

RYNEK TSL



TSL podlega silnym fluktuacjom

Polska branża TSL, a szczególnie sektor drogowego transportu międzynarodowego, podlega silnym fluktuacjom. Wpływa na niego równoczesna intensyfikacja takich czynników, jak wojna na Ukrainie, wzrost cen na światowych rynkach, nowe regulacje dotyczące przewozów wynikające z Pakietu Mobilności, niedobór pracowników.

Małgorzata Zysińska
ekspert, ITS

Nie mniejszy wpływ na branżę TSL mają: intensywny rozwój technologii informacyjno-komunikacyjnych, czy silne trendy w obszarze przemieszczania i obsługi towarów za pomocą zintegrowanych narzędzi. Rozwiązania takie, jak FaaS (ang. Freight as a Service), oparte na współdzielonym transporcie z użyciem łączonych aplikacji, czy zastosowaniu pojazdów autonomicznych przestają brzmieć futurystycznie. Flota samochodów ciężarowych polskich przewoźników jest coraz młodsza. Jakby na przekór spadkom produkcji w branży motoryzacyjnej, w polskim sektorze transportu drogowego w ostatnich dwóch latach wzrosła 1,8-krotnie liczba ładunków przewożonych pojazdami w wieku do pięciu lat. Badania przeprowadzone przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS) i Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) wskazują, że najszybciej rośnie liczba pojazdów o DMC powyżej 16 ton,

właszcza ciągników siodłowych. Rośnie również powoli zainteresowanie mega ciężarówkami.

Wzrost mimo trudności

W wyniku wojny w Ukrainie w 2022 r. nastąpił wysyp firm międzynarodowego transportu drogowego i wzrosła konkurencja. To efekt inwestycji przedsiębiorców z Ukrainy. A od lutego bieżącego roku, również z Białorusi, od kiedy Polska przestała wymieniać się bezpłatnymi zezwoleniami z Białorusią. Dostępne są jedynie płatne, a korzystają z nich głównie firmy z kapitałem białoruskim, których coraz więcej rejestruje się w naszym kraju i lokuje w miejscowościach przygranicznych. Polscy przewoźnicy zmniejszają w konsekwencji swoje zaangażowanie na rynkach wschodnich. Zmiany na rynku wschodnim wpłynęły w ubiegłym roku na spadek marżowości ogółem polskich przewoźników z 4,2 proc. do 3,4 proc. w stosunku do 2021 r. Mimo gwałtownych zmian na rynkach wschodnich i wprowadzaniu coraz bardziej restrykcyjnych regulacji na rynku wspólnotowym sektor transportu drogowego towa-

rowego w Polsce rośnie corocznie. Obecnie szacuje się, że ma on wartość blisko 200 mld zł i dysponuje bazą ponad 120 tys. firm zatrudniających blisko 1 mln osób, z flotą ponad 3 mln pojazdów ciężarowych. Badania ITS i ZMPD pokazały, że rozwojowi rynku międzynarodowych przewozów towarzyszyło również nasilenie się konkurencji w związku z wojną w Ukrainie poprzedzonej kryzysem pandemicznym. Czynniki te powodują nadal głębokie i niehomogeniczne zmiany wśród polskich przewoźników, które należy analizować i prognozować na bieżąco.

Przyczyny problemów

Badania potwierdziły nadal silną pozycję polskiego sektora drogowych przewozów międzynarodowych, ale wskazały przyczynę jego problemów oraz największe zagrożenia jego dalszego funkcjonowania. Ankietowani przewoźnicy za główne bariery rozwoju sektora w 2022 r. uznali w kolejności: przepisy Pakietu Mobilności, niedobór kierowców, wahania w produkcji, wzrost cen paliw, zmiany kierunków dostaw i tranzytu. Badania pokazały również, że wśród polskich międzynarodowych przewoźników drogowych nastąpiły zmiany w strukturze flotowej, związane m.in. z większym udziałem pojazdów o wyższej DMC (w grupie powyżej 12 t DMC, również 25 t DMC). Wyraźnym zmianom uległa też struktura rodzajowa ich kosztów. Ponad 70 proc. badanych

przewoźników zanotowało wzrost w granicach 20-35 proc. takich kategorii kosztów jak wynagrodzenia i materiały pędne.

Szczególnie wdrażanie przepisów Pakietu Mobilności utrudnia funkcjonowanie polskich firm sektora międzynarodowych drogowych przewozów towarowych. Dotyczy to głównie restrykcji związanych z: czasem jazdy kierowców, dedykowanych przerw, czy wymogów stosowania tachografów, delegowania kierowców, dostępu do zawodu przewoźnika drogowego i międzynarodowego rynku przewozu rzeczy. Pakiet Mobilności i niedobór pracowników, spotęgowany przedłużającą się wojną w Ukrainie i niepewnością rynków wschodnich, są obecnie głównymi wyzwaniami dla drogowych przewoźników międzynarodowych. Nałożenie się na siebie tych czynników powoduje dalszy wzrost ich kosztów działalności. Sytuacja ta prowadzi upadłości mniejszych i średnich firm. Badani przewoźnicy wskazali jednocześnie, że czynnikami, które w ciągu najbliższych 12 miesięcy w największym stopniu będą oddziaływać na ich sektor, są w kolejności: niedobór kierowców zawodowych, regulacje Pakietu Mobilności, wojna w Ukrainie, liberalizacja przewozów między UE i Ukrainą, wzrost cen paliwa, zmiany kursów walut, wzrost obciążeń podatkowych i należności ZUS, ograniczenia i sankcje wprowadzane na Rosję Białoruś, gwał-

towne zmiany popytu. Kolejna fala pandemii i związane z nią ostrzeżenia postrzegana jest obecnie przez badanych przewoźników jako czynnik najniższego ryzyka. Obserwujemy obecnie również pogłębiającą się specjalizację firm transportowo-spedycyjnych, które charakteryzuje nieco wyższa rentowność kapitałów i marżowość usług niż w całym sektorze przewozowym. Przeciętne zaangażowanie środków trwałych jest w firmach wyspecjalizowanych nieco mniejsze niż w firmach o profilu ogólnym. Dlatego średnia stopa zwrotu z kapitałów jest bliska wartościom osiąganym przez firmy logistyczne, które zwykle mają wyższą marżowość. Oczekuje się, że w najbliższych latach duże znaczenie dla kształtowania się marż w branży TSL będą miały rozwiązania i technologie optymalizujące dostawy w ramach tzw. ostatniej mili, w szczególności związane z sektorem usług kurierskich, a także sektorem logistyki kontraktowej. Są tą najszybciej rozwijające się obecnie sektory TSL. Zaostrzenie sfery regulacyjnej przyspieszy dalszy rozwój globalnych biznesów sieciowych opartych na koncepcji współdzielenia zasobów, wpływając na zmiany w strukturze podmiotowej i modelu organizacji przewozów. Monitoring pracy kierowców może również prowadzić do ich dalszego uciekania z tego sektora i większych problemów ich zastępowalności.

Wyzwania stojące przed branżą TSL

Spowolnienie gospodarcze skutkujące mniejszą ilością zleceń, wzrost cen paliw i opłat drogowych, rosnące stopy procentowe, niepokojąca konkurencja cenowa, problemy z zatrudnieniem czy zmiany, jakie przyniósł Pakiet Mobilności – to tylko niektóre z problemów, z jakimi musieli mierzyć się w ostatnim czasie przedstawiciele rynku transportu, spedycji i logistyki. Stąd dla przeważającej części branży najbliższa przyszłość jawi się w mało optymistycznych barwach.



Maciej Maroszyk

ekspert, TC Kancelaria Prawna

Dotyczy to między innymi problemów z rentownością biznesów, trudnościami w płatnościach, wzroście wszelkich kosztów – cen paliw, opłat drogowych, podatków, kosztów zatrudnienia, jak również spadku ilości zleceń i konsekwencji związanych z decyzjami politycznymi Unii Europejskiej. Zwiększy się także liczba upadłości i prób restrukturyzacji firm.

Spadek ilości zleceń

Według naszych danych przewidywany jest spadek ilości zleceń transportowych nawet o około 20-25 proc. Były one widoczne już w grudniu – kiedy to pomimo okresu świątecznego i zwiększonego popytu na transport, już wtedy obserwowaliśmy zmniejszoną ilość zleceń. Mniejsze zapotrzebowanie na usługi transportowe to konsekwencja dzia-

łań wojennych na Ukrainie oraz pogłębiającego się, ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego, energetycznego i surowcowego. Jest on widoczny w znaczącym zmniejszeniu popytu gospodarstw domowych, niższych obrotach handlowych oraz spadku produkcji przemysłowej. Taka sytuacja jest wyjątkowo pesymistyczna dla mniejszych, często działających lokalnie firm przewozowych. Spadek ilości zleceń nierzadko wiąże się dla nich z wykonywaniem usług poniżej pewnej stawki i malejącą rentownością prowadzonych biznesów.

Wyższa płaca minimalna

2023 rok powitał nas podwyżką stawki płacy minimalnej. Obej-

muje ona zarówno Polskę, jak i Niemcy, postrzegane przez rodzimy rynek transportu jako „brama” do innych państw Europy Zachodniej. Niestety wzrost pensji w Polsce, jak i Niemczech, wiąże się ze zwiększeniem kosztów operacyjnych. A że w kabotażach i cross trade pensja pracownika jest zależna od kraju, w jakim wykonuje transport – jeżeli dany przewoźnik będzie wykonywał swoją pracę na terenie Niemiec, musi zostać wynagrodzony zgodnie z prawem niemieckim i wynikającą z niego stawką minimalną. Generuje to większe koszty jego utrzymania.

Wyższe ceny paliw i podatki za transport

Istotną kwestię stanowią także prognozowane, niepewne ceny paliw w 2023 roku. Choć w 2022 r. ich wzrost został ustabilizowany za sprawą zmniejszenia stawki VAT z dotychczasowych 23 proc. do 8 proc., wielu ekspertów z branży z niepokojem patrzy na najbliższe miesiące przez pryzmat powrotu wysokości podatku do wcześniejszego poziomu oraz wzrostu o 13,3 proc.

stawki opłaty paliwowej. Z drugiej jednak strony, zmniejszający się popyt wiąże się z mniejszym zapotrzebowaniem na paliwo, co może przyczynić się do zatrzymania wzrostu cen.

Nie bez znaczenia są podwyżki podatków minimalnych i maksymalnych od środków transportu. Wzrost stawki związanej z samochodami ciężarowymi i autobusami wynosi ponad 11 proc., co stanowi największą podwyżkę od 25 lat.

Więcej płatnych dróg

Z początkiem 2023 r. została poszerzona lista płatnych dróg – przy jednoczesnym zwiększeniu opłat za pokonywanie konkretnych odcinków. W przypadku tych drugich wzrosty uderzą szczególnie w samochody ciężarowe – w ich przypadku zapłacimy więcej nie tylko za przejazd autostradami, ale i drogami ekspresowymi. Choć podane wartości stawek są groszowe – do 0,64 zł za 1 km dla pojazdów do dwunastu ton, ostateczna suma wydatków dla większych firm transportowych może wynieść nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych miesięcznie.

Nieprzychylna polityka klimatyczna UE

Dużo wątpliwości niosą również za sobą działania Unii Europejskiej dotyczące polityki klimatycznej. Jest to spowodowane projektem ustawy zakazującej produkcji pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych napędzanych silnikami spalinowymi, której wejście w życie wiąże się z pojawieniem się kosztownych transformacji całych flot oraz zmianą modelu pracy firm transportowych.

Problematyczny Pakiet Mobilności

2023 rok to także zmiana Kodeksu Pracy pod względem ustalenia wprowadzonych w 2022 r. przez Pakiet Mobilności oraz ustalenia dyrektywy dotyczącej pracowników delegowanych. Choć dotyczą one uregulowania przewidywalności i przejrzystości warunków pracy, ich wprowadzenie może doprowadzić do powstania chaosu organizacyjnego w przewozach oraz ponownego podniesienia wysokich już kosztów pracy. Ważną rzeczą będą również zmiany dotyczące bazy eksploatacyjnej. Od 1 stycznia 2023 musi ona mieć tyle miejsc postojowych, ile wynosi jedna trzecia pojazdów zgłoszonych do licencji. Co więcej, branża transportu, spedycji oraz logistyki wciąż będzie borykać się ze zmianami, które przyniósł z sobą wcześniej wspomniany Pakiet Mobilności. Jedną z nich jest zmniejszenie zdolności przewozowych na polskim rynku i krótkich dystansach międzynarodowych, jak również obowiązkowe przerwy po wykonaniu kabotaży czy konieczność powrotu pojazdu do bazy eksploatacyjnej przedsiębiorstwa.



Jakich przemysłowych drukarek etykiet potrzebuje współczesny biznes

Konsumenci coraz częściej decydują się na zakupy online – w związku z tym przedsiębiorstwa powinny ocenić, czy ich infrastruktura etykietowania jest przystosowana do obsługi rosnącej liczby przesyłek. Zarówno przy wysyłce, odbiorze czy przeladunku produktów w całym łańcuchu dostaw, przemysłowe drukarki etykiet stanowią integralną część rozwiązań w zakresie identyfikacji.



Tomasz Boroński

Business Development Manager
ES Solution, Brother Polska

Zastosowanie oznaczeń z kodem kreskowym nadal pozostaje najbardziej opłacalnym sposobem zapewnienia widoczności towarów. Gwałtowny wzrost popytu w han-

dlu elektronicznym przyczynił się do potrzeby znalezienia równowagi między wydatkami inwestycyjnymi a wydajnością urządzeń pod względem szybkości druku, rozdzielczości, trwałości oraz zestawów funkcji automatycznych (obcinacz czy odklejak).

TCO ważnym wskaźnikiem oceny inwestycji

Całkowity koszt posiadania (TCO) przemysłowej drukarki etykiet jest ważnym wskaźnikiem oceny inwestycji, który należy wziąć pod uwagę, poczynając od ceny nośni-

ków i materiałów eksploatacyjnych, poprzez początkową cenę zakupu sprzętu, koszt licencji oprogramowania, aż po bieżące usługi konserwacyjne. W ankiecie przeprowadzonej przez VDC wśród 200 specjalistów z branży magazynowej podkreślono, że koszt TCO jest głównym kryterium analizowanym przy zakupie i wdrażaniu sprzętu. Warto również wybrać takie rozwiązania technologiczne, które będą odpowiadały na potrzeby biznesu. Wykorzystanie urządzeń umożliwiających druk termotransferowy wiąże się z większymi kosztami w zakresie wydatków na etykiety i taśmy barwiące oraz cykli wymiany głowic drukujących w porównaniu do urządzeń drukujących termicznie. Dlatego warto określić wymagania w zakresie zastosowania oznaczeń, aby wybrać technologię druku i klasę drukarek.

Kluczowe kwestie

W przypadku przemysłowych urządzeń do druku kluczową

kwestią jest trwałość i wydajność sprzętu. W tym przypadku najmniejsza awaria ma negatywny wpływ na harmonogram dostaw zamówień, a błędy etykietowania obniżają wydajność magazynu. W związku z tym bieżąca konserwacja i diagnostyka zapobiegawcza są krytycznymi elementami, które mają ogromny wpływ na szereg procesów – dlatego tak ważna jest współpraca ze sprawdzonym producentem, który produkuje niezawodne urządzenia. Przykładem takich przemysłowych drukarek etykiet są modele z serii TJ, wyróżniają się one wytrzymałą obudową przy niewielkich gabarytach, intuicyjnym interfejsem użytkownika oraz wieloma możliwościami łączności (USB, RS-232, Ethernet i jako opcja Wi-Fi oraz Bluetooth). Te urządzenia pozwalają na integrację z systemami wykorzystywanymi w organizacji – tutaj pomaga emulacja poleceń ZPL, EPL, DPL oraz umożliwiając wykorzystanie większych materia-

łów eksploatacyjnych (taśmy barwiące do 600 m), co przyczynia się do zmniejszenia kosztów i przestoju w pracy.

Wydajność i funkcjonalność przemysłowych drukarek etykiet to również bardzo ważne kryteria inwestycyjne przy wyborze najlepszego rozwiązania. Specyfikacje przemysłowych drukarek etykiet – od szybkości i rozdzielczości druku po zgodność z istniejącą infrastrukturą oprogramowania i systemem pośredniczącym w procesie etykietowania – znacznie różnią się w zależności od rozwiązania. Przedsiębiorstwom coraz bardziej zależy również na tym, aby urządzenia do druku wykazywały zgodność z istniejącą infrastrukturą IT oraz pozwalały na integrację z systemami ERP, WMS i innymi platformami zarządzania wieloma sprzętami (MDM). Dodatkowo urządzenie powinno być łatwe w użyciu oraz pozwalać na pracę w trybie plug-and-play.



Lean management w logistyce – czy to się opłaca?

Wdrażanie zmian w organizacji zazwyczaj wywołuje na początku opór i pesymizm. Z czasem jednak okazuje się, że podjęte decyzje nie tylko w znacznym stopniu poprawiły zachodzące dotychczas procesy, lecz także umożliwiły całej firmie wejście na zupełnie inny poziom biznesowy. Gdy pada termin Lean Management – zazwyczaj mamy na myśli rozwiązania zaczerpnięte z japońskiej branży automotive. W jakim zakresie wprowadzenie tego narzędzia może poprawić funkcjonowanie firmy logistycznej?



Maja **Kierzek-Piotrowska**

dyrektor ds. Integracji Procesów Biznesowych, Fresh Logistics Polska, Grupa Raben

Naszym zadaniem jako Fresh Logistics jest magazynowanie i transport żywności o krótkim i ultrakrótkim terminie przydatności do spożycia. Oznacza to, że powierzony nam produkt spożywczy musi trafić na półki sklepowe w odpowiednim czasie – na tyle szybko, by z perspektywy konsumenta miał on dostęp do najświeższych produktów, dostarczonych w bezpiecznych warunkach chłodniczych. Nasz sposób działania można porównać do funkcjonowania linii montażowych w fabrykach samochodów, gdzie każdy komponent wjeżdża „just in time” w bardzo precyzyjnie zaplanowanym i skoordynowanym systemie intralogistycznym. W naszej rzeczywistości klient zlecający nam przewóz chce, by jego produkty trafiły jak najszybciej do odbiorcy i znalazły szybko swoich nabywców. Mówimy tu np. o świeżym mięsie i rybach,

które są przykładami żywności o ultra krótkim terminie przydatności, wymagającymi utrzymania temperatury w przedziale od 0 do 2 stopni C. Postawiliśmy na lean management, aby doskonalić istniejące procesy, odpowiadając na potrzeby klientów i to przyniosło wymierne efekty. W myśl panującej u nas zasady „Better Every Day” codziennie szukamy usprawnień i poprawiamy procesy. Bez tego nie byłibyśmy w stanie wejść na wyższy poziom biznesowy, a właśnie w obecnych czasach, by sprostać rosnącym oczekiwaniom rynku, jest to niezbędne. Kluczowa jest również współpraca i wzajemne zrozumienie pomiędzy wszystkimi uczestnikami łańcucha dostaw. Dziś nie wystarczy posiadanie licznej floty pojazdów. Istotne jest współdziałanie wszystkich wewnętrznych komórek firmy oraz współpraca z nadawcami i odbiorcami, by uzyskać efekt synergii. Bez tego nie ma szans na długofalowy rozwój w naszej branży.

Przy implementacji Lean-u podszliśmy do tego zadania etapami i najistotniejsze było to, by ludzie wewnątrz organizacji dostrzegli, że ich codzienna praca stanowi „cegielek” w budowie pozytywnych zmian w naszej firmie. Cho-

dzi o to, by wypracować w sobie nawyk „podnoszenia ręki”, gdy zauważy się jakieś marnotrawienie lub potencjał do usprawnień. To dość obrazowe ujęcie tematu świadomości i odpowiedzialności za wykonywane przez pracowników zadania i ich jakości. Przykładowo terminowa dostawa do odbiorcy zależy nie tylko od kierowcy dostarczającego przesyłkę do odbiorcy. Ale także zależy od magazyniera, który ładując paletę na ciężarówkę, ma wpływ na szybkość wyjazdu kierowcy z magazynu, od klienta, który właściwie zabezpieczając towar, zapewnia jego bezpieczeństwo, od dyspozytora, który podstawia właściwą ciężarówkę na załadunek. Każda z tych osób i jakość wykonywanej przez nią pracy ma wpływ na dostawę do odbiorcy na czas i w efekcie na dostępność towaru na półce sklepowej. Z pozoru proste codzienne czynności załadunkowe, jako ważny element całości, mają wpływ na tak wiele w ostatecznym rozrachunku. Po pewnym czasie pracownicy Fresh Logistics zaczęli dostrzegać tę zależność i dział po dziale zaczęliśmy wdrażać filozofię Lean.

Z perspektywy czasu możemy śmiało powiedzieć, że ta strategia się sprawdza. Myślę, że w znacznym stopniu wskaźniki i mierniki pokazują skalę sukcesu. W mojej ocenie dużym osiągnięciem jest standaryzacja procesów wewnętrznych. Chodzi o to, że bez względu na to, w jakim oddziale Fresh Logistics wykonujemy pracę, wszędzie odbywa się ona w ten sam ujednolicony sposób, co gwarantuje bezpieczeństwo i stabilność procesów dla klienta. Z drugiej strony przeprowadzane przez nas badania zadowolonych klientów pokazały nam, że wprowadzone przez nas zmiany są przez klientów zauważalne, odpowia-



dają na ich oczekiwania i są bardzo pozytywnie przez nich oceniane. Równie dużym sukcesem jest fakt, że dzięki programowi „Better Every Day”, opartemu na elementach kultury Lean, wspieramy rozwój pracowników. Dzięki pomysłom na usprawnienia, narzędziom, nasi pracownicy sami dochodzą do rozwiązań, które niejednokrotnie stają się standardem dla całej firmy, usprawniając codzienną pracę. To może wydawać się trywialne, ale niektóre zmiany rodzące się w głowie pracownika zostają przelane najpierw na papier, następnie w formę Excela, a finalnie powstaje z tego wewnętrzna aplikacja, która funkcjonuje zarówno we Fresh Logistics, jak i w obrębie całej Grupy Raben. Tak właśnie wyglądała historia naszej aplikacji MyPlan, która znacząco przyczyniła się do poprawy terminowości wyjazdów i przyjazdów samochodów do magazynów. Istotną rolę w aplikacji ma sposób prezentowania tras do obsługi. Przygotowywany przez Dział Transportu plan w systemie transportowym jest odzwierciedlany w formie graficznej. Forma ta umożliwia szybką ocenę poprawności planu, wąskich gardeł czy możliwości optymalizacyjnych oraz pozwala na optymalne zarządzanie procesem załadunków. Forma wizualna pomaga też w zawiązaniu planu tras pomiędzy kierownictwem transportu i magazynu. Można porównać to do monitora znajdującego się

na lotniskach, na których widnieją informacje o poszczególnych lotach i ich destynacjach. Dzięki temu pracownicy działu transportu i działu magazynu wiedzą co aktualnie się dzieje i jak prezentuje się terminarz pracy na najbliższy czas. To konkretny przykład jednego z bardzo wielu pomysłów i inicjatyw „oddolnych” znajdujących swój finał jako standard dla całej organizacji. Takich rozwiązań powstaje bardzo wiele – od małych usprawnień w ramach działu, po działania ogólnofirmowe czy nawet działań na styku klienci i Fresh Logistics.

Trudna sytuacja geopolityczna, rosnące ceny, braki zasobowe i galopująca inflacja to nadzwyczajne zjawiska gospodarcze, które mają daleko idący wpływ na logistykę i łańcuchy dostaw. Nasi klienci oczekują przede wszystkim bezpieczeństwa i utrzymania łańcuchów dostaw. Tak trudne i nieprzewidywalne sytuacje, z którymi mamy dziś do czynienia, jeszcze bardziej utwierdzają nas w tym, że wspomaganie się narzędziami takimi jak Lean ma sens. Dzięki rozpoczęciu procesu implementacji tego sposobu myślenia w 2015 r. dziś w 2023 r. jesteśmy na zdecydowanie wyższym poziomie biznesowym. Jednym słowem warto wdrażać rozwiązania, które łączą ważne potrzeby wszystkich: klientów, przewoźników i odbiorców oraz wspierają rozwój pracowników.

Szanowni Państwo,

TSL to sektor, który z jednej strony bardzo dynamicznie się rozwija, z drugiej jest podatny na wszelkie zawirowania gospodarcze. Dlatego właściwy lider, który potrafi zarządzać organizacją bez względu na to, jakie okoliczności towarzyszą jego przywództwu, jest bezcenny. Na naszą listę Who is Who w TSL trafili menedżerowie, którym niestraszne

są wyzwania. Dostrzegają rozwiązania, które innym nie przychodzą do głowy. Z zainteresowaniem przyjrzelśmy się temu, jak przeprowadzają swoje organizacje i zespoły przez burzliwy okres, w jakim przyszło nam funkcjonować. Gratulujemy otwartości i kreatywności, a także odwagi w podejmowaniu decyzji.

Redakcja



DARIUSZ CEGIELSKI

PREZES ZARZĄDU, GK TRANS POLONIA

Aktywny na rynku przewozu produktów chemicznych od 1999 r. W swojej karierze współpracował z największymi, światowymi producentami branży petrochemicznej i jest autorem nowatorskich rozwiązań w zakresie transportu i logistyki. W 2004 r. założył spółkę Trans Polonia, skutecznie przewidując, że wstąpienie Polski do UE otworzy przed krajem ogromne możliwości rozwoju w branży przewozu surowców. Od początku dą-

żył do tego, aby spółka notowana była na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych i tak stało się w 2008 r. W ciągu 18 lat działalności, z małej firmy z kilkoma zestawami transportowymi, Trans Polonia stała się specjalistą cenionym za najwyższy profesjonalizm w swojej dziedzinie w kraju i za granicą. Dziś Grupa współpracuje z największymi firmami petrochemicznymi w Europie, posiada dwie zagraniczne siedziby w Niemczech

i Belgii, a także przedstawicielstwa handlowe w Niemczech, Holandii i Hiszpanii, cały czas umacniając swoją pozycję na rynku i inwestując w nowe rozwiązania. Dla prezesa TPG, poza celami biznesowymi, liczą się także te związane z CSR. Dlatego Grupa, m.in. stosuje rozwiązania minimalizujące negatywny wpływ na środowisko, a także bierze udział w akcjach charytatywnych, wspiera młode talenty oraz społeczność lokalną.

TADEUSZ CHMIELEWSKI

PREZES ZARZĄDU, ROHLIG SUUS LOGISTICS

Z branżą TSL związany jest od ponad 30 lat. Swoją karierę w Rohlig Poland rozpoczął w 1994 r. na stanowisku dyrektora generalnego. W 2003 r. został prezesem zarządu, a trzy lata później – wykupując udziały – stał się jedynym właścicielem przedsiębiorstwa. W 2009 r. przeprowadził proces rebrandingu firmy zmieniając jej nazwę na Rohlig

Suus Logistics, wdrożył nową strategię biznesową, rozpoczynając tym samym dynamiczny rozwój, który trwa do dziś. Dzięki swojej wiedzy, doskonałej znajomości rynku i zaangażowaniu operacyjnemu przeobraził niewielkie, zatrudniające 18 pracowników przedsiębiorstwo, w jednego z kluczowych graczy na rynku krajowym i liczącego się

uczestnika regionu CEE. W ciągu ostatnich dwóch lat spółka dwukrotnie zwiększyła swoje przychody, zamykając 2021 r. na poziomie 2 mld złotych. Aktualnie firma zatrudnia ponad 2000 osób w ponad 30 oddziałach w siedmiu krajach (m.in. Czechach, Rumunii, Słowacji) oraz zarządza ponad 300 tys. m² powierzchni magazynowej.



AGATA HORZELA

T&L MANAGER, GS1

Ekspertka i doradczyni w zakresie automatycznej identyfikacji opartej na kodach kreskowych oraz wdrożeń standardów systemu GS1, głównie w branży transportu i logistyki. Szkoleniowiec z zakresu prawidłowego znakowania jed-

nostek handlowych i logistycznych. Autorka licznych artykułów do czasopism logistycznych, dotyczących wykorzystania standardów GS1 w łańcuchu dostaw oraz zagadnień związanych z elektroniczną wymianą dokumentów (EDI) w branży

TSL. Prowadzi szereg projektów, których celem jest digitalizacja dokumentów w łańcuchu dostaw. Aktywnie zaangażowana w prace na rzecz upowszechnienia elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) w Polsce i Europie.

MAJA KIERZEK-PIOTROWSKA

DYREKTOR DS. INTEGRACJI PROCESÓW BIZNESOWYCH, FRESH LOGISTICS POLSKA

Absolwentka Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu na kierunku Rachunkowość Przedsiębiorstw i Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu na kierunku Rachunkowość i Skarbowość oraz Akademii Ekonomicznej w Poznaniu – Logistyka i Zarządzanie Łańcuchem Dostaw. Od 2016 r. pracuje w strukturach centralnych Fresh Logistics Polska. Początkowo w ramach Działu Obsługi Klienta podej-

mowała wyzwania ukierunkowane na standaryzację procesów oraz poszukiwanie usprawnień procesowych w obsłudze klientów, przy jednoczesnym zaangażowaniu w realizację programu doskonalenia biznesu Better Every Day, opartego na filozofii lean management. Od 2022 r. pełni funkcję dyrektora ds. Integracji Procesów Biznesowych w spółce Fresh Logistics Polska. Jest odpowiedzialna za wdrażanie filozo-

fii „Lean” w całej spółce oraz dostarczanie rozwiązań dla biznesu, które pomagają podejmować decyzje strategiczne, usprawniają i optymalizują procesy oraz eliminują MUDA, czyli marnotrawstwa w procesach. We współpracy z partnerami biznesowymi i współpracownikami stawia na partnerstwo, a także otwartość i szczerłość w komunikacji. Prywatnie fanka jazdy na nartach i miłośniczka kuchni włoskiej.





HALINA LANGOWSKA

PREZES ZARZĄDU, LANGOWSKI LOGISTICS

Związana z branżą od 1990 r. Swoją menedżerską karierę zawodową zaczynała w Przedsiębiorstwie Baltona na stanowisku kierownika składów celnych. Po uzyskaniu licencji agenta celnego awansowała na stanowisko koordynatora ds. celnych, a następnie dyrektora ds. celnych w jednym z przedsiębiorstw spedycyjno-transportowych na Pomorzu. W 2004 r.

założyła własną działalność gospodarczą, którą prowadzi do dzisiaj. Początkowo firma Langowski Shipping (dzisiaj Langowski Logistics) oferowała usługi agencji celnej oraz spedycji morskiej. Ambicja oraz zmysł menedżerski sprawiły, że firma rozpoczęła dynamiczny rozwój, oferując kolejne usługi TSL i zwiększając zatrudnienie. Obecnie Langowski Logistics za-

trudnia ponad 300 osób w 6 lokalizacjach w Polsce, posiada 4 własne magazyny składowo-przeładunkowe (pow. 44 000 m²), oferuje usługi transportu morskiego, kolejowego, lotniczego oraz drogowego i niezmiennie usługi agencji celnej. Nagrody i wyróżnienia: Kobieta w Logistyce, Spedytor Roku, Diamenty Forbes, Ranking Firm Rodzinnych, Gazele Biznesu etc.

DANIEL PODSIADŁO

PREZES ZARZĄDU, RAY TRANS

Menedżer i przedsiębiorca z ponad piętnastoletnim doświadczeniem w logistyce i organizacji transportu międzynarodowego. Budował i otwierał nowe oddziały w cenionych i rozpoznawalnych w całej Europie firmach spedycyjnych. Jako prezes zarządu Ray Trans odpowiada za rozwój Działu Spedycji oraz wdrażanie innowacyjnych rozwią-

zań zapewniających stabilność i płynność finansową, oraz bezpieczeństwo kontrahentów. Kieruje ponad 100 – osobowym zespołem, który w skuteczny sposób wykorzystuje szerokie kompetencje sprzedażowe i logistyczne, czego dowodem są bardzo dynamicznie rosnące przychody firmy, bogate portfolio klientów, a także prestiżowe na-

grody m.in. I miejsce w województwie zachodniopomorskim w rankingu Gazele Biznesu, Najlepszy Pracodawca wg Gazety Finansowej i pierwsze miejsce w 26. Rankingu TSL Dziennika Gazety Prawnej w kategorii Dynamika Przychodów. Jako menedżer i mentor identyfikuje nisze rynkowe, budując efektywne zespoły sprzedażowe.



ARTUR RATAJCZAK

ZAŁOŻYCIEL I CEO, ARRA GROUP

Ponad 20 lat temu dostrzegł potencjał i potrzebę stworzenia na polskim rynku firmy logistycznej obsługującej produkty farmaceutyczne. Dynamika wzrostu pozwoliła mu na

ekspansję zagraniczną oraz zyskanie zaufania odbiorców usług, które potwierdzone zostało dwiema nagrodami w niezależnym badaniu klientów Operator Logistyczny Roku. Wie-

rzy, że fundament firmy stanowią misja i wizja organizacji, a kluczowym elementem w zarządzanym przez niego przedsiębiorstwie są wartości, które stanowią DNA organizacji.

WOJCIECH SIENICKI

PREZES ZARZĄDU, 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 r. spółkę Rhenus Freight Logistics. Od 2008 r. zajmował kie-

rownicze stanowiska w zakresie spedycji drogowej w spółkach: Rhenus Contract Logistics oraz w Kuehne+Nagel. Pełnił również funkcje wiceprezesa ds. finansowych oraz prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD). Obecnie angażuje się w pracę ZMPD na zasadach pracy społecznej. Woj-

ciech 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 firmą.



FEDIR YURKEVYCH

PREZES ZARZĄDU, HEGELMANN TRANSPORTE W CZĘSTOCHOWIE

Pedagog z wykształcenia, z wieloletnim doświadczeniem nauczycielskim i trenerskim. Sprawował również funkcję dyrektora w szkole sportowej dla dzieci i młodzieży. Karierę w Hegelmann Group rozpoczął przed 20 laty jako kierowca. Od 12 lat odpowiedzialny za rozwój polskiego oddziału grupy, kieruje spółką Hegelmann Transporte z siedzibą w Częstochowie. W codziennej pracy ceni sobie kontakty interper-

sonalne, nowe wyzwania, rozwiązywanie trudnych zadań i podejmowanie decyzji, które prowadzą do osiągnięcia sukcesu. Sprawność i jakość zarządzania przełożyły się na liczne nagrody i wyróżnienia przyznane w ogólnopolskich i lokalnych rankingach takich jak: Lider Polskiego Biznesu, Orły Wprost, Gazele Biznesu, Ranking firm TSL, Ambasador Polskiej Gospodarki, Firma Godna

Zaufania, Jurajski Produkt Roku. Filantrop, któremu bliskie są działania w obszarach społecznej odpowiedzialności biznesu. Sam udziela się w wielu akcjach charytatywnych, zachęcając przy okazji do udziału swoich współpracowników. Prywatnie aktywnie spędza swój wolny czas, uprawiając sport, najczęściej jeżdżąc na rowerze. Uwielbia relaksować się na łonie natury, podróżować z rodziną i przyjaciółmi.

Polski transport w czasie inflacji – firmy nie chcą się zapożyczać

Branża TSL jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki w Polsce, ale ostatnie lata nie sprzyjały stabilnemu prowadzeniu biznesu. Jak wynika z najnowszego raportu Grupy Inelo i Polskiego Instytutu Transportu Drogowego – Branżometru Inelo 2023, niemal każdy z przebadanych przedsiębiorców zauważył w ubiegłym roku podwyżkę kosztów prowadzenia działalności (98 proc.). Wśród badanych, aż 6 na 10 firm musiało zmierzyć się ze wzrostem na poziomie od 26 proc. do nawet 50 proc. Powód? Bez wątpienia jednym z nich jest wysoka inflacja.



Kamil Wolański

kierownik Działu Eksperów,
Grupa Inelo

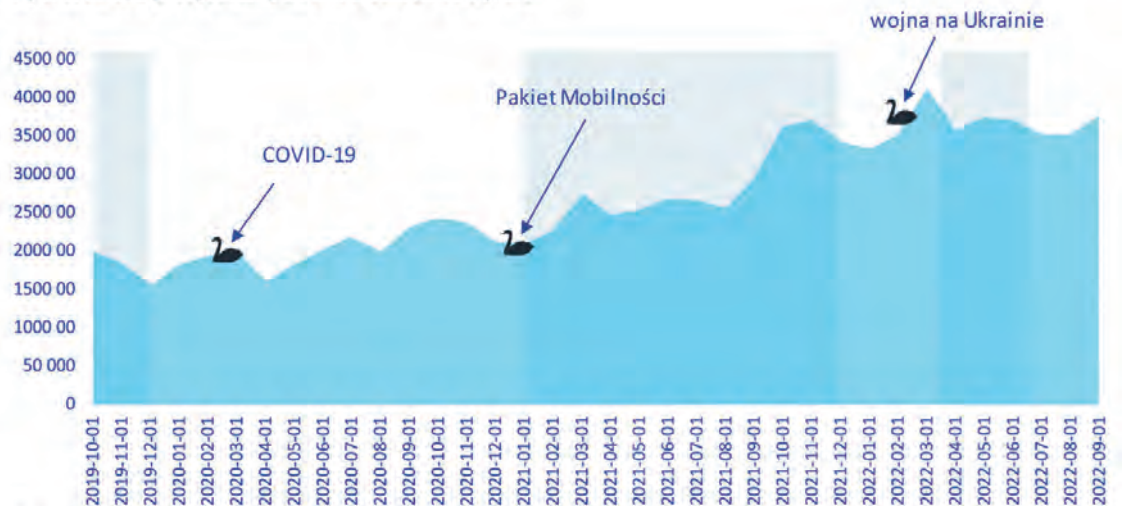
Co ciekawe, w odpowiedzi na wzrosty cen, tylko niecałe 20 proc. zdecydowało się zaciągnąć kredyt lub pożyczkę. Aż 45 proc. badanych przedstawicieli była całkowicie przeciwna temu rozwiązaniu. Jakie jeszcze działania podjęli przedsiębiorcy, by walczyć o swoje biznesy i z jakimi najważniejszymi wyzwaniami muszą się zmierzyć?

Jak wygląda sytuacja firm z branży TSL w cieniu inflacji? Grupa Inelo wspólnie z Polskim Instytutem Transportu Drogowego przygotowała kompleksowy raport, porównując w nim dynamikę zachodzących w ostatnich latach procesów. Branżometr został zrealizowany na podstawie danych zaczerpniętych z systemów GBox oraz oprogramowania 4Trans, wskaźników Matrix z giełdy Trans.eu, a także badań ankietowych zrealizowanych na grupie polskich przedsiębiorców. Jakie wnioski z niego wynikają?

Pięć kluczowych wyzwań 2022 roku Deficyt kierowców nieustannie jest jednym z najważniejszych problemów, z którymi przewoźnicy mierzą się od lat i wszystko wskazuje na to, że rok 2023 będzie pod tym względem podobny. Według raportu nawet 7 na 10 przedstawicieli firm odczuło deficyt kierowców na rynku pracy. Mimo że dynamika odpływu kierowców z Ukrainy znacznie spadła, a ich udział w całej grupie zawodowej utrzymał się zarówno w drugim, jak i w trzecim kwartale 2022 r. na podobnym poziomie (15 proc.) – to przedsiębiorcy nadal narzekają na braki kadrowe.

Na drugim miejscu wśród najczęściej wymienianych wyzwań pojawiła się natomiast inflacja i znaczny wzrost kosztów prowadzenia działalności, na który wskazywało aż 98 proc. ankietowanych. Na początku ubiegłego roku wstępnie szacunki zakładały, że wzrost kosztów może być na poziomie ok. 20-30 proc., dzisiaj najwięcej przedsiębiorstw stwierdziła, że zauważyli oni podwyżkę w przedziale od 26 do nawet 50 proc., co pokazuje, że jak wielkim problemem musi mierzyć się branża w obecnych realiach. To między innymi te okoliczności wpłynęły na zwiększenie aktywności wokół poszukiwania

Rys. 2.4 Ilość przejechanych km a czarne łabędzie



Źródło: na podstawie danych z bazy systemu 4Trans 2022 Grupy Inelo

różnych źródeł oszczędności. Według Branżometru Inelo było to trzecie w kolejności wyzwanie, w szczególności biorąc pod uwagę, że każda z firm chciała utrzymać kierowców i swoją flotę, żeby móc w kolejnych latach realizować transport na podobnym poziomie. Trudności w długofalowym zaplanowaniu działalności firmy transportowej w perspektywie wyższych stawek frachtów, a także wyraźne, choć okresowe zmniejszenie zapytań od klientów na transport w 3 kwartale ubiegłego roku to ostatnie z wyzwań, na które zgodnie wskazywali uczestnicy raportu.

Co robią przewoźnicy w obliczu kryzysu?

Polscy przewoźnicy zdecydowali się na szereg działań przeciwdziałających kryzysowi. W raporcie podzielono je na dwa bloki – pierwszy z nich dotyczył stricte działalności operacyjnej firmy, natomiast drugi wiązał się z dostosowaniem polityki kadrowej i flotowej. Jakie były najczęściej podejmowane działania przez przedsiębiorców?

Aż 8 na 10 podmiotów zdecydowało się na podjęcie negocjacji warunków kontraktów, a także

Deficyt kierowców nieustannie jest jednym z najważniejszych problemów, z którymi przewoźnicy mierzą się od lat i wszystko wskazuje na to, że rok 2023 będzie pod tym względem podobny.

podniesienie cen frachtów. Równie częstym zabiegiem było aktywne poszukiwanie nowych i bardziej atrakcyjnych kontraktów (88 proc.). Optymistyczny wydaje się fakt, że przedsiębiorcy jako ostateczność traktowali pożyczki i kredyty, jako remedium na wzrost cen na rynku. Blisko połowa osób, które wzięły udział w naszym badaniu, była całkowicie przeciwna szukaniu wsparcia w instytucjach bankowych. Co trzeci respondent

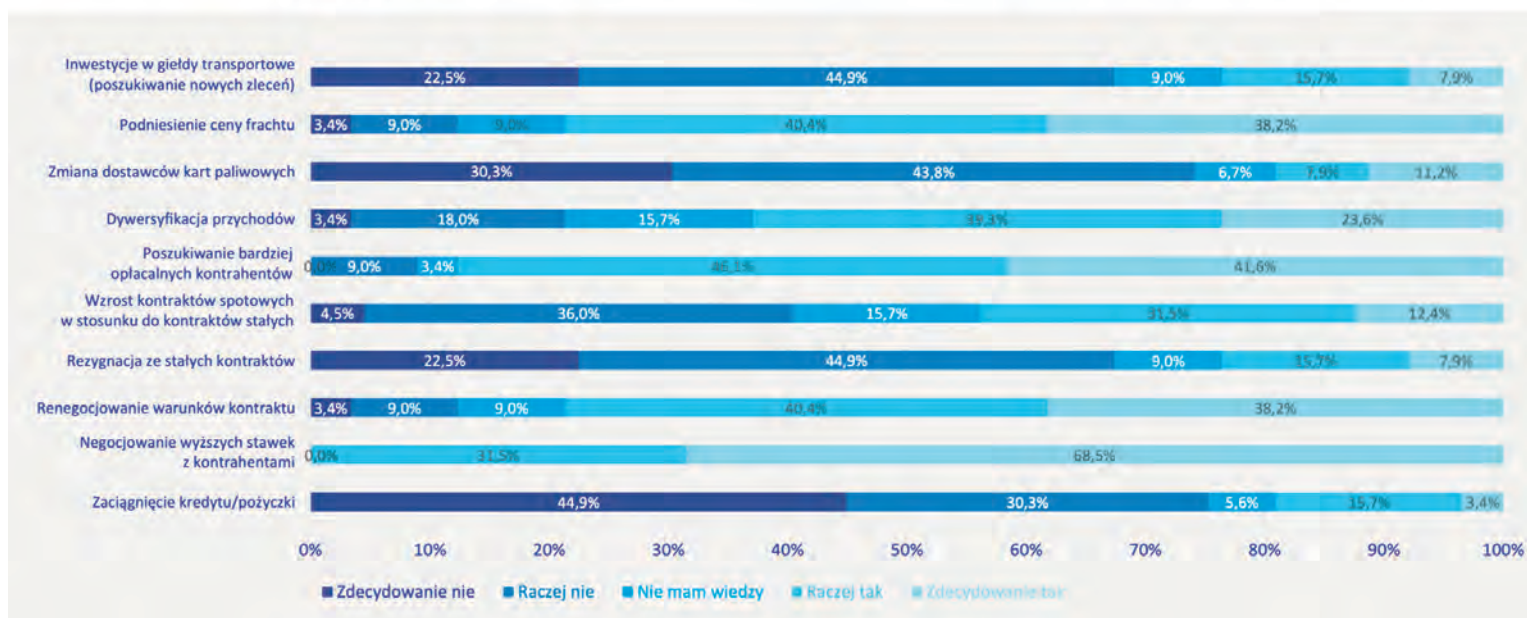
z kolei niechętnie podchodził do tego rozwiązania i raczej sporadycznie decydował się na wsparcie finansowe. Optymizm w tej sprawie i chęć wyraziło jedynie niecałe 20 proc. przedsiębiorców. To ważna informacja, bo to oznacza, że transport nie szuka drogi na skróty, ale stawia na przemyślane rozwiązania, jak renegotjacje i poszukiwanie nowych klientów lub inwestycję w cyfryzację, czyli takie sposoby, które w przyszłości mogą tylko zapoczątkować.

Transport nie na tarczy tylko z tarczą

Choć sytuacja na rynku jest bardzo dynamiczna, 44 proc. uczestników badania PITT i Grupy Inelo nie przewiduje w najbliższym czasie problemów z zachowaniem płynności finansowej. Na to ryzyko wskazała jedynie 1/4 przewoźników. Patrząc z perspektywy operacji przewozowych na podstawie danych z systemów GBox i 4Trans, w drugim i trzecim kwartale można wysnuć wnioski, że sytuacja branży przewozowej pomimo wielu wyzwań w ubiegłym roku była i jest w dużej mierze stabilna. W 2022 r. kierowcy pracujący w polskich firmach transportowych realizowali operacje na poziomie 1,1 mln przejechanych kilometrów w każdym kwartale.

Mimo wszystko warto spojrzeć na to, co się dzieje w transporcie z nieco szerszej perspektywy. Dlaczego? Ponieważ daje ona precyzyjniejszy obraz polskiego transportu, czyli sektora, który przez trzy ostatnie lata, mierzył się z trzema tzw. czarnymi łabędziami (pandemia, pakiet mobilności i czy wojna w Ukrainie), a mimo to zaliczał długofalowy trend wzrostowy, co widać na wykresie 2.4 umieszczonym w raporcie. Co ciekawe, w okresie wybuchu wojny z naszych danych wynika, że w pierwszych miesiącach odnotowaliśmy wzrost o około 15 proc., co wydaje się zaskakujące, zważając na okoliczności.

Rys. 7.1 Jakie kroki w kontekście działalności rynkowej musiała podjąć Państwa firma w odpowiedzi na wzrost cen?



Rozwój nowych technologii oraz sztucznej inteligencji

W handlu elektronicznym każdego roku możemy zaobserwować nowe oraz innowacyjne trendy. Ich umiejętne wykorzystanie wspiera sklepy internetowe w osiągnięciu korzystnych wyników sprzedaży. Implementacja zaawansowanych technologicznie narzędzi w głównej mierze jest determinowana przez potrzeby konsumentów, których oczekiwania, pomimo wysokiej inflacji, trudnej sytuacji geopolitycznej oraz wzrostu cen energii, sukcesywnie rosną.



Michał Czechowski
dyrektor zarządzający,
SwipBox Polska

innowacje, czyli rozwój nowych technologii czy sztucznej inteligencji. Zakupy online sukcesywnie ewoluują, a sklepy coraz mocniej wchodzą w wirtualny świat między innymi w oparciu o coraz popularniejsze projekty z obszaru metaverse.

Realizacja potrzeb zakupowych
Czynnikiem, który korzystnie wpływa na kondycję sektora e-commerce w Polsce, jest także rosnąca skuteczność i szybkość realizacji potrzeb zakupowych. Płynność w kompletowaniu zamówień online jest coraz większa, a w jego centrum znajduje się najważniejsze ogniwo – konsument, mający do wyboru, kiedy, gdzie i jak odbierze przesyłkę. Zasadniczą rolę w tym obszarze pełnią automaty paczkowe, jednoznacznie kojarzące się z komfortem oraz wygodą. Przyszłością całej branży są zewnętrzne urządzenia, obsługiwane za pomocą dedykowanej aplikacji poprzez łącze Bluetooth. Nie wymagają one podłą-



czenia do prądu. Dzięki temu ich instalacja jest łatwa oraz szybka, ponieważ nie ma potrzeby korzystania z zewnętrznego źródła zasilania ani natychmiastowego połączenia z Internetem.

Rozwój trendów online
Zgodnie z raportem „W kryzysie do e-commerce”, przygotowanym przez Izbę Gospodarki Elektronicznej oraz Mobile Institute, 58 proc. konsumentów uważa, że kupowanie w Internecie jest bardziej opłacalne niż w sklepach stacjonarnych – przede wszystkim za sprawą promocji, niższych cen, łatwych zwrotów oraz

szerokiego wyboru asortymentu i możliwości porównywania ofert. W tym roku e-sklepy będą kontynuować walkę z kryzysem i recesją. Rosnące ceny mogą hamować projekty e-commerce, a z perspektywy konsumentów na znaczeniu zyskają odroczone płatności i ogólne doświadczenia zakupowe. Customer experience będzie w wielu przypadkach decydujący w wyborze produktów. Możemy również oczekiwać rozwoju propozycji z zakresu omnichannel. Zastosowanie znajdą także nowe technologie. Zarówno sztuczna inteligencja, jak i uczenie ma-

szynowe są wykorzystywane w branży na wielu płaszczyznach. Otwierają zupełnie nowe możliwości przed użytkownikami urządzeń mobilnych. Ponadto tzw. machine learning optymalizuje zarządzanie danymi o kliencie oraz automatyzuje obsługę, dzięki czemu każdy e-handel wchodzi na jeszcze wyższy poziom. Zaawansowane i świadome potrzeby konsumentów sklepy muszą być dostępne w systemie 24/7 oraz akcentować swoją obecność na licznych kanałach. Nowe wyzwania w istotnym zakresie będą jedynie stymulować jeszcze większy rozwój.

Sprostać wymaganiom klientów

Przed 25 laty trzech braci postanowiło założyć firmę transportową, zaczynając swój biznes od dwóch używanych ciągników siodłowych. Dziś Hegelmann Group to jedna z najdynamiczniej rozwijających się grup transportowych w Europie. Spółki Hegelmann Poland działają w Polsce od 12 lat.

Nasz kraj ze względu na swoje położenie zawsze odgrywał ważną rolę w międzynarodowym handlu i transporcie. Nie inaczej jest w kontekście znaczenia polskich firm dla rozwoju całej Grupy Hegelmann. O skali działalności niech świadczy fakt, że w Polsce ponad 1000 pracowników biurowych i serwisowych obsługuje działalność firm w zakresie dostarczania ładunków klientom przy użyciu 2100 własnych samochodów ciężarowych i ponad 1500 nacze-
W obliczu wyzwań
Tak liczny zespół i flota są potrzebne, by sprostać wymaganiom na-

szych klientów z różnych branż: motoryzacyjnej, spożywczej, chemicznej, FMCG, produkcji przemysłowej i fabryk, e-commerce, handlu, elektroniki czy farmacji. To tylko przykłady największych grup biznesowych, z którymi współpracuje Hegelmann. Ponadto jako Hegelmann Logistics dla klientów grupy oferowane są usługi magazynowania w USA i Europie.

– Każdy miniony rok stawiał przed nami niełatwe wyzwania. Nie inaczej zapowiada się rok 2023. Wierzę jednak, że dzięki naszemu wspaniałemu zespołowi, otoczeniu biznesowemu, naszym partnerom oraz strategii

biznesowej jesteśmy w stanie im sprostać. W tym roku nasza grupa obchodzi 25-lecie istnienia, co zbiega się z otwarciem jednej z naszych kluczowych inwestycji w Polsce – Hegelmann Hub w Żarskiej Wsi. Cieszę się, że tak wielki jubileusz przejdzie do historii wraz z otwarciem naszej nowoczesnej bazy transportowej – mówi Fedir Yurkevych, prezes Hegelmann Poland. W Żarskiej Wsi pod Zgorzelcem powstaje rozległa baza, która będzie świadczyć usługi o wysokim standardzie, zapewniając kierowcom bezpieczną jazdę i komfortowy wypoczynek. Kompleks Hegelmann Hub składa się z przestrzeni biurowej, hotelu oferującego miejsca noclegowe dostosowane do potrzeb kierowców, warsztatu i stacji diagnostycznej pojazdów, lakierni, myjni dostosowanej do wymiarów TIR-ów oraz magazynu dla części zamiennych i opon.



Choć w części obiektu trwają jeszcze prace wykończeniowe, to działająca na tym terenie spółka należąca do grupy, HT Trucks & Parts, otworzyła swoje podwoje dla ciężarówek Hegelmann oraz innych firm, nie tylko na co dzień współpracujących z firmą. Serwisowane są tu wszystkie typy pojazdów od osobowych, przez dostawcze, aż po pełną obsługę aut ciężarowych.

Jakość biznesu ma znaczenie
Równie ważnym aspektem, jak wzrost biznesowy, jest jego jakość wyrażana w ramach działań

związanych ze zrównoważonym rozwojem. Hegelmann Poland posiada w swojej flocie 160 ciężarówek napędzanych LNG i CNG. Rozwijane są również usługi intermodalne, będące ciekawą alternatywą dla klientów, jednocześnie zmniejszające ślad węglowy. W przypadku stawiania na dbałość o środowisko, ważne jest również, że flota Hegelmann Poland operuje ciągnikami o średnim wieku 2-3 lat, co nie pozostaje bez znaczenia w kontekście dążenia do ograniczenia zanieczyszczenia środowiska.



DIGITALIZACJA I INNOWACJE W TRANSPORCIE DROGOWYM

Jeszcze kilka lat temu branża TSL używała faktów do wymiany dokumentów. Teraz nowe technologie, takie jak sztuczna inteligencja, robotyka czy zaawansowane systemy GPS, pomagają w optymalizacji kierunków działań oraz kosztów procesów, zwiększając tym samym rentowność przedsiębiorstw. Coraz więcej firm transportowych korzysta z innowacyjnych technologicznie rozwiązań, przyspieszając, udoskonalając oraz automatyzując przewozy i dostawy.



Maciej **Maroszyk**

ekspert, TC Kancelaria Prawna

AI w transporcie

Branża TSL coraz śmielej otwiera się na wdrażanie do codziennego użytku sztucznej inteligencji, czyli AI. Już teraz część firm spedycyjnych wprowadza do swoich systemów model oparty na tej technologii. Widać to od czasu pandemii, która sprzyjała rozwijaniu narzędzi ograniczających ingerencję ludzką w optymalizację różnego rodzaju procesów. Co więcej, takie ukierunkowanie związane jest z również z dużą rotacją na stanowiskach spedytorów – technologia AI stanowi tu rozwiązanie, które jest w stanie przejąć i wykonywać wiele obowiązków dotychczas wykonywanych przez pracowników. Mowa tu m.in. o usprawnieniu planowania harmonogramu przewozów za pomocą analizy dużej ilości danych – na przykład szczegóło-

wych informacji o czasie pracy kierowców, aktualnym zapotrzebowaniu, dostępności pojazdów oraz danych dotyczących bieżącej sytuacji na drogach.

Doskonała analiza AI, połączona z odpowiednim oprogramowaniem, pozwoliłaby na redukcję kosztów oraz lepszą wydajność procesu przewozu, zmniejszając ilość pustych przebiegów i redukując również ślad węglowy. Oczywiście pamiętajmy, że istotny jest tu nadzór specjalistów, którzy będą sprawdzać zgodność wygenerowanych przez algorytm harmonogramów ze stanem faktycznym, tym samym eliminując ewentualne błędy. Pamiętajmy, że AI nie może całkowicie zastąpić nieocenionej pracy spedytorów – to narzędzie przeznaczone jest do analizy dużej ilości danych i ułożenia odpowiednich planów przewozu, pozostawiając tak istotny element, jakim są relacje z klientami oraz kontrahentami w rękach specjalistów. Sztuczna inteligencja nie ma czasu pracy określonego w kodeksie pracy – może cały pracować bez przerw, pozostawiać do dyspozycji kierowców w każdym czasie i pomagać bez ograniczeń.

Robotyka transportu

Nie bez znaczenia w kontekście rozwoju technologicznego branży transportu, spedycji i logistyki, a także w świetle niedoborów kadrowych, wykorzystywanie rozwiązań opartych na robotyce i automatyzacji procesów. Mowa tutaj, na przykład, o częściowej lub warunkowej autonomiczności, dzięki której maszyny poruszają się samodzielnie tylko w określonych sytuacjach, a kierowca używa systemów wspomagających jazdę.

W tej materii wielu producentów dąży jednak do pełnej autonomiczności – czyli do samodzielnego poruszania się, ale i monitorowania oraz reagowania na zmieniające się warunki na drodze, bez takich elementów jak kierownica. Nam pozostaje wytyczenie kierunku podróży tak jak w spotykanych lokalnie, bezzałogowych taksówkach. Rewolucja technologiczna może dotyczyć nie tylko samochodów osobowych, ale również i pojazdów ciężarowych, szynowych oraz samych procesów logistycznych – robotów magazynowych. Rozwój tej technologii nie tylko wspomaga pracowników, ale i zwiększa wydajność procesów. Bardzo ciekawym przykładem są testowane ekoszkielety, wspomagające podnoszenie ciężkich ładunków i odciążające fizycznie pracowników magazynowych lub pierwsze w Polsce roboty pomagające w realizacji zamówień paczkowych w magazynach szwedzkiego giganta z branży meblarskiej.

Systemy telematyczne i GPS

Ważną technologią dla prowadzenia działalności transportowej jest telematyka oraz oparty na niej Global Positioning System, czyli GPS.

System telematyczny, bez względu na wielkość danej firmy transportowej, umożliwia odpowiednie zarządzanie flotą, zbierając w jednym miejscu informacje o kluczowych aspektach trasy – prędkości, lokalizacji czy poziomie zużycia paliwa. To z kolei pozwala na podejmowanie odpowiednich decyzji administracyjnych i organizacyjnych. Jest on także przydatny w kontakcie z klientami oraz przy obsłudze tachografów cyfrowych. Taki system może połączyć w sobie wiele oprogramowań, a także pomaga w sytuacjach kryzysowych, umożliwiając stały kontakt z kierowcą, bez względu na jego lokalizację. Pozwala on także na kontrolę i optymalizację kosztów, na przykład za pomocą sprawdzania zużycia paliwa, stanu pojazdów czy układania jak najkrótszych tras. Dzięki temu wiemy, czy pojazd jest prowadzony ekonomicznie. Co więcej, w prosty sposób możemy przydzielić naszym kierowcom zadania, ograniczając do minimum problemy organizacyjne. Chodzi tu o wy-

znaczanie do danych zleceń tylko takich kierowców, którzy znajdują się jak najbliżej celu danej trasy. Dane z systemu telematycznego są również istotne w momencie pojawienia się sporów – pomagają w udowodnieniu wykonania transportu, nawet tych wykonanych kilka miesięcy wcześniej. GPS, często wyposażony również w monitoring, rejestruje działania kierowcy – rozładunek towaru w danym miejscu, jak również jego odbiór czy wykonanie samej trasy. Dla nas, jako kancelarii prawnej działającej w transporcie, jest to bardzo ważny dowód na przykład przy sprawach związanych z opłatami drogowymi.

Cyfrizacja branży TSL

Rozwój technologii w transporcie to także działania w kierunku szerszego wdrażania e-faktur i e-CMR. eCMR to nowe, bardzo przydatne narzędzie, które pomaga przy dokumentacji transportowej, gwarantując pełną wygodę i oszczędność czasu na wypełnianiu dokumentacji CMR – także ze względu na możliwość natychmiastowego potwierdzenia zlecenia przewozowego za pomocą elektronicznego podpisu. Na bieżąco informuje także o szczegółach przewozu w czasie rzeczywistym. Dzięki temu unikamy ryzyka fraudów, czyli podrobienia dokumentów. Co istotne, wersja elektroniczna ogranicza również opóźnienia w płatnościach, pozwalając na wystawianie faktur tuż po dotarciu ładunku do miejsca docelowego. To także przyczynia się do zmniejszenia ilości spraw spornych, zmniejszając ilość błędów i problemów z dokumentacją.

Cyfrizacja niesie za sobą nie tylko stały dostęp do bieżących informacji. Nie bez znaczenia jest także aspekt ekologiczny, oznaczający znaczące ograniczenie ilości zużywanego papieru oraz łatwe przechowywanie i katalogowanie dokumentacji w wersji online. To samo dotyczy systemu e-faktur, których termin obowiązywania cały czas jest przekładany. To, że bez obecności w systemie i odpowiedniego identyfikatora, faktur nie ma w obiegu, eliminuje pojawianie się fałszywych dokumentów. Dla nas, jako kancelarii prawnej, w kontekście obrony naszych klientów i udowodniania wykonania transportu, to naprawdę ogromny krok do przodu. W końcu zrezygnujemy z papierowego obiegu dokumentów, potwierdzania wykonania usługi, odebrania faktur czy ich rejestracji.

Postępujący rozwój technologiczny stanowi realny pomysł na rozwiązanie problemów, z którymi od wielu lat boryka się transport. Nowe technologie nie tylko będą jeszcze bardziej wspierać działania decyzyjne w łańcuchu dostaw i optymalizację procesów logistycznych, ale i mają szansę uporać się z pogłębiającymi się brakami kadrowymi. To, wraz z możliwością szybkiej adaptacji, nauki oraz rozbudowy, tworzy możliwości jeszcze większego rozwoju branży – stąd już teraz wiodące firmy korzystają z innowacji technologicznych.



Doskonała analiza AI, połączona z odpowiednim oprogramowaniem, pozwoliłaby na redukcję kosztów oraz lepszą wydajność procesu przewozu, zmniejszając ilość pustych przebiegów i redukując również ślad węglowy.