

RYNEK TSL



POLSKI TRANSPORT W SMARTFONIE – aplikacje mobilne coraz częściej stosowane w branży TSL

Cyfrizacja transportu, wyceniona aż na 192 mld dolarów w 2020 r., staje się coraz ważniejsza. Według raportu Mordor Intelligence jej wartość rynkowa do 2024 roku może wzrosnąć do poziomu 17,5 proc., z czego 8,2 proc. będzie dotyczyć cyfrizacji w dziedzinie logistyki.¹ Składową postępującą digitalizacji są rozwiązania mobilne, czyli aplikacje, które coraz częściej wykorzystywane są właśnie w sektorze TSL. Do czego służą?



Maciej Wolny

prezes zarządu, Marcos Bis

Przede wszystkim do usprawnienia komunikacji na linii kierowca – spedytor, do statusowania zadań, szybkiej wymiany dokumentów, sprawdzania czasu trwania załadunków i rozładunków, ograniczeń na drodze czy dostępnych parkingów. Aplikacje umożliwiły zarządzanie przedsiębiorstwem poza biurem, dzięki czemu firma ma dostęp do informacji w czasie rzeczywistym i może kontrolować wykonywanie zleceń. Jakie są zalety i wady mobilnych rozwiązań w transporcie?

Jak podaje firma analityczna Sensor Tower, w 2021 roku globalnie ściągnięto około 130 mld aplikacji – to dane jedynie z dwóch najbardziej popularnych sklepów mobilnych. Co ciekawe, sukcesywnie rośnie liczba pobrań płatnych aplikacji. Tylko w 2021 roku wydano na nie 135 mld dolarów, czyli o ok. 25 proc. więcej niż rok wcześniej. Oprócz tych najbardziej popularnych aplikacji dostępne są również rozwiązania

dedykowane konkretnym branżom. Według badań Crunchbase firmy technologiczne zainwestowały w aplikacje mobilne w 2020 r. aż 73 mld, z czego głównym kierunkiem inwestycji był e-commerce, finanse i transport². Aplikacje można traktować jako wirtualny portfel, pomagający nawigować w trasie, ale też coraz chętniej wykorzystywane są jako profesjonalne wsparcie w sektorze TSL.

Kiedyś tylko GPS, a dzisiaj centrum dowodzenia na kółkach
Pierwsze aplikacje mobilne dla transportu służyły do nawigowania kierowców w trasie i opierały się o rozwiązania GPS. Obecnie aplikacje mobilne nie przypominają już ich pierwowzorów. Systemy dla branży logistycznej i transportowej są coraz bardziej rozbudowane i intuicyjne, a dzięki temu są wykorzystywane przez nich do wielu zadań i co najważniejsze, znacząco usprawniają codzienną pracę. Dowodem na to, że aplikacje dla transportu znacznie się rozwinęły i są doceniane przez użytkowników, jest choćby nominacja w najbardziej prestiżowym konkursie dedykowanym rozwiązaniom mobilnym, Mobile Trends 2022, którą otrzymaliśmy dla naszego rozwiązania mKierowca, w kategorii rozwiązań dla biznesu.

Wszystko pod ręką, czyli pakiet funkcjonalności w jednym miejscu
Jeszcze kilka lat temu średni czas szukania miejsca parkingowego w Stanach Zjednoczonych wynosił 11 do 20 minut, co przekładało się na emisję aż 740 ton dwutlenku węgla do atmosfery³. Europejskim przewoźnikom ten temat również nie jest obcy, a ma to związek między innymi z niedostatecznie rozwiniętą infrastrukturą parkingową na kluczowych trasach. Problem ze sprawnym znalezieniem odpowiedniego parkingu rozwiązały między innymi właśnie aplikacje mobilne, a to tylko jeden z przykładów ich użycia w transporcie.

Coraz częściej na rynku pojawiają się aplikacje, które nie ograniczają się do rozwiązania tylko jednego problemu. Posiadają one znacznie więcej funkcjonalności niż tylko wskazanie parkingu. Te najpopularniejsze aplikacje umożliwiają nawet prowadzenie całego przedsiębiorstwa z poziomu smartfonu.

Na rynku mamy wiele dostępnych aplikacji do pobrania, od map, nawigacji poprzez rejestratory zużycia paliwa aż po aplikacje, które pozwalają wykonać diagnostykę pojazdu, wspierając ekonomiczną jazdę. Problem tego typu rozwiązań jest taki, że żeby otrzymać wszystkie wskazane informacje, musimy mieć kilka lub kilkanaście dostępnych aplikacji w telefonie. Znacznie lepsze są z tego punktu widzenia aplikacje, które dostarczają kilku rozwiązań – w jednym miejscu. Na przykład dostępne są rozwiązania mobilne zintegrowane z systemem TMS, które umożliwiają dostęp do szczegółowych danych zleceń w trybie online. Pozwalają śledzić pojazd w czasie rzeczywistym i wskazują czas trwania załadunków i rozładunków. Takie rozwią-

zania rzeczywiście pomagają nam prowadzić firmę mobilnie i kontrolować rentowność.

Zalety aplikacji mobilnych dla kierowców

Aplikacje mobilne w branży TSL przede wszystkim oszczędzają czas zarówno kierowcom, jak i spedytorom, są wygodne w użytkowaniu oraz usprawniają proces komunikacji pomiędzy zleceniodawcą i zleceniobiorcą.

Wykorzystanie aplikacji mobilnych w pracy kierowców wpływa na jakość komunikacji, zwiększa bezpieczeństwo oraz pozwala na szybszą wymianę informacji o realizowanych zleceniach. Wiadomość, którą wysyła kierowca, jest dostępna dla zdefiniowanej grupy odbiorców – zatem w sytuacji, kiedy spedytora nie ma aktualnie w pracy, może zostać odczytana przez inną, uprawnioną osobę. Taka wiadomość, w odróżnieniu od rozmowy telefonicznej, jest treścią, do której można wrócić, przeczytać raz jeszcze – w ten sposób ograniczamy nieporozumienia do minimum. Wpływa to również na poczucie bezpieczeństwa, ponieważ nie w każdej sytuacji, kierowca może swobodnie wykonać połączenie telefoniczne. Ogromną zaletą aplikacji mobilnych dla transportu jest również opcja obsługi i statusowania zleceń transportowych. Dzięki zastosowaniu określonego schematu każda ze stron otrzymuje identyczny zestaw informacji, które są archiwizowane w jednym miejscu.

Korzyści dla spedycji

Aplikacje mobilne w transporcie ułatwiają również delegowanie zadań dla kierowców, a dzięki temu optymalizują pracę w obszarze spedycji. Automatyzacja zleceń i możliwość ich chronologicznego planowania znacząco przyspiesza

ich pracę. Zyskują czas na obsługę innych zadań i mogą terminowo zrealizować dostawy.

Terminowe wykonywanie przewozów to jeden z istotnych parametrów, nad którymi przewoźnik chce mieć pełną kontrolę. Tutaj kluczową rolę odgrywają systemy TMS oraz narzędzia telematyczne, pozwalające na monitorowanie pojazdów w czasie rzeczywistym. Dzięki ich integracji z aplikacją mobilną spedytor otrzymuje powiadomienia o niepożądanym sytuacji dotyczących zleceń, które realizuje – nawet w sytuacji kiedy nie ma go przed komputerem. W ten sposób spedytorzy wiedzą doskonale, kiedy kierowca wyjechał z zaplanowanego korytarza, gdzie się znajduje albo kiedy wystąpią opóźnienia dojazdu i mogą odpowiednio wcześniej adekwatnie zareagować.

Aplikacje mobilne w służbie kierowców

Praca w transporcie nie należy do najłatwiejszych i często wymaga wielu wyrzeczeń, dlatego coraz mniej osób decyduje się, by zawodowo wsiąść za kółko. Oprócz trudnych warunków pracy, które się zdarzają, kierowcy są często narażeni na niebezpieczne sytuacje na parkingach czy w trakcie przejazdu. Wykorzystanie nowych technologii, w tym aplikacji mobilnych, może wpływać również na poprawę bezpieczeństwa poprzez np. stworzenie alternatywnych kanałów kontaktu z kierowcą czy też możliwość jego szybkiej lokalizacji.

1. <https://monstar-lab.com/global/expertinsights/mobile-apps-transforming-transportation/>

2. <https://www.moveoapps.com/blog/mobile-app-statistics/>

3. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2095756416302690?fbclid=IwARiNSOoLRfKiuMJKt6yldqLOytr2raS2vZ7qjVzRof-jyOM-5VrOh34Amog>

CENY PALIW NADAL ZDUMIEWAJĄ BRANŻĘ TSL

Choć panika na stacjach paliwowych, spowodowana konfliktem zbrojnym na Ukrainie, powoli słabnie, to i tak kierowcy nie mogą być spokojni. Cena oleju napędowego, mimo ostatnich obniżek, nadal wynosi ponad 7 zł. Jak wynika z danych Orlenu, na początku wojny na Ukrainie sprzedaż oleju napędowego tego koncernu była nawet czterokrotnie wyższa niż przed 24 lutego. Intensywny popyt wpłynął na i tak wysoką, spowodowaną inflacją, cenę.



Tomasz **Czyż**
Grupa Inelo

Zanim rozpoczęły się działania zbrojne na Wschodzie, paliwo średnio kosztowało 5,50 zł za litr. Według Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, obecne rezerwy paliwa zabezpieczają nas na 98 dni. Koniec lutego pokazał, jak strategicznym i podatnym na wahania cen jest ono surowcem. Jak zredukować koszty paliwa w firmie transportowej, biorąc pod uwagę ich szalejące ceny? W końcu dla przewoźników zakup paliwa to koszt na poziomie nawet 30 proc. wszystkich wydatków w firmie.

Obniżona stawka VAT-u nie ratuje polskich przewoźników

Rosyjska dezinformacja z końca lutego na temat grożących Polsce braków paliwa doprowadziła do efektu samospelniającej się przepowiedni – paliwa faktycznie zabrakło, jednak tylko na tych stacjach, które były szturmowane przez kierowców. Początek marca przyniósł lekkie spadki cen surowca, które chwilę później poszybowały w górę. Wzrost cen odczuli nie tylko detaliści. Wpłynęły one również na budżety przewoźników, którzy na początku kryzysu za litr oleju napędowego ekodielesa płacili nawet o 30 gr netto więcej.

Kryzys z początku inwazji i panika spowodowana potencjalnym brakiem paliwa w Polsce nie miały większego wpływu na to, w jaki sposób działała branża, przede wszystkim ze względu na krótki czas trwania tej sytuacji. Bardziej niepokojące dla firm transportowych są obserwowane od początku lutego wzrosty cen paliw, które wraz z inwazją na Ukrainę osiągnęły rekordowy poziom. Niestety coś, co pomaga oszczędzać kierowcom niekomercyjnym, czyli obniżka VAT-u, nie ma identycznego zastosowania w transporcie, ponieważ, co do zasady, firmy TSL opierają się na cenach hurtowych, czyli cenach SPOT netto, które określane są na przykład przez PKN ORLEN. W przypadku transportu możemy

mówić tylko o stale rosnących kosztach zakupu paliwa. Nawet eksperci z branży paliwowej są podzieleni, co do prognozowanych cen paliw. Jak wynika jednak z oświadczenia Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, nie ma przesłanek do tego, by ceny tego surowca rosły. Z kolei Halina Pupacz z Zarządu Polskiej Izby Paliw Płynnych, nie podejmuje się przewidywać na temat cen, argumentując to zbyt dużą liczbą czynników – od sytuacji geopolitycznej aż po transformację energetyczną. Na cenę paliw wpływa także rosnąca cena ropy, notowana w dolarach na światowej giełdzie oraz słabnąca złotówka.

Aktualizacja z dnia 18.03.2022 r.

Warto jednak zaznaczyć, że aktualnie sytuacja ta się nieznacznie poprawiła. Po raz pierwszy od wielu dni odnotowano spadek cen ropy na rynkach światowych oraz umocnienie się polskiego złotego, który w wyniku wojny na Ukrainie i podwyżki cen surowców energetycznych stracił na wartości. Dwukrotna obniżka cen na stacjach PKN ORLEN spowodowała, że cena hurtowa netto oleju napędowego wynosi aktualnie 7,30 -7,60 gr, co oznacza, że stawka ta zmniejszyła się nawet o 40 gr względem wcześniejszych dni.

Dalej przedstawiam pięć sposobów

na uzyskaniu większej kontroli nad kosztami paliwa w firmie transportowej.

Sondy paliwowe znowu chętnie wykorzystywane w branży TSL

W ciągu ostatnich dwóch lat zanotowano duże zainteresowanie sondami. Ich zastosowanie pozwala transportowcom zbierać dokładniejsze dane na temat poboru paliwa niż te wygenerowane na podstawie pomiarów z centrali CAN, które opierają się na wskazaniach pływaka w jednym zbiorniku. Dzięki pozyskanym danym przedsiębiorcy optymalnie planują tankowania, ustalają stawki transportowe za kilometr i eliminują przypadki, gdy kierowcy kupują za dużo paliwa tuż przy granicy, wiedząc, że za chwilę zjadą na bazę i będą mogli uzupełnić bak mniejszym kosztem. Bieżąca kontrola zużycia jest możliwa, dzięki podpięciu sondy paliwowej pod telematykę.

Warto dodać, że część klientów decyduje się na instalację sondy paliwowej, ponieważ podejrzewa w swoich firmach kradzieże paliwa. Jednak niezależnie od powodu, sonda paliwowa pozwala uszczelnić system i dać przewoźnikom więcej danych, bez których niemożliwe jest dzisiaj prowadzenie rentownego przedsiębiorstwa. Instalacja sondy paliwowej i podłączenie jej do systemu telematycznego to kolejny sposób na zwiększenie kontroli nad wydatkami w firmie i eliminację tych zbędnych.

Telematyka transportu i eco-driving w imieniu redukcji kosztów

Płynna i ekonomiczna jazda może zredukować zużycie paliwa nawet o kilkanaście procent. Dzięki eco-drivingowi i harmonijnemu prowadzeniu pojazdu zdecydowanie łatwiej jest zadbać o stan techniczny floty, nie wspominając o ni-

skiej emisji, czyli kwestii, o której w przypadku firm transportowych słychać coraz głośniejsze. Choć eco-driving jest często błędnie utożsamiany z wolną jazdą, nie oznacza to, że stosujący tę technikę jazdy kierowcy notują opóźnienia. Kierowca dzięki temu unika „rwanej” jazdy ze względu na stały kontakt z bazą, która dobiera mu trasę umożliwiającą płynne poruszanie się na drodze – bez korków, bez niepotrzebnych zjazdów, z możliwością wprowadzania korekt na bieżąco. W takich warunkach zachowujemy stałą liczbę obrotów i efektywniej zarządzamy transportem.

Korytarzowanie tras niezbędne do oszczędzania

Selekcja tras pod kątem płynności jazdy to tylko jedna z zalet połączenia telematyki z systemem zarządzania transportem klasy TMS. Takie systemy telematyczne pozwalają na korytarzowanie zleceń i wyznaczanie konkretnych tras, które wyświetlają się kierowcom w nawigacji urządzenia telematycznego. Dotyczy nie tylko przejazdów z towarem. Wiele firm stawia na 100 proc. korytarzowanie tras, łącznie z pustymi podjazdami na załadunki czy zjazdami na bazę. Jak podkreślamy w Inelo, przynosi to wymierne korzyści w postaci ograniczenia zbędnych kilometrów, co przekłada się na niższe opłaty za paliwo czy myto.

Co więcej, zaletą systemów, połączonych z telematyką w transporcie, służących do wyznaczania tras jest możliwość podpięcia do nich kilku kart paliwowych. Sprawdza się to szczególnie w przypadku firm, które w zależności od kraju transportu i cen obowiązujących na różnych stacjach, korzystają z kilku kart. Z racji tego, że tworzenie tradycyjnych zestawień tankowania jest czasochłonne, nowoczesne technologie w transporcie automatyzują te procesy. Systemy TMS pozwalają

na automatyczne importy danych tankowań bezpośrednio z plików źródłowych, dopasowanie ich do konkretnych pojazdów i kierowców oraz usprawniają rozliczenia.

Modernizacja floty coraz częściej spotykana

Polscy przewoźnicy regularnie inwestują w modernizację flot i wyposażanie ich w coraz to nowsze, mniej spalające pojazdy. Każda generacja nowych ciężarówek gwarantuje kolejne spadki ilości spalanej paliwa. Nie są to może spektakularne różnice, jednak w skali trzech czy pięciu lat eksploatacji są to konkretne korzyści. Do tego dochodzi efekt skali, co oznacza w praktyce, że nawet niewielkie oszczędności pomnożone przez tysiące pokonanych kilometrów rosną do znaczących wartości. Warto dodać, że wielu przewoźników, modernizując flotę, decyduje się na kontrakty serwisowe, które pozwalają przewidzieć koszty utrzymania pojazdów w dobrym stanie technicznym. Jest to szczególnie ważne w sytuacji utrudnionego dostępu do nowych ciężarówek. Opóźnienia w dostawach komponentów elektronicznych wydłużają czas dostaw samochodów. Przekłada się to również na wzrost ich cen o średnio 15-20 proc. To skłania przewoźników do dłuższej eksploatacji floty, niż zakładali to jeszcze kilka lat temu.

Własne stacje odpowiedzią na wysokie ceny paliw?

Niektórzy przedsiębiorcy rezygnują z zaopatrywania się w paliwo na stacjach benzynowych i inwestują we własny zbiornik paliwa na bazie. To z jednej strony zwiększenie kontroli nad tym, które pojazdy, ile tankują. W ten sposób można z dużą dokładnością określić, ile litrów potrzebuje do wykonania frachtu konkretny pojazd – nie wszystkie muszą wyjeżdżać w trasę z pełnym bakiem. Za uruchomieniem własnej stacji przemawia też fakt, że jej zalegalizowanie jest o wiele prostsze, niż mogłoby się wydawać. Do otwarcia takiego punktu potrzebny jest zbiornik, dystrybutor i wypoziomowany plac. Wielkość obszaru jest uzależniona od pojemności zbiornika (standardowy zbiornik mieszczący 30 m³ paliwa może zostać umieszczony na placu wielkości 23 m²). Wszelkie wymagania, obostrzenia i pozwolenia opisano w Rozporządzeniu MSWiA w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów. Decydując się na takie rozwiązanie, trzeba rozważyć wszystkie za i przeciw, a także mieć na uwadze to, co się obecnie dzieje na świecie. Okazuje się bowiem, że niektórzy właściciele takich zbiorników na bazie nie otrzymali paliwa, a dostawcy wstrzymali również dotychczasowe rabaty.



Transport morski – niekiedy wielkie zmiany dzieją się powoli

Pandemia COVID-19 oraz wojna na Ukrainie udowodniły światu, że mimo najlepszego zarządzania globalnymi łańcuchami dostaw są one narażone na zdarzenia losowe, które mogą sparaliżować lub uniemożliwić swobodny przepływ towarów.



Damian Dubisz

specjalista ds. rozwoju logistyki,
Grupa Badawcza Logistyki

Odpowiedzią na obecne problemy nękające producentów i importerów może być dywersyfikacja dostawców oraz środków transportu. Pokusiliśmy się o scharakteryzowanie bieżącej specyfiki transportu morskiego i przedstawienie problemów, które go dotyczą.

Dostępność kontenerów na światowych rynkach

Jednym z głównych czynników wpływających na poziom frachtów morskich jest dostępność kontenerów. Obserwowany na rynkach światowych zwiększony popyt pod koniec 2020 r. skutkowało wzmożonym zapotrzebowaniem na kontenery 20 i 40 stopowe. Zmiany polityczne w USA luzujące politykę celną wobec Chin zaowocował dynamicznym wzrostem ilości zamówień. W wyniku takiego ruchu wielu amerykańskich importerów zdecydowało się na wznowienie dostaw zaopatrzenia z Azji.

Transit time

Starając się określić aktualny Transit Time dla portów amerykańskich, jak podaje globalny operator kontenerowy firma Maersk czas od wypłynięcia statku z portu w Szanghaju i dopłynięcia do Los Angeles waha się pomiędzy 23-36 dni. Ze względu na wzmożony popyt importerów wynikający ze zmian prawnych, na przykładzie portu w Los Angeles (LSA APM Terminal Pier 400) kongestia sięga nawet 50 dni. Wynika to z ograniczonych mocy przeładunkowych terminali. Porównywalna skala problemu dotyczy również innych portów m.in. Long Beach, New York & New Jersey, Charleston. Oznacza to, że od momentu załadowania towaru na statek w chińskim porcie, po dostawę do



zamawiającego towar szacunkowy Transit Time może wynosić pomiędzy 90 a 100 dni.

Transit Time w kontekście portów europejskich wypada zdecydowanie lepiej. Sam okres żeglugi pomiędzy portem w Szanghaju (Yangshan SGH Guandong Terminal) a portem w Hamburgu (Eurogate Container Terminal) w porównaniu z amerykańskimi portami jest nieco dłuższy i wynosi od 35 do 45 dni. Kongestia, którą jednak obserwujemy w europejskich portach, jest zdecydowanie mniejsza. W przypadku portu w Gdańsku wynosi obecnie około 8-10 dni. Można zatem przyjąć, że całkowity leadtime dla importu do Europy może wynosić łącznie około 50-60 dni.

Odnotowany w ostatnich dniach wzrost kongestii w portach Starego Kontynentu może być spowodowany embargiem nałożonym na Federację Rosyjską i koniecznością rozładownia statków, które pierwotnie płynęły do portów w Rosji, będzie to jednak najprawdopodobniej stan przejściowy.

Dynamika zmian cen FCL

Globalny wskaźnik SCFI (Shanghai Containerized Freight Index) dostarcza informacji o ogólnym poziomie stawek frachtu kontenerowego z Chin w ujęciu tygodniowym. Wskaźnik opiera się na danych zbieranych od głównych przewoźników morskich, armatorów oraz spedytorów.

Rozwój pandemii w Q2 2020 r. poskutkowało dynamicznym wzrostem poziomu frachtów. Znalazło to odzwierciedlenie we wzroście wskaźnika SCFI. Pośrednio wynikało to z nagłego zamknięcia lokalnych gospodarek i zerwaniem istniejących łańcuchów dostaw. Rynek po ponownym otwarciu odpowiedział wzmożonym popytem wynikającym głównie ze zmiany strategii utrzymywania zapasów oraz chęcią zabezpieczenia ciągłości procesów biznesowych firm rozsiadanych po całym świecie, dla których Chiny

były kluczowym dostawcą. Blokada Kanału Sueskiego przez statek Ever Given w marcu 2021 r. to kolejne zdarzenie, które wpłynęło na odwrócenie dynamiki zmian poziomu cen transportu morskiego. Zdarzenie wzbudziło niepewność importerów i przełożyło się na wzrost popytu mający zabezpieczyć lokalną dostępność zapasów oraz zapewnić ciągłość procesów. Z drugiej strony armatorzy znaleźli alternatywne rozwiązanie polegające na wytyczeniu nowych, dłuższych szlaków żeglugowych ciągnących się na południu Afryki co wpłynęło negatywnie zarówno na czas dostawy, jak i zwiększyło ogólny poziom kosztów. Na poniższym wykresie opublikowanym przez portal MacroMicro.me widać wyraźnie wpływ tych wydarzeń na dynamikę zmian wskaźników SCFI oraz CCFI.

Jak podaje portal dsv.com zaktualizowany wskaźnik SCFI dla kontenerów 20 stopowych, dla portów Europejskich znajduje się obecnie (tydzień 11, 2022) na poziomie 6797, co wskazuje na jego znaczący spadek względem pierwszego tygodnia roku 2022, kiedy oscylował wokół 7800. Na ten moment trudno jednoznacznie stwierdzić jaki długofalowy wpływ na transport mor-

ski będą mieć działania wojenne w Ukrainie. Można podejrzewać, że zamknięcie szlaku kolejowego zwiększy tylko zapotrzebowanie na ten typ transportu. Z drugiej strony jak podaje portal reuters.com, tacy armatorzy jak Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Loyd oraz ONE w odpowiedzi na sankcje nałożone na Federację Rosyjską odmawiają realizacji dostaw do tego kraju. Prawdopodobnie samo zamknięcie szlaku kolejowego do Europy przez Ukrainę spowodowałoby wzrost ogólnych kosztów transportu morskiego wynikające ze wzrostu popytu na usługi transportu morskiego i ograniczonej podaży. Jednak nałożone sankcje i wykluczenie przez czołowych armatorów obsługi kierunku rosyjskiego pozwoliło w ogólnym rozrachunku zachować spadkowy trend kosztu wysyłki kontenerów.

Prognozy na przyszłość dla branży morskiej TSL

Trudno jednoznacznie określić, jaka będzie przyszłość. Można natomiast z całą pewnością stwierdzić, że światowe wydarzenia na arenie międzynarodowej wpływają bezpośrednio na branżę TSL. Dotyczy to każdej gałęzi światowego transportu. Pierwsze miesiące pan-

Rys. 1 Dynamika zmian indeksu SCFI oraz CCFI w latach 2017-2022



Źródło: <https://en.macromicro.me/charts/947/commodity-ccfi-scfi>



Niekiedy wielkie zmiany dzieją się powoli, dlatego należy uważnie przyglądać się zmianom strategii zarządzania największych graczy szukających sposobów dywersyfikacji dostaw zaopatrzenia i angażowania w łańcuchach lokalnych dostawców. Długofalowo może to ograniczyć zapotrzebowanie producentów na realizację dostaw za pośrednictwem transportu morskiego.

demii Covid-19 i związane z nią braki w dostawach pokazały, że zamknięcie fabryk, miast i portów w Chinach jest możliwe. Z dnia na dzień okazało się, że całkowite zerwanie globalnych łańcuchów dostaw jest jak najbardziej realnym scenariuszem, który przemodeluje podejście do zagadnień bezpieczeństwa biznesowego. Odpowiedzią na zbyt długie łańcuchy dostaw okazało się ich skracanie rozumiane jako dywersyfikacja dostaw od podwykonawców i szukanie źródeł zaopatrzenia oraz potencjału wśród lokalnych dostawców.

Niekiedy wielkie zmiany dzieją się powoli, dlatego należy uważnie przyglądać się zmianom strategii zarządzania największych graczy szukających sposobów dywersyfikacji dostaw zaopatrzenia i angażowania w łańcuchach lokalnych dostawców. Długofalowo może to ograniczyć zapotrzebowanie producentów na realizację dostaw za pośrednictwem transportu morskiego.

Szanowi Państwo!

Ostatnie lata dla rynku TSL to czas niezwykle burzliwy – pandemia a teraz wojna w Ukrainie wymusiły na zarządzających firmami z tego sektora zmianę podejścia tak w kwestiach operacyjnych, jak i związanych z funkcjonowaniem personelu czy zarządczych. Trzeba doskonałych umiejętności i stalowych nerwów, żeby w tak zmiennej rzeczywistości nie tylko zapanować nad organizacją, ale też zapewnić jej wzrost. Takie umiejętności mają

wyróżnieni przez redakcję menedżerowie. Są świadomi zmieniającego się rynku, podążają za potrzebami klientów, potrafią wybiegać naprzód i proponować rozwiązania, które usprawniają funkcjonowanie wielu firmom. TSL to rynek złożony, tak transport, jak spedycja czy logistyka borykają się z innymi wyzwaniami. To, co je łączy, to sprawni zarządzający, którzy potrafią odnaleźć się w najbardziej wymagających sytuacjach.

Redakcja

NAJWAŻNIEJSZE OSOBOWOŚCI RYNKU TSL**CHARLES BAKER**

DYREKTOR GENERALNY, DCT GDAŃSK

Brytyjczyk z pochodzenia. Ma bogate doświadczenie w zarządzaniu w branży portowej. Karierę rozpoczął w Canada Maritime Agencies, kanadyjskiej spółce CP Ships przejętej przez Hapag-Lloyd AG. Stamtąd przeniósł się do agencji „K” Line, a w 1993 r. dołączył do Port Felixstowe (HPH) jako ship planner. W latach 1993-2000 pracował na różnych stanowiskach

w obszarach planowania oraz zarządzaniem zmianą. Swoją karierę w HPH's Thamesport rozwijał też w dziedzinie sprzedaży i marketingu. W kolejnych latach wrócił do Felixstowe jako Commercial Manager UK, pracował w Brazylii dla HPH, a także był dyrektorem Handlowym i Rozwoju Biznesu HPH w Barcelonie. W 2008 roku dołączył do zespołu

APM Terminals ds. ekspansji handlowej i zarządzał klientami MSC i CMA CGM. Jako członek nowego zespołu wykonawczego, powrócił do Hiszpanii, aby zarządzać Noatum Ports, inwestycją JP Morgan Investment Fund. Przed dołączeniem do DCT Gdańsk obejmował posadę dyrektora Generalnego terminalu PSA – TC Mariel na Kubie.

YANN BELGY

DYREKTOR GENERALNY, ID LOGISTICS POLSKA

Absolwent ESCM we Francji ze specjalizacją logistyczną. Ma 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 zarządcze. 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. dołączył do Grupy ID Logistics, lidera na rynku dedykowanej logistyki kontraktowej i objął stanowisko Dyrektora Generalnego w Polsce.

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. dołączył do Grupy ID Logistics, lidera na rynku dedykowanej logistyki kontraktowej i objął stanowisko Dyrektora Generalnego w Polsce.

**RAFAŁ KRAJEWSKI**

DYREKTOR GENERALNY, GEFCO

Posiada ponad 20-letnie doświadczenie zawodowe w sektorze logistyki, w szczególności dla branży motoryzacyjnej i przemysłowej, które zdobywał w międzynarodowym środowisku biznesowym. Od 13 lat kieruje jednostkami firm zajmujących czołowe pozycje wśród operatorów logistycznych w Europie. Bezpośrednio zarządzał przedsiębiorstwami w Polsce, w Niemczech i na Ukrainie, a także kierował jednostkami

skupiającymi dodatkowo kraje bałtyckie oraz Balkany. Swoją karierę rozpoczął w CAT Cargo Logistics Polska. Przez kolejne lata awansował w strukturach tej firmy do pozycji dyrektora generalnego CAT LC na region Europy Środkowej i Wschodniej. Od ponad pięciu lat jest prezesem i dyrektorem generalnym GEFCO Polska, a od trzech lat dodatkowo zarządza oddziałem ukraińskim. Obydwa są częścią Grupy GEFCO,

która należy do czołówki europejskich operatorów logistycznych. Studiował na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu oraz w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Jak mówi, chciał pracować w marketingu i na początku poważnie nie myślał o logistyce, jednak zawsze był otwarty na podejmowanie nowych wyzwań. Interesuje się architekturą, żeglarstwem, a ostatnio także nowymi technologiami.

WOJCIECH SIENICKI

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY, KUEHNE+NAGEL W POLSCE

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

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

diamentową „Zasłużony dla ZMPD” oraz Złotym Medalem za Długoletnią Służbę. Wieloletnie doświadczenie w strukturach organizacji oraz znajomość polskiego rynku logistycznego umożliwiają mu efektywne zarządzanie polskim oddziałem firmy. Wojciech Sienicki obejmuje stanowisko dyrektora zarządzającego w spółce od 4 września 2018 r.

**MARCIN TURSKI**

DYREKTOR SPRZEDAŻY I OBSŁUGI KLIENTA, GRUPA RABEN

Absolwent Politechniki Zielonogórskiej na kierunku Zarządzanie i Marketing, Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu – Handel Zagraniczny oraz Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu – Komunikacja i Techniki Perswazji w Biznesie. Z Grupą Raben związany od 2001 r., a od 2006 r. zarządza Działem Sprzedaży i Obsługi Klienta w spółce Fresh Logistics Pol-

ska, biorąc udział w jej strategicznym rozwoju. Odpowiada za tworzenie kompleksowych rozwiązań logistycznych dla firm zajmujących się produkcją i obrotem artykułami spożywczymi wymagającymi temperatury kontrolowanej. Od 2016 r. jest zaangażowany w realizację programu doskonalenia biznesu Better Every Day, opartego na filozofii lean management, skupia-

jąc się na poszukiwaniu usprawnień procesowych we współpracy z Klientami. Jest promotorem logistyki w duchu „paperless”, skupiając się na automatyzację i digitalizację procesów logistycznych. Na pierwszym miejscu stawia partnerstwo, synergię i wzajemne zrozumienie pomiędzy wszystkimi uczestnikami łańcucha dostaw.

Rekord za rekordem na rynku magazynowym

2021 r. był na rynku powierzchni magazynowych w Polsce pod wieloma względami rekordowy. Inwestycje logistyczno-przemysłowe stanowiły ok. 3 mld euro, czyli blisko 50 proc. zaangażowanego kapitału. Całkowita podaż nowoczesnej powierzchni magazynowej na koniec minionego roku osiągnęła poziom 23,79 mln m². Spektakularny wynik odnotowano również w zakresie popytu brutto – w roku 2021 wynajęto aż 7,5 mln m² magazynów.



Grzegorz Paluch

dyrektor w Dziale Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych, Colliers

Polska pozostaje najdynamiczniej rozwijającym się rynkiem dla inwestycji logistyczno-przemysłowych w regionie CEE. Poza wyróżniającą się lokalizacją inwestorów przyciąga stosunkowo krótki termin przygotowania i realizacji inwestycji. Tak dynamiczny rozwój rynku magazynowego w Polsce wiąże się również z atrakcyjnymi warunkami dotyczącymi stawek najmu, które deweloperzy są w stanie zaproponować, a także dużymi, w porównaniu do innych krajów CEE, zabezpieczonymi przez nich pod przyszłe inwestycje bankami ziemi.

Rekordowa podaż

W całym roku 2021 deweloperzy ukończyli inwestycje o łącznej powierzchni ok. 3,1 mln m². To ponad 1 mln m² więcej niż w roku 2020, co jest najwyższym rocznym wynikiem w historii polskiego rynku powierzchni magazynowych. Do największych obiektów magazynowych zrealizowanych w ciągu

2021 r. można zaliczyć: Panattoni BTS Świebodzin (200 tys. m²), Hillwood Rokito (112 tys. m²) oraz GLP Łędziny Logistics Centre (112 tys. m²).

Dominującymi pod względem podaży rynkami magazynowymi w Polsce pozostały niezmiennie Warszawa (trzy strefy), Górny Śląsk oraz Polska Centralna, gdzie na koniec 2021 r. całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej ukształtowały się na poziomach odpowiednio: 5,2 mln m², 4,3 mln m² oraz 3,5 mln m². Rok 2021 był rekordowy także pod względem wolumenu powierzchni w budowie. W II kw. 2021 r. po raz pierwszy w historii przekroczył on granicę 3 mln mkw. powierzchni w trakcie realizacji, a ostatecznie pod koniec IV kw. 2021 r. wyniósł on 4,2 mln m². Obecnie najwięcej powierzchni buduje się w regionie Górnego Śląska (706,8 tys. m²).

Rekordowy popyt

Wolumen transakcji zawartych w 2021 r. osiągnął poziom 7,5 mln mkw. i wzrósł w stosunku do 2020 r. o ponad 2 mln m². Jest to najwyższy wynik w historii polskiego rynku magazynowego. W minionym roku najwięcej powierzchni wynajęto w Warszawie (1,26 mln m²), na Górnym Śląsku (1,17 mln m²) oraz w Poznaniu (1,10 mln m²).

Pod względem sektorów dzia-

łalności najemców liderami były branża 3 PL (39 proc.), e-commerce (14 proc.) oraz handel (14 proc.), z czego najbardziej spektakularny rozwój odnotowuje sektor e-handlu. W III kw. 2021 r. swoje pierwsze centrum dystrybucyjne w Polsce otworzył AliExpress, natomiast na początku ubiegłego roku działalność logistyczną w naszym kraju rozpoczął jeden z jego większych konkurentów w Chinach – firma JD.com. Co więcej, w Świebodzinie swoje kolejne centrum dystrybucji w Polsce otworzył światowy gigant sektora e-commerce – jest ono drugim co do wielkości obiektem logistycznym w Polsce. Pod koniec roku firma Zalando ogłosiła, że otworzy dwa nowe centra logistyczne w okolicach Bydgoszczy, których łączna powierzchnia wyniesie około 250 tys. m². Przez wyjątkowo wysoki popyt, pomimo ogromnego wolumenu dostarczanej powierzchni, stopa pustostanów nie wzrosła, a wręcz przeciwnie – jej poziom jest najniższy w historii rynku i wynosi 3,8 proc., notując spadek o 2,8 p.p. w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku.

2022 kolejnym rokiem rekordów?

Pandemia COVID-19 nie tylko nie wpłynęła negatywnie na rynek powierzchni magazynowej w Polsce, lecz jest jednym z akceleratorów jego rozwoju. Rok 2022 powinien stanowić naturalną kontynuację trendu wzrostowego. Trudno jest jednak przewidzieć, jaki wpływ na rynek nieruchomości i decyzje inwestorów będzie miała przedłużająca się wojna w Ukrainie. Możemy spodziewać się jednak, że rok 2022 będzie czasem dalszego intensywnego rozwoju sektora e-commerce i last mile logistics, którego obsługa nie wiąże się tylko z zapotrzebowaniem na powierzchnię czołowych graczy tego sektora, ale też m.in. firm kurierskich czy operatorów

logistycznych sieci automatów paczkowych, których, jak wynika z raportu „Rynek automatów paczkowych w Polsce” Colliers, z roku na rok jest coraz więcej. Obserwujemy m.in. zwiększoną liczbę zapytań o szyte na miarę obiekty typu cross-dock, czyli centra przeładunkowe, które charakteryzują się specyficznymi wymaganiami (duży teren pod niewielką zabudowę, miejska lokalizacja). Podaż tego typu działek jest mocno ograniczona, z tego powodu deweloperzy coraz częściej patrzą w stronę obiektów brownfieldowych.

Nowe lokalizacje na topie

W 2021 r. regionami, które przekroczyły granicę 1 mln m² całkowitych zasobów powierzchni magazynowej były Polska Zachodnia oraz Trójmiasto. W tym roku do tego grona dołączy Szczecin. W roku 2022 r. nastąpi także znaczny rozwój rynków wschodzących takich, jak Bydgoszcz / Toruń oraz Wschód, w ramach których obecnie buduje się najwięcej powierzchni w historii.

Zainteresowanie takimi miastami jak Rzeszów, Bydgoszcz, Lublin czy Kielce wiąże się z pojawieniem nowych graczy, którzy próbują znaleźć swoją niszę na rynku magazynowym. Kolejnym powodem, dla którego tego typu lokalizacje stają się coraz atrakcyjniejsze pod kątem inwestycji magazynowych, jest popyt generowany przez lokalne firmy, operatorów logistycznych, którzy w miastach regionalnych tworzą magazyny przeładunkowe, a także firmy produkcyjne.

Zielone magazyny w duchu ESG

Deweloperzy i najemcy coraz większą wagę przywiązują do rozwiązań ekologicznych, zgodnych z koncepcją sustainability i ESG na rynku magazynowym. Poza kwestią ochrony środowiska istotną kwestią w rozwoju tego trendu

jest długofalowe poszukiwanie oszczędności.

Do najpopularniejszych wprowadzanych rozwiązań należą instalacje do odzyskiwania szarej wody, energooszczędne oświetlenie LED, systemy do sterowania oświetleniem z czujnikami obecności czy ładowarki do samochodów elektrycznych. Na popularności zyskuje również wykorzystywanie alternatywnych źródeł energii, w przypadku magazynów głównie pochodzącej z paneli fotowoltaicznych. W fazie testowej jest specjalny rodzaj betonu o właściwościach fotokatalizacyjnych, który pochłania CO₂ i pyły zawieszone.

Pojawia się także coraz więcej rozwiązań well-beingowych, mających na celu zapewnienie jak największego komfortu użytkownika przestrzeni np. wprowadzanie roślinności czy organizowanie stref relaksu. Deweloperzy coraz większą uwagę zwracają również na estetykę budynków magazynowych, dbając o to, by dobrze komponowały się z otoczeniem.

Wprowadzanie tego typu rozwiązań jest istotne w procesie ubiegania się o zielone certyfikaty potwierdzające ekologiczność budynków. Certyfikaty te stają się standardem dla nowo oddawanych projektów deweloperskich, podnosząc ich wartość w oczach inwestorów oraz najemców. Coraz więcej właścicieli już istniejącej powierzchni również decyduje się na dostosowanie jej do wymagań określanych przez systemy certyfikacji. Obecnie już ponad 30 proc. magazynów posiada zielone certyfikaty, głównie w systemie BREEAM. Możemy spodziewać się, że powierzchnia magazynowa, która trafi na rynek w najbliższych latach, będzie coraz bardziej „zielona” i w coraz wyższym standardzie.

Wybór karty paliwowej: 5 kryteriów, które warto znać

Istnieje kilka obiektywnych kryteriów pozwalających na właściwą selekcję karty paliwowej. Wśród nich jest rozpiętość sieci stacji benzynowych, cena paliwa oraz karty, tryb fakturowania, parametry kontroli i dodatkowe usługi. To te czynniki pozwolą wybrać właściwą kartę paliwową.

Rozpiętość sieci

Pierwszym kryterium, które firma powinna wziąć pod uwagę przy wyborze karty paliwowej, jest zasięg sieci stacji benzynowych akceptujących daną kartę. Jednak ta liczba nie mówi wszystkiego, kryterium bliskości jest bowiem jeszcze ważniejsze niż sama liczba stacji.

Cena paliwa i usługi

Cena paliwa dla posiadaczy kart paliwowych może być niższa niż ta wyświetlana na stacji. Powinna być szczegółowa rozważona.

Tryb fakturowania

Ten punkt ma bezpośredni wpływ na budżet przedsię-

wzięcia. O ile karta paliwowa wiąże się z korzyścią dla pracownika kierującego pojazdem w postaci eliminacji konieczności wykładania z własnej kieszeni na paliwo, ta sama zaleta może również dotyczyć firmy w przypadku, gdy opłata jest dokonywana na zasadzie odroczenia płatności.

Parametry kontroli

Jednym z dużych atutów kart paliwowych dla firm jest możliwość lepszej kontroli wydatków na benzynę czy diesel. Ta kontrola jest możliwa po pierwsze dzięki szczegółowym raportom wysłanym razem z fakturą, ale także dzięki możliwym dodatkowym parametrom kart.

Jednak najlepszym narzędziem kontroli kosztów paliwa pozostaje ustawienie następujących parametrów w razie przekroczenia dozwolonego limitu: całkowita blokada karty uniemożliwiająca transakcję albo powiadomienie mailowe osoby zarządzającej flotą.

Usługi

Wreszcie, jednym z najważniejszych kryteriów wyboru karty paliwowej są usługi połączone z kartą.

Nie wszystkie karty oferują, a przynajmniej nie w takim samym stopniu:

- Zakup produktów i usług w sklepie na stacji paliw (na przykład większość stacji su-

permarketowych w ogóle nie posiada sklepu...),

- Zakup usług związanych z utrzymaniem pojazdu (mycie, wymiana oleju, wymiana filtrów...),
- Opcję automatycznej płatności za przejazd autostradą i opłaty drogowe,

- Oplatę za parkowanie na strzeżonych parkingach,
- Aplikację dla kierowców służących do wyszukiwania stacji partnerskich i wyznaczenia trasy uwzględniającej zużycie paliwa,
- Usługi wsparcia zarządzania flotą pojazdów,
- Kursy jazdy, a także kursy redukujące punkty karne.

Źródło: companeo.pl

Pakiet Mobilności – czy technologie mogą realnie wesprzeć branżę TSL?

Z początkiem pandemii wszyscy mieliśmy wrażenie, że świat zwolnił. Wprowadzone obostrzenia skutecznie ograniczyły znaczną część codziennych działań. Pomimo tego, że wiele osób przeszło na pracę zdalną, by w miarę możliwości unikać potencjalnego zagrożenia, nie wszyscy mogli sobie na to pozwolić. Pracownicy branży transportowej, logistycznej i spedycyjnej dwoili się i troili, aby zapewnić ciągłość dostaw niezbędnych produktów.



Tomasz Boroński

Business Development Manager
ES Solution, Brother Polska

Warto zauważyć, że z roku na rok wzrasta rola logistyki w łańcuchu wartości dla klienta, a w ostatnim czasie okazała się ona kluczowa dla

zachowania przepływu towarów. Firmy logistyczne i transportowe w codziennej pracy zmagają się z takimi bolączkami jak zatłoczona strefa rozładunkowo-załadunkowa, nieplanowane postoje czy problemy w trasie, które znacznie przedłużają nie tylko drogę produktu, ale również czas pracy kierowcy – co bywa wyzwaniem. Jednak od 2 lutego 2022 r. zaczęły obowiązywać pierwsze zmiany Pakietu mobilności, które obejmują poprawki w ustawie o transporcie drogowym, ograniczenie czasu

pracy prowadzących pojazdy oraz regulacje dotyczące ich odpoczynku. Głównym założeniem wprowadzonych zmian jest poprawienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenia prawdopodobieństwa występowania nieuczciwych zachowań konkurencji związanych z nieprzestrzeganiem przepisów przez przewoźników.

Wyższy komfort

Pracownicy branży transportowej zmagają się z wieloma wyzwaniami związanymi ze specyfiką branży – dlatego warto zadbać, aby byli wspierani przez odpowiednie rozwiązania technologiczne, które pozwolą im sprawnie reagować na pojawiające się (często nieoczekiwane) sytuacje. Dzięki odpowiednim rozwiązaniom kierowcy mogą nie tylko zmaksymalizować efektywność, ale również znacznie podnieść komfort pracy. Przykładem mogą być mobilne drukarki, które umożliwiają druk dokumentów transportowych

w dowolnym miejscu i czasie. Zastosowanie w samochodzie urządzeń drukujących o niewielkich gabarytach, które nie ograniczają przestrzeni pracy kierowcy, ma pozytywny wpływ na poprawę komfortu jazdy.

Zastosowanie odpowiedniego systemu znakowania

Mobilne rozwiązania do druku oraz etykietowania przydadzą się również innym pracownikom z branży TSL. Zastosowanie odpowiedniego systemu znakowania w magazynie może wpłynąć nie tylko na przyspieszenie całego procesu pakowania i wysyłki, optymalizację kosztów, ale również 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 wpłynie na poprawę całego łańcucha dostaw. Pierwszym krokiem we wdrażaniu

automatyzacji przedsiębiorstwa powinno być określenie jego indywidualnych potrzeb – w tym dobrane odpowiednich rozwiązań technologicznych. Podczas pracy w magazynie szczególnie przydatne są mobilne rozwiązania drukujące, które umożliwiają pracownikom sprawne przemieszczanie się po całej hali.

Rozwiązania dopasowane do indywidualnych potrzeb

Prawidłowo dobrane rozwiązania dopasowane do indywidualnych potrzeb branży i specjalistów, mogą nie tylko podnieść jakość i wydajność ich pracy, ale również przyczynić się do zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa całej organizacji. Dopasowanie urządzeń drukujących może realnie wpłynąć na zoptymalizowanie serii procesów i poprawę poziomu konkurencyjności firmy. Dodatkowo dzięki automatyzacji pracy zostaje realnie zmniejszone ryzyko wystąpienia ewentualnych pomyłek czy błędów.

UTA EDENRED – NIEZAWODNY PARTNER W ZAKRESIE MOBILNOŚCI

Od lat karty UTA umożliwiają firmom transportowym i flotowym wygodne i bezgotówkowe rozliczanie transakcji paliwowych i szeroko pojętych usług serwisowych w całej Europie. Obecnie są akceptowane na ponad 70 tys. punktów w 40 krajach Europy, z czego niemal 55 tys. to stacje paliwowe. W Polsce karta UTA jest honorowana na ok. 5 tys. stacji a ich liczba wciąż wzrasta. Tak szeroka sieć akceptacji sprawia, że Klienci UTA Edenred mogą wybierać stacje, które są dla nich najbardziej atrakcyjne pod względem lokalizacji, ale i ceny. Emitent na bieżąco analizuje potrzeby Klientów i wciąż rozszerza swoją ofertę o kolejne, atrakcyjne pod wieloma względami punkty w Polsce, ale i Europie.

Oprócz ON i benzyny UTA Edenred ma w swojej ofercie również paliwa alternatywne, takie jak LPG, LNG i CNG a już wkrótce wprowadzi na rynek nowe rozwiązania dla samochodów elektrycznych, które w II kwartale 2022 roku obejmie około 240 000 punktów ładowania.

Przewoźnicy korzystają również z innych udogodnień, które daje karta UTA. Zakres usług jest bardzo szeroki, są to m.in. naprawy, serwis 24 h, mosty, tunele i parkingi, pełen zakres mycia i czyszczenia pojazdów, zwrot VAT i akcyzy za pośrednictwem zaufanego partnera czy w końcu rozliczanie mycia w aż 26 krajach Europy. Tutaj warto wspomnieć o UTA One® najbardziej kom-

pleksowym rozwiązaniu EETS dostępnym na rynku, które już teraz działa w 15 systemach mycia w czternastu krajach Europy: Belgia, Tunel Liefkenshoek, Dania (mosty), Niemcy, Francja, Włochy, Norwegia (promy i autostrady), Austria, Polska (A4, Katowice – Kraków i system e-TOLL), Portugalia, Szwecja (mosty), Szwajcaria i Liechtenstein, Hiszpania, Węgry. UTA One® zastępuje kilka boxów, a technologicznie jest gotowe do rozliczania mycia w kolejnych krajach, które wprowadzą usługę EETS.

Współpraca z UTA Edenred przynosi Klientom wymierne korzyści: oszczędność czasu, kumulowanie oszczędności, ale również pozytywnie wpływa na płynność

finansową Ich firm. Każda oferta przygotowana przez emitenta jest poprzedzona dokładną analizą aktualnych potrzeb danego Przewoźnika, dzięki czemu jest w pełni zoptymalizowana i dopasowana do jego potrzeb. Rozliczenia z UTA Edenred są w pełni przejrzyste. Klienci otrzymują online zbiorczą fakturę, uwzględniającą wszystkie zrealizowane transakcje z podziałem na pojazdy, co oznacza większą wygodę, przejrzystość i monitoring transakcji oraz oszczędność kosztów

administracyjnych i księgowych. Faktury wystawiane są co 2 tygodnie z 30-dniowym terminem płatności. Jest to więc forma nieoprocentowanego finansowania nawet do 45 dni.

UTA Edenred utrzymuje również wysokie standardy w zakresie bezpieczeństwa kart i transakcji. Najnowsze technologie oraz wewnętrzny zespół zajmujący się bezpieczeństwem kart i zapobieganiem oszustwom zapewniają bezpieczeństwo transakcji dokonywanych przez Klientów.

Emitent UTA Edenred koncentruje swoje działania nie tylko na udoskonalaniu posiadanych rozwiązań, ale także na ciągłym rozszerzaniu i unowocześnianiu pakietu swoich usług, tak aby nie tylko nadążać za potrzebami Klientów, ale by je wyprzedzać. Obecnie emitent ma w swojej ofercie szereg narzędzi, które usprawniają działanie i zarządzanie nie tylko dużymi, ale też średnimi i małymi flotami. Warto tutaj wspomnieć chociażby o UTA SmartCockpit® – aplikacja ułatwiająca planowanie tankowań, czy UTA SmartConnect® – usługa dostępna z wykorzystaniem urządzenia UTA One®, umożliwiająca stały podgląd szczegółowych informacji na temat pojazdów, ich aktywności i przemierzonych tras. Od teraz zarządzający flotą mogą mieć przejrzysty podgląd w czasie rzeczywistym, co pozwoli na sprawne planowanie oraz zarządzanie flotą i złożonymi łańcuchami dostaw.

Dodatkowo wśród nowości UTA Edenred już teraz zapowiada nową funkcjonalność – aplikacja mobilna UTA EasyFuel. Według informacji podanych przez emitenta jeszcze w tym roku Klienci UTA Edenred będą mogli dokonywać transakcji przy dystrybutorze za pomocą smartfona – szybko, wygodnie i bezpiecznie.



JAK HANDEL MA SOBIE RADZIĆ Z CORAZ BARDZIEJ SKOMPLIKOWANYMI ŁAŃCUCHAMI DOSTAW?

60 proc. firm obawia się wzrostu kosztów związanych z realizacją łańcuchów dostaw. Poziom ich skomplikowania ma bezpośredni wpływ na wyniki. A wszystko wskazuje na to, że obecna złożoność procesów dostaw, z ogromną liczbą dostawców, partnerów i produktów z różnych rynków oraz lokalizacji, nadal będzie rosła.



Adam **Sienkiewicz**
dyrektor sprzedaży,
Sagra Technology

nad 50 proc. menadżerów odpowiedzialnych za dystrybucję spodziewa się wzrostu poziomu skomplikowania łańcuchów dostaw w ciągu najbliższych 5 lat. 61 proc. przewiduje wzrost kosztów, a 60 proc. wzrost różnego

rodzaju zagrożeń związanych z realizacją dostaw. Wzrost złożoności i skomplikowania łańcuchów dostaw z jednej strony daje ogromne możliwości – możemy przebierać w produktach z całego świata, z wyprzedzeniem planować zamówienia towarów sezonowych, dopasowywać wolumeny do możliwości logistyczno-magazynowych i działać na podstawie zaawansowanych, wielopoziomowych prognoz. Z drugiej strony, wszystko to wymaga zastosowania najnowszych systemów, wykorzystujących takie technologie jak sztuczna inteligencja, internet rzeczy czy analiza big data.

Nowoczesne narzędzia pozwalają m.in. automatyzować działania, planować i organizować pracę różnych zespołów, ułatwiać kontakty z dostawcami i punktami sprzedaży. Natomiast platformy integrujące dane umożliwiają przetwarzanie informacji płynących z wielu różnych źródeł i ich wielowymiarową analizę, dostarczając wartościowych insightów. Organizacje, które chcą pozostawać konkurencyjne, powinny już dziś radzić sobie z tego typu wyzwaniami, właśnie za pomocą sprawdzonych, odpowiednich narzędzi. Wyzwania związane z poziomem

skomplikowania procesów handlowych potwierdzają ankietyowani przez Gartnera przedstawiciele świata biznesu: 4 na 5 (81 proc.) oceniło, że w ciągu najbliższych 5 lat łańcuchy dostaw będą potrzebowały wzmocnienia poprzez wdrożenie odpowiedniego oprogramowania. Co czwarty badany dostrzega konieczność zainwestowania w nowe modele biznesowe (74 proc.).

Automatyzacja oswaja zmianę

Aby lepiej zarządzać złożonością procesów, tzn. minimalizować ją tam, gdzie to możliwe oraz zapewnić, że korzyści ze zmiany przewyższą jej negatywne aspekty, należy postawić na automatyzację. Jakie jeszcze wskazówki mają przedstawiciele firm zajmujących się łańcuchami dostaw? Istotną jest regularna, cykliczna ocena przydatności określonych procesów. Firmy powinny budować zdolność planowania strategicznego, w tym tworzenia analiz zmieniających się potrzeb klientów, oceny konkurencji czy ryzyka. Warto również wsluchiwać się w opinie użytkowników nowych rozwiązań, identyfikować ich potrzeby oraz w sposób elastyczny traktować wszelkie zmiany.



To wszystko wpływa na wzrost kosztów, ryzyka, powoduje większy nacisk na niezawodność i poziom usług, zadowolenie klientów, ale także na zdolność do wprowadzania potrzebnych zmian.

Coraz więcej wszystkiego

Jak czytamy w niedawno opublikowanym raporcie: „Gartner for Supply Chain Leaders”, po-

Technologia zwiąże łańcuchy logistyczne

W ciągu 5 lat globalny rynek automatyki magazynowej urośnie ponad dwukrotnie, donosi Interact Analysis. To efekt pandemii. Za jej sprawą firmy będą chętnie inwestować w roboty i automatyzację, żeby zabezpieczyć działalność operacyjną i zapobiegać zatorom w łańcuchu dostaw, tłumaczą autorzy raportu. Czy stąd już prosta droga do autonomicznego magazynu, w którym pracować będzie człowiek i pies?

Popularna anegdota, która odnosi się do koncepcji Przemysłu 4.0, mówi, że w zakładach i magazynach przyszłości pracować będzie człowiek i pies. Pierwszy będzie karmił zwierzę, a pies będzie pilnował człowieka, by ten trzymał się z dala od maszyn i niczego nie zepsuł. To wcale nie taka odległa koncepcja, szczególnie gdy popatrzymy na to, co dzieje się w Wielkiej Brytanii. Zakłócenia w łańcuchach dostaw, pandemiczne obwarowania i braki kadrowe – to recepta na zator logistyczny, którego doświadczają Brytyjczycy. W tym roku święta będą, ale istnieje realne zagrożenie, że prezenty dotrą na Wyspy ze sporym opóźnieniem.

– Biznes nieustannie dokonuje rewizji swoich priorytetów i poszukuje rozwiązań, które będą podnosiły jego wydajność. Po pandemii dzieje się to ze zdwojoną siłą – uważa Michał Furmański, kierownik działu sprzedaży w biznesie Robotyki ABB w Polsce. – Dzięki zdigitalizowaniu

wielu elementów łańcucha dostaw, firmy poradziły sobie z pandemicznymi utrudnieniami, jak chociażby kwestia obsługi bezpośredniej. Istnieją jednak takie obszary, których nie da się przenieść do sieci, bo wymagają naszej fizycznej obecności. Mam na myśli logistykę i magazynowanie. Dlatego te elementy biznesowej działalności wzmocnią roboty i automatyzacja, które nawet w przypadku uszczerpkienia załogi, zapewnią ciągłość dostaw i obrotu towarów.

Magazyny bez światła

Opinię eksperta potwierdza najnowszy raport firmy badawczej Interact Analysis, z którego wynika, że globalny rynek automatyki magazynowej wzrośnie o 133 proc., z 29,6 mld USD w 2020 r. do 69 mld dolarów w 2025 r.

– Już latem ubiegłego roku badanie przeprowadzone przez firmę Honeywell wśród przedstawicieli firm,

które bezpośrednio zarządzają magazynami, centrami dystrybucji lub centrami realizacji zamówień, wykazało, że w wyniku pandemii ponad połowa z nich chętniej inwestuje w automatyzację. Firmy będą inwestować zarówno w oprogramowanie, jak i sprzęt, czyli roboty, drony i autonomiczne pojazdy – tłumaczy Michał Furmański.

Eksperti odpowiedzialni za opracowanie raportu zwracają uwagę na fakt, że w analizowanym okresie najbardziej powszechną formą automatyzacji będą systemy automatycznego magazynowania i pobierania (AS/RS), ale na znaczeniu zyskuje automatyzacja mobilna.

Konieczna integracja danych i automatyzacja procesów

Firmy stawiają też na wykorzystanie analityki danych, aby usprawnić bądź zautomatyzować łańcuchy dostaw. Okazuje się, że wymiana danych płynących z poszczególnych elementów łańcuchów – dostawców tworzyw czy surowca, producentów, dystrybutorów i ostatecznie sklepów – może pomóc w optymalizacji procesów oraz wypracowaniu najlepszych rozwiązań.

– Dział dla łańcuchów dostaw ogromną wagę ma integracja procesów i danych – zamówień i stanu realizacji każdej pozycji zamówienia, stanów magazynowych z dystrybucji, czy informacji o faktycznej odsprzedaży. Na tej podstawie możliwy jest pełny

monitoring dostaw. Umożliwia to analityka business intelligence, która producentom, dystrybutorom czy sprzedawcom pozwala podejmować najlepsze decyzje – tłumaczy Marcin Pleszko, Chief Product Officer z Sagra Technology, dostawcy rozwiązań klasy SFA, CRM, platform integracji danych i business intelligence. – To jednak jeszcze nie wszystko. Automatyzacja może obejmować także zamówienia, czyli wysłanie odpowiedniego komunikatu, jeśli stan produktu osiąga określony minimalny poziom. Dzięki temu zarówno punkty sprzedaży, jak i magazyny mogą być zautomatyzowane automatycznie. Dlatego firmy coraz częściej stawiają na VMI.

Robot na zapleczu

Ta zdolność do szybkiej i sprawnej realizacji czynności składających się na łańcuch logistyczny będzie gwarancją sukcesu w handlu po pandemii. W wyniku globalnego lockdownu wzrosło zainteresowanie e-commerce, który dla wielu konsumentów stanowił jedyną alternatywę dla konwencjonalnych zakupów. Szacuje się, że łączna sprzedaż wygenerowana przez sektor handlu detalicznego online wyniosła w 2020, 4 280 mld dolarów, a w ciągu zaledwie 4 lat powiększy się o blisko połowę i osiągnie wartość 6 388 mld dolarów w 2024 r., pokazują dane zebrane w raporcie opracowanym na zlecenie ABB Robotics.

Więcej, szybciej i lepiej – to postulaty nowoczesnego konsumenta, który swój koszyk sklepowy zamienił na mysz komputerową. By im sprostać, cała branża logistyki musi poddać się procesowi cyfryzacji i automatyzacji, co pozwoli jej także uodpornić się na zagrożenia zewnętrzne, jak powrót pandemii lub braki kadrowe, wynika z raportu ABB, „Nowa norma: Jak COVID-19 przyspieszył automatyzację i przejście na robotyzację w logistyce i dystrybucji”.

Tego samego zdania są eksperci z firmy doradczej McKinsey, którzy na podstawie zrealizowanych przez siebie badań „Future of Work” oceniają, że w efekcie pandemii firmy znacznie chętniej niż wcześniej skłonne są do zwiększenia wydatków na automatyzację. Aż dwie trzecie respondentów mówi, że „w pewnym stopniu, lub znacznie” zwiększy budżet na robotyzację lub sztuczną inteligencję.

– Ważnym elementem ekspansji robotyki, nie tylko na halach magazynowych, ale także np. w produkcji, jest rozwój sztucznej inteligencji. Wykorzystanie zaawansowanych algorytmów pomaga automatyzować procesy, które wcześniej były wyłącznie w zasięgu zręczności ludzkich oczu czy rąk – uważa Michał Furmański. Ekspert zwraca uwagę na fakt, że technologie, pozwalające na stworzenie w pełni niezależnej od warunków zewnętrznych placówki to coś więcej niż czasowa moda.