

TSL biznes

MAJ 5/2021 (124)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY BUDOWLANEJ

NA DRODZE DO MOBILNOŚCI BEZEMISYJNEJ

AZJA PRZETARŁA SZLAKI

LIDER ROZWIĄZAŃ IT DLA TRANSPORTU. frameLOGIC ZMIENIA SIĘ W AddSecure



ADD:SECURE

ISSN 2082 9795



9 772082 979109

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

DAF XF ORAZ CF

Najwyższa forma ewolucji z pakietem Ultimate



Najlepsze ciężarówki na rynku DAF XF oraz CF z pakietem Ultimate jeszcze podnoszą wydajność, bezpieczeństwo i komfort kierowcy. Wejść na najwyższy poziom doskonałości.

Ten unikatowy pakiet zawiera:

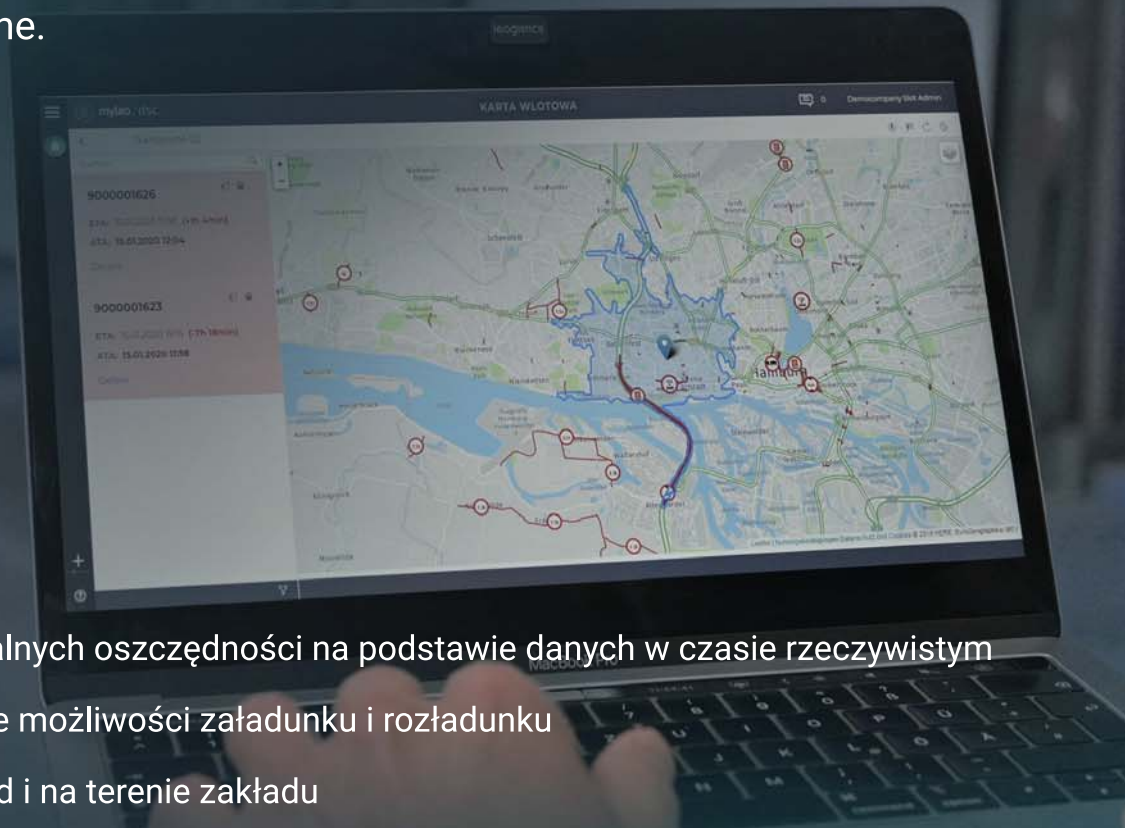
- System zarządzania energią i akumulatorem
- Przednie i tylne światła LED
- Automatyczną kontrolę klimatyzacji
- ...i wiele więcej

Sprawdź co przygotowaliśmy dla Ciebie:

www.daf.com/ultimate

STWÓRZ WIĘKSZĄ PRZEJRZYSTOŚĆ I WYDAJNOŚĆ W SWOIM ŁAŃCUCHU DOSTAW!

Planuj, kontroluj i analizuj procesy logistyczne oraz współpracę z partnerami w kilku krokach online.



- Identyfikacja potencjalnych oszczędności na podstawie danych w czasie rzeczywistym
- Efektywne planowanie możliwości załadunku i rozładunku
- Unikanie korków przed i na terenie zakładu
- Przyspieszenie obsługi
- Łatwa integracja z infrastrukturą IT

Śledzenie w czasie rzeczywistym



myleo / tnt

Segment ram czasowych



myleo / slot

Logistyka wewnątrzzakładowa



myleo / yard

Kontrola dostaw



myleo / supply

Zarządzanie kontenerami



myleo / empties

Dowiedz się więcej na stronie
www.myleodsc.com



W roku 2020 oddano do użytku 221 tys. 978 mieszkań, aż o 7% więcej niż w 2019. Był to najlepszy wynik od 41 lat i drugi co do wielkości po wojnie. Co więcej, tylko w marcu tego roku deweloperzy zaczęli budować ponad 17,8 tys. mieszkań. Rośnie również popyt i podaż na rynku magazynowym. Pod koniec ubiegłego roku w budowie znajdowały się ponad 2 mln m² magazynów, około 100 tys. m² (prawie 6%) więcej niż rok wcześniej. W tym roku jest jeszcze lepiej – w I kwartale popyt na powierzchnię magazynową był o 70% większy niż w 2020 i osiągnął poziom 1,6 mln m². W tym czasie deweloperzy ukończyli 750 tys. m² tej powierzchni i rozpoczęli budowę 1,2 mln m².

W tej sytuacji można mówić o boomie na rynku budowlanym, na czym zyskują operatorzy logistyczni wyspecjalizowani w obsłudze branży budowlanej, zwłaszcza ci, którzy mają spore doświadczenie. A nie każdy może ją obsługiwać, gdyż jak mówi Ewa Stypulska, dyrektor sprzedaży i rozwoju logistyki frachtowej w Rhenus Logistics S.A. – *W wielu przypadkach niezbędny jest specjalistyczny sprzęt do transportu oraz rozładunku towaru. Dostawy są realizowane w miejsca, gdzie występują różnego rodzaju utrudnienia i obostrzenia. Bardzo ważną rolę odgrywa kontakt osoby odpowiedzialnej za planowanie transportu z klientem, aby nie doszło do nieporozumień i komplikacji.* Chodzi tu o możliwość wjazdu na teren inwestycji auta dostawczego, rozładunku czy odbioru dostawy. Do tego pandemia przyspieszyła rozwój kanału sprzedaży e-commerce również w branży budowlanej, której klienci do tej pory rzadko z niego korzystali. Jednak, gdy z powodu lockdownu zamknięto wyspecjalizowane markety, zainteresowanie e-commerce gwałtownie wzrosło. To pociągnęło za sobą reorganizację obsługi całej branży i rozwój narzędzi IT, a także większe zapotrzebowanie klientów na logistykę kontraktową i przyspieszenie transformacji w kierunku rozwoju sprzedaży omnichannel. I nic na razie nie wskazuje na zmniejszenie zainteresowania usługami budowlanymi, do czego przyczynia się inflacja, nisko oprocentowane lokaty i kredyty. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 5

LOGISTYKA

Podążanie za potrzebami klientów 8
W kierunku rozwoju omnichannel 10
PEKAES korzysta na boomie budowlanym 12
Dachser specjalistą w obsłudze branży DIY 14
Celem zapewnienie ciągłości dostaw 15

SYSTEMY IT

Lider rozwiązań IT dla transportu. frameLOGIC zmienia się w AddSecure 16
Lepsze wykorzystanie mocy produkcyjnych na terenie zakładu: droga do inteligentnego zarządzania placem (część I) 18

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Na drodze do mobilności bezemisyjnej 20
Ponowne wykorzystanie i recykling baterii. Krytyczne wyzwania dla sektora motoryzacyjnego 22
Pierwsza taka firma logistyczna 23

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

Największy najem w branży KEP 24

KIERUNEK DALEKI WSCHÓD

Nowy standard tankowania na Jedwabnym Szlaku 26

Azja przetarła szlaki 27
Grupa coraz bardziej obecna w Azji 29

TRANSPORT DROGOWY

DAF rozszerza funkcjonalność portalu DAF Connect 30
W nowym systemie e-TOLL 31

TRANSPORT KOLEJOWY

Rok pod znakiem epidemii koronawirusa 34

TRANSPORT INTERMODALNY

Nowa jakość platformy e-containers.eu na rynku branży TSL 35
Brexit nie jest straszny dla PKP Cargo Connect 36
Jesteśmy zdeterminowani. Terminal kontenerowy w Świnoujściu powstanie 38

TRANSPORT WODNY

Kontener morski towarem poszukiwanym. Wpływ pandemii Covid-19 na wyniki hamburskiego portu 40

PRAWO

Ostatni dzwonek na przygotowanie się do e-TOLL 42
Nieznajomość prawa może słono kosztować 44
Umowa Unii Europejskiej z Wielką Brytanią wprowadza strefę wolnego handlu, a nie unię celną. To oznacza płacenie cef 46

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28

redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

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

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

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

Skład DTP
m&art

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

KMGmedia
www.kmg-media.pl

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

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

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA
TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:



/TSLbiznes

FIEGE ROZPOCZYNA WSPÓŁPRACĘ Z LORENZ

Do grona klientów FIEGE dołączyła firma LORENZ SNACK-WORLD LOGISTICS, należąca do Grupy Lorenz, producenta słonych przekąsek Crunchips, Curly, Monster Munch, Peppies, i innych.

Przedmiotem współpracy będzie obsługa logistyczna magazynu przyprodukcyjnego w Stanowicach koło Wrocławia. Zadaniem FIEGE będzie zarządzanie procesami magazynowymi i ich optymalizacja przy zachowaniu najwyższych standardów jakościowych, mających zapewnić terminowe i zgodne ze zleceniami przygotowanie wysyłek produktów Lorenz.

– Przy wyborze operatora logistycznego kierowaliśmy się kilkoma czynnikami, ale niezwykle dla nas istotne było profesjonalne i szczegółowe nakreślenie planu dalszych optymalizacji procesów logistycznych w naszym magazynie w Stanowicach. Nasza firma cały czas dynamicznie się rozwija, więc bezpro-



blemowa obsługa rosnących wolumenów jest warunkiem koniecznym dla zachowania wysokiego stopnia zadowolenia naszych kontrahentów. Zdecydowaliśmy się na współpracę z FIEGE, bo propozycja jaką ta firma przedstawiła, spełniła nasze oczekiwania – mówi Tomasz Leciejewski, dyrektor planowania i logistyki w The Lorenz Bahlsen Snack-World Sp. z o.o. |



Hardis Group zawitał w Polsce!



Hardis Group, firma konsultingowa świadcząca usługi cyfrowe i niezależny dostawca oprogramowania, otwiera w Polsce spółkę Hardis Group Polska z siedzibą w Warszawie.

Firma chce zaznaczyć swoją obecność w Europie Środkowej, gdzie oprogramowanie do zarządzania magazynami Reflex WMS jest już używane przez międzynarodowych dostawców usług logistycznych. Z rozwiązań Hardis Group na całym świecie korzysta 320 firm w 1100 magazynach. Oprogramowanie służy do optymalizacji wyzwań logistycznych najbardziej dynamicznych sektorów biznesu, takich jak e-commerce, dostawcy usług logistycznych, handel detaliczny, FMCG, przemysł farmaceutyczny i rolno-spożywczy.

Dla Hardis Group Polska jest już znanym rynkiem. Grupa współpracuje z największymi międzynarodowymi dostawcami usług logistycznych, dla których Reflex WMS jest rdzeniem logistycznego systemu informatycznego. Nowa polska lokalizacja Grupy wpisuje się w strategię rozwoju działań wokół oprogramowania Reflex na arenie międzynarodowej. Strategia, zapoczątkowana w 2017 r., opiera się na rozszerzeniu zakresu funkcjonalnego oferowanych przez nią rozwiązań: poprzez szczególnie znaczące prace badawczo-rozwojowe. |

DOSTAWCZE SAMOCHODY ELEKTRYCZNE DLA KURIERÓW

DHL Parcel Polska powiększa swoją flotę samochodów dostawczych o 33 pojazdy MAN eTGE. Zaawansowane technologicznie elektryki będzie można spotkać na ulicach Warszawy, Gdańska czy Poznania.



Włączając kolejne pojazdy elektryczne do swojej floty kurierskiej (w 2019 r. w barwach DHL zaczęły jeździć elektryczne Mercedesy e-Vito), firma konsekwentnie realizuje politykę GoGreen, której celem jest osiągnięcie zerowej emisyjności do 2050 r. Pojazdy w ramach wynajmu długoterminowego z pełną obsługą dostarczyła firma Arval.

– Jako firma, której misją jest osiągnięcie zerowej emisji CO₂ będziemy sukcesywnie elektryfikowali flotę kurierską. Chcemy być liderem elektromobilności w naszej branży i wpływać na kierunek zmian na rynku. Już teraz współpracujemy z Polskim Towarzystwem Paliw Alternatywnych w ramach największego projektu badawczego dotyczącego komercyjnego wykorzystania samochodów elektrycznych. Tylko do końca roku będziemy mieli około 150 samochodów elektrycznych, a w najbliższych latach będzie ich już ponad 500. Rozwiązania proekologiczne stosujemy nie tylko w kontekście floty. Jednym z przykładów jest wykorzystanie potencjału OZE. W wybranych terminalach DHL Parcel korzystamy z energii elektrycznej wytwarzanej właśnie przez nasze instalacje fotowoltaiczne – informuje Bartłomiej Wnęk, wiceprezes ds. operacyjnych z DHL.

Nowe MAN-y eTGE mają ładowności 950 kg i baterię pozwalającą na przejechanie ok. 110 km po naładowaniu jej do pełna. Samochody są dostarczane przez producenta wraz z przenośnymi ładowarkami i będą ładowane w bazach DHL. |

FACTORY WAREHOUSE LOGISTICS

Po okresie intensywnego rozwoju i wejściu na siódmy rynek, Rohlig Suus Logistics tworzy nową spółkę. Factory Warehouse Logistics będzie zarządzała wszystkimi etapami logistyki produkcji swoich klientów.

Rozwiązaniem zyskującym coraz większą popularność w czasach pandemii jest przekazanie zarządzania procesami logistycznymi w ręce wyspecjalizowanego zewnętrznego partnera. Ogranicza to koszty związane z zarządzaniem personelem, obsługą floty pojazdów czy przestrzeniami magazynowymi, a przede wszystkim pozwala firmie na skoncentrowanie się na swojej głównej działalności, co w czasie kryzysu jest szczególnie istotne.

Nowa spółka oferuje kompleksowe zarządzanie logistyką zakładów produkcyjnych – od etapu kompletowania komponentów, poprzez konsolidację materiałów w miejscu pochodzenia, aż po pakowanie zestawów i podzespołów. Factory Warehouse Logistics jest odpowiedzialna także m.in. za przejmowanie zorganizowanej części zakładu pracy, w tym zarządzanie personelem magazynowym, co zagwarantuje bezpieczeństwo realizacji zleceń.

– *Każdy projekt rozpoczynamy od pełnego przeglądu procesów logistycznych*

klenta i analizy ryzyka. Dzięki temu zwiększamy efektywność i bezpieczeństwo poszczególnych procesów logistycznych – mówi Rafał Małek, prezes Zarządu Factory Warehouse Logistics.



Factory Warehouse Logistics kieruje swoje usługi głównie do przedsiębiorstw, posiadających magazyny przyprodukcyjne. Zakres oferty obejmuje zarówno kompleksowe przejęcie procesów logistycznych, jak również zarządzanie usługami dodatkowymi, np. montażem czy zarządzaniem opakowaniami zwrotnymi. Już dziś spółka realizuje kontrakt dla jednego z największych producentów AGD w Polsce. |

CEVA FORPATIENTS

– NOWE USŁUGI DLA BRANŻY MEDYCZNEJ

CEVA Logistics wdraża usługi, które mają wspierać procesy leczenia pacjentów poprzez dostęp do szerokiego zakresu usług logistycznych dla branży healthcare.

Pakiet CEVA FORPATIENTS w zakresie logistyki dla branży medycznej obejmuje rozwiązania dedykowane obsłudze: produktów wrażliwych na temperaturę, farmacji i biofarmacji, urządzeń medycznych, zdrowia pacjentów, opieki szpitalnej i domowej, a także usług diagnostycznych i laboratoryjnych. Scentralizowanie



globalnej oferty firmy pod wspólną marką FORPATIENTS ma zapewniać klientom szybki dostęp do informacji na temat zakresu usług CEVA Logistics. Firma rozpoczyna też kampanię reklamową oraz

w mediach społecznościowych, która ma pokazać, w jaki sposób rozwiązania logistyczne wspierają powszechne procedury medyczne i potrzeby opieki zdrowotnej.

CEVA FORPATIENTS oferuje firmom medycznym i farmaceutycznym kompleksowe rozwiązania logistyczne, które stawiają pacjenta w centrum łańcucha dostaw. W ramach pakietu rozwiązań firma w drugim kwartale 2021 r. wprowadzi nową ofertę dedykowaną obsłudze produktów wrażliwych na temperaturę.

Rozwiązania CEVA w zakresie obsługi branży healthcare spełniają wymogi dotyczące jakości, prywatności i zgodności ze standardami GxP i GDP oraz krajowymi i międzynarodowymi regulacjami prawnymi. Firma zapewnia kompleksowe zarządzanie tymi obszarami, od odbioru do dostawy. Szczegółowe informacje można znaleźć na stronie internetowej www.cevalogisticsforpatients.com. |

ASSTRA POLSKA DOŁĄCZA DO WORLD CARGO ALLIANCE

World Cargo Alliance (WCA) to globalna organizacja zrzeszająca niezależnych spedycytorów. Do jej członków należy ponad 9 tys. biur w 193 krajach na świecie. W kwietniu 2021 r. polska filia Asstra przystąpiła do organizacji.



Członkostwo w prestiżowej sieci stanowi element rozwoju pakietu usług morskich oraz lotniczych dostosowanych do wymagań klientów. Przynależność do WCA wiąże się ze strategią rozwoju nowych rynków. Wysoki poziom usług drogą morską i lotniczą oraz współpraca z podwykonawcami na 6 kontynentach objęta jest programem ochrony finansowej Gold Medallion.

– *Organizacja WCA zaprasza do sieci wyłącznie wysoko wykwalifikowane i szczegółowo skontrolowane firmy. Pozytywna weryfikacja warunków formalnych oraz umiejętność zarządzania ryzykiem poskutkowało wpisem Asstra Polska na listę członków tej globalnej sieci – komentuje Albert Kanke, Trade Lane Manager działu przewozów kontenerowych w AsstrA, w regionie Europy Zachodniej. |*

ELIMINACJA CO₂ DZIĘKI LEAN&GREEN

Spółecznością biznesową w Europie, dla której zrównoważona logistyka to podstawowy cel, jest Lean&Green. Idea Lean&Green powstała w Holandii w 2008 r. Dzisiaj realizowana jest w 14 europejskich państwach.

Lean&Green to pięciogwiazdkowa platforma współpracy i redukcji emisji CO₂, której istotnym elementem jest proces dzielenia się wiedzą, co przynosi sukces zarówno w redukcji emisji jak i rozwoju biznesu. Firmy tworzą platformę wymiany pomysłów i doświadczeń, w której relacje i zaufanie cenione są na równi z wiedzą techniczną. Kluczowym założeniem dla wdrażanych innowacji jest to, że: „zielone jest zielone”. Oznacza to, że rozwijając biznes, poprawiając wydajność swoich operacji, redukując koszty i ślad węglowy można więcej zarobić a jednocześnie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko.

Przystępującym do programu Lean&Green nie narzuca się z góry określonych działań, ale daje narzędzia, które można dostosować do danej specyfiki, a wachlarz rozwiązań zmierzających do redukcji emisji CO₂ jest ogromny. Dołączając do społeczności

Lean&Green firma sama wybiera drogę do osiągnięcia celu, a od Lean&Green otrzymuje potwierdzenie skuteczności swoich działań. Członkowie społeczności uważają, że wraz z mobilnością musi nadejść zrównoważony rozwój. A jako strategia generowania zysku przez wiele lat musi on oznaczać poprawę rentowności. Uważają, że dzięki determinacji i wspólnemu wysił-

kowi uda się wyeliminować emisję CO₂ w łańcuchu dostaw. Gwiazdkami Lean&Green za konkretne osiągnięcia w jej redukcji wyróżnionych zostało już ponad 600 europejskich firm.

Na polski rynek program ten, działający na rzecz rozwoju współpracy w celu redukcji emisji CO₂, wprowadziła ECR Polska. Ma on konkretne sukcesy i potwierdzoną skuteczność. |



Air Cargo / Kurier: HKG / SZX / CAN / PVG / PEK →

→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

FCL / LCL: Hongkong / Shenzen / Guangzhou / Ningbo / Szanghaj →

→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

Chiny → krajowy transport drogowy i odprawy celne

www.sdr-logistics.com

SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (HK) LIMITED
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (SHENZHEN) LIMITED



TRANSPORT KONTENEROWY:

Mr Starry Shi, starryshi@sdr-logistics.com, tel.: +86 400-1036-800



GRUPA RABEN Z DWOMA TYTUŁAMI W 2021

Grupa Raben może mówić o podwójnym sukcesie w tym roku. W badaniu instytutu Kantar Polska, przeprowadzonym na zlecenie magazynu „My Company Polska”, została uznana za Markę Godną Zaufania 2021. Z kolei w konkursie organizowanym przez ICAN Institute „Mistrz Innowacyjnej Transformacji” została wyróżniona w kategorii „Technologia i organizacja”.

W wypadku pierwszej nagrody wśród ankietowanych znaleźli się przedstawiciele polskiego biznesu. Przedsiębiorcy przyznali Grupie Raben pierwsze miejsce na podium w kategorii „Usługi logistyczne”. Wyróżnienie to Raben otrzymała po raz czwarty. Z kolei kapituła konkursu „Mistrz Innowacyjnej Transformacji” doceniła projekt rozwojowy „Manager of Choice”, w którym wzięło udział ponad 1000 menedżerów z 13 krajów Europy. Eksperti docenili program rozwojowy Grupy Raben, w ramach którego 1000 kluczowych menedżerów z 13 krajów,

gdzie Grupa ma swoje oddziały, zmierzły się z różnymi zadaniami z obszaru najlepszych praktyk menadżerskich.

Warto dodać, że w 2021 r. Grupa Raben świętuje 90 rocznicę powstania marki. Firma posiada dziś ponad 150 oddziałów w 13 krajach Europy, łącznie dysponuje około 1 200 tys. m² powierzchni magazynowych, zatrudnia 10 tys. pracowników i każdego dnia na drogi wysyła ponad 8500 ciężarówek. A zaczęło się niepozornie, od małej, holenderskiej firmy rodzinnej. Obecnie nadal ważne są dla niej wartości charakterystyczne dla

familijnych organizacji, co pozytywnie wpływa na zaangażowanie pracowników i relacje z klientami.

– Jesteśmy partnerami i wspólnie odpowiadamy na pojawiające się wyzwania i wspólnie się rozwijamy. Ten nieustanny rozwój jest wpisany w geny naszej firmy. Nie dostarczamy tylko usługi, ale



składamy też obietnicę, która musi zostać spełniona – zawsze na czas, z dbałością o szczegóły i na najwyższym poziomie jakości. Dlatego od wielu lat poszukujemy innowacyjnych rozwiązań, zawsze stawiając naszych klientów na pierwszym miejscu – mówi Ewald Raben, CEO Grupy Raben. |



Wzrost mobilności, zmiana podejścia do własności, rosnąca świadomość energooszczędności, zwrot ku naturze, ekologii, wprowadzeniu rozwiązań smart, zmiana charakteru pracy – to główne kierunki zmieniającego się oblicza budownictwa

PODAŻANIE ZA POTRZEBAMI KLIENTÓW

W branży budowlanej pracuje obecnie w Polsce około 1 mln ludzi i odpowiada ona za 10% PKB. Jest to jedna z branż, która pomimo lockdownu i reżimu sanitarnego, poradziła sobie całkiem nieźle w porównaniu do innych obszarów gospodarki.

Branża w zasadzie działała bez większych zakłóceń – markety budowlane pozostały otwarte (ostatni *lockdown* wprawdzie ograniczył zakupy stacjonarne, ale sprzedaż online i w wersji hybrydowej z odbiorem stacjonarnym, radziła sobie dobrze), realizowano inwestycje budowlane, a także inwestycje drogowe. Prywatni inwestorzy kontynuowali rozpoczęte budowy, co więcej, gospodarstwa domowe zwiększyły swoje wydatki na różnego rodzaju remonty.

Branża budowlana jest kołem zamachowym gospodarek w trudnych czasach, a zwiększony popyt na nieruchomości gruntowe jaki w ostatnim okresie obserwujemy, może okazać się zapowiedzią *boomu* budowlanego w przyszłości.

Rhenus od lat realizuje obsługę logistyczną dla branży budowlanej i wspólnie z naszymi klientami odczuwamy wszelkie zmiany w sprzedaży jej produktów – te sezonowe, jak też te, które dotyczą sytuacji w branży czy sytuacji nadzwyczajnych, takich jak pandemia.

Niewątpliwie początek pandemii był naznaczony dużym niepokojem i wielką niewiadomą dla nas wszystkich, jednak bez względu na okoliczności realizowa-

Bardzo ważną rolę odgrywa kontakt osoby odpowiedzialnej za planowanie transportu z klientem, aby nie doszło do nieporozumień i komplikacji – mowa tu o możliwości wjazdu na teren inwestycji auta dostawczego, możliwościach rozładunku czy odbioru dostawy.

liśmy nieprzerwanie i terminowo usługi dostaw produktów budowlanych.

Cały czas bez zakłóceń

Pandemia zmieniła realia życia zawodowego i społecznego, i generalnie rzecz ujmując, wpłynęła na nasze codzienne funkcjonowanie. Zmiana systemu pracy na zdalny i hybrydowy, a także reżim sa-

nitarny były dużymi wyzwaniem. Wprowadziliśmy w biurach i magazynach szereg środków zabezpieczających, takich jak maseczki, płyny dezynfekujące, rękawiczki, mierzenie temperatury. Wprowadziliśmy również specjalne procedury działania oraz komunikację uświadamiającą profilaktykę wśród pracowników i podwykonawców. Z pewnością zachowanie dużej dyscypliny w obszarze profilaktyki wśród naszych pracowników, klientów, a także podwykonawców usług transportowych, przyczyniło się do tego, że sieć krajowa i międzynarodowa Rhenus cały czas pracowała i pracuje bez zakłóceń.

Obszerna i różnorodna

Branża budowlana jest bardzo obszerna i różnorodna. Zaliczają się do niej materiały budowlane, takie jak cegła, stal

czy duże elementy konstrukcyjne, a także produkty z dziedziny wykończenia wnętrza, takie jak farby, kleje czy płytki ceramiczne. Są duże różnice w obsłudze różnych grup produktowych. Inaczej realizuje się transport produktów na standardowych nośnikach transportowych, np. na paletach, a inaczej produktów niestandardowych.

Niestandardowe wymiary produktów budowlanych powodują dodatkowe po-

trzeby klientów, jak np. rozładunek towaru na placu budowy. W wielu przypadkach niezbędny jest specjalistyczny sprzęt do transportu oraz rozładunku towaru. Dostawy są realizowane w miejsca, gdzie występują różnego rodzaju utrudnienia i obostrzenia. Bardzo ważną rolę odgrywa kontakt osoby odpowiedzialnej za planowanie transportu z klientem, aby nie doszło do nieporozumień i komplikacji – mowa tu na przykład o możliwości wjazdu na teren inwestycji auta dostawczego, możliwościach rozładunku czy chociażby odbioru dostawy. Tu warto również podkreślić wkład samych kierowców, zwłaszcza w dostawach do klientów indywidualnych – ich doświadczenie, wiedza produktowa, a także wysoka kultura osobista mogą istotnie wpłynąć na zadowolenie odbiorców towaru.

Coraz częściej do odbiorcy ostatecznego

Koronawirus wpłynął na obsługę kanału e-commerce również w branży budowlanej. Dobrym tego przykładem był ostatni *lockdown*, kiedy to markety budowlane, pomimo zamknięcia sprzedaży stacjonarnej w dotychczasowej formie, wprowadziły swego rodzaju hybrydę – zakupy online z odbiorem w sklepie, a także zakupy w sklepie bez możliwości wejścia

w Europie, więc nie stanowi to dla nas dodatkowego wyzwania.

Wiele w rękach operatora

Logistyka odgrywa bardzo ważną rolę w rozwoju firm z branży budowlanej. Zadaniem operatora logistycznego jest dostarczenie produktu na czas (*JiT*), we wskazanej ilości i w nienaruszonym stanie.

Terminowość dotyczy zarówno dostaw materiałów potrzebnych do realizacji projektu jak i również wykonania usługi. Aby temu sprostać, należy odpo-

Niestandardowe wymiary produktów budowlanych powodują dodatkowe potrzeby klientów, jak np. rozładunek towaru na placu budowy. W wielu przypadkach niezbędny jest specjalistyczny sprzęt do transportu oraz rozładunku towaru.

wiednio zaplanować zadania logistyczne, tj.: poznać potrzeby klienta i zrealizować usługę logistyczną, czyli zagwarantować odpowiedni przepływ informacji, zrealizować transport oraz obsłużyć zwroty.

Wszystkie wyżej wymienione obszary mają ogromny wpływ na realizację inwestycji budowlanych. A to oznacza, że operator logistyczny obsługujący sektor



Ewa Stypulska

ponieważ w dużym stopniu zależy od pogody. Ulewnie deszcze czy bardzo niskie temperatury mogą wpłynąć na proces realizacji inwestycji budowlanych.

Zgodnie z trendami społecznymi

Budownictwo jest odpowiedzią na potrzeby ludzi, a więc trendy społeczne będą wyznaczały kształt branży budowlanej w przyszłości. Wzrost mobilności, zmiana podejścia do własności, rosnąca świadomość energooszczędności, zwrot ku naturze, ekologii, wprowadzeniu rozwiązań *smart*, zmiana charakteru pracy – to główne kierunki zmieniającego się oblicza budownictwa.

Poprawiająca się sytuacja gospodarcza i wzrost zamożności społeczeństwa powodują, że ludzie chcą mieszkać i pracować w przyjaznych wnętrzach, poruszać się po bezpieczniejszych drogach. Na decyzje inwestorów wpłynie również pandemia, a także obawa przed kolejnymi zamknięciami.

Wszyscy kupujemy online, zwłaszcza po doświadczeniach minionego roku i oczekiwania klientów wobec dostaw na inwestycje są bliskie tym, jakie mają kupujący wobec dostaw realizowanych przez firmy kurierskie. Z pewnością obsługa logistyczna dla branży budowlanej powinna podążać za potrzebami jej klientów. |

Ewa Stypulska,
dyrektor sprzedaży
i rozwoju logistyki frachtowej,
Rhenus Logistics S.A.



Rhenus od lat realizuje obsługę logistyczną dla branży budowlanej i wspólnie z klientami odczuwa wszelkie zmiany w sprzedaży jej produktów – te sezonowe, jak też te, które dotyczą sytuacji w branży, czy sytuacji nadzwyczajnych, takich jak pandemia

Branża budowlana jest kołem zamachowym gospodarek w trudnych czasach, a zwiększony popyt na nieruchomości gruntowe jaki w ostatnim czasie obserwujemy, może okazać się zapowiedzią boomu budowlanego w przyszłości.

na jego teren. Z naszej perspektywy obserwujemy, że coraz więcej dostaw jest realizowanych do odbiorcy ostatecznego. Rhenus realizował dostawy B2C już wcześniej, zarówno w Polsce jak też

budowlany musi być sprawny, elastyczny oraz skuteczny w swoich działaniach.

Należy dodać, że w dystrybucji materiałów budowlanych występuje sezonowość, jednak jest ona nieprzewidywalna,



W przypadku branży budowlanej czy meblarskiej, gdy mamy często do czynienia z towarami wielkogabarytowymi, a także usługami dodanymi, to właśnie te element mogący stanowić przewagę konkurencyjną

W KIERUNKU ROZWOJU OMNICHANNEL

Rohlig Suus Logistics od 30 lat obsługuje firmy budowlane, dostarczając na ich zlecenie towary gotowe – zarówno w systemie drobnicowym, częściowym, jak i całopojazdowym. Można więc stwierdzić, że kompleksowa obsługa firm branży budowlanej jest głęboko wpisana w działalność firmy. O jej szczegółach mówi Hubert Walczak, Head of e-Commerce, ROHLIG SUUS Logistics.

Mimo koronawirusa branża budowlana kwitnie. Czy firma Rohlig Suus również to odczuwa?

Nasze dane za 2020 rok faktycznie wskazują, że pomimo pandemii COVID-19 branża budowlana osiąga bardzo dobre wyniki. Wielu Polaków w czasie twardego *lockdownu* zdecydowało się na remont mieszkania lub domu. Dzięki rozwojowi kanału online, nawet zamknięcie sklepów wielkopowierzchniowych czy choćby ograniczenie handlu nie wpłynęło na wyniki sprzedaży. Z drugiej strony tanie kredyty napędzały popyt w przypadku sektora nieruchomości.

wych w kanale e-commerce – zarówno mniejszych sprzedawców, jak również sieci i marketów budowlanych. O ile w dużych miastach możliwości transportowe tego rodzaju towarów są wystarczające, to w przypadku całych regionów zapotrzebowanie na profesjonalne usługi logistyczne rośnie.

Jak COVID-19 wpłynął na obsługę tej branży?

Pandemia COVID-19, zwłaszcza w pierwszej fazie, zmniejszyła dostępność towarów w przypadku tradycyjnych sklepów. Zyskały za to wszystkie podmio-

ga droga, ponieważ dotychczas branża ta nie była tak wyraźnie obecna w kanale online, ale widać, że COVID-19 mocno przyspieszył digitalizację i sposób docierania do klientów. Już wcześniej mieliśmy do czynienia z zachowaniami konsumenckimi polegającymi na poszukiwaniu informacji o produkcie w internecie, a następnie zakupie tego produktu w sklepie stacjonarnym (tzw. ROPO – Research Online, Purchase Offline).

W kontekście usług logistycznych w ostatnim czasie na znaczeniu zyskało nie tylko oferowanie produktów, ale także możliwość dostaw do wskazanych miejsc. Nie jest to jednak wyłącznie związane z pandemią koronawirusa. Klienci są też coraz bardziej wymagający – korzystając z internetu oczekują rozwiązań szytych na miarę. Zależy im też na czasie. Wiele sklepów oferuje dostawy w ciągu 24 godzin, co dla firm logistycznych często może być dużym wyzwaniem.

Jaka jest specyfika obsługi branży budowlanej i czy duże są różnice w obsłudze grup produktowych?

W części asortymentu drobnicowego, na przykład artykułów metalowych czy elektronarzędzi, nie ma dużej różnicy. Klient marketu budowlanego może wybrać dostawę do paczkomatu czy kuriera. Natomiast dla pozostałej listy produktów, które mają specyficzne cechy i wymagania w transporcie, czyli towary ciężkie, dłużycowe czy też wrażliwe (np. ceramika, sanitariaty czy kabiny prysznicowe), sytuacja jest zupełnie inna. Wszystko uwarunkowane jest gabarytami, materiałem i koniecznością zabezpieczenia towaru. Operatorzy logistyczni muszą zadbać o to, żeby jakość dostawy była na najwyższym poziomie. Nie chodzi tylko o kwestię uszkodzenia towaru, ale rozładunek na miejscu, jego wniesienie, a nawet instalację czy montaż.

Bardzo istotna na pewno jest znajomość określonych cech produktów i ich specyfiki w transporcie. Trudno sobie wyobrazić, aby kurier przywoził nam betoniarkę albo paletę cementu. Towary z branży budowlanej wymagają odpowiedniego traktowania, co w rezultacie wpływa na koszt, czas dostawy, dobór odpowiedniej floty i narzędzi, które pozwolą nam bezproblemowo dostarczyć towar do odbiorcy.

Niezwykle ważna jest także komunikacja z partnerem biznesowym, czyli sprzedawcą towaru. Należy pamiętać, że nasza jakość obsługi wpływa na to, jak oceniony zostanie sprzedawca. Dlatego jako Rohlig Suus Logistics szkolimy kierowników w zakresie kultury osobistej, po-

Klienci są coraz bardziej wymagający – korzystając z internetu oczekują rozwiązań szytych na miarę. Zależy im też na czasie. Wiele sklepów oferuje dostawy w ciągu 24 godzin, co dla firm logistycznych często może być dużym wyzwaniem.

Co ciekawe, w czasie pandemii spłynęło do nas sporo zapytań nie tylko o usługi transportowe, ale również o obsługę firm z branży budowlanej działają-

ty oferujące sprzedaż online. W związku z tym przyspieszyła transformacja w kierunku sprzedaży omnichannel. Oczywiście przed branżą budowlaną jeszcze dłu-

stawy biznesowej, komunikacji oraz reprezentowania nas jako operatora, a co najważniejsze, reprezentowania podmio-

nie spełnić, choć chcąc być konkurencyjnym należy sprostać nawet najbardziej wygórowanym oczekiwaniom Klientów.

Postępujące zmiany klimatyczne wydłużają czas, w którym realizowane są inwestycje budowlane. Sezonowość jest widoczna tylko dla produktów lub grup produktowych, które bezpośrednio są z nią związane, jak artykuły ogrodnicze na przełomie wiosny i lata.

tu, który sprzedał dany towar. W przypadku branży budowlanej czy meblarskiej, gdy mamy często do czynienia z towarami wielkogabarytowymi, a także usługami dodanymi, to właśnie element mogący stanowić przewagę konkurencyjną.

Czy koronawirus wpłynął na obsługę kanału e-commerce również w branży budowlanej? Czy zmienił się zakres usług świadczonych przez firmę?

W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy nastąpiły zmiany na wielu płaszczyznach, jak na przykład, w kontekście komunikacji odnośnie realizacji zamówień. Z drugiej strony staramy się edukować klientów koń-

Jakie kluczowe kompetencje powinien posiadać operator obsługujący branżę budowlaną?

W obsłudze logistycznej sektora budowlanego bardzo duże znaczenie odgrywa znajomość branży i asortymentu oraz możliwość wykorzystania zróżnicowanego taboru – na przykład samochodów z windami, z wózkami widłowymi czy ze schodolazami. Liczy się także jakość usługi, w tym kwestia planowania dostaw w odpowiednich przedziałach czasowych czy choćby zabezpieczenia towarów. Przewożąc na przykład substancje chemiczne, farby, rozpuszczalniki operator logistyczny bierze pełną odpowiedzialność za potencjalne wy-



Hubert Walczak

dowlanej występuje w mniejszym zakresie niż choćby w przypadku sektora e-commerce, który przed Świętami Bożego Narodzenia osiąga poziom krytyczny. Obecnie przeprowadzenie remontu możliwe jest praktycznie przez cały rok. Postępujące zmiany klimatyczne wydłużają czas, w którym realizowane są inwestycje budowlane. Sezonowość jest widoczna tylko dla produktów lub grup produktowych, które bezpośrednio są z nią związane, jak np. artykuły ogrodnicze na przełomie wiosny i lata.

O ile w dużych miastach możliwości transportowe towarów z branży budowlanej są wystarczające, to w przypadku całych regionów zapotrzebowanie na profesjonalne usługi logistyczne rośnie



W jakim kierunku zmierza obsługa branży budowlanej?

Wiele wskazuje na wieloobszarowy rozwój usług logistyczny dla branży budowlanej. Z jednej strony, ze względu na wzrost wolumenów i rosnące zapotrzebowanie firm spodziewamy się zwiększenia popytu na usługi outsourcingu. Z drugiej strony *lockdown* i niepewność w handlu stacjonarnym sprawiły, że duże markety budowlane stawały się swego rodzaju magazynami. Rolą operatora logistycznego będzie zarządzanie stanami magazynowymi, kompletacja zamówień i wysyłka do klienta. Jednocześnie wyspecjalizowana firma będzie odpowiadać za logistykę

cowych w zakresie specyfiki dostaw. Nie wszyscy zdają sobie sprawę z ograniczeń, które mogą wpłynąć na realizację dostawy, jak na przykład ograniczenia infrastrukturalne. Dlatego gdy kontaktujemy się z odbiorcą towaru i umawiamy na konkretną godzinę, mamy w zwyczaju pytać o wszystkie szczegóły, dzięki którym dostawa może zostać skutecznie zrealizowana.

W przypadku branży budowlanej odbiorcy przesyłek często chcą być obecni w trakcie przywozu, aby zweryfikować, czy towar nie został uszkodzony. W momencie, gdy coraz więcej osób wraca do pracy w biurze, widzimy rosnące zainteresowanie dostawami w godzinach popołudniowych, a nawet weekendowych. Są to wymagania, które nie wszyscy są w sta-

Operatorzy logistyczni muszą zadbać o to, żeby jakość dostawy była na najwyższym poziomie. Nie chodzi tylko o kwestię uszkodzenia towaru, ale o rozładunek na miejscu, wniesienie go, a nawet instalację czy montaż.

cieki, które mogą spowodować uszkodzenia innych produktów dla innych klientów. Dlatego tak istotne jest także doświadczenie przewoźnika w obsłudze tej branży.

Jakie dla operatora logistycznego są konsekwencje sezonowości branży budowlanej, jeśli nadal o niej można mówić?

Sezonowość w obsłudze branży bu-

kontraktową. Należy też pamiętać, że w przypadku branży budowlanej sklepy są często punktami testowania produktów (np. elektronarzędzi). Największe firmy na rynku będą działać hybrydowo, a to oznacza zarówno konieczność rozwijania oferty stacjonarnej, jak i kanału online. |

Hubert Walczak,
Head of e-Commerce,
ROHLIG SUUS Logistics



W czasie pandemii najważniejszym wyzwaniem dla PEKAES jest zapewnienie ciągłości dostaw materiałów dla sieci budowlanych. Projekty realizowane są na dużą skalę i obejmują organizację kompletnych łańcuchów dostaw, dostawy just-in-time, czy transporty specjalne

PEKAES KORZYSTA NA BOOMIE BUDOWLANYM

PEKAES obsługuje znaczną część firm z branży budowlanej, dlatego mogę stwierdzić, że branża ta nie tylko obroniła się w pandemii, ale nawet jeszcze bardziej nastawiła na klienta.

Branżę budowlaną obsługujemy kompleksowo na terenie całego kraju, jak i poza jego granicami. Zajmujemy się m.in. transportem, specjalistycznymi dostawami na czas, magazynowaniem, jak i outsourcingiem wielu usług logistycznych. I muszę przyznać, że w dobie pandemii działamy na pełnych obrotach. Niewątpliwie obsługa różnych branż oraz różnorodność biznesów naszych klientów pozwoliły nam utrzymać silną pozycję na rynku także w czasie koronawirusa. Polacy zaplanowali remonty i przyspieszyli plany dotyczące nowych inwestycji budowlanych. A ostatni rok

wanych zleceń w ciągu ostatniego roku. Oczywiście cieszy nas fakt, że PEKAES jako operator logistyczny może korzystać z tego pozytywnego trendu jakim jest boom budowlany. Co więcej, analitycy przewidują, że w miarę znoszenia restrykcji sanitarnych, czeka nas znaczący wzrost sprzedaży detalicznej.

Najlepszy wynik w historii

Obsługa branży budowlanej wiąże się z różnymi wyzwaniami. Musimy brać

lanych. W takiej sytuacji z dużym wyprzedzeniem należy zaplanować cały łańcuch dostaw, aby pożądaný towar szybko trafił do marketów budowlanych. Poza tym, określone grupy produktów wymagają zupełnie innego podejścia. I to jest chyba moim zdaniem jedno z większych wyzwań, z którymi musimy się mierzyć. Mamy do czynienia z licznym i bardzo różnorodnym asortymentem, który często wymaga specjalnego traktowania. Z nietypowymi wymiarami, jak w przypadku artykułów dekoracyjnych, różną wagą i ciężarem – w przypadku gabarytów, czy specyfiką (np. szkoła, chemia budowlana).

Trzeba także wspomnieć o największym wyzwaniu minionego roku, czyli pandemii, która zwłaszcza w fazie początkowej totalnie zmieniła podejście do organizowania dostaw. Początkowo doświadczaliśmy pewnego spowolnienia w transporcie, co miało bezpośredni związek z zamknięciem granic przez większość państw w Europie. Obecnie można stwierdzić, że globalny system dostaw wraca na właściwe tory w miarę poprawy sytuacji epidemicznej w kolejnych europejskich krajach. Co więcej,

Obsługa branży budowlanej wiąże się z różnymi wyzwaniami. Przede wszystkim z dużym wyprzedzeniem należy zaplanować cały łańcuch dostaw, aby pożądaný towar szybko trafił do marketów budowlanych.

pokazał, że sezonowość nie była tak widoczna, jak w latach poprzednich. Postanowiliśmy bowiem remontować swoje mieszkania nawet w okresie zimowym. W efekcie przełożyło się to na nasz wzrost, jeśli chodzi o liczbę obsługi-

pod uwagę takie czynniki jak sezonowość, zmienność warunków pogodowych, czy nowe trendy, jak na przykład większy popyt na artykuły budowlane i decyzję wielu Polaków o rozpoczęciu remontów i większych prac budow-

w niektórych obszarach logistyki, sytuacja wygląda bardzo dobrze. Mam na myśli międzynarodowy transport całopojazdowy (FTL), gdzie PEKAES osiągnął bardzo dobre wyniki. Głównie dzięki grupie obsługiwanych klientów, między innymi z branży budowlanej. W październiku 2020 r. nasza spółka uzyskała najlepszy miesięczny wynik przychodowy i wolumenowy w transporcie całopojazdowym w swojej historii.

Dostosowanie do nowych uwarunkowań rynkowych

Od wielu lat obsługujemy kanał e-commerce i na bieżąco reagujemy na potrzeby naszych klientów. Rośnie handel drogą elektroniczną, a wraz z nim skala operacji naszej firmy. PEKAES elastycznie dostosował się do nowych uwarunkowań rynkowych, co oznacza, że zainwestowaliśmy w rozwój infrastruktury terminalowej i nowe rozwiązania IT. PEKAES dostarcza towary między innymi do jednej z najbar-

Kluczowe kompetencje

Ważną kompetencją operatora, który obsługuje segment budowlany powinno być doskonałe planowanie i zarządzanie obsługą projektów. PEKAES może pochwalić się wieloletnim doświadczeniem w realizacji projektów dla branży budowlanej, co stanowi jedną z naszych przewag rynkowych.

Ponadto, oprócz odpowiednich kompetencji, trzeba posiadać stosowne zaplecze technologiczne i infrastrukturę terminalową. Jeśli chodzi o Grupę PEKAES, sieć dystrybucyjna właśnie powiększyła się o kolejną, 21. Oddział, który otworzyliśmy w kwietniu w Kaliszu. Jako jeden z czołowych operatorów logistycznych możemy zaoferować odpowiednie zasoby do obsługi branży budowlanej, jak i zintegrowany, nowoczesny system IT, który czuwa nad prawidłowością wszystkich realizowanych przez nas operacji, umożliwiając działanie na wielu płaszczyznach współpracy z firmami tego sektora.



Arkadiusz Filipowski

umożliwiają nam sprawną obsługę klientów. Dostawa towarów wspierana jest kompletną automatyzacją procesów, możliwością śledzenia przesyłki na każdym etapie realizacji zamówienia i 24-godzinnym serwisem.

Zarządzanie wieloma procesami

W ramach logistyki kontraktowej realizujemy bardzo wiele różnych usług na rzecz klientów. Począwszy od transportu, magazynowania, kompletowania towarów, a kończąc na bardziej specjalistycznych usługach, jak na przykład fakturowanie, oznaczanie cen czy obsługa posprzedażowa. Logistyka kontraktowa jest również nieodzowną częścią łańcucha dostaw dla rynku e-commerce, dla którego dodatkowym wyzwaniem dla logistyków jest dostawa, bardzo często realizowana w systemie B2C. PEKAES zarządza wszystkimi procesami dotyczącymi obsługi sklepów internetowych naszych klientów. W przypadku jednego z naszych kluczowych klientów z branży budowlanej zajmujemy się odbiorem produktów od producentów, ich kompletowaniem, magazynowaniem i dalszą dystrybucją do odbiorcy końcowego.

W czasie pandemii najważniejszym wyzwaniem jest dla nas zapewnienie ciągłości dostaw materiałów dla sieci budowlanych. Projekty realizujemy na bardzo dużą skalę i obejmują one organizację kompletnych łańcuchów dostaw, dostawy *just-in-time*, jak i transporty specjalne. Oferujemy zatem kompleksową obsługę obejmującą zarządzanie całym procesem dystrybucji towarów. Zamówienia są obsługiwane automatycznie dzięki systemowi zarządzania naszym magazynem WMS, czyli Warehouse Management System. |

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

W międzynarodowym transporcie całopojazdowym (FTL) PEKAES osiągnął bardzo dobre wyniki. Głównie dzięki grupie obsługiwanych klientów, m.in. z branży budowlanej. W październiku 2020 r. spółka uzyskała najlepszy miesięczny wynik przychodowy i wolumenowy w FTL w swojej historii.

dziej rozpoznawalnych sieci marketów budowlanych w kraju. Dostosowaliśmy nasze rozwiązania systemowe, tak aby błyskawicznie działać i być gotowym na nowe wyzwania logistyczne.

ra. Dzięki niemu możemy optymalizować wiele powtarzalnych operacji logistycznych. Ponadto zintegrowane i bezpieczne rozwiązania w zakresie zarządzania logistyką, które wdrożyliśmy w PEKAES,

Ważną kompetencją operatora, który obsługuje segment budowlany powinno być doskonałe planowanie i zarządzanie obsługą projektów





Zarówno klient, jak i sklep powinni mieć wgląd w status zamówienia oraz możliwość śledzenia przesyłki w czasie rzeczywistym. Wszelkie zakłócenia w komunikacji z siecią DIY wpływają negatywnie na jakość obsługi i ocenę danego dostawcy

DACHSER SPECJALISTĄ W OBSŁUDZE BRANŻY DIY

Rozwiązanie branżowe DACHSER DIY-Logistics łączy usługi światowej sieci DACHSER z wiedzą specjalistyczną i dopasowanymi usługami dla branży DIY. Połączenie standardowych usług z konkretnymi rozwiązaniami logistycznymi oraz doświadczeniem w branży ułatwia klientom przewagę konkurencyjną. Na czym więc polega specjalizacja w obsłudze logistycznej branży? – pytamy Juliusza Pakuńskiego, kierownika rozwoju biznesu DACHSER DIY-Logistics w DACHSER Polska.

DACHSER obsługuje branżę DIY od lat. Jak koronawirus wpływa na jej obsługę i w jakim kierunku ona ewoluje?

Lockdowny związane z epidemią COVID-19 dotknęły również rynek DIY. Sklepy w Europie były wielokrotnie zamknięte i otwierane, co powodowało trudności z zaplanowaniem przez dostawców produkcji, a po stronie sieci handlowych problemy w zarządzaniu zapasami i w konsekwencji z dostępnością towaru. Niepewność oraz brak stabilności zamówień generowały dodatkowe koszty związane z procesami produkcyjnymi i logistycznymi. Dodatkowo zachwianie łańcuchów dostaw spowodowało braki surowców oraz podwyżki ich cen. Do tego dochodzi znaczny wzrost kosztów transportu morskiego z Azji ze względu na brak pustych kontenerów, który wpłynął na procesy zakupowe

oraz spowodował renegecje umów z odbiorcami. Ponadto, konieczność pozostania w domu przyczyniła się do upowszechnienia na rynku DIY sprzedaży internetowej. Branża musiała szybko się do tego dostosować i zbudować albo dopracować ten kanał dystrybucji. Praktycznie wszystkie sieci działały też na zasadzie *click & collect*, czyli zamów

Przy obsłudze branży DIY podstawą jest znajomość rynku i doświadczenie, które pozwalają znaleźć optymalne rozwiązanie dla danego dostawcy. Każdy, nawet najlepiej przygotowany proces, wymaga też odpowiedniej infrastruktury.

przez internet i odbierz w sklepie. Taka forma realizacji zamówień oraz dostawy do domu pozwalają zachować ciągłość sprzedaży nawet w momencie, kiedy sklepy są zamknięte dla klientów.

Jaki zakres usług świadczy DACHSER? Czy obsługa branży DIY zmierza w kierunku logistyki kontraktowej?

Rynek DIY ze względu na specyficzne wymagania, różnorodność (kilkadziesiąt tysięcy indeksów) czy sezonowość asortymentu zmierza w kierunku outsourcingu wielu usług. DACHSER DIY-Logistics kompleksowo zajmuje się organizacją przepływu towarów z fabryki aż na półkę sklepową w marketach budowlanych, w całej Europie. Dla producenta oznacza to możliwość skupienia się na swojej podstawowej działalności, czyli pracy nad produktem, jego designem, jakością, natomiast procesem realizacji zamówień w całości zajmuje się DACHSER – od momentu odbioru palet homogenicznych w fabrykach, poprzez składowanie w naszych magazynach, kompletację zamówień, szybką dostawę do sklepów w priorytetowych oknach czasowych, aż po serwis w sklepach DIY. Dodatkowo dostarczamy z Polski do 22 krajów w Europie produkty bezpośrednio do konsumenta.

Jakie są konsekwencje sezonowości branży dla operatora logistycznego?

Doświadczony operator logistyczny jest przygotowany na sezonowość asortymentu swoich klientów oraz potrafi odpowiednio zaplanować i zarządzać łańcuchem dostaw. Biorąc pod uwagę bardzo duży wolumen, który obsługujemy w ramach dostaw do sieci DIY w Europie, wahania sprzedaży poszczególnych towarów nie są dla nas aż tak odczuwalne jak dla producenta, który sam organizuje logistykę. Dodatkowo gęsta sieć połączeń drobnicowych w sieci DACHSER pozwala na elastyczne zarządzanie przepływem towarów.

Co jest kluczowe przy obsłudze DIY?

Oczywiście pomocna jest ścisła współpraca pomiędzy dostawcą, siecią

Czy duże są różnice w obsłudze grup produktowych?

Obsługa poszczególnych grup produktów różni się ze względu na wagę, kubaturę, wrażliwość towaru na uszkodzenia (elementy szklane, gabarytowe) lub temperaturę. Inna jest specyfika transportu stolarstwa, oświetlenia, artykułów ogrodowych, czy armatury sanitarnej albo mebli. Najważniej-

szczywnie jest doświadczenie w obsłudze danego asortymentu. Korzystamy z know-how zdobytego podczas współpracy z różnymi producentami, co znacznie ułatwia start nowych projektów. Obecnie obsługujemy 150 polskich firm z każdej grupy asortymentowej, eksportujących swoje towary na europejskie rynki DIY. Zawsze jednak kluczowa jest ścisła współpraca z klientem i jego indywidualne potrzeby. Punktem wyjścia są dla nas informacje o produktach i dotychczasowym sposobie ich zabezpieczania, wolumen, czas na realizację zamówienia czy dane historyczne dla istniejących projektów. Ważna jest też współpraca z działami logistyki, sprzedaży

Rozwiązanie DACHSER DIY-Logistics korzysta z know-how zdobytego podczas współpracy z różnymi producentami, co znacznie ułatwia start nowych projektów. Obecnie obsługujemy 150 polskich firm z każdej grupy asortymentowej, eksportujących swoje towary na europejskie rynki DIY.



Gęsta sieć połączeń drobnicowych w sieci DACHSER pozwala na elastyczne zarządzanie przepływem towarów

szczywnie jest doświadczenie w obsłudze danego asortymentu. Korzystamy z know-how zdobytego podczas współpracy z innymi producentami, co znacznie ułatwia start nowych projektów. Obecnie obsługujemy 150 polskich firm praktycznie z każdej gru-

py asortymentowej, eksportujących swoje towary na europejskie rynki DIY. Zawsze jednak kluczowa jest ścisła współpraca z klientem i jego indywidualne potrzeby. Punktem wyjścia są dla nas informacje o produktach i dotychczasowym sposobie ich zabezpieczania, wolumen, czas na realizację zamówienia czy dane historyczne dla istniejących projektów. Ważna jest też współpraca z działami logistyki, sprzedaży



Juliusz Pakuński

ju reakcją łańcuchową – utracona sprzedaż, *out of stock*, kłopoty wizerunkowe, w konsekwencji wzrost kosztów i spadek marży, a nawet strata kontraktu.

Jakie trzeba mieć zaplecze do obsługi branży DIY?

Przy obsłudze branży DIY podstawą jest znajomość rynku i doświadczenie, które pozwalają znaleźć optymalne rozwiązanie dla danego dostawcy. Każdy, nawet najlepiej przygotowany proces, wymaga też odpowiedniej infrastruktury, czyli odpowiedniej ilości oddziałów, sieci codziennych połączeń, okien czasowych w sieciach handlowych. Niezbędny jest też sprawny przepływ informacji. Zarówno klient, jak i sklep powinni mieć wgląd w status zamówienia oraz możliwość śledzenia przesyłki w czasie rzeczywistym. Wszelkie zakłócenia w komunikacji z siecią DIY wpływają negatywnie na jakość obsługi i ocenę danego dostawcy. |

CELEM ZAPEWNIENIE CIĄGŁOŚCI DOSTAW

Aby prawidłowo zarządzać zapasami towarów przy zapewnieniu ciągłości zaopatrzenia punktów dostaw, ID Logistics wdrożył w magazynie w Woli Bykowskiej nowoczesny system EWR firmy Generix.

Dzięki szerokiej funkcjonalności i możliwościom rozbudowywania o kolejne elementy, zapewnia on pełną kontrolę procesów i zabezpiecza zapasy magazynowe przed wyczerpaniem, nieterminowością dostaw czy brakiem towarów u dostawców. Podstawą do planowania i przygotowywania zamówień dla dostawców jest prognoza sprzedaży i bieżące, skonsolidowane zamówienia z punktów sprzedaży, rotacja artykułów, utrzyma-

nie zapasu zgodnie z założeniami klienta i śledzenie wypełnienia magazynu. Aby móc prawidłowo zarządzać zapasem, konieczne było wdrożenie narzędzia, dzięki któremu te założenia mogą być zrealizowane.

EWR, zintegrowany z systemem zarządzania magazynowego WMS, został dostosowany do wymogów całego łańcucha dostaw klienta, m.in. w zakresie zarządzania przepływem towarów od dostawców oraz



tworzenia harmonogramu dostaw. Narzędzie pozwala m.in. na tworzenie modeli prognoz dla konkretnej grupy artykułów, miejsc wysyłki i grup uzupełnienia (łączenie artykułów z dostawcą i fabryką), referencji czy kontrolę rozbieżności między prognozowaną ilością dostaw a ich realizacją. Ułatwia też planowanie wielkości zapasów w zależności od prognozowanych potrzeb klienta, z uwzględnieniem sezonowości sprzedaży i akcji promocyjnych. Do systemu wprowadzono też możliwość zarządzania datami przydatności i raportowanie. System może być wykorzystywany w innych magazynach klienta. |



Klienci mogą w szczególności odczuć benefity wynikające z komplementarnych rozwiązań AddSecure i frameLOGIC w zakresie systemów do zarządzania flotą i transportem

LIDER ROZWIĄZAŃ IT DLA TRANSPORTU.

frameLOGIC zmienia się w AddSecure

frameLOGIC, czołowy polski dostawca rozwiązań do zarządzania transportem, oficjalnie staje się AddSecure Sp. z o.o. Zmiana nazwy firmy i przyjęcie marki AddSecure zapewni spójność w realizacji wspólnego celu całej grupy – tworzenia świata inteligentniejszym i bezpieczniejszym miejscem.

To logiczny krok po przejęciu frameLOGIC przez AddSecure we wrześniu 2019 r. Zmiana marki wzmocni pozycję całej grupy jako wiodącego dostawcy systemów zarządzania flotą i transportem w Europie oraz ujednotwi przekaz dla klientów z sektora transportowego.

O wcześniejszym przejęciu frameLOGIC przez AddSecure, wiodącego europejskiego dostawcy rozwiązań premium w zakresie bezpieczeństwa danych i komunikacji krytycznej, zdecydowały unikalne rozwiązania i wiedza ekspercka frameLOGIC. Były one komplementarne do oferty AddSecure i dały obydwu firmom możliwość wejścia na nowe rynki.

– Choć zmienia się nazwa firmy, nasz zespół, zaangażowanie i podejście do klienta pozostaje takie jak było – na najwyższym poziomie. Z drugiej strony możemy się teraz rozwijać w rosnącej or-

ganizacji, korzystając z dodatkowych zasobów i specjalistycznej wiedzy w zakresie rozwiązań IoT, komunikacji krytycznej i bezpieczeństwa danych – komentuje

Zmiana marki frameLOGIC na AddSecure wzmocni pozycję całej grupy jako wiodącego dostawcy systemów zarządzania flotą i transportem w Europie oraz ujednotwi przekaz dla klientów z sektora transportowego.

Michał Szprynger, dyrektor zarządzający i członek zarządu frameLOGIC.

Co rebranding oznacza dla klientów?

Zmiana marki frameLOGIC na AddSecure zapewni klientom dostęp do szersze-

go spektrum rozwiązań i branżowego know-how. Spójna komunikacja rynkowa, pod jedną marką, ułatwi zrozumienie misji firmy nie tylko odbiorcom usług, ale całej branży TSL. Wszystko to pozwoli, w oparciu o mierzalne dane, jeszcze bardziej wspierać klientów i umożliwić im lepszą kontrolę nad operacjami transportowymi.

Klienci mogą w szczególności odczuć benefity wynikające z komplementarnych rozwiązań AddSecure i frameLOGIC w zakresie systemów do zarządzania flotą i transportem. Ta synergia sprawiła, że przejście w 2019 r. stało się wielką szansą dla obu firm, a jeszcze bliższa kooperacja – dziś i w przyszłości – będzie z korzyścią dla grona klientów grupy w całej Europie.

– Rozwijając naszą współpracę i intensyfikując wspólne wysiłki budujemy fundamenty pod długofalowy rozwój. Praca pod jedną marką umacnia naszą pozycję na rynku i nasze

możliwości w obszarze spójnej obsługi klientów. Rosnące zapotrzebowanie branży transportowej na rozwiązania oparte o zmierzone dane i krytyczną komunikację sprawia, że nasza wspólna misja – dostarczanie bezpiecznych i innowacyjnych rozwiązań IoT – staje się oczywistą i adekwatną odpowiedzią na sytuację rynkową – twierdzi Johan

Frilund, President AddSecure Smart Transport.

Przyszłość marki AddSecure w Polsce – TMS i Autoplaner

Pomimo zmiany nazwy spółki na AddSecure sp. z o.o., marka frameLOGIC pozostaje jako nazwa systemu IT dla transportu łączącego telematykę, zarządzanie flotą oraz transportem. Przedsiębiorstwo zawsze kładło nacisk na niestanny rozwój produktów oraz bliską współpracę z firmami transportowymi. Nie inaczej będzie po zmianie nazwy. Nad produktami czuwa w dalszym ciągu ten sam zespół specjalistów, który analizuje bieżące i przyszłe potrzeby klientów oraz wdraża kolejne nowości do swojej chmurowej platformy.



Spójna komunikacja rynkowa, pod jedną marką, ułatwi zrozumienie misji firmy nie tylko odbiorcom usług, ale całej branży TSL. Wszystko to pozwoli, w oparciu o mierzalne dane, jeszcze bardziej wspierać klientów i umożliwić im lepszą kontrolę nad operacjami transportowymi

kości floty. To ogromna oszczędność czasu pracy planistów, a jak wiadomo, czas to pieniądz. Dlatego jesteśmy w stałym kontakcie z naszymi klien-

tami i słuchamy ich sugestii. Dzięki temu reagujemy na potrzeby i wiemy, w jakim kierunku rozwijać produkty – dodaje.

Autoplaner to przełomowe narzędzie do planowania transportu. Bazując na algorytmach sztucznej inteligencji (AI) analizuje najkorzystniejsze połączenia pojazdu z trasą, biorąc pod uwagę wszystkie pojazdy oraz trasy jednocześnie. Prognozuje łączny wynik finansowy dla zaplanowanych tras oraz indywidualnie, dla każdej trasy z osobną, pozwalając odrzucać trasy o niskim dochodzie. Weryfikacją efektu planowania są kluczowe parametry (przychód, marża, zysk, przychód/km itd.) Planowanie realizowane jest w oparciu o 3 dostępne priorytety AI, wybierane przez klienta: najwyższy zysk (kwota), najwyższa marża (procent stawki frachtu) lub najkrótszy dystans. Narzędzie optymalizuje codzienną pracę m.in. w firmie INTRA SA.

SPÓŁKA
ADDSECURE

ADDSECURE®

- ! Jest wiodącym europejskim dostawcą rozwiązań klasy premium w dziedzinie IoT, skoncentrowanym na zabezpieczeniu danych i komunikacji krytycznej.
- ! Została założona na początku lat 70. XX w. Obecnie zatrudnia ponad 880 pracowników w 15 krajach. Posiada siedzibę w Sztokholmie w Szwecji oraz biura regionalne i sieć dystrybutorów w całej Europie.
- ! Posiada ponad 50 tys. klientów biznesowych w całej Europie, w branżach: bezpieczeństwa i ochrony, ratownictwa, zabezpieczenia i automatyzacji budynków, zdalnej opieki zdrowotnej, transportowej i logistycznej, *utilities*, *smart cities* i innych, zabezpiecza istotne dane dzięki rozwiązaniom AddSecure. Pomaga to ratować życie, chronić majątki, zabezpieczać ważne funkcje społeczne oraz rozwijać firmy.
- ! Kompleksowe i niezawodne rozwiązania oferowane są w ramach jednostek biznesowych: Smart Alarms, Smart Care, Smart Grids, Smart Rescue, Smart Surveillance i Smart Transport, przyczyniając się do bezpieczniejszego i inteligentniejszego świata.
- ! Większościowym udziałowcem AddSecure jest Castik Capital. To europejski, prywatny fundusz Private Equity nastawiony na długoterminowe budowanie wartości portfela inwestycyjnego, założony w 2014 r.

– *Musimy stale rozwijać nasze rozwiązania, nadążać za zmieniającymi się potrzebami branży transportowej. Dlatego dokonujemy ciągłych ulepszeń w odpowiedzi na potrzeby klientów. Świetnym przykładem jest TMS, nasz kluczowy produkt. Rozwija się najszybciej, gdyż przynosi wymierne oszczędności czasu i pieniędzy, a tego oczekują klienci AddSecure – mówi Tomasz Klimasiewicz, TMS Product Owner – Nasza najnowsza funkcjonalność, Autoplaner, potrafi skrócić dzień planistyczny z kilku godzin do nawet kilku sekund, w zależności od wiel-*



Autoplaner to narzędzie do planowania transportu. Bazując na algorytmach sztucznej inteligencji (AI) analizuje najkorzystniejsze połączenia pojazdu z trasą, biorąc pod uwagę wszystkie pojazdy oraz trasy jednocześnie. Prognozuje łączny wynik finansowy dla zaplanowanych tras oraz indywidualnie

Pomimo zmiany nazwy spółki na AddSecure sp. z o.o., marka frameLOGIC pozostaje jako nazwa systemu IT dla transportu łączącego telematykę, zarządzanie flotą oraz transportem.

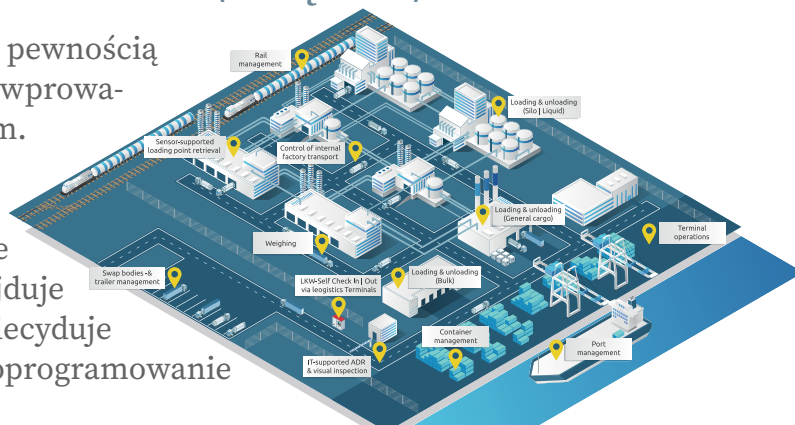
Więcej o rebrandingu jak i usługach AddSecure można dowiedzieć się na stronie **addsecure.pl**



Przyczepy i bramy w home24

LEPSZE WYKORZYSTANIE MOCY PRODUKCYJNYCH NA TERENIE ZAKŁADU: DROGA DO INTELIGENTNEGO ZARZĄDZANIA PLACEM (CZĘŚĆ I)

Wydajność i bezpieczeństwo procesów to z pewnością najsilniejsze argumenty przemawiające za wprowadzeniem inteligentnego zarządzania placem. Zazwyczaj chodzi tutaj o przejrzystość (kto znajduje się na terenie zakładu?), informacje (co gdzie się znajduje na terenie zakładu?) i czas (jak długo ktoś lub coś znajduje się na terenie zakładu?). Ale co dokładnie decyduje o tym, że logistyka zakładu, a tym samym oprogramowanie Yard Management, stają się inteligentne?



Przykładowe procesy na inteligentnym podwórku

Poniższy artykuł podejmuje ten temat i przedstawia perspektywę możliwej cyfryzacji i automatyzacji w obszarze logistyki placu. Nie tylko ze względu na pandemię koronawirusa oba aspekty mają potencjał, aby realizować wiele procesów, jeszcze bardziej ograniczając kontakty (co jest bezpieczniejsze dla personelu) oraz optymalizować je w tym zakresie.

Co oznacza Yard Management z punktu widzenia firmy leogistics?

Procesy logistyczne przed i na terenie zakładu mają ogromny wpływ na efektywność i skuteczność przepływu towarów. Yard Management to rodzaj oprogramowania, które harmonizuje przepływ towarów, środków transportu i informacji. Nadrzędnym celem jest przejrzysta realizacja transportu wewnątrz zakładu oraz jego efektywne planowanie i zarządzanie.

Co sprawia, że plac staje się inteligentny?

W ramach inteligentnego placu zakłada się kilka celów, a zalicza się do nich skrócenie czasu oczekiwania wszystkich uczestników procesu (takich jak kierowcy samochodów ciężarowych i pracownicy magazynu), optymalne wykorzystanie punktów załadunku oraz skrócenie czasu przepustowości. Aby osiągnąć te cele, warto spojrzeć na procesy logistyczne z różnych perspektyw.

W pełni cyfrowe procesy zapewniają większą płynność działania

Ten, kto stawia na przejrzystość i zarządzanie przez wyjątki, potrzebuje zawsze wyrazistego obrazu wszystkich procesów zachodzących na terenie zakładu. Aby uzyskać informacje na takim po-

ziomie, konieczna jest cyfrowe przedstawienie procesów i rejestracja ich statusu w czasie rzeczywistym. Tam, gdzie dziś pracuje się z wykorzystaniem radia lub telefonu, aplikacje mogą okazać się pomocne w komunikowaniu się z kierowcami odnośnie zleceń i statusu zadań. Tam, gdzie dotychczas przekazywano informacje na papierze lub odhaczano na listach, użytkownicy mogą postawić na obieg elektroniczny i aplikacje mobilne.

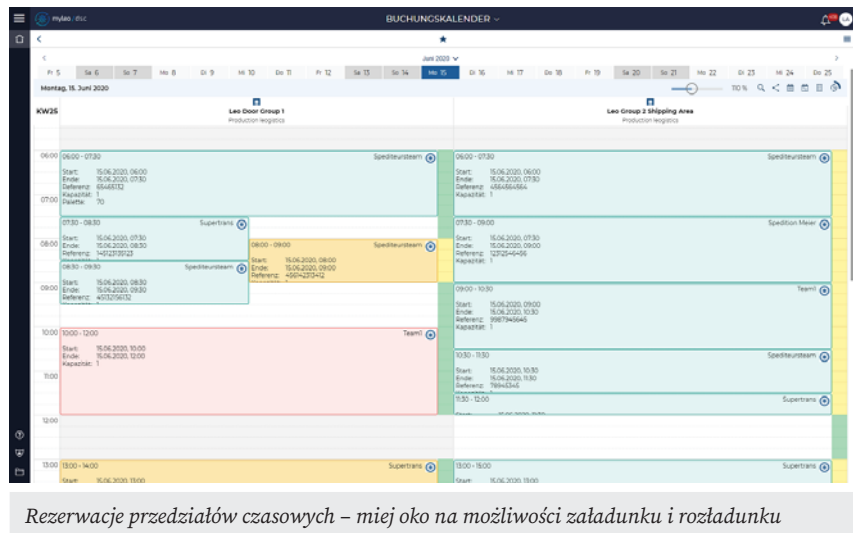
Cyfryzacja placu uzupełnia zastosowanie czujników i Internetu Rzeczy (IoT): Na przykład, jeśli załadunek odbywa się tylko wtedy, gdy w strefie udostępnienia towaru temperatura oscyluje w określonym zakresie, wskazane jest połączenie inteligentnych termometrów z mechanizmem otwierania bram. Procesy załadunku i temperatury mogą być monitorowane w głównej dyspozytorni.

Czy proces *gate-in* dla pojazdów własnych ma być zautomatyzowany? Przy szlabanie przydatne są wtedy kamery OCR, które zapewniają automatyczne jej otwarcie po rozpoznaniu tablic rejestracyjnych samochodów ciężarowych z własnej floty.

Terminale samoobsługowe przy wjeździe, wywoływanie samochodów ciężarowych za pomocą powiadomień *push* oraz kierowanie ruchem za pomocą tablic navigacyjnych usprawniają ruch w zakładzie bez straty czasu i podejmowania samodzielnych działań.

Wszystko pod kontrolą – śledzenie sprzętu i inteligentne zarządzanie kontenerami

Śledzenie w czasie rzeczywistym i wizualizacja w czasie rzeczywistym umożliwiają głównej dyspozytorni ustalanie różnic i interwencję w bieżące procesy w celu ich korekty, nawet z dużej odległości. Jakiej jest aktualne obciążenie bramy? Jak bardzo zapelniona jest strefa



oczekiwania? Czy na placu jest wystarczająco dużo nadwozi wymiennych? Jeśli pojazdy i kontenery zostały wyposażone w jednostki śledzące, można śledzić je na mapie, identyfikować problemy na wczesnym etapie i uniknąć dużych nakładów w związku z ich poszukiwaniem. Czujniki

zainstalowane na podłodze w otwartych magazynach lub systemy laserowe w silosach rejestrują stany magazynowe w czasie rzeczywistym i umożliwiają optymalizację procesów zarządzania towarami dzięki automatycznej rejestracji zmiany stanu towarów.

Mapy ciepła mogą pomóc w identyfikacji nieefektywnych procesów lub przeciążonych zasobów. Na podstawie informacji dostarczanych przez procesy i czujniki można wysnuć wnioski na temat jakości planowania, wykorzystując informacje uzyskane z realizacji.

KLASYCZNE ELEMENTY SYSTEMU YARD MANAGEMENT

Zarządzanie procesami logistycznymi	Głównym zadaniem w ramach Yard Management jest sterowanie procesami i planowanie. Chodzi o takie zarządzanie wszystkimi jednostkami logistycznymi (jak np. samochody ciężarowe, wózki widłowe i towary), aby były one dostępne we właściwym czasie na właściwym miejscu.
Zarządzanie bramą	Aby zapewnić bezpieczeństwo, dostęp do terenu zakładu jest zazwyczaj ograniczony. W ramach procedury rejestracji przy wjeździe i wyjeździe kontrole transportów przychodzących i wychodzących, przepływ towarów i dostęp osób odbywają się przy pomocy szlabanów i strażników. Innowacyjne technologie, takie jak np. aplikacje mobilne, mogą jeszcze bardziej usprawnić te procesy w przyszłości.
Zarządzanie oknami czasowymi	Precyzyjne zarządzanie jest często możliwe jedynie poprzez rezerwację ograniczonych zasobów. Zarządzanie oknami czasowymi rozwiązuje kwestię środków transportu, które mogą być odprowadzane w tym samym czasie. Zarządzanie środkami transportu, które mają opóźnienie (można to ustalić z wyprzedzeniem dzięki śledzeniu w czasie rzeczywistym) lub wykraczają poza aktualne możliwości obsługi, odbywa się na parkingach i w strefach oczekiwania.
Zarządzanie zasobami	Poprzez zarządzanie zasobami, co jest szczególną formą zarządzania placem, organizuje i optymalizuje się efektywne wykorzystanie zasobów do transportu nośników ładunków (takich jak nadwozia wymienne, wagony i przyczepy) przy pomocy sprzętu (takiego jak wózki widłowe, sprzęt Mafi, lokomotywy manewrowe) na terenie zakładu.
Zintegrowanie / punkty styczne	Procesy w ramach Yard Management stanowią ogniwo łączące procesy magazynowania, transportu i produkcji z odpowiednimi systemami. Dlatego też aspekty związane z ich zintegrowaniem i możliwością działania w punktach stykowych stanowią najważniejszą funkcję podstawową.

Bliskie powiązanie przynosi korzyści w zakresie współpracy i szacowania kosztów

Czy uwzględniasz już w swoich planach szczegółowe informacje o dostawach i odbiorach? Czy znasz dane kierowcy i pojazdu już podczas podjazdu?

Im wyższy poziom zintegrowania z pozostałymi procesami w przedsiębiorstwie i łańcuchem dostaw, tym bardziej zróżnicowane możliwości wykorzystania informacji. Współpraca w ramach łańcucha dostaw umożliwia wykorzystanie przekazywanych w czasie rzeczywistym informacji o podejżdżających samochodach ciężarowych do planowania lub śledzenia dostaw aż po potwierdzenie dostawy. Powiązanie systemu Yard Management z systemem ERP w ramach własnej infrastruktury informatycznej może umożliwić szczegółową obserwację kosztów logistycznych. |

André Käber, prezes zarządu leogistics GmbH (www.leogistics.com)

CIĄG DALSZY W CZERWCOWYM NUMERZE TSL BIZNES

NA DRODZE DO MOBILNOŚCI BEZEMISYJNEJ

Trudno uwierzyć, że Continental swoją działalność rozpoczął 150 lat temu, a 25 lat temu powstał polski oddział. Firma została założona w 1871 r., w Hanowerze w Niemczech, a jej opony najpierw produkowano do zaprzęgów konnych i rowerów. Była też producentem pierwszej na świecie opony samochodowej z bieżnikiem, dziś rozwija przełomowe technologie i usługi na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu osób i towarów.

— Obecnie około 22% gazów cieplarnianych emitowanych w Europie pochodzi z transportu, z czego około 70% z transportu drogowego. Między 20 a 30% emisji związanych ze spalaniem paliwa jest powodowanych przez opony. Do 2030 r. poziom emisji z transportu ma być zmniejszony o 60% w odniesieniu do roku 1990. Do 2050 r. ma być osiągnięta bezemisyjność. Dla realizacji tego celu niezbędne są odpowiednie opony – mówi Łukasz Kusiak, Product Manager w Continental Opony Polska. A w tym wypadku sporo ma do powiedzenia Continental.

Zrównoważony rozwój, to temat, który towarzyszył firmie od początku. – Doskonale zdajemy sobie sprawę, że 150 lat historii to długie lata odpowiedzialnego działania nie tylko na rynku, ale także na Ziemi. Zrównoważony rozwój jest integralną częścią „Wizji 2030” – strategicznego programu Continental dla Działu Opon i jest osadzony w fundamencie naszych wartości. Naszym celem jest być najbardziej postępowym producentem w branży oponiarskiej pod względem odpowiedzialności środowiskowej

i społecznej. Wysiłki koncentrujemy wokół strategicznych działań w dziedzinie klimatu, mobilności niskoemisyjnej, gospodarki o obiegu zamkniętym i zrównoważonych łańcuchów dostaw, obejmując w ten sposób wszystkie etapy łańcucha wartości – wyjaśnia Dariusz Wójcik, dyrektor generalny i dyrektor sprzedaży w Continental Opony Polska – Dzięki tym wysiłkom zamie-

Zrównoważony rozwój jest integralną częścią „Wizji 2030” – strategicznego programu Continental dla Działu Opon i jest osadzony w fundamencie jej wartości.

rzamy osiągnąć zerową emisję do 2050 we wszystkich obszarach działania i we wszystkich fazach: w trakcie poszukiwań i tworzenia źródeł dostaw surowców i materiałów, w trakcie produkcji, w trakcie użytkowania naszych produktów, a nawet wtedy gdy użytkowanie się skończy, ale nie skończy się wykorzystanie materiałów, z których nasze produkty są złożone – dodaje.

Zamiast kauczuku mniszek lekarski

Aby opony przyszłości stały się w produkcji, użytkowaniu i recyklingu bardziej energooszczędne i przyjazne dla środowiska, Continental systematycznie inwestuje w badania i rozwój w dziedzinie nowych technologii, materiałów alternatywnych i ekologicznych procesów produkcyjnych. Dzięki temu zamierza stopniowo dojść do zrównoważonej w 100% produkcji opon. Definiuje wszystkie materiały jako zrównoważone, o ile pochodzą z zamkniętego cyklu materiałowego, nie mają szkodliwego wpływu na ludzi lub środowisko, są zamawiane w sposób odpowiedzialny i są neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla w całym łańcuchu dostaw. Służy temu, w ramach projektu Taraxagum™, pozyskiwanie kauczuku naturalnego z mniszka lekarskiego, który stał się alternatywnym źródłem dla surowca uzyskiwanego z drzew kauczukowych. Pierwszą seryjnie produkowaną oponą Continental, która zawiera kauczuk naturalny uzyskany z mniszka lekarskiego, jest opona rowerowa Urban Taraxagum™. Również robione są przymiarki do produkcji opon samochodowych z wykorzystaniem mniszka.

Dział opon Continental jest również liderem w branży efektywnego i zrównoważonego wykorzystania wody i energii. W wyniku wielu lat ciężkiej pracy zużywa on już o 55% mniej wody i 17% mniej energii niż średnia dla przemysłu na tonę wyprodukowanych opon.

Zerowa emisja w 2050 roku

Continental działa w zgodzie z celami strategicznymi ONZ, konsekwentnie dą-

żąc do zerowej emisji do 2050 r. Stawia sobie konkretne cele we wszystkich obszarach działania i fazach, a są nimi:

I Źródła zaopatrzenia

Do 2030 r. sztandarowe produkty mają zawierać nie mniej niż 60% materiałów i surowców zrównoważonych, a do 2050 r. – 100%. W tym samym roku osiągnięta zostanie także neutralność łańcucha dostaw pod względem

emisji dwutlenku węgla. W obszarze źródeł materiałów Continental stale inwestuje w doskonalenie obecnych surowców oraz pozyskiwanie nowych.

I Działalność

Do 2025 r. firma będzie mieć zero-węglowe zużycie węgla i oleju opałowego w procesach wytwarzania pary na terenie zakładów, a do 2030 zmniejszy ilość odpadów, energii i wody o 20%. W tym samym roku będzie mogła się pochwalić 95-procentowym poziomem recyklingu odpadów. Do 2040 r. produkcja będzie całkowicie bezemisyjna.

I Użytkowanie produktu

W dużej mierze emisja dwutlenku węgla następuje w fazie korzystania z produktów Continental. Firma zobowiązuje się do 2022 r. dostarczać producentom aut bezemisyjnych (głównie elektrycznych i hybrydowych, gdzie priorytetem jest efektywna i bezpieczna jazda) rozwiązań o zerowym śladzie węglowym (dotyczy to opon i innych podzespołów do tego rodzaju aut). Do 2025 r. będzie mieć nową, wyznaczającą trendy rynkowe mapę produktów do pojazdów ciężarowych, w celu realizacji wymogów unijnych określonych w ramach VECTO.

I Koniec użytkowania

Continental wychodzi z założenia, że odpowiedzialność firm za swoje produkty i surowce, które się w nich znajdują nigdy się nie kończy. Do 2030 r. żadna z opon, nad którymi firma ma kontrolę (oferowanych w ramach usług, takich jak np. ContiLifeCycle dla pojazdów użytkowych), nie trafi na wysypisko śmieci,

wych, ale i elektrycznych. Zużycie energii przez pojazdy można zmniejszyć dzięki niskim oporom toczenia produktów. W tym celu Continental wprowadził m.in. mieszankę gumową Green Chili 2.0, która zmniejsza tarcie w kontakcie z na-

dzięki absorberowi wykonanemu z pianki poliuretanowej, który jest nakładany na wewnętrzną stronę bieżnika opony po zakończeniu procesu produkcyjnego. Ta specjalna warstwa wychwytuje wibracje i zapobiega przenoszeniu hałasu

Do 2030 r. sztandarowe produkty mają zawierać nie mniej niż 60% materiałów i surowców zrównoważonych, a do 2050 r. – 100%. W tym samym roku osiągnięta zostanie także neutralność łańcucha dostaw pod względem emisji dwutlenku węgla.

wierzchnią. Wykorzystał tę technologię przy produkcji opony EcoContact 6, która jest szeroko stosowana jako fabryczne wyposażenie samochodów elektrycznych i hybrydowych, gdzie priorytetem jest efektywna i bezpieczna jazda.

Aby zostały spełnione kryteria zrównoważonego rozwoju w całym cyklu życia opony, sam produkt musi być wyjątkowo trwały, co jest tym bardziej trudne, że masa pojazdów, niezależnie od rodzaju napędu, jest coraz większa, a ciężar przenosi się na opony. Pojazdy elektryczne są dodatkowo znacznie cięższe od pojazdów spalinowych ze względu na znaczną masę akumulatorów. Jednocześnie mają często lepsze przyspieszenie niż pojazdy spalinowe, ponieważ charakterystyka tego rodzaju napędu zapewnia maksymalny moment obrotowy już na starcie.

do kabiny samochodu. Dzięki temu na wszystkich nawierzchniach poziom ciśnienia akustycznego wewnątrz pojazdu może być obniżony nawet o dziewięć decybeli, co zapewnia wysoki komfort jazdy bez negatywnego wpływu na inne właściwości opony.



Aby opony przyszłości stały się w produkcji, użytkowaniu i recyklingu bardziej energooszczędne i przyjazne dla środowiska, Continental systematycznie inwestuje w badania i rozwój w dziedzinie nowych technologii, materiałów alternatywnych i ekologicznych procesów produkcyjnych

Continental działa w zgodzie z celami strategicznymi ONZ, konsekwentnie dążąc do zerowej emisji do 2050 r. Stawia sobie konkretne cele we wszystkich obszarach działania i fazach



a do 2050 r. każda opona Continental będzie odnawiana i recyklingowana.

W całym cyklu życia opony

Continental od ponad dziesięciu lat pracuje nad oponami, które mogą zwiększyć wydajność nie tylko pojazdów spalino-

Kolejnym wyzwaniem w dziedzinie e-pojazdów jest hałas wewnątrz kabiny. Ponieważ hałas silnika jest w dużym stopniu wyeliminowany, należy również zredukować hałas, który jest wzbudzany i przenoszony przez opony do wnętrza pojazdu. Continental kilka lat temu opracował technologię ContiSilent™, dzięki której można znacznie zredukować hałas we wnętrzu pojazdu. Jest to możliwe

Continental zamierza nadal rozwijać innowacje w technologii produkcji. Uzupełni je stale rozwijająca się gama usług, jeszcze precyzyjniej dostosowana do różnych segmentów klientów. W ostatnich latach firma dążyła do rozbudowy swojej światowej sieci produkcyjnej. W najnowocześniejszych zakładach produkcyjnych innowacje, takie jak w pełni zautomatyzowane magazyny opon i wdrożenie pomiędzy fabrykami globalnego cyfrowego systemu produkcyjnego, będą wspierać jeszcze bardziej wydajną i przyjazną dla środowiska produkcję. |

Opr. EH

W idealnym łańcuchu dostaw akumulatory będą przechodziły przez cały swój cykl życia, a następnie w „zamkniętym obiegu” będą poddawane recyklingowi, z którego surowce będą pozyskiwane i ponownie wykorzystywane do produkcji nowych komponentów akumulatorów

PONOWNE WYKORZYSTANIE I RECYKLING BATERII

KRYTYCZNE WYZWANIA DLA SEKTORA MOTORYZACYJNEGO

Co dzieje się z samochodowymi akumulatorami litowym po okresie ich eksploatacji? Obecnie mniej niż 5% z nich jest poddawanych recyklingowi¹⁾. Biorąc pod uwagę wpływ produkcji baterii na środowisko oraz zasoby naturalne, jest to ważny problem w zrównoważonym łańcuchu dostaw, a w opinii specjalistów GEFCO, operatora logistycznego specjalizującego się w obsłudze branży motoryzacyjnej, w niedalekiej przyszłości będzie kluczowym punktem strategii dostaw.

Producenci oryginalnych części będą systematycznie zwiększać ilość produkowanych akumulatorów w wyścigu do elektryfikacji motoryzacji. W rezultacie, ze względu na ograniczoną ilość i niedobory takich metali jak kobalt, nikiel i mangan, recykling i ponowne wykorzystanie baterii będzie strategicznym problemem dla całej branży motoryzacyjnej. W dłuższej perspektywie ważny będzie odsetek akumulatorów litowo-jonowych i materiałów, które można poddać recyklingowi i ponownie wprowadzić do łańcucha wartości.

Okres eksploatacji akumulatora w samochodzie elektrycznym powinien wynosić co najmniej 8-10 lat. Uważa się, że czas użytkowania tego typu baterii kończy się dopiero wtedy, gdy jego pojemność spadnie poniżej 70% pierwotnego poziomu. Nie oznacza to jednak, że akumulator jest bezwartościowy i musi zostać poddany recyklingowi, ponieważ istnieją również inne zastosowania tego typu baterii.

Drugie życie baterii EV

Z biegiem czasu wydajność akumulatora spada poniżej poziomu akceptowalnego dla krytycznego zastosowania w pojeździe elektrycznym, jednak bateria taka może nadal pełnić swoją funkcję przez kolejne lata. Ponowne wykorzystanie akumulatorów oznacza, że zachowają

Producenci części oryginalnych ponownie wykorzystują akumulatory w procesach produkcyjnych, do zasilania zautomatyzowanych pojazdów na halach lub wózków widłowych. Są one też wykorzystywane do magazynowania energii na małą skalę lub jako źródło zasilania rezerwowego.

one znaczną wartość przy ponownym użyciu, zamiast trafić prosto do recyklingu.

Niektórzy producenci części oryginalnych ponownie wykorzystują akumulatory w procesach produkcyjnych,

np. do zasilania zautomatyzowanych pojazdów na halach lub wózków widłowych. Akumulatory są również wykorzystywane do magazynowania energii na małą skalę lub też jako źródło zasilania rezerwowego. Baterie mogą być również łączone w dużych zbiorach, w celu magazynowania energii w sieciach energetycznych na skalę przemysłową. W ten

sposób uzyskuje się wyrównanie obciążenia lub wygładzenie mocy wyjściowej z odnawialnych źródeł energii, takich jak fotowoltaiczne panele słoneczne czy turbiny wiatrowe. Jak podkreślają specjaliści GEFCO, wykorzystując baterie ponownie w ten sposób, nie tylko obniża się cenę energii elektrycznej z sieci, ale

¹⁾ Międzynarodowa Agencja Energii, Departament Energii USA

także skutecznie zmniejsza się wpływ na środowisko pierwotnego procesu produkcji baterii poprzez wydłużenie ich okresu użytkowania.

Recykling akumulatorów samochodowych

W idealnym łańcuchu dostaw akumulatory będą przechodziły przez cały swój cykl życia, a następnie w „zamkniętym obiegu” będą poddawane recyklingowi,

Sama logistyka będzie miała kluczowe znaczenie dla usprawnienia i zabezpieczenia recyklingu, ale również dlatego, że będzie stanowić aż 20-30% kosztów całego procesu recyklingu, w zależności od wdrożonej strategii.

z którego surowce będą pozyskiwane i ponownie wykorzystywane do produkcji nowych komponentów akumulatorów. Dzięki temu proces produkcyjny byłby bardziej przyjazny dla środowiska, a także zmniejszyłoby się zapotrzebowanie łańcucha dostaw na surowce.

Na drugim miejscu znajduje się Korea Południowa, na którą przypada około jedna szósta światowego recyklingu akumulatorów. Dodatkowo branża jest bardzo rozdrobniona i wiele nowych podmiotów próbuje wejść na ten rozwijający się rynek.

Sama logistyka będzie miała kluczowe znaczenie dla usprawnienia i zabezpieczenia recyklingu, ale również dlatego, że będzie stanowić aż 20-30% kosztów całego procesu recyklingu w zależności od wdrożonej strategii.

Wykorzystanie nowych technologii informatycznych, na przykład paszportu baterii oraz wymiana informacji, będzie miało kluczowe znaczenie dla zwiększenia przejrzystości rynku baterii i identyfikowalności dużych baterii w całym ich cyklu życia. W opinii specjalistów

Wykorzystując baterie ponownie, nie tylko obniża się cenę energii elektrycznej z sieci, ale także skutecznie zmniejsza się wpływ na środowisko pierwotnego procesu produkcji baterii poprzez wydłużenie ich okresu użytkowania



Recykling akumulatorów litowo-jonowych jest stosunkowo nową i rozwijającą się branżą. Znaczna część tego rynku znajduje się głównie w Azji, co oznacza, że większość akumulatorów używanych na świecie będzie musiała być wysłana właśnie tam. W Chinach znajduje się ponad dwie trzecie wszystkich zakładów recyklingu. Przetwarzanych jest tam około 100 tys. ton baterii.

GEFCO umożliwi to producentom opracowywanie innowacyjnych produktów i usług w ramach podwójnej transformacji ekologicznej i cyfrowej. Aby usprawnić wszystkie nowe procesy, kluczowe znaczenie będzie miała logistyka i widoczność łańcucha dostaw. |

Więcej informacji o GEFCO Polska znajdziesz na stronie <http://pl.gefco.net/pl/newsroom/newsy>

²⁾ Roland Berger 2019



PIERWSZA TAKA FIRMA LOGISTYCZNA

CEVA Logistics przystąpiła do United Airlines Eco-Skies Alliance SM – pierwszego na świecie programu ukierunkowanego na współpracę największych światowych korporacji z liniami lotniczymi na rzecz zrównoważonego rozwoju transportu lotniczego w przyszłości.

CEVA Logistics wraz z innymi liderami United Eco-Skies Alliance zakupią w tym roku ok. 3,4 mln galonów zrównoważonego paliwa lotniczego (SAF). Redukcji emisji CO₂ w porównaniu z konwencjonalnym paliwem lotniczym wynosi prawie 80%, a ta ilość SAF jest wystarczająca do wyeliminowania ok. 31 tys. ton metrycznych emisji gazów cieplarnianych, co jest równoważne z przelotem ponad 200 mln mil samolotem pasażerskim.

Jako pierwsza firma logistyczna, która przystąpiła do Sojuszu, CEVA Logistics obejmuje przewodnictwo w branży air cargo, aby u źródła zmniejszyć wpływ transportu lotniczego na środowisko naturalne poprzez tworzenie popytu na wykorzystanie zrównoważonego paliwa lotniczego. Oprócz programu Eco-Skies Alliance, który jest przeznaczony dla klientów korporacyjnych, do udziału zapraszani są również klienci indywidualni, którzy chcieliby przekazać fundusze na zwiększenie zakupu paliwa SAF, pomagając tym samym w obniżeniu emisji gazów cieplarnianych podczas lotów (informacje dla firm i osób prywatnych, które chciałyby wesprzeć tę inicjatywę, dostępne są na: united.com/ecoskiesalliance). |



Realizowane przez Panattoni huby InPost powstaną na rynkach „Wielkiej Piątki”: we Wrocławiu czy Poznaniu, ale i w Radzyminie, który będzie obsługiwać m.in. północną część aglomeracji warszawskiej. Firma postawiła również na Kalisz, Siedlce, Szczecin, Rzeszów i Wałbrzych

NAJWIĘKSZY NAJEM W BRANŻY KEP

Firmą z branży KEP, z którą Panattoni współpracuje od lat, jest InPost. W tym roku deweloper dostarczy jej magazyny w 8 lokalizacjach, o łącznej powierzchni 75,5 tys. m².

Realizowane przez Panattoni huby InPost powstaną zarówno na rynkach „Wielkiej Piątki” – we Wrocławiu czy Poznaniu, ale i w Radzyminie, który będzie obsługiwać również północną część aglomeracji warszawskiej. Firma postawiła również na Kalisz, Siedlce, Szczecin, Rzeszów i Wałbrzych.

Jest to kolejna współpraca obu firm – dotychczas Panattoni wynajęło InPost ok. 325,5 tys m². Jak jednak podkreśla Marek Dobrzycki, Managing Director z Panattoni: – *Ta jest wyjątkowa, gdyż dotyczy 8 lokalizacji o łącznej powierzchni 75,5 tys. m². Realizacja ta pokazuje również trend na rynku – inwestowania przez firmy kurierskie w coraz większą liczbę regionalnych centrów dystrybucji – również w mniejszych ośrodkach – w celu poprawienia efektywności dostaw zarówno pod względem kosztów, jak i czasu dostarczenia przesyłki. A to nie udałoby się bez doświadczenia Panattoni i takich innowatorów jak Inpost.*

Gotowi na jeszcze większy wzrost

W 2020 r. wartość brutto sprzedaży dóbr online w Polsce wyniosła 83 mld PLN. Według analizy PWC w 2021 r. mają to być 93 mld, a w 2026 – 162 miliardy PLN, przy średniorocznym wzroście na poziomie 12%. Jednocześnie 85% Polaków

Panattoni od lat obserwuje trend zwiększania udziału e-commerce w handlu, dzięki czemu wyspecjalizował się w dostarczaniu powierzchni dedykowanych sprzedaży w ineterneecie, zarówno w formatach big box, jak i obiektach BTS.

deklaruje przynajmniej utrzymanie obecnej częstotliwości zakupów online po Covid-19, a jak wskazuje badanie Gemius – niższe koszty dostawy, a także znaczne skrócenie jego czasu motywują do zwiększenia częstotliwości zakupów online.

Dlatego powstawanie kolejnych centrów dystrybucyjnych bliżej klienta napędza rozwój handlu e-commerce i zwiększa atrakcyjność tego kanału wśród internautów.

Panattoni od lat obserwuje trend zwiększania udziału e-commerce w handlu, dzięki czemu wyspecjalizował się w dostarczaniu powierzchni dedykowanych sprzedaży w ineterneecie, zarówno w formatach big box, parkach dedykowanych wielu najemcom, ostatniej mili, jak i obiektach BTS. Dotychczas deweloper zrealizował ok. 3,3 mln m² powierzchni dedykowanej e-commerce, co stanowi 30% dotychczasowych realizacji Panattoni.

Natomiast Rafał Brzoska, prezes InPost podkreśla: – *Od dwóch lat jesteśmy liderem w wynajmie powierzchni logistycznych w Polsce, ale nasza infrastruktura wzrośnie w tym roku wykładniczo. W 2020 r. podwoiliśmy obroty i wolumen przesyłek, które obsługujemy – a ten rok zapowiada się jeszcze lepiej. Polska – wraz z największą ze wszystkich*

krajów w Europie siecią Paczkomatów® i gigantycznym zapleczem logistycznym – będzie wzorem dla naszego rozwoju międzynarodowego.... Teraz nasz potencjał dodatkowo wzrośnie dzięki nowej fabryce Paczkomatów®, która ruszy w po-

lowie roku oraz planowanemu przejęciu Mondial Relay – francuskiej firmy posiadającej rozbudowaną sieć 15 800 punktów odbioru i nadania (PUDO) we Francji, krajach Beneluksu i na Półwyspie Iberyjskim.

Dedykowana produkcja Paczkomatów® InPost

Fabryka Paczkomatów® powstanie w ramach nowo tworzonego parku City Logistics Kraków Airport. Zajmie ona łącznie 7230 m² i będzie wyposażona w panele fotowoltaiczne. Z wynajętej przez InPost w City powierzchni, 5800 m² dedykowanych będzie produkcji, a 1432 m² biurom.

Miejski park Panattoni o powierzchni 12,5 tys. m² to strategiczna inwestycja dewelopera w Małopolsce z modułami SBU i odpowiedź na rosnący popyt na powierzchnię przemysłową w okolicach Krakowa. Nowy park powstanie tuż przy węźle Balice II A4 i będzie dostępny latem tego roku. Cała inwestycja zostanie poddana certyfikacji BREEAM na ocenę

Nowatorskie rozwiązanie

Liczba Paczkomatów® w Polsce zwiększyła się już do przeszło 11 tys. urządzeń, ponad dwukrotnie przekraczając liczbę placówek własnych Poczty Polskiej. Według raportu Gemius z marca 2020 r. 61% kupujących w Internecie deklaruje, że Paczkomaty® są najczęściej wybieraną formą dostawy. Jak komentuje Rafał Brzóska: – *Rozbudowa naszej infrastruktury to nie tylko nowe lokalizacje Paczkomatów®*

Paczkomatach® – co daje nam dodatkowe możliwości rozwoju.

Z centrum badawczo-rozwojowym

W City Logistics Kraków Airport – poza produkcją Paczkomatów® (włączając w to elektromontaż modułów z ekranami dotykowymi) – rozbudowane zostanie centrum badawczo-rozwojowe z dwoma laboratoria-



Najnowsza inwestycja Panattoni w ramach konceptu City Logistics to 12,5 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Park zlokalizowany jest w Cholerzynie, w sąsiedztwie jedyne- go krakowskiego lotniska położonego w Balicach, przy węźle Balice II A4.

Very Good. Wokół przeszklonych biur budynki powstaną przestrzenie zielone i strefy relaksu oraz infrastruktura rowerowa, a roślinność będzie dostosowana do lokalnych warunków atmosferycznych. Powierzchnia dedykowana InPost wyposażona zostanie w instalację fotowoltaiczną, a pracownicy firmy będą mieli zwiększony dostęp do światła dziennego nie tylko dzięki dodatkowym świetlikom w dachu, ale i bocznemu doświetleniu elewacyjnemu.

– *a chcemy powiększać w tym roku sieć o 100 maszyn tygodniowo. Obok nowych sortowni i centrów logistycznych oraz inwestycji w IT, naszym priorytetem jest umocnienie pozycji czołowego producenta maszyn w Europie. Dzięki temu możemy szybko wprowadzać nowe, innowacyjne rozwiązania w naszych maszynach i jako pierwsi testować pomysły, których nikt jeszcze nie zastosował na rynku. Mamy opatentowaną większość nowatorskich elementów zastosowanych w naszych*

mi i showroomem. Będą tam prowadzone prace rozwojowe i testy nowych rozwiązań.

Realizacja obiektu produkcyjnego dla InPost w ramach parku Panattoni to kolejna współpraca obu firm – dotychczas operator logistyczny wynajął m.in. ponad 9 tys. m² w innym krakowskim parku dedykowanym logistyce miejskiej City Logistics Kraków I. Jak komentuje Robert Dobrzycki, CEO Panattoni: – *Kraków charakteryzuje ograniczona podaż gruntów, skutkująca ich relatywnie wysokimi cenami, a drugie co do wielkości miasto w Polsce pod względem obszaru, jak i liczby mieszkańców powinno posiadać własne zaplecze magazynowe. Dlatego jestem przekonany, że City Logistics Kraków Airport pozwoli rozwinąć skrzydła wielu podmiotom. Stanie się tak między innymi ze względu na dostępną w ramach City Logistics Kraków Airport formułę Small Business Units. Moduły o minimalnej powierzchni 1200 m² będą dostępne już w lipcu 2021 r.*

Najnowsza inwestycja Panattoni w ramach konceptu City Logistics to 12,5 tys. m² nowoczesnej powierzchni magazynowej. Park zlokalizowany jest w Cholerzynie, w sąsiedztwie krakowskiego lotniska położonego w Balicach, tuż przy węźle Balice II A4, po stronie wjazdu na autostradę w kierunku Katowic. W pobliżu City Logistics Kraków Airport znajdują się obiekty przemysłowe, a najemcy parku docenią dostęp do infrastruktury drogowej. |

opr. EH

W City Logistics Kraków Airport, poza produkcją Paczkomatów®, rozbudowane zostanie centrum badawczo-rozwojowe z dwoma laboratoriami i showroomem. Będą tam prowadzone prace rozwojowe i testy nowych rozwiązań





Dzięki integracji państw, usług i systemów, DKV otwiera przez firmy transportowymi możliwość tankowania na 64 tysiącach stacji, w 40 państwach, a także łączne rozliczanie opłat drogowych, napraw pojazdów czy zakupu akcesoriów samochodowych

NOWY STANDARD TANKOWANIA NA JEDWABNYM SZLAKU

Na Jedwabnym Szlaku, na trasie między Chinami a Europą, powstaje nowa infrastruktura wspierająca transport drogowy. Jej celem jest dwukrotne skrócenie czasu przesyłu towarów między kontynentami.

Jednym z filarów zmian są stacje paliw położone wzdłuż korytarza, działające w nowoczesnych standardach. W ostatnich dniach ze swoją ofertą wszedł tu międzynarodowy operator kart paliwowo-serwisowych, DKV Euro Service, dołączając do swojej sieci blisko 390 stacji paliw w Kazachstanie i Macedonii Północnej.

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku, znana również jako Inicjatywa Pasa i Szlaku, rozwija się od 2013 r. Zakłada budowę nowych tras komunikacyjnych, które połączą Chiny z Azją Centralną i Europą. Projekt ma charakter otwarty, polega na znoszeniu barier i stymulowaniu współpracy w obszarze handlu i inwestycji na Szlaku, np. w postaci ulg podatkowych czy tworzenia stref ekonomicznych. Równolegle rozwijane są dwa warianty Szlaku: lądowy i morski. Udział w Inicjatywie potwierdziło już 138 państw.

350 stacji w Kazachstanie

Jednym z partnerów przedsięwzięcia jest firma DKV, która od 2017 r. inwe-

Z względu na korzystne położenie geograficzne, Kazachstan to ważny węzeł handlowy dla Chin, Europy i Azji Centralnej. Odgrywa kluczową rolę w dwóch korytarzach gospodarczych.

Są to Jedwabny Szlak i trasa między prowincją Xinjiang w Chinach a Iranem i Turcją.

stuje we wprowadzanie zachodniego standardu tankowań na Wschodzie. Od kilku lat operator oferuje rozliczanie paliwa oraz opłat drogowych na terenie Rosji (6400 stacji), Białorusi i Ukrainy. Teraz nadeszła pora na największy na świecie

kraj śródlądowy – Kazachstan. Ze względu na korzystne położenie geograficzne Kazachstan staje się ważnym węzłem handlowym dla Chin, Europy i Azji Centralnej. Państwo odgrywa kluczową rolę w dwóch korytarzach gospodarczych. Pierwszy to Jedwabny Szlak – pomiędzy chińskim Lianyungan a holenderskim Rotterdamem, drugi to trasa między prowincją Xinjiang w zachodnich Chinach a Iranem i Turcją.

Aby ułatwić tankowania w tym regionie, DKV dołączyło do swojej oferty pełną sieć stacji Gazpromnieft w Kazachstanie, a także wszystkie stacje innych lokalnych operatorów, dostosowane do tankowania aut ciężarowych, jak Helios czy Sinooil. Ceny w tych punktach oscylują wokół 40 eurocentów za litr.

Dla przewoźników podróżujących Jedwabnym Szlakiem korzystanie z serwisu zachodnioeuropejskiego operatora to różnica w jakości i bezpieczeństwie transakcji. W trasach na Wschód duże znaczenie ma skład paliwa, który w przypadku stacji DKV znajduje się pod ciągłą kontrolą. Drugi element to korzystne ceny w połączeniu z transparentnością rozliczeń. Operator na bieżąco analizuje raporty cenowe ze wszystkich stacji w regionie i udostępnia tę wiedzę swoim klientom w aplikacji online. Zapewnia też klarowne warunki naliczania rabatów czy zwrotu VAT, które pozwalają przewoźnikom planować wydatki bez ryzyka.

Macedonia na trasie

Inwestowanie w rozbudowę morskiego wariantu Jedwabnego Szlaku tworzy nowe warunki handlowe dla Grecji i całych Bałkanów. Porty, takie jak Pireus, odgrywają coraz ważniejszą rolę jako baza handlowa. Stymuluje to transport drogowy, by móc przesyłać towary dalej – z portu do środkowej i północnej Europy.

Istotne znaczenie ma więc poprawa infrastruktury drogowej także na tym szlaku, m.in. w Macedonii Północnej. Mając to na względzie, DKV podpisało właśnie umowę z siecią kilkudziesięciu macedońskich stacji



W trasach na Wschód duże znaczenie ma skład paliwa, który w przypadku stacji DKV znajduje się pod ciągłą kontrolą. Drugi element to korzystne ceny w połączeniu z transparentnością rozliczeń

paliw Marpetrol. Wybór kraju jest nieprzypadkowy – Macedonia Północna oferuje najniższe ceny paliw na Bałka-

nach, a zaangażowanie DKV podnosi jakość oferty tankowań w tym państwie.

37 nowych stacji w Macedonii i 350 w Kazachstanie dopełnia ofertę DKV jako operatora zapewniającego najszerzą w Europie – i na jej obrzeżach – sieć stacji paliw dostępnych na kartę jednego emitenta. Dzięki integracji państw, usług i systemów, DKV otwiera przez firmami transportowymi możliwość tankowania na 64 tysiącach stacji, w 40 państwach, a także łączne rozliczanie opłat drogowych, napraw pojazdów czy zakupu akcesoriów samochodowych. Wygodę dla przewoźników stanowi jedna faktura z wielu rynków, bezpieczeństwo zakupów oraz łatwe zarządzanie płatnościami poprzez platformę online. |

KK



Operator jest ukierunkowany na uzyskanie silnej pozycji logistycznej w całej Azji i w związku z tym, w ubiegłym roku połączył dwie lokalizacje, tworząc azjatycką siedzibę główną w Singapurze

AZJA PRZETARŁA SZLAKI

Kuehne+Nagel prowadzi działalność logistyczną na całym świecie, w tym krajach Dalekiego Wschodu. Wyjątkiem są państwa, których charakter polityczny utrudnia zarówno realizację transportu, jak i prowadzenie działalności biznesowej. Są to m.in. Korea Północna, Mongolia, Mjanma, czy Kirgistan.

Firma skoncentrowana jest szczególnie na rozwijaniu serwisów drogowych, morskich i lotniczych, w tym rozwiązania *sea-air*. Duży popyt na transport kolejowy z Chin do Europy determinuje rozwój przewozów intermodalnych.

Kuehne+Nagel posiada swoje oddziały w państwach Dalekiego Wschodu uważanych za gospodarcze potęgę świata. Są one ulokowane tak, aby być bliżej klientów i móc odpowiadać na ich potrzeby z perspektywy lokalnych zasad i praw. Operator jest ukierunkowany na uzyskanie silnej pozycji logistycznej w całej Azji i w związku z tym, w ubiegłym roku połączył dwie lokalizacje, tworząc azjatycką siedzibę główną w Singapurze. Pracuje tam ponad

10 tys. specjalistów. W Singapurze znajduje się także jedno z dwóch Centrów Innowacji Kuehne+Nagel. To właśnie tam trwają badania nad nowymi rozwiązaniami dla cyfrowych centrów logistycznych bazujących na technologii Big Data i sztucznej inteligencji.

60 lat działalności na Dalekim Wschodzie

Azja jest centrum globalnego handlu i regionem, w którym Kuehne+Nagel zamierza się rozwijać w kolejnych latach. 60-letnia obecność w tym regionie sprawiła, że

Oddziały Kuehne+Nagel w innych regionach świata były bardziej przygotowane na sytuację spowodowaną wirusem niż w Azji – to ona przetarła szlaki, stworzyła schematy i ustandaryzowała procesy, dostosowując je do dynamicznie zmieniającej się sytuacji.

klienci mogą korzystać ze wszystkich dostępnych usług transportowych i logistycznych. W ostatnim czasie firma umocniła swoją pozycję w odniesieniu do logistyki morskiej, lotniczej oraz kontraktowej. Daleki Wschód, a docelowo region Azji i Pacyfiku, jest dla firmy miejscem testowania nowych usług. Jednym z nowszych wdrożeń jest platforma cyfrowa eTruckNow do zlecenia transportu drogowego online. Pierwotnie zaprojektowana na rynek azjatycki, w pierwszym kwartale 2021 r. została pomyślnie uruchomiona w Australii i Rosji. eTrucknow zapewnia przewoźnikom dostęp do platformy tzw. marketplace, oferującej wgląd w sieć dostępnych transportów. Dzięki niej zweryfikowani przewoźnicy mają możliwość zamiany pustej przestrzeni ładunkowej na potencjalny dochód oraz skierowania swoich ciężarówek w miejsca wysokiego popytu.

W obliczu koronawirusa

W Azji odnotowano pierwsze ogniska zakażeń wirusem, więc trzeba było działać szybko, monitorować sytuację i tworzyć plany awaryjne na wypadek ograniczonych możliwości przewozu. Zespoły kryzysowe zostały zebrane już w pierwszych tygodniach stycznia, aby ocenić bezpośredni wpływ nowego wirusa na globalną logi-



Azja jest centrum globalnego handlu i regionem, w którym Kuehne+Nagel zamierza się rozwijać w kolejnych latach. 60-letnia obecność w tym regionie sprawiła, że klienci mogą korzystać ze wszystkich dostępnych usług transportowych i logistycznych

skich sprawiła, że spedytorzy zaczęli masowo wykorzystywać transport drogowy lub – dla priorytetowych wysyłek – transport

Japonia i Korea Południowa należą do 10-ciu największych gospodarek świata. Na początku lat osiemdziesiątych Chiny

Kraje azjatyckie zamieniają się teraz w pewne i rozwojowe gospodarki, wnoszące wysoką wartość biznesową. To sprawiło, że Kuehne+Nagel już kilka lat temu podjęło strategiczną decyzję, by rozwijać i zwiększać obecność w Chinach oraz w innych częściach Azji.

lotniczy. Oddziały firmy w innych regionach świata były bardziej przygotowane na sytuację spowodowaną wirusem – Azja przetarła szlaki, stworzyła schematy i ustan-

miały zaledwie 2% udziału w globalnym rynku. Dziś są drugim co do wielkości gospodarki krajem na świecie. Kraje Azji Południowo-Wschodniej, takie jak Indonezja, Wietnam, Singapur i Malezja również się rozwijają. Z populacją liczącą około 650 milionów mieszkańców, region jest już piątym co do wielkości obszarem ekonomicznym na świecie. Głównym motorem wzrostu w Azji jest klasa średnia. Dekadę temu należało do niej około 500 milionów ludzi w regionie. Dziś jest ich już ponad 1,3 miliarda. Kraje azjatyckie zamieniają się teraz w pewne i rozwojowe gospodarki, wnoszące wysoką wartość biznesową. Dziś Chiny produkują większość komputerów i procesorów na świecie. Indie są wiodącym producentem oprogramowania. Handel wewnątrz azjatycki również jest kluczowym motorem wzrostu: Południowo-Wschodnia Azja jest obecnie drugim co do wielkości partnerem handlowym Chin. To wszystko sprawiło, że firma już kilka lat temu podjęła strategiczną decyzję, by rozwijać i zwiększać obecność w Chinach oraz w innych częściach Azji. Zauważalną barierą dla działalności logistycznej jest położenie geopolityczne tego regionu, brak umów handlowych, a tym samym utrudnione przekraczanie granic, mocno spowalniają płynność transportu towarów. Jest to szczególnie zauważalne w okresach gorących i tzw. pikach transportowych. |

EH



Daleki Wschód, a docelowo region Azji i Pacyfiku, jest dla firmy miejscem testowania nowych usług. Jednym z nowszych wdrożeń jest platforma cyfrowa eTruckNow do zlecenia transportu drogowego online

stykę. Celem nadrzędnym było zagwarantowanie przepływu towarów przez kilka tygodni po chińskim Nowym Roku, gdyby zakłady produkcyjne nadal pozostały zamknięte. Dobra organizacja procesów operacyjnych, analizowanie możliwości i korzystanie z nawiązanych partnerstw sprawiły, że nawet w tak trudnych warunkach firma była w stanie zapewnić klientom dostawy towarów. Dużym wyzwaniem był brak sprzętu, m.in. kontenerów, które w pewnym momencie przestały być zamawiane do portów. Niewydajność serwisów mor-

daryzowała procesy, dostosowując je do dynamicznie zmieniającej się sytuacji.

Kierunek Azja – strategiczna decyzja Kuehne+Nagel

Azja już teraz jest centrum globalnego handlu i będzie głównym motorem światowego wzrostu gospodarczego. Żaden region na świecie nie zmienia się tak szybko. Cztery azjatyckie kraje – Chiny, Indie,



Fracht FWO Polska rozwija m.in. transport lotniczy towarów drobnicowych i spaletyzowanych, w tym przesyłek specjalnych i ekspresowych, także do Azji

GRUPA CORAZ BARDZIEJ OBECNA W AZJI

Grupa Fracht jest operatorem logistycznym znanym głównie z obsługi ładunków ponadgabarytowych dla przemysłu ciężkiego, od lat rozwijającym połączenia z krajami obu Ameryk. Jednak w długofalowej strategii rozwoju poszerza swoją sieć logistyczną na innych kluczowych rynkach światowej gospodarki, także Azji.

Operator posiada rozbudowaną sieć logistyczną, którą tworzy obecnie 110 oddziałów Grupy Fracht zlokalizowanych na wszystkich kontynentach. W 2021 r. zapowiada utrzymanie dwucyfrowego wzrostu, szczególnie jeśli chodzi o usługi w zakresie transportów ponadnormatywnych, a także obsługę przesyłek kontenerowych w transporcie morskim.

Współpracuje też ze sprawdzonymi agentami linii lotniczych, a jego sieć partnerska obejmuje ponad 300 biur w portach lotniczych, w ponad 50 krajach. Dzięki temu może szybko i sprawnie organizować transporty ponadgabarytowe i drobnicowe w dowolne miejsce na świecie.

Pierwszy oddział w Indiach

W marcu, poprzez przejęcia lokalnych firm, Grupa Fracht uruchomiła dwa nowe oddziały, w tym Fracht Indie. Kraj ten graniczy z Dalekim Wschodem i należy do jednych z najszybciej rozwijających

się rynków na świecie, jest 5. co do wielkości gospodarką na świecie pod względem nominalnego PKB i 3. pod względem parytetu siły nabywczej. W 2019 r. był 9. co do wielkości importerem i 12. eksporterem na świecie. Jest też jednym z największych na świecie producentów leków generycznych, węgla, cementu i stali oraz energii elektrycznej

Fracht Indie jest gotowy do rozpoczęcia działalności operacyjnej, co wiąże się z posiadaniem niezbędnych licencji wymaganych przy obsłudze frachtu morskiego, lotniczego, drogowego i obsługi przeładunków w transporcie śródlądowym, a także odpraw celnych na terenie Indii.

i automotive. Jedną z największych aglomeracji w tym kraju i ważnym z punktu widzenia globalnej logistyki węzłem komunikacyjnym i kolejowym, jest Bombaj (Mumbaj), w którym otwarto pierwszy oddział Grupy Fracht w Indiach. Znajduje się tam drugi co do wielkości międzynarodowy port lotniczy i jeden z największych

morskich portów przeładunkowych na świecie, zwany też „bramą do Indii”.

Uruchomienie oddziału wiąże się z systematycznie rosnącą aktywnością Grupy Fracht na lokalnym rynku. Spółka Fracht Indie jest już gotowa do rozpoczęcia pełnej działalności operacyjnej, co wiąże się z posiadaniem niezbędnych licencji (IATA, FIATA, DGM, FFI) wymaganych przy obsłudze frachtu morskiego, lotniczego, drogowego i obsługi przeładunków w transporcie śródlądowym, a także odpraw celnych na terenie całych Indii. 11-osobowy zespół Fracht Indie zarządzany jest przez menedżerów z dużym doświadczeniem w branży spedycyjnej, szczególnie w zakresie organizacji transportów ponadgabarytowych. Grupa Fracht, ze względu na wielkość rynku indyjskiego, zapowiada dalszą rozbudowę sieci logistycznej w tym kraju.

Przesyłki paletowe do Hongkongu

Z kolei Fracht FWO Polska rozwija m.in. transport lotniczy towarów drobnicowych i spaletyzowanych, w tym przesyłek specjalnych i ekspresowych, także na Daleki Wschód. Dzięki szerokiej sieci agentów lotniczych Grupy Fracht na świecie, stale zwiększa wolumeny w obsłudze przesyłek *aircargo*. Przykładem tego typu realizacji są dostawy organizowane przez Dział Spedycji Lotniczej dla branży kosmetycznej i health & care, a przewożonym ładunkiem są perfumy dostarczane do Hongkongu. Co warto podkreślić, perfumy w transporcie lotniczym zaliczane są do grupy ładunków niebezpiecznych i podlegają odrębnym przepisom IATA DGR (Dangerous Good Regulations). Fracht posiada wymagany przy tego typu

transportach Certyfikat IATA DGR kat.6. Dzięki sprawniej organizacji całego procesu transportowego, którą lokalnie wsparł oddział Grupy Fracht w Hongkongu, perfumy dostarczane są do klienta w ciągu trzech dni od odbioru od nadawcy w Polsce. |

Opr. EH



Otwarta platforma DAF Connect pozwala zaufanym zewnętrznym dostawcom rozwiązań do zarządzania flotą na pobieranie danych bezpośrednio z serwisu DAF Connect

DAF ROZSZERZA FUNKCJONALNOŚĆ PORTALU DAF CONNECT

Firma DAF Trucks ponownie rozbudowała internetową platformę do zarządzania flotą DAF Connect o nowe funkcje. Sklep internetowy pozwala za jednym kliknięciem myszki zarządzać subskrypcjami dostępnymi w ramach portalu DAF Connect, natomiast otwarta platforma pozwala od teraz na łatwe integrowanie oprogramowania do zarządzania flotą od dostawców zewnętrznych.

Coraz więcej pojazdów ciężarowych marki DAF jest fabrycznie wyposażonych w internetową platformę do zarządzania flotą DAF Connect. Internetowy system zarządzania flotą oferowany przez DAF zapewnia wgląd w wydajność pojazdów ciężarowych, kierowców i procesów logistycznych w dowolnym miejscu i czasie, a przy tym jest łatwy w obsłudze. Dane te pomagają wydłużyć czas

Dzięki temu umowy można rozszerzać o dodatkowe usługi online, co dodatkowo zwiększa łatwość użytkowania i wydajność portalu.

Szybki wgląd

– Sklep internetowy sprawia, że zarządzanie subskrypcjami jest bardzo pro-

ilustruje ogromne zalety DAF Connect w porównaniu z innymi systemami zarządzania flotą. Dzięki współpracy z zaufanymi, wybranymi dostawcami zewnętrznymi, DAF Connect od teraz wspiera łatwą integrację z istniejącymi systemami zarządzania flotą (FMS) i systemami zarządzania transportem (TMS).

Większe możliwości integrowania zewnętrznego oprogramowania

Dodatkowo otwarta platforma DAF Connect pozwala zaufanym zewnętrznym dostawcom rozwiązań do zarządzania flotą na pobieranie danych bezpośrednio z serwisu DAF Connect. Zmniejsza to liczbę kosztownych modułów sprzętowych w pojeździe i umożliwia integrację typu plug-and-play, a w rezultacie obniża całkowite koszty utrzymania po stronie naszych klientów. – Otwarta platforma DAF Connect to najlepsze, zapewniające elastyczność rozwiązanie do integracji elementów sprzętowych w ramach profesjonalnych rozwiązań transportowych – podsumowuje Jorg Wijnands. |

internetowy system zarządzania flotą oferowany przez DAF zapewnia wgląd w wydajność pojazdów ciężarowych, kierowców i procesów logistycznych w dowolnym miejscu i czasie, a przy tym jest łatwy w obsłudze.

pracy pojazdów bez przestoju, zmniejszyć koszty ich eksploatacji i osiągnąć optymalną wydajność.

Sklep internetowy DAF Connect

Nową funkcją portalu DAF Connect jest sklep internetowy, który za jednym kliknięciem myszki ułatwia firmom transportowym zarządzanie subskrypcjami dostępnymi w ramach tego serwisu.

ste – mówi Jorg Wijnands, kierownik ds. marketingu DAF Connect. – Pulpit dostępny online pozwala na szybkie sprawdzenie dostępnych aplikacji, które można zakupić w celu rozszerzenia funkcjonalności.

Otwarta platforma DAF Connect

Udoskonalenie otwartej platformy DAF Connect jest kolejną innowacją, która

System e-TOLL, to rozwiązanie oparte na technologii pozycjonowania satelitarnego. Bramownice stacjonarne zastąpione zostaną przez bramownice wirtualne. System rusza w czerwcu, a jego użytkownicy sami mogą wybrać w jaki sposób prześlą dane lokalizacyjne do systemu e-TOLL



W NOWYM SYSTEMIE E-TOLL

Przez lata przewoźnicy drogowi przejeżdżający przez Polskę korzystali z systemu viaTOLL opartego na technologii mikrofalowej. Obecnie technologia ta zmienia się na system satelitarny, wykorzystujący mechanizm geolokalizacji. Wymaga to dostarczenia firmom transportowym nowych urządzeń OBU lub ZSL. Czy jesteśmy na to gotowi? – mówi Karol Kobylecki, Product Manager w TEKOM Technologia.

Czym różni się nowy system poboru opłat e-TOLL od dawnego viaTOLL i czy jesteśmy przygotowani na tę zmianę?

Zapewne większość czytelników zna już dotychczas obowiązujący system viaTOLL, który oparty jest na technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu. Ważnym elementem tego

Następca, czyli system e-TOLL, to nowoczesne rozwiązanie, oparte na technologii pozycjonowania satelitarnego. Bramownice stacjonarne zastąpione zostaną przez bramownice wirtualne. System rusza w czerwcu tego roku, a jego użytkownicy sami będą mogli wybrać w jaki sposób prześlą dane lokalizacyjne do systemu e-TOLL.

Zmiana obejmuje użytkowników pojazdów lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów. Więcej o nowym systemie można przeczytać na www.etoll.pl

A czy jesteśmy dobrze przygotowani na zmianę? Już 30 marca bieżącego roku, Krajowa Administracja Skarbowa wydała zgodę na podłączenie naszych urządzeń ZSL i OBU do nowego systemu poboru opłat drogowych e-TOLL.

Warto śledzić także informacje na nowej stronie Ministerstwa Infrastruktury www.etoll.gov.pl

Nie wiemy, kiedy przestanie działać stary system viaTOLL, musimy trzymać się dwóch terminów 30 czerwca lub 30 września br. Na 30 czerwca nikt nie jest przygotowany, bo pozostają kwestie konfiguracji, uruchomienia i wdrożenia firm do jego obsługi.

systemu są bramownice wyposażone w anteny, które umożliwiają komunikację między przekaźnikami a viaBOX-em zamontowanym w pojeździe. Za każdym razem, gdy pojazd (wyposażony w viaBOX) przejeżdża pod bramownicą, zostaje naliczona opłata za przejazd konkretnym odcinkiem drogi lub państwowej autostrady płatnej.

Możliwości jest wiele:

- ! bezpłatna aplikacja e-TOLL PL od MF i KAS, którą należy zainstalować na telefonie,
- ! system lokalizacyjny GPS w postaci urządzenia przenośnego OBU,
- ! system lokalizacyjny GPS w postaci urządzenia zainstalowanego na stałe w pojeździe ZSL.

Firma TEKOM Technologia – radoski dostawca usług telematycznych i producent elektroniki – otrzymała zgodę Krajowej Administracji Skarbowej na dopuszczenie do e-TOLL i obsługę urządzeń OBU i ZSL. Jakże musiały spełnić wymogi, aby ją otrzymać?

Przed wszystkim musieliśmy przejść przez restrykcyjne i kompleksowe testy. Wykorzystując żargon szkolny – zdaliśmy je na piątkę, dzięki czemu jesteśmy jednym z pierwszych, akredytowanych przez



Karol Kobyłecki

Ministerstwo Finansów dostawców jednocześnie rozwiązań ZSL i OBU.

Jeśli nowy system e-Toll ruszy w wyznaczonym terminie, to w czerwcu potrzebnych będzie 0,5 mln urządzeń pokładowych OBU do naliczania myta, które będą instalowane w samochodach powyżej 3,5 t oraz autobusach. Czy firma gwarantuje ich wyprodukowanie? Jakie są największe ograniczenia?

Firma TEKOM Technologia przygotowywała się do tego procesu od zeszłego roku, jednak doświadczają, jak wielu producentów, problemów z dostawą komponentów, półprzewodników któ-

Hoda, Ford i inne z branży automotive. Obecnie nie wiemy, kiedy dokładnie przestanie działać stary system viaTOLL, musimy trzymać się dwóch terminów 30 czerwca lub 30 września, rozstrzygnięciem to dopiero na początku czerwca.

Wracając do pytania, jeżeli będzie to 30 czerwca nikt nie jest na to przygotowany, bo dostawa urządzeń to jedno, pozostają kwestie konfiguracji, uruchomienia i wdrożenia firm do ich obsługi i są to elementy niezależne od nas, jednak w których będziemy wspomagać naszych

30 marca bieżącego roku Krajowa Administracja Skarbowa wydała zgodę na podłączenie urządzeń ZSL i OBU produkowanych przez TEKOM Technologia do nowego systemu poboru opłat drogowych e-TOLL.

klientów. Podczas wdrożenia podobnego systemu do e-TOLL, (SENT-GEO) wspomagalibyśmy naszych klientów w procesie uruchomienia SENT-GEO i żaden z nich nie miał problemu w dopasowaniu się do nowych wytycznych.

TEKOM Technologia ma również dostarczyć urządzenia ZSL. Czym różni się od urządzeń OBU? Jakimi kryteriami należy się kierować przy wyborze jednych lub drugich?

W dużym skrócie urządzenia ZSL są instalowane w pojazdach na stałe, urzą-

samego zasilania pojazdu w sposób stały. Jedynym elementem wyróżniającym urządzenia ZSL jest możliwość ich rozbudowy o podłączenie do komputera pokładowego pojazdu, tzn. magistrali CAN i odczyt informacji z cyfrowych tachografów.

Na pytanie: czym kierować się przy wyborze? – najłatwiej odpowiedzieć przedstawiając wady i zalety rozwiązań OBU i czy są one dla nas akceptowalne ze względu na ryzyko kar wynikających z nieprawidłowego działania takiego urządzenia, leżące w dużej mierze po stronie kierowcy pojazdu.

Wady urządzeń OBU do e-TOLL to:

- I Koszty. Urządzenia typu OBU są dodatkowo płatne. Główne koszty to zakup takiego urządzenia i comiesięczna opłata abonamentowa. Wiele firm ma już zamontowane urządzenia GPS i dodatkowo będą montować przenośne urządzenia OBU. Czasami lepiej wybrać dostawcę rozwiązania, który obsługuje nas kompleksowo.
- I Ograniczone funkcjonalności. Wybrane systemy zarządzające urządzeniami OBU nie będą wysyłały powiadomień i notyfikacji typu SMS, e-mail bądź PUSH. Co to oznacza dla użytkowników? Nie będą mieli pewności, czy w danym momencie ich urządzenie działa bez zakłóceń i kierowca będzie musiał sprawdzać, czy takie urządzenie działa, jak to ma miejsce w przypadku aplikacji mobilnej e-TOLL PL. Tu warto nadmienić, że urządzenia OBU od Tekom będą wysyłały notyfikacje dla użytkowników oraz będziemy mieli dostęp do monitorowania tych urządzeń poprzez platformy na komputerach czy dedykowaną aplikację mobilną.
- I Podatność na przypadkowe odłączenia. Urządzenie OBU montowane do gniazda zapalniczki lub OBD może zostać przez przypadek odłączone, przez co przestanie działać.
- I Po podłączeniu urządzenia do gniazda zapalniczki OBU musimy odczekać kilka minut, aby sprzęt „złapał” sygnał GPS i zalogował się do systemu.
- I Ryzyko częstych przerw w działaniu. Podczas postoju wiele gniazd zapalniczki nie ma zasilania, co wpływa na

Firma TEKOM Technologia przygotowywała się do produkcji urządzeń pokładowych od zeszłego roku, jednak doświadczają, jak wielu producentów, problemów z dostawą komponentów, półprzewodników które są potrzebne w produkcji urządzeń ZSL lub OBU



re są potrzebne w produkcji urządzeń ZSL lub OBU. Problemów z dostawą elektroniki doświadczają największe firmy globalne, takie jak VW, Mercedes,

zenia OBU to urządzenia przenośne nie podłączone na stałe do instalacji pojazdu.

Urządzenia ZSL mogą być to również urządzenia OBU, które są podłączone do

żywołność baterii urządzenia OBU. Dodatkowo, po każdej nocy bez zapiętu, takie urządzenie zostanie odłączone od systemu, ponieważ będzie miało rozładowaną baterię.

poziomu paliwa, zużycia paliwa lub danych z tachografu cyfrowego. Zalety urządzeń OBU do e-TOLL to:

- ! Mniejsze koszty względem urządzeń ZSL.

- ! Większa elastyczność – urządzenia OBU można swobodnie przekładać pomiędzy pojazdami, jednak będzie trzeba to zarejestrować na rządowym portalu etoll.gov.pl
- ! Łatwość instalacji – urządzenie OBU można samodzielnie podłączyć do gniazda OBD lub gniazda zapalniczki, bez zbędnych narzędzi.



Urządzenia ZSL są instalowane w pojazdach na stałe, urządzenia OBU to urządzenia przenośne nie podłączone na stałe do instalacji pojazdu

- ! Ograniczony dostęp do danych. W przeciwieństwie do urządzeń ZSL, urządzenia OBU nie mają dostępu do dodatkowych danych z pojazdu, np.
- ! Większa dostępność – urządzenia OBU będzie można kupić na stacji paliw, w punktach dystrybucji lub przez internet.

Jakie usługi oferuje jeszcze TEKOM Technologia?

Firma TEKOM istnieje na rynku od 1987 r. Od kilkunastu lat, już jako TEKOM Technologia, dostarczamy niezawodne rozwiązania do monitorowania pojazdów. Jesteśmy producentem urządzeń z serii iTEK oraz aplikacji MyCar. Firma obecnie zatrudnia ponad 60 specjalistów w zakresie rozwiązań telematycznych. Monitorujemy ponad 55 tysięcy pojazdów. Zaufały nam takie firmy jak PLAY, doz.pl, Enea, DPD, PGE GiEK SA, Koral, Toi Toi, Zbyszko.

Więcej informacji znajdą Państwo na naszych stronach:

www.tekom.pl
www.etoll.pl

JOST

NIE Z TEGO ŚWIATA

JOST KKS – błyskawiczna zamiana naczep

#futurenow – nowatorskie sprzężenie ze zdalnym sterowaniem. W pełni automatyczne, szybkie i bezpieczne z kabiny kierowcy. Twoja wyrzutnia do przyszłości logistyki. **Gotowi do teleportacji?**



Transport ładunków intermodalnych zapewnił Grupie PKP CARGO ponad 18% pracy przewozowej wykonanej przez Grupę w 2020 roku

ROK POD ZNAKIEM EPIDEMII KORONAWIRUSA

Na sytuację rynku kolejowych przewozów towarowych w 2020 ogromny wpływ miała epidemia COVID-19. Rynek towarowych przewozów kolejowych w Polsce zmniejszył się o blisko 7% w ujęciu rocznym – z 55,8 mld tkm w 2019 r. do 52,2 mld tkm w 2020 r.

Sytuacja w najważniejszych grupach przewożonych towarów była determinowana przez trudne otoczenie rynkowe, głównie przez osłabienie międzynarodowej wymiany handlowej ze względu na pandemię oraz spadek konsumpcji energii elektrycznej w Polsce związany z obostrzeniami działalności ekonomicznej wprowadzonymi w związku z COVID-19. Istotny wpływ na sytuację gospodarczą w kraju miały również zmiany w krajowym miksie energetycznym – spadek udziału węgla kamiennego w całkowitej produkcji energii w ubiegłym roku, a także wstrzymanie nowych projektów budownictwa infrastrukturalnego zaplanowanych na 2020 r.

Pod znakiem intermodalu w Grupie PKP CARGO

To wszystko miało wpływ na wyniki Grupy PKP CARGO, która w 2020 r. przewiozła łącznie 93,6 mln ton towarów (-13,8% r/r). W ogólnej tendencji spadkowej przewozów warto jednak zauważyć wzrost o 2% zrealizowanych przewozów w kluczowym dla Grupy PKP CARGO segmencie – w kategorii przewozów intermodalnych (9,7 mln ton w 2020 r. w porównaniu z 9,5 mln ton w 2019). Systematyczny wzrost w segmencie przewozów intermo-

dalnych (+6% r/r) można zauważyć także w zrealizowanej w 2020 r. pracy przewozowej (wzrost z 4,1 mld tkm w 2019 r. do 4,3 mld tkm w 2020). Łącznie we wszystkich kategoriach w ubiegłym roku pra-

Przychody Grupy PKP CARGO w 2020 r. wyniosły 4,08 mld zł (-14,8% r/r), a rentowność była determinowana głównie przez recesję gospodarczą spowodowaną pandemią COVID-19 oraz związane z tym ogłoszenie licznych obostrzeń.

ca przewozowa Grupy PKP CARGO wyniosła 23,6 mld tkm (-12,0% r/r).

Mimo trudnej sytuacji gospodarczej, w okresie ostatnich kilku miesięcy Grupa PKP CARGO zintensyfikowała swoją działalność handlową – podpisała umowy m.in. z Krajową Spółką Cukrową na przewozy cukru do terminala w Gdańsku, kontrakty ze spółkami ArcelorMittal, a także na dostawy węgla dla PGNiG i ENEA. Grupa zawarła także umowę o powołaniu spółki intermodalnej z LTG CARGO Polska.

Przychody Grupy w minionym roku wyniosły 4,08 mld zł (-14,8% r/r), a rentowność była determinowana głównie przez recesję gospodarczą spowodowaną pandemią COVID-19 oraz związane z tym ogłoszenie licznych obostrzeń – EBITDA uplasowała się na poziomie 580 mln zł (-32,5% r/r).

EBIT natomiast wyniósł 186,4 mln zł. (strata na działalności operacyjnej utrzymała się na poprzednim poziomie).

Od przewoźnika do operatora logistycznego

Trudna sytuacja rynku kolejowych przewozów towarowych, spowodowana trwającą już od ponad roku pandemią koronawirusa potwierdziła słuszność kierunku rozwoju Grupy PKP CARGO w najbliższych latach – przekształcenie z przewoźnika dla przemysłu ciężkiego w europejskiego operatora logistycznego. O perspektywach tego kierunku świadczą także główne czynniki, które będą miały wpływ na rozwój sektora kolejowego w najbliższych latach, to m.in. realizacja programu dekarbonizacji gospodarki i obniżenia hałasu w transporcie towarów oraz rozwój portów morskich i Nowego Jedwabnego Szlaku. Istotny wpływ na sektor kolejowy będzie miał także dalszy wzrost międzynarodowej wymiany handlowej i konteneryzacji, a także modernizacja i rozbudowa sieci kolejowej oraz inwestycje w terminale intermodalne.

– *Transport ładunków intermodalnych zapewnił nam ponad 18% pracy przewozowej wykonanej przez Grupę w 2020 r. Nie mam wątpliwości, że aby się dalej rozwijać, Grupa PKP CARGO musi ten wskaźnik stale zwiększać, by wypełnić lukę zwłaszcza po przewozach węgla kamiennego, które po prostu będą spadać z racji tego,*

że energetyka będzie konsumować coraz mniej tego paliwa – podkreśla Czesław Warszewicz, prezes PKP CARGO S.A.

Proces przechodzenia z przewoźnika dla przemysłu ciężkiego w operatora logistycznego jest systematycznie realizowany przez Grupę PKP CARGO m.in. dzięki rozbudowie terminala kontenerowego w Małaszewiczach oraz rozszerzeniu oferty połączeń intermodalnych – pod marką CONNECT OPERATOR uruchomiono pociągi operatorskie m.in. na trasie Warszawa-Gdynia-Warszawa i z Małaszewicz do terminali w różnych regionach Polski. Wyraźnie widać to również w zmianie struktury przewozów PKP CARGO INTERNATIONAL, w której przewozy intermodalne zyskują sukcesywnie coraz większy udział. |

EH



NOWA ODSŁONA E-CONTAINERS.EU

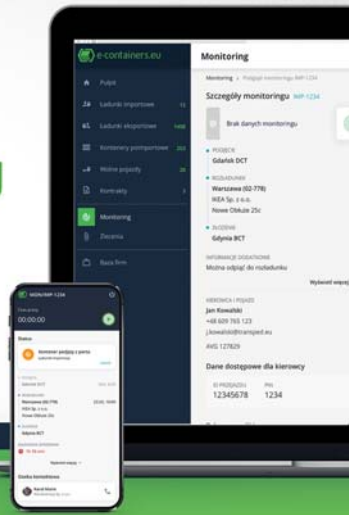
Internetowa giełda ładunków kontenerowych

100%
ŁĄCZNIWIE
DOTARŁO DO CELEJ

100%
GWARANCJA
BEZPIECZESTWA
TRANSAKCJI

4x
WYSTĄPIŁYCH
OFERT

100%
NEZAWISOMA
APLIKACJA
MOBILNA



NOWA JAKOŚĆ PLATFORMY E-CONTAINERS.EU NA RYNKU BRANŻY TSL

Od 2008 r. giełda e-containers.eu, to jedyna profesjonalna platforma, dedykowana do obsługi transportu ładunków kontenerowych z portów morskich oraz terminali intermodalnych, zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym.

Serwis e-containers.eu w nowej odsłonie

Nowa wersja e-containers.eu, to szereg innowacyjnych rozwiązań pozwalających na zoptymalizowanie procesów obsługi

kontenerowej oraz automatyzacja procesów transportowych, dostosowana do wersji mobilnej. Rozbudowany i przejrzysty interfejs platformy został udoskonolony o najnowsze rozwiązania zarządzania flotą. Wprowadziliśmy monitoring przebiegu wykonywanej trasy na każdym jej

etapie, czat ofertowy i ogólny, rozbudowaliśmy tworzenie ofert i cyklicznych kontraktów. Umożliwiamy tworzenie osobnych zakładek w celu przyspieszenia wyszukiwania konkretnych ofert. A o wszystkich akcjach związanych z obsługą platformy poinformuje centrum powiadomień. Nowy serwis stał się rewolucyjnym rozwiązaniem w funkcjonowaniu na wymagającym rynku kontenerowym.

Kompleksowość obsługi procesów transportowych

Nowe funkcje serwisu umożliwiają kompleksową obsługę drogowego transportu kontenerowego, od planowania do końcowej realizacji transportu. Rozbudowanie modułu oferty o dodatkowe atrybuty określające wymogi przewozu ładunku oraz szybka komunikacja przez czat z poziomu tejże oferty, pozwoli w efekcie na przejrzystą i szybką komunikację między stronami. Dzięki możliwości generowania dokumentu zlecenia transportowego oraz fakturowania z poziomu serwisu, każda ze stron zadba o finalizację oferty na każdym jej etapie. Dodatkowe narzędzie monitoringu przewozu i aplikacja „Econtainers Kierowca” pozwolą na bieżące śledzenie statusu realizacji oferty, w tym podgląd wykonywanej trasy, przewidywany czas dojazdu z adnotacjami oraz zdjęciami. Mając do dyspozycji zastosowane technologie i dodatkowe narzędzia w serwisie, umożliwiamy pełną kontrolę przebiegu zlecenia transportowego, podnosząc jednocześnie poziom obsługi procesów transportowych. |

wyślij swój e-mail
na adres

prenumerata@kmg-media.pl

i dołącz do grona
**bezpłatnych
e-prenumeratorów**



czytaj
BEZPŁATNIE
wersję
online



PKP CARGO CONNECT uruchomiło połączenie kolejowo-promowe z Polski do Wielkiej Brytanii. Takie rozwiązanie odciąża kierowców oraz pozwala na uniknięcie opóźnień w dostawach

BREXIT NIE JEST STRASZNY DLA PKP CARGO CONNECT

Kolejowo-promowe połączenie z Polski do Wielkiej Brytanii to rozwiązanie, które uruchamia PKP CARGO CONNECT. Zdaniem spółki taka usługa może znacznie ułatwić wymianę towarów z Wyspami Brytyjskimi, tym bardziej że otrzymuje ona coraz więcej zleceń na obsługę celną ładunków w imporcie i eksporcie do Zjednoczonego Królestwa.

Nim Wielka Brytania przestała być członkiem Unii Europejskiej, 24 grudnia ub.r. doszło do podpisania umowy o handlu i współpracy między Londynem a UE, w której uregulowane zostały m.in. kwestie dotyczące transportu drogowego, morskiego i lotniczego. Nie zwolniło to jednak spedytorów ładunków z dopełnienia szeregu formalności, bez których nie da się swobodnie handlować z Wielką Brytanią. Chodzi np. o wybór zaufanego brokera celnego, wystąpienie o numery VAT i EORI w Wielkiej Brytanii. Trzeba też uwzględnić koszty odpraw celnych oraz aneksować lub podpisać kontrakty handlowe na nowych zasadach.

Podstawowe wyzwanie

Jest nim zapewnienie nieprzerwanych dostaw ładunków w obu kierunkach i na tym skupia swoją uwagę PKP CARGO CONNECT, spółka z Grupy PKP CARGO.

Zmiany spowodowane Brexitem powodują również zainteresowanie

nowymi produktami logistycznymi. Aktualnie PKP CARGO CONNECT uruchamia połączenie kolejowo-promowe z Polski do Wielkiej Brytanii. – *Za wspomnianym rozwiązaniem przemawia możliwość odciążenia kierowców oraz uniknięcie opóźnień w dostawach. Nowa sytuacja, w której*

Nowe procedury i problemy wynikające z tego powodu, jak uciążliwe i skomplikowane systemy do rejestracji przepraw, czy „przeładowane” pracą agencje celne w W. Brytanii sprawiają, że firmy transportowe i spedycyjne borykają się z zatorami w komunikacji samochodowej z Wyspami.

znaleźliśmy się w bieżącym roku, wymaga zastosowania adekwatnych rozwiązań, a PKP CARGO CONNECT – jako doświadczony gracz na rynku – ma możliwości wdrażania ich, współpracując z czołowymi partnerami branży logistyczno-transportowej w Polsce i Europie – mówi prezes spółki Ivan Ružbacký.

Zainteresowani współpracą z PKP CARGO CONNECT

Już w tamtym roku PKP CARGO CONNECT otrzymywało wiele pytań od przedsiębiorców o nowe warunki handlu z Wielką Brytanią. Wiele firm było też zainteresowanych możliwością dokonywania odpraw celnych na granicy brytyjskiej, gdyż PKP CARGO CONNECT jako operator logistyczny ma także własne służby celne. W rezultacie tylko przez pierwsze dwa tygodnie 2021 r. Agencje Celne PKP CARGO CONNECT w Kostrzynie, Świecku i Szczecinie odprawiły ponad sto zgłoszeń celnych zarówno w eksporcie, jak i tranzycie. Chodziło o takie produkty, jak: papier, części do samochodów, elementy do produkcji wiatraków, nawozy. Poza tym, współpracą ze spółką PKP CARGO CONNECT zainteresowane są firmy importujące odzież używaną lub eksportujące sprzęt AGD, mroźniki, produkty higieniczne czy też planujące sprzedaż na Wyspy Brytyjskie... hoteli dentystycznych.

Połączenie przez Duisburg już funkcjonuje

Klienci PKP CARGO CONNECT mogą już korzystać z intermodalnego połączenia operatorskiego na trasie Gliwice-Duisburg-Wielka Brytania, które zostało uruchomione z inicjatywą PKP CARGO CONNECT i DUISPORT AGENCY (spółki należącej do grupy DUISBURGER HAFEN AG). Partnerem w tym przedsięwzięciu jest także holenderska, multimodalna firma SAMSKIP, organizująca sieć morskiej żeglugi bliskiego zasięgu,

oferująca szeroką gamę serwisów intermodalnych w oparciu o własną flotę 45-stopowych kontenerów typu High Cube Pallet Wide. Oferta intermodalna SAMSKIP łączy Europę Środkowo-Wschodnią z Wielką Brytanią, Irlandią, Norwegią, Włochami i Szwecją. Grupa Duisport tworzy oś łączącą producentów i klientów oraz łączy rynki międzyna-

rodowe. Dzięki nowemu projektowi intermodalnemu PKP CARGO CONNECT z DUISPORT AGENCY tworzą oś łączącą producentów i klientów z rynków międzynarodowych.

Stale połączenie na trasie Gliwice – Duisburg – Wielka Brytania realizowane będzie dwa razy w tygodniu, a w ciągu kolejnych miesięcy planowane jest zwiększenie częstotliwości do trzech lub więcej pociągów tygodniowo. Każ-

portu drogowego, dlatego czas przejazdu koleją pomiędzy terminalem w Gliwicach a portem w Duisburgu wynosi ok. 20 godz.... Wykorzystanie transportu intermodalnego na tej trasie ma ogromne znaczenie dla ochrony środowiska naturalnego, pozwoli ono bowiem na odciążenie dróg o ponad 1800 naczep rocznie, co oznacza redukcję emisji CO₂ w ilości około 6 tys. ton – podsumowuje Ivan Ružbacký.

Duża szansa pojawia się przed firmami logistycznymi, które mogą wspomóc rodzime przedsiębiorstwa swoją wiedzą i zasobami, a tak jest w przypadku PKP CARGO CONNECT.

dy skład będzie przewoził 40 kontenerów. Terminal w Gliwicach jest jednym z najważniejszych tego typu obiektów spółki PKP CARGO CONNECT, skąd realizowane są również bezpośrednie połączenia z Małaszewiczami, które mają kluczowe znaczenie w eksporcie europejskich towarów do Azji drogą lądową. Dodatkowo terminal w Gliwicach ma stałe połączenie do włoskiej Piacenzy, a zyska nowe międzynarodowe kierunki do niemieckiego Drezna i Izmitu w Turcji.

– Dzięki współpracy z firmą SAMSKIP, operatorem połączenia kolejowo-morskiego z Duisburga przez Amsterdam do Wielkiej Brytanii, tworzy się nowa możliwość konkurencyjnego transportu towarów pomiędzy Polską

– Nasza oferta logistyczna jest kompleksowa, pozwala łączyć w razie potrzeby różne rodzaje transportu, zapewniamy również klientom obsługę celną towarów, ich przeladunek, magazynowanie, składowanie – dodaje prezes PKP CARGO S.A. Czesław Warszewicz.

Otwarte perspektywy

Prezes Ružbacký podkreśla, że Brexit wywołał szereg problemów, ale otworzył też perspektywy przed operatorami logistycznymi. – Nowe procedury i problemy wynikające z tego powodu, jak uciążliwe i skomplikowane systemy do rejestracji przepraw, „przeladowane”

zakresie również szukamy rozwiązań dla naszych klientów. Nasz dział drogowy realizuje przewozy do Wielkiej Brytanii bez zakłóceń, gdyż przygotowaliśmy się do tego przez długie miesiące. Niemniej jednak, w tej trudnej dla wszystkich sytuacji, duża szansa pojawia się przed firmami logistycznymi, które mogą wspomóc rodzime przedsiębiorstwa swoją wiedzą i zasobami, a tak jest w przypadku PKP CARGO CONNECT – stwierdza Ivan Ružbacký.

I dodaje, że dobre efekty może przynieść spółce również współpraca z armatorami morskimi, a przykładem jest współpraca z SAMSKIP. Wielu klientów wybiera obecnie transport morski, bo choć przewóz towarów tą drogą dłużej trwa niż lądem i promem, to jednak w portach nie ma takich zatorów, jak na przejściach granicznych na Kanale La Manche.

– Kierunek działań naszej spółki zależnej jest jak najbardziej właściwy



W międzynarodowym handlu będzie rosła rola operatorów logistycznych. Przyjęciu roli takiego operatora podporządkowana jest strategia Grupy PKP CARGO



Nowe połączenie

♦ Polska – Niemcy – Wielka Brytania

a Wielką Brytanią. Poprzez gęstą sieć połączeń intermodalnych portu Duisburg, nasze połączenie kolejowe staje się także bramą do innych rynków Europy. Chcemy, aby nasze rozwiązanie było bardzo konkurencyjne względem trans-

pracą agencje celne w Wielkiej Brytanii, słaba przepustowość służb celnych w Zjednoczonym Królestwie, sprawiają że firmy transportowe i spedycyjne borykają się z zatorami w komunikacji samochodowej z Wyspami Brytyjskimi. W tym

– jako operator logistyczny stara się ona zapewnić sprawny przewóz towarów do i z Wielkiej Brytanii, co po Brexicie stało się często dużym wyzwaniem. Wszyscy wiedzieli o wyjściu Brytyjczyków z UE, spodziewaliśmy się perturbacji dla handlu, ale nie wszyscy potrafili się do tego przygotować. PKP CARGO CONNECT jest jednak w gronie tych firm transportowych, które sprawnie sobie radzą z tymi zadaniami – uważa Czesław Warszewicz. – Zapewne za jakiś czas sytuacja na granicy unijno-brytyjskiej się unormuje, ale ten przykład jest kolejnym dowodem na to, że w międzynarodowym handlu będzie rosła rola operatorów logistycznych. Przyjęciu roli takiego operatora podporządkowana jest strategia Grupy PKP CARGO – podkreśla. |

MM



Głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu jest wpisany w strategię rozwoju Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście

JESTEŚMY ZDETERMINOWANI

TERMINAL KONTENEROWY W ŚWINOUJŚCIU POWSTANIE

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście planuje realizację głębokowodnego terminala kontenerowego. Na razie jednak brak jest inwestora. Czy inwestycja dojdzie do skutku i jakie są możliwości jej realizacji? – pytamy Krzysztofa Urbasia, prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Baltic Gateway Limited z Wielkiej Brytanii złożył ofertę, ale nie podejmiemy się realizacji projektu głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu?

Rzeczywiście, z powodu uchybień formalnych wskazanych przez komisję przetargową, musieliśmy odrzucić tę ofertę.

Wielu poważnych partnerów wykazywało zainteresowanie, ale na tym poprzestali...

Zainteresowanie było i jest. W pierwszym etapie postępowania 8 podmiotów pobrało kompletną dokumentację, w drugim – kolejnych 6. To poważne firmy i konsorcja z Europy, Azji. Ich przedstawiciele kontaktowali się z nami, zgłaszali swoje wstępne uwagi, odnosili się do sytuacji na rynku w związku z pandemią. Uważnie wsłuchiwaliśmy się w te głosy, ale też w sygnały płynące z całej branży portowej, czy też firm żeglugowych. Na chłodno staraliśmy się wszystko analizować. To oczywiste, że skutki gospodarcze wywołane pandemią wpływają na postawy inwestorów, którzy w czasie globalnego kryzysu ze znacznie większą ostrożnością i asekuracją angażują swój kapitał w duże projekty. Mamy też świadomość ulomności i niedostatków telekonferencji, zdalnych kontaktów, które nigdy w pełni nie zastąpią

bezpośrednich spotkań i prezentacji projektu, dyskusji, komentarzy czy wyjaśnień.

To oczywiście nie jedyne powody braku rozstrzygnięcia drugiego etapu postępowania, z pewnością jednak Covid nam w tym nie pomoże.

Porty Gdynia i Gdańsk, mimo pandemii, przyciągnęły oferentów...

Bardzo dobrze, że poruszamy ten kontekst. Te porty funkcjonują w zupełnie innej sytuacji niż Świnoujście. W Gdyni kontenery są przeładowywane od lat 70., a w Gdańsku od lat 90. minionego wieku. To prawda, że projektem portu w Gdyni zainteresowało się 4 oferentów. Trzeba jednak dodać, że 3 z nich to operatorzy, a 1 to armator dzia-

Na to, że terminal w południowo-zachodniej części Bałtyku jest potrzebny i ekonomicznie uzasadniony, wskazują badania rynku, analizy eksperckie, prognozy oparte na danych statystycznych, mówiące o stałych trendach wzrostu w oceanicznych przewozach kontenerowych.

łający w tym porcie. To oczywiste, że są zainteresowani rozwojem swojej działalności. W Gdańsku jest podobnie, z informacji prasowych wiemy, że ofertę złożył obecny operator terminalu głębokowodnego.

W Świnoujściu terminalem kontenerowym wchodzimy w nowy obszar działalności dla portu zewnętrznego, zaczynamy praktycznie od zera. Nie zamierzam pominąć tu operatora DB Port Szczecin, spółki operującej na jednym ze szczecińskich nabrzeży, ale przy przeładunkach rocznych poniżej 100 tys. TEU rocznie trudno mówić o skali działalności znaczącej dla regionu bałtyckiego.

Może zatem terminal kontenerowy w Świnoujściu to chybiony projekt?

Przeciwnie. Terminal w Świnoujściu, w południowo-zachodniej części Bałtyku jest potrzebny i ekonomicznie uzasadniony. Wskazują na to zlecone przez nas badania rynku, analizy eksperckie, prognozy oparte na twardych danych statystycznych, mówiące o stałych trendach wzrostu w oceanicznych przewozach kontenerowych.

Dodatkowych argumentów dostarczyli nam w minionych kilku miesiącach naukowcy, eksperci, przedsiębiorcy, którzy dyskutując na temat projektu zdecydowanie poparli pomysł budowy terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Byłem pozytywnie zaskoczony wypowiedzią prof. Horsta Lindego z Instytutu Transportu Lądowego i Morskiego Uniwersytetu Technologicznego w Berlinie. Profesor merytorycznie uzasadniał dlaczego jest miejsce na terminal kontenerowy w Świnoujściu, który wypełni lukę między Gdańskiem a Hamburgiem, i ma szansę skutecznie rywalizować z Rostokiem i Lubeką.

Na korzystne położenie terminalu wskazywał również Jerzy Wójtowicz, prezes C.Hartwig, najstarszej polskiej firmy spedycyjno-transportowej. Zwrócił on uwagę na rosnące znaczenie żeglugowego szlaku północno-wschodnie, na czym Świnoujście może tylko skorzystać.

W dyskusji zabrał też głos Marek Tarczyński, przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, studząc głosy adwersarzy projektu wieszczących kanibalizm przeładunków i wyniszczającą konkurencję między terminalami. Słusznie wykazywał,

że kontenerów nie zabraknie, na co wskazują stałe trendy wzrostowe. Te argumenty potwierdził w swoich analizach statystycznych ekonomista, prof. Dariusz Zarzecki z Uniwersytetu Szczecińskiego. Nauko-

wiec potrzebę budowy terminalu również poparł rzeczową argumentacją.

Samorządowcy z prezydentem Świnoujścia Januszem Żmurkiewiczem na czele także widzą korzyści w budowie terminalu kontenerowego dla społeczności lokalnej i regionu. Projekt oceniają jako szansę rozwoju miasta portowego, wzrostu jego rangi w Europie.

To są bardzo cenne głosy praktyków, przedsiębiorców, analityków rynkowych, naukowców. Podobnie jak my nie mają wątpliwości, że terminal trzeba wybudować. Ale zwracają też uwagę na trudności czy zagrożenia ze strony chociażby konkurentów, którzy bez wątpienia będą bronić swoich pozycji rynkowych.

Co dalej?

Z tym całym bagażem doświadczeń przygotowujemy już kolejny etap postępowania, odpowiednio zmodyfikowanego w relacji do uwag potencjalnych partnerów oraz nabytych w trakcie ostatnich 8 miesięcy doświadczeń, by wyłonić partnera do realizacji projektu. Jesteśmy zdeterminowa-

Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Zrealizujemy ten projekt zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich i rządowym programem rozwoju portów zewnętrznych, uchwalonym przez Sejm RP.

Kiedy?

Mówimy o przedsięwzięciu, którego koszt realizacji szacowany jest w miliardach złotych. Potencjalni partnerzy są bardzo wymagający, dlatego musimy działać konsekwentnie i profesjonalnie, wykazując spokój i cierpliwość.

Przypomnę, że Gdańsk poszukiwanie inwestora do budowy terminalu rozpoczął w 1998 r., a wyłonił go w 2002, budowę rozpoczął 3-4 lata później. Zrobimy wszystko, by jak najszybciej pozyskać partnera i rozpocząć realizację projektu.

Mamy jasno wyznaczony cel oraz towarzyszące mu zadania, konieczne do jego realizacji i znajomość tematu, za które odpowiadam jako kierujący tym projektem. Powodzenie i efekt zależą od bardzo wielu uwarunkowań, również takich, które są nieprzewidywalne i niezależne od podej-



Krzysztof Urbaś

nie tylko bałtyckim. Podobnie było ponad 20 lat temu, kiedy rozpoczynaliśmy prace nad powstaniem DCT w Gdańsku, który w opinii wielu był w ówczesnym czasie czystym szaleństwem i iluzją, a dziś jest na najlepszej drodze do uzyskania pozycji niekwestionowanego lidera na rynku Regionu Bałtyckiego, konsekwentnie się rozbudowując i wyznaczając nowe wzorce obsługi.

I na koniec refleksja dla wszystkich wątpiących na nasze poczynania i zamierzenia, a szczególnie dla tych, którzy mają wiedzę i praktykę w realizacji w przeszłości podobnych projektów związanych z infrastrukturą portowo-morską. Po zakończeniu prowadzonych przez nas prac bardzo chętnie porozmawiam w celu wymiany doświadczeń, których przy tego typu zadaniach inwestycyjnych nigdy za wiele. Obecnie, wraz z całym naszym zespołem zaangażowanym w postawiony przed nami cel, musimy skupić się wyłącznie na analizie dotychczasowych i wytyczeniu nowych działań, których przed nami nie ma. Wszystkich zainteresowanych szczegółami zapraszamy do śledzenia materiałów, które są publikowane co tydzień od listopada 2020 r., głównie w internecie i w mediach społecznościowych. |

Terminalem kontenerowym Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście wchodzi w nowy obszar działalności dla portu zewnętrznego



ni w swoich działaniach i dzisiaj wszystko wskazuje na to, że głębokowodny terminal kontenerowy w Świnoujściu powstanie. Jest wpisany w strategię rozwoju Zarządu

mowanych działań. Ten projekt ze zrozumiętych względów budzi emocje i stanowi temat wielu dyskusji oraz zastrzeżeń ze strony podmiotów działających na rynku,

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



Od ponad 29 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych koleją, które stale się rozwijają. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód.

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

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

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



W drugiej połowie roku nastąpił zwrot w przeładunkach portowych, a ogólny wynik za rok 2020 to tylko jednocyfrowy minus

KONTENER MORSKI TOWAREM POSZUKIWANYM.

WPŁYW PANDEMII COVID-19 NA WYNIKI HAMBURSKIEGO PORTU

Jeszcze rok temu nikt nie spodziewał się, że sytuacja na rynku kontenerów będzie tak dramatyczna i tak znacząco wpłynie na transport morski z Azji. W ciągu roku ich ceny podskoczyły o kilkaset procent, a zawirowania związane z COVIDEM-19 odbiły się na wynikach portowych. W jaki sposób? Jako przykład posłużył nam port w Hamburgu.

Minął już rok od czasu, kiedy w Chinach wprowadzono *lockdown* z powodu rozprzestrzeniania się koronawirusa. Poskutkowało to zamknięciem wielu tamtejszych fabryk i załamaniem się importu z tego kraju do Europy i Stanów Zjednoczonych. Kontenery pozostały w Chinach, a ich dotkliwy brak odnotowano w innych częściach świata. Kiedy złagodzone obostrzenia i ruszyła produkcja w Państwie Środka, starano się nadrobić braki w handlu i towary wysyłano na potęgę, a w Europie i Ameryce Północnej zaczęto uzupełniać zapasy. W portach tego drugiego kontynentu, gdzie stale rosta liczba zachorowań paraliżując gospodarkę, utknęła większość kontenerów. To ich brak w obiegu i duże zapotrzebowanie producentów na środki transportu spowodował, że ceny gwałtownie wzrosły. Średnia cena frachtu kontenera morskiego 20' z portu azjatyckiego jeszcze w sierpniu 2020 r. wynosiła 864 dol, ale do stycznia 2021 r. stale rosła, osiągając poziom 4500 dol. Zyskują na tym armatorzy, po raz pierw-

szy od wielu lat odnotowujący spore zyski. Na ile jednak pandemia wpłynęła na sytuację portów morskich? Tu posłużymy się przykładem portu w Hamburgu.

Lepiej niż oczekiwano

Jak podaje Hafen Hamburg w IV kwartale 2020 r. przeładunki morskie w porcie w Hamburgu rozwijały się lepiej niż oczekiwano. Łączne przeładunki mor-

Przeładunki morskie w porcie w Hamburgu w IV kwartale 2020 r. osiągnęły wynik o 3% lepszy niż w 2019 r., a kontenerowe były na poziomie o 1,2% niższym. Wynik przeładunkowy za cały rok jest na poziomie 126,3 mln ton, o 7,6 % poniżej wyniku z roku poprzedniego.

skie osiągnęły wynik o 3% lepszy niż rok wcześniej, zaś kontenerowe były na poziomie o 1,2% niższym. Ogólnie wynik przeładunkowy za cały rok 2020 pozosta-

je na poziomie 126,3 mln ton, o 7,6% poniżej dobrego wyniku z roku poprzedniego, który wyniósł 136,6 mln ton.

Skutki pandemii Covid-19 uderzyły w port w Hamburgu mocno w pierwszej połowie 2020 r. – *Pierwsze sześć miesięcy upłynęło pod znakiem zamknięcia wielu sektorów gospodarki, słabszego popytu konsumpcyjnego i zmniejszenia liczby połączeń morskich. Doprowadziło to do dwucyfrowego spadku przeładunków w Hamburgu. W drugiej połowie roku nastąpił zwrot w przeładunkach portowych, a ogólny wynik za rok 2020 to tylko jednocyfrowy minus* – wyjaśnia Axel Mattern, członek zarządu Port of Hamburg Marketing e.V. (HHM)

Rok 2020 był szczególnym wyzwaniem dla całego portu. Utrzymanie go w pełnej sprawności wraz z terminalami przeładunkowymi, przedsiębiorstwami logistycznymi i usługowymi oraz połączeniami transportowymi z lądem stanowiło duży wysiłek.

Spadki w przeładunkach

Jak wspomniano, w 2020 r. w porcie w Hamburgu załadowano lub wyładowano o 7,6% mln ton frachtu morskiego mniej w porównaniu do poprzedniego roku. Spadek dotyczy zarówno przeładunków drobnicowych, które przy 87,8 mln ton odnotowały spadek o 7,9%, jak i przeładunków masowych – spadek z 38,5 mln ton o 6,7%. W segmencie ładunków kontenerowych w porcie przeładowano łącznie 8,5 mln TEU (20-stopowych kontenerów standardowych), co oznacza spadek o 7,9% w porównaniu z rokiem poprzednim. – *W Hamburgu zarówno import, który sięgnął 4,4 miliona TEU (-7,8%), jak i eksport z 4,2 mln TEU (-8,2%), ukształtowały się niemal na tym samym poziomie. Powodem tego zjawiska jest gwałtowny spadek importu z Azji w pierwszej połowie roku. Interesujące jest również to, że przewozy lądowe z portu rozwijały się bardzo stabilnie i wykazały spadek jedynie o 5,8%. Spa-*

dek transshipmentu był większy i sięgnął 11,6% – podkreśla Mattern.

W segmencie ładunków masowych przeładunek towarów sypkich przeładowy-

wanych ssakiem zwiększył się o 19,7% do 7,5 mln ton. Szczególny wpływ na ten wzrost miał eksport zboża, który sięgając 2,2 miliona ton (+198,6%) przyczynił się do bardzo dobrego wyniku w segmencie towarów masowych rolniczych. Kolejnym czynnikiem był wzrost importu roślin oleistych do 3,2 mln ton (6,8%).

W przypadku ładunków masowych sypkich przeładowywanych chwytakiem, ze względu na mniejszą produkcję stali i energii z węgla, nastąpił spadek importu węgla i koksu (-35% / 4,7 mln ton) oraz rud metali (-4,4% / 9,5 mln ton). W Hamburgu przeładowano łącznie 19,4 mln ton (-13,2%) tych ładunków.



Pod względem wielkości przewiezionego ładunku kolej portowa w Hamburgu osiągnęła trzeci najlepszy wynik w historii i drugi najlepszy wynik w historii pod względem liczby przewożonych kontenerów

W segmencie ładunków płynnych przeładunki w 2020 r. wyniosły 11,6 mln ton (-8,4%). Za spadek odpowiada głównie mniejszy import produktów naftowych i innych ładunków płynnych. Wzrost eksportu o 15,7% w segmencie „pozostałych ładunków płynnych”, do których zaliczają się biopaliwa, nie był w stanie w pełni zrekomensować spadku.

Rozwój przeładunków kontenerowych w relacji z 10 najważniejszymi partnerami handlowymi kształtował się w zróżnicowany sposób. W szczególności spadek wolumenu kontenerów przewożonych drogą morską z i do Chin (-8,2%), które są zdecydowanie najważniejszym partnerem handlowym Hamburga, nie mógł zostać zrekomensowany pozytywnym rozwojem w relacji z innymi krajami. Ponadto, oprócz Chin, także takie kraje jak: Rosja (-12,7%), Szwecja (-8,6%), Korea Południowa (-10,4%), Brazylia (-11,1%) i Polska (-7,3%) wykazały dwucyfrowe spadki w morskich przewozach kontenerowych.

Odporne na zakłócenia

Wśród partnerów handlowych port Hamburg z listy Top 10, w relacji z którymi odnotowano wzrost obrotów,

oprócz USA (+1,8%) znalazły się Singapur (+5,3%), Wielka Brytania (+28,2%) i Malesja (+6,0%). W przypadku USA, które są na drugim miejscu w rankingu partnerów kontenerowych w Hamburgu, w 2020 r. odnotowano rekordowy wynik 591 tys. TEU. – *Utrzymujący się pozytywny rozwój przewozów konte-*

Spadek wolumenu kontenerów przewożonych drogą morską z i do Chin (-8,2%), które są zdecydowanie najważniejszym partnerem handlowym Hamburga, nie mógł zostać zrekomensowany pozytywnym rozwojem w relacji z innymi krajami.

ny i odporny na zakłócenia. Spadek liczby przewiezionych kontenerów o 4,4% był znacząco słabszy aniżeli spadek całkowitych przeładunków kontenerowych w porcie. Pod względem wielkości przewiezionego ładunku kolej portowa w Hamburgu osiągnęła trzeci najlepszy wynik w historii i drugi najlepszy wynik

w historii pod względem liczby przewożonych kontenerów. W przewozach w relacji z zapleczem lądowym udział kolei w podziale gałęziowym zdołał nawet wzrosnąć do 50,7% (+1,3%).

Perspektywy na rok 2021

Hamburg Port Authority (HPA) i firmy portowe w 2020 r. modernizowały infrastrukturę i wyposażały obiekty przeładunkowe w najnowszą technologię. Operatorzy terminali HHLA i EUROGATE zainwestowali w dodatkowe suwnice kontenerowe dla nabrzeży przeładunkowych w rejonie Waltershof, dzięki czemu mogą obsługiwać największe kontenerowce. W 2021 r. ma być dostosowana rynnna toru wodnego Dolnej i Zewnętrznej Łaby, co poprawi żeglowność.

Organizacja marketingowa portu w Hamburgu spodziewa się w bieżącym roku bardziej stabilnych przeładunków to-



Operatorzy terminali HHLA i EUROGATE zainwestowali w dodatkowe suwnice kontenerowe dla nabrzeży przeładunkowych w rejonie Waltershof, dzięki czemu mogą obsługiwać największe kontenerowce

Egloff z zarządu Port of Hamburg Marketing e.V. (HHM).

Transport kolejowy w relacji portu Hamburg z zapleczem lądowym, z wynikiem 46,6 mln ton i 2,6 mln TEU w roku 2020, okazał się w dużym stopniu stabil-

warów morskich. Wraz z wznowieniem zawieszonych regularnych zawinięć i nowymi połączeniami morskimi, osiągalny jest obrót w wysokości 130 milionów ton i 8,7 miliona TEU. |

Opr. Elżbieta Haber



Zmiana polega na uzyskiwaniu informacji o przejazdach podlegających opłacie drogą satelitarną, a nie – jak to ma miejsce obecnie – drogą radiową, co jest rejestrowane podczas przejazdu pod tzw. bramownicą

OSTATNI DZWONEK NA PRZYGOTOWANIE SIĘ DO E-TOLL

1 lipca 2020 r. weszła w życie nowelizacja ustawy o drogach publicznych, która wnosi zmianę w zakresie poboru opłat elektronicznych za przejazd po krajowych drogach publicznych. Do tego czasu nadzór w tym zakresie pełnił Główny Inspektor Transportu Drogowego, a od wejścia nowelizacji funkcję tę pełni Krajowa Administracja Skarbową (KAS).

Powyższe stanowi jednak początek zmian, do których każdy użytkownik dróg publicznych wykonujący przewozy drogowe pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony lub autobusem, musi się przygotować. Najistotniejszą dotychczas zmianą jest zastąpienie obecnie obowiązującego systemu viaTOLL, który realizuje pobór opłat poprzez komunikację radiową pomiędzy pojazdem wyposażonym w odpowiednie urządzenie a punktem poboru opłat (DSRC), systemem e-TOLL, który będzie realizował pobór opłat na podstawie informacji o lokalizacji pojazdu uzyskanych drogą satelitarną (GNSS). Dalsza część artykułu ma na celu udzielenie najistotniejszych informacji pomocnych we wdrożeniu nowego systemu.

Na początek zajmijmy się datami

- 1) W najbliższych dniach, tj. w połowie maja 2021 r., możliwe będzie rejestrowanie użytkowników oraz pojazdów w systemie e-TOLL. Czynności tej można dokonać na trzy sposoby:
 - online,
 - u wybranego dostawcy kart paliwowych,
 - osobiście w stacjonarnym Miejscu Obsługi Klienta (po ich uruchomieniu).

Więcej informacji dotyczących sposobu rejestracji można znaleźć na oficjalnej witrynie etoll.gov.pl, więc nie będziemy się nad tym rozwodzić.

- 2) Do końca maja 2021 r. uruchomione zostaną Miejsca Obsługi Klienta oraz Telefoniczne Centrum Obsługi Klienta.
- 3) W pierwszej połowie czerwca 2021 r. ma nastąpić rozpoczęcie poboru opłat poprzez system e-TOLL. Przewidziany jest oczywiście okres przejściowy, w którym możliwe będzie dokony-

W pierwszej połowie czerwca 2021 r. ma nastąpić rozpoczęcie poboru opłat poprzez system e-TOLL. Przewidziany jest oczywiście okres przejściowy, w którym możliwe będzie dokonywanie opłat zarówno poprzez system viaTOLL jak i e-TOLL.

wanie opłat zarówno poprzez system viaTOLL jak i e-TOLL. Zgodnie z zapisami ustawy o drogach publicznych korzystanie z obecnego systemu możliwe będzie do 1 lipca 2021 r., przy czym na podstawie projektu zmian innych ustaw, w tym ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powyższy termin może zostać wydłużony, ale najwyżej do 30 września 2021 r.

- 4) Do 30 września 2022 r. możliwe będzie rozliczenie środków znajdujących się na koncie służącym do uiszczania opłat poprzez obecny system viaTOLL. W przypadku braku rozliczenia we wskazanym terminie, środki zostaną przekazane do Krajowego Funduszu Drogowego.

Pobór opłat

Jak powiedzieliśmy już na samym wstępie, następuje dość istotna zmiana polegająca na uzyskiwaniu informacji o przejazdach podlegających opłacie drogą satelitarną, a nie – jak to ma miejsce obecnie – drogą radiową, co jest rejestrowane podczas przejazdu pod tzw. bramownicą. Już sam ten fakt może budzić kontrowersje związane z większymi możliwościami dokonywania czynności kontrolnych. Nie da się jednak ukryć, że jest to duży krok naprzód związany z wykorzystaniem nowszej technologii. Zastanówmy się jednak, w jaki sposób nawiązywana będzie łączność satelitarna służąca poborowi opłat. Do tego celu dedykowane są 3 rozwiązania:

- 1) **Przekazywanie danych geolokalizacyjnych do systemu z wykorzystaniem urządzenia OBU** (On Board Unit), które umożliwia uiszczenie należności na obszarach elektronicznego poboru opłat na terenie Unii Europejskiej przy użyciu jednego urządzenia w ramach Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej (EETS). Wysokość opłaty elektronicznej pobieranej w systemie e-TOLL przez Szefa KAS i wszystkich dostawców usługi EETS jest taka sama. Obsługa użytkowników systemu e-TOLL będzie leżała po stronie Dostawcy EETS, z którym użytkownik podpisze umowę. Obecnie na oficjalnej witrynie etoll.gov.pl wymienionych jest pięciu operatorów, którzy

zapewniają usługę EETS i którzy zostali dopuszczeni do rozliczania opłat poprzez system e-TOLL.

- 2) **Przekazywanie danych geolokalizacyjnych do systemu z wykorzystaniem Zewnętrzny System Lokalizacyjny (ZSL)**. Na dzień pisania niniejszego artykułu, oficjalna witryna etoll.gov.pl wymienia sześciu operatorów, którzy spełniają wymogi e-TOLL. Jeżeli dostawca ZSL, z którym użytkownik zawarł umo-



Konrad Urban

wę spełnia wszystkie wymogi, należy skontaktować się z nim w celu uruchomienia dodatkowej usługi e-TOLL oraz, jeśli to konieczne, wymiany urządzenia.

- 3) **Przekazywanie danych geolokalizacyjnych do systemu poprzez aplikację e-TOLL PL**, którą można pobrać bezpłatnie w sklepach Google Play oraz w AppStore. To budzi chyba najwięcej kontrowersji, co można zaobserwować na portalach internetowych. Najczęściej poruszane kwestie dotyczą kosztów zagranicznych operatorów telefonii komórkowej związanych z transmisją danych,



Od połowy maja 2021 r., możliwe jest rejestrowanie użytkowników oraz pojazdów w systemie e-TOLL

co dyskryminuje przewoźników spoza Polski. Dodatkowym zarzutem jest fakt, że nie każdy aparat telefoniczny spełnia wymogi aplikacji (zalecany system Android 11+ lub IOS 13+), co może wiązać się z koniecznością wymiany telefonów w firmie, a więc i dużymi kosztami. Osobiście również mam wątpliwości związane z funkcjonowaniem tej formy rozliczenia opłat e-TOLL, ale nieco innej natury. Choć nie da się zaprzeczyć zasadności wymienionych powyżej wątpliwości, to podkreślić należy, że jest to jedna z trzech form komunikacji i jeśli do momentu ostatecznego wdrożenia dostępne będą również urządzenia OBU oraz ZSL spełniające wymogi, to nie będzie konieczności decydowania się na

aplikację mobilną. Moje wątpliwości dotyczą włączenia czynnika ludzkiego, który automatycznie wiąże się z możliwością popełnienia błędu, w tym:

- niewyłączeniu aplikacji podczas wykonywania przewozów drogowych podlegających opłacie;
- niewyłączeniu aplikacji po zakończeniu podróży, co może się wiązać z dodatkowymi opłatami bądź poświęceniem dodatkowego czasu na proces reklamacji;
- znacznym zużyciem baterii telefonu poprzez wykorzystanie lokalizacji, co wpływa na jej żywotność oraz niesie ryzyko wyłączenia aplikacji na skutek rozładowania telefonu przy braku podpięcia do ładowania.

Reasumując, ta opcja z pewnością stanowi najbardziej ekonomiczną (nie wiąże się z dodatkowymi opłatami za OBU lub ZSL), jeśli posiadamy telefony spełniające wymogi, odpowiedni abonament z pakietem danych internetowych oraz odpowiednio wyszkoliliśmy pracowników z zakresu obsługi aplikacji i pouczyliśmy o konieczności stałego podłączenia telefonu do ładowania.

Kontrola w zakresie uiszczanych opłat

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia mobilnego, Zewnętrznego Systemu Lokalizacyjnego oraz urządzenia pokładowego (OBU), a także nałożenia i pobierania kar finansowych upoważniony jest Główny Inspektor Transportu Drogowego. Za naruszenie wyżej wymienionych przepisów GITD może nałożyć karę administracyjną na właściciela, posiadacza

Do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym kontroli używanego w pojeździe urządzenia mobilnego, Zewnętrznego Systemu Lokalizacyjnego oraz urządzenia pokładowego (OBU), a także nałożenia i pobierania kar finansowych upoważniony jest GITD.

albo użytkownika pojazdu lub na korzystającego z dróg niebędącego właścicielem, posiadaczem albo użytkownikiem pojazdu. W przypadku wprowadzenia do urządzenia błędnych danych o kategorii pojazdu, kara administracyjna może być nałożona również na kierującego pojazdem. Wysokość poszczególnych kar finansowych określona jest w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Na oficjalnej stronie etoll.gov.pl, w zakładce „kontrola”,

zamieszczony jest taryfikator zgodny z powyższą ustawą.

Podsumowując treść tego artykułu, trzeba podkreślić, że wdrożenie systemu e-TOLL jest wynikiem zmian w ustawie o drogach publicznych oraz wciąż rozwijającej się techniki. Taki stan rzeczy jest oczywisty, a zmiany są nieuniknione. Spodziewać należy się też trudności i błędów związanych z wdrażaniem nowego systemu. Nie jest to jednak rzecz, która powinna nas dziwić. Każda istotna zmiana obarczona była błędami oraz przypadkami, które trudno było przewidzieć przed jej wprowadzeniem. Wystarczy przypomnieć sobie jak wyglądały początki wdrażania ta-



Do 30 września 2022 r. możliwe będzie rozliczenie środków znajdujących się na koncie służącym do uiszczania opłat poprzez obecny system viaTOLL. W przypadku braku rozliczenia we tym terminie, środki zostaną przekazane do Krajowego Funduszu Drogowego

chografów cyfrowych lub obecnie funkcjonującego systemu viaTOLL. Tym bardziej istotne jest wcześniejsze zaangażowanie się przedsiębiorców w jak najbezpieczniejsze i jak najsprawniejsze wprowadzenie nowego systemu w ich firmach, co pozwoli zminimalizować ryzyko błędów czy poczu-

cia niesprawiedliwości przy nałożeniu kary administracyjnej. Takie nastawienie jest koniecznością, ponieważ czekają nas kolejne zmiany odnoszące się do transportu rzeczy jak i osób, w transporcie krajowym oraz zagranicznym. |



Konrad Urban,
prezes zarządu
Kancelarii Transportowej
TRANSCARE
www.kancelariatranscare.pl



NIEZNAJOMOŚĆ PRAWA MOŻE SŁONO KOSZTOWAĆ

CI EKSPERCI POMOGĄ UNIKNAĆ KAR I SKUTECZNIE
ROZLICZĄ M.IN. CZAS PRACY KIEROWCY

Rozliczanie czasu pracy kierowców, stałe wsparcie firm transportowych oraz szkolenia dla branży TSL – te usługi warto powierzyć najlepszym specjalistom z Kancelarii Transportowej LEGALTRANS. Napisz do nas lub zadzwoń, a my powiemy, jak możemy Ci pomóc w prowadzeniu biznesu transportowego.

Kompleksowa usługa rozliczania czasu pracy kierowców

Dzięki tej usłudze każda firma transportowa może skorzystać z profesjonalnego i kompleksowego wsparcia w zakresie rozliczania czasu pracy kierowców. Nasza kancelaria LEGALTRANS oferuje sprawdzone, zautomatyzowane rozwiązania oraz dostęp do najnowszych technologii, które pozwalają zoptymalizować czas oraz koszty. Nasi klienci mogą liczyć na stałą pomoc ekspertów, również w sprawach pilnych i nagłych. W ramach usługi rozliczania czasu pracy kierowców organizujemy ponadto szkolenia dla pracowników i kadry kierowniczej przedsiębiorstw z branży TSL, poruszające zagadnienia z wybranego rodzaju transportu drogowego.

Co otrzymasz dzięki usłudze rozliczania czasu pracy kierowców?

Oferowany pakiet to gwarancja profesjonalnych usług świadczonych przez osoby

ze specjalistyczną wiedzą i doświadczeniem z dziedziny prawa transportowego oraz prawa pracy. Dbamy o komfort i bezpieczeństwo naszych klientów, oferując im wsparcie na każdym etapie prowadzonej działalności. Służymy nie tylko swoją wiedzą merytoryczną, ale przede wszystkim faktyczną pomocą przy sporządzaniu i prowadzeniu dokumentacji przedsiębiorstwa oraz dokonywaniu rozliczeń i analiz.

Kompleksowa analiza czasu pracy kierowców

Nasza usługa koncentruje się w szczególności na kompleksowej analizie oraz rozliczeniach czasu pracy kierowców, stanowiących podstawę dokumentacji w firmach transportowych. Obowiązek tworzenia ewidencji czasu pracy kierowców wynika wprost z ustawy i jest nakładany na każdego pracodawcę. Rozliczenia wykonujemy z wykorzystaniem specjalistycznego oprogramowania, które dostarcza nam wszystkich wymaganych rozwiązań. W ten sposób maksymalnie optymalizujemy procesy rozliczeniowe. Nad sporządzaniem każdej

dokumentacji czuwa specjalista ds. rozliczeń, dlatego też przygotowane przez nas zestawienia zawsze pozostają zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

Rozliczenia płacy minimalnej na terenie UE

Kierowcy zatrudnieni w firmach transportowych, którzy zostali oddelegowani do pracy do wybranych państw europejskich, są objęci płacą minimalną obowiązującą w poszczególnych krajach. To na pracodawcy ciąży jednak obowiązek dokonywania rozliczeń, wymagający dokładnej znajomości zagranicznych przepisów oraz odnajdywania się w często skomplikowanych regulacjach i biurokracji. Klienci korzystający z usługi rozliczania czasu pracy kierowców otrzymują w tym przypadku fachową pomoc i opiekę ekspertów, którzy przejmują obowiązek rozliczenia płacy minimalnej na terenie UE w języku konkretnego państwa oraz polskim. Przedsiębiorcy mogą liczyć ponadto na wsparcie przy formalnościach związanych z delegowaniem pracowników do pracy w innym kraju

członkowskim, w tym w przygotowaniu aneksów do umów o pracę.

Szkolenia dla kierowców i właścicieli firm transportowych

W związku z dynamicznie zmieniającymi się przepisami, zarówno właściciele firm transportowych, jak i sami kierowcy powinni pamiętać o regularnym zapoznawaniu się z nowymi regulacjami. Tylko w ten sposób możliwe stanie się efektywne wykonywanie swoich obowiązków, przekładające się bezpośrednio na sposób funkcjonowania przedsiębiorstwa. W LEGALTRANS pomagamy naszym klientom uzyskać usystematyzowaną wiedzę z wybranych zagadnień, uwzględniających rodzaj wykonywanego przez nich transportu. Na organizowanych szkoleniach chętnie dzielimy się naszym doświadczeniem. Wyszczególniamy często pojawiające się nieprawidłowości, a także wskazujemy zalecenia, które pozwolą ograniczyć liczbę popełnianych błędów.

Gotowe regulaminy pracy kierowców

Dokumentacja pracownicza to podstawowy element funkcjonowania każdego przedsiębiorstwa. W zależności od jego wielkości przygotowujemy zgodnie z przepisami prawa regulaminy pracy lub obwieszczenia. W każdym przypadku jest to dokumentacja dopasowana do

potrzeb firmy, uwzględniająca rozwiązania korzystne nie tylko dla pracowników, ale i pracodawcy.

Dostęp do nowoczesnych technologii – oprogramowanie Legal Telematics

Priorytetem jest dla nas zapewnianie rozwiązań, które pozwalają naszym klientom na wygodniejsze i szybsze wykonywanie wielu obowiązków, przy jednoczesnej optymalizacji kosztów i eliminowaniu ryzyka błędów. Oprogramowanie Legal Telematics umożliwia zdalne pobieranie i przesyłanie danych, a także zachowanie nad nimi pełnej kontroli. Program odpo-

Służymy nie tylko swoją wiedzą merytoryczną, ale przede wszystkim faktyczną pomocą przy sporządzaniu i prowadzeniu dokumentacji przedsiębiorstwa oraz dokonywaniu rozliczeń i analiz.

wiada również za m.in.: odczyt informacji z karty kierowcy i tachografów, raportowanie o przekroczeniu granicy, czy tworzenie odcinków zagranicznych do wyliczenia płacy minimalnej.

Pomoc 24/7 w sprawach nagłych

W sytuacjach nagłych, kierowcy wykonujący obowiązki służbowe mogą

w każdej chwili skontaktować się z dostępnymi przez całą dobę specjalistami. Nasi doradcy dysponują wiedzą z zakresu aktualnych przepisów obowiązujących na terenie UE, dlatego też są gotowi pomóc w każdym napotkanym problemie. Mogą być to m.in. niespodziewane zmiany lub ograniczenia w ruchu, czy trudności z działaniem karty kierowcy. Dyżur w sprawie zdarzeń pilnych, które nie mogą czekać, trwa 24/7.

Rozliczanie delegacji krajowych i zagranicznych

Wybór usługi rozliczania czasu pracy kierowców zapewnia ponadto wsparcie

przy dokonywaniu rozliczeń delegacji krajowych oraz zagranicznych (rozliczanie diet oraz ryczałtów noclegowych). Rozliczenia są sporządzane na podstawie obowiązujących przepisów prawa, a także po uwzględnieniu dokumentacji firmowej.

Profesjonalne wsparcie na wypadek kontroli

W przypadku zapowiedzianej kontroli PIP lub ITD nasi specjaliści oferują swoją pomoc i doświadczenie przy przygotowaniu wymaganych na tę okoliczność dokumentów. Są oni również obecni podczas samego zdarzenia, dokonując niezbędnych wyjaśnień oraz omawiając stosowane w przedsiębiorstwie procedury. Oferowane wsparcie dotyczy także procesu odwoławczego – sporządzania odwołań od decyzji nałożonych przez organy kontrolne. **I**

KANCELARIA TRANSPORTOWA LEGALTRANS

Kancelaria powstała w wyniku rosnącego zapotrzebowania sektora transportowego na doświadczonych specjalistów z zakresu obsługi prawnej. Nasz zespół tworzą wyłącznie doświadczeni praktycy oraz teoretycy prawa transportowego, którzy swoje umiejętności zdobywali dzięki wieloletniej obsłudze prawnej przedsiębiorstw sektora transportowego. Nasza wieloletnia działalność w zakresie obsługi prawnej podmiotów gospodarczych, aktywne uczestnictwo w ogólnopolskich konferencjach branżowych, szereg postępowań sądowych zakończonych sukcesem, jak również skutecznie przeprowadzone restrukturyzacje przedsiębiorstw pozwalają stwierdzić, iż z pewnością na przestrzeni tych lat uplasowaliśmy się wśród najskuteczniejszych kancelarii prawnych specjalizujących się w obsłudze prawnej tej właśnie gałęzi prawa, o czym świadczą chociażby referencje uzyskane od naszych wieloletnich kontrahentów. Specjalistyczna oraz zdobywana na przestrzeni wielu lat wiedza z zakresu problematyki transportu drogowego, to z pewnością jeden z naszych atutów przy wyborze profesjonalnego partnera w zakresie obsługi prawnej.



Jeśli stawiacie Państwo na specjalistów i sprawdzone rozwiązania prawne dla branży TSL, zapraszamy do kontaktu.

Kancelaria Transportowa LEGALTRANS

kancelaria@kt-legaltrans.pl
tel.: +48 531 560 920
<https://kt-legaltrans.pl/>



Tylko w obliczu ratyfikowanej umowy brexitowej będzie można wyegzekwować przestrzeganie przepisów dotyczących kontroli na przejściach granicznych po stronie GB

Fot. Piotr Kuczynski



dr Izabella Tymieńska

UMOWA UNII EUROPEJSKIEJ Z WIELKĄ BRYTANIĄ WPROWADZA STREFĘ WOLNEGO HANDLU, A NIE UNIĘ CELNĄ. TO OZNACZA PŁACENIE CEŁ

Po 47 latach obecności w Unii Europejskiej Wielka Brytania opuściła grono państw członkowskich. 29 kwietnia br. Rada UE przyjęła decyzję w sprawie zawarcia z nią umowy o handlu i współpracy (TCA) oraz umowy o bezpieczeństwie informacji, co stanowiło ostatni etap brexitu.

Umowa o handlu i współpracy wprowadza szereg zmian, które uderzają w przedsiębiorstwa handlujące z Wielką Brytanią. Wynegocjowana umowa nie zakłada np. ogłoszonego handlu bez cła.

Dotychczasowa współpraca z Wielką Brytanią jako państwem trzecim

Wprowadzone od stycznia 2021 r. rozwiązania tymczasowe pozwalały do tej pory zarówno mieszkańcom Unii Europejskiej jak i Brytyjczykom funkcjonować w ramach wynegocjowanych w umowie warunków. Zatwierdzona przez Parlament Europejski oraz Radę UE umowa wprowadza nowy porządek w tym zakresie. Warto zwrócić uwagę zwłaszcza na fakt, że umowa pomiędzy UE i Wielką Brytanią nie jest umową o unii celnej, a umową o strefie wolnego handlu.

Przy umowie o wolnym handlu trzeba spełniać wiele skomplikowanych reguł pochodzenia towaru, aby towary mogły przekraczać granicę na preferencyjnych stawkach celnych. Unia celna z kolei – podpisana między innymi z Turcją, San Marino czy Andorą – stanowi, że wszyst-

kie towary z działów taryfy celnej 25 – 97, czyli towary przemysłowe, przejeżdżają pomiędzy krajami na 0-procentowym cle. Przez takie ustalenia najbardziej stracą przedsiębiorcy po obu stronach umowy.

Najistotniejsze wady zatwierdzonej umowy

Wynegocjowana umowa nie zakłada ogłoszonego handlu bez cła. Jest to umowa o strefie wolnego handlu, a to oznacza bardzo precyzyjne i trudne reguły pocho-

Wynegocjowana umowa nie zakłada ogłoszonego handlu bez cła. Jest to umowa o strefie wolnego handlu, a to oznacza bardzo precyzyjne i trudne reguły pochodzenia do spełnienia dla przedsiębiorców po obu stronach umowy.

dzienia do spełnienia dla przedsiębiorców po obu stronach umowy. Te wymogi będą o tyle trudniejsze do spełnienia, że rynek Zjednoczonego Królestwa jest ograniczony geograficznie i posiada niewiele surowców na swojej wyspie. Natomiast Unia Europejska postrzegana jest jako rynek montażu.

W związku z tym będzie dla przedsiębiorców drożej o wartość cła, czyli podróżują towary wymieniane w handlu pomiędzy Unią Europejską a Wielką Brytanią.

Inną kwestią są granice. Tylko w obliczu ratyfikowanej umowy brexitowej będzie można wyegzekwować przestrzeganie przepisów dotyczących kontroli na przejściach granicznych po stronie GB.

Dobrze, że umowa została wreszcie podpisana, bowiem jest to podstawa do zmuszenia Zjednoczonego Królestwa do jej przestrzegania. Dziś żyjemy w świecie chaosu, ponieważ UE prowadzi przejścia graniczne tak jak z innymi państwami, a po stronie Wielkiej Brytanii odprawia się tylko wyroby alkoholowe, tytoniowe i substancje chemiczne. Reszta towarów przejeżdża bez żadnych obostrzeń, a to oznacza że granica pomiędzy GB a Irlandią Północną nie funkcjonuje w należyty sposób i tak naprawdę nie podlegają kontroli towary, które przedostają się później w swobodnym przepływie towarów na inne terytoria państw członkowskich UE.

Pozostałe problemy wynikające z umowy UE-GB

Umowa Unii Europejskiej z Wielką Brytanią ogranicza również transport drogowy co do liczby aut przejeżdżających tygodniowo pomiędzy Unią a Zjednoczonym Królestwem. Należy pamiętać także o tym, że zatwierdzona przez Parlament Europejski

i Radę Unii Europejskiej umowa będzie musiała być jeszcze negocjowana. Wynika to z rozwiązań dotyczących współpracy UE z Irlandią Północną, podpisanych na cztery lata od 1 stycznia 2021 r. |

dr Izabella Tymieńska,
ekspert celny

15
EDYCJA

TRANSEXPO

XV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO



INSPIRACJE



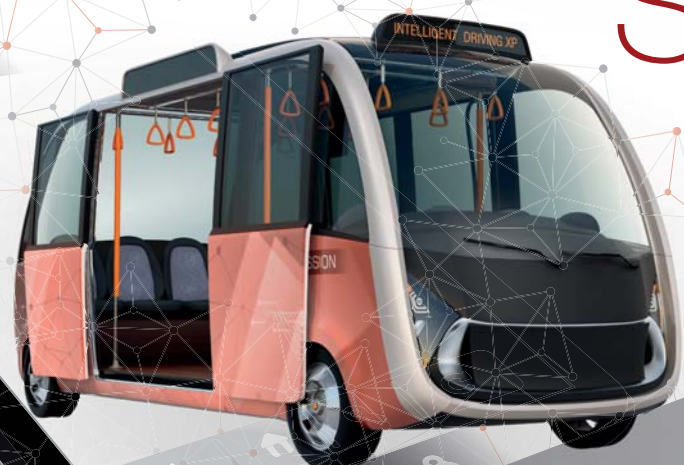
KONT(R)AKTY



BIZNES

Spotkajmy się
27-29.10.2021

KIELCE



KIERUNEK
PRZYSZŁOŚĆ

NOWE LOKALIZACJE

SIEDLCE
WAŁBRZYCH
KOSZALIN
KOLUSZKI
GORZÓW WLKP.
BŁONIE
RADOM
RZESZÓW
OLSZTYN

 PANATTONI

W CIĄGU OSTATNICH 16 LAT DOSTARCZYLIŚMY
PONAD 12 MILIONÓW M² NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

www.panattonieurope.com