

LIDERZY TSL



Wzrost kosztów stanowi wyzwanie dla 98 proc. firm z sektora TSL

Sektor TSL zмага się aktualnie z wieloma wyzwaniami, spośród których zdecydowana większość ma bezpośredni wpływ na wzrost kosztów prowadzenia działalności. W minionym roku odnotowało go 98 proc. firm transportowych¹.



Karolina **Olkiewicz**
prezes zarządu, Spedimo

Z jednej strony biznes zмага się z rosnącymi kosztami paliw, podwyższeniem proggu płacy minimalnej, zobowiązaniami wynikającymi z Pakietu Mobilności, postępującą inflacją, a z drugiej – ograniczoną liczbą zleceń i ładunków, a także opóźnieniami w płatnościach za świadczone usługi, które utrudniają generowanie przychodów.

Konsekwencje konfliktu w Ukrainie
Jednym z najistotniejszych czynników, który wpłynął na obecne realia branżowe, jest wojna z wschodnią granicą oraz jej konsekwencje geopolityczne. Ukraina będąca dostawcą surowców takich jak zboża, węgiel, uran czy lit, ma kluczowe znaczenie dla wielu gałęzi przemysłu w Europie. Zaburzona stabilność transportów i pozrywane łańcuchy dostaw ograniczyły liczbę zleceń oraz towarów do przewozu, a także utrudniły współpracę międzynarodową w naszym regionie. Nie bez znaczenia jest również wynikające z wojny spowolnienie dynamiki handlu, a tym samym mniejszy popyt na usługi transportowe. Aktualna sytuacja geopolityczna w regionie ma bezpośredni wpływ na całą gospodarkę, a branża TSL

nie jest w tym obszarze żadnym wyjątkiem. Długofalowe zakłócenia w transporcie oraz swoista niepewność przekładają się na wiele wyzwań, którym cały sektor musi stawiać czoła. Rosnące koszty w wielu różnych obszarach niejednokrotnie uniemożliwiają firmom utrzymanie rentowności biznesu. Według danych rynkowych nawet 60 proc. firm transportowych musiało w 2022 r. zmagać się ze wzrostem kosztów na poziomie od 26 do 50 proc.²

Nowe zobowiązania związane z Pakietem Mobilności

Jako swoje kluczowe wyzwanie branża TSL wskazuje jednocześnie zobowiązania wynikające ze zmian przepisów wprowadzonych w ramach Pakietu Mobilności. Regulacje unijne wdrożone w większości już w 2022 r. zrewolucjonizowały funkcjonowanie reprezentantów sektora i bez wątpienia trwale odcisnęły swoje piętno na firmach transportowych. Na horyzoncie pojawiają się również dodatkowe zobowiązania, które wejdą w życie

w 2024 r. lub 2026 r. Choć od znaczących zmian przepisów w związku z Pakietem Mobilności na rynku transportowym minął ponad rok, ich konsekwencje są odczuwalne przez branżę do dziś. W lutym 2022 r. zmieniły się m.in. zasady wynagradzania kierowców w transporcie międzynarodowym, wszedł w życie obowiązek wpisywania kodu kraju w tachografie po przekroczeniu granicy, obowiązkowy powrót ciężarówki po 8 tygodniach w trasie, a także zamrożenie kabotażu na 4 dni po wykonaniu trzech analogicznych przejazdów w danym kraju. Wszystkie wspomniane czynniki przełożyły się na dotkliwy wzrost kosztów prowadzenia działalności transportowej. Przymusowy powrót ciężarówek do kraju w konkretnym terminie utrudnia znalezienie optymalnego ładunku do przewozu, generuje dodatkowe koszty paliwa, a przede wszystkim powoduje ogólne zmniejszenie konkurencyjności polskich firm transportowych, które wynika głównie z konieczności podwyższenia stawek.

Ponadto branża zмага się również z niedoborem pracowników. Nawet 60 proc. firm z sektora TSL deklarowało w grudniu 2022 r., że jest to duża lub bardzo duża bariera w efektywnym prowadzeniu biznesu³. Bardziej optymistyczny okazuje się fakt, że sektor chce zatrudniać. Według danych z raportu ManpowerGroup w pierwszym kwartale 2023 r. branża TSL planowała wzrost poziomu zatrudnienia netto o 3 p.p. względem czwartego kwartału 2022 r. Choć realia funkcjonowania w jednej z najważniejszych gałęzi gospodarki w Polsce nie są w pełni sprzyjające rozwojowi, transport wykształcił dużą elastyczność w odpowiedzi na zmianę okoliczności biznesowych, a tym samym sprawnie reaguje na pojawiające się wyzwania, których w ostatnich latach nie brakuje.

1. Branżometr Inelo. Inflacja – czas wyzwań dla branży TSL, 2023 r.

2. Tamże

3. Branżometr Inelo. Inflacja – czas wyzwań dla branży TSL, 2023 r.

Szanowni Państwo!
Rynek TSL dynamicznie rozwija się mimo różnych trudności, na które napotyka. Jak mówi jedna z ekspertek zaproszonych na nasze łamy, po Europie jeździ najwięcej polskich ciężarówek, a nasz kraj jest swoistym hubem dla europejskiego sektora. Co wzmacnia, a co ogranicza rodzimą branżę TSL? Zapraszamy

do lektury opracowań rynkowych, przygotowanych przez zaproszonych na nasze łamy ekspertów. Warto też przyrzeć się rankingowi Liderzy TSL. To z niego dowiedzą się Państwo, które firmy wiodą prym. Gratulujemy wszystkim obecnym na liście, to oni tworzą ten niezwykle dynamiczny i prężny sektor gospodarki.
Redakcja

RANKING FIRM TSL

	Nazwa firmy	Osoba zarządzająca	Przychody netto w 2021 r (w tys. zł)	Przychody netto w 2022 r (w tys. zł)	Opis działalności firmy
1	Grupa Raben	Ewald Raben	3 454 452	4 332 735	Grupa Raben to holenderski operator logistyczny, który oferuje kompleksowe usługi TSL (logistykę kontraktową, transport drogowy: krajowy, międzynarodowy oraz na wschód, Fresh Logistics, FTL & transport intermodalny, morski oraz lotniczy) w całej Europie. Firma ma ponad 90 lat doświadczeń i oferuje logistykę „z ludzką twarzą”. Grupa posiada ponad 160 własnych oddziałów w 15 krajach Europy, dysponuje około 1 300 000 m ² powierzchni magazynowych, zatrudnia 11 000 osób i każdego dnia na drogi wysyła ponad 13 000 ciężarówek. Grupa chce być motorem, który sprawia, że świat nie tylko się nie zatrzyma, ale będzie lepszy, bardziej zielony. Dlatego, konsekwentnie realizuje swoją strategię zrównoważonego rozwoju opartą na trzech filarach: odpowiedzialny biznes, ochrona środowiska oraz wpływ społeczny.
2	GK DPD Polska	Rafał Nawłoka	3 299 904	3 906 447	DPD Polska jest częścią Geopost, europejskiego lidera w dziedzinie doręczania przesyłek i rozwiązań dla e-commerce. Firma dostarcza najwyższej jakości usługi nadawcom i odbiorcom paczek, a także dąży do neutralności środowiskowej doręczeń realizowanych na trzy, wygodne sposoby: z rąk kuriera, w punkcie odbioru oraz do automatu paczkowego. DPD Polska dysponuje sukcesywnie rozbudowywaną siecią ponad 23 tys. punktów DPD Pickup i współpracuje z ok. 9 tys. kurierów, pozostającymi w codziennym kontakcie z klientami. W ramach strategii zrównoważonego rozwoju firma dąży do osiągnięcia zerowej emisji netto do 2040 r. w ramach celu SBTi.
3	ROHLIG SUUS Logistics	Tadeusz Chmielewski	1 978 782	2 034 611	ROHLIG SUUS Logistics to największy polski operator logistyczny. Firma specjalizuje się w zarządzaniu logistyką oraz globalnymi łańcuchami dostaw. Świadczy usługi m.in. z zakresu: spedycji drogowej, morskiej, lotniczej, kolejowej, intermodalnej, logistyki kontraktowej, Project Cargo, usług celnych czy Logistics Solution Design (projektowanie łańcuchów dostaw i doradztwo w zakresie całego łańcucha dostaw). Firma obecnie zatrudnia ponad 2000 osób w ponad 30 oddziałach w 7 krajach (m.in. w Rumunii, Słowenii, Czechach, na Słowacji i na Węgrzech) i zarządza ponad 330 000 m ² powierzchni magazynowej.
4	Kuehne + Nagel	Wojciech Sienicki	1 304 629	1 880 420	Firma zatrudnia ponad 79 tys. pracowników w ponad 1300 lokalizacjach w 100 krajach i jest jedną z największych firm logistycznych na świecie. Swoją ugruntowaną pozycję na rynku zawdzięcza działalności związanej z logistyką morską, lotniczą, drogową i kontraktową, przy czym wyraźnie skupia się na zapewnieniu zintegrowanych informatycznych rozwiązań logistycznych. W Polsce działa od ponad 31 lat, świadcząc usługi w 28 lokalizacjach i zatrudniając ponad 1 700 specjalistów.
5	Hegelmann Transporte Sp. z o.o	Fedir Yurkevych	1 364 226	1 360 383	Firma Hegelmann Transporte została założona jako pierwsza spółka w Polsce należąca do Grupy Hegelmann, która w Europie działa już od 25 lat. Obecnie Grupa Hegelmann i w tym Hegelmann Transporte składa się z licznych niezależnych oddziałów, które wspierają klientów w przeprowadzaniu transportów w całej Europie aż do granicy chińskiej. Głównym profilem działania firmy są transporty standardowe, specjalne, Non-Stop oraz ekspresowe. Do zakresu usług należy również transport ciężki, materiałów niebezpiecznych, jak również transport w zakresie ładunków kompletnych i częściowych. Tabor firmy z roku na rok się powiększa i dopasowuje do najnowszych standardów oraz życzeń klienta. Grupa Hegelmann prędko się rozwija i inwestuje w rozwój spółek. Na przełomie 2022/2023 została otwarta nowa baza transportowa na granicy polsko-niemieckiej w pobliżu Zgorzelca, która da możliwość zatrudnienia około 500 osób. W kolejnych latach planowana jest budowa nowoczesnego biurowca, które pomieści wszystkich dotychczas zatrudnianych pracowników biurowych w samej Częstochowie (ponad 600 osób) i umożliwi stworzenie kolejnych i nowych miejsc pracy.
6	ADAMPOL	Krzysztof Dakowicz	669 781	1 133 952	Od ponad 30 lat Adampol jest jedną z wiodących firm logistyki gotowych pojazdów w Europie z oddziałami i partnerami biznesowymi w wielu krajach. Świadczy usługi transportu samochodów osobowych, dostawczych i półciężarowych na terenie Europy oraz Azji. Poza szeregiem działań związanych z łańcuchem dystrybucji samochodów oferuje także usługi logistyczne, general cargo, magazynowania oraz serwisowe.
7	JAS-FBG	Jarosław Domin	766 953	916 701	Jeden z głównych operatorów logistycznych w Polsce z wyłącznie krajowym kapitałem. Spółka posiada kompleksową ofertę, opartą na komplementarnym systemie zawierającym wszystkie narzędzia TSL: drogową spedycję międzynarodową i krajową – w zakresie całopojazdowym i drobnicowym, spedycję kolejową, morską i lotniczą, własne – nowoczesne środki transportu, platformy logistyczne i terminale dystrybucyjne, placówki agencji celnej oraz zaawansowane rozwiązania informatyczne.
8	LINK	Marcin Kąkol	444 173	524 766	Misją firmy LINK jest dostarczanie kompleksowych rozwiązań transportowo-logistycznych precyzyjnie dopasowanych do potrzeb klientów, przy zachowaniu najwyższej jakości obsługi oraz najnowocześniejszych rozwiązań IT. Firma specjalizuje się w transporcie drogowym oraz usługach logistycznych. Na rynku europejskim obecna jest od ponad 30 lat. Świadczy usługi w zakresie przewozu całopojazdowego oraz częściowego na terenie Europy.
9	Geis PL	Adam Kwiatkowski	321 334	408 859	Geis PL to część międzynarodowej firmy logistycznej z siedzibą w niemieckim Bad Neustadt. Posiada 21 oddziałów w całej Polsce, zatrudniając tym samym 500 pracowników. Dzięki skutecznie realizowanej strategii rozwoju, w 2022 r. obrót firmy wyniósł 408 mln zł. Geis PL oferuje transport palet i przesyłek częściowych lub indywidualnych, transport całopojazdowy (FTL), logistykę kontraktową i opakowania.
10	Uni-logistics	Rafał Drąg	316 166	369 824	Przedsiębiorstwo z kapitałem polskim, które funkcjonuje na rynku od 2007 roku. Świadczy usługi w zakresie: spedycja morska, lotnicza, kolejowa i transport drogowy. Realizuje projekty przewozu ponadnormatywnego oraz Project Cargo, oraz ładunków strategicznych, posiada własne magazyny logistyczne oraz sieć współpracujących magazynów partnerskich. Posiadanie własnej Agencji Celnej gwarantuje sprawny przebieg odpraw oraz całego procesu transportu. Globalny transport i spedycja to Uni-logistics. Polska firma o globalnym zasięgu usług logistycznych, która dzięki biznesowym aktywnościom dynamicznie zwiększa obszary swojej działalności. Spółka wiele lat temu zapoczątkowała model biznesowy oparty o współpracę z agentami z całego świata zrzeszonymi w organizacjach zrzeszających, których pierwszym pomysłodawcą i założycielem była Uni. Na świecie funkcjonuje ogromna liczba organizacji zrzeszających agentów logistycznych z całego świata. Uni jest członkiem ośmiu organizacji. Dzięki takiemu rozwiązaniu, realizując usługi na arenie międzynarodowej, dociera do najdalej odległych zakątków świata, zaspokajając potrzeby większości klientów. Za sprawą rozwiązań IT, globalnych procesów logistycznych dostarcza produkty i usługi wszędzie tam, gdzie wymagają tego klienci. Realizując strategię ekspansji, od 15 lat zwiększa konkurencyjność polskiej gospodarki poprzez swój udział na wielu rynekach na całym świecie.
11	ZET Transport	Jan Załubski	253 746	295 667	W ramach kompleksowej oferty logistycznej ZET Transport proponuje transport drogowy: całopojazdowy i drobnicowy, ADR, transport w temperaturze kontrolowanej, transport kolejowy – przewozy kontenerowe, inter i multimodalne, transport przesyłek lotniczych – posiadamy status agenta zarejestrowanego, spedycję morską – ładunki pełno kontenerowe (FCL) i drobnicowe (LCL), nowoczesne magazyny z halą wysokiego składowania oraz usługi dodatkowe – odprawy celne, produkcja opakowań drewnianych i palet.
12	Krottrans Logistics	Paweł Sielewicz	203 455	264 623	Przewozy płynnych produktów spożywczych cysternami oraz transport plandekowy i chłodniczy na terenie całej Europy to specjalność firmy. Od początku istnienia stawia na rozwój, bezustannie inwestując w najnowocześniejsze cysterny oraz ich specjalistyczne wyposażenie, tak, by wychodzić naprzeciw wciąż zmieniającym się potrzebom rynku. Pozytywnie lidera w zakresie transportu płynnych produktów spożywczych, zawdzięcza konsekwencji, wieloletniemu doświadczeniu, ambicji i zaangażowaniu pracowników.
13	Mexem	Jarosław Molak	204 096	260 557	Firma specjalizuje się w spedycji oraz drogowych przewozach krajowych i międzynarodowych, a także świadczy usługi w zakresie magazynowania, dystrybucji i organizacji odpraw celnych.
14	Grupa Delta Trans	Adam Rams, Jan Orlikowski, Józef Lubina	192 186	240 188	Grupa Delta Trans należy do największych operatorów logistycznych w Polsce, posiadając 120 tys. m ² powierzchni magazynowych i prawie 300 pojazdów. W ramach zakresu usług firma oferuje: magazynowanie wraz z logistyką magazynową, logistykę kontraktową, transport międzynarodowy i krajowy, przesyłek drobnicowych, usługi spedycyjne, obsługę celną. Dodatkowo firma świadczy usługi produkcyjne, w tym projektowanie i produkcję pojemników transportowych i konstrukcji stalowych, jak również usługi w zakresie co-manufacturingu.
15	LANGOWSKI LOGISTICS	Halina Langowska	206 228	212 255	Polska firma rodzinna specjalizująca się w transporcie międzynarodowym ładunków skonteneryzowanych oraz logistyce magazynowej. Na swoim koncie firma ma również wiele realizacji z zakresu transportu ładunków nienormatywnych – Project Cargo oraz Military Cargo. W ramach logistyki magazynowej firma posiada cztery własne magazyny składowo-przeładunkowe w strategicznych lokalizacjach Polski: w Gdyni, Gdańsku, Pruszkowie pod Warszawą oraz w Łodzi o łącznej powierzchni 51 000 m ² . Kompleksowość usług zapewnia własna Agencja Celna z prestiżowym certyfikatem AEO Full.
16	TPG / Trans Polonia Group	Dariusz Cegielski	120 272	195 610	Trans Polonia to międzynarodowy operator transportowo-logistyczny, specjalizujący się w cysternowym przewozie produktów płynnych, również tych zaliczanych do niebezpiecznych. Grupa posiada ponad 18 lat doświadczenia i działa na terenie całej Europy, a wśród klientów TPG znajdują się największe przedsiębiorstwa działające w branży petrochemicznej. Współpraca na tym wyspecjalizowanym rynku oparta jest przede wszystkim na najwyższej jakości oferowanych usług, renomie dostawcy oraz umiejętności zbudowania wzajemnego zaufania.
17	Uniq Logistic	Jarosław Płusa	150 036	174 024	„OUR PASSION – YOUR SATISFACTION” to przewodnie hasło UNIQ LOGISTIC. To już 15 lat misji, jaka przyświeca wszystkim działaniom firmy i odzwierciedla jej podejście do klienta – jego zadowolenie jest najważniejszą i najcenniejszą nagrodą. Pracownicy firmy mają wieloletnie doświadczenie w branży logistycznej, które wykorzystują z korzyścią dla klientów, zapewniając wsparcie podczas optymalizacji kosztów związanych z transportem i szeroko pojętą logistyką. Wykorzystując wiedzę i zasoby, firma prowadzi projekty łączące transport morski i lotniczy, logistykę kontraktową z dystrybucją drobnicową i całopojazdową. Jej głównym celem jest zapewnienie wysokiej terminowości dostaw przy możliwie najniższych kosztach. Do dyspozycji klientów oddaje dedykowanych opiekunów, którzy w dziesięciu oddziałach czuwają nad przebiegiem procesów logistycznych i terminową realizacją transportu.
18	Polfrost Internationale Spedition	Jan Ryszard Grzebielucha	91 127	145 887	Międzynarodowa grupa spółek zajmujących się kompleksową obsługą transportu: drogowego, kolejowego, morskiego, lotniczego i project cargo. Szyje usługi na miarę potrzeb klientów. Prowadzi globalne projekty oraz służy doradztwem w zakresie logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw. Ma bogate doświadczenie w branży TSL, działa na rynku od ponad 27 lat. Ma 12 oddziałów na świecie, m.in. w Warszawie, Gdyni, Krakowie, Berlinie, Kijowie i Almaty. Wraz z dynamicznym rozwojem firma wdrażała kolejne systemy sektorowe takie jak: HACCP, IFS, SQAS, WSK, AQAP, DPD, AEO czy TAPA.
19	Ray Trans	Daniel Podsiadło	85 647	131 073	Ray Trans to nowoczesna i dynamicznie rozwijająca się firma z sektora TSL. Specjalizujemy się w krajowym oraz międzynarodowym transporcie drogowym całopojazdowym ze stawami do 24 t oraz transportem drobnicowym pojazdami o DMC do 3,5 t. Oferujemy również usługi z zakresu magazynowania i odpraw celnych, a także transporty ponadnormatywne. Naszą firmę tworzy zespół doświadczonych specjalistów, dzięki czemu odpowiadamy na potrzeby Klientów, dostarczając najwyższej jakości rozwiązania.
20	ZET LOGISTIC	Jan Załubski	55 412	61 183	ZET Logistic to wyspecjalizowany przewoźnik międzynarodowy, który w ramach Grupy ZET obsługuje zdefiniowane projekty transportowe. Oferuje: dostawy terminowe just-in-time, transporty specjalistycznymi pojazdami (naczepami z podłogami rolkowymi – plandeki i sztywna zabudowa), chłodniami o wysokości ładunkowej 3 m, coilulde, transport drogowy ładunków lotniczych (Road Feeder Service). Flota ZET Logistic to ponad 50 nowoczesnych ciągników i specjalistycznych naczep.




Wyruszmy
razem
w drogę


Wszystko, czego potrzebujesz w biznesie transportowym



 **Karta paliwowa**
Ponad 13 000 stacji w sieci akceptacji


 **FastData**
narzędzie do analityki biznesowej

 **E100 Mobility**
mobilne tankowanie w aplikacji

 **Opłaty drogowe**

 **Zwrot VAT i akcyzy**

 **Faktoring**

 **Secure E-Box**
blokada kradzieży paliwa



Zeskanuj i poznaj
szczegóły oferty

e100.eu

Powyższa oferta ma charakter informacyjny i nie stanowi oferty handlowej w rozumieniu art. 66 §1 Kodeksu Cywilnego. E100 International Trade Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Pory 78/7, 02-757 Warszawa, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000636760, NIP 5213745637, REGON 365202749.

Szanowni Państwo!

Karta paliwowa to dziś nie tylko kawałek plastiku, którym mogą Państwo zapłacić na stacji benzynowej za paliwo. To cały pakiet usług, który pod tym „plastikiem” się kryje. Na co klienci emiten-

tów kart mogą dziś liczyć? W jakim zakresie karty paliwowe ułatwiają im życie? Zapraszamy do zapoznania się z zestawieniem najbardziej interesujących w naszej ocenie kart.

Redakcja

NAJLEPSZE KARTY PALIWOWE DLA TRANSPORTU**Circle K Polska****CIRCLE K EASY CARD**

Kartę można otrzymać bez dodatkowych kosztów i zbędnych formalności. Dzięki niej klienci flotowi zyskują dostęp do faktur online, a raz w miesiącu otrzymują fakturę

zbiorną. Mogą ją doładować bez ograniczeń na każdej stacji Circle K z obsługą. Karta daje dostęp do rabatów na paliwo, myjnię oraz zakupy w sklepie. Możliwość ustawie-

nia dowolnych limitów kwotowych i wprowadzenie ograniczeń produktowych zapewniają bezpieczeństwo i pomagają lepiej kontrolować wydatki.

DKV Mobility**DKV CARD**

Dostęp do sieci około 64 tysięcy stacji w ponad 50 krajach Europy. Szeroka sieć stacji w Polsce – ok. 4 800 punktów znanych i lokalnych marek. Dostęp do

ok. 20 tysięcy stacji z paliwami alternatywnymi. Darmowe wydanie i wymiana karty. Aplikacja DKV Mobility, wskazująca najtańsze punkty tankowania na

trasie. Płatności mobilne bez wychodzenia z auta dzięki APP&GO. Rozliczanie opłat drogowych w systemie EETS i innych. Zwrot VAT i akcyzy.

E100 International Trade**MIĘDZYNARODOWA KARTA PALIWOWA**

Międzynarodowa Karta Paliwowa E100 jest akceptowana w 32 krajach i na ponad 12 000 stacji paliw. Naszą Kartą można zapłacić za paliwo czy AdBlue oraz m.in. za myjnię, prze-

jazdy mostami i tunelami, serwis, części eksploatacyjne, parking czy promy. Międzynarodowym przewoźnikom oferujemy kompleksową usługę, dzięki której mogą

skupić się na swojej pracy: pomagamy uzyskać zwrot VAT za paliwo i opłaty drogowe w 28 państwach Europy, a zwrot akcyzy prowadzimy z 6 krajów.

UTA Edenred**UTA CARD**

Specjalistyczne karty paliwowo-serwisowe UTA są dedykowane dla firm transportowych, spedycyjnych lub wykorzystujących flotę do własnych celów i mają zastosowanie dla wszystkich typów pojazdów: od pojazdów ciężarowych, dostawczych, autobusów aż po samochody osobowe. Największą zaletą kart UTA jest ich uniwersalność i rozległa sieć

akceptacji, obejmująca ponad 80 300 punktów w 40 krajach Europy. Aktualnie zawiera ona m.in. niemal 62 000 stacji paliw różnych marek, z czego ok. 5 000 jest zlokalizowanych w Polsce. Klienci UTA Edenred korzystają z szerokiego zakresu usług i produktów: wszelkiego rodzaju paliwa (również alternatywne), nowoczesne rozwiązania do opłat drogowych

(np. UTA One next), usługi serwisowe, a także cyfrowe narzędzia do zarządzania flotą. UTA Edenred stale wspiera i ułatwia mobilność swoich klientów, indywidualnie dopasowując ofertę do potrzeb. Profesjonalne doradztwo, korzystne warunki i pakiety rabatowe pozwalają generować oszczędności oraz istotnie wpływają na poprawę wydajności ich firm.

Wyruszymy razem w drogę

Z Natallią Karpik, Head of Business Development E100 Group, rozmawia Justyna Szymańska.



wym. Na kondycję sektora nie wpłynęły w sposób znaczący nawet ostatnie regulacje. To, czego nam dziś trzeba, aby Polska zachowała pozycję lidera, to większego nakładu środków i otwartości na innowacje. Dla E100, Polska jest głównym rynkiem z olbrzymim potencjałem, i zarówno w Polsce jak i Europie wspieramy polskie firmy transportowe.

E100 to międzynarodowa i krajowa karta paliwowa. Co jeszcze dostarczacie?

Karta paliwowa krajowa z siecią akceptacji ponad 3000 stacji oraz karta międzynarodowa jest akceptowana w 32 krajach Europy i na ponad 13 000 stacji. Klienci cenią też aplikację E100 Mobile z działającą usługą E100 Mobility do tzw. tankowań mobilnych bez konieczności korzystania z terminala płatniczego. Nasz Panel Klienta jest intuicyjny, wygodny i przejrzysty – wszystkie transakcje są widoczne w czasie rzeczywistym. Klienci mogą skorzystać tam z zaawansowanych narzędzi, np. FastData – narzędzie do raportów, analizy wydatków w firmie i planowania budżetu. Niedawno uruchomiliśmy zaawansowane rozwiązanie antyfraudowe – Secure E-BOX, które blokuje próby wyłudzeń na karcie paliwowej. Z kolei w E100 Faktoring rozumiemy specyfikę branży i mamy know-how, żeby proces finansowania faktur przebiegał sprawnie i szybko.

Jak ocenia Pani kondycję branży transportowej w Polsce?

Polska branża transportowa dominuje na europejskim rynku. Dzięki położeniu geograficznemu, ale też imponującej umiejętności zarządzania kosztami, staliśmy się europejskim hubem transporto-

Jaką rolę te narzędzia, o których Pani wspomiała, odgrywają w firmach, szczególnie w okresach kryzysów, dynamicznych zmian i zawirowań geopolitycznych?

Oprócz oczywistych wyzwań takich jak rosnące koszty pracy czy paliw, czy regulacje europejskie, są wydarzenia nieprzewidywalne: wojna w Ukrainie czy wcześniej pandemia. Są w końcu wyzwania osobowe, personalne – w branży brakuje obecnie około 150 tys. kierowców. Jednej recepty na wszystkie te bóle sektora nie ma, ale z pomocą przychodzą innowacje technologiczne. Zagregowane dane, którymi dysponujemy, pozwalają naszym klientom np. porównać ceny paliwa na stacjach w różnych krajach. Optymalizacja kosztów przejazdu to dziś niezwykle ważna kwestia. Śledzimy rynek transportowy i bierzemy udział w jego transformacji. Mobilizujemy naszych klientów do tego, żeby przechodzili tę transformację razem z nami.

Jak na działalność Państwa firmy w Polsce wpływa jej międzynarodowe doświadczenie?

Jesteśmy w Polsce od 20 lat – tu jest nasza główna siedziba. Mamy oddziały w 6 krajach europejskich, zatrudniamy ponad 500 pracowników. Jeśli jakieś rozwiązanie wdrożone np. na Litwie wydaje nam się interesujące, adaptujemy je i pomagamy klientom w Polsce z niego skorzystać. I odwrotnie, np. Security E-BOX, o którym wcześniej wspominałam, wdrażamy najpierw na polskim rynku, a później będziemy tę ofertę implementować w innych krajach. Budujemy biznes oparty o doświadczenia z całej Europy.

Karta paliwowa to podstawowe narzędzie, z którego korzystają i właściciele dużych flot, i jednoosobowych działalności. Jakimi kryteriami kierują się firmy, szukając dostawcy karty paliwowej?

Przede wszystkim dziś nie chodzi o plastikową kartę, a o usługi, które się pod nią kryją. Klienci chcą wiedzieć, czy dzięki karcie mogą zarządzać kierowcami, ciężarówkami. Ale też jakie decyzje mogą podejmować na bazie danych, które karta dostarczy. Staramy się odchodzić od pojęcia karta paliwowa, bo ona już dzisiaj nie oznacza tylko paliwa – usunęliśmy nawet z naszego logo dystrybutor paliwowy. E100 jest dostawcą zaawansowanych technologii na styku mobilności, IT i finansów.

Dlaczego firmy wybierają E100?

Jak mówią kierowcy, zawsze można się dodzwonić na nasz hotline, dostać odpowiedź i pomoc w całej Europie. To dla mnie mega ważne, bo pokazuje, że jesteśmy blisko naszego klienta tam, gdzie on nas potrzebuje. Drugi punkt to Panel Klienta – jest on najlepszy na rynku. Olbrzymia ilość danych oraz skomplikowane wyliczenia zamknięte w prostym i przejrzystym interfejsie, który pomaga podejmować kluczowe decyzje biznesowe – razem z naszą aplikacją dla kierowców to centrum zarządzania firmą transportową. Ale również: FastData, Secure E-Box, E100 Mobility czy finansowanie faktur w E100 Faktoring pokazuje, że wspieramy właścicieli firm transportowych na każdym etapie prowadzenia biznesu.

Planuj tankowania

Przemysłana strategia paliwowa wymaga od przewoźnika zastanowienia się i podjęcia decyzji, kto tak właściwie będzie zajmował się procesem planowania tankowań. Choć wcześniej to kierowca, będący w trasie, głównie decydował o tym, gdzie uzupełnić paliwo i o ile litrów, to w ostatnim czasie można zauważyć, że ta tendencja się zmienia.

– Zauważalna jest zmiana podejścia przewoźników do planowania zakupu paliwa, którzy zaczynają to zadanie

delegować spedytorom lub w większej firmie – dyspozytorom. Osoby zarządzające transporterem mają większy

dostęp do nowoczesnych technologii, a dzięki temu mogą od razu zorientować się w sytuacji, gdzie najlepiej byłoby zatankować i taką informację szybko przekazać kierowcy. Jeśli kierowca przebywa w Belgii i do końca nie jest w stanie oszacować, ile litrów powinien zatankować, żeby dojechać do Polski, to spedytor za pomocą systemu GBox może wysłać komunikat o dokładnej liczbie litrów paliwa,

niezbędnej na dojazd do celu. Dlaczego jest to takie ważne? Jeśli chcemy zredukować koszty do minimum, to kierowca powinien wracać z jak najmniejszą ilością paliwa do bazy, a zaplanowanie tego nie jest trudne do wdrożenia, ale wymaga pewnej, powtarzalnej strategii i bycia konsekwentnym w podejściu do zakupów paliwa – komentuje Tomasz Czyż z Grupy Inelo.

Skorzystaj z bezgotówkowych płatności

Karty paliwowe pozwalają zaoszczędzić przewoźnikom na paliwie czy na dodatkowych usługach związanych np. z serwisowaniem pojazdu. Dodatkowo firmom przewozowym znacznie ułatwiają monitorowanie wydatków związanych z zakupem paliwa dla całej floty.

– Łatwiejsze zarządzanie wydatkami w firmie przewozowej to jedna z podstawowych zalet karty paliwowej, która może zredukować koszty operacyjne związane z przetwarzaniem dużej liczby dokumentów i oszczędzić czas niezbędny do przejścia wszystkich faktur. Dzięki karcie paliwowej, osoby zarządzające transportem mogą kontrolować wydatki na paliwo dla całej floty niezależnie od marki paliwa czy lokalizacji danego pojazdu, a także ustalać limity wydatków dla każdej z nich. Informacje te przedstawione są w sposób bardziej czytelny, bo zestawione są na jednej, miesięcznej fakturze, co może ułatwić proces rozliczania. Dodatkowo, karty paliwowe nie tylko oferują zniżki na paliwo, ale również umożliwiają zakup dodatkowych usług w atrakcyjniejszej cenie, jak np. można otrzymać rabat na mycie pojazdu, naprawę i czyszczenie ciężarówki, opłatę za nocny parking. Przy wyborze dostawcy karty paliwowej warto zwrócić uwagę na szeroką sieć akceptacji, jak np. nasze karty paliwowe dostępne są aż na 15 000 stacjach w 30 krajach Europy, co równoznaczne jest z tym, że kierowca nie powinien mieć trudności ze znalezieniem danej stacji – podkreśla Radosław Tatarski, VP of Sales Operations & PMI, Eurowag.



Po co „pistolet” w magazynie?

Rozwiązania klasy WMS powoli stają się standardem wśród przedsiębiorstw posiadających magazyny. W obecnych dynamicznych czasach, przy bardzo wysokich wymaganiach Klientów m.in. w zakresie płynności i czasów realizacji dostaw, ciężko wyobrazić sobie sprawnie działający nowoczesny magazyn bez systemu WMS.

WMS (ang. Warehouse Management System), to kompleksowe rozwiązanie, którego głównym celem jest **optymalizacja logistyki wewnętrznej i zarządzanie codziennymi operacjami magazynowymi**. Znajduje ono zastosowanie w przedsiębiorstwach działających w różnych branżach i reprezentujących zróżnicowane metody zarządzania magazynem: dystrybucja, produkcja, e-commerce, centra logistyczne.

WMS – jak wspiera firmy?

Odpowiedni system mocno wpływa na organizację całej logistyki oraz pracę magazynu. WMS na podstawie zdefiniowanych reguł sam przydziela zadania magazynierom, podpowiada gdzie najlepiej zlokalizować dany towar, uwzględniając przy tym różne parametry, takie jak np. poziom zajętości magazynu czy rotację. Pomaga również w zarządzaniu dodatkowymi cechami towarów wymaganymi do rejestracji, jak data ważności, numery partii czy seryjne. Wskazuje użytkownikowi, gdzie konkretny towar się znajduje, jak również poprowadzi do niego operatora najbardziej optymalną trasą z uwzględnieniem różnych strategii, jak FIFO, FEFO, LIFO. Operator pracuje na urządzeniu mobilnym (gun'ie, pistolecie magazynowym) gdzie system krok po kroku prowadzi go „za rękę”, dzięki czemu maksymalnie ograniczamy ilość błędów, skracamy czasy realizacji operacji magazynowych oraz zwiększamy wydajność magazynu. Wszystkie dane są odpowiednio raportowane w WMS w czasie rzeczywistym. Analizowana jest praca magazynu z różnych perspektyw (towary, jednostki logistyczne, lokalizacje, wydajności operatorów, czasy realizacji), wyliczane są odpowiednie logistyczne KPI.

Korzyści z wdrożenia WMS

Wśród najistotniejszych korzyści jakie wynikają z automatyzacji procesów magazynowych, dzięki wdrożeniu systemu WMS można wymienić:

- Skrócenie czasu kompletacji towarów o **około 20 – 30 proc.**
- Optymalne wykorzystanie posiadanej powierzchni magazynowej, co pozwala pomieścić nawet **do 3 razy więcej towarów** bez zwiększenia powierzchni.
- Redukcja kosztów przemieszczania towaru w magazynie
- Pełna kontrola nad towarami znajdującymi się w magazynie
- Szybsza inwentaryzacja oraz zgodność stanu rzeczywistego ze stanem systemowym na poziomie **blisko 100 proc.**
- Automatyczne przydzielanie zadań pracownikom, optymalizacja pracy i kontrola
- Eliminacja błędów w całym procesie logistycznym
- Automatyczna wymiana danych z kurierami, co zapewnia **do 30 proc. większą liczbę wysyłanych zamówień**
- Wyższy poziom obsługi klienta nawet **do 99 proc.**
- Eliminację dokumentacji papierowej w magazynie
- Praca magazynu staje się niewrażliwa na wypadki losowe lub rotację pracowników – wszelkie informacje o właściwościach produktów i miejscu ich przechowywania jest zawarta w systemie i dostępna dla każdego użytkownika.

Logistyka – wiemy jak!

DataConsult S.A. to polski, niezależny producent kompleksowych systemów klasy WMS. Od lat doradzamy, projektujemy, wdrażamy oraz integrujemy innowacyjne rozwiązania magazynowe z ro-

dziny ExpertWMS®. Produkty te, znalazły się w rankingu najlepszych systemów klasy WMS w Polsce w 2022 roku, opublikowanych m.in. przez portale www.logistyczny.com, www.magazynuj.to oraz w zestawieniach Forbes'a. To co wyróżnia ExpertWMS® to możliwość jego dowolnej konfiguracji – jest to w pełni elastyczne narzędzie, z możliwością indywidualnego dostosowania pod potrzeby Klienta. Ogromną zaletą systemu jest również **możliwość jego integracji z innymi systemami takimi jak ERP, MES, e-commerce, TMS czy systemem kurierskim**. Pomiędzy tymi programami musi zachodzić sprawna wymiana danych. Dzięki temu, możliwa jest całkowita automatyzacja przepływu towarów i informacji w magazynie.

Systemy klasy WMS to rozwiązania, które oceniane są jako jedne z najbardziej perspektywicznych dla rozwoju branży logistycznej. Wg raportu „Logistyka w Polsce”, przygotowanego przez ManpowerGroup we współpracy z Łukasiewicz – Instytut Logistyki i Magazynowania, przedsiębiorstwa chcą inwestować w tą technologię w najbliższych latach. **Aż 75 proc. firm działających w Polsce największe szanse na rozwój obszaru logistyki widzi w automatyzacji i robotyzacji magazynów**. A blisko 30 proc. organizacji w planach inwestycyjnych na najbliższe lata ma zakup systemów informatycznych wspierających logistykę.

Zwrot z inwestycji – ROI

Decydując się na wdrożenie rozwiązania WMS jednym z kluczowych elementów decydującym o podjęciu inwestycji jest czas zwrotu z inwestycji (ROI). Bazując na wynikach naszych Klientów **czas uzyskania pierwszych korzyści organizacyjnych płynących z funkcjonowania ExpertWMS® w 80 proc. jest krótszy niż 6 miesięcy**, a w 26 proc. firm korzyści były widoczne w momencie oddania rozwiązania do użytku. Przed dokonaniem wyboru dostawcy WMS warto więc upewnić się, że posiada on odpowiednie narzędzia oraz doświadczenie, by przeprowadzić profesjonalną analizę ROI.

Podsumowanie

To właśnie optymalizacja procesów magazynowych, produkcyjnych, logistycznych, a także uproszczenie procedur, eliminacja błędów i obniżanie kosztów operacyjnych stanowią główne argumenty przesądzające o wdrożeniu zaawansowanych systemów informatycznych. W obecnych czasach jest **to inwestycja absolutnie konieczna, która prowadzi do optymalizacji kosztów i uproszczenia procesów realizowanych w magazynie**.

Więcej informacji znajdziesz na www.dataconsult.pl

Formy finansowania przedsiębiorstw z branży TSL

Firmy, również z branży TSL, coraz rzadziej sięgają po zewnętrzne finansowanie, a zdobycie go będzie jeszcze trudniejsze. Zgodnie z danymi NBP, w tym kwartale można spodziewać się zaostrzenia warunków udzielania kredytów dla sektora MŚP. W tej sytuacji firmy poszukujące finansowania muszą szukać alternatyw.

Kamil Nowak

Head of Sales w Transcash.eu

Kredyt lub pożyczka?

W drugiej połowie 2022 roku, popyt na rynku kredytów i pożyczek napędzały przede wszystkim przedsiębiorstwa. Zgodnie z danymi Związku Firm Pośrednictwa Finansowego, była to jedyna kategoria sprzedażowa, w której odnotowano wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Obecny upływa jednak pod znakiem spadków, o czym świadczą wyniki najnowszego badania sytuacji na rynku kredytowym autorstwa NBP. Wskazuje on na utrzymujący się od początku roku spadek popularności kredytów w sektorze przedsiębiorstw, szczególnie wśród małych i średnich firm. Dodatkowo, wszystkie banki zapowiedziały zaostrzenie kryteriów udzielania kredytów każdego typu w II kwartale tego roku. W kategorii kredytów firmowych zmiany dotyczyć mają wyłącznie sektora MŚP.

Obecnie kredyt jest nie tylko droższy, ale też coraz trudniej go

uzyskać. A to nie koniec przeszkód. Starania o finansowanie tego typu mogą podjąć wyłącznie firmy z kilkuletnim stażem i stabilne finansowo, których obrót przekłada się na wystarczającą zdolność kredytową. Kryteria wstępne w przypadku usługi faktoringu są łagodniejsze – sfinansowanie faktury nie wymaga zdolności kredytowej ani długiego stażu działalności.

Faktoring jako alternatywa dla kredytu

W Polsce finansowanie faktur to nadal stosunkowo niszowa usługa, jednak jej popularność systematycznie rośnie. Tylko w I kwartale 2023 roku skorzystało z niej ponad 22 tysięcy firm, a obroty usługodawców sięgnęły 114 mln zł (dane Polskiego Związku Faktorów).

Faktoring pozwala odzyskać pieniądze z faktury nawet w dniu jej wystawienia. To rozwiązanie jest szczególnie przydatne gdy firma, w związku z długimi terminami płatności, czeka na środki nawet kilkadziesiąt dni. Cała procedura od zgłoszenia po wypłatę zwykle odbywa się online, a finansowa-

nie może dotyczyć tylko jednej lub wielu faktur.

Finansowanie faktur zapewnia firmom stałe wpływy na konto i chroni przed utratą płynności niedużym kosztem w stosunku do standardowego kredytu. Zgodnie z raportem GrantThornton „Wpływ podwyżek stóp procentowych na koszty finansowe przedsiębiorstw w Polsce”, w połowie 2022 roku średnie oprocentowanie kredytów firmowych wyniosło 8,7 proc., czyli najwięcej od 14 lat. Prowizja za usługi faktoringowe bywa nawet kilkukrotnie niższa. Faktoring jest usługą niezależną od wzrostu stóp procentowych, a finansowanie jest ściśle powiązane z fakturami, jakie wystawiają przedsiębiorcy. Prowizja w przypadku usług tego rodzaju zwykle waha się od około 3 do 7 proc., natomiast w faktoringu pełnym, pozwalającym finansować wszystkie faktury w relacji z wybranym kontrahentem, opłatę zazwyczaj można negocjować.

Leasing niezmiennie na topie

Ogromnie popularną formą finansowania środków trwałych przez firmy, w szczególności z sektora transportu, pozostaje leasing. W 2022 roku korzystało z niego odpowiednio 29 proc. małych i 38 proc. średnich przedsiębiorstw (raport „Mikro, małe i średnie firmy o usługach finansowych 2022” Indicator i ZBP). Choć polski rynek leasingu jako całość nie urósł znacząco rok do roku, spore wzrosty odnotowano

w kategorii finansowania samochodów ciężarowych. Łączna wartość sfinansowanych pojazdów tego typu w 2022 roku wyniosła 21 535 mln zł – co oznacza ponad 11-procentowy wzrost w stosunku do 2021 roku. Na ponad połowę tej kwoty złożyły się ciągniki siodłowe, 24 proc. stanowiły naczepy i przyczepy, a 20 proc. pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony.

Eksperti Polskiego Związku Leasingu prognozują, że rok 2023 upłynie pod znakiem znaczących wzrostów, które mogą sięgnąć nawet 9 proc. dla całego sektora. Przyczynią się do nich przede wszystkim firmy z sektora MŚP, które w roku 2022 stanowiły aż 69 proc. klientów leasingu.

Leasing jest łatwiej dostępny niż kredyt i pozwala ograniczyć inwestycje we flotę, co nie oznacza, że pozostaje odporny na zawierania gospodarcze. Eksperti z Santander Leasing oszacowali, że w roku 2022 raty nowo zawieranych umów były średnio o 35 proc. wyższe w stosunku do tych już trwających. Ceny przedmiotów leasingu korelują z inflacją, więc pozostaną wysokie do chwili, gdy ona sama nie zmaleje.

Jakie finansowanie wybrać dla firmy z branży TSL?

Różne formy finansowania dostępne na rynku odpowiadają na odmienne potrzeby firmy. Faktoring zapewnia stałe i regularne wpływy na konto, dzięki czemu ułatwia utrzymanie płynności finansowej i pokrycie bie-

żących wydatków. Przy wyborze faktora warto zwrócić uwagę na to, czy wypłaca pełną kwotę brutto faktury i jak kształtują się opłaty za usługi dodatkowe, takie jak zwiększenie limitu czy windykacja należności.

Kredyt to racjonalny wybór w sytuacji, gdy firma potrzebuje dużego, jednorazowego zastrzyku gotówki. np. na inwestycje. W tym wypadku trzeba brać pod uwagę, że każdy z banków nieco inaczej liczy zdolność kredytową, więc warto porównywać oferty. Mimo wyższych rat, ogólny koszt finansowania będzie niższy w przypadku kredytu krótkoterminowego i to on jest najpopularniejszy wśród przedsiębiorców. Z kolei zalety leasingu są oczywiste – dzięki niemu przedsiębiorca nie musi inwestować w zakup pojazdów czy sprzętów niezbędnych do prowadzenia działalności. Przy wyborze leasingodawcy kluczowe są warunki, w tym wysokość wkładu własnego, okres spłaty i zasady ewentualnego wykupu.

Nic nie stoi na przeszkodzie, by finansować działalność przedsiębiorstwa z różnych źródeł. Kredyt otrzyma tylko firma, której wpływy są stałe, a faktoring pozwala utrzymać tę regularność dzięki szybkiemu finansowaniu wystawianych faktur. Dodatkowo nie wpływa on na zdolność kredytową firmy, co może mieć znaczenie przy staraniu o finansowanie. Stałe wpływy to również wsparcie w regulowaniu zobowiązań wynikających z leasingu.

W czym autonomiczne roboty mogą zastąpić człowieka?

Transport surowców czy komponentów stanowi jeden z głównych procesów mających miejsce na hali produkcyjnej. W niektórych przypadkach czynności wykonywane do tej pory przez człowieka mogą zostać z powodzeniem zastąpione pracą robotów. W jakich zadaniach realizowanych na hali produkcyjnej roboty mobilne zastępują ludzi? Najczęściej wykorzystuje się je do prac powtarzalnych, stanowiących zagrożenie i wymagających użycia dużej siły.

Jarosław Hławiczka

Product Manager odpowiedzialny za rozwój rozwiązań Etisoft w zakresie systemów intralogistycznych wykorzystujących autonomiczne roboty mobilne

W jakich zadaniach autonomiczne roboty mobilne mogą zastąpić człowieka na hali produkcyjnej?

Zwiększyć wydajność produkcji w fabryce

Transport surowców i komponentów oraz wyrobów gotowych to proces mający duży wpływ na wydajność produkcji w fabryce. Zadania te są powtarzalne i mo-

notonne, a w wielu przypadkach wymagają także użycia dużej siły lub wykorzystania wózka widłowego. Zasoby ze strefy zaopatrzenia trafiają na linię produkcyjną, a z linii produkcyjnej są transportowane do strefy magazynowania lub wysyłki. Dodatkowo konieczne jest także dostarczanie i odbieranie pustych jednostek logistycznych takich jak palety czy kosze. Inne powtarzalne czynności, które z powodzeniem można zautomatyzować przy pomocy robotów mobilnych, to także dostarczanie na stanowiska narzędzi oraz odbieranie śmieci powstających w procesie produkcyjnym. Roboty mobilne AMR to rozwią-

zanie wybierane przez klientów działających w różnych branżach, w których mamy do czynienia ze stałą wędrowną materiałów i komponentów po hali. Jednak najczęściej sięgają po nie przede wszystkim przedstawiciele branży AGD i automotive. Roboty mobilne doskonale radzą sobie samodzielnie z transportem ciężkich elementów, stanowią także wsparcie podczas załadunku i rozładunku. Autonomiczne roboty mobilne z serii IntraBot Fork, które wykorzystujemy w naszych wdrożeniach, są w stanie podnieść i transportować palety, kosze lub inne jednostki logistyczne z obciążeniem do 1100 kg z jednakową wydajnością przez cały czas pracy urządzenia.

Wdrożenie zautomatyzowanych rozwiązań

Zakłady produkcyjne decydują się na wdrożenie zautomatyzowanych rozwiązań w postaci robotów mobilnych, aby odciążać człowieka lub wspomóc jego pracę podczas realizacji zadań monottonnych, powtarzalnych czy też trudnych do zrealizowania przez wzgląd na dużą masę ładunku. Ważnym

aspektem jest także troska o zdrowie pracowników – operacje realizowane na halach produkcyjnych generują hałas, pył oraz inne czynniki wpływające negatywnie na samopoczucie człowieka, a co za tym idzie, niejednokrotnie powodujące zmniejszenie jego wydajności.

Roboty mobilne z powodzeniem odciążają więc człowieka w czynnościach takich jak rozładunek surowców dostarczanych na teren zakładu, dostarczanie surowców i komponentów na linię produkcyjną, odbieranie komponentów i gotowych produktów ze stanowisk, transport produktów do strefy magazynowania czy wysyłki, dostarczanie i odbiór narzędzi, a także odbiór odpadów produkcyjnych ze stanowisk.

Wdrożenie autonomicznych robotów mobilnych na hali produkcyjnej – korzyści

Zastąpienie człowieka na hali produkcyjnej robotami mobilnymi przynosi liczne korzyści. Przede wszystkim roboty są bardziej odporne na uszkodzenia mechaniczne, czego nie można powiedzieć o ludziach. Wykorzystanie robotów mobilnych do podnoszenia

i transportowania ciężkich ładunków pozwala więc pracodawcom między innymi chronić zdrowie pracowników. Owocuje także zmniejszeniem ryzyka błędów oraz liczby wypadków przy pracy. Autonomiczne roboty mobilne sprawdzają się niezawodnie podczas transportu ładunków o dużym ciężarze, a co ważniejsze, roboty nie męczą się i nie rozpraszają, dlatego w przypadku zagrożenia są w stanie podjąć błyskawiczną reakcję w celu uniknięcia zderzenia. Zastąpienie człowieka robotem mobilnym na tym polu pozwala zwiększyć bezpieczeństwo nie tylko człowieka, ale też samego ładunku.

Oprócz bezpieczeństwa zastąpienie człowieka robotem mobilnym pozwala przekierować pracowników do realizacji innych prac, które nie mogą zostać zautomatyzowane. Istotnym czynnikiem jest także efektywność tego rozwiązania – roboty mobilne są w stanie utrzymywać wydajność dorównującą wydajności człowieka z tą różnicą, że wcale się nie męczą. Wykorzystanie robotów mobilnych gwarantuje więc stałą efektywność procesu transportu na założonym poziomie.

UE wprowadza tachografy „prześciowe” bez uwierzytelnienia sygnału przez OSNMA

Przewoźnicy, jak i producenci tachografów jeszcze do niedawna czekali na szczegóły związane ze zbliżającym się terminem wejścia nowych smart tachografów. Niepewność na rynku wynikała z trwających jeszcze prac nad technologią uwierzytelnienia sygnału lokalizacji – OSNMA z systemu GALILEO, która ma być zastosowana w tachografach inteligentnych drugiej generacji. Dzisiaj znamy już oficjalne stanowisko Komisji Europejskiej w tej sprawie.



Mateusz Włoch

ekspert ds. rozwoju i szkoleń,
Grupa Inelo

Zgodnie z planem tachografy inteligentne drugiej wersji (G2V2) zaczną obowiązywać we wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdach już od 21 sierpnia 2023, a za dwa lata w przewozach międzynarodowych mają być dopuszczone do ruchu wyłącznie pojazdy z najnowszą wersją tachografu. Jakie tymczasowe rozwiązanie znalazła Unia Europejska, aby nie przesunąć terminu wprowadzenia G2V2? Jakie nowe funkcje będą miały smart tachografy drugiej generacji? I czy wejście nowych tachografów wiąże się z kosztami dla przewoźników?

Tachografy „prześciowe” – co oznaczają?

Najnowsza wersja tachografów inteligentnych ma funkcję zapisu pozycji pojazdu za pomocą sygnału GNSS, który powinien być uwierzytelniony przez usługę OSNMA. Zastosowanie uwierzytelnienia ma pomóc w zabezpieczeniu sygnału lokalizacji przed zakłóceniami i oszustwami. Ze względu na to, że prace nad uwierzytelnieniem sygnału jeszcze trwają, a usługa ta powinna być gotowa do końca 2023 roku, mają zostać wprowadzone tachografy „prześciowe”. Są to tachografy inteligentne drugiej wersji G2V2, które będą posiadały wszystkie wymagane funkcje, ale bez uwierzytelnienia lokalizacji pojazdu. Niemniej ich pozycja GNSS będzie prawidłowo zapisywana i wiarygodna dla służb kontrolnych. Będą one montowane do czasu pojawienia się usługi OSNMA na rynku, czyli prawdopodobnie do końca maja 2024 roku z możliwością przesunięcia tego terminu na wypadek, gdyby prace nad technologią OSNMA się wydłużyły.

Zmiana unijnych przepisów

Niedawno zostało opublikowane rozporządzenie (UE) 2023/980, które wprowadza niezbędne zmia-

ny w rozporządzeniu UE 2016/799, odnoszącym się do wymogów i funkcjonowania tachografów. Dzięki temu producenci tachografów będą mogli otrzymać pozwolenie na użytkowanie nowych urządzeń. Przykładowo jeden z producentów tachografów uzyskał już homologację na najnowszy tachograf DTCO 4.1. z końcem maja bieżącego roku. Warto zaznaczyć, że w całym rozporządzeniu usunięto fragmenty, w których była mowa o uwierzytelnieniu lokalizacji i dodano przepis, pozwalający na rozróżnienie tachografu przejściowego od tego właściwego, który ma się pojawić na ostatecznym etapie prac. Co więcej, tachografy przejściowe będzie można zaktualizować, gdy tylko technologia OSNMA będzie dostępna na rynku, ale nie będzie to obowiązkowe dla przewoźników, a aktualizację tachografu będzie można wykonać przy okazji okresowych kalibracji lub innych przeglądów serwisowych pojazdów.

Nowe funkcje tachografów inteligentnych drugiej wersji

Tachografy inteligentne G2V2 będą miały wiele nowych funkcji, ułatwiających pracę kierowców i ich rozliczanie. W nowych smart tachografach będzie dostępna funkcja automatycznego rejestrowania przekraczania granic, co oznacza, że kierowcy będą zwolnieni z szukania miejsca na granicy, aby dokonać wpisu kraju, a to z pewnością zwiększy ich komfort



Zgodnie z planem tachografy inteligentne drugiej wersji (G2V2) zaczną obowiązywać we wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdach już od 21 sierpnia 2023, a za dwa lata w przewozach międzynarodowych mają być dopuszczone do ruchu wyłącznie pojazdy z najnowszą wersją tachografu.



pracy. Korzyści z tej funkcji będą mieli również przedsiębiorcy, którzy otrzymają dokładniejsze wpisy o przejazdach przez poszczególne kraje, a to pomoże im w rozliczaniu kierowców. Dodatkowo, kierowcy zostaną zobowiązani do rejestrowania załadunków i rozładunków w pamięci tachografu i kart kierowców, co pozwoli na sprawdzenie zgodności zapisów z dokumentami przewozowymi. Wszystkie te funkcje mogą ułatwić kontrolę kierowcy pod względem przestrzegania zasad dotyczących kabozażu, powrotów kierowcy i pojazdów czy zasad płacy zagranicznej. W najnowszej wersji tachografów inteligentnych pojawi się także możliwość określenia rodzaju przewozu z podziałem na przewóz osób lub rzeczy i będzie on wyposażony w interfejs bluetooth, który pozwoli na komunikowanie się z zewnętrznymi aplikacjami. Dzięki temu będzie można uzyskać np. informacje o tym, czy kierowca jedzie czy wykonuje inną czynność, a także pojawi się możliwość zdalnego wprowadzania wpisów manualnych za pomocą np. telefonu. Na tachografach inteligentnych drugiej wersji skorzystają także inspekcje drogowe, które będą miały większe możliwości kontroli czasu pracy kierowców. Co to oznacza? Będą wysyłać więcej informacji o naruszeniach do inspekcji, wykorzystujących zdalne czytanie danych. Obecnie można wykryć nieprawidłowości związane głównie z manipulacją przy pojeździe. Bardzo często inspektorzy na podstawie tych informacji zatrzymują pojazd do dokładnego sprawdzenia i okazuje się, że kierowca np. jechał bez włożonej karty. W smart tachografach II wersji katalog tych danych zostanie rozszerzony o maksy-

malny czas prowadzenia pojazdu (ciągły, dzienny, tygodniowy), aby sprawdzić, czy kierowca nie przekroczył swojego czasu jazdy, a od końca 2024 roku inspektorzy przy kontroli będą mogli sprawdzać dane na temat aktywności kierowców z ostatnich 56 dni (obecnie jest to 28 dni). Oznacza to, że wraz z nową generacją tachografów zostanie również rozbudowana pamięć samego urządzenia i kart kierowców.

Daty do zapamiętania – harmonogram wymiany tachografów

W pierwszej kolejności, czyli już od 21 sierpnia 2023 roku, wszystkie nowe pojazdy będą wyposażone w najnowszą wersję tachografów inteligentnych. Następnie będzie trzeba wymienić najstarsze tachografy (analogowe i cyfrowe, montowane przed 2019 rokiem) w pojazdach przeznaczonych dla przewozów międzynarodowych. Przewoźnicy mają na to czas do 31 grudnia 2024 roku. Potem do 19 sierpnia 2025 roku będzie trzeba wymienić wszystkie tachografy w pojazdach, które są stosowane do transportu międzynarodowego. Oznacza to, że wymiana ta obejmie również tachografy inteligentne I generacji, wydawane od 2019 roku. Warto zaznaczyć, że jeśli przewoźnik zdecydował się na zakup ciężarówki wyposażonej w smart tachograf I generacji w 2023 roku, to powinien być świadomy tego, że za dwa lata w tym pojeździe będzie musiał i tak wymienić tachograf na jego nowszą wersję (G2V2). Obowiązkowa wymiana tachografów dotyczy pojazdów do przewozów międzynarodowych a to oznacza, że w przewozach krajowych nadal będzie można stosować starsze rodzaje tachografów.

Wymiana tachografów a koszty przewoźnika

Ze względu na to, że tachografy inteligentne drugiej wersji bazują na technologii, mającej nowe wymagania związane z sygnałem lokalizacji czy interfejsem bluetooth do komunikacji z systemami transportowymi, to przewoźnicy nie mogą jedynie zaktualizować dotychczasowych tachografów. Konieczna jest ich fizyczna wymiana wraz z koniecznością zastąpienia czujnika ruchu na nowy, ponieważ urządzenia te mogą skalibrować się wyłącznie z jednym tachografem. Przewoźnicy zatem zobowiązani są do wymiany tachografów na swój własny koszt, a już teraz aktualna cena wymiany tachografu w kilkuletnim pojeździe wynosi około 4 500 zł netto i trzeba liczyć się z tym, że kwota ta prawdopodobnie będzie jeszcze większa, gdy wejdą na rynek nowe tachografy. Koszt wymiany tachografów może być również zróżnicowany od wyboru konkretnej ciężarówki czy modelu danego tachografu i trzeba pamiętać o tym, że wymiana tachografu może okazać się czasochłonna i zajmować nawet kilka godzin. Z tych względów zalecamy przewoźnikom przemyśleć dokładnie, które pojazdy z ich floty będą wyruszać na międzynarodowe drogi i zawnoczu zaplanować wymianę tachografów, najlepiej na przestrzeni całego 2024 roku, aby od sierpnia 2025 roku nie być zaskoczonym nowymi przepisami. Po wymianie tachografów przewoźnicy powinni wziąć pod uwagę tzw. koszty poboczne, jak np. konieczność przeszkolenia pracowników, a zwłaszcza kierowców z użytkowania nowych smart tachografów czy potrzebę dostosowania posiadanych w firmie oprogramowań i urządzeń do pobierania danych.

Patologie w branży TSL

Wraz z dynamicznym rozwojem działalności transportowej, obejmującym pojazdy, infrastrukturę, logistykę i zarządzanie, pojawiają się także różne formy patologii. Powodują one utrudnienia w funkcjonowaniu sektora transportowego, wpływając na warunki pracy, rentowność biznesów, bezpieczeństwo, efektywność przepływu towarów oraz ogólną wydajność systemu transportowego.

Maciej **Maroszyk**

dyrektor operacyjny,
TC Kancelaria Prawna

Patologie w działalności transportowej nie ograniczają się jedynie do problemów związanych z wydłużeniem terminów płatności czy nawet ich brakiem. Obejmują one również szerokie spektrum innych zagadnień – m. in. absurdalne zapisy kar umownych w zleceniach, złe warunki pracy kierowców, niejasne i nie zawsze zgodne z prawem sposoby rozliczeń wynagrodzeń kierowców, kradzież paliwa i ładunków oraz wciąż za małą skalę monitoringu tras.

Spóźnione płatności pod lupę

Jedną z głównych patologii w działalności transportowej są nieterminowe płatności. Opóźnienia w regulowaniu należności lub brak płatności za fracht prowadzą do poważnych wyzwań finansowych dla przedsiębiorców. W tym temacie alarmujące mogą być dane – w pierwszym kwartale 2023 roku, niewypłacalność przedsiębiorstw w sektorze transportowym wyniosła aż 44 proc. procent. Choć standardowo granica płatności za wykonane usługi wynosi od 45 do 60 dni, firmy transportowe nagminnie borykają się z opóźnieniami w otrzymywaniu należności lub nawet z całkowitym brakiem zapłaty. Co niepokojące, te niezaplansowane odstępy czasowe z roku na rok się wydłużają. A w branży transportowej czas jest szczególnie ważny w kontekście regulowania różnorodnych zobowiązań, takich jak opłacanie rat leasingu, terminowe wypłacanie wynagrodzeń dla kierowców czy płatności za paliwo. W przypadku tego ostatniego, umowy z dostawcami paliwa ustalają określony termin regulowania tych płatności, którego należy bezwzględnie przestrzegać. A wymienione wydatki stanowią jedynie część z szerokiego zakresu potrzeb finansowych przewoźnika. Należy pamiętać, że zazwyczaj otrzymuje on płatności za swoje usługi dopiero po kilkudziesięciu dniach, podczas gdy on sam musi regulować swoje zobowiązania w znacznie krótszym czasie.

Absurdy w umowie

Inny problem stanowią „kreatywne” zapisy w zakresie kar umownych. Jest to powszechne zagrożenie, gdyż nie wszystkie brzmią absurdalnie lub wyjątkowo niekorzystnie, a mimo to mogą być niezgodne z prawem przewozowym i narazić przewoźnika na dodatkowe koszty.

Do przykładów należą m.in. próby wielokrotnego karania za to samo uchybienie, karanie za brak zachowania kultury i profesjonalizmu na miejscach załadunku czy rozładunku towaru, nierówne traktowanie stron umowy lub powoływanie się na nieczytelne lub wprowadzające w błąd zapisy, nie mające żadnych racjonalnych przesłanek i będące niezgodne z zasadami współżycia społecznego. Pamiętajmy, że w ewentualnym sporze takie niezgod-

ności trzeba udowodnić, a nie ma obowiązku zawierania umów transportowych na piśmie. Podstawową kwestią, by uchronić się przed absurdalnymi karami w umowach, jest ustalenie jasnych i jednoznacznych wymagań dotyczących przewozu – w tym czasu dostawy, rodzaju i ilości przewożonych towarów i ogólnych warunków transportu. Ważne jest także usuwanie niekorzystnych zapisów z umów i ograniczanie współpracy z firmami, które posiadają w swoich zleceniach kilkanaście dodatkowych stron z karami umownymi – to jasny sygnał, że ich intencje na pewno nie są dobre.

Niekorzystne warunki pracy i rozliczeń kierowców

Ważny aspekt w kontekście patologii w działalności transportowej stanowią także nie zawsze dogodne warunki pracy kierowców. Są one związane z wieloma wyzwaniami i często mają negatywny wpływ nie tylko na zdrowie, ale także bezpieczeństwo kierowców – również finansowe. Z tego względu na rynku wciąż brakuje nowych specjalistów, którzy będą zainteresowani przejmowaniem stanowisk osób odchodzących na emeryturę. A wielu z tych, którzy już działają w branży, myśli o porzuceniu zawodu kierowcy.

Wiele godzin spędzonych za kierownicą wiąże się nie tylko ze zmniejszeniem koncentracji i zwiększeniem ryzyka wypadków drogowych, ale przede wszystkim wpływa negatywnie na zdrowie fizyczne i psychiczne kierowców. Nie bez znaczenia jest także niedostateczne zaplecze socjalne oraz brak odpowiednich, strzeżonych miejsc postojowych, przez co kierowcy, a także wieziony przez nich towar, narażeni są na rozboje i kradzieże.

Problemem jest również niskie wynagrodzenie kierowców w stosunku do wymagań i ryzyka związanych z ich pracą. Niektóre z firm transportowych stosują niskie stawki godzinowe, a niekiedy opłacają kierowców tylko za przejechane kilometry.

Jednak w ostatnich latach podjęto inicjatywy mające na celu poprawę warunków pracy kierowców – chodzi tu o regulacje, jakie wprowadza Pakiet Mobilności. Przepisy te mają na celu ograniczenie czasu pracy, zwiększenie kontroli nad przestrzeganiem regulacji dotyczących czasu jazdy i odpoczynku oraz podniesienie standardów socjalnych dla kierowców. Szczególnie ostatnie zmiany w Pakiecie Mobilności przyczyniły się do znacznej poprawy sposobu wynagradzania kierowców – chodzi tu o minimalne stawki wynagrodzenia dla pracowników delegowanych, których wysokość ma odpowiadać przynajmniej minimalnemu wynagrodzeniu obowiązującemu w kraju, w którym pracują. Jednak mimo to, nadal istnieje wiele wyzwań, które należy rozwiązać, aby zapewnić lepsze warunki pracy dla kierowców w branży transportowej.

Kradzież paliwa

Często spotykanym problemem branży TSL są kradzieże paliwa. Przybierają one różne formy. Jedną z najczęstszych jest tak zwane „odpom-

powywanie” paliwa z baku pojazdu za pomocą manipulacji zatyczkami, nacięciami zbiornika paliwa czy wykorzystywania specjalistycznego sprzętu do wyludzenia paliwa. Z kolei innym rodzajem kradzieży są te obejmujące korzystanie z kart paliwowych i nieuczciwe praktyki związane z ich użyciem. Co ciekawe, kradzieże paliwa przeprowadzane są nie tylko przez pracowników, ale także osoby z zewnątrz lub całe grupy przestępcze, specjalizujące się w nielegalnym handlu paliwem.

Konsekwencje kradzieży paliwa są poważne nie tylko dla konkretnych przewoźników, ale i całej branży transportowej. Przewoźnicy ponoszą straty finansowe związane z utratą paliwa, a także z koniecznością naprawy uszkodzonych zbiorników czy układów paliwowych. To z kolei prowadzi do opóźnień w realizacji zleceń, co ma negatywny wpływ na terminowość i efektywność przepływu dostaw.

Aby zapobiegać kradzieżom paliwa, przewoźnicy podejmują różne środki ostrożności. Są wśród nich systemy alarmowe i monitoring w pojazdach, zabezpieczenie zamków i kapsli paliwowych, kontrola dostępu do pojazdów czy ścisła kontrola korzystania z kart paliwowych. Ważne jest również szkolenie kierowców w zakresie bezpieczeństwa i świadomości związanej z kradzieżami paliwa.

Rozboje i kradzieże ładunków

W ostatnim czasie problematyczna stała się także rosnąca skala kradzieży ładunków. Najczęściej łupem złodziei pada elektronika, w tym sprzęt RTV i AGD, a także alkohol o znacznej wartości czy półprzewodniki – szczególnie w okresie, gdy w Europie był odczuwalny ich brak. Zjawisko nasiliło się wraz z początkiem pandemii. Zorganizowane grupy przestępcze działają zwłaszcza na terenie Niemiec, Holandii, Skandynawii czy też Wielkiej Brytanii.

Z uwagi na potencjalne straty, ogromnym problemem jest brak strzeżonych parkingów. Wielu kierowców, wożąc nawet wysokowartościowe towary, zmuszonych jest do pozostawiania pojazdów na niestrzeżonych parkingach lub stacjach benzynowych. Stanowi to gratkę nie tylko dla zorganizowanych grup przestępczych, ale i działających w pojedynkę złodziei, którzy specjalizują się w rozcinaniu plandek i grabieży nawet w czasie, gdy kierowca znajduje się w kabinie.

W kontrze do tych zachowań rośnie popularność elektronicznych systemów nadzoru ładunku, oraz o instalacji kamer i systemów GPS na naczepach. W przypadku kradzieży ładunku, taka praktyka stosowana jest między innymi w celu udowodnienia lub zaprzeczenia niedbalstwa przewoźnika przed ubezpieczycielem. Jest to szczególnie ważne, gdyż zakres „winy” przewoźnika jest ciężki do zdefiniowania, stąd firmy chcą zawczasu zabezpieczyć się przed takimi sytuacjami. A inwestycja w nowoczesną technologię się zwraca, zapewniając bezpieczeństwo, kontrolę nad ładunkiem i wykonywaną trasą oraz ochronę przed ewentualnymi roszczeniami.

Pamiętaj o monitoringu!

Warty uwagi jest także problem zbyt małej skali monitoringu tras. Jest to istotne, gdyż tego typu działania są kluczowe dla efektywnego zarządzania flotą i zapewniają bezpieczeństwo podczas transportu. Niewystarczający lub nieefektywny monitoring tras utrudnia śledzenie i kontrolowanie lokalizacji pojazdów w czasie rzeczywistym. Może to z kolei skutkować trudnościami w planowaniu tras,

zarządzaniu czasem pracy kierowców, a także reagowaniu w przypadku sytuacji awaryjnych – takich jak wypadki drogowe czy kradzieże. Niedostateczny monitoring tras przyczynia się do nieuczciwych praktyk i nadużyć ze strony kierowców. Bez możliwości ścisłego kontrolowania trasy i sposobu prowadzenia pojazdu trudniej jest eliminować nieprawidłowości takich jak jazda po nieautoryzowanych trasach, nieuzasadnione przestoje czy nadmierne zużycie paliwa. Brak monitoringu to również większe ryzyko kradzieży towarów.

Zaawansowane rozwiązania takie jak systemy GPS, kamery monitorujące pojazdy czy narzędzia do analizy danych mogą znacząco poprawić kontrolę i efektywność działalności transportowej, a współczesne technologie pozwalają na monitorowanie wielu parametrów, takich jak lokalizacja, prędkość, zużycie paliwa czy czas postoju.

Problematyczny stan techniczny

Dbalność o rozwinięte technologicznie rozwiązania obejmuje także flotę pojazdów, które niestety nie zawsze są w dobrym stanie technicznym. Zdarza się, że niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie zwracają uwagi na regularne przeglądy i konserwację swoich samochodów, nie gwarantując przy tym odpowiedniego stanu technicznego do wykonywania zadań transportowych.

Pojazdy w złym stanie technicznym są bardziej podatne na awarie i wypadki. Prowadzi to w konsekwencji do niebezpiecznych sytuacji na drodze, utrudnień w realizacji zleceń transportowych oraz powoduje straty finansowe związane z naprawami i zastępstwem pojazdów.

Dodatkowo, samochody w złym stanie technicznym często charakteryzują się wyższym zużyciem paliwa i niższą wydajnością, co zwiększa jednocześnie koszty eksploatacji floty transportowej.

W przypadku takich aut może wystąpić problem z przestrzeganiem przepisów i norm emisji spalin. Brak regularnych przeglądów technicznych i napraw wymaganych usterek prowadzi do wyższych emisji szkodliwych substancji i naruszania norm środowiskowych.

Naprzeciw patologiom

W branży TSL można dostrzec wiele nieprawidłowości i negatywnych zjawisk, które wpływają na efektywność i bezpieczeństwo działalności transportowej. W związku z tym, aby skutecznie zwalczać patologie w działalności transportowej, firmy często proszą o pomoc wykwalifikowanych specjalistów – w tym kancelarii prawnych. Prawie 90 proc. spraw, odnośnie których firmy zgłaszają się do nas po pomoc, stanowią patologie w branży. Zdecydowana większość związana jest z brakiem płatności sięgające jeden lub dwa tygodnie to standard w sektorze, nie wspominając o dłuższych okresach czasu. Dodatkowo, zajmujemy się również niekorzystnymi zapisami w zleceniach, a więc wydłużaniem terminu płatności z powodu niedostarczenia dokumentów w terminie, brakiem kontaktu z kierowcą czy niedosłaniem zdjęcia z rozładunku. Pomagamy w dochodzeniu praw kierowców w przypadku wynagrodzenia – m.in. wypłacania kwot „pod stołem” czy negocjowania warunków umów, które są dla nich niekorzystne. Jednak zauważalne jest, że rynek się zmienia i przedsiębiorcy zaczynają bardziej dbać o przewoźników i szukają rozwiązań na poprawę sytuacji, o czym też często dyskutuje się na wielu debatach.