

RYNEK TSL



Telematyka przyszłością branży TSL?

Choć branża TSL powoli wraca na dawne tory, to powrót do przychodów sprzed pandemii nastąpi najwcześniej w przyszłym roku. Przedsiębiorcy transportowi intensywnie myślą o oszczędnościach i optymalizacji kosztów, a jednym z rozwiązań jest telematyka, która wpływa też na koszt ubezpieczenia. Dobrze skonstruowana umowa ubezpieczenia pozwala obniżyć cenę polisy o 30-40 proc.

Piotr Podborny

dyrektor biura ubezpieczeń
klientów korporacyjnych, EIB

Pandemia spowolniła rozwój transportu drogowego towarów, zauważa Santander Bank Polska. Od stycznia do lipca tonaż ładunków spadł o 8,3 proc. r/r1. Wpłynęło to oczywiście negatywnie na przychody. Mimo że sytuacja powoli się poprawia z powodu rosnącego popytu na przewozy krajowe (na co ma wpływ boom e-commerce), to odbicie nastąpi najwcześniej w przyszłym roku. Dlatego przedsiębiorcy cały czas szukają oszczędności, m.in. na ubezpieczeniach. Jakich mają opcje? Malejące przychody są dużym wyzwaniem dla każdej firmy. Zwłaszcza

za w sytuacji tak szczególnej, z jaką mamy do czynienia obecnie. Trzeba też zauważyć, że dostosowanie się do niej wymaga często zwiększenia zatrudnienia. A chęć optymalizacji kosztów w branży TSL jest równie naturalna jak w każdej innej. Zazwyczaj jednym z pierwszych działań jest próba obniżenia wydatków na ubezpieczenia. Trzeba to jednak robić „z głową”. Dobrym rozwiązaniem w TSL może być telematyka, z sukcesem stosowana za granicą. Zmniejsza koszty eksploatacji pojazdów, zwiększa bezpieczeństwo jazdy i wpływa na ceny polis.

Niższe koszty i większe bezpieczeństwo

O monitorowaniu ruchu pojazdu, czyli telematyce, mówi się przede

wszystkim, dyskutując o sposobach na obniżenie cen ubezpieczenia OC dla samochodów prywatnych. Warto jednak pamiętać, że jeszcze więcej korzyści może ona przynieść zarządcom flot. W przypadku kierowców indywidualnych badany jest przede wszystkim styl jazdy i liczba wypadków, a dzięki temu narzędziu można zbierać także inne dane. Zamontowane w pojazdach urządzenia pozwalają na ocenę czasu przejazdu na poszczególnych odcinkach tras, analizę zużycia paliwa, a także sprawdzają jego sprawność. Bieżący monitoring stanu akumulatora, temperatury silnika czy poziomu oleju pozwalają też przewidywać ewentualne usterki, co dodatkowo zmniejsza ryzyko awarii i poważnych uszkodzeń. Dzięki temu można utrzymać pojazd w dobrym stanie przez długi czas, co ma wymierny wpływ na koszty jego eksploatacji.

Wszystkie te czynniki oddziałują też na ostateczny koszt ubezpieczenia. Im ostrożniejsi kierowcy, mniejsza liczba wypadków i awarii oraz lepszy stan techniczny pojazdów, tym

niższa składka. Z moich obserwacji wynika, że cena za ubezpieczenie odpowiednio zarządzanego taboru może być nawet o 30-40 proc. mniejsza od standardowej wyceny. Dlatego uważam, że telematyka może być przyszłością ubezpieczeń dla flot, branży TSL. Zwłaszcza że wpływa pozytywnie na ogólny poziom bezpieczeństwa na drodze. Telematyka niesie ze sobą też dodatkowe korzyści dla przewoźników. Poruszanie się monitorowanymi pojazdami będzie nie tylko bezpieczniejsze oraz tańsze, ale i pozwoli lepiej planować czas przejazdu. To z kolei wpływa na optymalizację liczby kursów i kontraktów zawieranych przez firmę. Narzędzia monitorujące ruch mogą też na bieżąco informować o spodziewanych opóźnieniach.

Telematyka wpływa też na likwidację szkód

Warto pamiętać o jeszcze jednym ważnym aspekcie telematyki – sprawniejszej likwidacji szkód. O ile, jak wspomniano powyżej, pozwala unikać niektórych usterek, to

ma też duży wpływ na postępowania odszkodowawcze z polisy. Dzięki temu, że pojazd jest stale monitorowany, można przede wszystkim „od ręki” sprawdzić, kto był odpowiedzialny za szkodę (jeżeli dojdzie do wypadku), a także sprawnie oszacować zakres uszkodzeń i wartość naprawy. Telematyka upraszcza zatem wiele procedur i gwarantuje szybszą wypłatę odszkodowania.

W wielu przypadkach pozwala wręcz załatwić wszystkie formalności zdalnie, jeżeli narzędzia telematyczne były zintegrowane z systemem do likwidacji szkód. Co więcej, połączenie to może również mieć wpływ na ostateczną wysokość składki. Pamiętajmy, że im więcej informacji przekazemy ubezpieczycielowi, tym większe prawdopodobieństwo, że zgodzi się on obniżyć cenę, ponieważ będzie mógł dokładniej oszacować ewentualność wypłaty odszkodowania i jego wysokości.

[1] Źródło: https://media.santander.pl/pr/573_869/branza-tsl-pomimo-niepewnosci-nadrabia-straty-z-okresu-pandemii

Narzędzia nowoczesnego spedytora

Tak jak w każdej dziedzinie życia, tak też w spedycji coraz ważniejszą rolę odgrywa cyfryzacja, sprzyjająca usprawnianiu nawet najbardziej złożonych procesów opartych na przetwarzaniu danych. Spedytorzy to już nie tylko pośrednicy i „opiekuni” klientów, ale też sprawni project managerowie, poruszający się w cyfrowym środowisku i mający pełną kontrolę nad całym procesem transportu.



Katarzyna Syta

prezes zarządu, KAES Logistics

Planery ładunku

Jednym z coraz popularniejszych narzędzi są planery ładunków. To narzędzia, które pozwalają sporządzić wizualizację wykorzystania przestrzeni ładunkowej i zapisanie jej w formie dokumentu, który można przesłać do klienta lub kierowcy. Wykorzystanie do maksimum dostępnego miejsca na ładunek pozwala na zwiększenie wydajności zaplanowanych przejazdów, a co za tym idzie, pomaga zapobiegać tzw. pustym przebiegom, które sprawiają, że proces transportu, nadzorowany przez spedytora, traci na rentowności.

Giełdy transportowe

Do niedawna giełdy transportowe stanowiły o sile digitalizacji w sektorze TSL. Giełdy, czyli platformy informacyjne, służące do kojarzenia przewoźników ze spedytorami i spedytorów z klientami, pozwalające na pozyskiwanie zleceń na doładunki w trakcie pokonywania trasy. Pozwalają one na realizację transakcji przez internet, co niweluje konieczność całej zbędnej „papierologii”, która mocno się piętrzy, zwłaszcza przy przewozach międzynarodowych. Transakcje z użyciem giełd transportowych są dziś bezpieczne, bo skupiają dziesiątki tysięcy zweryfikowanych użytkowników, a same platformy były i pozostają świetnym miejscem do nawiązywania nowych kontaktów, a co za tym idzie – pozyskiwania nowych partnerów biznesowych i poszerzania ich katalogu. Dziś giełdy transportowe nadal cieszą się ogromną popularnością, ale zamiast jedynym narzędziem pracy są często jednym z wielu.

Zarządzanie flotą i kontakt z kierowcą

Tak jak do niedawna pracę spedytora często utożsamiano z dziesiątkami – albo i setkami – maili przypadającymi na jedno zlecenie

i nieustającymi rozmowami telefonicznymi to z klientem, to z przewoźnikiem, to z samym kierowcą, tak dziś technologia sprawia, że wszystko zmierza w kierunku ograniczenia często zbędnych rozmów i wiadomości wysyłanych pocztą

elektroniczną. Ułatwiają to coraz inteligentniejsze systemy monitoringu – na przykład GPS, który pozwala analizować styl prowadzenia kierowcy, wpływ jazdy na zużycie paliwa, pomaga sprawdzać, czy kierowca nie dokonuje gwałtow-

nych i ryzykownych ruchów. I wreszcie – skontaktować się z nim w czasie rzeczywistym. To ważne również dla samego kierowcy, by mógł w każdej chwili skontaktować się ze spedytorem, który „opiekuje się” transportem.

REKLAMA

Wiele krajów. Jedno rozwiązanie. BP Tollbox dla EETS.



Oszczędzaj czas i pieniądze z uniwersalnym urządzeniem do rozliczania opłat drogowych. Zarządzaj flotą samochodów ciężarowych dzięki BP Tollbox oraz karcie paliwowej BP + Aral. Teraz także na terenie Węgier i Szwajcarii. Odwiedź bp.pl/EETS

Fleet Solutions



Transakcje z użyciem giełd transportowych są dziś bezpieczne, bo skupiają dziesiątki tysięcy zweryfikowanych użytkowników.

TOP Menedżerowie branży TSL

Szanowni Państwo,

Rynek TSL rozwija się dynamicznie. Coraz nowocześniejsze rozwiązania usprawniają system dostaw, magazynowania i samego transportu. Branża z ciekawością i otwartością spogląda na nowoczesne technologie i chętnie z nich korzysta, czego efektem jest coraz bardziej dopasowana do potrzeb klientów oferta. Kto stoi za tą otwartością na nowości?

Przedstawiamy Państwu listę liderów TSL, dzięki którym ten sektor ma szansę być innowacyjnym i perspektywicznym. Zapraszamy do zapoznania się z sylwetkami zarządzających, ale też do analizy tekstów przygotowanych przez zaproszonych na nasze łamy ekspertów. To cenna baza wiedzy.

Redakcja



MACIEJ BACHMAN

PREZES ZARZĄDU, GRUPA PEKAES

Menedżer z wieloletnim doświadczeniem w branży logistycznej i konsultingowej. Od marca 2012 r. związany z Grupą PEKAES, gdzie najpierw pełnił funkcję dyrektora finansowego, a następnie objął stanowisko prezesa zarządu. W latach 2009-2012 był wiceprezesem zarządu i dyrektorem ds. finansów i administracji firmy Spedimex, w której przeprowadził reorganizację

segmentu logistyki kontraktowej i był współodpowiedzialny za przygotowanie i wdrożenie nowej strategii biznesowej firmy. W poprzednich latach pracował m.in. w Ernst & Young, Andersen Business Consulting i Arthur Andersen. Jest uznanym specjalistą z wieloma sukcesami na polu poprawy efektywności organizacji. Jako prezes zarządu przeprowadził gruntowną restrukturyzację Grupy PEKAES, czyniąc ją czołowym operatorem logistyczno-intermodalnym w Polsce. Jest absolwentem Akademii Ekonomicznej w Poznaniu na wydziale zarządzania, w zakresie finansów i rachunkowości przedsiębiorstw oraz absolwentem studiów podyplomowych w katedrze zarządzania innowacjami Szkoły Głównej Handlowej. Posiada tytuł biegłego rewidenta.

ryzację Grupy PEKAES, czyniąc ją czołowym operatorem logistyczno-intermodalnym w Polsce. Jest absolwentem Akademii Ekonomicznej w Poznaniu na wydziale zarządzania, w zakresie finansów i rachunkowości przedsiębiorstw oraz absolwentem studiów podyplomowych w katedrze zarządzania innowacjami Szkoły Głównej Handlowej. Posiada tytuł biegłego rewidenta.

YANN BELGY

DYREKTOR GENERALNY, ID LOGISTICS POLSKA

Yann Belgy jest absolwentem ESCM we Francji, ze specjalizacją logistyczną. Posiada wieloletnie doświadczenie w branży TSL, jest znanym i cenionym specjalistą. Karierę rozpoczął w 1997 r. w Polsce i przez kolejne lata pełnił różne odpowiedzialne funkcje za-

rzędzce w Polsce i Rumunii. W latach 2011-2014 odpowiadał za globalną strategię oraz wdrażanie narzędzi wykorzystywanych w aktywności transportowej i zarządzaniu łańcuchem dostaw międzynarodowego operatora logistycznego. W 2014 r. Yann Belgy dołą-

czył do Grupy ID Logistics, lidera na rynku dedykowanej logistyki kontraktowej, i objął stanowisko dyrektora generalnego w Polsce. Od 2017 r. do początku 2020 r. pełnił także funkcję dyrektora generalnego ID Logistics w Rumunii.



ROBERT DOBRZYCKI

CHIEF EXECUTIVE OFFICER, PANATTONI

Robert Dobrzycki odpowiada za działalność firmy w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Polsce, Holandii, Hiszpanii, Czechach i na Słowacji. W 2005 r. założył w Polsce centralę Panattoni dla regionu Europy Środkowo-Wschodniej, natomiast w 2014 r. został mianowany CEO na Europę. W ciągu 15 lat pod kierownictwem Roberta firma zbudowała ponad 8,5 mln m²

powierzchni magazynowej z 20 mln m² całkowitych zasobów w Polsce, osiągając pozycję lidera nie tylko na rynku krajowym. Panattoni niezmiennie pozostaje najbardziej aktywnym deweloperem na europejskim rynku i zajmuje pierwsze miejsca w rankingach pod względem dostarczonej powierzchni magazynowej – w 2019 r. firma czwarty raz z rzędu zajęła

pierwsze miejsce w Top Developers magazynu PropertyEU. Rozpoczął swoją karierę w Menard Doswell & Co., firmie deweloperskiej z branży przemysłowej. Ma ponad 20-letnie doświadczenie w branży nieruchomości. Jest absolwentem Uniwersytetu Warszawskiego i posiada tytuł magistra zarządzania przedsiębiorstwem.

DANIEL FRANKE

MANAGING DIRECTOR, FM LOGISTIC CENTRAL EUROPE

Posiada ponad 20-letnie międzynarodowe doświadczenie w dziedzinie logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw. Przed podjęciem współpracy z FM Logistic swoją karierę zawodową rozpoczął w Grupie Schenker. Sześć lat później, w Niemczech, w siedzibie Grupy, pełnił funkcję dyrektora projektu odpowiedzialnego

za sektor przemysłowy. W 2010 roku dołączył do Rohlig Suus Logistics, gdzie odpowiadał za dział Logistyki Kontraktowej i Transportu w Polsce, który przekształcił w solidny, dochodowy i rozwijający się sektor firmy. Obecnie zarządza spółką FM Logistic Central Europe świadczącą kompleksowe usługi logistyczne,

obejmujące magazynowanie, co-packing i co-manufacturing oraz transport w 4 krajach: w Polsce, w Czechach, na Słowacji i na Węgrzech. FM Logistic Central Europe to ponad 5 500 pracowników, 17 platform logistycznych, blisko 30 magazynów przeładunkowych oraz flota licząca ponad 2 000 pojazdów.



ANDRZEJ IWANOW-KOLAKOWSKI

DYREKTOR REGIONALNY, ASSTRA NA KRAJE UE

Studiował na kierunku międzynarodowe stosunki gospodarcze i polityczne w SGH w Warszawie. Następnie ukończył studia podyplomowe w zakresie logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw oraz zarządzania i finansów również w SGH. Od 2002 r. związany z grupą kapitałową Asstra-Associated Traffic

AG. Pierwsze doświadczenie zawodowe zdobywał na stanowisku spedytora w warszawskiej filii firmy, która w tamtym czasie liczyła kilka osób. Od 2007 r. awansował na stanowisko kierownika biura w Warszawie oraz został członkiem zarządu Asstra Polska. Od 2014 r. pełni funkcję dyrektora regionu na

kraje UE oraz jest członkiem zarządu holdingu Asstra. Sprawuje bezpośredni nadzór nad 14 europejskimi oddziałami grupy kapitałowej obecnej w 22 krajach na świecie. Współtworzy i realizuje strategię opartą na rozwoju oraz wzroście sprzedaży wysokiej jakości usług logistycznych.

GRZEGORZ LICHOCIK

PH.D. – MANAGING DIRECTOR EUROPEAN LOGISTICS POLAND

Dr inż. Grzegorz Lichocik pełni funkcję prezesa zarządu Dachser w Polsce od 2007 r., z sukcesem rozwijając usługi logistyczne dla polskich eksporterów, zwłaszcza w kontekście przesyłek drobnicowych. Z branżą logistyczną związany jest od 1994 r. Kierując kolejnymi

projektami, współtworzył rynek logistyki i standardy w branży TSL w naszym kraju. Główne wyzwania, jakie stawia sobie i firmie Dachser w Polsce, to dalsza rozbudowa sieci dla przesyłek drobnicowych, a także rozwój logistyki kontraktowej i sekcji przesyłek morskich

oraz lotniczych. Jest członkiem rady Wydziału Zarządzania na Uniwersytecie Łódzkim, wiceprzewodniczącym zarządu Polskiego Towarzystwa Logistycznego oraz członkiem Rady GSI Polska. Zasiada też w Radzie Naukowej czasopisma Logistyka.



PAWEŁ MODER

CEO, CZŁONEK ZARZĄDU, LINK

Od ponad 20 lat związany z branżą TSL, od kilkunastu lat członek zarządu, a obecnie dyrektor wykonawczy w LINK, z doświadczeniem zarówno w zarządzaniu strategicznym jak i operacyjnym w branży TSL. Praktyk biznesu oraz menedżer z szerokim doświadczeniem w zakresie planowania i realizacji strategii, zarządzania oraz rozwoju biznesu, doskonale znający międzynarodowy rynek transportu

i spedycji. Entuzjasta wsparcia nowoczesnych technologii w biznesie i automatyzacji procesów. Stawia przede wszystkim na rozwój zaangażowania i kompetencji zespołów, budując odpowiedzialność za wyniki i pracę zespołową. Posiada szerokie doświadczenie w reprezentacji zarządu, negocjacjach, sprzedaży czy finansach. Absolwent studiów Master of Business Administration (MBA) na Akademii Leona

Koźmińskiego oraz Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Dodatkowo aktywnie działa w ramach rozwoju i ochrony interesów polskiej branży TSL w ramach organizacji pracodawców TLP (Transport Logistyka Polska). Prywatnie lubi aktywne formy spędzania wolnego czasu – strzelectwo dynamiczne oraz gry zespołowe, ale również ciekawe książki i filmy oraz dobrą muzykę.

TOMASZ OLENDEREK

DYREKTOR GENERALNY, FRESH LOGISTICS POLSKA

Absolwent Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu na kierunku filologia germańska oraz podyplomowego studium na Uniwersytecie Ekonomicznym w zakresie zarządzania finansami i strategii przedsiębiorstw. Z Grupą Raben jest związany od 1996 r. Od 2002 r. kieruje działaniami firmy Fresh Logistics Polska, a od 2005 r. pełni

funkcję wiceprezesa zarządu. Przez wszystkie lata działalności Grupy Raben brał udział w strategicznym rozwoju spółki zajmującej się kompleksową usługą logistyczną produktów świeżych, wymagających temperatury kontrolowanej. Był zaangażowany w tworzenie nowych oddziałów, restrukturyzując czy wdrażanie innowacyjnych technologii. Od

2016 r. aktywnie realizuje program doskonalenia biznesu Better Every Day, oparty na filozofii lean management. Obecnie zarządzana przez niego firma zatrudnia ponad 600 pracowników w 8 lokalizacjach, dysponuje niemal 60 tys. m² powierzchni magazynowej z kontrolowaną temperaturą oraz 550 środkami transportu.



WOJCIECH SIENICKI

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY, KUEHNE + NAGEL

Wojciech Sienicki ma ponad 30-letnie doświadczenie w branży TSL. Był współwłaścicielem wielu firm transportowych i spedycyjnych, w 1991 r. stworzył spółkę CJ International, która w 2004 r. zajmowała 15. miejsce na liście największych polskich firm spedycyjnych, a w 2008 r. spółkę Rhenus Freight Logistics. Od 2008 r. zajmował kierownicze stanowiska w za-

kresie spedycji drogowej w spółkach: Rhenus Contract Logistics oraz w Kuehne+Nagel. Pełnił również funkcje wiceprezesa ds. finansowych oraz prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD). Obecnie angażuje się w pracę ZMPD na zasadach pracy społecznej. Został odznaczony odznaką honorową „Zasłużony dla Transportu

RP”, odznaką honorową diamentową „Zasłużony dla ZMPD” oraz Złotym Medalem za Długoletnią Służbę. Wieloletnie doświadczenie w strukturach organizacji oraz znajomość polskiego rynku logistycznego umożliwiają mu efektywne zarządzanie polskim oddziałem firmy. Stanowisko dyrektora zarządzającego w spółce piastuje od 4 września 2018 r.

AGNIESZKA ŚWIERSZCZ

CEO, DHL PARCEL POLSKA

Karierę w branży kurierskiej rozpoczęła od technicznego i operacyjnego uruchomienia trzech nowoczesnych centrów sortowania w Polsce, odpowiadając za przygotowanie planów operacyj-

nych, rekrutację, szkolenia zespołu i techniczny start systemów sortujących. Zarządza prawie 8 tys. pracowników i kurierów, pracujących w 43 jednostkach DHL Parcel na terenie całego kraju.

Certyfikowany coach. Jej wyróżniki to siła, odwaga i umiejętność budowania efektywnych zespołów. W biznesie przejmuje inicjatywę i nie oddaje sukcesu w ręce przypadku.



RYNEK TSL



Nowe technologie a przyszłość transportu i logistyki

Rozwój globalnego łańcucha dostaw, logistyki oraz transportu jest napędzany dzięki dynamicznym zmianom gospodarczym, nowym modelom biznesowym czy postępowi technologicznemu.



Łukasz Łukasiewicz

Operations Manager,
SwipBox Polska

Cały sektor zyskuje na implementacji innowacyjnych narzędzi, jak między innymi automatyzacja, cyfryzacja, rozszerzona rzeczywistość oraz big data. Ewolucja procesów jest zatem nieunikniona, a pandemia COVID-19 wiele z nich drastycznie przyspieszyła, tym bardziej, że do tej pory wydawało się, że transport i logistyka to takie gałęzie gospodarki, którym nie grożą rewolucyjne przeobrażenia.

Przełomowe zmiany zachodzą na naszych oczach. Pandemia wymusiła na operatorach adaptację do nowej rzeczywistości i reakcję na funkcjonowanie w zupełnie nowych realiach. Z drugiej strony, powszechna transformacja modeli biznesowych była nieunikniona, ponieważ sektor TSL nie mógł pozostać bierny na dynamiczny progres segmentu e-commerce. Autonomika w transporcie to przyszłość, jednak cyfrowa rewolucja w postaci wyeliminowania człowieka z procesów logistycznych na razie nam nie grozi.

Transformacja usług

Jak wynika z raportu PwC – „CEE Transport&Logistics Trendbook” – digitalizacja, przesunięcia w handlu międzynarodowym, rozwiązania software’owe, wewnętrzne zmiany w handlu oraz rozwój narzędzi w obszarze maszyn i urządzeń wymuszają zmiany w sektorze TSL. Niemal 70 proc. prezesów firm transportowo-logistycznych z całego świata uważa, że podstawowe technologie w zakresie świadczenia usług będą ulegać transformacji. 62 proc. jest natomiast zdania, że zmiany bezpośrednio dotkną kanałów dystrybucji.

Powszechna automatyzacja procesów magazynowych jest wiodącym trendem, zmieniającym dotychczasowy wizerunek branży logistycznej. Robotyzacja przekłada się na radykalne skrócenie realizacji zamówień, ale również zwiększa bezpieczeństwo w przestrzeni magazynowej oraz minimalizuje ryzyko związane z niewłaściwym doborem pracowników, którym brakuje odpowiednich kwalifikacji. Dla przykładu, firma Amazon działa w oparciu o zautomatyzowany system Amazon Robotics, który znajduje zastosowanie również w zaawansowanym technologicznie magazynie w Kołbaskowie, nieopodal Szczecina. Obok tysiąca ludzi pracuje trzy tysiące robotów, co pozwala codziennie realizować ok. 400 tys. przesyłek na terenie Europy.

Nowe wyzwania

Innym trendem, który w ostatnich latach przybrał na sile, jest elektromobilność. Transport samochodowy musi sprostać nowym wyzwaniom, będącym efektem restrykcyjnych regulacji związanych z ochroną środowiska w Unii Europejskiej, co w konsekwencji ma przynieść zmniejszenie emisji dwutlenku węgla, a także NOx. Strefy niskoemisyjne w wielu miastach na Starym Kontynencie są już standardem i nie mają do nich dostępu pojazdy zanieczyszczające powietrze. W ciągu najbliższych kilku lat całkowity koszt użytkowania ciężarówek elektrycznych ma być bardziej konkurencyjny w relacji do tradycyjnych pojazdów, między innymi dzięki obniżeniu cen baterii.

W transporcie możemy zatem spodziewać się pierwszeństwa w elektryfikacji pojazdów dostawczych przeznaczonych do dystrybucji lokalnej na potrzeby miejskiej logistyki, która wymaga mniejszej ładowności, szybkości i ekologii łańcucha dostaw. Kolejnym etapem będzie przejście na napędy alternatywne także tych pojazdów, których przeznaczeniem jest transport międzynarodowy oraz krajowy.

Nie jest tajemnicą, że automatyzacja czy informatyzacja są implementowane, ponieważ przedsiębiorstwa borykają się z brakiem rąk do pracy. Cyfrowa rewolucja nadal jest jednak odległą perspektywą, ponieważ firmy działające na rynku logistycznym nie mają na podorzędziu narzędzi, które ułatwiają kompleksowy dostęp do infrastruktury informatycznej, drogowej, kolejowej oraz morskiej. Jednym z kluczowych kierunków, który

może wyznaczyć drogę rozwoju dla logistyki, jest automatyzacja w transporcie. Wiele dotychczasowych modeli wskazuje natomiast, że tego typu rozwiązania najszybciej będą wdrażane w transporcie kolejowym, który cieszy się największą efektywnością, przepustowością i optymalizacją w stosunku ceny do inwestycji.

Nowe narzędzia

Możliwości technologiczne nabrały zupełnie nowego znaczenia w czasach pandemii. Dla przykładu, automaty najnowszej generacji nie wymagają podłączenia do prądu, co znacznie ułatwia ich możliwości instalacyjne oraz obniża koszty, ponieważ na samym akumulatorze ich żywotność wynosi osiem lat. Ponadto, nie posiadają ekranu, a jako swój interfejs wykorzystują aplikację użytkownika, która pozwala na odbiór i nadanie przesyłki, a także prowadzi konsumenta do urządzenia, w którym przesyłka się znajduje. Wykorzystanie aplikacji jako interfejsu automatów sprawiło, że to smartphone stał się jednostką sterującą boxem, dzięki czemu urządzenie nie wymaga ani zasięgu GSM, ani połączenia z sieciami Wi-Fi lub LAN. Wystarczy połączenie bluetooth z telefonem, a cała transmisja danych odbywa się pomiędzy aplikacją na smartphonie a serwerem. Zwykły dotykowy interfejs nie jest już potrzebny, ponieważ to mobile załatwia sprawę. Wraz z wybuchem pandemii obserwujemy gwałtowny wzrost zakupów w kanale e-commerce. Dzięki odbiorowi bezdotykowemu, automaty stały się najbardziej bezpieczną alternatywą dla dostaw typu door-to-door.

W zakresie optymalizacji łańcucha dostaw kluczowym wyzwaniem dla sektora transportu i logistyki jest przede wszystkim budowa gęstej sieci urządzeń, umożliwiającej możliwie najbardziej wygodny odbiór przesyłek przez klientów końcowych, którzy oczekują szybkiej dostawy w dogodnych dla siebie punktach odbioru. Równolegle, proponowane rozwiązania muszą być ekologiczne, mieć wpływ na redukcję dwutlenku węgla. Kolejnym aspektem jest jeszcze większe zaangażowanie w rozwój rozwiązań software’owych oraz minimalizacji kosztów urządzeń.



Możliwości technologiczne nabrały zupełnie nowego znaczenia w czasach pandemii. Dla przykładu, automaty najnowszej generacji nie wymagają podłączenia do prądu, co znacznie ułatwia ich możliwości instalacyjne oraz obniża koszty.

Etykietowanie w sektorze TSL – narzędzia ułatwiające funkcjonowanie branży

Po prawie roku pandemii obserwujemy, że znaczne przyspieszenie procesu digitalizacji społeczeństwa przyczyniło się do rozwoju rynku e-commerce, a co za tym idzie wzmożonego ruchu w branży TSL. Prawie 3/4 (73 proc.) użytkowników Internetu robi zakupy w sieci, wynika z raportu „E-commerce w Polsce 2020”, realizowanego w marcu 2020 r.



Tomasz Boroński

Business Development Manager
ES Solution, Brother Polska

W obliczu lockdownu wszyscy mieliśmy wrażenie, że świat zwolnił – pracownicy branży transportowej, logistycznej i spedycyjnej dwóili się i troili, aby zapewnić ciągłość dostaw niezbędnych produktów. Należy zauważyć, że z roku na rok wzrasta rola logistyki w łańcuchu wartości dla klienta – wynika z raportu Transporeon Group. Firmy logistyczne i transportowe w codziennej pracy zmagają się z takimi wyzwaniami jak zatłoczona strefa rozładunkowo-załadunkowa, czy zbyt duża ilość czynności wykonywanych ręcznie, przez co pracownicy tracą cenny czas.

Określić indywidualne potrzeby biznesu

Zastosowanie odpowiedniego systemu znakowania w magazynie

wpłynie nie tylko na przyspieszenie całego procesu wysyłki, optymalizację kosztów, ale również na zmniejszenie ryzyka wystąpienia błędów. Wprowadzenie dedykowanych rozwiązań technologicznych w centrach logistycznych oraz w podmiotach zajmujących się sprzedażą wielokanałową i e-handlem umożliwi automatyzację serii procesów, która to zmiana wpłynie na cały łańcuch dostaw.

Pierwszym krokiem we wdrożeniu powinno być określenie indywidualnych potrzeb biznesu – w tym dobranie odpowiednich rozwiązań technologicznych. Podczas pracy w magazynie szczególnie przydatne są mobilne rozwiązania drukujące, które umożliwiają pracownikom sprawne przemieszczanie się po całej hali. Przenośne modele powinny posiadać wytrzymałą baterię, która pozwoli na nieprzerwane wykonywanie służbowych obowiązków. Aby ułatwić specjalistom pracę, drukarki etykiet posiadają wbudowany wyświetlacz LCD oraz klawisz wspierające tworzenie oznaczeń. Przy wyborze tego rozwiązania należy zwrócić szczególną uwagę na trwałość samego urządzenia, w tym odporność na upadki i czynniki zewnętrzne, takie jak wilgotność czy poziom zapylenia. Warto



również zadbać o to, aby drukarka była w pełni kompatybilna zarówno z systemami Windows i macOS z poziomu komputera, jak i z Androidem i iOS za pomocą smartfona czy terminala mobilnego. Dzięki temu pracownik będzie mógł samodzielnie tworzyć oraz drukować odpowiednie oznaczenia w dogodnym dla siebie miejscu i czasie.

Odpowiedniej jakości oznaczenia

Bardzo istotne jest również dobranie odpowiedniej jakości oznaczeń. Przy druku etykiet na produkty przechowywane w niskich temperaturach lub narażone na kurz w magazynie, potrzebne są dopasowane technologie. Druk termiczny nie gwarantuje wysokiej wytrzymałości etykiety, ponieważ jest wrażliwy na zmienne czynniki atmosferyczne, temperaturę (przede wszystkim), wilgotność czy choćby uszkodzenia mecha-

niczne. Zdecydowanie trwalszym rozwiązaniem są etykiety, które są odporne na działanie zarówno wysokiej, jak i niskiej temperatury, wilgoć, uszkodzenia typowo mechaniczne, w tym ścieranie i działanie silnych substancji chemicznych, oraz gwarantują one zwiększenie trwałości nadruku. Sprawdzają się one przy oznaczeniu towarów, które potrzebują dedykowanej temperatury przechowywania lub przy znakowaniu produktów o chropowatej strukturze zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz magazynu. Te etykiety sprawdzają się również przy oznaczeniu istotnych instalacji w budynku np. tych elektrycznych czy sieciowych oraz wskazaniu ciągu komunikacyjnego – dzięki wysokiej odporności na działanie promieni słonecznych i wilgotność będą one służyły przez długie lata. Dzięki stosowaniu odpowied-

niej technologii druku firma może znacznie usprawnić serie procesów logistycznych oraz podnieść poziom bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie. Posiadanie przenośnego i wytrzymałego urządzenia do zdalnego drukowania w wielkopowierzchniowym magazynie sprawia, że wszystkie procesy staną się bardziej wydajne, szybsze i tym samym bardziej ekonomiczne. Dodatkowo wsparcie dedykowanych etykiet w konkretnym procesie zwiększy ich żywotność i zmniejszy ryzyko zniszczenia oznaczenia. Pracownicy mogą używać mobilnych urządzeń do etykietowania produktów przy kompletacji, pakowaniu i wysyłce produktów, co usprawnia cały proces. Wprowadzenie rozwiązań technologicznych, które umożliwią automatyzację serii procesów, wpłynie na cały łańcuch dostaw, a co za tym idzie również na poziom satysfakcji klienta.

REKLAMA

Inteligentne wózki zrewolucjonizują transport w fabrykach

Transport może obecnie stanowić nawet połowę kosztów prowadzenia działalności. Ograniczenie do minimum roli człowieka wewnątrz fabryk czy magazynów pozwoli obniżyć nie tylko koszty osobowe, lecz także te generowane w wyniku ludzkich pomyłek. Polski start-up opracował inteligentny system, w którym pracowników zastępują zrobotyzowane wózki, co pozwala niemal w pełni zautomatyzować pracę np. na halach produkcyjnych.

– Jesteśmy w stanie realizować procesy transportu np. między poszczególnymi liniami produkcyjnymi a magazynem i robić to w sposób kontrolowany, w pełni zautomatyzowany, a jednocześnie zbierać dane o tym procesie, analizować je w celu jego optymalizacji – przekonuje w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Innowacje Jakub Michalski, współzałożyciel, odpowiadający za sprzedaż zagraniczną, biznes i product development w VersaBox. Polski start-up stworzył Autonomy@Work, czyli system autonomicznych pojazdów przeznaczonych do inteligentnej intralogistyki – transportowania towarów wewnątrz magazynów lub hal produkcyjnych. Oprócz zrobotyzowanych wózków na system składa się też oprogramowanie pozwalające na ich pozycjonowanie i wytyczanie optymalnych tras z uwzględnieniem przeszkód, które należy ominąć. Wózki mają ładowność do 700 kg, a ich baterie pozwalają efektywnie pracować przez 8 godzin.

Dostarczamy **jakość**

TRANSPORT NA TERENIE EU

OD 1989 **PONAD 30 LAT DOŚWIADCZENIA**

100 TYS. **ZREALIZOWANYCH ZAMÓWIEŃ ROCZNIE**

1200 **JEDNOSTEK TRANSPORTOWYCH**

75 MLN **KM PRZEJECHANYCH ROCZNIE**

Q **WYSOKA JAKOŚĆ USŁUG**

www.linktransport.eu

DEDYKOWANE ROZWIĄZANIA IT

DIGITALIZACJA

NOWOCZESNE SYSTEMY IT

DOSTOSOWANIE DO APLIKACJI KLIENTÓW

24 H MONITORING TELEMATYKA

AUTOMATYZACJA PROCESÓW (RPA)

RYNEK TSL

TSL stawia na LNG

Rosnąca liczba przewoźników decyduje się na inwestycję w paliwa alternatywne. Jest to spowodowane koniecznością przestrzegania coraz bardziej restrykcyjnych norm emisyjności i zapisami, które we Wspólnocie wprowadza European Green Deal. Przedsiębiorcy transportowi mają do wyboru elektryki i gaz. Rzeczywistość pokazuje, że ten drugi napęd jest popularniejszy. Czy LNG wkrótce stanie się wiodącym paliwem w ciężarówkach?

Marta Staniszevska

ekspert GBox i Inelo

Głównym warunkiem wzrostu popularności LNG jest rozwój infrastruktury punktów tankowania. Prym wiodą w tym zakresie Włosi, z kilkoma operatorami oferującymi taki rodzaj paliwa. Według wyliczeń Polskiej Platformy LNG nad Wisłą stacje LNG są zaledwie cztery¹. Docelowo osiem kolejnych, z pierwszą we Wrocławiu, ma otworzyć Shell. Oznacza to kilkukrotny wzrost liczby punktów oferujących ciekły gaz ziemny, ale czy to wystarczy? Jeżeli plany się powiodą, Polska będzie nieźle wypadać na tle pozostałych państw członkowskich: w całej Europie stacji ma w sumie powstać 39. Dopóki jednak infrastruktura się nie upowszechni, polscy transportowcy stawiający na LNG inwestują z budowę takich stacji na terenie własnych baz, co pozwala tankować ciężarówki bezpośrednio w siedzibie firmy. O popularności tego rozwiązania świadczą internetowe poradniki, z których mogą skorzystać przedsiębiorcy.

Inwestowanie we własną stację LNG to gigantyczny koszt, ale zainteresowanie tym tematem świadczy o niewątpliwym trendzie, z którym mamy do czynienia. Jeżeli przedsiębiorcy nie wierzaliby przyszłości z tym paliwem, nie decydowaliby się na taki wydatek. Własna infrastruktura jest też w gruncie rzeczy sposobem na oszczędzanie, ponieważ można zatankować bez płacenia marży zewnętrznemu operatorowi paliwowemu. Taki wydatek może się w przyszłości zwrócić również ze względu na możliwość sprzedawania LNG ciężarówkom innych firm.

Jak sprawdzić, że LNG się opłaci?

Na decyzję o inwestowanie w LPG, zarówno pod kątem instalacji w pojeździe, jak i infrastruktury w bazie, ma wpływ całościowa kondycja przedsiębiorstwa. W ocenie jej składowych pomagają cyfrowe narzędzia, takie jak systemy TMS (ang. *Time Management System*), które pozwalają zweryfikować koszty inwestycji całej firmy lub za pomocą algorytmu obliczyć spalanie LNG w stosunku do spalania silnika Diesla (o ile przedsiębiorca waha się pomiędzy tymi

dwoma technologiami). Możliwość wprowadzenia do systemu danych specyficznych dla naszej firmy pozwala z dużą dokładnością symulować trasę i koszty przewozu. Dla przykładu, jeżeli decydujemy się na tankowanie LNG w punktach na trasie, możemy nanieść stacje na mapę przejazdu i sprawdzić, czy realizujemy transporty w ich okolicy.

LNG, a może CNG? Który gaz na której trasie?

Dzięki LNG (ang. *Liquidified Natural Gas*) kierowca może przejechać aż 1600 km. Dlatego nadzieję w nim

upatrują przewoźnicy międzynarodowi. LNG to gaz ziemny, który zmienia stan skupienia na płynny w temperaturze -161 stopni Celsjusza. Kierowcy mają do dyspozycji jeszcze CNG (ang. *Compressed Natural Gas*), przechowywany w stalowych zbiornikach i sprężony do ponad 200 barów. Jest on jednak mniej wydajny, ponieważ na jednym baku można przejechać do około 400 km. Ze względu na to można przypuszczać, że będzie wykorzystywany na trasach krajowych lub wręcz lokalnych. Na rzecz popularności LNG może zaważyć także to, że producenci już teraz ofe-

rują pojazdy z fabrycznymi instalacjami obsługującymi to paliwo, podczas gdy zwolennicy CNG muszą w dalszym ciągu stosować jego mieszaninę z olejem napędowym do silnika Diesla. Wyjątek mogą stanowić Niemcy, w których z opłat drogowych zwolnione są pojazdy posiadające nawet niefabryczną instalację CNG.

Prąd i wodór zostają z tyłu

Z doniesień prasowych wiemy, że nad technologią pozwalającą napędzać pojazdy wodorem pracują niektóre koncerny samochodowe. Problemem jest jednak stworzenie rozwiązania, które pozwalałoby przechowywać gaz w tani sposób. Również pojazdy elektryczne, choć utożsamiane z ekologicznymi rozwiązaniami, nie są w dłuższej perspektywie przyjazne środowisku. A to tylko jedno z wielu niedogodności elektryków. Podstawowym problemem pojazdów elektrycznych jest ich niewielki zasięg. Żaden przedsiębiorca transportowy nie zdecyduje się na ładowanie ciężarówki przez 14 godzin tylko po to, żeby przejechać kilkaset kilometrów. Inną sprawą jest masowe produkowanie baterii, ponieważ wytwarzanie wielkich ogniw jest w perspektywie czasu nieekologiczne. Przeszkody w rozwoju napędu wodorowego i elektrycznego, a także coraz bardziej restrykcyjne normy dyktowane przez UE, przyczynią się z całą pewnością do popularyzacji LNG.



Pandemia to czas, by powiedzieć „sprawdzam” przyjętej strategii biznesowej

Szczególna sytuacja, z jaką mierzymy się od wielu miesięcy, wymaga nieszablonowego myślenia, nowych pomysłów, zrewidowania dotychczasowych modeli prowadzonej działalności. Niewątpliwie jedną z kluczowych zmian rynkowych jest rewolucyjny rozwój sektora e-commerce, który w istotny sposób wpłynął na wzrost wolumenu firm kurierskich. Najważniejsze jednak zostaje niezmiennie: dbałość o naszych klientów i pracowników oraz kurierów.



Agnieszka Świerszcz

CEO, DHL Parcel Polska

e-commerce, a ten sukcesywnie rośnie od lat.

Rosnący rynek

Korzystając z dostępnych danych rynkowych, kiedy porównamy wartości różnych segmentów rynku detalicznego w Polsce, można zaobserwować, że obecnie biznes e-commerce jest większy niż chociażby cały rynek odzieży i obuwi, RTV, AGD oraz sprzętu elektronicznego, DIY. Nadal jednak jest to rynek, który charakteryzuje się bardzo wysokim potencjałem dalszych wzrostów. Według raportu „Handel internetowy w Polsce 2020” już w 2019 r. e-commerce odpowiadał za 10,7 proc. rynku handlu detalicznego w Polsce, a we-

dług prognoz w 2025 r. będzie to już 19 proc. Taka dynamika jest w dużej mierze spowodowana epidemią COVID-19. Sklepy on-line notowały wysokie wzrosty sprzedaży, a wiele sieci sklepów stacjonarnych podjęło decyzję o rozpoczęciu działalności handlowej w Internecie. Pandemia sprawiła, że sprzedaż internetowa nabrała tempa także w kategoriach, które do tej pory nie cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród konsumentów kupujących on-line. Przykładem są chociażby artykuły spożywcze (źródło: Raport „Handel internetowy w Polsce 2020”).

Zamawiający w Internecie, poza artykułami higienicznymi i środkami ochrony, byli szczególnie zainteresowani produktami z kategorii: zdrowie i uroda, książki, elektronika, ale także akcesoria dla najmłodszych, czy te dedykowane dla domu i ogrodu.

Weryfikacja przyjętej strategii biznesowej

Pandemia to także czas weryfikacji przyjętej strategii biznesowej. Jako firma, świadoma ogromnych szans,

jakie niesie za sobą digitalizacja i automatyzacja, w dużej mierze byliśmy przygotowani na prowadzenie biznesu w nowej, zdalnej formule tam, gdzie jest to możliwe.

W DHL Parcel sytuacja związana z epidemią nie zatrzymała procesów, ale uwidoczniła i wzmocniła nasze działania digitalowe w tym obszarze. Jednym z przykładów są rozwiązania umożliwiające naszym pracownikom pracę zdalną, innym – najnowocześniejsze systemy operacyjne i w pełni zautomatyzowane sortownie przesyłek, w których tworzymy środowisko pracy, gdzie załoga pracuje w bezpiecznej odległości. Wieloletnie inwestycje w nowe technologie pozwalają dziś na w dużej mierze zdalne prowadzenie biznesu. Wpływają również na wydajność w procesach dedykowanych obsłudze klientów e-commerce.

Kluczowe znaczenie ma tu automatyzacja procesów i digitalizacja przepływu danych. Istotna jest także modernizacja infrastruktury magazynowej i dostosowanie wykorzystywanego sprzętu do potrzeb pro-

cesowych. Ciekawym rozwiązaniem, które coraz częściej znajduje zastosowanie w praktyce, jest także integracja systemów operatorów logistycznych z platformami klientów, by w jeszcze większym stopniu usprawnić obsługę. W przypadku usług kurierskich ogromne znaczenie ma precyzyjnie zaprojektowana sieć operacyjna i otwartość na indywidualne oczekiwania partnerów biznesowych. Optymalna lokalizacja centrów sortowania i terminali, bieżące dostosowywanie obsady i tras kurierskich do posiadanego wolumenu, umiejętność dopasowania profilu operacji magazynowych do dedykowanych potrzeb klienta – to czynniki, które w znacznej mierze decydują o wydajności operacji i efektywnej obsłudze sektora e-commerce.

Stale inwestujemy w rozwój naszej firmy, usprawnianie procesów, których celem jest jeszcze lepsza obsługa naszych klientów, zarówno nadawców, jak i odbiorców, podniesienie efektywności operacyjnej i utrzymanie wysokiego zaangażowania naszych pracowników i kurierów.

Warto podkreślić, że poziom wzrostów u poszczególnych graczy na rynku KEP jest skorelowany ze strukturą bazy klientów i obszarów, w jakich prowadzą oni działalność biznesową. DHL Parcel to ekspert w obsłudze logistycznej dynamicznie zmieniającego się rynku