

LIDERZY TSL



Łańcuchy dostaw pod kontrolą. Organizacje potrzebują innowacji w obszarze IT i analizy danych

W ciągu ostatnich kilkunastu miesięcy łańcuchy dostaw zostały poddane dużej presji i stanęły w obliczu większej liczby biznesowych i operacyjnych wyzwań niż kiedykolwiek wcześniej.



Marcin Pleszko

Chief Product Manager, Sagra Technology

Było to szczególnie widoczne w handlu detalicznym. Ogromna liczba sklepów miała problemy z funkcjonowaniem, co skłoniło wielu przedsiębiorców do zwrócenia się w kierunku e-commerce oraz położenia większego nacisku na zapewnienie terminowości dostaw.

Chmura daje więcej możliwości

Detaliści cały czas nie wiedzą, z jakimi wyzwaniami przyjdzie im się zmierzyć w perspektywie najbliższych miesięcy. Pewni są jednego: że trudności znów mogą nastąpić. Dlatego starają się jak najlepiej zabezpieczyć swoje łańcuchy dostaw i nadążać za

ogromnym zapotrzebowaniem na e-commerce. Wielu z nich podejmuje decyzję o przeniesieniu systemu IT wspomagającego zarządzanie procesami do chmury. Co nimi kieruje? Z pewnością zdrowy rozsądek. W przypadku tradycyjnego rozwiązania, kiedy dostawca oprogramowania dodaje nowe aktualizacje, detaliści nie mają do nich dostępu, dopóki nie przeprowadzą aktualizacji. To oznacza, że firmy tracą szansę na skorzystanie z innowacji wtedy, gdy najbardziej ich potrzebują. Aplikacje w chmurze pozwalają na aktualizację systemów na bieżąco, bez konieczności jakichkolwiek przestoju firmy. Kolejną kwestią jest czas realizacji dostaw. Mimo że pandemia sprawiła, że klienci lepiej rozumieją wyzwania związane z zaopatrzeniem, dziś oczekują pełnego zaopatrzenia w sklepach stacjonarnych, a w przypadku zamówień online – dostawy na drugi dzień. Jeśli tego nie otrzymują, mogą szybko zniechęcić się do danego sklepu i przejść do konkurencji. Firmy koncentrują się zatem na realizacji oczekiwań konsumentów,

inwestując w rozwiązania usprawniające i w coraz większym stopniu automatyzujące łańcuchy dostaw. Coraz częściej wykorzystują przy tym sztuczną inteligencję, analitykę danych czy business intelligence. Wszystko to wpływa na łańcuchy dostaw i ich zdolność do nadążania za nawet najmniejszymi zmianami w zachowaniach klientów.

Wyższy poziom logistyki

Pojawienie się technologii cyfrowych oraz szybki rozwój tego obszaru zmieniły krajobraz biznesowy i operacyjny globalnej branży transportu towarowego. Dziś rozwój produktów opartych na chmurze obliczeniowej i rozwiązań oprogramowania dla przedsiębiorstw umożliwił operatorom magazynów lepszą kontrolę nad zapasami i zaspokajanie popytu, nawet kiedy jest on bardzo zmienny. Szeroko rozumiana cyfryzacja, innowacje na ostatnim etapie dostawy, automatyzacja w magazynach, platformy cyfrowe – wszystko to diametralnie zmieniło globalny ekosystem łańcuchów dostaw.

Dziś, zarówno dla detalistów, jak i klientów indywidualnych, niezwykle istotne jest połączenie sfery fizycznej i cyfrowej. Najlepiej, jeśli zakupy można robić zarówno sta-

cjonarnie, jak i cyfrowo, a także, aby były dostępne elastyczne opcje dostawy, odbioru i zwrotu. To wymaga doskonałej organizacji przepływu towarów oraz danych z nimi związanych. Organizacje będą polegać na informacjach w coraz większym stopniu, w związku z tym, powinny je gromadzić oraz analizować. Jednak, aby wszystkie ważne informacje mogły być między różnymi systemami przesyłane i analizowane, muszą być ujednolicone. Ponieważ najczęściej mają różne źródła pochodzenia, muszą zostać przetłumaczone, czyli doprowadzone do takiej samej postaci. Służą temu platformy automatyzujące integrację danych.

Integracja danych

Automatyczna integracja danych daje firmom szereg korzyści: połączenie transportu z planowaniem popytu, produkcją, zapasami, zakupami czy obsługą klienta. Taki ujednolicony model danych może znacznie przyspieszyć procesy informacyjne oraz ułatwić korzystanie innych technologii, takich jak uczenie maszynowe. Machine Learning może automatycznie dostarczyć rekomendację alternatywnego dostawcy lub wskazać, gdzie jesz-

cze znajdują się zapasy danego produktu, a nawet określić, która z opcji byłaby korzystniejsza pod kątem kosztów czy konkretnych klientów. Co istotne, część operacji może zostać zautomatyzowana, np. zamówienia w przypadku obniżenia się stanu jakiegoś produktu, które mogą być przesyłane z automatu, nawet bez konieczności potwierdzenia przez pracownika. To wszystko ma coraz większy wpływ na produktywność organizacji handlowych oraz ich koszty.

Pandemia uwidoczniła zalety technologii. Wcześniej wydawało się, że wzorce zachowań klientów oraz sezonowość popytu są dość łatwe do przewidzenia. Okazało się jednak, że takie wydarzenia jak lockdown o globalnym zasięgu, zakłócenia w produkcji i łańcuchach dostaw, gwałtowne wahania popytu, mają ogromny wpływ na rynek. Dziś, aby pozostać konkurencyjnym, organizacje muszą zbierać dane ze swoich procesów i dogłębnie je analizować. Potrzebują zatem systemów IT, które zapewnią im pełną widoczność danych, umożliwią prognozowanie i optymalizację procesów, a także pomogą im w zarządzaniu i kierowaniu zadaniami będącymi skutkiem powziętych wniosków i spostrzeżeń.

ZAPEWNIĆ KLIENTOM RÓWNOWAGĘ I PRZEWIDYWALNOŚĆ

Od wybuchu pandemii w Chinach minęło ponad 18 miesięcy, a od ponad roku zmagamy się z nią w Europie. Zamknięcia, otwarcia, fale, obostrzenia, luzowanie i konieczność ciągłej adaptacji to codzienność biznesu od kilkunastu miesięcy. Chyba dla każdego człowieka był to intensywny okres, a skoro dużo się działo, to mogliśmy już zapomnieć, jakie były nastroje w marcu czy kwietniu ubiegłego roku.



Łukasz Chyliński
prezes zarządu, TRUCK CARE

W branży TSL był to wyjątkowo trudny czas. Z jednej strony gospodarka się zatrzymała. Z drugiej – transport drogowy cały czas był potrzebny, by utrzymać łańcuchy dostaw w wielu segmentach. Niełatwo było jednak realizować zadania transportowe, odpowiedzieć na popyt na usługi przewozowe, gdy lockdown spotęgował zatory płatnicze. Wielu przedsiębiorców chciało się rozwijać, inwestować, ale bez regularnego dopływu środków nie mieli takiej możliwości. Zamiast tego musieli skupić się na walce o przetrwanie. Widzieliśmy to dokładnie. Spora część naszych kontraktów została wypowiedziana i nagle na naszych parkingach pojawiło się mnóstwo pojazdów, które nie jeździły, a więc generowały nam koszty. Na szczęście taka sytuacja trwała dwa miesiące. Następnie branża zaczęła pytać o wynajem, ale na krótsze okresy – najczęściej na kilka miesięcy. To była konsekwencja niepewności. Co prawda gospodarka była otwierana w letnich miesiącach, ale też epidemiolodzy zwiastowali kolejną falę na jesień, więc mało kto chciał wiązać się wieloletnimi umowami. Dla nas ważne było to, że wszystkie pojazdy, które do nas wróciły w kwietniu czy maju, wkrótce wyjechały na drogi. Już w październiku cała nasza flota była w ruchu.

Zdając z przedsiębiorcy sporą część ryzyka

Jeszcze przed pandemią wiedzieliśmy, że to forma finansowania, która będzie się sukcesywnie rozwijać. Dlatego też wzmacnialiśmy i poszerzaliśmy ofertę w tym zakresie. Wynajem „zdejmuje” z przedsiębiorcy sporą część ryzyka, a dzięki stałym i przewidywalnym kosztom pozwala łatwiej budżetować i wyceniać usługi. W czasach, w których mamy coraz więcej zmiennych, firmy doceniają usługi, które można ustawić po stronie stałych, skupiając się na trzonie biznesu. Większe zainteresowanie wynajmem łączy się też z pewną zmianą podejścia. Dziś niektórzy przedsiębiorcy wolą zapłacić nieco więcej za użytkowanie pojazdu, zachowując jednocześnie możliwość wcześniejszego wy-



powiedzenia umowy. Wartością jest elastyczność, jaką daje wynajem.

Mam też satysfakcję z tego, że wiele polskich firm transportowych, w tym nasi klienci, wzmocniło swoją pozycję rynkową w trakcie i po pandemii. Połacy wykorzystali i wypełnili luki, jakie pojawiły się na rynku, realizując zadania, których firmy z innych państw nie chciały się podejmować. A nasi przewoźnicy jeździli do Włoch czy Wielkiej Brytanii. Zdobycie nowych klientów w tak trudnym czasie, teraz tylko procentuje.

W odpowiedzi na ogromne zapotrzebowanie na pojazdy użytkowe

Wiedzieliśmy także, że pandemia, prędzej czy później, zostanie opanowana, a gospodarka zaliczy odbicie po miesiącach stagnacji i ograniczeń, bo ludzie będą spragnieni konsumpcji, wyjazdów i rozrywek. Stąd też nasza aktywność. Wykorzystaliśmy możliwości, jakie otworzyło połączenie potencjału EFL oraz Grupy DBK i stworzenie marki TRUCK CARE. Z odpowiednim wyprzedzeniem złożyliśmy duże zamówienia u producentów – zarówno samochodów, jak i nacze. Jednocześnie realizowaliśmy strategię dywersyfikacji floty, stając się dostawcą wieloproduktowym. I to nie jest tylko kwestia tego, że klienci mają swoje preferencje czy są przywiązani do określonego producenta. Chodziło przede wszystkim o to, byśmy byli bardziej odporni na problemy z dostępnością czy czasem oczekiwania na dany pojazd. Jeżeli są trudności z marką X, to możemy klientowi zaproponować rozwiązanie marki Y czy Z.

Dysponujemy obecnie flotą ponad 3700 pojazdów – dobrze wyposażonych i skonfigurowanych tak, by spełniać potrzeby, jak największej grupy przedsiębiorców, a tylko w tym roku zarejestrujemy kolejne 2 tys. Dzięki temu nasi klienci mają samochody czy naczepy dostępne praktycznie od ręki. To sprawia, że mogą nie tylko realizować swoje obecne umowy, ale też poszukiwać nowych, wiedząc, że będą mogli się z nich wywiązać. To szczególnie ważne w kontekście rosnącego zapotrzebowania na usługi transportu drogowego i mocno ograniczoną

podaż nowych samochodów ciężarowych, spowodowaną przerwaniem globalnych łańcuchów dostaw, w tym przede wszyst-

kim – niedoborem półprzewodników. Dziś przedsiębiorca, który chce zamówić samochód, może się go spodziewać nawet za rok. Podkreślam tu określenie „spodziewać”, bo trudno przewidzieć, kiedy okresy oczekiwania się skrócą. W branży, w której liczy się czas i ciągłość wykonywania usług, firmy nie mają czasu, by czekać 12 miesięcy na potrzebne im narzędzie.

Tymczasem u nas klient może liczyć na pojazd przedkontraktowy, więc od razu może zarabiać, oczekując na dostarczenie docelowych wariantów czy modeli. Utrzymujemy nowoczesną i młodą flotę, więc klient otrzymuje pewny samochód – nie starszy niż kilkunastomiesięczny, zapewniający niskie koszty eksploatacji i niewielkie ryzyko awarii.

Podsumowując, paradoks polega na tym, że na rynku mamy mnóstwo dóbr do przewieżenia, więc jest ogromne zapotrzebowanie na pojazdy użytkowe, a producenci mają problemy z ich dostarczeniem. Nie jest to zatem czas stabilizacji w branży TSL. Natomiast my, jako TRUCK CARE, możemy wprowadzić do tego nasze usługi, jako element dający więcej równowagi i przewidywalności.

REKLAMA

DACHSER
Intelligent Logistics

SUKCES WYMAGA NIEZAWODNYCH POŁĄCZEŃ.

DACHSER Polska

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Spedycja lotnicza i morską
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Rozwiązania dla branż DIY i CHEM
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Innowacyjne technologie IT

dachser.pl

LIDERZY TSL

Szanowni Państwo!

Kolejny raz oddajemy w Państwa ręce ranking firm TSL. Jak poradziły sobie w ostatnim trudnym roku? Jak budowały swoją politykę i co zmieniły, żeby dostosować się do potrzeb rynku? Odpowiedzi na te i inne pytania znajdziecie Państwo tak w samym zestawieniu, jak i w materiałach przygotowanych przez zaproszonych na nasze łamy ekspertów. Zapraszamy do lektury.

Redakcja

Największe firmy TSL

Lp.	Spółka	Wysokość przychodów w 2020 r. (dane w zł)	Wysokość przychodów w 2019 r. (dane w zł)
1	Grupa Raben*	2 900 904 150	2 845 472 790
2	Grupa Kapitałowa DPD Polska	2 808 107 650	2 233 531 390
3	Schenker Sp. z o.o.	1 776 997 310	1 752 785 215
4	Grupa DSV	1 677 750 000	1 530 116 000
5	HEGELMANN TRANSPORTE Sp. z o.o.	1 218 419 323	1 095 721 239
6	ROHLIG SUUS Logistics SA	1 156 401 280	950 783 293
7	FM Logistic	1 110 999 762	1 110 288 845
8	Grupa PEKAES	1 056 978 000	1 065 530 000
9	KUEHNE+NAGEL	899 524 477	863 860 634
10	GEFCO Polska	756 335 000	874 000 000
11	Grupa Rhenus	861 306 000	760 628 000
12	LOTOS Kolej	735 728 211	739 103 348
13	DHL EXEL SUPPLY CHAIN POLAND	704 193 387	592 841 856
14	VGL Group	683 047 884	603 795 281
15	Grupa FIEGE Polska	662 077 914	454 370 250
16	Optima Logistics Group	653 075 011	648 052 582
17	Omida Group	593 583 980	564 541 806
18	OMEGA Pilzno ITIS Godawski & Godawski	567 539 387	568 572 244
19	DHL Global Forwarding	561 936 677	369 849 029
20	Dachser	547 234 657	494 406 981
21	SKAT Transport	508 144 105	493 478 180
22	Adampol	490 204 000	509 894 000
23	Yusen Logistics (Polska)	472 688 542	385 944 697
24	Hellmann Worldwide Logistics Polska	466 243 000	455 795 649
25	GEODIS Poland	437 329 770	481 658 526
26	Fresh Logistics Polska	427 213 945	416 014 281
27	Link	415 337 192	532 643 559
28	CAT LC Polska	333 859 519	370 858 471
29	No Limit	321 999 604	312 168 297
30	Spedimex	317 216 035	280 486 585
31	BATIM-TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY I SPEDYCJA	300 604 000	308 960 000
32	ID Logistics Polska	297 585 042	178 748 209
33	NTG Polar Road	296 955 571	297 614 276
34	XPO TRANSPORT SOLUTIONS POLAND	283 839 152	309 740 968
35	CEMET	277 094 000	280 653 000
36	REGESTA	270 564 200	282 600 228
37	EUROGATE LOGISTICS	252 771 162	232 453 423
38	SOLID LOGISTICS	243 593 215	268 946 883
39	Geis PL	243 349 362	198 849 421
40	ATC CARGO	243 089 889	230 938 580
41	TARGOR-TRUCK	224 065 457	211 945 477
42	MEXEM	195 598 367	209 672 722
43	Colian Logistic	188 761 386	186 018 399
44	Grupa Delta Trans	182 687 833	217 759 702
45	FREJA Transport & Logistics	180 819 600	175 475 600

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 wzmoczonego 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

Bussines Development Manager ES Solution w 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 Transporton Group. Firmy logistyczne i transportowe w codziennej pracy zmagają się z takimi wyzwaniem jak zatłoczona strefa rozładunkowo-załadunkowa czy zbyt duża ilość czynności wykonywanych ręcznie, przez co pracownicy tracą cenny czas.

Optymalizacja kosztów

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 wspierające tworzenie oznaczeń klawisze. 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 Android 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.

Odpowiednia jakość

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 mechaniczne. Zdecydowanie bardziej trwałym 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 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 sprawdzą 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 odpowiedniej 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.

Z diesla na LNG

Małgorzata Bilka

dyrektor ds. sprzedaży i współpracy z zagranicą, Duon Logistyka

Ciężarówka zasilana dieslem to standard zarówno w Polsce, jak i w Europie, gdzie stanowią one ponad 97 proc. Tymczasem odważne deklaracje producentów oraz prawne regulacje zakładają zeroemisyjny transport w ciągu kilkunastu lat. Pierwszym ważnym krokiem w stronę ograniczenia emisji CO₂ jest przejście z diesla na LNG. Jak to zrobić i jakie może to przynieść korzyści?

Europejski Zielony Ład – dokument, który zmieni branżę

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, podanych przez Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych, w marcu 2020 r. w Polsce było 2848 samochodów ciężarowych zasilanych na paliwo z gazu ziemnego, w tym również LNG. Obecnie standardem w branży TSL są pojazdy z silnikiem diesla, które w Europie stanowią aż 97 proc. samochodów ciężarowych. Polska branża transportu ciężkiego ma obowiązek uwzględniania zaleceń Unii Europejskiej dotyczących redukcji poziomu emisji CO₂. Głównym założeniem działania Komisji Europejskiej jest ograniczenie gazów cieplarnianych o 55 proc. do 2030 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Z dokumentu Europejski Zielony Ład wynika, że niezbędna jest 90-proc. redukcja emisji CO₂ do 2050 r. z całego transportu, a co więcej niemal wszystkie samochody osobowe, samochody dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie powinny wówczas być bezemisyjne. Branża transportowa obecnie generuje ok. 20 proc. światowej emisji CO₂. Spodziewamy się, że regulacje prawne oraz potrzeby dostosowania

się przedsiębiorstw z branży TSL do norm emisji wpłyną na wzrost wykorzystania pojazdów napędzanych LNG. Już teraz można korzystać z ponad 400 stacji LNG na terenie całej Europy. Infrastruktura stacji LNG cały czas rozwija się zarówno w Polsce, jak i w pozostałych krajach UE, a biorąc pod uwagę silną pozycję polskiego transportu, rodzime firmy mogą wyznaczać trendy. Po kilku miesiącach użytkowania floty napędzanej LNG widzimy istotne zalety zmiany.

LNG a zwolnienie z części kosztów

Przedsiębiorcy korzystający z pojazdów zasilanych gazem już teraz mogą liczyć na benefity na zachodzie Europy. Przykładowo w Niemczech są oni zwolnieni z opłat drogowych do końca 2023 roku, a podobne plany ma m.in. rząd włoski. Eksperti z Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych wskazują, że również w Polsce wprowadzenie systemu subsydiów jest kwestią czasu. Przemawiają za tym dwa główne argumenty: wymogi stawiane Polsce przez UE w zakresie ograniczania emisji spalin oraz właśnie coraz bardziej powszechne dopłaty lub zwolnienia z opłat w pozostałych krajach Europy. Co więcej, polscy przedsiębiorcy z branży TSL odgrywają ważną rolę na tle reszty krajów Unii. Według danych z raportu „Vehicles in use – Europe 2019”, polska flota to aż 1,2 mln pojazdów do transportu ciężkiego, co stawia nasz kraj na pierwszym miejscu we wspólnocie pod względem liczebności.

Niskie koszty silnika zasilanego paliwem LNG

Wykorzystanie paliwa LNG w bieżącej pracy jest korzystne zarówno dla przedsiębiorstw o większej flocie, jak i w przypadku firm rodzinnych, które mogą zrzęcać się w grupy zakupowe. Jaka może być skala oszczędności?

Otóż średni stosunek spalania skroplonego gazu ziemnego do oleju napędowego (ON) – przy ładunku 15,3 t – wynosi 82 proc. Co więcej, testy przeprowadzone przez TRANS Info wykazały, że koszt zakupu pojazdu z silnikiem na LNG zwraca się już po 20 miesiącach użytkowania. To z kolei przekłada się na niższy całkowity koszt posiadania. Kolejne oszczędności wynikają z niższych kosztów towarzyszących i kosztów paliwa. Cena LNG może być bowiem nawet o 30 proc. niższa od oleju napędowego.

Zamiana silnika z diesla na LNG

Standardowy, powszechnie używany w branży TSL silnik diesla spala wyłącznie olej napędowy. Istnieje jednak możliwość przerobienia używanego silnika diesla na silnik spalający jednocześnie olej napędowy i paliwo LNG – po przebudowie uzyskamy silnik dwupaliwowy.

Porównanie silników diesla i silników LNG wypada korzystnie dla tych drugich także dzięki możliwości uzyskania ewentualnych oszczędności wynikających z braku potrzeby korzystania z AdBlue.

Otóż w większości silników napędzanych LNG nie stosuje się AdBlue, więc w zależności od wybranego producenta można zaoszczędzić także na braku potrzeby dolewania tej cieczy ograniczającej emisję szkodliwych związków chemicznych. Gaz ziemny bowiem ich nie ma.

Przejście na silnik hybrydowy LNG jest szczególnie korzystne właśnie w przypadku samochodów przeznaczonych do transportu ciężkiego, dla których operacja zmiany mechanizmu silnika zwróci się z nawiązką już po 20-miesięcznym okresie eksploatacji pojazdu.

Branżowi eksperci uważają, że przyszłość należy do paliw nieemisyjnych, czyli np. biogazu czy wodoru. Jednak zanim to nastąpi, konieczne będzie wykorzystywanie innych alternatyw, jak gaz ziemny.

46	Krotrans Logistics	171 442 998	159 303 318
47	Unico Logistics Polska	153 791 614	127 071 285
48	Sped Partner	134 359 269	127 496 123
49	Magtrans	132 702 136	109 878 911
50	ESA Oddział w Polsce	126 452 000	94 851 274
51	Adar	126 447 453	150 069 722
52	TIRSPED	122 674 017	121 388 264
53	Vesta Polska	121 798 804	110 888 962
54	TVM Transport & Logistics	110 341 075	69 221 562
55	AsstrA Polska	110 314 899	120 221 753
56	Trans Logistyka	103 451 615	106 581 257
57	TPG / Trans Polonia Group	100 048 000	104 401 000
58	GALAN LOGISTICS	99 941 708	95 150 413
59	LANGOWSKI LOGISTICS	94 603 060	69 209 746
60	ADECON	90 000 000	82 000 000
61	METRANS (Polonia)	89 235 193	76 605 244
62	Botrans	87 177 984	87 478 632
63	Abakus Logistics	82 067 472	71 853 073
64	Northgate Logistics	81 199 852	65 051 829
65	Transsped	77 289 000	72 337 585
66	DONE Deliveries	71 414 757	88 178 673
67	Expeditors Polska	70 040 308	79 370 375
68	GRUPA DTA	68 403 301	71 566 656
69	Enterprise Logistics	68 190 187	71 306 587
70	KMC Services	58 869 834	57 217 541
71	Terramar Spedycja Międzynarodowa	52 061 741	46 727 890
72	EV Cargo Global Forwarding	50 419 380	48 698 812
73	BEWESHIP POLSKA	48 357 675	49 495 520
74	MKW Suheck	45 857 685	37 203 448
75	Ray Trans	40 747 747	17 114 757
76	BAMA LOGISTICS	39 636 013	40 780 587
77	Scandica Logistics	29 341 954	25 863 140
78	PROFI LINK	13 753 667	13 066 215
79	HSF e-commerce	12 772 679	12 641 033
80	Kruk Logistic	11 267 426	7 943 327
81	Goose Logistics Solutions	10 682 996	4 776 694
82	PARTNER SPEDYCJA Sylwia Bugajska-Grajczyk	10 448 934	14 754 401
83	KIMLOG	5 990 000	6 100 000

źródło: firmy, Gazeta Prawna, opracowanie: CBSF

REKLAMA

ca G
Cargo Logistics

Committed to your logistics

cargo.groupecat.com
Obserwuj CAT LC Polska

Icons representing various logistics services: truck, globe, factory, clock, tractor, tire, pallet, gear, document, and tractor.

LIDERZY TSL

Najbardziej dynamiczne firmy TSL

Lp	spółka	Wysokość przychodów w 2020 r. (dane w zł)	Wysokość przychodów w 2019 r. (dane w zł)	Zmiana proc. r/r
1	Ray Trans	40 747 747	17 114 757	138,09
2	Goose Logistics Solutions	10 682 996	4 776 694	123,65
3	ID Logistics Polska	297 585 042	178 748 209	66,48
4	TVM Transport & Logistics	110 341 075	69 221 562	59,40
5	DHL Global Forwarding	561 936 677	369 849 029	51,94
6	Grupa FIEGE Polska	662 077 914	454 370 250	45,71
7	Kruk Logistic	11 267 426	7 943 327	41,85
8	LANGOWSKI LOGISTICS	94 603 060	69 209 746	36,69
9	ESA Oddział w Polsce	126 452 000	94 851 274	33,32
10	Grupa Kapitałowa DPD Polska	2 808 107 650	2 233 531 390	25,73
11	Northgate Logistics	81 199 852	65 051 829	24,82
12	MKW Suheck	45 857 685	37 203 448	23,26
13	Yusen Logistics (Polska)	472 688 542	385 944 697	22,48
14	Geis PL	243 349 362	198 849 421	22,38
15	ROHLIG SUUS Logistics SA	1 156 401 280	950 783 293	21,63
16	Unico Logistics Polska	153 791 614	127 071 285	21,03
17	Magtrans	132 702 136	109 878 911	20,77
18	DHL EXEL SUPPLY CHAIN POLAND	704 193 387	592 841 856	18,78
19	METRANS (Polonia)	89 235 193	76 605 244	16,49
20	Abakus Logistics	82 067 472	71 853 073	14,22
21	Scandica Logistics	29 341 954	25 863 140	13,45
22	Grupa Rhenus	861 306 000	760 628 000	13,24
23	VGL Group	683 047 884	603 795 281	13,13
24	Spedimex	317 216 035	280 486 585	13,09
25	Terramar Spedycja Międzynarodowa	52 061 741	46 727 890	11,41
26	HEGELMANN TRANSPORTE Sp. z o.o.	1 218 419 323	1 095 721 239	11,20
27	Dachser	547 234 657	494 406 981	10,69
28	Vesta Polska	121 798 804	110 888 962	9,84
29	ADECON	90 000 000	82 000 000	9,76
30	Grupa DSV	1 677 750 000	1 530 116 000	9,65
31	EUROGATE LOGISTICS	252 771 162	232 453 423	8,74
32	Krottrans Logistics	171 442 998	159 303 318	7,62
33	Transsped	77 289 000	72 337 585	6,84
34	TARGOR-TRUCK	224 065 457	211 945 477	5,72
35	Sped Partner	134 359 269	127 496 123	5,38
36	ATC CARGO	243 089 889	230 938 580	5,26
37	PROFI LINK	13 753 667	13 066 215	5,26
38	Omida Group	593 583 980	564 541 806	5,14
39	GALAN LOGISTICS	99 941 708	95 150 413	5,04
40	KUEHNE+NAGEL	899 524 477	863 860 634	4,13
41	EV Cargo Global Forwarding	50 419 380	48 698 812	3,53
42	No Limit	321 999 604	312 168 297	3,15
43	FREJA Transport & Logistics	180 819 600	175 475 600	3,05
44	SKAT Transport	508 144 105	493 478 180	2,97
45	KMC Services	58 869 834	57 217 541	2,89
46	Fresh Logistics Polska	427 213 945	416 014 281	2,69
47	Hellmann Worldwide Logistics Polska	466 243 000	455 795 649	2,29
48	Grupa Raben*	2 900 904 150	2 845 472 790	1,95
49	Colian Logistic	188 761 386	186 018 399	1,47
50	Schenker Sp. z o.o.	1 776 997 310	1 752 785 215	1,38
51	TIRSPED	122 674 017	121 388 264	1,06
52	HSF e-commerce	12 772 679	12 641 033	1,04
53	Optima Logistics Group	653 075 011	648 052 582	0,78
54	FM Logistic	1 110 999 762	1 110 288 845	0,06

źródło: firmy, Gazeta Prawna, opracowanie: CBSF

Szybko, komfortowo i bezpiecznie

Pandemia COVID-19 odmieniła nasze sposoby przemieszczania się, ale komunikacja publiczna pozostaje istotnym elementem wielu miast. Nie zmienia to faktu, że w nadchodzącej przyszłości obszar ten czekają ogromne zmiany. Jedną z nich będzie zwiększenie bezpieczeństwa sanitarnego, w czym może pomóc szkło antymikrobowe.

Szymon Piróg

kierownik biura doradztwa technicznego, Pilkington Polska

Transport publiczny kiedyś

Ciężko jest wyobrazić sobie Paryż bez zaprojektowanego w stylu art nouveau znaku Métropolitain znajdującego się nad stacjami metra. Równie ciężko jest sobie wyobrazić Paryż bez funkcjonującego systemu komunikacji zbiorowej – o jego istotności paryżanie niejednokrotnie przekonywali się podczas strajków pracowników metra. Od prawie dwustu lat w wielu miastach świata funkcjonują systemy komunikacji zbiorowej – pierwszą pasażerską linią tramwajową było otwarte w 1806 roku połączenie między Swansea i Mumbles. Kiedyś tramwaje były dominującym środkiem miejskiego transportu, ale od ponad stu pięćdziesięciu lat nie są jedynym. W 1863 roku w Londynie powstał pierwszy system metra, pierwsze autobusy pojawiły się w ostatnim dwudziestolecu dziewiętnastego wieku, święcąc triumfy po drugiej wojnie światowej, kiedy to uznano je za sprawniejszy i wydajniejszy środek transportu niż tramwaj. Współcześnie należy do tego dodać mikrobusy, systemy miejskich rowerów, elektryczne hulajnogi – możliwości jest mnóstwo!

Autonomiczne linie, elektryczne silniki

Autobusy i pojazdy szynowe nieustannie rozwijają się technologicznie, a autonomiczne linie nie są już niczym niezwykłym. Pierwszą była londyńska Victoria Line otwarta w 1968 roku. Dzisiaj stają się one coraz popularniejsze, a w Singapurze

zaczęła już funkcjonować pierwsza całkowicie zautomatyzowana i skomputeryzowana linia autobusowa. Rewolucję przechodzą również systemy napędzania pojazdów. W komunikacji szynowej od wielu dziesięcioleci z powodzeniem stosuje się napęd elektryczny – pierwsze w pełni zelektryfikowane metro powstało w Budapeszcie w 1896 r. – ale technologia ta zaczyna coraz wyraźniej zaznaczać swoją obecność w autobusach. Spowodowane emisjami gazów cieplarnianych zmiany klimatu robią się coraz intensywniejsze, więc nie dziwi dążenie do zeroemisyjności. Co prawda, trolejbusy nie są niczym nowym, ale pojawia się coraz więcej coraz wydajniejszych modeli elektrycznych autobusów, a niektóre, jak pojazdy z południowokoreańskiego miasta Gumi, mogą ładować baterie bezprzewodowo – wystarczy, że znajdą się nad umieszczonym w jezdni akumulatorem wykorzystującym pole elektromagnetyczne! Popularne robią się również pojazdy korzystające z wodorowych ogniw paliwowych. Na autobusy napędzane takimi ogniwami postawiło szkockie miasto Aberdeen, które zainwestowało we flotę dziesięciu takich pojazdów, w koreańskim Ulsan zaś pracuje się nad wodorowym tramwajem.

Najważniejsze jest bezpieczeństwo

Choć trudno sobie wyobrazić współczesność bez publicznej komunikacji, pandemia COVID-19 odcisnęła na niej swoje piętno. Wysoce zaraźliwy wirus zniechęcił ludzi do poruszania się środkami komunikacji zbiorowej, co widać na przykładach – w Stanach Zjednoczonych zapotrzebowanie na transport publiczny spadło o 73 proc.[8]. Wiele spółek odnotowało spadki, mimo iż bada-

nia nie wskazują, żeby w komunikacji publicznej istniało poważne ryzyko zakażenia – w zależności od środka transportu powietrze we wnętrzu pojazdu jest wymieniane nawet dwadzieścia osiem razy w ciągu godziny.

Pandemia nie pozostanie bez wpływu na systemy komunikacji zbiorowej w miastach, a firmy zapewniające usługi przewozowe będą musiały zagwarantować nie tylko punktualne odjazdy, ale również bezpieczeństwo pasażerów. Można być pewnym, że większą uwagę będziemy przywiązywać do odpowiednich warunków sanitarnych oraz czystości w pojazdach.

Bezpieczeństwo dzięki szkłu

Nic nie zastąpi regularnego czyszczenia wnętrza autobusów czy tramwajów, ale bezpieczeństwo sanitarne w komunikacji publicznej można zwiększyć, stosując w pojazdach szkło antymikrobowe. Taflę powlekaną są fotokatalityczną powłoką z TiO₂, która pod wpływem ekspozycji na promieniowanie UV ma właściwości antymikrobowe i działa przeciwko wirusom otoczkowym.

Szkło nie tylko działa antymikrobowo, ale również zapewnia optymalną widoczność – tafla o grubości 6 mm przepuszcza 84 proc. światła. Dodatkowo może być poddawane obróbce w postaci hartowania czy laminowania, co sprawia, że nie tylko sprawdzi się w autobusach, ale również nada się do pociągów. Szklą tego typu można używać w budowie przystanków, stacji przesiadkowych czy dworców, a więc wszędzie tam, gdzie stale przebywa duża ilość ludzi.

Pandemia wywarła silny wpływ na systemy komunikacji publicznej, ale nie wyeliminowała ich całkowicie. Można być pewnym, że w najbliższych latach transport zbiorowy czeka wiele zmian. Operatorzy i producenci będą dążyć nie tylko do zmniejszenia emisyjności, ale również do zapewnienia bezpieczeństwa, w tym sanitarnego.



Branża logistyczna optymistycznie o przyszłości

Aż 92 proc. firm logistycznych spodziewa się, że ich obroty wzrosną lub pozostaną bez zmian w tym roku, połowa oczekuje wyższych zysków, a 60 proc. operatorów zamierza też zainwestować w nowe rozwiązania – pokazuje ostatnia edycja „Confidence Index 2021” CBRE. Branża z optymizmem patrzy na nadchodzące miesiące, podobnie jak jeden z jej liderów – logistyczny koncern FM Logistic, który opublikował właśnie wyniki finansowe za rok finansowy 2020/2021. Firma w dość ograniczony sposób odczuła negatywny wpływ pandemii koronawirusa na

swoją działalność, a w nadchodzących miesiącach zamierza się skupić na rozwoju usług omnichannel, zakładających kompleksową obsługę logistyczną wszystkich kanałów sprzedaży.

Subindeks Barometru EFL na II kwartał br. pokazuje, że branża TSL patrzy w przyszłość optymistycznie – wskaźnik nastrojów wyniósł 54,5 pkt i był to najlepszy odczyt nie tylko od początku pandemii COVID-19 w Polsce, ale od 2018 roku. Optymizm w branży logistycznej pokazuje też kwietniowy „Confidence Index 2021” CBRE i Panattoni. Z badań wy-



nika, że zdaniem 92 proc. firm logistycznych ich obroty w najbliższych miesiącach wzrosną lub pozostaną bez zmian. Połowa spodziewa się też wyższych zysków, a 60 proc. operatorów logi-

stycznych zamierza zainwestować w nowe rozwiązania.

– Jesteśmy w momencie, w którym firmy produkcyjne – obserwując trendy konsumenckie – próbują na nowo zdefiniować swoje potrzeby

wpływające na łańcuch dostaw. Przewidywalność najbliższych miesięcy jest znacznie mniejsza, a na pewno trudniejsza niż przed COVID-19. To skutkuje większymi zawirowaniami stanów magazynowych i często zupełnie inną strukturą zamówień. Widzimy też, że firmy przykładają większą wagę do planów zarządzania kryzysowego. Jednak w zdecydowanej większości nasi klienci w tych nowych warunkach dostrzegają raczej szanse niż zagrożenia – mówi w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Daniel Franke, managing director w FM Logistic Central Europe.

REKLAMA

Nowy system myta: Węgry

JUŻ
WKRÓTCE



www.uta.com

LIDERZY TSL

SYTUACJA FINANSOWA FIRM Z SEKTORA TSL

Zaległości branży transportowej w bazie Krajowego Rejestru Długów są najwyższe w historii i wynoszą prawie miliard złotych. Większość z nich stanowią nieuregulowane rachunki najmniejszych firm przewozowych. Na zapłatę od nich czekają głównie bank oraz firmy leasingowe i faktoringowe. Równocześnie prawie 15 proc. zadłużenia transportowcy mogliby spłacić, odzyskując własne należności od swoich kontrahentów.



Adam Łącki

prezes Zarządu, Krajowy Rejestr Długów Biuro Informacji Gospodarczej

Jak wynika z danych Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA, od początku pandemii, czyli od marca 2020 r., dług przewoźników i firm magazynowych wzrósł z 978,8 mln zł do 1,18 mld zł na koniec maja, czyli o ponad 20 proc. Poziom zadłużenia rósł jednak także w poprzednich latach, również przed rozpoczęciem pandemii, dlatego nie powinniśmy w niej upatrywać głównego powodu aktualnej sytuacji. Wyjątkiem od tej reguły był grudzień 2020 r., w którym kwota wszystkich zaległości nieznacznie spadła do poziomu 1,11 mld zł. Od początku 2021 r. sukcesywnie jednak rośnie.

Na brak spektakularnych wzrostów poziomu zadłużenia w branży TSL w czasie pandemii miała wpływ przede wszystkim dobra kondycja sektora e-commerce, z którym przewoźnicy mocno kooperują i który przez ostatni rok zgłaszał zwiększone zapotrzebowanie na dostawy. Nie bez znaczenia była także niezła kondycja polskiego przemysłu i firm budowlanych,

które starały się funkcjonować niemal bez przestojów. Rosnące od lat zadłużenie branży można z kolei tłumaczyć tym, że polscy przewoźnicy muszą się mierzyć z dużą konkurencją na zachodzie oraz zmieniającymi się regulacjami dotyczącymi transportu towarów w poszczególnych krajach, które wymuszają ciągłe inwestycje w nowoczesny sprzęt. To duży wydatek, który często wymaga zewnętrznego finansowania w postaci kredytu. W przypadku braku oszczędności i utraty 1-2 kluczowych klientów, firmy przewozowe zaczynają mieć kłopoty z regulowaniem tych zobowiązań, co przekłada się na rosnące zadłużenie. Zwłaszcza że bardzo duża grupa przewoźników to niewielkie przedsiębiorstwa.

Mniej dłużników, więcej do oddania

Pomimo wzrostu kwoty zadłużenia, liczba dłużników jest obecnie nieznacznie niższa niż w maju 2020 r. W zeszłym roku ta statystyka dynamicznie się zmieniała. W pierwszej połowie 2020 r. obserwowaliśmy 7-procentowy wzrost liczby dłużników. Najwięcej przedsiębiorców z branży TSL zalegających z płatnościami odnotowano w bazie KR D na koniec czerwca 2020 r. – 23 460 firm. Potem znów ta wartość lekko spadła, by następnie pod koniec roku zacząć rosnąć. Aktualnie problem nieuregulowanych zobowiązań dotyczy 23 316 firm. Wyższa kwota zaległości i spadająca liczba dłużników spowo-



dowały, że bardzo widocznie w ciągu ubiegłego roku wzrosło średnie zadłużenie przypadające na jednego przedsiębiorcę. To aż prawie o 6 tys. zł więcej (z 44,7 tys. zł do 50,5 tys. zł obecnie).

Problemy JDG-ów

Patrząc przez pryzmat województw, liderami zadłużenia (i liczby dłużników) są firmy z Mazowsza, które mają do oddania ponad 231 mln zł. Następnie Śląsk (137 mln zł) i Wielkopolska (131 mln zł). Na drugim biegunie znajdują się województwa: opolskie (20,3 mln zł), podlaskie (21,7 mln zł) oraz warmińsko-mazurskie (27,8 mln zł). Jeśli wziąć jednak pod uwagę liczbę dłużników, ostatnie miejsce na tym podium zajęłoby województwo świętokrzyskie.

Wśród firm notowanych w bazie KR D przeważają jednoosobowe działalności gospodarcze, które stanowią ponad 77 proc. wszystkich dłużników. Każda z nich ma średnio do oddania blisko 50 tys. zł. Suma ich zaległości to również 76 proc. wartości łącznego zadłużenia branży TSL. Dla porównania spółki z o.o. stanowią prawie ¼ dłużników transportowych.

Banki czekają na spłatę należności

Na liście wierzycieli firm transportowych pierwsze miejsce zajmują banki

(295,3 mln zł). Następne w kolejce po swoje pieniądze są firmy zarządzające wierzytelnościami (233,8 mln zł) i leasingowe (189 mln zł, branża paliwowa (91,7 mln zł), ubezpieczyciele (80 mln zł) oraz firmy faktoringowe (51,7 mln zł).

Branża TSL również jest wierzycielem, który ma do odzyskania od swoich dłużników prawie 171 mln zł, co stanowi ok. 14,5 proc. sumy jej zaległości. Prawie 55 mln zł to wzajemne długi branży (czyli zobowiązania firm transportowych i magazynowych). 38,6 mln zł są jej winni z kolei przedsiębiorcy z sektora handlowego, a 22,5 mln zł – firmy przemysłowe.

Trzy miesiące oczekiwania na płatność

Duże znacznie dla sytuacji finansowej branży i powstających zaległości miał fakt, że w łańcuchu powiązań biznesowych usługi transportowe są opłacane na końcu i niestety w sytuacji pandemicznej, w której przedsiębiorcy oglądali dwa razy każdy grosz, często nie starczało już na nie pieniądze.

Jak wskazuje Jakub Kostecki, prezes zarządu firmy windykacyjnej Kaczmarek InKasso, jednymi z głównych wstrzymujących zapłatę w branży są agencje spedycyjne, które pośredniczą w umowach przewozu.

W związku z niepewną sytuacją, w czasie pandemii firmy na nowo ułożyły sobie hierarchię płatności – w pierwszej kolejności płaciły za kupiony towar, składki ZUS za pracowników oraz raty kredytu, wychodząc z założenia, że transport może poczekać. Niestety przedsiębiorcy zapominają o tym, że w branży transportowej standardowy termin płatności to aż 60 dni. W sytuacji, w której dochodzi do tego jeszcze miesięczny poślizg w uregulowaniu faktury, robią się z tego aż 3 miesiące oczekiwania na zapłatę od momentu wykonania usługi.

W branży transportowej normą jest to, że termin płatności jest liczony nie od daty wystawienia faktury, tylko od terminu dostarczenia dokumentów. Oznacza to, że w praktyce okres płatności zostaje wydłużony o czas powrotu kierowcy do firmy oraz czas dostarczenia dokumentów przez pocztę. Przez to, w przypadku długich tras, zdarza się, że termin wydłuża się dodatkowo nawet o 2-3 tygodnie. To zamrożone pieniądze dla firm i dla całej gospodarki. Biorąc pod uwagę, że w pandemii zwiększyła się liczba firm zagrożonych upadłością i borykających się z zadłużeniem, skuteczne dochodzenie swoich należności staje się coraz bardziej potrzebne do przetrwania.

Zrównoważony biznes i styl życia trendami widocznymi w transporcie i logistyce

Chociaż tradycyjne paliwa do silników samochodowych, benzyna i olej napędowy, nadal dominują w transporcie drogowym, widać coraz większe zainteresowanie napędami alternatywnymi, opartymi na gazie ziemnym sprężonym (CNG) czy skroplonym (LNG). Skąd wynika ich popularność w całej Europie?

Lenka Kovačovská
dyrektor wykonawczy CGA

Jan Laluch
odpowiedzialny za paliwa alternatywne w Eurowag

Jak wynika z najnowszych danych Czeskiego Stowarzyszenia Gazownictwa (CGA), pomimo negatywnego wpływu pandemii koronawirusa na transport ciężarowy, zużycie CNG w 2020 r. osiągnęło podobny wynik co w 2019 r., a zużycie LNG wzrosło o 57 proc. r/r (do 956 tys. kilogramów w 2020 r.).

CNG staje się paliwem wybieranym przez miasta, które przechodzą na ekologiczny transport. Zaobserwowaliśmy również wzrost zainteresowania LNG w transporcie ciężarowym. Szacuje się, że infrastruktura LNG znacznie się rozwinie w ciągu najbliższych dwóch lat.

Korzyści środowiskowe i finansowe

Zarówno sprężony, jak i skroplony gaz ziemny ma wiele zalet w porównaniu z tradycyjnymi paliwami kopalnymi w transporcie drogowym. Pojazdy użytkowe i ciężarówki napędzane CNG i LNG wytwarzają znacznie mniej gazów cieplarnianych i cząstek stałych, powodując mniejsze zanieczyszczenie powietrza (w tym do 20 proc. niższą emisję CO₂ i do 95 proc. niższą emisję z bio-LNG lub bio-CNG). Takie pojazdy są również znacznie cichsze i dlatego są dozwolone w miejscach, w których obowiązuje zakaz używania samochodów z silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi (np. są zwolnione z zakazów dla ciężarówek w miastach oraz z ograniczeń nocnych).

Warto również wziąć pod uwagę korzyści finansowe. Pojazdy CNG lub LNG mogą mieć wyższą cenę niż np. samochody z silnikiem diesla, ale ich całkowity koszt eksploatacji może być niższy. Dzieje się tak za sprawą tańszego paliwa, a także dotacji państwowych, zwolnień z opłat drogowych i innych rodzajów wsparcia.

Według danych Eurowag LNG może obniżyć koszty paliwa nawet o 20 proc. dzięki połączeniu niższej ceny i mniejszego zużycia. Ciężarówki na LNG mają obecnie zasięg od 900 do 1600 kilometrów, w zależności od konfiguracji pojazdu, a produkowane są przez renomowanych producentów samochodów

ciężarowych, takich jak Scania, Volvo czy Iveco.

Rozbudowa infrastruktury paliw alternatywnych

W całej Europie rośnie liczba stacji tankowania CNG i LNG. Eksperci uważają, że zachęty rządowe i rosnący popyt na rynku będą napędzać dalszą rozbudowę infrastruktury paliw alternatywnych. Liczba stacji LNG w Europie do 2030 r. powinna przekroczyć dwa tysiące, zgodnie z „zielonymi” planami UE dotyczącymi redukcji emisji z transportu. Badania sugerują, że do tego czasu liczba ciężarówek LNG poruszających się po europejskich drogach sięgnie około 280 tys. Będzie to znaczący wzrost w porównaniu do 9500 takich pojazdów w 2019 r.