiązanych ze sobą na zasadzie wzajemnej zależności. Do podstawowych dokumentów należy Konwencja ADR

Z czym operator logistyczny musi się mierzyć w Polsce, a z czym za granicą? Jaki wpływ na to miał koronawirus?

W ciągu ostatniej dekady przemysł chemiczny notował stabilny wzrost na całym świecie. Jest on silnie powiązany z innymi branżami – wytwarzane produkty są wykorzystywane niemal we wszystkich pozostałych obszarach gospodarki. Rozwój ten



dr inż. Grzegorz Lichocik

bezpośrednio wpływa na zapotrzebowanie na operatorów logistycznych specjalizujących się w obsłudze substancji chemicznych. Do głównych wyzwań dla dostawców logistycznych można zaliczyć m.in. dynamicznie zmieniające się oczekiwania klientów – tu liczy się przede wszystkim elastyczność i zdolność szybkiego reagowania na ich potrzeby, które może zapewnić doświadczony operator logistyczny, taki jak Dachser.

Logistyka jest silnie związana ze zmianami w branżach klientów, co było szczególnie widoczne w okresie *lock downu* podczas światowej pandemii. Prócz nowych procesów organizacji związanych z ograniczeniem rozprzestrzeniania się wirusa i początkowych utrudnień w transporcie międzynarodowym, wpływ na dostawy mają również wzrosty lub spadki wolumenów w poszczególnych obszarach. Sytuacja związana z koronawirusem jest wyjątkowa, ale nauczyliśmy się w niej odnajdywać. Firmy logistyczne obsługujące międzynarodowe łańcuchy dostaw, jak Dachser, odgrywają istotną rolę w zapewnieniu ciągłości działania jednolitego rynku europejskiego.

Na ile rozwój nowych technologii zmienia obsługę branży chemicznej?

Narzędzia informatyczne grają niezwykle ważną rolę w niezawodnym i bezpiecznym transporcie chemii. Dachser jest jednym z nielicznych operatorów na świecie działających w ramach jednolitego systemu IT. Usługa „Tracking & tracing” daje możliwość śledzenia statusu przesyłek na każdym etapie łańcucha dostaw w czasie rzeczywistym, bez względu na liczbę przekraczanych granic. Dzięki kodom SSCC możliwy jest nadzór nad poszczególnymi elementami transportu, włączając w to poziom pojedynczych palet.

■ Dziękuję za rozmowę.

Udana współpraca operatora logistycznego z branżą chemiczną nie oznacza jedynie organizacji przewozu produktów z punktu A do B, ale wiąże się z zachowaniem wszelkich standardów bezpieczeństwa na każdym etapie łańcucha dostaw.



Obsługa branży chemicznej wymaga spełnienia licznych wymogów formalnych i uzyskania wielu pozwoleń. Jeśli chodzi o branżę paliwową PEKAES prowadzi obsługę towarów we wszystkich przewidzianych procedurach akcyzowych

BRANŻA ZWIĄZANA Z WIELOMA WYZWANIAM

PEKAES świadczy szerokie spektrum usług logistycznych dla branży chemicznej obejmujące transport, dystrybucję drobnicową oraz częściową (krajową i międzynarodową), spedycję całopojazdową, spedycję morską, lotniczą i kolejową, logistykę magazynową, organizację przepraw promowych, usługi celne, jak i specjalistyczną obsługę ładunków niebezpiecznych. O szczegółach mówi Arkadiusz Filipowski, dyrektor handlowy, członek Zarządu Grupy PEKAES.

Co pozwala firmie świadczyć tak szeroki zakres usług?

Tak szeroki, wymieniony wyżej zakres usług możemy świadczyć, dzięki dobrze rozwiniętej sieci dystrybucji obejmującej 20 krajowych terminali. Ponadto dzięki sieci kilkunastu partnerów zagranicznych we wszystkich kluczowych krajach europejskich. Dodam, że zakres naszych usług obejmuje również transport cystern zbiornikowych z chemią i gazem ciekłym. W 2015 r. uruchomiliśmy na przejściu granicznym w Braniewie terminal do przeładunku gazu płynnego z parkiem zbiornikowym. W tym obszarze naszej działalności silnie zaznaczamy naszą pozycję na rynku dzięki Chemikals, spółce wchodzącej w skład Grupy PEKAES. Chemikals zarządza kolejowym terminalem przeładunkowym na granicy Polski z Rosją i świadczy kompleksowe usługi logistyczne, które obejmują przeładunek towarów, odprawę celną, produkcję mieszanin, magazynowanie gazów płynnych oraz obsługę spedycyjną.

Natomiast w tym roku z sukcesem zakończyliśmy fazę testową transportu skroplonego gazu ziemnego (LNG) sprowadzanego do Polski. W tym obszarze specjalizuje się SPEDCONT, spółka również należąca do Grupy PEKAES. SPEDCONT zajmuje się transportem kolejowym i drogowym oraz przeładunkiem i składowaniem różnorodnych ładunków, w tym towarów niebezpiecznych.

Na jakie usługi jest największe zapotrzebowanie?

Zapotrzebowanie dotyczy przede wszystkim transportu towarów zwanych ADR oraz obsługi branży paliwowej.

Jakiego rodzaju firmy są klientami?

W gronie klientów PEKAES znajdują m.in. największe korporacje przemysłu naftowego w Europie Środkowo-Wschodniej, jak również producenci wysokiej jakości materiałów chemii budowlanej.

Jaka jest specyfika usług dla tej branży?

Ponieważ obsługa projektów w branży chemicznej związana jest z wieloma wyzwaniami, dlatego dostosowaliśmy infrastrukturę terminalową PEKAES oraz nasze systemy informatyczne do wymagań związanych z obsługą tego typu projektów. Kluczowe pozostają kwestie

Szeroki, wymieniony wyżej zakres usług, PEKAES może świadczyć dzięki dobrze rozwiniętej sieci dystrybucji obejmującej 20 krajowych terminali. A także dzięki sieci kilkunastu partnerów zagranicznych we wszystkich kluczowych krajach europejskich.

zapewnienia bezpieczeństwa ładunków w procesie ich dystrybucji. W przypadku towarów niebezpiecznych musimy stosować się do ściśle określonych metod postępowania, poczynawszy od specjalnie dostosowanych pojazdów do transportu, a kończąc na specjalnym wyposażeniu magazynu. Niezwykle ważny jest stały monitoring i precyzyjne zaplanowanie transferu materiałów chemicznych. Poza tym istnieją ładunki, których transport w okresie zimowym wymaga przewozu w dodatniej temperaturze.

Dodam, że w segmencie gazu płynnego wciąż stawiamy na nowe inwestycje, gdyż rozwija się on niezwykle dynamicznie. Zaledwie po sześciu miesiącach od rozpoczęcia działalności musieliśmy rozbudować bocznicę w Braniewie, aby maksymalnie wykorzystać zdolności operacyjne Chemikals.

Jak duży udział w portfolio usług PEKAES ma branża chemiczna?

Niewątpliwie to bardzo ważny segment w działalności Grupy PEKAES, a skala naszych operacji jest imponująca.

Jakie wymogi musi spełnić operator logistyczny świadczący usługi

musimy stosować się do wytycznych dotyczących przewozu ładunków niebezpiecznych ADR i RID. Przewożony przez nas ostatnio tank-kontener z gazem ważył około 35 ton, a jego transport obejmował kilka etapów. W pierwszym SPEDCONT odebrał nowy tank-kontener od klienta w południowej Polsce, a następnie transportem drogowym dostarczył go do portu w Gdyni, po czym zbiornik został załadowany na statek płynący do portu kontenerowego, a w kolejnym etapie drogą lądową do rafinerii. Po wypełnieniu tank-kontenera gazem (LNG), ładunek wyruszył w drogę powrotną. Wówczas,

Obsługa projektów w branży chemicznej związana jest z wieloma wyzwaniami, dlatego PEKAES dostosował infrastrukturę terminalową i systemy informatyczne do wymagań związanych z obsługą tych projektów. Kluczowe jest zapewnienie bezpieczeństwa ładunków w procesie ich dystrybucji.

po przeładunku w porcie w Gdyni, załadowany tank-kontener wyruszył kolejną do terminalu SPEDCONT Łódź, gdzie został załadowany na samochód i dostarczony do odbiorcy. Jak widać, proces był złożony



Arkadiusz Filipowski

przewidywanych procedurach akcyzowych. W lipcu 2016 roku otrzymaliśmy od Urzędu Regulacji Energetyki koncesję na Magazynowanie Paliw Ciekłych (MPC) oraz Wytwarzanie Paliw Ciekłych (WPC). Umożliwiło nam to rozszerzenie naszej oferty o takie usługi jak magazynowanie gazu i sporządzanie mieszanin gazu.

Z czym operator logistyczny musi się mierzyć w Polsce, a z czym za granicą? Jaki wpływ na to miał koronawirus?

W dobie pandemii koronawirusa operatorzy mierzą się z nowymi procedurami i obostrzeniami. Lecz w miarę upływu czasu mogę stwierdzić, że zarówno w kraju, jak i zagranicą dobrze radzimy sobie z tymi wyzwaniami.

Na ile rozwój nowych technologii zmienia obsługę tej branży? A może swój udział ma tu też koronawirus?

Podążamy w kierunku dalszej automatyzacji procesów logistycznych. Do głosu dochodzą coraz to bardziej intuicyjne i nowoczesne rozwiązania informatyczne, które zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa na każdym etapie obsługi projektów. Jeśli chodzi o ostatnie wydarzenia, pandemia koronawirusa wpłynęła na wprowadzenie zmian przede wszystkim mających na celu ochronę zdrowia ludzi. Natomiast w mniejszym stopniu miała ona wpływ na obsługę tej branży. |



W tym roku z sukcesem PEKAES zakończył fazę testową transportu skroplonego gazu ziemnego (LNG) sprowadzanego do Polski. W tym obszarze specjalizuje się SPEDCONT, spółka również należąca do Grupy PEKAES

dla tej branży? Co jest konieczne, a co tylko dobrze widziane?

Z pewnością konieczne jest zapewnienie odpowiedniego zaplecza technicznego, technologicznego, jak i specjalistycznego sprzętu i taboru. W przypadku transportu intermodalnego gazu (LNG)

ny i a naszym zadaniem było zapewnienie najwyższych norm bezpieczeństwa na każdym z tych etapów.

Obsługa branży chemicznej wymaga także spełnienia licznych wymogów formalnych i uzyskania wielu pozwoleń. Jeśli chodzi o branżę paliwową prowadzimy obsługę towarów we wszystkich

Trans Polonia Group dysponuje flotą liczącą 620 jednostek transportowych, co stawia ją w czołówce największych, wyspecjalizowanych firm oferujących przewozy drogowe płynnych surowców w regionie. Przewozom produktów chemicznych dedykuje blisko 130 jednostek



SPECJALIZACJA: PRZEWOZY CYSTERNOWE PRODUKTÓW PŁYNNYCH

Specjalistyczne usługi przewozów płynnych chemikaliów na rynku krajowym i rynkach międzynarodowych realizuje Trans Polonia Group, rozwijając przy tym siatkę połączeń, zwłaszcza w Europie Zachodniej. Dysponuje przedstawicielstwami handlowymi w głównych ośrodkach przemysłowych, blisko klientów i największych centrów logistycznych w Holandii, Niemczech, Francji oraz Hiszpanii.

W branży chemicznej obserwujemy popyt na usługi logistyczne zarówno dla surowców neutralnych, takich jak oleje bazowe, parafiny, polyole, kleje, żywice, czy Ad Blue, jak i niebezpiecznych, czyli ADR – np. kwasy, rozpuszczalniki, izocyjaniany, plastyfikatory. W ramach naszych uprawnień stale poszerzamy ofertę przewozów, tak w zakresie portfolio produktów, jak i kierunków geograficznych. Dysponujemy flotą liczącą 620 jednostek transportowych, co stawia nas w czołówce największych, wyspecjalizowanych firm oferujących przewozy drogowe płynnych surowców w regionie.

oraz rosnąca przewaga konkurencyjna wynikająca z rozbudowy floty oraz bardzo dobrej sytuacji finansowej. W obszarze logistyki płynnych chemikaliów TPG wypracowała rekordowe wyniki w 15-letniej historii, rosnąc w ostatnich latach w średnio około 10-procentowym tempie rok do roku.

Dwie grupy klientów

Naszych klientów w branży chemicznej, tak w Polsce, jak i za granicą, można podzielić na dwie główne grupy. Pierwsza

współpracujemy z firmami zblizonymi do nas, tj. firmami transportowymi na zasadzie podwykonawstwa. Bez względu na kategorię, do klientów Grupy zaliczają się największe przedsiębiorstwa w branży petrochemicznej.

Specyfika usług

Logistyka chemikaliów jest jedną z najbardziej wymagających i złożonych gałęzi sektora TSL, a dynamicznie zmieniający się rynek bardzo szybko weryfikuje profesjonalizm i doświadczenie firm transportowych. Bariera wejścia związana ze specyfiką usług, dla nowych podmiotów jest wysoka.

Oczekiwaniem największych podmiotów na rynku jest obecnie nie tylko wykonanie kompleksowej usługi logistycznej łączącej obsługę transportu, logistyki i spedycji, ale również gotowość przewoźnika do szybkiej reakcji na wszelkie niestandardowe zdarzenia po stronie klienta i wychodzenie naprzeciw konkretnym wymaganiom branżowym. W praktyce oznacza to, że operatorzy

Logistyka chemikaliów jest jedną z najbardziej wymagających i złożonych gałęzi sektora TSL, a dynamicznie zmieniający się rynek bardzo szybko weryfikuje profesjonalizm i doświadczenie firm transportowych.

Przewozom produktów chemicznych dedykuje blisko 130 jednostek.

W 2019 roku rozwojowi Grupy sprzyjała pozytywna koniunktura gospodarcza

to producenci, druga – tzw. „traderzy”, czyli podmioty profesjonalnie zajmujące się obrotem produktami. Ponadto, ze względu na dużą skalę działalności,

transportowo-logistyczni muszą dobrze poznać indywidualne potrzeby klientów i ich branże, aby móc dopasować do nich najlepszą usługę zachowując najwyższy standard bezpieczeństwa, przy odpowiedniej optymalizacji kosztów.

W transporcie chemikaliów najważniejsze jest jednak bezpieczeństwo. Konieczne jest stałe monitorowanie regularnie zmieniających się przepisów, szkolenie pracowników i aktualizowanie stanu wiedzy. Kluczową rolę odgrywa wykwalifikowana kadra i specjalistyczny

producenci, firmy dokonujące profesjonalnego obrotu towarami, jak również firmy transportowe. We wszystkich obszarach spółka dystrybuuje swoje usługi za pośrednictwem rozbudowanej siatki

spełnienie wszystkich wymogów stawianych przez ustawodawstwo krajowe, UE i międzynarodowe, co pozwala utrzymać najwyższy europejski standard. Są to przede wszystkim zasady ujęte w liczn

Jednym z największych wyzwań dla rynku, zarówno w Polsce jak i Europie, jest dostępność wykwalifikowanych kierowców. Jednocześnie, systematyczny wzrost wymagań klientów determinuje inwestycje sprzętowe w tabor.

Do swobodnego poruszania się na rynku branży chemicznej istotne jest spełnienie wszystkich wymogów stawianych przez ustawodawstwo krajowe, UE i międzynarodowe, co pozwala utrzymać najwyższy europejski standard



sprzęt. Przewoźnik, biorąc odpowiedzialność za istotną część procesów logistycznych klientów, odpowiada również za ich renomę oraz dobre imię.

Wspólną cechą wymaganą przez wszystkich klientów są wysokie parametry w zakresie jakości i terminowości. Z naszego doświadczenia wynika, że wypełnianie szeregu specjalistycznych wymagań pozwala z czasem na stopniowe rozszerzanie skali współpracy, udział w większych przetargach i podejmowanie zleceń o dłuższych frachtach. To wszystko prowadzi do budowania pozycji rynkowej.

Nie tylko branża chemiczna

Grupa Trans Polonia wyspecjalizowała się w przewozach cysternowych produktów płynnych. Poza sektorem chemicznym firma świadczy usługi w zakresie przewozów paliw i gazu, mas bitumicznych i płynnych produktów spożywczych. Najnowszym obszarem działalności TPG jest przewóz sypkich cementów, który firma z powodzeniem rozwija od 2018 roku.

Tak jak w przypadku przewozów chemicznych, klienci grupy z pozostałych sektorów to krajowi i międzynarodowi

kontaktów handlowych, z uwzględnieniem swoich biur zagranicznych.

Warunkiem koniecznym spełnienie odpowiednich wymogów

Wymogi świadczenia tego typu usług, zwłaszcza na konkurencyjnych rynkach

nych ustawach, umowie ADR i konwencji CMR, a ponadto specyficzne wymogi branżowe, w tym m.in. procedury oraz instrukcje często ustalane przez zlecniodawcę lub właściwe dla miejsca załadunku czy rozładunku produktu. Obowiązkowe jest również legitymowanie się takimi certyfikatami, jak ISO oraz SQAS. Mile widziany jest udział w europejskim zrzeszeniu firm petrochemicznych EPCA (The European Petrochemical Association), którego TPG jest członkiem, a które stanowi platformę wymiany wiedzy na temat najlepszych praktyk w branży.

W ramach spełniania specyficznych wymogów i oczekiwań klientów, najważniejszą rolę odgrywają możliwości sprzętowe, jak i kompetencje kadry, tak spedytorów, jak i kierowców. W Grupie Trans Polonia dysponujemy flotą nowoczesnych zestawów cysternowych przeznaczonych do przewozu chemikaliów i dostosowanych do wymogów produktowych. Kadra kierowców również odgrywa ważną rolę. To od niej zależy terminowość i bezpieczeństwo przewożonych ładunków. Z kolei wykwalifikowani spedytorzy są niezbędni do sprawnego i efektywnego zarządzania zleceniami.



Grupa Trans Polonia wyspecjalizowała się w przewozach cysternowych produktów płynnych. Poza sektorem chemicznym firma świadczy usługi w zakresie przewozów paliw i gazu, mas bitumicznych i płynnych produktów spożywczych, a także sypkich cementów

Europy Zachodniej, są bardzo specjalistyczne. Na przykładzie Grupy Trans Polonia podkreślić, iż do swobodnego poruszania się na tym rynku istotne jest

Specyfika prowadzenia biznesu przez firmy zbliżone do Trans Polonii polega często na posiłkowaniu się flotą podwykonawczą, co wpływa na większą

elastyczność w odpowiedzi na potrzeby klientów, natomiast w branży chemicznej pożądane jest, aby operatorzy dysponowali określonym udziałem floty własnej. Kluczem jest tu zachowanie odpowiednich proporcji, co nie każda firma logistyczna jest w stanie spełnić zgodnie z wymogami klientów.

Wyzwania stojące przed branżą chemiczną

Jednym z największych wyzwań dla rynku, zarówno w Polsce jak i Europie jest dostępność wykwalifikowanych kierowców. Jednocześnie, systematyczny wzrost wymagań klientów determinuje inwestycje sprzętowe w tabor. Takie czynniki pozwalają rozwijać się tylko najsilniejszym graczom, z ustabilizowaną sytuacją rynkową i finansową oraz przemysłaną polityką rozwoju. Z powyższych względów dużo inwestujemy zarówno w najnowocześniejsze jednostki transportowe, z drugiej nie tylko rekrutujemy, ale i szkolimy własnych kierowców, w tym nie mających wcześniejszego doświadczenia zawodowego. Stale rozwijany projekt Szkoły Kierowców pozwala nam w sposób innowacyjny odpowiadać na deficyt wykwalifikowanej kadry na rynku.



W branży chemicznej pożądane jest, aby operatorzy dysponowali określonym udziałem floty własnej. Kluczem jest tu zachowanie odpowiednich proporcji, co nie każda firma logistyczna jest w stanie spełnić zgodnie z wymogami klientów

W branży usług cysternowych przewozów drogowych płynnych surowców petrochemicznych naturalnymi uwarunkowaniami rzutującymi na działalność firm transportowych na polskim i europejskim rynku logistycznym są również zmiany w przepisach prawnych. Przykładem może być tutaj Pakiet Mobilności przegłosowany w lipcu 2020 r. przez Parlament Europejski, który jeszcze przed

uchwaleniem wywołał wiele dyskusji. Zmiany te wprowadzają szereg regulacji, które szczególnie w wypadku mniejszych podmiotów mogą nieść duże wyzwania organizacyjne oraz wpływać na koszty operacyjne, a tym samym rzutować na prowadzenie działalności zagranicznej.

Firmy przewoźnicze poruszające się po państwach UE w codziennej pracy

w niektórych obszarach gospodarki, co stanowiło także szansę dla elastycznych operatorów logistycznych. Trudno przewidzieć jaki będzie rozwój sytuacji w kolejnych miesiącach, ważne jest, aby firmy transportowe dbały o dobrą kondycję pod względem płynności, co zapewni im gotowość na działanie w warunkach ewentualnego spowolnienia koniunktury.



Grupa Trans Polonia dysponuje flotą nowoczesnych zestawów cysternowych przeznaczonych do przewozu chemikaliów i dostosowanych do wymogów produktowych

muszą pamiętać również o szeregu bieżących wymagań, które zwykle różnią się między poszczególnymi krajami. Najważniejsze z nich dotyczą opłat drogowych (myta), płacy minimalnej i zakazów poruszania się w niektórych lokalizacjach. Są to obszary zmienne w czasie, stąd istotnym pozostaje dokładne śledzenie postępujących regulacji.

Wpływ koronawirusa na logistykę

Epidemia koronawirusa wpłynęła na procesy logistyczne powodując utrudnienia

Nowe technologie a obsługa branży

TPG wiele uwagi skupia na rozwoju technologii i innowacjach w oferowanych usługach logistycznych, niezależnie od sytuacji wywołanej przez COVID-19. Najnowocześniejszy sprzęt IT pozwalający efektywnie planować trasy, systemy nawigacyjne, czy monitoringi wideo to tylko wybrane narzędzia pozwalające nam podnosić nie tylko komfort przewozów, ale też ich jakość, terminowość i bezpieczeństwo. Nowoczesne rozwiązania techniczne coraz bardziej wspierają pracę kierowców i spedytorów, umożliwiając

W transporcie chemikaliów najważniejsze jest bezpieczeństwo. Konieczne jest stałe monitorowanie regularnie zmieniających się przepisów, szkolenie pracowników i aktualizowanie stanu wiedzy. Kluczową rolę odgrywa wykwalifikowana kadra i specjalistyczny sprzęt.

w realizacji przewozów w niektórych obszarach usług logistycznych. Utrudnienia te zależały między innymi od obostrzeń obowiązujących w poszczególnych krajach, polegających niekiedy na dodatkowych kontrolach czy dłuższych czasach oczekiwania na granicach. W pewnych segmentach produkcji doszło do spowolnienia, przy czym zaistniała sytuacja stymulowała jednocześnie rozwój

optymalizację działań oraz zachowanie ścisłej kontroli na każdym etapie realizacji usługi. Postępująca informatyzacja pomaga firmom transportowym uzyskiwać przewagę kosztową i jakościową oraz poprawia wygodę i dostępność rozwiązań logistycznych dla klientów. |

*Wojciech Stec,
dyrektor Departamentu Prawnego,
Trans Polonia S.A.*



WYZWANIA W LOGISTYCE DLA BRANŻY CHEMICZNEJ

W ciągu ostatniej dekady przemysł chemiczny notował systematyczny wzrost. Obecnie sektor ten stoi przed nowymi wyzwaniami związanymi z globalną konkurencją i dynamicznymi zmianami oczekiwań klientów. Nowe technologie, zapotrzebowanie na zrównoważony rozwój, bezpieczeństwo oraz wydajność produkcji wywierają wpływ również na operacje logistyczne.

Specjaliści z firmy GEFCO wskazali pięć kluczowych obszarów usprawnień w łańcuchu dostaw dla branży chemicznej. Według nich przewagę konkurencyjną uzyskają te przedsiębiorstwa branży chemicznej, które zoptymalizują widoczność, dokonają przeglądu segmentacji i zintegrują technologie cyfrowego łańcucha dostaw oraz wdrożą wysokie standardy zrównoważonego rozwoju. – *W ciągu najbliższej dekady inwestorzy z sektora chemicznego będą musieli z uwagą rozkładać nacisk pomiędzy korzyściami ekonomicznymi z inwestycji w chemiczny łańcuch wartości, zrównoważonym podejściem do konsumpcji zasobów naturalnych oraz prowadzeniem rozsądnego zarządzania środowiskiem w odpowiedzi na społeczne oczekiwania* – tłumaczy Rafał Krajewski, dyrektor generalny GEFCO Polska.

Kluczowe obszary usprawnień w łańcuchach dostaw substancji chemicznych

I Współpraca w ramach łańcucha dostaw.

Gdy sieć klientów, dostawców i innych partnerów firmy korzysta z narzędzi cyfrowych i analizy w celu komunikacji i wymiany informacji, unika

się błędów, skraca się czas realizacji zamówień i można znaleźć efektywne rozwiązania w przypadku zakłóceń spowodowanych np. brakami towarów, ekstremalnymi warunkami

Rozpędzona globalizacja jest obecnie jednym z głównych czynników zmian. Na rynku pojawiają się nowe firmy z Azji (zwłaszcza z Chin) i Bliskiego Wschodu, oferujące produkty po niższych cenach. Celem jest skrócenie cyklu życia produktów oraz szybsza kapitalizacja. Centra dostaw zmieniają się w miarę pojawiania się nowych źródeł produktów o krytycznym znaczeniu dla przemysłu. Jednocześnie centra popytu znajdują się w stanie wahań ze względu na szybko rosnącą klasę średnią w krajach wschodzących. Dlatego tak ważne jest prześledzenie każdego z wyżej wymienionych obszarów i wprowadzenie ewentualnych zmian do strategii przedsiębiorstwa, w tym udoskonalenie w zakresie łańcuchów dostaw.

pogodowymi czy zawirowaniami geopolitycznymi.

I Dynamiczna kontrola zapasów.

Dzięki zautomatyzowanym narzędziom umożliwiającym ciągłą analizę i dostosowywanie zapasów, firmy mogą unikać opóźnień w łańcuchu dostaw, ograniczać błędy ludzkie i utrzymywać zgodność z obowiązującymi przepisami. Kluczowe korzyści to bardziej

efektywne wykorzystanie zasobów, szybsze podejmowanie decyzji, a w rezultacie satysfakcja klienta.

I Strategie segmentacji.

Efektywność w chemicznym łańcuchu dostaw wymaga w obecnych czasach również zróżnicowania produktowego, udoskonalania procesów i polityki segmentacji w celu zarządzania większymi portfelami produktów przy jednoczesnym położeniu nacisku na najbardziej krytyczne produkty.

I Planowanie zysków, sprzedaży i działalności operacyjnej (PS&OP).

Pomaga w elastycznym dostosowywaniu celów strategicznych do zmieniających się rynków. Dostarcza również firmom hipotetycznych scenariuszy w celu obliczenia ewentualnych prognoz popytu oraz dostosowania zdolności podaźowych i ryzyka. Dzięki narzędziom PS&OP firmy chemiczne mogą prognozować ceny surowców w celu optymalizacji wykorzystania aktywów w regionie i optymalizacji rentowności.

I Kontrola jakości i wysokie standardy zrównoważonego rozwoju.

Kontrola jakości zawsze była najważniejszym elementem w przemyśle chemicznym. Ścisła zgodność z regulacjami krajowymi i międzynarodowymi, których celem jest zapewnienie bezpieczeństwa pracowników i ochrona środowiska, co dotyczy również transportu chemikaliów, ma kluczowe

znaczenie na każdym etapie łańcucha dostaw. Ewentualne błędy w tym obszarze nie pozostaną niezauważone dzięki wszechobecny mediom społecznościowym i rygorystycznym programom ochrony konsumenta. Negatywne nagłówki w mediach mogą poważnie zaszkodzić wizerunkowi firmy, co z kolei może mieć niszczący wpływ na wynik finansowy.

KK

DB Schenker jest obecny w 130 krajach, ale jeśli pojawia się zlecenie transportu do miejsca, w którym nie posiada oddziału, kontaktuje się ze swoimi partnerami, tworzy połączenia i korzystając z globalnego doświadczenia, realizuje usługę



AMERYKA PŁN. I PŁD. – RYNEK Z RÓŻNORODNYMI WYZWANIAMAMI

Jednym z największych dostawców zintegrowanych usług logistycznych w Ameryce Północnej i Południowej jest DB Schenker. Zatrudnia tam ponad 10 tys. pracowników w 123 lokalizacjach.

Ten międzynarodowy operator logistyczny obecny jest m.in. w Argentynie, Brazylii, Chile, Kanadzie, Gwatemali, Meksyku, Panamie, Peru, Stanach Zjednoczonych i Wenezueli. Oferuje tam transport lądowy oraz lotniczy i morski, a także kompleksowe rozwiązania logistyczne i usługi zarządzania globalnym łańcuchem dostaw z jednego źródła.

W przypadku wymiany handlowej z krajami Ameryki Północnej i Południowej do wiodących kierunków należą: USA, Kanada, Brazylia oraz Meksyk. Niemniej pojawiają się również kierunki mniej oczywiste jak Urugwaj, Peru czy Ekwador. Rocznie realizujemy między tymi regionami a Polską kilka tysięcy transportów oceanicznych i lotniczych.

Wiodące kraje

W samych Stanach Zjednoczonych DB Schenker zatrudnia ponad 8 tys. pracowników w 47 oddziałach i 55 centrach logistycznych. Międzynarodowe centra dystrybucyjne w USA znajdują się w takich miastach jak: Atlanta, Dallas, Nowy Jork, Los Angeles, Miami, Chicago, San Francisco.

DB Schenker w Kanadzie zatrudnia ponad 1700 pracowników w ponad 40 lokalizacjach. Firma posiada sieć połączeń między wybrzeżami, która rozciąga się na wszystkie główne porty morskie, lotnicze i przejścia graniczne. Do portfolio operatora logistycznego w Kanadzie

Pandemia przyspieszyła zmiany w zakresie działalności celnej. W wyniku izolacji społecznej wprowadzono alternatywne kanały komunikacji i częściowo zrezygnowano lub zawieszono konieczność dostarczania dokumentacji papierowej, promując np. usługę e-załącznik.

zalicza się: logistykę kontraktową, transport lotniczy, oceaniczny i lądowy, usługi konsultingowe i celne, a także usługi zespołu Global Sports Events. Z kolei DB Schenker w Brazylii najsilniej działa w najważniejszych miastach. Firma zatrudnia ponad 650 wyspecjalizowanych pracowników w 11 oddziałach własnych (m.in. Campinas, Sao Paulo, Rio de Janeiro) zlokalizowanych w 5 stanach Brazylii. Ponadto w 7 stanach Brazylii działają wykwalifikowani partnerzy, co zapewnia szeroki zasięg rynku.

Statki lub samoloty

W przypadku biznesu oceanicznego załadunki kontenerów, które płyną do obu Ameryk, odbywają się codziennie. DB Schenker jest jednym z liderów pod względem liczby kontenerów wysyłanych do USA i Kanady. Ameryka Północna jest bardzo chłonnym rynkiem, wykazującym zapotrzebowanie m.in. na komponenty z branży automotive. Transportujemy również produkty branży chemicznej, spożywczej, meblarskiej czy dobra szybko zbywalne. Współpracujemy także z wiodącymi amerykańskimi sieciami handlowymi. Towary trafiają do głównych portów Ameryki Północnej, takich jak: Nowy Jork, Norfolk, Miami, Houston, Los Angeles, Seattle, Vancouver, Altamira, Veracruz i wiele innych. Z kolei w Ameryce Południowej towary dopływają m.in. do Paranaguá, San Antonio, Callao czy Cartageny – portu transferowego, w którym armatorzy mają swoje huby.

W przypadku Ameryki Południowej zauważalna jest przewaga importu do Europy nad eksportem. Kraje tego regionu wysyłają m.in. żywność, w tym owoce.

Z kolei z usług biznesu lotniczego korzystają firmy, dla których wysoka przewidywalność łańcucha dostaw odgrywa kluczową rolę. W naszej sieci obsługujemy szeroką gamę grup towarowych. Na omawianych kierunkach wiodącą rolę odgrywa branża automotive oraz komponenty wykorzystywane do produkcji przemysłowej. Znaczącą rolę w eksporcie do Ameryki Północnej

i Południowej stanowią także produkty medyczne.

Ameryka Północna dysponuje dojrzałym i jednorodnym rynkiem logistycznym, obejmuje duży obszar geograficzny. W Ameryce Południowej mamy do czynienia z innymi wyzwaniami i wymaganiami w zakresie rozwiązań logistycznych. Prawo i przepisy, zróżnicowanie kulturowe oraz skomplikowane systemy podatkowe wschodzących rynków sprawiają, że łańcuch dostaw jest tu często bardziej skomplikowany.

Przy współpracy z polskim oddziałem

DB Schenker jest wiodącym dostawcą usług logistycznych, który posiada oddziały w różnych zakątkach świata. Mając zintegrowanych partnerów w obu

przełożyło się także na wstrzymanie wysyłki towarów. Wolumeny spadły o około 30-40%, ale aktualnie zaczynają rosnąć.

Armatorzy zawiesili serwisy i poszczególne połączenia. Ograniczono miejsce na statkach i podaż była mniejsza, dzięki czemu ceny nie spadły tak mocno, jak się

jest ograniczony. Na obecną kondycję rynku wpływa też okres wakacyjny oraz zapowiedzi II fali pandemii jesienią, co niewątpliwie może budzić niepokój na rynku.

Obecny kryzys doprowadził do dywersyfikacji łańcucha dostaw. Ograniczenia dostaw, do których przyczynił się COVID-19, zaburzyły harmonogramy produkcyjne. Niepewność i początkowo utrudniony dostęp do poszczególnych kanałów dystrybucji skłoniły firmy do szukania alternatywnych rozwiązań.

Ameryka Północna dysponuje dojrzałym i jednolitym rynkiem logistycznym, obejmuje duży obszar geograficzny. W Ameryce Południowej prawo i przepisy, zróżnicowanie kulturowe oraz skomplikowane systemy podatkowe sprawiają, że łańcuch dostaw jest bardziej skomplikowany.

Amerykach, operator w optymalny sposób łączy wiedzę na temat lokalnych praktyk wewnętrznych z możliwościami globalnymi. Jesteśmy w stałym kontakcie z kolegami z biur w Ameryce Północnej czy Południowej, na bieżąco wymieniamy się informacjami. Mimo różnicy czasu prowadzimy codzienne rozmowy i korespondujemy online.

W DB Schenker dążymy do realizacji usług zgodnie z oczekiwaniami klienta. Jesteśmy w 130 krajach, ale jeśli pojawia się zlecenie transportu do kraju, w którym nie posiadamy swojego oddziału, kontaktujemy się z naszymi partnerami, tworzy-

tego spodziewano. Mimo pandemii nie zmalało zapotrzebowanie na żywność, nieco mniej transportowano na tych kierunkach produktów branży chemicznej. Zmniejszyły się natomiast wolumeny klientów z branży automotive czy fashion. Amerykańskie fabryki wznowiły już działalność i potrzebują zasobów z Europy.

Ze skutkami pandemii musi poradzić sobie także fracht lotniczy. Zamknięcie lotnisk m.in. w Europie i pozostawienie wyłącznie usług cargo lub dedykowanych czarterów ograniczyło możliwości transportowe. Choć nadal utrzymywało się zainteresowanie klientów ofertą biznesu



W przypadku biznesu oceanicznego załadunki kontenerów, które płyną do obu Ameryk, odbywają się codziennie. DB Schenker jest jednym z liderów pod względem liczby kontenerów wysyłanych do USA i Kanady. Ameryka Północna jest bardzo chłonnym rynkiem

Ze skutkami pandemii musi poradzić sobie fracht lotniczy. Zamknięcie lotnisk m.in. w Europie i pozostawienie wyłącznie usług cargo lub dedykowanych czarterów ograniczyło możliwości transportowe



my połączenia i korzystając z globalnego doświadczenia, realizujemy usługę.

Powolny powrót do normalności

Pandemia koronawirusa wpłynęła na wolumeny do USA, ale stopniowo sytuacja się stabilizuje. W pierwszych miesiącach od wybuchu Covid-19 wiele fabryk zostało zamkniętych, a wstrzymanie produkcji

lotniczego, to brakowało powierzchni ładunkowej, co powodowało wzrost ceny tej usługi. W początkowej fazie pandemii otrzymywaliśmy dużo zapytań w związku z transportem lotniczym środków ochrony osobistej. Firmom zależało na szybkim imporcie i eksporcie środków medycznych.

Obecnie sytuacja normuje się. Gospodarka powoli wraca do okresu z początku roku, ale nadal część połączeń lotniczych pozostaje zawieszona i ruch powietrzny

Co ciekawe, pandemia znacząco przyspieszyła zmiany w zakresie działalności celnej. W wyniku izolacji wprowadzono alternatywne kanały komunikacji i częściowo zrezygnowano lub zawieszono konieczność dostarczania dokumentacji papierowej, promując np. usługę e-załącznik. Krajowa Administracja Skarbowa była i jest stale dostępna, tym samym nie odnotowaliśmy spowolnienia tempa отправок.

W DB Schenker jesteśmy przygotowani do realizacji pełnego zakresu usług celnych, tego oczekują nasi klienci. Dysponujemy wieloletnim doświadczeniem obsługi różnych branż i rozwiązań transportowych, co stanowi naszą przewagę i ułatwia klientom prowadzenie działalności. Procesy, wiedza i doświadczenie sprawiają, że wiemy, jak sprawnie przeprowadzić naszych partnerów biznesowych przez często niełatwe procedury celne. |

*Bartłomiej Piaskowski,
Trade Manager WEST
(North & South America) w DB Schenker
i Mariusz Pyśk,
szef Agencji Celnej w DB Schenker*

Jeśli chodzi o ładunki ponadnormatywne, głównie są to dostawy dla sektora energetycznego, tak jak np. dostawa do USA dwóch transformatorów o wadze 147 ton każdy oraz innych elementów technologicznych



PANDEMIA A DZIAŁALNOŚĆ LOGISTYCZNA W AMERYCE

Fracht FWO jest operatorem logistycznym, który prowadzi działalność zarówno w Ameryce Północnej jak i Południowej. W Ameryce Północnej są to takie kraje jak USA i Kanada, a w Południowej – Brazylia, Argentyna, Kolumbia i Chile.

Oferujemy pełen zakres usług logistycznych, wykorzystując przy tym wszystkie gałęzie transportu, tj. morski, drogowy, kolejowy, lotniczy, w tym czartery samolotów, oraz śródlądowy. Obsługujemy różne grupy ładunków, od drobnicowych aż po ponadnormatywne. Fracht USA jest też lokalnym operatorem kolejowym, który posiada własny tabor specjalistycznych wagonów do transportu ładunków ciężkich, co znacznie ułatwia ich dostawę w USA i Kanadzie.

Alternatywne rozwiązania

Fracht wykorzystuje wszelkie możliwe środki i gałęzie transportu, od kontenerów aż po specjalistyczne naczepy czy barki. Ograniczenia i restrykcje związane z pandemią miały wpływ na zmianę sposobów transportu. Tam, gdzie było to konieczne, proponowaliśmy alternatywne, najbardziej optymalne rozwiązania. Na przykład, po zawieszeniu pasażerskich połączeń lotniczych między Europą a Stanami Zjednoczonymi, wiele firm straciło możliwość dostaw towa-

rów, ponieważ najwięcej ładunków cargo przewozi się w lukach bagażowych. W odpowiedzi uruchomiliśmy regularne loty frachtowe na trasie Liege (Belgia) – Miami (USA), obsługiwane przez wycarterowany Boeing 767 Freighter o ładowności 50 ton. Z kolei nasz amerykański oddział zapro-

Ograniczenia i restrykcje związane z pandemią miały wpływ na zmianę sposobów transportu. Tam, gdzie było to konieczne, operator proponował alternatywne, najbardziej optymalne rozwiązania.

nował klientom Fracht Fast Boat, nową usługę szybkich dostaw morskich w relacji Szanghaj – Los Angeles, z 10-dniowym czasem tranzytu *port-to-port*. Uzupełniła ją nowa usługa frachtu kolejowego Fracht Fast Rail, z Los Angeles do 5 największych amerykańskich miast.

Z wieloma oddziałami

W USA Fracht posiada 9 biur, w Houston, Miami, San Diego, Los Angeles, Atlancie,

Norfolk, Chicago, Nowym Jorku i Bostonie. W Kanadzie mamy oddział w Vancouver. Natomiast w Ameryce Południowej nasze oddziały obecne są w Argentynie (Buenos Aires), Kolumbii (Bogota), Chile (Providencia-Santiago) oraz Brazylii, gdzie Fracht reprezentują trzy firmy: Fracht do Brasil,

Nuno Ferreira i CTI CARGO. Oddziały lokalne obsługują też klientów w sąsiednich krajach. Obecnie najwięcej dostaw ładunków Fracht FWO organizuje z/do USA oraz Meksyku, Kolumbii i Argentyny.

Duży udział przesyłek ponadnormatywnych

Najczęściej organizujemy transporty morskie kontenerowe różnych grup towarów, jak np. meble, art. spożywcze, szkło, au-

tomotive, tytoń i farmaceutyki. Jeśli chodzi o ładunki ponadnormatywne, głównie są to transformatory, tak jak np. dostawa do USA dwóch transformatorów o wadze 147 ton każdy oraz innych elementów technologicznych dla firm z sektora energetycz-

nej i umiejętność odczytywania skomplikowanej dokumentacji technicznej. Ważna jest też znajomość przepisów prawa oraz procedur administracyjnych koniecznych do uzyskania pozwoleń. Od 65 lat Fracht specjalizuje się w obsłudze logistycznej

Kluczowe znaczenie dla organizacji transportów ładunków ponadnormatywnych ma precyzyjne zaplanowanie całego łańcucha dostaw i poszczególnych operacji.

nego. Kluczowe znaczenie dla organizacji transportów ładunków ponadnormatywnych ma precyzyjne zaplanowanie całego łańcucha dostaw i poszczególnych operacji, w tym m.in. właściwy dobór środków transportu i specjalistycznych urządzeń do przeładunków, przygotowanie tras, opakowanie i zabezpieczenie ładunku przed uszkodzeniem, wypełnienie licznych formalności. W przypadku przewozów drogowych często trzeba uzyskać zezwolenia na przejazd po drogach publicznych w tranzycie i kraju docelowym. Przed realizacją dostawy niezbędne jest przeprowadzenie wizji lokalnej i sprawdzenie stanu dróg dojazdowych, zwłaszcza gdy ładunek musi być dostarczony do trudnodostępnych miejsc. Na przykład przy organizacji dostawy 75-tonowego podzespołu do elektrowni wodnej w Kolumbii, musieliśmy uwzględnić nie tylko stan drogi szutrowej, ale także i to, że urządzenia musiały być wwieszone do komory maszy-

firm z różnych sektorów przemysłu. Nasza globalna sieć liczy 110 oddziałów. Dzięki wiedzy eksperckiej naszych zespołów możemy zorganizować transport niemal w każde miejsce na świecie.

Współpraca z lokalnymi oddziałami

Przy organizacji transportów międzynarodowych często współpracujemy z lokalnymi oddziałami. Ich zadaniem jest koordynacja dostaw w danym kraju, wspierają nas też przy formalnościach. Na przykład z Fracht USA współpracowaliśmy przy organizacji transportu transformatorów o wadze 240 ton do elektrowni wiatrowej w Ohio. Do przewozu wykorzystaliśmy specjalistyczne wagony kolejowe, które posiada Fracht USA. Wspólnym projektem była też organizacja transportu lotniczego z Polski i Czech



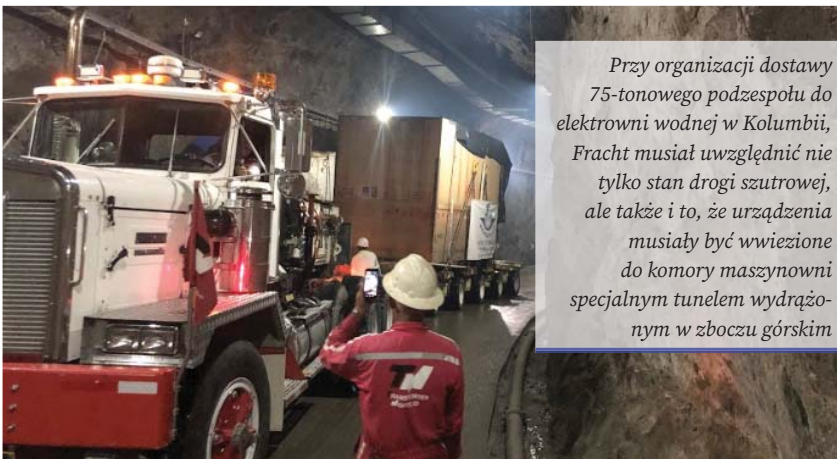
Jarosław Jankowski

do nagrody Airfreight Solution of the Year w kategorii The Heavy Lift Awards 2019. Ciekawym przykładem współpracy jest też dostawa ważących 953 tony turbin parowych do elektrowni geotermalnych w Argentynie. Projekt koordynował Fracht Italia, a zadaniem Fracht FWO Polska był transport urządzeń z fabryk w Polsce i Szwajcarii oraz skoordynowanie z Frachtem Czechy złożonego logistycznie transportu turbin z chłodnicami, wyprodukowanych w Pilźnie. Przy realizacji dostawy elementów elektrowni wodnej do Kolumbii, współpracowaliśmy z lokalnym kolumbijskim biurem Frachtu. Obecnie w kooperacji z Fracht Basel organizujemy transport do Meksyku trzech elementów nadgabarytowych o bardzo nietypowych rozmiarach.

W systemie pracy zdalnej

Sytuacja w tym regionie jest trudna. Stany Zjednoczone i kraje Ameryki Południowej, które WHO ogłosiła w maju nowym centrum pandemii, znalazły się na liście państw najbardziej dotkniętych koronawirusem. Czasowe zamykanie granic i wstrzymanie ruchu międzynarodowego, tak jak na całym świecie, najmocniej odczuł sektor lotniczy. W przypadku transportów cargo przełożyło się to na spadki przepustowości i pojemności ładunkowej. Wśród linii, które zgłosiły wniosek o upadłość znalazła się kolumbijska Avianca, jeden z największych przewoźników w Ameryce Południowej. W dużo mniejszym stopniu wpływ obostrzeń epidemicznych odczuwalny jest w transporcie morskim. Ograniczenia wynikały np. z mniejszej dostępności kontenerów. Teraz porty w obu Amerykach działają bez poważniejszych zakłóceń operacyjnych, opóźnienia mogą wynikać np. z lokalnych kwarantann albo krótszych godzin pracy, co wiąże się z tym, że wiele firm pracuje w systemie pracy zdalnej. |

Jarosław Jankowski,
dyrektor ds. rozwoju,
Fracht FWO Polska



Przy organizacji dostawy 75-tonowego podzespołu do elektrowni wodnej w Kolumbii, Fracht musiał uwzględnić nie tylko stan drogi szutrowej, ale także i to, że urządzenia musiały być wwieszone do komory maszynowni specjalnym tunelem wydrążonym w zboczu górskim

nowni specjalnym tunelem wydrążonym w zboczu górskim. Organizowaliśmy też transporty wymagające np. podniesienia trakcji kolejowej czy linii energetycznych.

Przy organizacji dostaw przesyłek ponadgabarytowych niezbędna jest specjalistyczna wiedza i doświadczenie, baza sprawdzonych partnerów, którzy specjalizują się w różnych obszarach usług oraz szerokie kompetencje zespołu. Spedytorzy muszą być ekspertami w organizacji łańcuchów dostaw, posiadać wiedzę inżynierską

do USA urządzeń energetycznych o wadze 188 ton. Wymagało to wyczarowania dwóch samolotów Antonow – AN 124, które po załadunku, w tym samym czasie wystartowały z Gdańska i Ostrawy do Atlanty. Za realizację tej wyjątkowej dostawy odpowiadały działy Project Cargo i Spedycji Lotniczej Fracht FWO Polska, transport w Czechach koordynował Fracht Czechy, natomiast rozładunek w Stanach, formalności i dostawę do odbiorcy zapewnił Fracht USA. Ten projekt był nominowany

Biuro Hillebranda znajdujące się w Teksasie zajmuje się zarządzaniem obrotem, monitoringiem i składowaniem kegow

NA CAŁYM ŚWIECIE, TAKŻE W AMERYCE

W każdym kraju, gdzie produkowane jest wino i w każdym, gdzie jest ono spożywane na dużą skalę, biura ma Hillebrand. Swoje oddziały posiada w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Meksyku, Argentynie, Brazylii i Chile. Dzięki temu jest bliżej klientów.

O szczegółach mówi Ellina Lolis, wiceprezes zarządu Hillebrand Poland i prezes zarządu Hillebrand Russia.

Jakiego rodzaju usługi na terenie tych krajów świadczy Hillebrand?

Jak każde inne, nasze biura w obu Amerykach pomagają klientom usprawnić proces dostawy takich produktów jak wino, piwo i mocne alkohole, oferując im cały wachlarz usług logistycznych, w tym transport i magazynowanie. Dzięki sieci biur na całym świecie, włącznie z biurami w Północnej i Południowej Ameryce, odpowiadamy za logistykę i organizujemy dostawy każdej ilości towaru, od jednej butelki po towar we flexitankach.

W Stanach, na przykład, oprócz transportu i logistyki świadczymy też usługi specjalistyczne dla branży piwowarskiej. Biuro Hillebranda znajdujące się w Teksasie zajmuje się zarządzaniem obrotem, monitoringiem i składowaniem kegow (beczek wykonanych ze stali nierdzewnej, stosowanych do przechowywania pod ciśnieniem piwa). Każde biuro w Stanach ma też swoją specjalizację. Biuro w Edison odpowiada za import, biuro w Kalifornii za wszystkie operacje związane z eksportem, biuro w Miami to centrum zarządzania przesyłkami głównie do/z ta-

kich krajów jak Wenezuela, Kolumbia, Dominikana i innych krajów Ameryki Centralnej. Biuro w Huston z kolei zajmuje się ładunkami we flexitankach, które zostały zaprojektowane przez Hillebrand.

Jakiego rodzaju środki transportu są wykorzystane i czy pandemia miała wpływ na zmianę sposobu transportu?

Nasi pracownicy zawsze wybierają najbardziej odpowiedni rodzaj transportu pod względem cenowym, czasowym i jakościowym. W przypadku dużych odległości, tak jak pomiędzy Amerykami lub z/do

klientom transport nie tylko pełnych kontenerów, ale również pojedynczych palet lub kartonów. Odbieramy palety z winnic i konsolidujemy je w jednym kontenerze, korzystając później z naszego serwisu drobnicowego do Europy. Tym klientom, którzy chcą transportować wino niebutelkowane, oferujemy unikatowe flexitanki, które zostały specjalnie zaprojektowane we współpracy z ekspertami z branży winiarskiej. Jest to zbiornik o budowie poduszki, który dopasowany jest do kontenera i wypełniony może być różnego rodzaju płynami. Unikatowość naszych flexitanków polega na tym, że do ich produkcji jest wykorzystywany specjalny

Dzięki sieci biur na całym świecie, włącznie z biurami w Północnej i Południowej Ameryce, Hillebrand odpowiada za logistykę i organizuje dostawy każdej ilości towaru, od jednej butelki po flexitanki.

Europy czy Azji, będzie to transport morski. Wewnątrz Ameryk korzystamy głównie z transportu drogowego. Oferujemy

materiał, który chroni wino przed utlenieniem i zmianą koloru. Flexitanki są przyjazne dla środowiska, ponieważ można

w nich przywieźć prawie dwa razy więcej wina niż w przypadku wina butelkowanego w zwykłym kontenerze, co się wiąże z mniejszą emisją CO₂. Oprócz transportu morskiego z obu Ameryk Hillebrand oferuje swoim klientom również transport lotniczy w przypadku pilnych zamówień lub transportu próbek.

Pandemia nie wpłynęła na zmianę sposobu transportu z/do obu Ameryk, natomiast jako operator logistyczny nadal odczuwamy pewne jej konsekwencje, takie jak zmniejszona dostępność kontenerów. Na szczęście nasze wieloletnie relacje z armatorami i przewoźnikami pozwalają nam znajdować rozwiązania nawet w tych trudnych czasach i oferować klientom usługi na najwyższym poziomie.

Jakiego rodzaju towarów dotyczy transport?

Hillebrand jest globalnym operatorem logistycznym obsługującym branżę *beverage*. Od 176 lat specjalizujemy się w transporcie i logistyce głównie wina oraz napojów alkoholowych i bezalkoholowych oraz produktów związanych z ich produkcją, np. beczek i butelek. Większą

z tym jakiegokolwiek uszkodzenie i późniejsza utylizacja tego rodzaju towaru będzie wiązała się dla klienta z dodatkowymi opłatami. W związku z powyższym, każdy pracownik Hillebrand musi mieć odpowiednią wiedzę, doświadczenie i kompetencje.

Czy przy przewozach polski oddział firmy często współpracuje z innymi oddziałami? Na jakiej zasadzie? Proszę podać przykład tego typu działalności.

Polski oddział Hillebrand codziennie współpracuje z biurami zlokalizowanymi w Północnej i Południowej Ameryce. Obie Ameryki są ważnymi partnerami handlowymi dla Europy jak również dla



Ellina Lolis

odpowiedzialne za poszczególne „kroki” podczas całego transportu, a swoje czynności zaznacza w systemie operacyjnym.

Unikatowość flexitanków polega na tym, że do ich produkcji jest wykorzystywany specjalny materiał, który chroni wino przed utlenieniem i zmianą koloru. Są one przyjazne dla środowiska, gdyż można w nich przywieźć prawie dwa razy więcej wina niż w butelkach.



Klientom, którzy chcą transportować wino niebutelkowane, Hillebrand oferuje flexitanki, które zostały specjalnie zaprojektowane we współpracy z ekspertami z branży winiarskiej

część przewożonych przez Hillebrand towarów stanowi wino, piwo oraz mocne alkohole, w tym whisky.

Jakie kompetencje ze strony operatora są wymagane w wypadku przewozu płynów? Jaka jest ich specyfika?

Wszystkie towary, dostawy które organizujemy, wymagają szczególnego podejścia i opieki ze względu na swoją specyfikę. Wino, na przykład, jest towarem, który przy temperaturze powyżej +20°C lub zmianie poziomu wilgotności może się zepsuć. Alkohol jest towarem podlegającym opłatom akcyzowym, w związku

Polski, przede wszystkim w kontekście transportu napojów alkoholowych. Wino z Nowego Świata, tequila, rum są produktami, których popularność i popyt na rynku polskim ciągle rośnie. Z kolei duże ilości polskiego piwa i wódki nieustannie są wysyłane do Stanów Zjednoczonych i Kanady. Przewagą konkurencyjną Hillebrand, oprócz wieloletniej historii i wąskiej specjalizacji, jest to, że wszystkie biura Grupy pracują w jednym systemie operacyjnym i mają dostęp do informacji dotyczącej ładunku o każdej porze na każdym odcinku dostawy, od drzwi do drzwi. Biuro polskie od razu po złożeniu *bookingu* w Argentynie otrzymuje powiadomienie z systemu. Każde biuro jest

Na ile koronawirus miał wpływ na działalność w tym regionie?

Głównym problemem podczas pandemii w tym regionie była ograniczona dostępność kontenerów, ponieważ z powodu COVID-19 utknęły one w Azji. Zaś turbulencje operacyjne z tym związane



Pracownicy zawsze wybierają najbardziej odpowiedni rodzaj transportu pod względem cenowym, czasowym i jakościowym. W przypadku dużych odległości, tak jak pomiędzy Amerykami lub z/do Europy czy Azji, będzie to transport morski

spowodowały, że wiele osób pracowało z domu, więc w portach i urzędach celnych na zmianach było mniej pracowników. Na szczęście doświadczenie pracowników Hillebranda pozwoliło dość bezboleśnie przejść przez ten ciężki okres, przede wszystkim dzięki perfekcyjnej komunikacji z naszymi klientami i odpowiedniemu planowaniu wysyłek. **I**

Kupujący chce się czuć „zaopiekowany”, a zdolność do zapewnienia tego staje się w e-commerce czasem nawet ważniejsza niż atrakcyjna cena produktu. Dlatego tak ważna jest oferta Value Added Services operatora logistycznego



www.ingrammicroservices.com

LOGISTYKA NA MIARĘ POTRZEB

Dobry partner logistyczny charakteryzuje się elastycznością działania i zdolnością do wydajnej obsługi dynamicznego wzrostu ilości zamówień. Świetny partner fulfilment jest wyspecjalizowany w danej dziedzinie handlu i oferuje zakres usług dostosowanych do indywidualnych potrzeb swoich klientów. Istotna jest bowiem nie tylko szybkość, ale także skuteczność i precyzja.

Logistyka Twoich dostaw

Sprawne przyjęcie towaru, wydajny WMS i warunki magazynowe dostosowane do potrzeb obsługiwanego asortymentu to podstawa skutecznej obsługi logistycznej. Na korzyść danego operatora logistycznego przemawia przy tym poparta doświadczeniem zdolność do elastycznego zarządzania zasobami. To ona bowiem determinuje sprawne reagowanie na zwiększone „obroty” przy zachowaniu wysokiej jakości usług – jej kontrola musi pozostawać na najwyższym poziomie. Okresy „peaków”, kiedy wolumen sprzedaży wzrasta nawet o 120%, stanowią wyzwanie dla każdego sklepu internetowego. Ważny jest przy tym także czynnik międzynarodowego zasięgu działania operatora logistycznego, zapewniony poprzez sieć oddziałów w różnych krajach.

Personalizuj albo gin

Customer experience obejmuje całość kontaktów z kupującym - zarówno samą organizację sprzedaży przez kontakt

z obsługą klienta po logistykę wysyłek i zwrotów.

Jego istotą jest indywidualne podejście do każdego zamówienia. Klient oczekuje nie tylko schludnie przystawionej

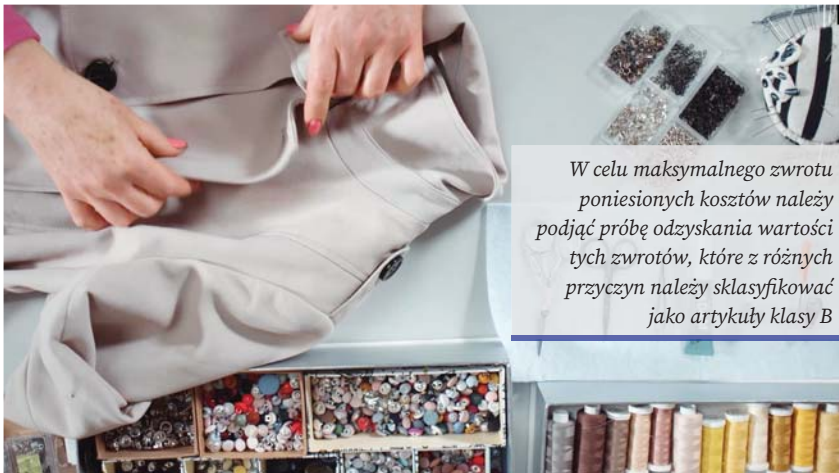


Partner 3PL może pomóc zapewnić doskonałe customer experience, zadbać o lojalność oraz zwiększyć retencję klientów sklepu internetowego. Szczególnie pomocny jest przy tym szeroki wachlarz usług dodatkowych

wanej przesyłki, której rozpakowanie będzie przyjemnością porównywalną z otwieraniem prezentu – chce mieć poczucie wyjątkowości, myśleć, że dany produkt został przygotowany spe-

Usługi takie jak pakowanie na prezent, insert materiałów marketingowych i kuponów rabatowych lub próbek czy kartek z odręcznie napisanymi życzeniami, a nawet podpis osoby pakującej

Sprawne przyjęcie towaru, wydajny WMS i warunki magazynowe dostosowane do potrzeb obsługiwanego asortymentu to podstawa skutecznej obsługi logistycznej.



W celu maksymalnego zwrotu poniesionych kosztów należy podjąć próbę odzyskania wartości tych zwrotów, które z różnych przyczyn należy sklasyfikować jako artykuły klasy B

cialnie z myślą o nim. Kupujący chce się czuć „zaopiekowany”, a zdolność do zapewnienia mu tego staje się

dane zamówienie, mają ogromne znaczenie dla budowania tożsamości marek, szczególnie luksusowych. Świetny

Logistyka sklepów internetowych jest pełna wyzwań. Wymaga skalowalności, z drugiej jednak strony dużej elastyczności. Kluczem do sukcesu jest indywidualne podejście do klienta i współpraca na zasadach partnerstwa.

w e-commerce czasem nawet ważniejsza niż atrakcyjna cena produktu. Dla tego tak ważna jest oferta Value Added Services operatora logistycznego.

partner logistyczny nie tylko podejmuje się wykonywania usług VAS, ale zapewnia ekspertyzę i doradztwo w tym zakresie na każdym etapie procesu.

IN-GRAM [®] MICRO [®] COMMERCE & LIFECYCLE SERVICES		USŁUGI VAS DLA BRANŻY MODOWEJ			
PRZEPAKOWANIE		METKOWANIE		WYMIANA OPAKOWANIA	
SKŁADANIE KOSZUL	WYMIANA ZABEZPIECZEŃ HIGIENICZNYCH	PRASOWNIE PAROWE		PRANIE & CZYSZCZENIE CHEMICZNE	
	USUWANIE ZABEZPIECZEŃ ANTY-KRADZIEŻOWYCH	NAPRAWY KRAWIECKIE	CZYSZCZENIE MIEJSCOWE		
CZYSZCZENIE & NAPRAWY OBUWIA	OZONOWANIE	KONTROLA HIGIENICZNA	STERYLIZACJA UVC	SKŁADANIE ZESTAWÓW	

KLUCZ DO SUKCESU



Tomasz Dąbek,
Managing Director
Ingram Micro
Poland

Logistyka sklepów internetowych jest pełna wyzwań. Wymaga skalowalności przy jednoczesnym utrzymaniu uzgodnionych standardów usług. Kluczem do sukcesu jest indywidualne podejście do klienta i współpraca na zasadach partnerstwa. Dedykowany jednemu z naszych klientów Fulfilment Center East koło Szczecina jest tego doskonałym przykładem. Codziennie wysyłamy do 75 tysięcy artykułów, składających się na ponad 10 tysięcy zamówień. Pomagamy przy tym zapewniać wyjątkowe doświadczenia zakupowe, a tym samym budujemy lojalność i retencję kupujących.

W naszym centrum obsługi zwrotów w Świebodzinie codziennie procesujemy ponad 150 tysięcy artykułów z branży modowej. Trafiają do nas zwroty z całej Europy, a artykuły są refundowane przed upływem 36 godzin od chwili dostawy. Jesteśmy jedyną w Europie firmą działającą na taką skalę dla odzieżowych sklepów internetowych. Wyróżnia nas nie tylko skala, ale również szeroki wachlarz usług wartości dodanej, w tym odzysk artykułów wadliwych i uszkodzonych. Dzięki temu nie tylko podnosimy opłacalność biznesów naszych klientów. Jest to także jeden z filarów naszej strategii zrównoważonego rozwoju.

Ważną gałęzią naszej działalności jest logistyka wraz z serwisem urządzeń elektronicznych. W naszym wrocławskim oddziale wspieramy największych producentów sprzętu elektronicznego na świecie. Przez 11 lat współpracy z wiodącym na świecie producentem drukarek naprawiliśmy dla niego ponad 2,5 mln tych urządzeń. Od początku istnienia naprawiliśmy także 1,5 mln dekodów STB, ponad 0,5 mln telefonów i około 1 mln innych urządzeń. Używamy najwyższej jakości sprzętu do lutowania, wykorzystujemy autorskie aplikacje oraz zautomatyzowane testy funkcjonalne. Jednym z naszych czołowych partnerów w branży jest firma Iiyama, dla której świadczymy usługi serwisowe ale także fulfilment B2B i B2C oraz prowadzimy call center. Współpracujemy już od 7 lat i przez ten czas zwiększyliśmy wolumen wysyłanych z naszego magazynu monitorów o ponad dwa razy przy utrzymaniu tej samej powierzchni oraz ilości pracowników, co pozwoliło znacząco obniżyć koszty dla partnera.

Zrównoważona logistyka zwrotów

Aby firma prowadząca sprzedaż internetową mogła cieszyć się satysfakcją i lojalnością swoich klientów, niezbędny jest sprawnie działający system zwrotów. Odsyłane przez klientów towary muszą być skrupulatnie sprawdzone i sklasyfiko-

Tomasz Dąbek,
Managing Director
Ingram Micro Poland

Nieustannie się rozwijamy i poszukujemy nowych rozwiązań. Działamy zgodnie z zasadami 5s i filozofią szczupłego zarządzania. Bardzo promujemy przy tym oddolne inicjatywy. Przyświeca nam cel minimalizacji kosztów przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego standardu naszych usług i rozwoju naszej oferty, ale także podnoszenia komfortu pracy i bezpieczeństwa naszych pracowników. Naszą najważniejszą inwestycją ostatnich miesięcy była instalacja kamer termowizyjnych, umożliwiających bezdotykowe i masowe pomiary temperatury wszystkich osób wchodzących na teren naszych hal magazynowych. W całej Polsce w naszym dziale biznesowym Ingram Micro CLS zatrudniamy ponad 2300 osób. To ogromny kapitał ludzki, na którym opieramy nasz sukces.

wane, zaś te przyjęte do zwrotu w systemie – odpowiednio przygotowane do ponownej sprzedaży zgodnie ze standardem danego sklepu internetowego. Wszystko musi się odbywać szybko i przy zachowaniu wysokiej jakości usług. Warto jednak wyjść o krok dalej i w celu maksymalnego zwrotu poniesionych kosztów podjąć

Dzięki takim usługom jak czyszczenie i drobne naprawy odzieży czy naprawy i regeneracja sprzętu elektronicznego maksymalizuje się ilość towaru, który można ponownie sprzedać.

ści *Cleanroom* czy zabezpieczenia ESD to dodatkowe atuty. Współpraca z licznymi podwykonawcami zapewniającymi usługi np. regeneracji obudów, w tym malowania i usuwania rys, umożliwiającą produ-



Pracuj z ekspertami

Serwis i regeneracja sprzętu jest szczególnie istotna w przypadku handlu elektroniką użytkową. Naprawa takich urządzeń jak drukarki, monitory, telefony czy dekodery telewizji naziemnej

centem redukcję kosztów obsługi serwisowej, co bezpośrednio przekłada się na konkurencyjność oferty sprzedażowej.

Przy wyborze operatora logistycznego warto rozważyć szereg czynników. Kluczem do sukcesu jest elastyczność i szeroki zakres świadczonych usług.

Customer experience obejmuje całość kontaktów z kupującym – zarówno samą organizację sprzedaży przez kontakt z obsługą klienta po logistykę wysyłek i zwrotów. Jego istotą jest indywidualne podejście do każdego zamówienia.

i satelitarnej wymaga zaawansowanych narzędzi, odpowiedniego przygotowania i wiedzy oraz szeroko rozwiniętej sieci partnerów dostarczających części zamienne. Wiedza i doświadczenie firmy

CIĄGŁY ROZWÓJ

Mariusz Kuczyński,
Dyrektor Generalny
Iiyama Polska Sp. z o.o.

Dzięki bardzo dobrej współpracy z firmą Ingram Micro Services nasza firma każdego roku odnotowuje coraz lepsze wyniki sprzedaży, co pozwala nam na ciągły rozwój. Ingram Micro sprostało naszym oczekiwaniom.

Partner 3PL może nie tylko pomóc obniżyć koszty, ale także zapewnić doskonałą *customer experience*, zadbać o lojalność oraz zwiększyć retencję klientów sklepu internetowego. Szeroka oferta usług dodatkowych wyróżnia operatora fulfillment na rynku logistycznym, ale przede wszystkim pomaga w budowaniu tożsamości marki sklepu internetowego. |



Serwis i regeneracja sprzętu jest szczególnie istotna w przypadku handlu elektroniką użytkową

się także próby odzyskania wartości tych zwrotów, które z różnych przyczyn należy sklasyfikować jako artykuły klasy B.

świadczącej takie usługi są kluczowymi czynnikami wyróżniającymi ją na rynku, a pomieszczenia o podwyższonej czysto-

GRUPA SEIFERT LOGISTICS NIEZMIENNIE KONCENTRUJE SIĘ NA ROZWOJU

Grupa Seifert Logistics (SLG) zamknęła rok obrotowy 2019 na poziomie 210 mln euro i pozostaje na drodze wzrostu w tym trudnym obecnie otoczeniu rynkowym. Rozwój sprzedaży i trwały wzrost grupy kapitałowej wskazuje na jej stabilną sytuację dochodową.

W ostatnich latach sektor logistyki kontraktowej stał się głównym czynnikiem stojącym za niezmiennym i znaczącym wzrostem Grupy Seifert,

Mimo niepewnej sytuacji rynkowej, pozycja Seifert Logistics Group jest stabilna, w tym na rynku polskim. W ogłoszonym w lutym dorocznym badaniu Top1500^{*)}

DOSTĘPNE POWIERZCHNIE LOGISTYCZNO-MAGAZYNOWE
Z PROFESJONALNĄ OBSŁUGĄ

bezpłatny numer kontaktowy

+48 800 801 040



szczególnie na poziomie międzynarodowym. Od lata 2019 r. Seifert Automotive Polska, jako operator usług logistycznych przy użyciu nowych technologii, odpowiada za kompleksową obsługę logistyczną linii produkcyjnej nowej fabryki silników samochodowych w Jaworze. W roku bieżącym, we francuskim Hambach (Lotaryngia) zostanie ukończony kolejny „magazyn przyszłości” SLG – Seifert Logistics Centre o powierzchni 41 tys. m², również obsługujący logistycznie producenta z branży automotive.

Najbardziej Efektywnych firm logistycznych w kraju, Seifert Polska (spółka-córka Grupy Seifert) po raz kolejny została sklasyfikowana w gronie 500 największych firm logistycznych w Polsce.

– *Ponad 70-letnie doświadczenie Grupy na rynku TSL to nasz atut. Jesteśmy sprawdzonym operatorem logistycznym sześciu potężnych sektorów gospodarki: branży motoryzacyjnej, chemicznej, tak istotnych obecnie branż dóbr konsumpcyj-*

zwaniami jest doświadczenie. Wieloletnie prace nad usprawnianiem procesów oraz obsługa wielu klientów pozwalają jej na zaproponowanie elastycznych rozwiązań o wysokiej jakości obsługi, redukujących potencjalne zagrożenia.

Umiejętności te doceniają nie tylko dotychczasowi klienci Grupy, znani producenci samochodów, czego dowodem są dwa nowe projekty logistyczne realizowane w Rastatt i w Lipsku, ale także nowe przedsiębiorstwa z rozwijającego się rynku e-commerce, zainteresowane współpracą.

Koncentracja na innowacjach i dalsze perspektywy

Od kwietnia 2020 r. Julian Seifert, jako reprezentant trzeciego pokolenia Seifert umacnia rodzinny biznes na stanowisku

I półrocze i perspektywy na 2020 rok

Grupa spogląda wstecz na wymagający, ostatni kwartał tego roku i z tej perspektywy przymierza się do wypełniania harmonogramu zadań na bieżący rok obrotowy. Celem jest stworzenie szeroko zdywersyfikowanego portfela przeciwdziałającego cyklicznym wahaniom w poszczególnych branżach, jakie obsługuje. – *Wraz z rozpoczęciem projektu Seifert Performance Project (SPP) stajemy przed takim właśnie wyzwaniem w nadchodzących tygodniach i miesiącach* – mówi Marcel Vogelmann, Chief Performance Officer w SLG.

GRUPA SEIFERT LOGISTICS

- Została założona w roku 1947 jako przedsiębiorstwo rodzinne, którym jest po dziś dzień, z siedzibą w Ulm.
- Z lokalnego lidera rynku transportowego firma wyrosła do poziomu operatora logistycznego działającego na arenie międzynarodowej.
- Wzrost obrotów w ostatnim roku wyniósł 6,5% i osiągnął wartość 210 mln euro
- Grupa posiada obecnie dwuosobowy zarząd: Christiana Stollema i Axela Freya.
- Zatrudnia ponad 2 tys. pracowników w 46 lokalizacjach w Europie (650 tys. m²).
- Seifert Polska i Seifert Automotive Polska są częścią Grupy Seifert Logistics.

nych i farmaceutyków, jak również przemysłu papierniczego i materiałów budowlanych – podkreśla prezes Seifert Polska Jan Brachmann.

Atutem SGL, wyróżniającym go spośród operatorów logistycznych proponujących rozwiązania związane z bieżącymi wy-

Head of Digitization. Odpowiada za innowacje cyfrowe z przestrzeni Business Intelligence, Big Data, AI i telematyki, a więc za realizację priorytetów strategicznych.

Zarząd Grupy Seifert Logistics postrzega obecną sytuację jako szansę na zabezpieczenie oraz wzmocnienie swojej pozycji rynkowej i konkurencyjności w perspektywie długoterminowej. ■

^{*)} prowadzonym przez agencję badań rynkowych Data Group Consulting od 2004 r.



Nowe skrzydło bramy przemysłowej Efaflex jest wyjątkowo wytrzymałe i trwałe, zapewnia doskonałą izolację cieplną i akustyczną. Producent oferuje także seryjnie izolowane, termicznie lamele EFA-THERM® do bram EFA-SST®

BRAMA, KTÓRA NIE OTWORZY SIĘ PRZED KAŻDYM

ZAKŁAD DMG MORI AKTIENGESELLSCHAFT – ZABEZPIECZENIE MAGAZYNU BRAMAMI EFAFLEX JAKO WARUNEK UZYSKANIA CERTYFIKACJI

Firma DMG MORI AKTIENGESELLSCHAFT jest jednym z wiodących, międzynarodowych producentów obrabiarek, który ma obroty przekraczające 2,6 mld euro. Wraz z DMG MORI COMPANY LIMITED – jako Global One Company – osiąga ponad 3,8 mld euro obrotów. Sukces gwarantuje 12 tys. pracowników, dostawcy i wiarygodni partnerzy. Jednym z nich jest Efaflex, który od lat dostarcza bramy szybkie do systemów logistycznych zakładu w Seebach w Turynii.

– Od czterech lat instalujemy tylko bramy Efaflex – mówi Jörg Berz, kierownik działu techniki zakładowej firmy DMG MORI w Seebach. Projektanci zwrócili szczególną uwagę na bardzo duże prędkości otwierania i zamykania bram szybkie EFA-SST i EFA-STT. – Pod tym względem bramy Efaflex są najlepsze na świecie. Testowaliśmy produkty różnych producentów, ale od kiedy używamy bram szybkie Efaflex, nie mamy prawie żadnych uszkodzeń bram spowodowanych kolizjami z wózkami widłowymi – tłumaczy Berz. Również koszty konserwacji i napraw są bardzo niskie. Dlatego wszystkie starsze bramy w fabryce są stopniowo wymieniane na bramy Efaflex – producenta specjalizującego się w szybkobieżnych bramach przemysłowych.

– Również wygląd bramy jest bardzo ważny – mówi Jörg Berz. W firmie DMG MORI w Seebach kolor bram zewnętrznych został dostosowany do identyfikacji wizualnej firmy (zastosowano kolor stalowy według RAL). Oprócz użycia standardowej powłoki w kolorze aluminiowym,

Zabezpieczenia transportowe

Oba typy bram, EFA-SST i EFA-STT, mogą wykonać do 250 tys. cykli obciążenia rocznie, co było warunkiem koniecznym

inżynierowie z Efaflex przeprojektowali szybkie bramy spiralne do zamykania hal, poprawiając ich właściwości fizyczne i optymalizując funkcjonalność.

producent maluje lamele i stalowe elementy bram na prawie wszystkie kolory z palety RAL. W ten sposób bramy EFA-SST można idealnie dopasować do każdej elewacji.

do spełnienia na terenie często uczęszczanej, głównej osi logistycznej w DMG MORI w Seebach. W innych pomieszczeniach zakładu, takich jak magazyn, bramy spełniają funkcję kontroli dostępu – są



Dla Jörga Berza decydująca podczas wyboru jest nie tylko jakość bram, ale także ich serwis

DMG MORI Aktiengesellschaft

- ! Ponad 12 tys. pracowników Global One Company pracuje w 157 punktach sprzedaży i punktach serwisowych na świecie – 14 z nich to zakłady produkcyjne.
- ! Firma zaopatruje ponad 100 tys. klientów z 42 branż w 79 krajach.
- ! Koncentruje się głównie na przemyśle lotniczym i motoryzacyjnym, produkcji matryc i form oraz przemyśle medycznym.
- ! Dzięki programowi partnerskiemu DMG MORI Qualified Products, koncern oferuje idealnie dopasowane produkty peryferyjne, pochodzące z jednego źródła. Usługi dotyczące obrabiarek, zorientowane na kliencie, obejmują: szkolenia, naprawy, konserwację i serwis części zamiennych.

otwierane za pomocą czytnika kart. – *To dla nas bardzo ważne, ponieważ jesteśmy częścią bezpiecznego łańcucha dostaw. Na przykład w przypadku frachtu lotniczego posiadamy odpowiednie certyfikaty i musimy spełniać wysokie standardy bezpieczeństwa. Oznacza to, że tylko nie-*

kania hal, poprawiając ich właściwości fizyczne i optymalizując funkcjonalność. Nowe skrzydło bramy przemysłowej Efaflex jest wyjątkowo wytrzymałe i trwałe, zapewnia doskonałą izolację cieplną i akustyczną. Producent oferuje także seryjnie izolowane, termicznie lamele

rozmiarach – do 10 tys. mm szerokości i 12 tys. mm wysokości.

Dostawa może objąć także przebadaną (TÜV), liniową kurtynę świetlną EFA-TLG®, która działa dokładnie w płaszczyźnie zamykania się bramy. Ten system bezpieczeństwa jest w peł-

Oba typy bram, EFA-SST i EFA-STT, mogą wykonać do 250 tys. cykli obciążenia rocznie, co było warunkiem koniecznym do spełnienia na terenie często uczęszczanej, głównej osi logistycznej w DMG MORI w Seebach.

którzy pracownicy mogą wejść do wybranej strefy – wyjaśnia Jörg Berz. W przypadku DMG MORI, np. przy wysyłkach maszyn, zdobyty przez firmę certyfikat zapobiega kosztom dodatkowych kontroli bezpieczeństwa, opóźnieniom dostaw i pogorszeniu jakości. Dla Jörga Berza decydująca podczas wyboru jest nie tylko jakość bram, ale także ich serwis: – Technicy Efaflex są znakomici. Niektóre bramy wymieniliśmy bez przerywania bieżącej produkcji. A serwis terenowy zachowuje profesjonalizm i opanowanie nawet w najpilniejszych zgłoszeniach, bardzo szybko reagując w sytuacjach awaryjnych.

Brama EFA-SST® – informacje techniczne

Inżynierowie z Efaflex przeprojektowali szybkobieżne bramy spiralne do zamy-



W zależności od wymaganego dostępu światła i lokalizacji bramy, klienci Efaflex mogą wybrać liczbę przezroczystych lameli EFA-CLEAR® w zakupionych bramach EFA-SST®

EFA-THERM® do bram EFA-SST®. W zależności od swojej wielkości i liczby lameli ISO, bramy osiągają doskonałe wartości współczynnika przenikania ciepła, co zapewnia komfortową temperaturę pracy. Z kolei w zależności od wymaganego dostępu światła i lokalizacji bramy, klienci Efaflex mogą wybrać liczbę przezroczystych lameli EFA-CLEAR® w zakupionych bramach EFA-SST®. Są one dostarczane w standardowych

ni zintegrowany z ościeżnicami bocznymi bramy i generuje kurtynę świetlną (na podczerwień) do wysokości 2,5 m. Przeszkody są wykrywane bezdotykowo, a automatyczne zamykanie bramy jest natychmiast zatrzymywane, gdy przeszkoda zostanie namierzona. Ze względu na swoje właściwości, brama EFA-SST® jest rozwiązaniem do prawie wszystkich zastosowań z branży logistycznej. !



Większość sieci „dom i ogród” sprzedaje w systemie click & collect z odbiorem w markecie

WARUNKI EKSPORTU DO SIECI SKLEPÓW DIY W CZASACH PANDEMII

Asortyment przyjazny sprzedaży online, większa elastyczność, umiejętność szybkiego reagowania, mniejsze zamówienia, możliwości tymczasowego zmagazynowania towaru, dywersyfikacja źródeł zaopatrzenia i dostęp do tzw. okna czasowego przy dostawie – do takich warunków muszą w wyniku pandemii dostosować się polscy producenci zaopatrujący sieci sklepów typu „dom i ogród” za granicą.

Dachser, który od lat obsługuje europejskie DIY i współpracujących z nią polskich eksporterów, komentuje zmiany na tym rynku.

Na półkach Unii

Europejskie sklepy wielkopowierzchniowe typu *home improvement* to od lat atrakcyjny partner handlowy dla polskich producentów i dystrybutorów. Dzięki nim wielu eksporterów rozwinęło zagraniczną sprzedaż. Chociaż sieci te mają swoje wymagania, krajowe firmy coraz lepiej radziły sobie z ich oczekiwaniami, a towary z Polski coraz częściej trafiały na półki sklepów dla majsterkowiczów w całej Unii. Dachser Polska, specjalizujący się w obsłudze eksporterów, w 2019 r., dostarczył do zagranicznych odbiorców o 21% więcej przesyłek z asortymentem DIY z kraju niż w 2018 r. i był to kolejny rok wzrostu z rzędu. Gros towaru trafiło do Niemiec, które są największym rynkiem DIY w UE. Ten sektor handlu rósł w zeszłym roku szybciej niż niemiecka gospodarka – sprzedaż produktów DIY zwiększyła się o 3,6% r/r do 19,5 mld euro, a PKB Niemiec wzrosło o 0,6%.

Nowe zasady gry

Pandemia koronawirusa ustanawia nowe zasady gry w handlu. – *E-commerce rośnie w siłę. Sieci DIY już przed pandemią prowadziły sprzedaż internetową, ale to nie była skala, z którą mamy do czynienia obecnie. To, co jeszcze niedawno w tym obszarze było planowane na horyzont czasowy liczony w latach, dzieje się tu i teraz. Większość sieci „dom i ogród” sprzedaje w systemie click & collect z odbiorem w markecie, a część nawet działa na zasadzie kompletacji zamówienia przez pracownika sklepu i wystawienia na konkretne miejsce parkingowe. Równocześnie rośnie udział kanału B2C, czyli dostawy zamówienia internetowego wprost do konsumenta, z pominięciem sklepu. Nowe realia i rosnąca rola e-commerce wpłynęły jednak na strukturę sprzedaży – asortyment dostępny online jest mniejszy, a sklepy sprzedają więcej produktów o bardziej standardowych wymiarach transportowych, bo są przyjaźniejsze dla handlu internetowego. To też wpływa na preferencje sieci, jeśli chodzi o zamówienia od dostawców, przynajmniej na razie. Spodziewam się jednak, że z czasem asor-*

tyment online będzie rozwijany, ponieważ „wysoki gabaryt”, taki jak np. meble, stolarka i ogród to ważna część biznesu sklepów – komentuje Juliusz Pakuński, kierownik rozwoju biznesu Dachser DIY-Logistics Polska.

Szybko i elastycznie

Innym wyzwaniem dla dostawców europejskich sklepów DIY jest dynamika zmian, co oznacza, że firmy, także producenci, muszą reagować szybciej i być bardziej elastyczni.

– *Kiedy na początku roku stanęła produkcja w wielu chińskich fabrykach, firmy obawiały się, że nie będą miały towaru dla swoich odbiorców, a już kilka tygodni później musiały weryfikować w dół plany sprzedażowe. Tymczasem po wznowieniu produkcji w Azji wcześniej zamówiony towar dotarł do Europy i spowodował nadmiar zapasów. W tej sytuacji producenci i sieci pilnie szukali magazynów na składowanie tymczasowe, co obserwowaliśmy również w polskich oddziałach Dachser. Musieli przechować towar, który za chwilę mógł być znów potrzebny. I tak się właśnie stało. Przykładem jest asortyment ogrodowy czy farby i lakiery. Najpierw był zastój, a potem popyt ruszył i towaru zaczęło wręcz brakować. Oto realia dzisiejszego planowania i w najbliższych miesiącach będzie to raczej zasada, a nie wyjątek, stąd tak ważna jest zdolność firm do szybkiego reagowania. Wszystkie te perturbacje sprawiły też, że w branży można się spodziewać zwrotu w kierunku dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia, by uniknąć uzależnienia się od łańcuchów dostaw jednego dostawcy – mówi Juliusz Pakuński.*

Bezpieczeństwo i higiena

Pandemia oznacza też wprowadzenie działań oraz procedur związanych z bezpieczeństwem i higieną, co wpłynęło na organizację rozładunków w marketach DIY. Ich sprawny przebieg jest teraz w cenie bardziej niż kiedykolwiek. Przewagę mają dostawcy z dostępem do tzw. okien czasowych, czyli przedziałów godzinowych, w których ciężarówka podejżdza pod sklepową rampę z przesyłkami kilku dostawców. Dzięki temu towar nie czeka w kolejce i wszystko odbywa się szybciej. Firma, która nie ma takich uzgodnień ze sklepem może zdać się na doświadczonego operatora, partnera logistycznego sieci DIY, a takim jest Dachser. **I**

KK

Szczególnie ważne dla firm produkcyjnych jest zadbanie o to, by realizowane procesy były zgodne z bieżącymi normami ISO i dokumentowane regularnie w ustandaryzowany sposób, z uwzględnieniem rygoru czasowego

Fot. Pixabay

AUTOMATYZACJA PROCESÓW BIZNESOWYCH

PRZEGLĄD PRAKTYCZNYCH ZASTOSOWAŃ

Wyobraźmy sobie firmę, w której proces składania i akceptacji wniosków urlopowych odbywa się manualnie. Pracownik najpierw pisze maila do działu HR z prośbą o przesłanie odpowiedniego formularza, następnie go drukuje, wypełnia, podpisuje i zdobywa parafkę przełożonego. W dalszej kolejności zanosí wniosek urlopowy do działu kadr, gdzie jest on procesowany aż do uzyskania decyzji. A teraz przypuśćmy, że w obliczu sytuacji kryzysowej większość pracowników zostaje zmuszona nagle przejść na zdalny tryb pracy. Jak ma sobie z taką zmianą poradzić przedsiębiorstwo, w którym silosy informacyjne, osobiste załatwianie spraw i biurka tonące w papierach to codzienność?

Powyższy scenariusz to przykład z życia wzięty, który dobrze obrazuje jak ważną rolę – nie tylko w prowadzeniu działalności na co dzień, ale i w przygotowaniu firmy na gwałtowne zmiany w otoczeniu biznesowym – ma sukcesywne i przemyślane wdrażanie strategii cyfryzacji. Z raportu Grupy IDG „Zarządzanie zmianą i procesami biznesowymi w polskich przedsiębiorstwach” wynika, że rodzimy biznes rozumie potrzebę i wartość wynikającą z takiego kompleksowego podejścia do prowadzenia firmy. Aż 90% respondentów pozytywnie ocenia wydajność oraz elastyczność kierowania procesami w swoich organizacjach, ale tylko 1/3 z nich wykorzystuje do tego nowoczesne technologie umożliwiające automatyzację procesów biznesowych. – Tymczasem korzyści

z wprowadzania digitalizacji w firmie jest wiele i nie chodzi tylko o upraszczanie procesów oraz umożliwianie pracownikom złapania oddechu od wykonywania nużących i powtarzalnych zadań. Automatyzacja pozwala przyjrzeć się procesom biznesowym od podszewki i zwerfikować to jak są prowadzone, co stoi na przeszkodzie w ich płynnym działaniu i jak można je zmodyfikować, żeby biznes funkcjonował lepiej – tłumaczy Radosław Putek, CEO i prezes WEBCON.

Działy HR łapią oddech

Powyższy przykład z wnioskiem urlopowym to tylko jeden z obiegów zadań i dokumentów, który za pomocą rozwiązań do digitalizacji i automatyzacji

procesów, można łatwo przenieść do świata wirtualnego eliminując przy tym zbędną papierologię, a przy okazji także upraszczając i usuwając kroki, które go niepotrzebnie wydłużają. Za inny przykład, pozostając w obszarze HR, posłużyć może wyznaczenie zastępców na czas urlopu. W przedsiębiorstwie, które nie korzysta z technologii do automatyzowania procesów tego typu delegacja obowiązków odbywa się z reguły w formie maila z listą zadań wysyłanego do zastępcy. Przygotowanie takiej wiadomości jest zadaniem mozolnym i często realizowanym pod presją czasu, co tworzy podatny grunt do pomyłek lub przeoczenia cennych informacji. W firmach, które wdrożyły automatyzację proces ten przebiega znacznie szybciej i łatwo go kontrolować. Zastępcy otrzy-

mują dostęp do konkretnych obszarów pracy osoby urlopowanej oraz związanych z tym obowiązków. Ponieważ podgląd do statusu wykonania zadań mają pracownicy zarówno zastępujący, jak i zastępowani, i jest on aktualizowany na bieżąco, ponowne wdrożenie się do pracy po wakacjach trwa krócej i przebiega bezboleśnie.

Reorganizacja i nowe porządki

Ten sam mechanizm staje się niezwykle przydatny w sytuacji np. reorganizacji firmy, w wyniku której dochodzi do zmian na stanowiskach kierowniczych. W organizacjach, które wdrażają cyfrową transformację z użyciem nowych technologii, takich jak platformy do zarządzania i automatyzacji procesów biznesowych typu *low-code*, nowi szefowie pionów mogą błyskawicznie zorientować się we wszystkich zadaniach swoich bezpośrednich i pośrednich podwładnych, a w razie potrzeby modyfikować zakres dostępu poszczególnych pracowników do zadań i dokumentów firmy. – *System dynamicznie dopasowuje się do bieżącej struktury organizacji, a wprowadzone zmiany rozciągają się nie tylko na nowe procesy i zadania, ale również na te, nad*

Oprócz usprawniania funkcjonowania firmy wewnątrz, cyfryzacja realnie wpływa również na wyniki sprzedażowe i poziom satysfakcji klientów. Automatyzacja procesów biznesowych na pewno pomaga w ich zdobywaniu i utrzymywaniu



Fot. Pixabay

którymi aktualnie pracujemy – przekonuje Radosław Putek z WEBCON. – *W naszym rozwiązaniu elastyczność pracy wzmacnia również fakt, że wszystkie aplikacje biznesowe są domyślnie zoptymalizowane pod urządzenia mobilne. Umożliwia to wykonywanie takich działań jak np. zmiana uprawnień, wizualizacja kluczowych procesów w firmie czy szczegółowa analiza danych przedstawionych w formie wykresu lub tabeli w dogodnym dla siebie miejscu i czasie – wyjaśnia.*

Automatyzacja do zadań specjalnych

W cyfryzacji dąży się do tego, by jak najwięcej czynności można było wykonywać za pomocą narzędzi IT i gwałtowny rozwój nowych technologii faktycznie to umożliwia. Wysokiej klasy systemy klasy BPM (Business Process Management) są w stanie przełożyć dowolny proces na obieg zadań i informacji, a tym samym na aplikację biznesową. Dzięki temu, gdy w dziale prawnym powstaje np. potrzeba automatyzacji procesu tworzenia umów, za pomocą rozwiązań klasy *low-code* można w kilku krokach i bez kodowania zbudować narzędzie, które wygeneruje umowę według przygotowanych szablonów i z użyciem danych pozyskanych z systemu CRM, umożliwi równoległą pracę wielu użytkowników nad dokumentem, a wersję finalną skonwertuje do formatu PDF i przypomni o potrzebie złożenia na niej cyfrowych podpisów.

Jednocześnie warto mieć na uwadze, że w niektórych branżach pełna rezygnacja z papieru i drukarki jest bardzo trudna do osiągnięcia. Widać to na przykładzie firm logistycznych i transportowych, w których wiele dokumentów przewozowych wciąż funkcjonuje w praktyce w formie papierowej. Nie

znawania znaków (*Optical Character Recognition*) oparte o algorytmy sieci neuronowych. Wystarczy na bazie kilku zeskanowanych dokumentów wskazać mechanizmom OCR pola wybrane do analizy, aby system w przyszłości odnalazł odpowiedni szablon, wyszukał pożądane wartości i wpisał je do formularza elektronicznego. Z użyciem

Fot. Pixabay



Jeśli aplikacje biznesowe są domyślnie zoptymalizowane pod urządzenia mobilne, to można wykonywać takie działania jak np. zmiana uprawnień, wizualizacja kluczowych procesów w firmie czy szczegółowa analiza danych w dogodnym dla siebie miejscu i czasie

tej technologii powstawało repozytorium elektroniczne dla dokumentów przewozowych w firmie ROHLIG SUUS Logistics. – *Jesteśmy operatorem logistycznym, który bardzo dużo dokumentów przewozowych skanuje i udostępnia klientom jako potwierdzenia dostaw. Mamy w tej chwili jedną wspólną platformę BPM dla wszystkich plików, która idealnie komponuje nam się zarówno z wdrożonym za pomocą narzędzi *low-code* CRM, jak i z kolejnymi procesami, o które planujemy rozszerzyć nasz system. Dzięki temu w jednym miejscu będzie można sięgać po dokumenty i zarządzać informacją na temat wszystkich naszych kontrahentów – mówi Teresa Bukalska, Head Of Project Management Office w firmie ROHLIG SUUS Logistics.*

Automatyzacja pozwala przyrzeć się procesom biznesowym od podszewki i zweryfikować to jak są prowadzone, co stoi na przeszkodzie w ich płynnym działaniu i jak można je zmodyfikować, żeby biznes funkcjonował lepiej.

oznacza to jednak, że procesu pozyskiwania informacji z takich dokumentów nie da się zautomatyzować. Wykorzystuje się do tego m.in. sztuczną inteligencję i systemy optycznego rozpo-

znawania znaków. Optyczne rozpoznawanie znaków przyda się również tym organizacjom, które potrzebują narzędzia do szybkiej ewidencji, a następnie archiwizacji papierowych dokumentów przychodzących

i wychodzących oraz chcą mieć łatwy dostęp do historii danego pliku z uwzględnieniem tego, kto go utworzył, kiedy, do kogo i w jakiej sprawie przesłał oraz gdzie przechowywany jest oryginał.



Fot. Pixabay

Optyczne rozpoznawanie znaków przyda się tym organizacjom, które potrzebują narzędzia do szybkiej ewidencji, a następnie archiwizacji papierowych dokumentów przychodzących i wychodzących oraz chcą mieć łatwy dostęp do historii danego pliku

Biznes zmienny jest. Technologia musi być na to przygotowana

Współczesne firmy funkcjonują w bardziej zmiennych warunkach prowadzenia działalności niż kiedykolwiek wcześniej. Widać to dobrze na przykładzie nagłych kryzysów globalnych, które w krótkim

czasie zmuszają przedsiębiorstwa do zmiany strategii biznesowej o 180 stopni. Niezależnie od tego, efektywnie zarządzać zmianą trzeba również na co dzień i warto wybierać do tego takie technologie, które potrafią dynamicznie dopasowywać się do fluktuujących potrzeb biznesowych i organizacyjnych

W organizacjach, które wdrażają cyfrową transformację z użyciem nowych technologii, nowi szefowie pionów mogą błyskawicznie zorientować się we wszystkich zadaniach swoich bezpośrednich i pośrednich podwładnych oraz modyfikować zakres dostępu pracowników do zadań i dokumentów.

firmy. Narzędzia, którymi zasilamy naszą infrastrukturę IT powinny bezbłędnie poradzić sobie np. z wdrożeniem nowej procedury zakupowej, która musi objąć kilkaset rozpoczętych wniosków zakupowych, często na różnym etapie procesowania czy z rozszerzeniem rozbudowanego obiegu zamówień o dodatkowy element tak, by natychmiast pojawił się na wszystkich formularzach. Szczególnie ważne dla firm produkcyjnych jest również zadbanie o to, by realizowane procesy były zgodne z bieżącymi normami ISO i dokumentowane regularnie w ustandaryzowany sposób z uwzględnieniem ry-

goru czasowego. Łukasz Andrzejewski, kierownik Działu IT w AC S.A., nie ma wątpliwości, że dogłębne przemyślenie wyboru nowoczesnego rozwiązania IT w oparciu o różne potencjalne scenariusze procentuje na przyszłość. – *Nasza przygoda z platformą klasy BPM rozpoczęła się w 2014 roku. W tym okresie*

znacząco przyspieszyliśmy realizację wszystkich procesów, rozwiązaliśmy m.in. kwestię zalegania faktur kosztowych na biurkach i terminową realizację płatności. Jako firma produkcyjna pamiętamy jeszcze czasy wprowadzania nowych produktów na rynek, gdy procedura od momentu wyrażenia technologii przez obliczenie kosztów i zebranie wszystkich potrzebnych akceptacji trwała miesiącami. W tej chwili dzieje się to niemal błyskawicznie – mówi.

Korzyści nie do przecenienia

Bezsprzecznie wygodą wynikającą z upraszczania procesów, możliwość optymalizacji działań oraz wzrost innowacyjności pojawiający się tam, gdzie zamiast na realizacji prostych i powtarzalnych obowiązków możemy skupić się na zadaniach wymagających kreatywnego myślenia, są najczęściej wymieniane jako zalety automatyzacji. Ale wiele firm, które już rozpoczęły przygodę z cyfrową transformacją zgodnie podkreśla, że oprócz usprawniania funkcjonowania firmy wewnątrz, cyfryzacja realnie wpływa również na wyniki sprzedażowe i poziom satysfakcji klientów. – *Na pewno automatyzacja procesów biznesowych pomaga w zdobywaniu i utrzymywaniu klientów. Pokazywanie, że jesteśmy firmą zorganizowaną, ukierunkowaną na procesy, które są poukładane i przejrzyste, pozwala klientom nam zaufać i wierzyć, że tak samo profesjonalnie zaopiekujemy się ich procesami oraz w równie transparentny sposób będziemy nimi zarządzać – podsumowuje Marcin Grotowski, kierownik projektów BPM w firmie logistycznej No Limit. |*

Agnieszka Mrozowska

E efektywnie zarządzać zmianą trzeba również na co dzień i warto wybierać do tego takie technologie, które potrafią dynamicznie dopasowywać się do fluktuujących potrzeb biznesowych i organizacyjnych firmy.

Aż 90% respondentów pozytywnie ocenia wydajność oraz elastyczność kierowania procesami w swoich organizacjach, ale tylko 1/3 z nich wykorzystuje do tego nowoczesne technologie umożliwiające automatyzację procesów biznesowych



Fot. Pixabay



Współczesne giełdy oferują swoim użytkownikom pełną transparentność i możliwość dokładnego sprawdzenia zleceniodawcy i odbiorcy. Dodatkowo firmy korzystające z giełdy mają dostęp do dodatkowych funkcji, takich jak np. automatyczne planowanie tras

NIEUNIKNIJONA AUTOMATYZACJA W BRANŻY TRANSPORTOWEJ

Pandemia skłoniła wiele firm do przejścia na elektroniczny obieg dokumentów, do zainwestowania w oprogramowanie pozwalające optymalizować procesy logistyczne. Przedsiębiorcy zmobilizowani sytuacją gospodarczą szukali ratunku w nowych technologiach.

Iniewątpliwie coraz więcej firm będzie automatyzować swoją pracę, ponieważ wiąże się to z oszczędnością czasu i pieniędzy.

Trudne długi branży transportowej

Według barometru transportowego TIMOCOM z końca czerwca br., ogólny stosunek liczby ofert ładunków do wolnych pojazdów wynosił 50%, podczas gdy jeszcze na początku kwietnia oscylował wokół 20%. To pozytywne zmiany, które pokazują, że transport wraca do normalności.

Jak wskazuje niemieckie BAG, polskie ciężarówki są drugim dostawcą towarów na niemieckim rynku transportowym z udziałem 16,4% w opłatach za przejazdy. Sytuacja operacji przewozowych powoli się normuje, ale wciąż przewoźnicy skarżą się na problemy finansowe.

Krajowy Rejestr Długów wylicza, że od początku roku długi branży transportowej wzrosły o 181 mln zł, do kwoty 981 mln zł! Ponad 212,7 mln zł transportowcy zalegają funduszom sekurytyzacyjnym, 101,5 mln zł

firmom ubezpieczeniowym. Przedsiębiorstwom paliwowym są winne 66 mln zł, a telefoniom komórkowym 39 mln zł. Przewoźnicy zalegają także z płatnościami za samochody, części czy wynajem maszyn (17 mln zł) oraz innym firmom transporto-

woym. Jednak wobec sytuacji na rynku i zapotrzebowania na faktoring firm większych, Bibby Financial Services stworzyło nową usługę specjalnie dla firm spedycyjnych, logistycznych czy hurtowni – faktoring masowy.

Wobec sytuacji na rynku i zapotrzebowania na faktoring firm większych, Bibby Financial Services stworzyło nową usługę specjalnie dla firm spedycyjnych, logistycznych czy hurtowni – faktoring masowy.

wym (ponad 16 mln zł). Spirala długów jest wyjątkowo mocno naprężona, tymczasem w branży wciąż dominują długie terminy płatności. Firmy muszą szukać płynności finansowej.

Finansowanie dla branży

Firma spedycyjna czy logistyczna, która zajmuje się setkami przejazdów również może borykać się z problem utrzymania

trzebowania na faktoring firm większych, Bibby Financial Services stworzyło nową usługę specjalnie dla firm spedycyjnych, logistycznych czy hurtowni – faktoring masowy. Dzięki temu, nawet firmy które operują setkami faktur mogą skorzystać z faktoringu. Jest to wygodne rozwiązanie, które polega na „odmrożeniu” pieniędzy z długoterminowych faktur. W ten sposób przedsiębiorca ma większe możliwości zarządzania swoimi finansami i nie musi czekać 60 czy 90 dni na spłatę faktur przez kontrahenta, by opłacić bieżące zobowią-

zania. Jest to szczególnie ważne dla firm, które pracują na setkach faktur miesięcznie. W momencie, gdy kilkunastu kontrahentów spóźnia się z zapłatą, firma może mieć poważne problemy z utrzymaniem własnej płynności finansowej.

Faktoring masowy – odpowiedź na zapotrzebowanie branży

Raport Bibby MSP Index z 2020 r., który co roku sprawdza nastroje małych i średnich przedsiębiorców pokazał jednoznacznie, że firmy mają coraz większy problem z odzyskiwaniem pieniędzy za faktury. Aż 38% kontrahentów chciało opłacić należ-

faktoringowej. Dodatkowo, to firma, która korzysta z faktoringu masowego prowadzi w całości ewidencję rozliczeń i rozksięgowanie środków, dzięki czemu kontroluje swoją sytuację finansową.

Faktoring zautomatyzowany wpisuje się w obecny trend, który panuje w branży transportowej. Coraz więcej firm inwestuje w nowe technologie, aby właśnie zautomatyzować np. proces sprzedaży.

Cyfryzacja sektora TSL

O automatyzacji dużo mogą powiedzieć przewoźnicy, którzy korzystają z cyfrowej platformy dla przewoźników i zała-



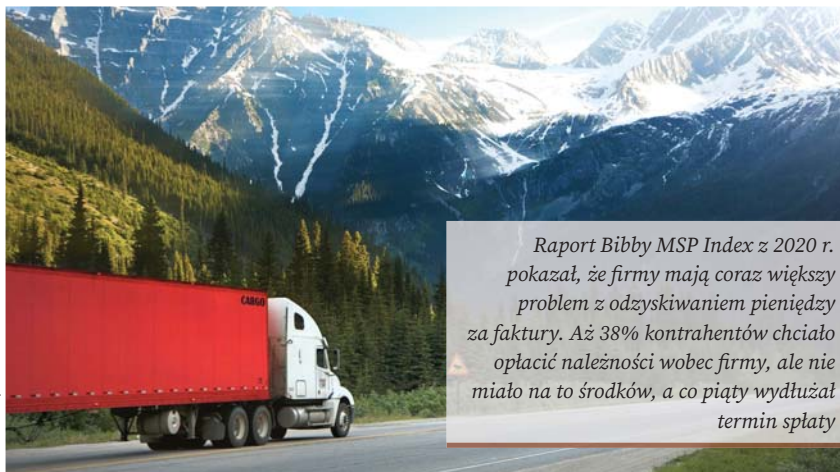
Jerzy Dąbrowski

Przyszłość branży to nowe technologie i automatyzacja. Celem jest zwiększenie efektywności sektora TSL.

Jak zwiększyć swoją konkurencyjność?

Według raportu Deloitte, szybkość przepływu i wymiany informacji oraz ich weryfikacja będzie kluczowym elementem rozwoju sektora TSL. Globalni spedytorzy będą rozwijać działalność właśnie w tym kierunku, a międzynarodowi przewoźnicy nie powinni tych zmian ignorować. Aby zwiększyć

Faktoring zautomatyzowany wpisuje się w obecny trend, który panuje w branży transportowej. Coraz więcej firm inwestuje w nowe technologie, aby zautomatyzować np. proces sprzedaży.



Fot. Pixabay

Raport Bibby MSP Index z 2020 r. pokazał, że firmy mają coraz większy problem z odzyskiwaniem pieniędzy za faktury. Aż 38% kontrahentów chciało opłacić należności wobec firmy, ale nie miało na to środków, a co piąty wydłużał termin spłaty

ności wobec firmy, ale nie miało na to środków, a co piąty wydłużał termin spłaty. Dodatkowo 27% przedsiębiorców doświadczyło sytuacji, w których kontrahenci zrywali umowy.

Dlatego tak ważne jest, żeby firmy, które operują setkami faktur, zabezpieczyły swoje interesy. Jest to możliwe dzięki faktoringowi masowemu. To nowe rozwiązanie na rynku, które polega na zautomatyzowanym przekazie faktur do firmy faktoringowej. Firma przekazuje faktury za pomocą jednego pliku wygenerowanego z systemu księgowego, wprost do faktora, w formie elektronicznej. Faktor po analizie pliku przysyła pieniądze na konto przedsiębiorcy. Całkowicie zautomatyzowany proces odciąża dział księgowości. Zautomatyzowany jest także proces zawiadamiania o cesji wierzytelności na rzecz firmy

dowców. To bardziej rozbudowana tablica ogłoszeń na której można znaleźć przewoźników i firmy, które potrzebują transportu. Często wykorzystuje się giełdę, aby zminimalizować liczbę pustych przebiegów. To klucz do zwiększenia efektywności, stąd tak ważne jest dokładne logistyczne rozplanowanie tras floty. Giełdy cieszą się ogromnym zainteresowaniem. Dane statystyczne wskazują, że z elektronicznych giełd transportowych korzysta na co dzień 90% przedsiębiorstw przewozowych w Europie! Współczesne giełdy oferują swoim użytkownikom pełną transparentność i możliwość dokładnego sprawdzenia zleceńodawcy i odbiorcy. Poza tym, firmy korzystające z giełdy mają dostęp do dodatkowych funkcji, takich jak np. automatyczne planowanie tras.



Fot. Fotolia

Faktoring masowy zabezpieczy płynność finansową firmy. Dzięki temu przedsiębiorca będzie miał środki na jej rozwój i inwestycje w nowe rozwiązania technologiczne

zyć swoją konkurencyjność będą musieli odważnie inwestować w nowe technologie, np. w integrację z giełdą przewozową.

Całkowicie zrozumiała jest obawa przed dużymi inwestycjami w momencie, gdy coraz więcej kontrahentów spóźnia się z zapłatą. Jednak jeśli firma szybko nie zareaguje, straci możliwość konkurowania na rynku z większymi podmiotami. W tym kontekście faktoring masowy zabezpieczy płynność finansową firmy. Dzięki temu przedsiębiorca będzie miał środki na rozwój firmy i inwestycje w nowe rozwiązania technologiczne. **I**

Jerzy Dąbrowski,
prezes Bibby Financial Services

RECESJA NA RYNKU LEASINGU

Związek Polskiego Leasingu przedstawił wyniki branży leasingowej w pierwszej połowie 2020 r. W omawianym czasie firmy leasingowe udzieliły łącznego finansowania na poziomie 29,8 mld zł, przy dynamice rynku -24% r/r.

– *Pandemia Covid-19 może doprowadzić do największej recesji gospodarczej od lat 30-tych. Według czerwcowej projekcji Międzynarodowego Funduszu Walutowego, globalna dynamika PKB w 2020 r. ma wynieść -5,9%.* – stwierdził Marcin Nieplowicz, dyrektor ds. statystyki i monitorowania rynku Związku Polskiego Leasingu podczas konferencji prasowej. Odbija się to na kondycji branży leasingowej. Jej odpowiedzią na złą sytuację polskich firm w dobie kryzysu (do końca czerwca 2020) były wakacje leasingowe, które objęły ponad 160 tys. przedsiębiorców (ponad 360 tys. umów).

Wpływ pandemii na branżę leasingową

Dynamika finansowania udzielonego przez branżę w I półroczu 2020 r. wyniosła -24% r/r, przy wartości nowych kontraktów na poziomie 29,8 mld zł. Na koniec czerwca wynik całego aktywnego portfela branży był dodatni (+0,6 % r/r). W przypadku portfela nieruchomości dynamika wyniosła +0,8% r/r.

W I poł. roku przedsiębiorcy najczęściej finansowali pojazdy lekkie – udział 46,1% w strukturze rynku oraz maszyny i inne urządzenia, w tym IT – 32,7%. Udział środków transportu ciężkiego wyniósł 18,7%, a nieruchomości i innych aktywów odpowiednio 1,5% i 1%. Skumulowana wartość transakcji leasingowych wyniosła 25,2 mld zł. Transakcje w zakresie pożyczki to 4,6 mld zł. Odbiorcami usług branży leasingowej są głównie mikro i małe firmy (klienci o obrotach do 20 ml zł), którzy stanowią 72,4% w strukturze klientów firm leasingowych. Największą (53,9%) i zarazem rosnącą grupą klientów są mikro firmy.

Struktura rynku

W wypadku pojazdów lekkich, po niewielkim spadku finansowania o 2,6% r/r w I kwartale, II kw. przyniósł pogłębienie spadków do -34,7% r/r. Łączna dynamika finansowania pojazdów lekkich za I półro-

cze (-19,6% r/r) wynikała z finansowania aut osobowych i pojazdów użytkowych do 3,5 t. Kwietniowe załamanie finansowania tych pojazdów było następstwem zamknięcia gospodarki. Wraz z jej odmrążaniem przedsiębiorcy realizowali odłożone kontrakty. Roczna dynamika rejestracji nowych aut wynosi -67,1%, a w dwóch pierwszych miesiącach drugiego kwartału: -55,1% i -20,5%.

W I półroczu sektor transportu ciężkiego zanotował spadki wynoszące odpowiednio -40,5% r/r za pierwszy i -57,6% r/r za drugi. Poprawa dynamiki nastąpiła w II kw.: od -70,3% r/r w kwietniu do -58,4% r/r w maju oraz -43,7% r/r w czerwcu. Pierwsze pół-

Wyraźne spadki były obserwowane tam, gdzie finansowanie jest mocno uzależnione od zmiany koniunktury.

Prognozy na 2020

Firmy leasingowe zrzeszone w ZPL w III kw. oczekują spadku zatrudnienia i nieznacznego pogorszenia jakości portfela oraz spodziewają się przyspieszenia aktywności sprzedażowej w II poł. roku. Najwyższe wzrosty finansowania oczekiwane są dla sektora maszyn i IT, słabsze dla pojazdów lekkich. Na niewielkim plusie pozostaje również prognoza dla pojazdów ciężkich.

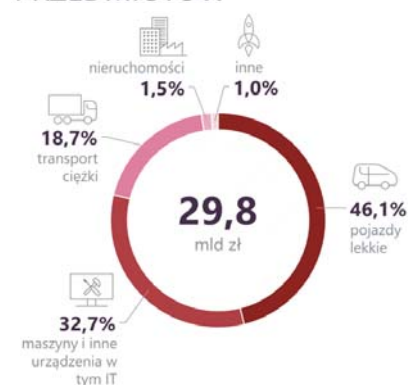
ŁĄCZNE AKTYWY FINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE W I POŁOWIE 2020 I 2019 R. [mld zł, r/r]

FINANSOWANIE OGÓŁEM



Źródło: Związek Polskiego Leasingu

STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDMIOTÓW



rocznie zakończyło się spadkami w tym segmencie rynku na poziomie -49,2% r/r. Największe spadki nastąpiły w międzynarodowym transporcie drogowym i transporcie zbiorowym. Na wyniki wpływ miał nie tylko Covid-19, ale też – i to już w 2019 r. – Pakiet Mobilności.

Dynamika segmentu finansowania maszyn na koniec czerwca wyniosła -7,7% r/r. Dla I kw. spadki były na poziomie -2,6% r/r, a w II wyniosły -11,4%. Zauważalna była poprawa dynamik w trakcie II kw. (od -24,2% r/r w kwietniu, do -11,1% r/r w maju oraz +2,4% r/r w czerwcu). Znacznie lepsze wyniki leasingodawcy osiągnęli w pożyczce, z uwagi na wysoki udział maszyn rolniczych czy sprzętu medycznego.

Negatywne perspektywy dla dalszego rozwoju prognozowane są dla finansowania nieruchomości.

Nadal w II poł. roku ma się utrzymać ujemna dynamika rynku. Aktualnie prognozowana dynamika jest wyższa, niż wskazywały wyniki uzyskane za pierwsze cztery miesiące 2020 r. Sytuację zmieniło szybkie wdrożenie Tarczy Finansowej dla przedsiębiorców. Prognoza rynku leasingu na 2020 (-19,3%) jest powyżej rekordowych spadków odnotowanych w 2009 r. (-30,2%).

EH



Ograniczenie spalania oznacza mniejszą emisję CO₂, a więc mniejsze szkody dla środowiska

OSZCZĘDZAMY NA PALIWIE. SPRAWDŹ NAJNOWSZE ROZWIĄZANIA W VOLVO FH

Silnik z większym momentem obrotowym, udoskonalona skrzynia biegów i inteligentny tempomat sprawiają, że Volvo FH z I-Save pozwala – jak zapewnia producent – obniżyć koszty paliwa o 7%. Tymczasem klienci mówią o oszczędnościach rzędu 15-20%.

Paliwo to najbardziej kosztochłonna pozycja w budżetach firm przewozowych. Szacuje się, że nawet 1/3 generowanych kosztów zależy od aktualnych cen na stacjach benzynowych. I o ile przewoźnicy nie mają wpływu na ich wysokość, to na ilość zużytego paliwa już tak.

– Dlatego tak ważna jest ekonomika paliwowa. W Volvo Trucks od lat dążymy do tego, by zużycie paliwa w naszych samochodach ciężarowych było jak najniższe. Tym bardziej, że ograniczenie spalania oznacza mniejszą emisję CO₂, a więc mniejsze szkody dla środowiska – mówi Piotr Werner, menedżer ds. produktu w Volvo Trucks Polska.

Większe oszczędności niż zakładano

Pojazdy Volvo FH I-Save (Turbo Compound), także z najnowszej gamy (produkcja ruszy w marcu 2021 r.) zużywają – jak zapewnia producent – średnio o 1,7 l/100 km paliwa mniej od samochodów ze standardowymi silnikami. Klienci wskazują na jeszcze większe oszczędności.

– Wykorzystywane przez nas Volvo FH I-Save na trasach do i z Hiszpanii pali ok. 3-4 litrów mniej na każde 100 km. Na

trasie 15 tys. km udało się zejść średnio do 22 litrów na 100 km (wcześniej było to nawet 28 litrów). To około 3000 złotych oszczędności tylko na jednym transporcie – zwraca uwagę Jan Szuter, Usługi Transportowe.

Kilka elementów składa się na całość

Sekret tkwi w konstrukcji silnika D13TC, który generuje do 300 Nm dodatkowego momentu obrotowego. Do utrzymania stałej prędkości potrzeba mniejszej liczby przyspieszeń i mniej paliwa.

Pojazdy Volvo FH I-Save, także z najnowszej gamy zużywają średnio o 1,7 l/100 km paliwa mniej od samochodów ze standardowymi silnikami. Klienci wskazują na jeszcze większe oszczędności.

Volvo FH I-Save wyposażone jest także w paliwooszczędne osie tylne, udoskonaloną skrzynię biegów I-Shift oraz pompę wspomaganie układu kierowniczego o zmiennym wydatku. Tempomat I-Cruise z funkcją I-See optymalizuje prędkość oraz moment zmiany biegów. Podczas zjazdu ze wzniesienia funkcja I-Roll odłącza silnik od układu przeniesienia napędu po to, by

samochód ciężarowy zużywał własną energię kinetyczną zamiast paliwa.

– Dodatkowo, nowy system telematyczny Volvo Connect ułatwia monitorowanie wydajności pojazdów. Czytelne raporty paliwowe wskazują użytkownikowi floty obszary, które można poprawić, aby uzyskać jeszcze lepszy wynik paliwowy – mówi Wojciech Sidoruk, lider zespołu ds. zarządzania paliwem w Volvo Trucks Polska.

Sam system to jednak nie wszystko. Najważniejszym ogniwem ekonomicznej jazdy jest kierowca.

– Bez kierowcy najwyższej klasy nie jest możliwe wykorzystanie pełnych możliwo-

ści pojazdu. A to wymaga często zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń i wypracowania zaufania do nowoczesnych rozwiązań wykorzystywanych w nowych samochodach – tłumaczy Robert Kantorek, instruktor techniki jazdy, konsultant ds. zużycia paliwa w Volvo Trucks Polska.

To dlatego Volvo Trucks szkoli kierowców z jazdy ekonomicznej. |



Przepisy konwencji CMR oraz większości przepisów krajowych, za wyjątkiem francuskiego dekretu z 2017 r., nie narzucają na przewoźników obowiązku dokonywania załadunku i rozładunku towarów. Przepisy nakazują jedynie asystowanie przy wykonywaniu tych czynności...

PRZYJĘCIE I WYDANIE TOWARU NA GRUNCIE KONWENCJI CMR

Jak interpretować art. 17 ust. 1 CMR?

Według art. 17 ust. 1 konwencji CMR – *Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zagięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, (...).* Podobnie stanowią krajowe przepisy prawa przewozowego. Można zatem uznać, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody, które nastąpiły od momentu przyjęcia towaru od nadawcy, aż do momentu wydania odbiorcy. Powyższe wskazuje, że czynności załadunkowe i rozładunkowe są poza jego odpowiedzialnością prawną.

Kiedy dochodzi do przyjęcia, a kiedy do wydania towaru? Czy sprawowanie opieki nad towarem jest elementem istotnym przy określaniu odpowiedzialności przewoźnika? Co w przypadku, gdy przewoźnik dokonuje całkowitego lub częściowego załadunku lub rozładunku towaru? Czy w takich przypadkach dodatkowa odpowiedzialność mieści się w art. 17 ust. 1 konwencji CMR?

Przyjęcie i wydanie towaru – jak należy rozumieć przepisy

Czytając art. 17 ust. 1 konwencji CMR nasuwa się pytanie, w którym momencie następuje przyjęcie przesyłki do przewozu, a w którym wydanie jej odbiorcy. Przepisy konwencji CMR oraz większości przepisów krajowych, za wyjątkiem francuskiego dekretu z 2017 r. (w zakresie przewozów przesyłek o masie do 3 ton), nie narzucają na przewoźników obowiązku dokonywania załadunku i rozładunku towarów. Przepisy

nakazują jedynie asystowanie przy wykonywaniu tych czynności, a przepisy niemieckiego HGB również zadbanie, aby załadunek towaru był dokonany z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa dla ładunku, pojazdu i innych uczestników ruchu drogowego. Nasuwa się zatem wniosek, że momentem przyjęcia towaru jest moment ukończenia przez nadawcę załadunku (załadowanie, ustawienie i w niektórych przepisach rów-

Z literatury i orzecznictwa zgodnie wynika, że odpowiedzialność może być przypisana przewoźnikowi wyłącznie wtedy, gdy miał on pieczę nad towarem. Na gruncie przepisów prawa przewozowego sprawowanie przez przewoźnika pieczy nad towarem, a co zatem idzie również jego odpowiedzialność, może rozpoczynać się i kończyć poza określonymi powyżej ramami. Do „przyjęcia przesyłki” może

Jeżeli obowiązki związane z załadunkiem i rozładunkiem przesyłki wynikają z zawartej przez przewoźnika umowy przewozu, to ponosi on odpowiedzialność za ewentualne szkody powstałe w czasie wykonywania przez niego czynności od momentu przyjęcia przesyłki do jej wydania.

niez zamocowanie towaru), a momentem wydania przesyłki jest podstawienie jej do dyspozycji odbiorcy (praktycznie otwarcie kurtyn, dachu lub drzwi i podjęcie w miejsce rozładunku lub pod rampę) oraz przekazanie odbiorcy listu przewozowego.

zatem dojść już w momencie rozpoczęcia czynności załadunkowych (moment przyjęcia pieczy nad towarem), a do „wydania przesyłki” dopiero w momencie zakończenia czynności rozładunkowych (moment zakończenia pieczy). Aby jednak opisać

czynności generowały odpowiedzialność przewoźnika, musi być spełniony jeden warunek – obowiązki związane z załadunkiem i rozładunkiem przesyłki muszą wynikać z zawartej przez przewoźnika umowy przewozu. Jeżeli warunek jest spełniony, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za ewentualne szkody powstałe w czasie wykonywania przez niego tych czynności. W przeciwnym razie obowiązki te będą spoczywały na nadawcy i odbiorcy, a przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność od momentu zakończenia załadunku towaru do momentu, w którym podstawia towar do dyspozycji odbiorcy i umożliwia mu jego rozładunek.

Załadunek i rozładunek a odpowiedzialność przewoźnika

Istotnym dla oceny jest również zakres czynności załadunkowych i rozładunkowych. Literatura następująco definiuje załadunek i rozładunek:

- załadunek – czynności mające na celu bezpośrednie umieszczenie mienia na środku transportu, trwające od momen-

teszczanie przez przewoźnika przesyłek/palet poza bezpośrednie sąsiedztwo pojazdu (np. do magazynu) lub z miejsca znajdującego się poza bezpośrednim sąsiedztwem pojazdu (np. z magazynu) wymaga nie tyle umownego uzgodnienia tych warunków, ale również uszczegółowienia definicji załadunku i rozładunku oraz – co byłoby jak najbardziej zasadne – dodatkowego wynagrodzenia. Rozszerzony zakres załadunku i rozładunku mógłby być zdefiniowany następująco:

- załadunek – ogół czynności wykonywanych bezpośrednio przed rozpoczęciem przewozu w miejscu nadania, obejmujących dostarczenie mienia z magazynu, innego pomieszczenia lub miejsca składowania w bezpośrednie sąsiedztwo środka transportu oraz umieszczenie go na lub wewnątrz środka transportu;
- rozładunek – ogół czynności wykonywanych bezpośrednio po zakończeniu przewozu w miejscu przeznaczenia, obejmujących wyjęcie mienia ze środka transportu w bezpośrednie sąsiedztwo środka transportu oraz pomieszczenia go do magazynu, innego pomieszczenia lub miejsca składowania.

Taki zakres załadunku i rozładunku zwiększy zakres obowiązków przewoźnika oraz

Doradztwo transportowe

CDS
ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę ubezpieczeniową i prawną firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- ubezpieczeń transportowych (OC przewoźnika, OC spedytora, Cargo)
- analiz i ocen prawnych dotyczących otrzymanych reklamacji i roszczeń
- postępowań odszkodowawczych z polis OCP w związku ze szkodami transportowymi
- oceny ryzyka transportowego
- prawidłowości zawierania umów przewozu i spedycji

Posiadamy nowatorskie rozwiązania ubezpieczeniowe umożliwiające pełne ubezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności cywilnej w związku z wykonywaną działalnością transportową i spedycyjną.

Pełna informacja o naszych produktach i usługach znajduje się na stronach:
www.cds-odszkodowania.info • www.oc-przewoźnika.info • www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:
CDS Kancelaria Brokerska, 02-785 Warszawa, ul. Wolińska 10 lok. 43
tel.: 409 204-707, 607 487-800, 607 074-407, 22 392-09-59, 22 392-97-58, fax: 22 490-50-58
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

www.cds-odszkodowania.info

cowników nadawcy. Z powodu długiego oczekiwania na jego zakończenie, kierowca podjął samodzielną próbę załadunku ostatnich palet, która zakończyła się upadkiem i poważnym uszkodzeniem ładowanego towaru. Przewoźnik utrzymywał, że nie ponosi odpowiedzialności za szkodę, gdyż nie zobowiązywała go do tego umowa przewozu. Na tej podstawie odmówił uznania roszczenia otrzymanego od nadawcy towaru. Ten skierował sprawę do niemieckiego sądu. Sąd zgodził się z wnioskiem przewoź-

Przemieszczanie przez przewoźnika przesyłek/palet poza bezpośrednie sąsiedztwo pojazdu lub z miejsca znajdującego się poza bezpośrednim sąsiedztwem pojazdu wymaga nie tyle umownego uzgodnienia tych warunków, ale również uszczegółowienia definicji załadunku i rozładunku oraz dodatkowego wynagrodzenia



Fot. GEFCO

Przemieszczanie przesyłek/palet wymaga uszczegółowienia definicji załadunku i rozładunku oraz dodatkowego wynagrodzenia



Fot. Volvo

tu uniesienia mienia w miejscu znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie środka transportu do momentu umieszczenia na środku transportu;

- rozładunek – czynności mające na celu bezpośrednie wyjęcie mienia ze środka transportu i umieszczenie go w miejscu znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie środka transportu.

Większość przewoźników wykonuje te czynności w granicach ww. definicji. Inni dokonują jedynie przemieszczania palet na środku transportu. Takie czynności, pomimo że nie obejmują całego procesu, ewidentnie są czynnościami związanymi z załadunkiem i rozładunkiem, i będą generowały dodatkową odpowiedzialność przewoźnika. Prze-

będzie generował większe ryzyko, a tym samym większą odpowiedzialność przewoźnika, co uzasadnia dodatkowe wynagrodzenie.

Odpowiedzialność poza konwencją CMR

W zeszłym roku opisałem przypadek nieuprawnionej i nieudanej próby załadunku towaru przez kierowcę polskiego przewoźnika. Jak wykazało postępowanie dowodowe, zawarta przez przewoźnika umowa przewozu nie przewidywała obowiązku dokonania załadunku towaru. Po podstawieniu pojazdu kierowca otrzymał wyraźną dyspozycję, że załadunek jest w gestii pra-

wnika i stwierdził, że czynności załadunkowe wykonane przez kierowcę nie wynikały z umowy przewozu, w związku z czym nie ma podstaw do uznania odpowiedzialności przewoźnika na gruncie konwencji CMR. Ponieważ do szkody doszło z winy kierowcy, sąd finalnie uznał odpowiedzialność przewoźnika na podstawie niemieckiego kodeksu cywilnego.

Z braku stosownych postanowień umownych odpowiedzialność przewoźnika nie podlegała konwencji CMR. O odpowiedzialności przewoźnika przesądziła wina kierowcy, która polegała na nieuprawnionym przejęciu towaru przez kierowcę, podjęciu samodzielnej próby załadunku oraz uszkodzeniu towaru.

Jeżeli zatem z umowy przewozu nie wynikają obowiązki załadunku i rozładunku towaru, aby ustrzec się przed taką niespodzianką, przed rozpoczęciem wykonywania tych czynności przewoźnik musi uzyskać upoważnienie nadawcy/załadowcy lub odbiorcy/rozładowcy. O ile udowodnienie istnienia obowiązku dokonania czynności załadunkowych i/lub rozładunkowych zawartych w umowie przewozu nie powinno nastręczać trudności, o tyle przy braku takich ustaleń w umowie przewozu trudno będzie przewoźnikowi udowodnić, że wykonywał czynności załadunkowe lub rozładunkowe na polecenie lub z upoważnienia nadawcy lub odbiorcy. Większość takich upoważnień jest bowiem wydawana ustnie, co nie koniecznie zostanie potwierdzone przez nadawcę lub odbiorcę w czasie trwania sporu o odszkodowanie za szkodę spowodowaną przez kierowcę w czasie wykonywania tych czynności.

Odpowiedzialność za załadunek i rozładunek a polisa OCP

Kolejny ważny aspekt, to warunki określone w polisie OCP. Część polskich ubezpieczycieli nie rozszerza ochrony ubezpieczeniowej o szkody powstałe w czasie wykonywania przez przewoźnika czynności załadunkowych i rozładunkowych. Druga część daje przewoźnikom możliwość rozszerzenia (zwykle bezpłatnie), pod warunkiem że obowiązek wykonania przez przewoźnika czynności załadunkowych i rozładunkowych wynika z zawartej przez niego umowy przewozu.

Aby zatem przewoźnik formalnie ponosił odpowiedzialność za szkody w przesyłkach powstałe w czasie wykonywania czynności załadunkowych i rozładunko-

wych oraz skutecznie scedował ją na ubezpieczyciela, niezbędne jest:

- potwierdzenie istnienia tych obowiązków (w granicach ich wykonywania – patrz: definicje) w umowie przewozu zawieranej z zamawiającym usługę przewozu oraz
- rozszerzenie umowy ubezpieczenia OCP o szkody powstałe przy wykonywaniu tych czynności w granicach ich wykonywania (patrz: definicje) i wy-

wskaże na odpowiedzialność przewoźnika i nie zepsuje relacji biznesowych, a spełnienie drugiej pozwoli na pokrycie ewentualnej szkody przez zakład ubezpieczeń.

Podsumowanie

Jeżeli przewoźnik nie jest zobowiązany umową przewozu do wykonania czynności załadunkowych i rozładunkowych, to jest

CDS KANCELARIA BROKERSKA



Jerzy Różyk

szef zespołu, broker

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

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

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

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

Pzewoźnik niezobowiązany umową przewozu do wykonania czynności załadunkowych i rozładunkowych jest zwolniony z wykonania tych czynności. Jeżeli pomimo tego podejmie się ich, jego odpowiedzialność za uszkodzenie towaru w czasie tych czynności nie będzie podlegać Konwencji CMR.

kającej z nich dodatkowej odpowiedzialności.

Pełne bezpieczeństwo przewoźnika zależy od spełnienia łącznie dwóch wymienionych przesłanek, gdyż spełnienie pierwszej

zwolniony z wykonania tych czynności. Jeżeli pomimo tego podejmie się ich wykonania, jego odpowiedzialność za uszkodzenie towaru w czasie tych czynności nie będzie podlegać Konwencji CMR. Nie oznacza to, że w ogóle nie będzie ponosił odpowiedzialności. Analogicznie jak w opisanym przypadku może zostać zobowiązany do naprawienia szkody na podstawie innych przepisów. W przypadku czynnego uczestniczenia kierowców w załadunkach i rozładunkach bezpieczniejszym wydaje się każdorazowe wpisywanie takich obowiązków do umów przewozu – pod warunkiem, że polisa OCP jest rozszerzona o szkody, które mogą powstać w czasie wykonywania tych czynności. ■

Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info



Część polskich ubezpieczycieli nie rozszerza ochrony ubezpieczeniowej o szkody powstałe w czasie wykonywania przez przewoźnika czynności załadunkowych i rozładunkowych.

Fot. DHL Global Forwarding

Jeśli podczas powrotu do domu nastąpi przekroczenie dodatkowe innego typu niż jazda dzienna/tygodniowa, czy odpoczynku w okresie 30 godz. dla podwójnej załogi, warto wykonać kilka wydruków i próbować zakończyć jazdę w najbliższym możliwym bezpiecznym miejscu.



ZMIANY W CZASIE PRACY KIEROWCY – WAŻNE I „MNIEJ WAŻNE”

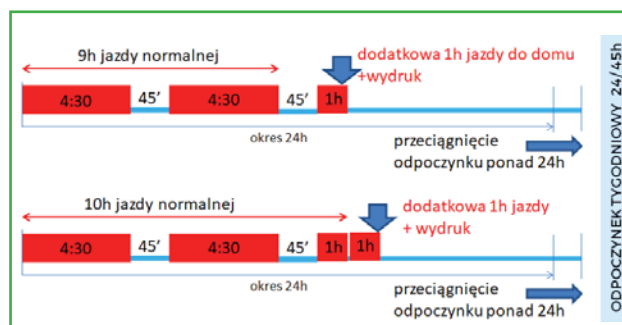
Od 20 sierpnia 2020 zaczną obowiązywać unijne zmiany w Rozporządzeniu 561/2006 (czas jazdy, przerw i odpoczynków) oraz w zasadach używania tachografów. Zmiany nie są rewolucyjne, ale aby w sposób zrozumiały przedstawić je kierowcom, spedytorom i osobom rozliczającym czas pracy podzieliliśmy firmy na grupy, które mniej lub bardziej muszą skorygować swoje dotychczasowe planowanie tras.

Do najbardziej życiowych zmian, na które należy zwrócić uwagę, a dotyczą wszystkich typów przewoźników, należy ustalenie dopuszczalnego czasu naruszeń okresów jazdy dziennej i tygodniowej podczas powrotu do domu na odpoczynek tygodniowy.

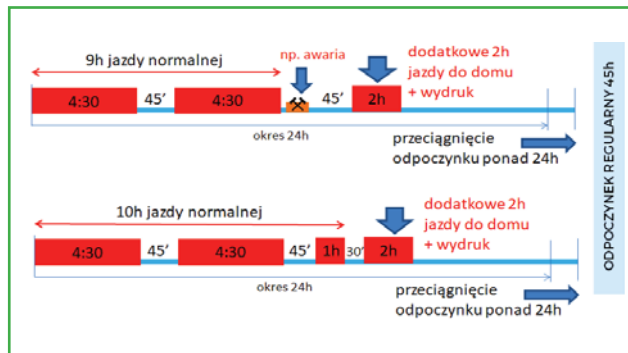
Obecnie jasno jest podana 1 godzina lub nawet 2 godziny ponad normalne limity (9/10 godzin jazdy dziennej oraz 56 godzin jazdy tygodniowej). Tak jak poprzednio, chęć wydłużenia w ten sposób jazdy podczas powrotu do domu należy opisać odpowiednio na wydruku z tachografu lub na wykresówce.

Wydłużenie czasu jazdy

Do tej pory, w wyniku nagłych zdarzeń, wydłużenie czasu jazdy/pracy było dopuszczalne tylko do najbliższego bezpiecznego parkingu. Aby faktycznie dojechać do domu należało stosować odpowiednią technikę dokumentowania dojazdu i odpowiednio „poszukiwać” postojów w trakcie dojazdu. Teraz nadal mamy do czynienia z naruszeniem przepisów, nadal dopuszczalne ono jest tylko w wyjątkowych przypadkach, ale w art. 12/561 pojawiły się konkretne wartości możliwego wydłużenia jazdy podczas powrotu.



Należy pamiętać o odpowiedniej przerwie w przypadku, gdy czas jazdy ciągłej przekroczy 4,5 h. Tego przepisu nie wolno naruszać. Podobny układ jest, gdy zaistnieje nieprzewidziana potrzeba wydłużenia jazdy do 2 godzin, ale tutaj dochodzi warunek, że taki dojazd musi kończyć się długim odpoczynkiem, 45-godzinny, oraz przed takim okresem nadmiarowego wydłużenia należy wykonać minimum 30 minut przerwy.



Dotychczasowa treść art. 12/561 pozwala naruszyć również pozostałe przepisy, ale tylko w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób/pojazdu/ładunku – czyli dotyczy to dojazdu do najbliższego parkingu. Nie jest okre-

Nadal mamy do czynienia z naruszeniem przepisów, nadal dopuszczalne jest tylko w wyjątkowych przypadkach, ale w art. 12/561 pojawiły się konkretne wartości możliwego wydłużenia jazdy podczas powrotu.

ślona wartość czasowa – dlatego stosując nowe zapisy zalecamy trzymać się dokładnie tych 1 h/2 h podczas powrotu do domu, a jeśli dojeżdżamy tylko do parkingu położonego na trasie na przerwę lub odpoczynek dzienny/tygodniowy poza bazą stosujemy stare zasady – TYLKO DO NAJBLIŻSZEGO PARKINGU. Jeśli podczas powrotu do domu nastąpi przekroczenie dodatkowe innego typu niż jazda dzienna/tygodniowa, np. jazdy dwutygodniowej 90 h, czy odpoczynku w okresie

30 godzin dla podwójnej załogi, warto wykonać kilka wydruków i próbować zakończyć jazdę w najbliższym możliwym i bezpiecznym miejscu (nie ma przyzwolenia na dojazd do samej bazy przy naruszeniu przepisów innych niż jazda dzienna i tygodniowa).

Firmy krajowe lub stosujące trasy 2/1 lub 3/1 – praktycznie bez zmian

W tej grupie znajdują się firmy, dla których zmiany wywołują najmniej konsekwencji. Jednocześnie jest to największa grupa przewoźników, charakteryzująca się wyjazdami w trasy zagraniczne w trybie: maksymalnie 3 tygodnie w trasie i po-

Kierowcom należy umożliwić dokonywanie wpisów dyspozycji/innej pracy związanej z podróżami busami, np. w specjalnie do tego przygotowanym tachografie w busie lub w pojeździe znajdującym się w bazie firmy.

tem tydzień w domu lub też przewoźnicy krajowi. W praktyce takie firmy nie odczuwają żadnych nowych wymagań poza obowiązkiem wpisania na wykresówce obok miejscowości rozpoczęcia i zakończenia pracy również kodu kraju (np. PL). W tachografach cyfrowych ten obowiązek jest od zawsze. Dla pojazdów z tachografem analogowym, na wykresówce, a wyjeżdżających za granicę trzeba również odnotować godzinę przekroczenia granicy. Należy się zatrzymać zaraz za granicą i odnotować odręcznie na odwrocie wykresówki taką informację. Reszta regulacji jest zbieżna z dotychczasowymi regulacjami.

Transport międzynarodowy – trasy dłuższe niż 4 tygodnie

Niektóre firmy realizujące długie trasy będą teraz musiały odpowiednio planować powroty kierowców na odpoczynki tygodniowe do bazy firmy. Od 20 sierpnia 2020 każdy kierowca musi mieć możliwość powrotu do bazy (lub miejsca swojego

KANCELARIA TRANSPORTOWA ITD-PIP.PL



Zespół ekspertów działających w branży transportowej od 2004 r. Od ponad 15 lat wykwalifikowani specjaliści doradzają polskim przedsiębiorstwom w zakresie pomocy prawnej i eksperckiej tworząc szerokie portfolio produktowe i usługowe.

W ofercie kancelarii transportowej znajdują się m.in. szkolenia otwarte i indywidualne, audyty dokumentacji, usługowe rozliczanie kierowców, delegowanie oraz wyliczanie płacy minimalnej w krajach Unii Europejskiej.

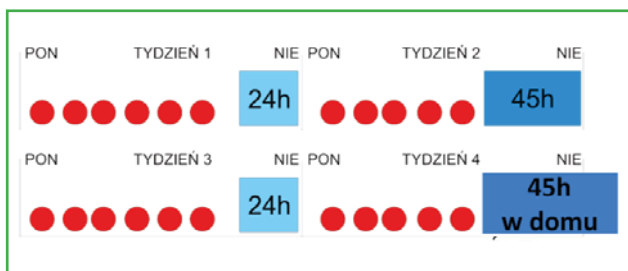
Wychodząc naprzeciw potrzebom, grupa ITD-PIP wprowadziła również na rynek szereg innowacyjnych narzędzi wspierających pracę przedsiębiorstw transportowych. Są to m.in. oprogramowanie SuperTacho służące szybkiej analizie i rozliczaniu składników wynagrodzeń i delegacji, czytnik kart i tachografów TachoDroid. Więcej informacji o kancelarii na www.itd-pip.pl

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

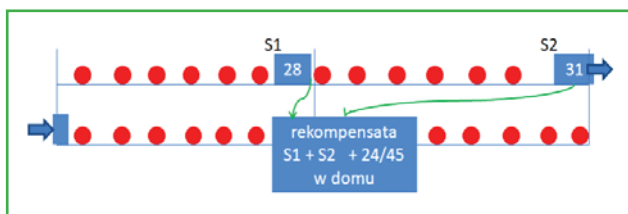
Portfolio produktowe:

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

zamieszkania) co 3 lub 4 tygodnie w celu odebrania odpoczynków i rekompensat zaległych.



W szczególnym wypadku, gdy kierowca odbierze 2 odpoczynki skrócone pod rząd za granicą, będzie musiał wrócić w 3-cim tygodniu do bazy, aby od razu skompensować te skrócenia i odebrać odpoczynek tygodniowy w domu.



W takim przypadku, gdy owe odpoczynki skrócone są poza granicami, nie ma już wymogu pilnowania wyjazdu w poniedziałek po odpoczynku regularnym, ale jest obowiązek powrotu do bazy w 3-cim tygodniu, na rekompensatę. Co jest ważne, to kierowca ma powrócić do bazy – nie ma jeszcze żadnego obowiązku, aby ściągać pojazd do Polski. Dodatkowo, jeśli firma ma siedzibę w Warszawie, ale bazę skąd wyjeżdżają w trasy kierowcy w Zgorzelcu, to powrót kierowcy ma być do bazy w Zgorzelcu



lub jego miejsca zamieszkania. Weryfikujemy również wzory odpowiednich oświadczeń/zaświadczeń dla kierowców o miejscu zamieszkania/odbierania odpoczynków tygodniowych.

Kierowcy powracający „busami” zza granicy

Najnowsze zmiany narzucają już kategoryczny obowiązek dokonywania wpisów swojej aktywności na karty kierowców za okresy, gdy kierowcy dojeżdżali lub powracali samochodami osobowymi zza granicy. Od pewnego czasu przestały być honorowane drukowane zaświadczenia na takie aktywności poza tachografem, zatem kierowcom należy umożliwić dokonywanie wpisów dyspozycji/innej pracy związanej z podróżami busami, np. w specjalnie do tego przygotowanym tachografie w busie, lub w pojeździe na terenie bazy firmy. Ewentualnie warto przygotować wzory wpisów manualnych, które kierowca wykona dopiero po ponownym rozpoczęciu pracy w ciężarówce.

Co nas czeka?

Zmiany przepisów w praktyce doczekają się zapewne odpowiednich praktyk kontrolnych, które będą stosować służby kontrolne. Przewidujemy niestety szereg nieścisłości interpretacyjnych, pomimo tego, że mogło się wydawać, iż debata nad tymi zmianami była bardzo szczegółowa. Nasze doświadczenia wskazują tylko na to, aby szczególnie w pierwszym

Obecnie jasno jest podana 1 godzina lub nawet 2 godziny ponad normalne limity (9/10 godz. jazdy dziennej oraz 56 godz. jazdy tygodniowej). Tak jak poprzednio, chęć wydłużenia w ten sposób jazdy podczas powrotu do domu należy opisać na wydruku z tachografu lub na wykresówce.

okresie i przy pierwszych kontrolach porównywać wyniki analiz drogowych służb z własną wiedzą nt. przepisów i z warunkami ich stosowania, aby w odpowiednim czasie złożyć odwołanie, gdy tylko wystąpią jakiegokolwiek wątpliwości. W tym zakresie oferujemy naszym klientom możliwość porównania wyników kontroli w 4 różnych programach do analizy naruszeń. Warto pamiętać, że wszelkie nieścisłości interpretuje się na korzyść firmy, zatem każdy błąd nasz dział prawny potrafi przekształcić w skuteczne odwołanie, również poza granicami Polski.

Kancelaria ITD-PIP od kilku miesięcy przygotowuje klientów do tych zmian poprzez szkolenia kierowców, internetowe kursy z wpisów manualnych oraz stosowania wyłączeń z art. 12/561. Nowością jest indywidualna karta wpisów manualnych dla kierowców dojeżdżających busami.

Jeśli chcesz poznać najlepsze praktyki obsługi kierowców w transporcie drogowym śledź nasz profil na FB oraz artykuły na stronie www.itd-pip.pl. Oferujemy symulatory tachografów do nauki wpisów i obsługi, pakiety zaświadczeń o miejscu zamieszkania w 5 językach oraz poradniki dla kierowców ze zmianami pakietu mobilności – tylko dla naszych klientów. Zapraszamy do współpracy. **I**

Kancelaria Transportowa ITD-PIP



Jeśli w latach 2012-2020 została nałożona na twoją firmę kara za brak zezwolenia kat. IV, w wyniku przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej, masz możliwość odzyskania zapłaconej kary

NACISKI OSI ORAZ ZEZWOLENIA

Fot. Volvo

NA PRZEJAZD POJAZDEM NIENORMATYWNYM – NOWE ZASADY

Wielkimi krokami zbliżają się zmiany w ustawie o drogach publicznych, których obowiązkiem wdrożenia wynika z przegrania przez Polskę sporu z Komisją Europejską w sprawie dopuszczenia pojazdów z naciskiem pojedynczej osi napędowej wynoszącym 11,5 tony.

Zgodnie z obowiązującym od wielu lat prawem w całej Unii Europejskiej, wszystkie drogi publiczne powinny umożliwiać poruszanie się pojazdami, których pojedyncza oś napędowa może mieć nacisk do 11,5 tony. Od 2012 r. w Polsce obowiązuje system zezwoleń na poruszanie się pojazdami, których nacisk osi przekracza 8 lub 10 ton, w zależności od skatalogowania danej dro-

gi w rozporządzeniu ministra infrastruktury. System ten został zanegowany przez Komisję Europejską, więc Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało zmiany. Pomimo licznych zastrzeżeń składanych zarówno przez stowarzyszenia reprezentujące środowisko transportowe, jak i część innych resortów, prace nad projektem są kontynuowane i zapewne jesienią 2020 roku zostaną uchwalone.

Dostępność dróg będzie zależać od stanu technicznego i decyzji władz lokalnych

Nie wchodząc zbyt w szczegóły, projekt ustawy reguluje iż aktualny, ogólnopolski system dostępności dróg, w którym rozporządzenie ministra reguluje możliwość poruszania się po drogach z konkretnym naciskiem osi, zostanie oddany praktycznie w 100% samorządom. Przepisy nie regulują dokładnie w jaki sposób rozstrzygnąć, czy stan techniczny umożliwia poruszanie się pojazdami z naciskiem osi 11,5 tony, a zarazem oddają możliwość wprowadzania zakazów poruszania się poprzez znak drogo-

wy lub ograniczenia w danej strefie. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego, wspierane przez inne zrzeszenia przewoźników i firm budowlanych, podnosiło, że brak jednolitej, ogólnopolskiej bazy dopuszczalnego nacisku osi spowoduje ogromny problem w planowaniu i wykonaniu przewozów. Skąd bowiem spedytor ma wiedzieć, jaki nacisk osi ustaliła rada gminy na przeciwnym krańcu Polski. Na tak postawione zarzuty Ministerstwo Infrastruktury odpowiada – ruch będzie odpowiednio sterowany poprzez znaki drogowe. Obecny wykaz dróg w rozporządzeniu, choć sprzeczny z prawem unijnym, przynajmniej pozwala na ustalenie jaki nacisk osi obowiązują w okolicach Rzeszowa, Wrocławia, Białegostoku lub Szczecina. Jeśli zmiany wejdą w życie, a wszystko na to wskazuje, ponieważ presja czasu powoduje „przepychanie projektu kolanem”, to już za kilka miesięcy może się okazać, że droga którą jeszcze kilka dni temu przewoźnik przewoził np. wodę mineralną, już dzisiaj nie jest dostępna, ponieważ w tzw. międzyczasie gmina postawiła znak drogowy B-19.

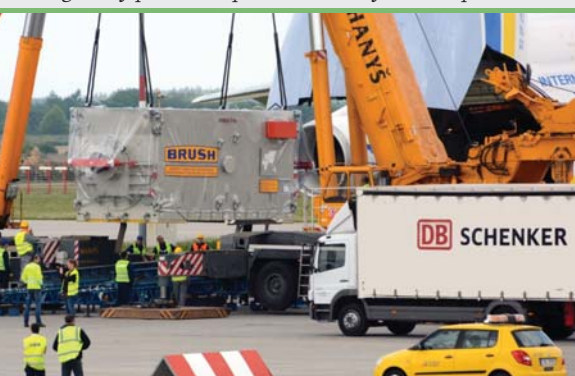
Wszystkie drogi z naciskiem 11,5 tony z wyjątkiem....

Dyrektywa Unijna przewiduje, że od ogólnej zasady kraj członkowski może wprowadzać wyjątki, np. w parkach lub centrach miast. Jest to o tyle zrozumiałe, że nikt nie chciałby, aby przez centrum np. Krakowa prowadził szlak transportowy. Niestety, w Polskich realiach, w których absolutna większość dróg publicznych to drogi wojewódzkie, powiatowe lub gminne, samorządowcy będą mogli ustawić zakazy poruszania się. Ministerstwo planuje, aby drogi ulokowane przy żłobkach, przedszkolach, szkołach podstawowych, szpitalach, uzdrowiskach, miejscach ochrony przyrody lub obszarach górniczych mogły być objęte ograniczeniami w zakresie nacisków osi. Powstaje zatem pytanie jak pogodzić prawo unijne z potrzebami rynku transportowego, np. na Śląsku, gdzie obszar górniczy jest wyjątkowo obszerny. Można się także zastanawiać jaki jest związek pomiędzy szpitalem lub szkołą a oddziaływaniem nacisku osi na powierzchnię drogi. Niestety, pomimo wielu zastrzeżeń, szeroki wachlarz możliwości ograniczenia nacisku osi na drogach publicznych jest kontynuowany.

Straż Miejska będzie kontrolować naciski osi

Z pełnym szacunkiem dla przedstawicieli tej formacji, stowarzyszenia firm transportowych wskazywały, że nie mają oni niezbęd-

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego podnosiło, że brak jednolitej, ogólnopolskiej bazy dopuszczalnego nacisku osi spowoduje ogromny problem w planowaniu i wykonaniu przewozów



Fot. DB Schenker



Łukasz Chwalczuk

nego doświadczenia, centralnego nadzoru, ani nawet jednolitego umundurowania, aby prowadzić tak skomplikowane działania jakim jest kontrola nacisku osi. Duża ilość typów osi, zawieszenia oraz pojazdów już teraz sprawiają kłopoty organom kontrolnym, więc tym bardziej dziwi forsowane przez Ministerstwo Infrastruktury umocowanie Straży Miejskiej do ważenia pojazdów ciężarowych.

Można mieć tylko nadzieję, że Straż Miejska nie będzie traktować wag podobnie jak fotoradarów kilka lat temu.

Śmieciarki, gruszki, dźwigi i inne pojazdy tylko na podstawie wyjątku

Pierwotna treść projektu zawierała zakaz poruszania się pojazdami o nacisku pojedynczej osi napędowej większej niż 8 ton na drogach „gruntowych”. Powstał zatem

Ministerstwo planuje, aby drogi ulokowane przy żłobkach, przedszkolach, szkołach podstawowych, szpitalach, uzdrowiskach, miejscach ochrony przyrody lub obszarach górniczych mogły być objęte ograniczeniami w zakresie nacisków osi.

problem w jaki sposób wywieźć śmieci lub nieczystości płynne z domów położonych przy drogach gminnych. Wskazywano także problem w jaki sposób dojechać pompą do betonu, dźwigiem lub HDS na budowę. Po licznych zastrzeżeniach Ministerstwo kolejny raz „zepchnęło” problem na samo-

urządowców, umożliwiając zarządcy drogi podniesienie wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11, 5 t albo 10 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Zatem przejazd drogą pojazdem ciężarowym o nacisku osi 11 ton będzie karalny, a przejazd tą samą drogą innym pojazdem, któremu gmina wyraziła zgodę, pozostanie wolne od obciążeń, pomimo, iż realny wpływ na drogę jest dokładnie tak sam, albo wręcz większy.

Kary na firmy transportowe, załadowców, nadawców, spedytorów

Za naruszenie zakazu poruszania się proponowane są następujące kary:

- 1) 3 000 zł, gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 10%;
- 2) 6 000 zł, gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%;
- 3) 10 000 zł w pozostałych przypadkach.

Proponowana treść art. 41 d ust. 6 ustawy o drogach publicznych umożliwia nałożenie kary nie tylko na firmę transportową wykonującą przejazd, ale także na podmiot wykonujący czynności ładunkowe oraz nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

Podobny zakres podmiotowy zastosowany jest w ustawie o ruchu drogowym, niestety statystyki pokazują, że organy kontrolne stosują je jedynie wobec przewoźników, a odpowiedzialność załadowców, nadawców lub spedytorów jest w praktyce marginalna. Można mieć spore obawy, czy przedstawiciele Straży Miejskiej, nie posiadający ani doświadczenia, ani odpowiedniego wsparcia prawnego „odważą się” walczyć z wielkimi korporacjami, fabrykami lub nadawcami, skoro już w dotychczasowej rzeczywistości inspektorzy transportu drogowego, a nawet przedstawiciele Krajowej Administracji Skarbowej, wolą pozostać przy karach nałożonych tylko na przewoźników.

Czy mogę odzyskać niesłusznie nałożoną karę?

Odpowiadając krótko na powyższe pytanie – tak, ale wniosek o wznowienie postępowania trzeba złożyć w ciągu miesiąca od daty wejścia w życie znówelizowanej ustawy.

Jeśli w latach 2012-2020 została nałożo-

na na twoją firmę kara za brak zezwolenia kat. IV, w wyniku przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej, masz możliwość odzyskania zapłaconej kary.

Zmiany w zezwoleniach na przejazd pojazdami nienormatywnymi

Wyrok TSUE wymusił także zmianę systemu zezwoleń dla pojazdów nienormatywnych, albowiem dotychczasowe zezwolenie kat. IV zostało uznane za sprzeczne z prawem unijnym. W związku z tym OSPTN, które reprezentuje praktycznie wszystkie firmy działające na rynku pojazdów nienormatywnych, włącznie z pojazdami specjalnymi typu pompy do betonu lub

Fot. Fraicht FWO



Przejazd drogą pojazdem ciężarowym o nacisku osi 11 ton będzie karalny, a przejazd tą samą drogą innym pojazdem, któremu gmina wyraziła zgodę, pozostanie wolny od obciążeń, pomimo, iż realny wpływ na drogę jest dokładnie tak sam, albo wręcz większy

dźwigi, aktywnie reprezentowało prośby branży, aby przy okazji tego projektu urealnić cały system zezwoleń. Niestety, jak nie trudno się domyśleć, kolejny raz polski ustawodawca wybrał najkrótszą ścieżkę. Skoro niezgodne z prawem UE jest tylko zezwolenie kat. IV, naniesiono jedynie kosmetyczne lub redakcyjne zmiany w zezwoleniach, pozostawiając bez echa skargi branży na patologię wynikającą z wad obecnego systemu. Niestety, pomimo wielu spotkań i próśb kolejny raz potrzeby branży ponadgabarytowej muszą czekać na „kolejny projekt”. Wizję kolejnej nowelizacji karmione są nadzieje branży budowlanej, która chciałaby zapłacić za okresowe zezwolenia i legalnie poruszać się specjalistycznym sprzętem (np. dźwigi lub pompy do betonu).

Łukasz Chwalczuk,
wspólnik w Kancelarii Prawnej Iuridica,
prezes zarządu OSPTN
ESTA Europe Board Member

BĘDZIE SIĘ DZIAŁO

Już niebawem Volvo Trucks, wraz ze swoimi klientami, będzie świętować ogólnopolską premierę nowej gamy pojazdów Volvo FH, Volvo FH16, Volvo FM oraz Volvo FMX.

Rok 2020 jest rokiem wyjątkowym pod wieloma względami, dlatego tym bardziej na przekór czasom i ograniczeniom, Volvo Trucks chce podzielić się z partnerami biznesowymi siłą, technologią i olbrzymią, pozytywną energią zamkniętą pod maskami pięknego designu wspaniałych, nowych pojazdów.

Już 4 września na Autodromie Jastrzęb spotka się olbrzymia grupa Bohaterów Naszych Czasów, aby wspólnie, w piknikowej konwencji, na otwartym powietrzu, zachowując wszelkie środki bezpieczeństwa, celebrować wspólnie to szczególne wydarzenie.

Volvo Trucks obiecuje, że będą emocje, adrenalina, edukacja i wspaniała zabawa!

Premiera nowej gamy pojazdów Volvo Trucks będzie połączona z III edycją Targów Rozwiązań Transportowych 4POLAND, na których swoją ofertę pokaże szereg firm współpracujących z Volvo Trucks.

Świat szybko się zmienia, a firmy transportowe nieustannie stawiają czoła nowym wyzwaniom. Tym samym



inspirują nowymi potrzebami, motywują do działania i szukania coraz bardziej efektywnych rozwiązań. Volvo Trucks odkryje przed klientami supermoce ukryte w premierowych pojazdach. Będzie prezentacja statyczna, jak również jazdy testowe na torze. Instruktorzy

Volvo Trucks zapewnią wiele adrenaliny!

A wieczorem odbędzie się wyjątkowy show multimedialny z efektami dźwiękowymi. A wszystko zostanie uwieńczone występem legendarnego polskiego zespołu rockowego LADY PANK. I

BEZPŁATNA e-PRENUMERATA DLA TWOJEJ FIRMY

Czytaj branżowe miesięczniki oraz portale TSL Biznes i Truck & Van – **całkowicie BEZPŁATNIE**

Dołącz do grona BEZPŁATNYCH prenumeratorów. Jak? To łatwe.

Po prostu wyślij swój e-mail na adres prenumerata@kmg-media.pl a od tej pory będziesz otrzymywał od nas comiesięczny newsletter z linkiem do pobrania najnowszej, pełnej wersji naszych miesięczników w wygodnym formacie PDF.

Odczytasz go na komputerze, tablecie czy smartfonie.

Żadnych ukrytych kosztów, gwiazdek i haczyków:

e-prenumerata jest i będzie w pełni bezpłatna.

W dowolnym momencie można się do niej dopisać lub z niej zrezygnować.

Wolisz tradycyjne wydanie papierowe?

Zamów prenumeratę z 50% rabatem na www.tsl-biznes.pl/prenumerata (w polu UWAGI wpisz hasło: RabatTSL)

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECJALISTA LOGISTYKA
Truck&Van
www.truck-van.pl





9 września 2020
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne

exposilesia

www.exposilesia.pl

Silesia KOMUNIKACJA



Targi Transportu Publicznego

PRZYSTANEK INNOWACJE

KONFERENCJA

„Transport Niskoemisyjny w Górnośląsko Zagłębiowskiej Metropolii.
Elektromobilność a gązomobilność – praktyczne spojrzenie”

**MotoSerwis
Expo**



Salon Wyposażenia Warsztatów

**Silesia
EcoMOBILITY**



Salon Elektromobilności
i Paliw Alternatywnych

www.silesiakomunikacja.pl

e-commerce is part of our core

