

RYNEK TSL



Zielona rewolucja w transporcie

To nie czas, by czekać, aż na drogi wyjadą zeroemisyjne ciężarówki, napędzane energią elektryczną czy wodorem. Sektor transportu, spedycji i logistyki może dokonać realnej zmiany już teraz i podjąć ważne kroki dla uczynienia branży bardziej przyjazną środowisku.

Katarzyna Syta

prezes zarządu, KAES Logistics

Pod koniec ubiegłego roku Grupa Volvo, IVECO, Daimler Truck AG, OMV oraz Shell podjęły zobowiązanie do współpracy na rzecz stworzenia warunków dla masowego wdrożenia samochodów ciężarowych zasilanych wodorem w Europie. Program H2Accelerate jest podzielony na dwie fazy – pierwsza ma polegać na uruchomieniu pierwszych stacji tankowania i wypuszczeniu na rynek setek pojazdów, a druga na „umasowieniu”, a więc zwiększeniu skali produkcji. Zgodnie z założeniem w drugiej połowie lat 20. ciężarówek napędzanych wodorem ma być już 10 tys., a wszystkie korytarze transportowe mają być wyposażone w wydajne i niezawodne stacje ładowania.¹ Jednocześnie z danych Wood Mackenzie wynika, że do końca 2019 po amerykańskich drogach poruszało się około 2 tys. ciężarówek z napędem elektrycznym, a do 2025 r. liczba ta wielokrotnie wzrośnie do 54 tys. pojazdów.²

Głosy pesymistów

Wymienione wyżej przykłady to bez wątpienia liczby, które mogą budzić podziw w branży. Elektryczne pojazdy wreszcie nie są już niszą, ale środkiem do osiągnięcia celu, jakim jest zrównoważony rozwój. W dalszym ciągu rozważania to nadal wizje. Już nie tak odległe, jak jeszcze kilka lat temu, ale nadal wizje. Pesymiści i sceptycy wskazują, że może i perspektywa tysięcy elektrycznych aut na europejskich czy amerykańskich drogach jest realna, ale w dalszym ciągu „ekociężarówka” nie wyprą tych napędzanych tradycyjnym paliwem – 54 tys. ekologicznych ciężarówek wobec kilku milionów na drogach Stanów Zjednoczonych, to przecież zaledwie ułamek. Również do drugiej połowy lat 20., w której ma ruszyć masowa produkcja ciężarówek napędzanych wodorem, jest jeszcze sporo czasu. Wcale nie oznacza to jednak, że do zielonej rewolucji należy podchodzić z rezerwą czy w ogóle podważać jej zasadność. Bo nie należy! Rzecz w tym, że nie ma sensu jej wypatrywać, bo

ta... już nadeszła. W oczekiwaniu na nowe, ekologiczne rozwiązania cała branża powinna już od dawna powinna podążać „zielonym szlakiem”.

Transport kolejowy

Pod koniec roku Urząd Transportu Kolejowego opublikował dane, które mogły napawać optymizmem. W listopadzie 2020 roku po raz pierwszy od dwóch lat wzrosła (w stosunku do listopada 2019) masa przewiezionych towarów na terenie kraju. Tak, jak w listopadzie 2019 r. było to 19,88 mln ton, tak rok później – już 20,6 mln. Wzrost o 3,63 proc. jest więc niezauważalny, ale może być początkiem odwrócenia trendu. Tym bardziej, że grudzień przyniósł jeszcze lepsze wieści – znów odnotowano wzrost, i to o wiele większy – 13,22 proc. z 17,49 mln. do 19,79!³ I choć w 2020 r. wolumen transportu kolejowego w ogólnym ujęciu odnotował stratę i przewieziono „jedyń” 77,5 mln ton towarów wobec ponad 82 w 2019 r., to panika jest niewskazana. Branża jest coraz bardziej otwarta na transport kolejowy. Wiąże się z nim pewne ograniczenia, ale ma swoje plusy: jest tańszy i oferuje większą ładowność, a przede wszystkim... to opcja bardziej przyjazna dla środowiska. Może właśnie

nadeszła – nomen omen – kolej na tę formę transportu towarowego?

Logistyka zwrotna

W dyskusji na temat ekologii w TSL nie można pominąć kwestii opakowań zwrotnych. Wiele firm nadal nie radzi sobie z obrotem opakowaniami zwrotnymi czy paletami. Nie chodzi tylko o ich utylizację i przerabianie na odpady, ale również o zarządzanie szeroko pojętą informacją na ich temat – uważny, sprawny przedsiębiorca powinien mieć nad tym nadzór. Przy skutecznym prowadzeniu logistyki zwrotnej można przywrócić zużyte opakowania do obrotu czy ograniczyć nadwyżki magazynowe, a tym samym zredukować produkcję odpadów. Szczęśliwie, na rynku pojawiają się operatorzy, którzy coraz lepiej orientują się w tej kwestii i zdają sobie sprawę z wagi problemu.

Magazyny, które są eko

Coraz częściej słychać głosy o inteligentnych magazynach, napędzanych i zarządzanych przez sztuczną inteligencję i cały szereg procesów powiązanych z automatyzacją i cyfryzacją. To słuszne, ale... magazyn nie musi być inteligentny, by wpisywać się w ideę zrównoważonego rozwoju. Może po prostu być ekologiczny i to w maksymalnie praktycznym wymia-

rze. Instalacja fotowoltaiczna na dachu? Energooszczędne oświetlenie czy wentylacja budynku? Poprawa izolacji budynków? Żadne z tych rozwiązań nie jest przecież nieosiągalne. Wymaga tylko nakładów inwestycyjnych i chęci!

Zmiana dokonuje się już teraz

„Zielony transport” to nie utopia. Więcej – to rzeczywistość, na którą nie musimy już czekać, a jednocześnie powolny, rozłożony w czasie, żmudny proces. Rewolucja nie nastąpi wraz z wyjazdem na europejskie drogi pierwszych dziesięciu tysięcy napędzanych wodorem ciężarówek. Owszem, będzie to istotny krok w stronę transportu zeroemisyjnego, ale nie całkowite rozwiązanie kwestii transportu zeroemisyjnego. Nie należy na nie czekać, lecz... podejmować rozsądne, zdecydowane działania.

[1] <https://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/H2Accelerate--new-collaboration-for-zero-emission-hydrogen-trucking-at-mass-market-scale.shtml?oid=48445607>

[2] <https://www.greentechmedia.com/articles/read/woodmac-the-us-will-have-54000-electric-trucks-by-2025>

[3] <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-to/16644,Dane-eksploatacyjne-w-2020-r-Monthly-Statistics-2020.html>

RYNEK TSL

TELEMATYKA PO PROSTU SIĘ OPŁACA

Jak wskazuje Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (International Road Transport Union) Polska i Rumunia to kraje UE, w których najbardziej brakuje zawodowych kierowców. Według szacunków PwC i TLP, aby załatać lukę kadrową, na rynek każdego roku od 2019 do 2022 musiałyby wchodzić około 15 tys. truckerów. Tymczasem prognozuje się, że dzięki profilowanej edukacji przybędzie w tym roku 4 tys. adeptów, a w 2024 r. ponad 12 tys. To nadal za mało.

Tomasz Czyż

ekspert Gbox, Grupa INELO

Z tego powodu branża otwiera drzwi dla często niedoświadczonych kandydatów z zagranicy, którzy w prowadzeniu ciężarówki upatrują szans na rozpoczęcie kariery zawodowej i zwiększenie zarobków. Co powinni zrobić przewoźnicy, żeby zapewnić bezpieczne warunki pracy i jednocześnie zadbać o opłacalność realizowanych zleceń? Najprostszą odpowiedź to telematyka transportu, czyli nowoczesne rozwiązania technologiczne pomagające nowym pracownikom w szybszy sposób poznać tajniki zawodu, a przewoźnikom ograniczyć potencjalne problemy związane z zatrudnieniem niedoświadczonego kierowcy. Jak to zrobić? Branża TSL cierpi na niedobór wykwalifikowanych pracowników. Od wielu lat naturalnym uzupełnieniem tych braków są kierowcy zza wschodniej granicy, a nawet mieszkańcy innych kontynentów. W przypadku obywateli Armenii, Białorusi, Gruzji, Mołdawii,

Rosji lub Ukrainy procedura jest uproszczona, bo wystarczy złożyć w Powiatowym Urzędzie Pracy oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi. Niezależnie od tego, z jakiego kraju pochodzi pracownik TSL, zatrudniający jest zobowiązany wypłacać mu wynagrodzenie jasno określone w polskim prawie. Składa się ono z bazowej kwoty (o różnych wysokościach w zależności od kierowcy), diety, wyrównania pensji minimalnych czy premii za paliwo. Firmy, które oferują atrakcyjne wynagrodzenie, czy też dodatkowe benefity mogą liczyć na wykwalifikowanych kierowców. Przewoźnicy mają świadomość, że dobry pracownik to także inwestycja i większe oszczędności. Jego doświadczenie w prowadzeniu pojazdu przyczynia się do ekonomicznego przewozu, czego rezultatem jest fracht opłacalny dla firmy. Dodatkowym atutem jest umiejętność sprawnego obsługiwanie systemów telematycznych, które usprawniają przepływ informacji, dostarczając dane potrzebne do rozliczeń, fakturowania czy kontroli nad czasem pracy.

Telematyka i spedytor – podwójne wsparcie dla niedoświadczonych kierowców

Nowy kierowca startując w branży TSL może liczyć na więcej udogodnień niż jeszcze kilka lat temu. Rynek jest bardzo chłonny i wiele firm przyjmuje pracowników nawet bez doświadczenia. Większy gracze mogą pozwolić sobie na za-inwestowanie we własne akademie kierowców i sfinansowanie zdobycia uprawnień w zamian za późniejszą umowę lojalnościową. Po takim przeszkoleniu kierowcy wyjeżdżają zazwyczaj na łatwiejsze, krajowe trasy. Z kolei na zagranicznych przejazdach pierwsze przewozy odbywają się zwykle w towarzystwie doświadczonych kolegów, których zadaniem jest doszkolenie początkujących pracowników i zaraportowanie pracodawcy, kiedy są gotowi do samodzielnej pracy.

Nowy kierowca wymaga ze strony spedytora szczególnej opieki. Backupem w kabinie pojazdu są coraz częściej wykorzystywane systemy telematyczne. Intuicyjne w obsłudze komputery pokładowe sprawiają, że skomplikowane formalności dzięki technologii są załatwiane w jednym miejscu. Początkujący kierowcy mają problem z samodzielnym analizowaniem czasów pracy czy odpoczynków. Tutaj z pomocą przychodzi systemy telematyczne, które analizują czas pracy kierowcy 24/7 i informują go o koniecznych odpoczynkach dobowych, tygodniowych, pozostałym czasie jazdy czy

rekompensatach. Narzędzie pozwala też na tzw. korytarzowanie zleceń, w efekcie którego kierowcy do gotowych zleceń otrzymują trasy opracowane na podstawie przejazdów bardziej doświadczonych kolegów. W ten sposób początkujący truckerzy otrzymują pełne wsparcie nie tylko w trakcie jazdy, ale również podczas wypełniania dokumentacji. Telematyka w transporcie daje ogromne możliwości kierowcom i ułatwia im pracę. Dzięki takim rozwiązaniom kierowca i spedytor są w stałym kontakcie. W razie braku dokumentów, jest możliwość natychmiastowego ich dostania. Zaplanowanie trasy, która może być korygowana w czasie rzeczywistym wpływa na oszczędzanie cennych godzin i paliwa. Pomaga unikać korków lub długiego oczekiwania na granicy. Kierowca może też liczyć na sprawne i bezbłędne rozliczanie godzin pracy czy ryczałtów za nocleg. Otrzymuje informacje, jak długo może jeszcze pozostać „za kółkiem”, kiedy wykonać odpoczynki, a także kiedy ponownie ruszyć w drogę.

Telematyka transportu – pomoc dla przedsiębiorców

Systemy telematyczne pomagają nie tylko kierowcom, ale również osobom zarządzającym przewozami. Monitoring GPS pojazdów daje dużą kontrolę nad sprawną realizacją transportu. Spedytor może śledzić bieżące spalanie paliwa i wie, co aktualnie robi kierowca, gdzie jest i kiedy powinien dotrzeć do celu. Na

bieżąco może także ostrzec truckera o zdarzeniach na trasie. Jest w stanie reagować na potrzeby kierowcy związane z formalnościami czy czasem pracy. To wszystko wpływa na to, że zarządzanie flotą jest bardziej efektywne i ekonomiczne. Raport Grupy Inelo z ubiegłego roku wskazywał, że wśród korzyści płynących ze stosowania telematyki, 38 proc. to oszczędności związane z bardziej precyzyjnym ustalaniem miejsca docelowego, a 17 proc. to mniejsze zużycie paliwa. Automatyzacja analizy danych pozwala procesować jednocześnie setki różnych operacji. Technologia sprawia, że dzięki niezawodności systemów telematycznych zwiększa się też wydajność człowieka.

Obserwujemy ciągle ulepszenia łańcuchów dostaw, łatwo nam też poprawić mechanizmy, które są nieefektywne. Ale cyfryzacja to nie tylko wielkie firmy i operatorzy logistyczni – korzystają z niej również mniejsi przewoźnicy. Telematyka po prostu się opłaca, ponieważ pokazuje prawdziwy obraz rentowności firmy lub przejazdu na podstawie wskaźników spalania, możliwości doboru trasy czy eliminacji pustych przejazdów. Widzimy, że wzrasta świadomość potrzeby inwestycji w takie narzędzia oraz integrację z systemami TMS, które uzupełniane danymi z telematyki pomagają analizować rentowność zleceń, pojazdów czy spedytorów. Powoli stają się one standardem nie tylko po stronie logistyki, ale także przedsiębiorcy transportowego.

Jakie korzyści daje karta paliwowa?

Karta paliwowa to świetne rozwiązanie dla właścicieli samochodów firmowych i flot transportowych, a także użytkowników aut służbowych. Dzięki niej można taniej zatankować pojazd i bezgotówkowo zapłacić za wiele innych usług. Pozwala również uprościć rozliczenia kosztów w firmie.

Kamil Sztandera

ekspert rankomat.pl

Karty paliwowe oferują największe polskie i zagraniczne koncerny, jak Orlen, Lotos, Shell czy BP. Jednocześnie na tym rynku działają również duże międzynarodowe sieci niezwiązane z żadną marką (np. DKV, UTA czy Routex). Sprawdziliśmy, jakie korzyści zapewnia posiadanie karty paliwowej oraz porównaliśmy zakres ofert różnych firm.

Za co można zapłacić kartą paliwową?

Karta paliwowa z wyglądu przypomina kartę płatniczą i wbrew pozorom zapłacimy za nią bezgotówkowo nie tylko za tankowanie samochodu. Najczęściej wydawana jest na konkretny pojazd, a nie na

osobę. W efekcie wygodnie mogą z niej korzystać zarówno właściciele firmowych samochodów, jak i pracownicy użytkujący służbowe auta. Oczywiście podstawową funkcją karty paliwowej jest możliwość tankowania pojazdu po niższej cenie niż aktualnie oferowana w dystrybutorze na stacji benzynowej. Jednocześnie bardziej rozbudowane pakiety kart paliwowych pozwalają uzyskać znacznie więcej rabatów. Np. zniżki za zakup benzyny mogą być również naliczane od ceny hurtowej. W efekcie im więcej paliwa kupuje firma, tym zyskuje wyższe zniżki, które mogą sięgać nawet kilkudziesięciu groszy na litrze. Oprócz tego kartą paliwową można bezgotówkowo zapłacić za znacznie więcej usług, takich, jak np. przejazdy autostradami, tunelami czy mostami. Nie-

które z nich umożliwiają również uiszczanie opłat za korzystanie z myjni, parkingów strzeżonych czy promów, a nawet serwisowanie samochodu. Pozwalają również w wygodny sposób właścicielom firm transportowych za pomocą systemu elektronicznego, na bieżąco monitorować zużycie paliwa na trasie czy sprawdzać inne służbowe wydatki ponoszone przez zatrudnianych przez nich kierowców.

Gdzie mogę płacić kartą paliwową?

Kartą paliwową można płacić zarówno w Polsce, jak i za granicą. Oczywiście to, na jakich dokładnie stacjach benzynowych i w których krajach możemy korzystać z karty, zależy od zakresu oferty jej wydawcy.

Jak karta paliwowa ułatwia fakturowanie wydatków w firmie?

Posiadanie karty paliwowej nie tylko umożliwia płacenie bezgotówkowo za wiele usług. Dzięki niej kierowcy nie muszą również za każdym razem prosić o wystawienie fak-

tury podczas dokonywania płatności na stacji benzynowej. Jest to możliwe, ponieważ każda transakcja jest zapisywana w systemie elektronicznym, do którego dostęp ma właściciel floty samochodowej. W związku z tym na podstawie listy elektronicznych płatności odnotowanych w systemie, wystawiana jest faktura zbiorcza rozliczana np. na koniec lub kilka razy w miesiącu. Ponadto karta paliwowa zapewnia również możliwość odzyskania podatku VAT za zakupy zrobione za granicą.

Jaką kartę paliwową wybrać?

Zwykle karty paliwowe wydawane są przez operatorów bezpłatnie, wystarczy więc złożyć wniosek o ich wyrobienie. Jednak przed wyborem konkretnej oferty warto zwrócić uwagę na kilka elementów. Przede wszystkim na limit minimalnej miesięcznej ilości tankowania pojazdów. W dalszej kolejności należy sprawdzić zasięg terytorialny karty oraz zakres usług, za które można nią płacić. Wybór wydawcy karty paliwowej powinien zależeć od rodzaju posiadanej floty samochodowej oraz

wielkości firmy transportowej. Małym przewoźnikom świadczącym usługi wyłącznie w Polsce, wystarczy posiadać tylko kartę jednego lub kilku sieci działających na terenie naszego kraju. Natomiast duże firmy transportowe często realizujące zlecenia na międzynarodowych trasach, raczej powinny wybrać jednego z dużych operatorów działających w całej Europie.

Jak rodzaj paliwa wpływa na cenę OC?

Rodzaj paliwa wpływa nie tylko na koszty eksploatacji samochodu, lecz także na cenę polisy OC. W 2019 r. średnio najwięcej za obowiązkowe ubezpieczenie pojazdu płacili właściciele aut benzynowych wyposażonych również w instalacje gazową (średnio 735 zł). Nieco mniej posiadacze diesli (687 zł), hybryd (685 zł) i benzyniaków (673 zł). Z kolei zdecydowanie najwięcej na zakupie polisy OC zaoszczędzili kierowcy aut elektrycznych (519 zł). Warto więc nie tylko zastanowić się nad wyborem karty paliwowej, a także ubezpieczenia samochodu.

Transport kontenerowy zabezpieczony

Eksperti oceniają, że branża TSL będzie rozwijać się dynamicznie, a transport kontenerowy, w tym intermodalny, stanie się coraz bardziej konkurencyjny. Ważnym detalem, który pomoże spełnić to założenie, są dobrze zabezpieczone jednostki transportowe. Ich obecność zmniejsza ryzyko uszkodzenia towarów, usprawnia dostawy i poprawia jakość usług. Eksperti z Silny&Salamon od lat „stawiają kropkę nad i” w tym obszarze, dostarczając plomby kontenerowe liderom branży TSL.

Dagmara Puścikowska
menedżer ds. rozwoju
Silny&Salamon

chodów o 7,1 proc., zwiększenie zatrudnienia o 30 proc., a rentowności o 26 proc.

Dobrze zabezpieczony towar

Eksperti oceniają, że branża TSL będzie rozwijać się nadal, a transport kontenerowy, w tym intermodalny, stanie się coraz bardziej konkurencyjny. W ostatnich latach jest najczęściej stosowanym rodzajem transportu i coraz więcej ładunków przewożonych jest

w kontenerach, na co wpłynął w dużej mierze intensywny rozwój e-commerce. Kontener będący jedną, dobrze zabezpieczoną jednostką transportową, jest zaplombowany podczas całego transportu. Dzięki temu ładunek jest łatwiejszy do przemieszczania, a przede wszystkim lepiej chroniony przed kradzieżą i wpływem czynników atmosferycznych.

Wielu naszych klientów z branży TSL, zajmujących się transportem kontenerowym i intermodalnym, korzysta z plomb z rodziny Maxi Sal, które zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa, a wszelkie ślady manipulacji widoczne są na nich zarówno na trzpieniu, jak i butelkowej obudowie. Od lat dostarczamy plomby kontenerowe, m.in. dla PCC Intermodal na potrzeby organizacji krajowej i międzyna-

rodowego transportu, który odbywa się w oparciu o regularne, polskie i zagraniczne połączenia kolejowe pomiędzy morskimi i lądowymi terminalami przeładunkowymi.

Plomby kontenerowe spełniają normy ISO 17 712, kryteria bezpieczeństwa C-TPAT, są również certyfikowane przez Instytut Mechaniki Precyzyjnej, a także przez certyfikaty wymagane przy przewozach kontenerowych m.in. do Stanów Zjednoczonych, Japonii i Emiratów Arabskich.

Klienci stosują nasze produkty do plombowania środków transportu, kontenerów i wagonów kolejowych, a także do zabezpieczania wartościowych ładunków. Plomby są odporne na ekstremalne warunki temperaturowe, a ich wytrzymałość na zerwanie wynosi powyżej 1000 kg. Dodatkowo

na każdej plombie wykonujemy trwały nadruk metodą laserową podwójnej numeracji na trzpieniu i obudowie, który pozwala jednoznacznie zidentyfikować plombę np.: moment założenia, partię towaru.

Partner od zabezpieczeń w gdyńskim porcie

Warto wspomnieć, że według rankingu DGP, jedną z kategorii firm, które uzyskały największą dynamikę przychodów, stanowią podmioty skupione na spedycji morskiej i oceanicznej. Nie bez znaczenia jest więc lokalizacja partnera w zabezpieczaniu ładunków kontenerowych, firmy Silny&Salamon, tuż obok prężnie rozwijającego się Portu Gdynia, którego rola w zakresie obsługi transportów kontenerowych stale rośnie.

Branża TSL pomimo trudnej sytuacji gospodarczej wywołanej pandemią dobrze sobie poradziła, co potwierdza 26. ranking firm TSL opublikowany przez Dziennik Gazetę Prawną. Ranking wskazuje, że firmy z tego sektora w 2020 r. odnotowały wzrost przy-



Eksperti oceniają, że branża TSL będzie rozwijać się nadal, a transport kontenerowy, w tym intermodalny, stanie się coraz bardziej konkurencyjny. W ostatnich latach jest najczęściej stosowanym rodzajem transportu.

Polska spółka pracuje nad samochodem napędzonym wodorem

Wykorzystanie wodoru w transporcie wciąż jest marginalne. Na rynku jest już pierwszy pociąg pasażerski napędzany tym paliwem. Są też samochody osobowe opracowane przez największe koncerny. Wodór określa się jednak mianem przyszłości transportu i motoryzacji. Nad opracowaniem pojazdu napędzanego tym paliwem pracuje też polska spółka Ampere Life, a jego prototyp będzie można zobaczyć już w przyszłym roku. – Rynek ciągle musi wymyślać coś nowego, żeby zaciekać klienta. Mamy wiele firm motoryzacyjnych i każda oferuje to samo.

Pojawia się więc pytanie, co nowego możemy dać od siebie. Mamy przykład Izery, która zaprezentowała swój samochód niecały rok temu, a który będzie budowany za cztery lata. Pytanie, czy wtedy to auto rzeczywiście będzie innowacyjne, czy będzie już przeszłością – mówi Michał Jędrzejewski, założyciel Ampere Life. – Mamy na rynku motoryzacyjnym do czynienia z wyścigiem innowacji. My wolimy patrzeć trzy–cztery kroki naprzód – chociaż może się to wydawać abstrakcyjne, żeby mówić o samochodzie wodorowym teraz, kiedy mamy samochody na akumulator.

REKLAMA

Nowy system: e-TOLL Polska

JUŻ DZIŚ Z UTA ONE®

RYNEK TSL – WHO IS WHO

Szanowni Państwo!

Kto jest kim w branży TSL? Dowiecie się tego Państwo z naszego zestawienia osobowości istotnych dla branży. To oni tworzą sektor, który mimo pandemicznych zawirowań wciąż się rozwija. To dzięki ich wiedzy i kompetencjom coraz więcej

w nim nowych rozwiązań, które pozwalają tym, którzy z usług branży TSL korzystają, działać sprawniej i bardziej komfortowo. Zapraszamy do zapoznania się z postaciami, które na rodzimym transport, spedycję i logistykę mają największy wpływ.

Redakcja

**YANN BELGY**

DYREKTOR GENERALNY, ID LOGISTICS POLSKA

Absolwent ESCEM 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-

rzędowe 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 dołączył 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

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 jego kierownictwem 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.

**RAFAŁ DRĄG**

PREZES ZARZĄDU, UNI-LOGISTICS

Menedżer z wieloletnim doświadczeniem w zakresie transportu, spedycji i szeroko rozumianej logistyki. Swoje doświadczenie zdobywał w polskich i zagranicznych firmach spedycyjnych, pracując zarówno na stanowiskach operacyjnych, jak

i menedżerskich. Cechuje go samodzielność w działaniu oraz determinacja. Obie te cechy były impulsem do realizacji własnych pomysłów i wizji w oparciu o swoje przedsiębiorstwo. Jako pierwsze powołał do życia przedsiębiorstwo transportowe w roku

2003, które z sukcesami funkcjonuje do dziś. W roku 2007 powstała spółka Uni-logistics. Rafał Drąg zasiada również w organach zarządczych innych spółek prawa handlowego. Absolwent Uniwersytetu Gdańskiego Wydziału Ekonomii kierunek

Transport i Logistyka, członek Rady Ekspertów Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Miłośnik sportu, który sam czynnie uprawia, a do tego wspiera i sponsoruje wiele przedsięwzięć sportowych.

ŁUKASZ DZIEWANOWSKI

PREZES ZARZĄDU, ESA LOGISTIKA

Ma blisko 20 lat doświadczenia w branży logistycznej. Specjalizuje się w strategicznym zarządzaniu łańcuchem dostaw i jego optymalizacji, dla szeregu zróżnicowanych produktów i branż, zwłaszcza w zakresie logistyki magazynowej, z której wywodzi swe korzenie. Ukończył studia na Wydziale Matematyki i In-

formatyki Uniwersytetu Łódzkiego. Karierę zawodową rozpoczął w roku 2003 od objęcia stanowiska menedżera w firmie logistycznej Wincanton Polska. W roku 2006 został szefem działu zarządzania przetargami w łódzkiej oddziale spółki DB Schenker. Z ESA logistika związany jest od 2011 r. Od ponad ośmiu lat

jako dyrektor operacyjny odpowiada za podstawową działalność firmy, zwłaszcza za współtworzenie strategii rozwoju firmy i tworzenie środowiska sprzyjającego wzrostowi sprzedaży, poprzez budowę zespołu ekspertów, oraz kreowanie optymalnego systemu współzależności pomiędzy poszczególnymi produktami.

**DANIEL FRANKE**

MANAGING DIRECTOR, FM LOGISTIC CE

Daniel Franke posiada wieloletnie międzynarodowe doświadczenie w dziedzinie logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw. Pracując dla jednego z największych globalnych operatorów logistycznych, miał okazję realizować i nadzorować duże wdrożenia i startupy zarówno w Polsce, jak i krajach Europy Zachodniej m.in. w Niemczech, Francji, Włoszech i Portugalii.

W poprzedniej firmie, jako CEO i członek zarządu był współodpowiedzialny za proces transformacji średniej wielkości gracza w dużego operatora na rynku krajowym funkcjonującego na podstawie nowoczesnej infrastruktury magazynowej i informatycznej, jednocześnie przekształcając produkty Logistyki Kontraktowej oraz Drobicy Krajowej w dochodowe i najszybciej rozwijające się obszary biznesowe.

W 2018 objął stanowisko Managing Director w FM Logistic Central Europe, gdzie odpowiada za region 4 krajów, w skład którego wchodzi Polska, Czechy, Słowacja i Węgry. Z powodzeniem realizuje ambitne i zdefiniowane cele finansowe i strategiczne włączając w nie takie elementy jak logistyka dla sprzedaży omnichannel, logistyka miejska, czy również intensyfikacja działań w kierunku zrównoważonego rozwoju.

ANDRZEJ IWANOW-KOŁAKOWSKI

PREZES ZARZĄDU, ASSTRA POLSKA

Ukończył studia na kierunku międzynarodowe stosunki gospodarcze i polityczne w SGH w Warszawie, następnie studia podyplomowe w zakresie logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw oraz zarządzania i finansów, również w SGH. Zwią-

zany z grupą AsstrA od 2002 r. Swoje pierwsze doświadczenie zawodowe zdobywał na stanowisku spedytora w warszawskim oddziale firmy, który w tamtym czasie liczył kilka osób. Od 2007 r. awansował na stanowisko kierownika biura w Warszawie

oraz do zarządu polskiej spółki AsstrA. Od 2014 r. pełni funkcję dyrektora regionu na kraje UE oraz jest członkiem zarządu. Współtworzy i realizuje strategię opartą na rozwoju i wzroście sprzedaży usług logistycznych w Europie.



RYNEK TSL – WHO IS WHO

ADAM RAMS

WICEPREZES ZARZĄDU, GRUPA DELTA TRANS

Absolwent Politechniki Śląskiej, współzałożyciel oraz wiceprezes zarządu Grupy Delta Trans, obejmującej spółki działające w międzynarodowym sektorze transportu oraz logistyki magazynowej. Zaangażowany w rozwój regionu, od wielu lat udziela się w instytucjach mających wpływ na kształtowanie sytuacji polskich przedsiębiorstw oraz

wspieranie społeczności lokalnych. Od roku 2015 r. członek Rady Ambasadorów Volvo Trucks w Polsce. W 2016 r. otrzymał tytuł „Menedżera 25-lecia na Śląsku” w kategorii zarządzający dużą firmą logistyczno-transportową. Stały uczestnik i prelegent istotnych dyskusji o tematyce gospodarczej, ekspert w debatach podczas katowickich edycji EKG. W roku

2018 wziął udział w szczycie transportowym w Budapeszcie, na specjalne zaproszenie Roberta Homoly, ministra transportu Węgier. Poprzez współpracę ze środowiskiem biznesowym aktywnie zabiega o zmiany kształtu uregulowań prawnych dotyczących branży transportowej. Prywatnie pasjonat lotnictwa realizujący swoje pasje za sterami samolotów.



PAWEŁ SIELEWICZ

PREZES ZARZĄDU, KROTRANS LOGISTICS

Doświadczony menedżer z ponad dwudziestoletnim doświadczeniem w branży TSL. Absolwent Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej oraz Szkoły Głównej Handlowej. Od początku kariery zawodowej związany z branżą. Brał udział w budowaniu i rozwoju

firm będących liderami rynku, a także skutecznie prowadził procesy przejęć i restrukturyzacji podmiotów tej branży. Doświadczenia zawodowe zdobywał m.in. w firmach Spedpol/Schenker, Euroad/Vos Logistics, Apreo Logistics i grupie Zastal.

Obecnie jest udziałowcem oraz prezesem zarządu spółki Krotrans Logistics. W ciągu kilku lat działalności spółka ta osiągnęła pozycję jednego z europejskich liderów w segmencie przewozu płynnych produktów spożywczych.

WOJCIECH SIENICKI

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY, KUEHNE + NAGEL

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 spółkę Rhenus Freight Logistics. Od 2008 r. zajmował kierownicze stanowiska w zakresie spedycji drogowej w spół-

kach: Rhenus Contract Logistics Sp. z o.o. oraz w Kuehne+Nagel Sp. z o.o. Wojciech Sienicki 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. Wojciech Sienicki 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. Wojciech Sienicki obejmuje stanowisko dyrektora zarządzającego w spółce od 4 września 2018 r.



REKLAMA



Twój Logistyczny Partner w Biznesie

Uni-logistics Sp. z o.o. jest przedsiębiorstwem z kapitałem polskim, które funkcjonuje na rynku od 2007 roku. Świadczy usługi w zakresie spedycji morskiej, lotniczej, kolejowej i transportu drogowego. Realizuje projekty przewozu ponadnormatywnego oraz Project Cargo, posiada własne magazyny logistyczne oraz sieć współpracujących magazynów partnerskich. Posiadanie własnej Agencji Celnej (certyfikat AEO) gwarantuje sprawny przebieg odpraw oraz całego procesu transportu.



Spedycja Morska



Kontenerowy Transport Drogowy i Intermodalny



Spedycja Lotnicza



Spedycja Kolejowa



Transport i Spedycja Drogowa



Project Cargo i Ładunki Ponadnormatywne



Obsługa Celna



Obsługa Ładunków w Temperaturze Kontrolowanej

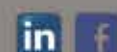


Obsługa Magazynowa



Sprzedaż i Wynajem Naczep i Kontenerów

Odwiedź nas na: www.unilog.eu



RYNEK TSL

Wysoka amplituda zmian

Polska branża TSL poradziła sobie stosunkowo dobrze z kryzysem pandemicznym. Świadczą o tym wskaźniki dynamiki wzrostu eksportu, dane przewoźników, GUS, z systemu monitoringu pojazdów.



Małgorzata Zysińska

ekspert Instytutu Transportu Samochodowego

W kwietniu 2020 r. branża przeszła pierwszy kryzys. W 2020 r. nie rejestrowano nowych firm przewozowych, ale przybyło ciężarówek wykonujących większe przewozy. Liczba upadłości wyniosła 12 proc. Od połowy 2020 r. straty były systematycznie odrabiane. Przewoźnicy, oprócz zmieniających się z dnia na dzień obostrzeń, mierzyli się z Brexitem i efektami wdrażania pakietu mobilności. Znalezienie kierowców zawodowych nadal stanowi główne wyzwanie dla firm przewozowych. Pogłębiły się zatory płatnicze w branży. W największym stopniu dotknęły najmniejszych przewoźników. 2021 r. w TSL będzie napędzany dynamiką wzrostów w branżach odrabiających straty po pandemii i wysokim popytem wewnętrznym.

Cyfryzacja i telematyka jako antidotum na turbulentne otoczenie

Cyfryzacja usług stała się zjawiskiem nieuniknionym. Była konieczna, aby optymalizować trasy, rozmieszczanie ładunków i nadążyć za zmieniającymi

się modelami zachowań konsumentów. Firmy, które najszybciej odrobiły straty, stawiały na zintegrowaną logistykę produkcji, umożliwiającą działanie w niesynchronicznych łańcuchach dostaw. Dzięki systemom telematycznym można efektywnie zaplanować trasy, oszczędzać na paliwie, lepiej monitorować kierowców, być z nimi w stałym kontakcie, przysyłając alerty w razie nowych zakazów, czy obostrzeń. Da się im pomagać w czasie rzeczywistym, kierując na mniej obciążone przejścia graniczne, odciążając w dopełnianiu formalności.

Straty u mniejszych przewoźników

W TSL nie obyło się jednak bez gwałtownych spadków. W wyniku regulacji wprowadzanych na poziomie poszczególnych państw, w tym zamykania przejść granicznych, liczba zleceń przewozowych spadła znacząco w I połowie 2020 r. Wobec kolejnych obostrzeń, przestojów w produkcji, m.in. branży motoryzacyjnej i meblarskiej, na rynku przybyło zleceń dopiero od II połowy 2020 r. Problemy w największym stopniu dotknęły międzynarodowych przewoźników zatrudniających do 10 osób. Doszło do dalszej polaryzacji rynku, na którym wśród wygranych znalazły się największe firmy.

Odrabianie strat

Na podstawie przejechanych przez przewoźników międzynarodowych tonokilometrów można stwierdzić, że powrót do wartości sprzed pandemii zajął im około 5-7 miesięcy. Nie-

którzy z nich zaczęli aktywniej działać na kierunkach wschodnich. Transport na wschód wiąże się jednak ze sporą liczbą przeszkód. – Prawnych, politycznych, infrastrukturalnych, dotyczących bezpieczeństwa. Część firm zaczęła dynamizować jednak działalność przewozową na tych rynkach, również ze względu na wyższą marżowość. Liczba zezwoleń na 2021 r. do Białorusi i Rosji wzrosła – do 205 i 220 tysięcy. Jednakże obecnie mocno napięta sytuacja polityczna na granicy wschodniej stanowi poważną barierę ograniczającą dalszą ekspansję na wschód. Odrabianie strat miało miejsce również w I półroczu 2021 r. – Według badań prowadzonych cyklicznie przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS) we współpracy ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) odsetek przewoźników zgłaszających spadek obrotów na skutek pandemii spadł o 60 proc. w I połowie 2021 r. w stosunku do II połowy 2020 r. Coraz więcej firm sygnalizowało wzrosty przychodów na poziomie powyżej 10 proc. w stosunku do poprzedniego półrocza. Odsetek firm w tej grupie wzrósł o 59 proc. W 2020 r. pierwsza połowa cechowała się spadkami, przy czym największe odnotowano w okresie od marca do czerwca 2020 r. – Aż 87 proc. ankietowanych przez ITS przewoźników zgłaszało w tym czasie spadek obrotów. 26 proc. badanych przez ITS firm odczuło w I połowie 2021 r. poprawę wyników działalności dzięki pandemii, a dla części z nich była ona motorem wzrostu. O poprawiających się nastrojach świadczy również wskaźnik barometru nastrojów w sektorze międzynarodowych przewozów całopojazdowych. Barometr EFL dla branży transportowej na II

kwartał br. wyniósł 54,5 pkt. i był wyższy o 5,6 pkt. w porównaniu do poprzedniego kwartału. To najwyższy wynik od II kwartału 2018 r.

Poprawa nastrojów i rentowności wśród liderów rynku

Blisko 30 proc. firm zaliczanych do 50 największych podmiotów rynku TSL zgłaszało pozytywny wpływ pandemii na ich działalność operacyjną. Średnioroczny wzrost obrotów tej grupy wyniósł 7,8 proc. w 2020 r., w grupie 10 największych podmiotów sektora kształtował się zaś na poziomie 17 proc. Wzrosły również podstawowe wskaźniki rentowności. Rentowność sprzedaży 10 największych podmiotów branży to 14 proc. Było to znacznie powyżej średniej dla branży kształtującej się w 2020 r. na poziomie 3,2 proc. Kluczem sukcesu okazała się koncentracja na najbardziej rentownych i wyplacalnych kontrahentach.

E-commerce i rosnący popyt

Kołem zamachowym dynamiki wzrostu firm TSL były wzrosty sprzedaży na rynkach e-commerce, a także rosnący popyt konsumpcyjny, które wywołały niespotykaną dotychczas dynamikę wzrostu sprzedaży w sektorze kurierskim. Średnioroczny wzrost w tym sektorze osiągnął poziom 38 proc. Te czynniki, podobnie jak przenoszenie miejsc produkcji z krajów azjatyckich, mocna dywersyfikacja kanałów dystrybucji oraz większa regionalizacja łańcuchów dostaw powodowały także dynamiczne wzrosty w sektorze usług magazynowych i logistyki kontraktowej.

Sektor morski i oceaniczny

Najwyższą amplitudą wahań w okresie pandemii cechowała się

spedycja morska i oceaniczna, chociaż po silnych spadkach na początku I fali pandemii, w całym 2020 r. sektor ten notował znaczne wzrosty obrotów. Powodem był wyraźny wzrost zapotrzebowania na import ładunków drobnicowych z Chin, indukowany dodatkowo niedoborami w segmencie kontenerowym, co doprowadziło do wzrostu cen frachtów na niespotykaną dotąd skalę. W trend ten w niewielkim stopniu wpisywały się krajowe porty przeładunkowe. Gdyńia była jednym z dwóch portów na Bałtyku, które odnotowały wzrosty przeładunków.

Sektor kolejowy i lotniczy

Średnioroczny spadek obrotów w sektorze towarowych przewozów kolejowych wyniósł 6 proc. Warto zauważyć tendencję zwykłą przewozów intermodalnych. Według tonażu stanowiły one bowiem ponad 10 proc. wszystkich kolejowych przewozów towarowych. Masa przewiezionych w intermodalu towarów była w 2020 r. wyższa o 22 proc. w stosunku do 2019 r. Wpisuje się to w trend popularyzowania przewozów kontenerowych na torach. Większe straty notowano w 2020 r. w sektorze przewozów lotniczych, w którym przewieziono o blisko 20 proc. mniej ładunków niż w 2019 r.

Drobnica i rynek wewnętrzny

W przypadku sektorów przewozowych największym wygranym były firmy specjalizujące się w przewozach drobnicowych na terenie Polski. Aż siedem z dziesięciu największych pod kątem przychodów krajowych firm TSL jako główny rodzaj obsługiwane ładunku wskazało w 2020 r. tzw. drobnicę, a osiem z nich Polskę jako kluczowy obszar destynacji.

Prognoza

Ponad połowa badanych przez ITS firm (52 proc.) ocenia, że sytuacja branży TSL w perspektywie najbliższych 2 lat poprawi się, a 34 proc., że pozostanie bez zmian, 14 proc. jest zaś zdania, że ulegnie pogorszeniu.



UTA One® działa już w polskim systemie myta e-TOLL

UTA rozszerzyła zakres działania swojego interoperacyjnego rozwiązania do poboru opłat drogowych UTA One®, dodając nowy polski system myta e-TOLL. Od teraz opłaty za przejazd autostradami, drogami szybkiego ruchu i drogami głównymi w polskim systemie e-TOLL można wygodnie rozliczać za pośrednictwem UTA One®.

Nowy system e-TOLL w Polsce ruszył już w czerwcu, a od 1 października 2021 r. całkowicie zastąpi dotychczasowy system viaTOLL, po ponad 3-miesięcznym okresie przejściowym. System e-TOLL oparty jest na technologii pozy-

cjonowania satelitarnego (technologia GNSS). Dzięki niemu na państwowych, płatnych odcinkach autostrad, drogach szybkiego ruchu i drogach krajowych zarządzanych przez operatora GDDKiA (Generalną Dyrekcję Dróg Krajo-

wych i Autostrad) rejestrowane są opłaty za przejazd pojazdami o masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusami powyżej dziewięciu miejsc siedzących.



Do uiszczenia opłaty drogowej w nowym systemie e-TOLL można wykorzystywać urządzenia pokładowe, urządzenia telematyczne lub aplikację e-TOLL. Możliwa będzie również wygodna obsługa rozliczeń myta za pośrednictwem kart paliwowych i serwisowych, takich jak karta UTA. Użytkownicy systemu muszą jedynie posiadać konto klienta w portalu internetowym e-TOLL (IKK-Internetowe Konto Klienta). Można je założyć osobiście w punkcie obsługi klienta lub

zlecić to wybranemu dostawcy kart paliwowych, np. firmie UTA. Po dodaniu polskiego systemu opłat drogowych do zakresu działania UTA One® obejmuje on obecnie 15 systemów poboru opłat w 14 krajach europejskich, co czyni UTA One® najbardziej kompleksowym rozwiązaniem w zakresie europejskiej elektronicznej usługi opłaty drogowej (EETS) na rynku.

Więcej o UTA One®:
www.uta.com

Z DIESLA NA LNG

Ciężarówki zasilane dieslem to standard zarówno w Polsce, jak i 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?

Małgorzata Bilka

dyrektor ds. sprzedaży i współpracy z zagranicą, Duon Logistyka

Europejski Zielony Ład

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, podanych przez Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych, w marcu 2020 roku 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. Jedną z coraz popularniejszych metod na ograniczenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery a jednocześnie wykonanie pierwszego ważnego kroku dla neutralności emisyjnej, jest wdrażanie pojazdów zasilanych paliwem LNG. Firmy transportowe dopiero zyskują wiedzę odnośnie kosztów związanych z wykorzystaniem skroplonego gazu ziemnego jako napędu w ciężarówkach. 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 wy-

korzystania 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 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

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 wy-

łącznie 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 posiada. 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.

Kryzys podłożem do rozwoju



Z Adamem Ramsem, wiceprezesem Grupy Delta Trans, rozmawiał Tomasz Pichór

W ciągu minionych kilkunastu lat polskie firmy transportowe stały się jednymi z najważniejszych graczy w tym segmencie rynku w Europie. Czy ta pozycja rynkowa zostanie utrzymana?

Polska branża transportowa osiągnęła sukces i wypracowała pozycję lidera na unijnym rynku przewozowym, ale dobra passa należy do przeszłości. Przyjęte niedawno rozwiązania prawne mocno uderzyły w konkurencyjność przewoźników ze środkowo-wschodnich i wschodnich państw członkowskich UE, więc nasza pozycja w grze zmaleje znacząco.

W lipcu 2020 r. Parlament Europejski przyjął tzw. Pakiet Mobilności. Niektóre z jego elementów już obowiązują, niektóre wejdą w życie za kilka miesięcy. Jak pan ocenia wpływ tych regulacji na rynek transportowy?

Najistotniejsze zmiany związane z rozliczaniem pracy

pracowników delegowanych, zaczną obowiązywać w lutym przyszłego roku. Będą skutkowały potężnym wzrostem kosztów działalności polegającej na eksporcie usług transportowych typu cross-trade i kabotaż, które to stanowią blisko 40 proc. pracy transportowej polskich przewoźników. W wielu firmach brak możliwości pokrycia zwiększonych kosztów, może spowodować efekt domina w postaci ograniczenia wykonywanych transportów, redukcji taboru, miejsc pracy, a w krańcowych przypadkach upadłości firmy. To bardzo prawdopodobny scenariusz i o tym szeroko dyskutuje się w branży.

Pojawiają się szacunki, że już w przyszłym roku firmom transportowym będzie brakowało 200 tys. wykwalifikowanych kierowców. W jakim stopniu realne są te szacunki?

Ostatnie raporty mówią, że już teraz w Polsce brakuje tylu właśnie kierowców. Z podobnym problemem od lat boryka się cały unijny rynek transportowy. Czy i jak dalece sytuacja zmieni się w Polsce po wejściu w życie przepisów Pakietu Mobilności, zobaczymy w przyszłym roku.

Sektor transportu i logistyki generuje ok. 6 proc. polskiego PKB. Siłą rzeczy odgrywa istotną rolę w zapewnianiu wpływów budżetowych. Warto więc zadać pytanie, czy branża jako całość może się dalej rozwijać?

Sektor transportowy czeka najpoważniejszy kryzys od czasu dołączenia do grona przewoźników unijnych. Kryzys jako taki stanowi podłoże do rozwoju, ale to daleka i niepewna perspektywa. Ta najbliższa, to sięgający kil-

kudziesięciu procent wzrost kosztów, z jakim przyjdzie mierzyć się firmom wykonującym eksport usług transportowych. Straty z pewnością odbiją się szerokim echem na efektywności wielu firm, więc w najbliższych latach spodziewać się możemy zahamowania, a wręcz recesji w branży. Dodatkowo rozwój hamowany jest przez brak kierowców. Długofalowo z pewnością rozwijać się będą inne niż drogowy sektor transportu – np. intermodalny, kolejowy.



Straty z pewnością odbiją się szerokim echem na efektywności wielu firm, więc w najbliższych latach spodziewać się możemy zahamowania, a wręcz recesji w branży. Dodatkowo rozwój hamowany jest przez brak kierowców. Długofalowo z pewnością rozwijać się będą inne niż drogowy sektor transportu – np. intermodalny, kolejowy.