

RANKING FIRM TSL



Trendy w transporcie: specjalizacja i elastyczność

W ostatnich latach trwa wyraźne ożywienie w sektorze transportowym. Wiąże się ono nie tylko ze wzrostem potrzeb, ale także oczekiwań zlecających. Aby sprostać wymogom rynku przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjne muszą postawić sobie nowy cel: takie dopasowywanie usług do oczekiwań klientów, aby maksymalnie zwiększyć poziom ich satysfakcji.

Łukasz Wojciechowski

dyrektor generalny
w ENPIRE Transport

Co jest zatem gwarantem sukcesu w tym obszarze? Słyszę to pytanie bardzo często. Specjalizacja czy odpowiednio rozbudowana oferta? Sądzę, że jedno nie wyklucza drugiego, jednak widzę coraz więcej firm decydujących się na wąską specjalizację, czyli jeden rodzaj taboru. Przy ogromnej konkurencji jest to często jedyna droga, by zaistnieć i przetrwać.

Najlepsi, bo wyspecjalizowani i elastyczni

Trzeba jednak pamiętać, że TSL to dziedzina wymagająca wyjątkowej sprawności operacyjnej i optymalizacji zapewniającej dopasowanie usług do zmiennych potrzeb klientów. Duża konkurencyjność rynku sprawia, że firmy spedycyjne muszą wykazać się także odpowiednią elastycznością, w przeciwnym razie klient skorzysta z oferty innego usługodawcy. Oprócz udogodnień proceduralnych, taką elastyczność umożliwia stały dostęp do różnorodnego taboru, również tego o wysokiej

specjalizacji. Dzięki niemu możemy sprostać każdemu wyzwaniu i zrealizować nawet najbardziej nietypowe zlecenie. Dopasowanie pojazdu do rodzaju i ilości przewożonego ładunku jest centralnym punktem każdego procesu transportowego. Wybór ten jest szczególnie ważny w przypadku obostrzeń związanych z przewozami nietypowymi. W takim wypadku zawsze warto korzystać z doświadczenia spedytora – wysłuchanie jego opinii i sugestii będzie więcej niż korzystne dla klienta.

Pamiętajmy, że profesjonalna firma spedycyjna korzysta wyłącznie z usług przewoźników, którzy oferują sprawny i nowoczesny flotę aut. Dzięki temu mogą zachować odpowiedni poziom bezpieczeństwa i niezawodności swoich usług. Wspomniana niezawodność to także umiejętność przewidywania sytuacji losowych i zabezpieczenia ładunku

w przypadku występującej awarii, w taki sposób, aby zachować ciągłość procesu transportowego.

Oferta skrojona na miarę

Uważam, że firma spedycyjna musi być nieustannie otwarta na potrzeby swoich klientów. Aby tak się stało, trzeba wciąż na nowo analizować i ulepszać własną ofertę. Klient z pewnością doceni udogodnienie w postaci możliwości regularnych przewozów w stałych cenach lub realizacji zlecenia na pojedyncze ładunki do dostarczenia „na wczoraj”. Dużym plusem będzie opcja śledzenia trasy pojazdu, dzięki czemu zlecający ma wgląd w cały proces transportu i może kontrolować, gdzie znajduje się jego towar. Sporo przedsiębiorstw oferuje też swoim klientom przestrzeń magazynową. Bardzo istotnym elementem całego procesu jest komunikatywny

spedytor, rozumiejący aspekt informacyjny swojego stanowiska. To on na bieżąco odpowiada na pytania i nadzoruje, aby przesyłka dotarła bezkolizyjnie na miejsce dostawy. Ważne są także same specjalizacje spedytatorów. Dzięki ich pogłębionemu doświadczeniu w określonych dziedzinach klient otrzymuje najwyższej jakości doradztwo.

Błędem jest jednak oferowanie szerokiego wachlarza usług, w których nie ma się odpowiedniej praktyki (zarówno w kontekście znalezienia taboru czy trasy przewozu). Takie postępowanie może narazić klientów na opóźnienia, szkody lub po prostu wyższe koszty.

Najważniejsza wciąż pozostaje skuteczność: zaoferowanie właściwego pojazdu, dostarczenie ładunku bez szkody i na czas. Oto niezmienny wymóg każdego klienta.

RANKING FIRM TSL

Tradycyjny model transportu vs świat 4.0

Szybki dostęp do pojazdów, wybór sprawdzonych partnerów, szybka automatyzacja pracy i cyfryzacja dokumentów – nowe technologie już rozwiązują realne problemy branży. Wyzwaniem jest wejście w świat logistyki 4.0. Według ekspertów gotowość na zmiany jest kluczowym elementem sukcesu w branży TSL.



Katarzyna Hajdasz

ekspert ds. komunikacji o nowych technologiach dla TSL, Trans.eu Group

Rok innowacji
– Logistyka, którą umownie możemy nazywać typu 3.0, dociera do granic swoich możliwości i coraz więcej firm szuka nowych rozwiązań ze świata 4.0. Nowe trendy są bardzo dobrze widoczne w zakresie usług transportu drogowego. Powstają zarówno innowacyjne narzędzia dedykowane branży, jak i firmy spedycyjne nowej generacji, tzw. cyfrowe spedycje. Tradycyjny model transportu osiągnął swoje limity w zakresie wydajności i produktywności, dlatego tylko innowacyjne podejście do tych zagad-

nień pomoże rozwiązać problemy związane z ograniczonymi zasobami transportowymi, wzrostem kosztów, wymaganiami konsumentów i nowymi regulacjami prawnymi. Jednym z najważniejszych trendów staje się platformizacja i nowe narzędzia łączące załadowców, spedytorów i firmy transportowe. Dane są walutą gospodarki cyfrowej i tak jest też w transporcie – wyjaśnia Marek Prószyński, Chief Customer Officer Trans.eu Group.

Nowe technologie wkraczają do gry
Czas na rozwiązania typu smart, czyli te, które wykorzystują sztuczną inteligencję oraz wieloczynnikową analizę popytu i podaży do łączenia ładunków z przewoźnikami. Mówimy tu więc o algorytmach, które dopasują wolne auta i dostępnych przewoźników do oferowanych ładunków. Nowe technologie umożliwiają automatyzację procesów w branży TSL. Rozwiązania 4.0 mogą pomóc



branży zwiększyć rentowność w trudnych czasach poprzez inteligentne łączenie strony popytowej z podażową, automatyzację i wspieranie procesów decyzyjnych związanych z zarządzaniem ładunkami oraz kontrahentami. Warto zastanowić się, jakie czynności można zautomatyzować? Szczególnie na rynku logistyki pewne obszary działalności firm wymagają dopracowania. Dotyczy to przede wszystkim procesów decyzyjnych, takich

jak negocjacje stawek, wybór i weryfikacja przewoźników i kształtowanie polityki cenowej. – Przez ostatnie lata najpopularniejszą metodą było zwiększenie przez firmy spedycyjne i producentów grupy współpracujących przewoźników. Ułatwiły to giełdy transportowe, które nadal są ważne dla branży – pomimo pewnych wad giełd, obecnych w świadomości managerów rynku logistyki. Na szczęście pojawiają się rozwiąza-

nia istotnie rozbudowujące możliwości tych narzędzi, czasem znacznie wykraczające poza typowy sposób poszukiwania przewoźników. Branża TSL powinna zwrócić więc szczególną uwagę na systemy, które umożliwiają optymalizację właśnie tych aspektów działalności. Eksperti tworzący nowe technologie dla logistyki, budując swoje rozwiązania, bardzo mocno skupiają się na efektywności pracy i automatyzowaniu procesów zarządzania przewoźnikami oraz dopasowaniu ich do ładunków. Zmniejszanie dysproporcji pomiędzy popytem i podażą na rynku wzmocni świadome zarządzanie cenami oraz relacjami z przewoźnikami – komentuje Piotr Hrebieniuk, lider rozwoju produktu w Trans.eu Group.

Dokumenty 4.0 – potrzeba całej branży transportowej
Według Marcina Wolaka, prezesa zarządu Polskiego Instytutu Transportu Drogowego, dużym wyzwaniem, przed którym staje branża, jest przede wszystkim cyfryzacja obiegu dokumentów. O ile platformy TMS są lub wkrótce będą przygotowane do tego, aby wszelkie procesy odbywające się drogą cyfrową generowały dokumenty również w wersji elektronicznej, o tyle od strony prawnej jeszcze nie wszystko jest gotowe. Jeśli spojrzymy chociażby na sam list przewozowy CMR, to dochodzimy do wniosku, że transport drogowy znajduje się jeszcze głęboko w XX wieku. Najbliższy rok powinien przynieść przede wszystkim wspólne międzynarodowe standardy dla biznesowego rozwiązania e-CMR, związane przede wszystkim z bezpieczeństwem przechowywania danych, ich autentycznością, identyfikacją oraz autoryzacją uczestników procesu. Ponadto wszystkie kraje UE powinny czym prędzej ratyfikować protokół dodatkowy do konwencji CMR, co będzie pierwszym krokiem do całkowitego wyeliminowania papierowych druków, których wzór pochodzi z lat 70. ubiegłego wieku. e-CMR to jednak nie wszystko. Słowem klucz będzie również integracja. Jeśli mówimy o transporcie to myślimy o transporcie drogowym, ale i przewozach kolejowych, lotniczych czy morskich. Czyli pojawia się konieczność załatwiania wszelkich procedur na styku różnych form transportu, gdzie każda rządzi się swoimi prawami i koniecznością generowania różnych dokumentów. Musimy też pamiętać również o cyfryzacji i upraszczaniu wszelkich procedur celnych, z którymi przewóz rzeczy jest nierozłącznie związany. Firmy tworzące nowoczesną branżę transportową i logistyczną szukają narzędzi, które ułatwią im wejście w świat cyfryzacji. Tradycyjne rozwiązania są dla nich punktem wyjścia. Nowe technologie umożliwiają pracę całej społeczności w oparciu o stałe relacje, elastyczne działania na giełdzie i automatyzację dzięki algorytmom.

Ranking firm TSL wg wielkości przychodów

	Nazwa firmy	Przychody netto w 2017 r. (w tys. zł)	Przychody netto w 2018 r. (w tys. zł)
1	Grupa Raben	2 282 417,00	2 498 826,00
2	Grupa Kapitałowa DPD Polska	1 614 354,00	1 904 067,00
3	DB Schenker	1 570 953,00	1 653 211,00
4	FM Logistic	960 839,00	1 043 908,00
5	GRUPA PEKAES	870 438,00	957 809,00
6	ROHLIG SUUS Logistics	855 323,00	910 520,00
7	DSV	814 993,00	894 311,00
8	Kuehne + Nagel	694 327,00	817 270,00
9	GEFCO Polska	702 531,28	763 063,99
10	LOTOS Kolej	740 452,00	712 562,00
11	HEGELMANN TRANSPORTE POLAND	371 096,00	637 872,00
12	Optima Logistics Group	427 270,00	630 627,00
13	Grupa Rhenus	557 005,00	628 004,00
14	JAS-FBG	535 360,00	586 753,00
15	OMIDA GROUP	443 901,00	586 136,00
16	Panalpina	485 197,00	559 557,00
17	VGL Group	408 281,00	521 111,00
18	OMEGA Pilzno ITiS Godawski & Godawski Sp.	477 505,00	512 560,00
19	ADAMPOL	462 094,65	487 143,72
20	Dachser	389 756,00	451 127,00
21	SKAT TRANSPORT	408 019,00	446 886,00
22	FIEGE	191 943,00	277 827,00
23	Spedimex	191 360,00	241 092,00
24	FF Fracht	199 209,70	190 110,80
25	ID Logistics Polska	127 000,00	156 000,00
26	TIRSPED	117 198,10	117 099,61
27	AsstrA Polska	105 705,00	114 135,00
28	Northgate Logistics	22 081,00	66 666,00
29	Bama Logistics	31 730,00	37 447,00
30	MKW Suhecki	19 983,00	30 320,00

Ranking firm TSL wg dynamiki przychodów

	Nazwa firmy	Przychody netto w 2017 r. (w tys. zł)	Przychody netto w 2018 r. (w tys. zł)	zmiana proc.
1	Northgate Logistics	22 081,00	66 666,00	201,92
2	HEGELMANN TRANSPORTE POLAND	371 096,00	637 872,00	71,89
3	MKW Suhecki	19 983,00	30 320,00	51,73
4	Optima Logistics Group	427 270,00	630 627,00	47,59
5	FIEGE	191 943,00	277 827,00	44,74
6	OMIDA GROUP	443 901,00	586 136,00	32,04
7	VGL Group	408 281,00	521 111,00	27,64
8	Spedimex	191 360,00	241 092,00	25,99
9	ID Logistics Polska	127 000,00	156 000,00	22,83
10	Bama Logistics	31 730,00	37 447,00	18,02
11	Grupa Kapitałowa DPD Polska	1 614 354,00	1 904 067,00	17,95
12	Kuehne + Nagel	694 327,00	817 270,00	17,71
13	Dachser	389 756,00	451 127,00	15,75
14	Panalpina	485 197,00	559 557,00	15,33
15	Grupa Rhenus	557 005,00	628 004,00	12,75
16	GRUPA PEKAES	870 438,00	957 809,00	10,04
17	DSV	814 993,00	894 311,00	9,73
18	JAS-FBG	535 360,00	586 753,00	9,60
19	SKAT TRANSPORT	408 019,00	446 886,00	9,53
20	Grupa Raben	2 282 417,00	2 498 826,00	9,48
21	FM Logistic	960 839,00	1 043 908,00	8,65
22	GEFCO Polska	702 531,28	763 063,99	8,62
23	AsstrA Polska	105 705,00	114 135,00	7,98
24	OMEGA Pilzno ITiS Godawski & Godawski Sp.	477 505,00	512 560,00	7,34
25	ROHLIG SUUS Logistics	855 323,00	910 520,00	6,45
26	ADAMPOL	462 094,65	487 143,72	5,42
27	DB Schenker	1 570 953,00	1 653 211,00	5,24
28	TIRSPED	117 198,10	117 099,61	-0,08
29	LOTOS Kolej	740 452,00	712 562,00	-3,77
30	FF Fracht	199 209,70	190 110,80	-4,57

WYGODNE REGULOWANIE OPŁAT W EUROPIE

**1 urządzenie
na kilka krajów!**

Skontaktuj się z nami, by dowiedzieć się więcej:

800 080 015

KartyBiuroObslugi-pl@shell.com

lub odwiedź: **www.euroshell.pl**



RANKING FIRM TSL

Rynek transportowy w Polsce

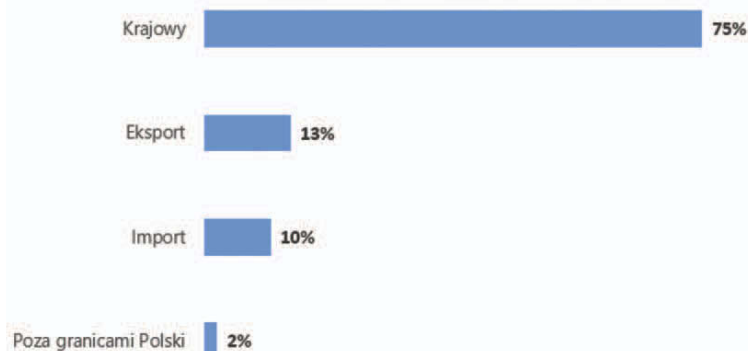
Karol Grygiel

członek zarządu, Oferteo.pl

W 2018 roku Polacy w transporcie krajowym przewozili najczęściej lekkie ładunki o wadze do 2 ton. Głównymi kierunkami importu i eksportu były dla Polski Niemcy i Wielka Brytania.



Poszukiwany rodzaj transportu



N=17628

Trzy czwarte zapytań dotyczy transportu krajowego

Aż trzy czwarte wszystkich osób zlecających transport w 2018 roku było zainteresowanych przewozami krajowymi. 13 proc. zapytań dotyczyło eksportu towarów z Polski, a 10 proc. – importu z innych krajów Europy. Niewielki odsetek zleceń (2 proc.) dotyczył transportu z załadunkiem i rozładunkiem poza granicami Polski.

Niemcy i Wielka Brytania nadal najpopularniejsze

W porównaniu do ubiegłych lat nie zmieniły się główne kierunki importu i eksportu towarów. Na pierwszym miejscu w obu kategoriach znalazły się Niemcy, do których towary eksportowało 38 proc., a z których importowało 36 proc. badanych. Z Wielkiej Brytanii sprowadzało produkty 19 proc. ankietowanych, a wysy-

łało je tam 20 proc. Na kolejnych miejscach w kategorii importu znalazły się: Holandia (7 proc.), Włochy (7 proc.) i Francja (6 proc.). Natomiast dla eksportu: Francja (8 proc.), Holandia (5 proc.) oraz Włochy i Czechy (po 4 proc.). Najmniej popularnymi kierunkami eksportu (2 proc.) są Dania, Norwegia, Szwajcaria, Ukraina oraz Irlandia, która była również na ostatnim miejscu w zestawieniu dotyczącym importu.

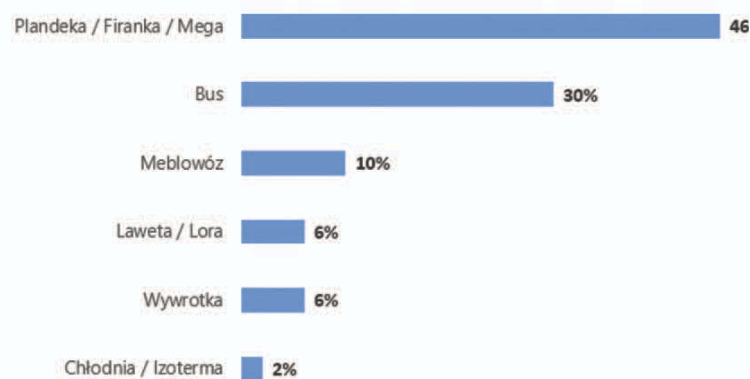
Przewożymy stosunkowo lekkie ładunki

W ubiegłym roku badani przez Oferteo.pl najczęściej poszukiwali transportu dla ładunków o wadze do 2 ton. Takie zapytania stanowiły 51 proc. wszystkich złożonych w serwisie. Na drugim miejscu, z popularnością na poziomie 24 proc., znalazły się najcięższe ładunki, których waga przekracza 20 ton.

”

Na rynku działa wiele firm transportowych, przez co konkurencja w branży jest wyjątkowo duża. To oczywiście korzystne dla nas jako klientów i z pewnością warte wykorzystania.

Rodzaj nadwozia

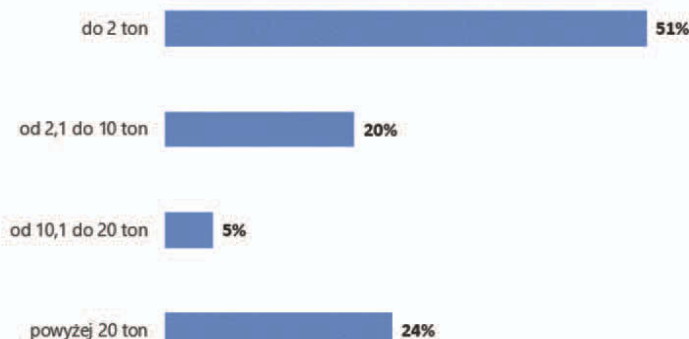


N=17628

Czym przewożono ładunki?

Pojazdami najczęściej wybieranymi do transportu były samochody typu

Ciężar przewożonego ładunku



N=17628

plandeka / firanka / mega. Ich popularność wzrosła aż o 18 proc. w stosunku do roku poprzedniego i wyniosła 46 proc. Na drugim miejscu plasuje się bus transportowy z wynikiem 30 proc. oraz meblowóz wybierany w 10 proc. przypadków. Na rynku działa wiele firm transportowych, przez co konkurencja w branży jest wyjątkowo duża. To oczywiście korzystne dla nas jako klientów i z pewnością warte wykorzystania. Szukając odpowiedniego przewoźnika, dobrze jest zapoznać się z ofertami przynajmniej kilku z nich. Istotnymi czynnikami przy dokonywaniu wyboru powinny być: cena, stan floty, doświadczenie kierowców, opinie oraz dostępne terminy.

Metodologia badań

Przedstawione dane pochodzą z analizy prawie 18 tys. zapytań ofertowych zamieszczonych w serwisie Oferteo.pl w 2018 roku przez podmioty poszukujące usług transportowych.

Nowe technologie, nowe wyzwania. Co czeka branżę TSL?

Świadomość w zakresie ochrony środowiska wzrasta w zawrotnym tempie. Jest to ważna informacja dla całej branży TSL, która to mocno wpływa na otaczający nas świat. Coraz częściej nasi klienci interesują się pojazdami napędzanymi paliwami alternatywnymi i widzą przyszłość w budowaniu ekologicznych flot.



Dominik Wołoszyn
dyrektor sprzedaży, Fraikin Polska

Branża TSL rozumie, że główną rolę grają nowe regulacje prawne. Porozumienia dotyczące redukcji emisji z transportu wymusi poszukiwanie rozwiązań zeroemisyjnych dla transportu ciężkiego. Kluczową technologią w transporcie ciężarowym, obecnie najbardziej opłacalną i wykonalną jest zasilanie skroplonym gazem ziemnym (LNG), gdyż nie wymaga to zmian w infrastrukturze tankowania. Emisja CO₂ z pojazdu napędzanego LNG jest niższa niż pojazdu z silnikiem wysokoprężnym, a przy tym pojazdy LNG są już dostępne na rynku. W transporcie ciężarowym istotną rolę mogą spełnić ogniwa wodorowe. Tankowanie tego pierwiastka trwa kilka minut, a na pełnym zbiorniku można pokonać nawet 700 kilometrów.

Początek ery elektromobilności

Wielu producentów pojazdów dostawczych i ciężarowych już dziś oferuje pojazdy napędzane gazem sprężonym (CNG) lub skroplonym (LNG). Zastosowanie takiej technologii powoduje oszczędności, które prowadzą do optymalizacji kosztów transportu oraz strategiczne dostosowanie się do funkcjonujących regulacji prawnych. Technologia pojazdów ciężarowych dopiero zaczyna erę elektromobilności. Nadal stoją przed naszą branżą ogromne wyzwania technologiczne, ludzkie, a także wyzwania wiążące się z przedsiębiorczością i zarządzaniem.

Przyszłość branży TSL leży w zmianach technologicznych. Lżejsze samochody, wydajniejsze silniki, efektywniejsze opony pomogą oszczędzić paliwo w transporcie i będą w stanie zmniejszyć emisję CO₂ na kilometr o 30 proc. Korporacje, przedsiębiorcy, często drobni przewoźnicy mogą mieć znaczący udział w rozwoju elektromobilności w Europie. Polskie firmy znajdują się w piątce państw UE, gdzie wykonuje się najwięcej przewozów, a na drogach pojawia się najwięcej nowych pojazdów ciężarowych.

TSL jako rynek pracy

Według badania ManpowerGroup na I kwartał 2019 roku dotyczącego perspektyw zatrudnienia, polscy pracodawcy przewidują wzrost poziomu zatrudnienia w sektorze Transport, Logistyka i Komunikacja na poziomie 20 procent. W porównaniu do pierwszego kwartału 2018

roku prognoza ta zwiększyła się o 13 punktów procentowych. Tym samym jest to najbardziej optymistyczna sytuacja sprzyjająca zatrudnieniu w tej branży od ostatnich pięciu lat. Trend ten potwierdza również raport na temat „Sytuacji społeczno-politycznej kraju w styczniu 2019

roku”, przygotowany przez Główny Urząd Statystyczny. Zgodnie z nim przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w styczniu br. ukształtowało się na poziomie 6368,4 tys. osób, a w samym tylko transporcie i gospodarce magazynowej zwiększyło się o ponad 5 procent.

MIĘDZY EKOLOGIĄ A EFEKTYWNOŚCIĄ – w poszukiwaniu najlepszych rozwiązań

Ograniczenie transportu byłoby trudne i niewskazane dla gospodarki: ucierpiałyby na tym potrzeby konsumentów i interesy przedsiębiorstw, jak również wyniki ekonomiczne poszczególnych krajów. Można jednak – a nawet trzeba, w obliczu postępujących zmian klimatycznych – uczynić go jak najbardziej zrównoważonym. Grupa Raben jest świadoma tego problemu, dlatego jednocześnie inwestuje w proekologiczne rozwiązania przewozowe i podejmuje działania na rzecz niwelowania negatywnych skutków transportu.

Choć transport generuje tylko ok. 15 proc. globalnej emisji gazów do atmosfery, to branża logistyczna, świadoma odpowiedzialności za los przyszłych pokoleń, dąży do minimalizowania swojego wpływu na środowisko. Nie inaczej jest w przypadku Grupy Raben, która wprowadza w tej dziedzinie liczne innowacje. Już w 2016 roku przeprowadziła pierwsze testy pojazdów na gaz – zarówno na krótkich trasach, jak i w dalekim transporcie. W efekcie w Niemczech flota Rabena wzbogaciła się o dwa ciągniki siodłowe na LNG, a od roku w samej tylko Polsce na stałe jeździ ok. pięciu ciężarówek z napędem CNG. Są to pojazdy o średniej ładowności (ok. 10 palet), realizujące dostawy krajowe w promieniu 150 km od oddziału. Wśród ich zalet można wymienić korzyści dla środowiska: nieco niższą emisyjność CO₂, a przede wszystkim prawie całkowity brak cząstek stałych oraz zmniejszenie natężenia hałasu o ok. 10 dB w stosunku do silników diesla, co ma duże znaczenie przy dostawach na terenach zabudowanych. – Niestety, prawie całkowity brak infrastruktury, uwarunkowania rynkowe i wynikające z nich wysokie koszty inwestycji na razie uniemożliwiają wdrożenia tego rozwiązania na większą skalę. Dlatego nie tracąc z oczu efektywności kosztowej i operacyjnej, a zarazem trosz-

cząc się o środowisko, sięgamy po inne rozwiązania, na miarę obecnej sytuacji. – tłumaczy Jakub Krzewina, manager ds. CSR i komunikacji wewnętrznej w Grupie Raben. – Pozwalają one ograniczyć emisję cząstek stałych i CO₂ do atmosfery w przeliczeniu na paletę przewożonego towaru dzięki bardziej optymalnemu wykorzystaniu przestrzeni ładunkowej, a w konsekwencji zmniejszeniu liczby transportów i ciężarówek na drogach.

Zwiększenie elastyczności transportu

W pierwszej kolejności należy wskazać naczepy typu *double deck*. Grupa Raben inwestuje w nie już od kilku lat i do końca bieżącego roku będzie dysponować ilością niemal 700 sztuk. Umożliwiają one zwiększenie ładowności standardowej naczepy o 100 proc. (z 30 do 60 palet dzięki piętrowaniu), a nawet 140 proc., co oznacza o 20 proc. mniejszą emisję w przeliczeniu na jedną paletę towaru. Średnio w 2018 roku zwiększono ładowność do poziomu 122 proc. na trasach między terminalami Grupy Raben. Firma korzysta również z ok. 700 kontenerów BDF typu *swap body*, stopniowo zastępując nimi tradycyjne, duże naczepy. Zwiększa to elastyczność transportu i przekłada się na możliwość przewiezienia jednorazowo większej liczby pa-



let: naczepa to 33 miejsca paletowe, zaś jeden kontener BDF to łącznie 36 takich miejsc – także *double deck* – więc w zestawie mogą być nawet 72 palety w jednym transporcie. Rozwiązanie to nie tylko zapewnia mniejszy współczynnik emisji dla jednej palety, bo w trasę rusza jeden pojazd zamiast czterech, ale też przyczynia się do zmniejszenia pustych przebiegów.

Obniżyć emisję CO₂

W krajach, gdzie pozwala na to prawo (np. w Czechach i Holandii), Grupa Raben wykorzystuje również pociąg drogowy w wersji „Jumbo”. Ładowność takiego pojazdu wzrasta nawet do 102 europalet. Jest to naprawdę oszczędne dla środowiska rozwiązanie na stałych trasach – w Czechach pozwala obniżyć emisję CO₂ o 200 ton rocznie. Kolejnym znaczącym usprawnieniem są naczepy typu CityLiner (100 sztuk), które pozwalają załadować 27 palet. Dzięki swojej konstrukcji mogą one swobodnie wjeżdżać na tereny miejskie, z ograniczeniami strefy ruchu, dostępne dotąd tylko dla pojazdów o maksymalnej przeciętnej ładowności do 15 palet. Tutaj również udaje się zmniejszyć emisję na poziomie jednej palety towaru, a dodatkowo liczbę ciężarówek poruszających się po aglomeracjach miejskich.

Kierując się odpowiedzialnością społeczną, Raben nie tylko dąży do ograniczenia emisji, ale także stara się niwelować CO₂, który już trafił do atmosfery. W tym celu sadi drzewa w ramach akcji „e-faktura = wyższa kultura”: każdy klient, który zrezygnuje z papierowej faktury na rzecz elektronicznej, to jedna sadzonka. W tym roku niemal 400 pracowników firmy z rodzinami i przedstawicielami Wielkopolskiego Parku Narodowego oraz fundacją Aeris Futuro w okolicach jeziora Chomęckiego pod Poznaniem posadziło 2100 różnorodnych drzew i krzewów, w tym owocowe i miododajne, stanowiące wartość dodaną dla egzystującej na okolicznych terenach fauny. Szacuje się, że rośliny te zneutralizują w ciągu całego cyklu życia 1575 ton CO₂. Grupa Raben prowadzi program „e-faktura=wyższa kultura” już od 2014 roku; w tym czasie łącznie posadzono niemal 14 000 drzew.

TEKST SPONSOROWANY



RANKING FIRM TSL

Rynek magazynowy 2018–2019

Rynek sektora TSL w Polsce wykazuje dynamiczny wzrost w ostatnich 10 latach. Szczególnie to widać na przykładzie jednego z ogniw łańcucha dostaw, mianowicie magazynów czy, inaczej określając, rynku powierzchni przeładunkowych.



prof. Zdzisław **Kordel**

ekspert Instytutu Transportu Samochodowego

Trzeba wyraźnie zaznaczyć, że rynek powierzchni magazynowych w 2017 r. przekroczył 13,5 mln mkw. To nie koniec rekordów, bo tylko w ostatnim roku deweloperzy dostarczyli blisko 2,4 mln mkw. pow., czyli aż dwukrotnie więcej niż w 2016 r. Te liczby pokazują istotną rzecz: firmy szykują się na dobrą koniunkturę w gospodarce.¹

Dobra koniunktura

Z danych Cushman&Wakefield, firmy zajmującej się rynkiem nieruchomości komercyjnych wynika, że najwięcej powierzchni ukończono w regionie Warszawa i okolice (448 tys. mkw.), na Górnym Śląsku (422 tys. mkw.), w Szczecinie (320 tys. mkw.), Centralnej Polsce (282 tys. mkw.) oraz w Poznaniu (216 tys. mkw.).² Tak dobra koniunktura na rynku magazynowym w Polsce jest rezultatem dynamiki rozwoju potencjału gospodarczego w Polsce, a przede wszystkim z rosnącymi potrzebami branży e-commerce oraz firm produkcyjnych. Najwięcej powierzchni magazynowych powstaje na Górnym Śląsku (411 tys. mkw.), w Centralnej Polsce (300

tys. mkw.) i w okolicach Warszawy (217 tys. mkw.).

Popyt w 2018 roku przekroczył aż o 1 mln mkw. wynik z 2016 roku, osiągając rekordowe 4,09 mln mkw. Tak jak w ubiegłych latach największe zapotrzebowanie na rynku kreowała branża logistyczna z udziałem 31 proc. całkowitego popytu, a także sieci handlowe (17 proc.) oraz firmy z branży e-commerce (16 proc.).

Przewidywany dalszy wzrost

Przewiduje się, w oparciu o dane dotyczące PKB w Polsce, dalszy wzrost zapotrzebowania na powierzchni magazynowej. Zakładając tempo wzrostu PKB w Polsce w 2019 roku na około 4,9 proc., a w 2020 odpowiednio ok. 4 proc. rynek powierzchni magazynowych może wzrosnąć w tym okresie o około 3 proc. Należy zakładać,

że dalszy wzrost rynku e-commerce będzie wymagał zwiększania specjalistycznych usług logistycznych, a te będą potrzebowały coraz większych powierzchni magazynowych. Należy podkreślić, że rozwój działalności wielu firm i powstawanie kolejnych obiektów handlowych powodują zapotrzebowanie na intensywniejszą obsługę logistyczną.

1. T.Michalski, *www.onet*, z 13.02.18

2. *Tamże*



Co z tym SENT-em?

Za niedostosowanie się do restrykcyjnych regulacji grożą kary sięgające nawet 100 000 złotych. Co więcej przepisy nie przewidują odstępstw od sytuacji losowych, niezależnych od przedsiębiorców czy kierowców. Okazuje się, że nowe przepisy, choć potrzebne i zrozumiałe, spędzają sen z powiek przewoźników. Dlaczego?



Jakub **Ordon**

ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców

W ramach elektronicznego systemu monitorowania drogowego przewozu towarów już od ponad dwóch lat przewoźnicy zobligowani są do rejestrowania zgłoszeń każdego transportu wytworów, które zgodnie z zapisami ustawy uznawane są za tak zwane towary wrażliwe. Wśród tego typu artykułów znajdują się między innymi leki, tytoń, alkohol czy oleje napędowe. W czerwcu 2018 roku weszły w życie przepisy zmieniające ustawę o SENT. Jednym z podstawowych elementów, który uległ rozszerzeniu, było objęcie nim transportu towarów realizowanych przez krajową sieć kolejową. Dla przewoźników istotny był także zapis poszerzający katalog produktów o lecznicze, środki spożywcze specjalnego przeznaczenia żywieniowego oraz wyroby medyczne zagrożone brakiem dostępności w Polsce. Od stycznia 2019 roku obowiązują także nowe obowiązki ciążyące na przewoźnikach i kierowcach transportujących towary wyszczególnione w ustawie. Po trzech mie-

siącach, czyli po zakończeniu okresu przejściowego, weszły w życie dodatkowe regulacje zaostrzające kwestie monitorowania przewozu towarów wrażliwych SENT. Na mocy tych przepisów firmy transportowe zobowiązane są do informowania Krajowej Administracji Skarbowej (KAS) o usytuowaniu pojazdu ciężarowego z częstotliwością co minutę. Celem działania polskiego ustawodawcy jest uszczelnienie systemu podatkowego i usprawnienie obrotu tymi artykułami. Po wprowadzeniu przepisów SENT zauważono wzrost między innymi legalnej sprzedaży oleju napędowego o 5 proc., a benzyny o 7 proc. Ponadto w skali roku zaobserwowano eskalację produkcji paliw aż o 16 proc., natomiast aż o 70 proc. można dostrzec spadek eksportu oleju rzepakowego, a oleju smarnego o 50 proc.¹ Te dane jednoznacznie wskazują, że przed wprowadzeniem regulacji dot. towarów wrażliwych dochodziło do licznych nieprawidłowości – artykuły te wywożono z Polski, bezprawnie ubiegano się o zwrot podatku, a w wielu przypadkach zapotrzebowanie państw ościennych na oleje było fikcją.

Krok po kroku

W związku z transportem towarów wrażliwych przewoźnik zobowiązany jest do wprowadzenia danych do elektronicznej bazy za pomocą formularzy, które są dostępne na Platformie Usług Elektronicznych Służby Celnej

(PUESC <https://puesc.gov.pl/web/puesc/sent-formularze>). W kwestionariuszach konieczne jest wyszczególnienie informacji, takich jak środek transportu, numer licencji, miejsce i data podróży docelowej. Dzięki rejestracji przewozu KAS pełni nad nim nadzór. Na mocy październikowej nowelizacji ustawy wprowadzono także obowiązek posiadania lokalizatora w każdym pojeździe przewożącym towary wrażliwe. To oznacza, że według najnowszych wytycznych ciężarówka musi być wyposażona w telekomunikacyjne urządzenie, wykorzystujące technologię położenia satelitarnego i transmisji danych. Co za tym idzie – dokładnie co minutę dane pojazdu są przysyłane do rejestru. Wśród parametrów, jakie trafiają do bazy, znajdują się między innymi:

- współrzędne geograficzne pojazdu (przysyłane co minutę);
- prędkość poruszającego się auta;
- data i godzina;
- azymut środka transportu;
- błędy przekazywania danych satelitarnych;
- numer lokalizatora lub numer zewnętrznego systemu lokalizacji.

Za wszelkie przejawy niedostosowania się do nowych regulacji, w tym nawet w sytuacjach niezależnych od kierowcy czy przewoźnika, grożą wysokie kary finansowe. Taryfikator przewiduje grzywnę nawet do 100 tys. zł. Może zostać nałożona na przedsiębiorstwo w przypadku, gdy towar dotrze do miejsca innego niż zadeklarowane w zgłoszeniu lub gdy nie będzie możliwe ustalenie lokalizacji dostarczenia produktu. Za nieprzesyłanie danych w zgłoszeniu przewidziana jest sankcja wynosząca do 10 tys. zł., w myśl art. 22 ust. 2a ustawy. Natomiast za nieuruchomie-

nie lub niewyłączenie urządzenia we właściwym czasie oraz za niezatrzymanie pojazdu w trakcie wystąpienia problemów z lokalizatorem, kierowca może zostać ukarany mandatem o wartości od 5 000–7 500 złotych (art. 32 ust. 1 ustawy). Trzeba także pamiętać, że kary za te przewinienia będą przyznawane niezależnie od tego, czy doszło do nich z przyczyn ludzkich, czy też niezależnych od kierowcy lub przewoźnika.

System widzi wszystko

Przedsiębiorcy i truckerzy mają możliwość wyboru narzędzia, którego zadaniem będzie przysyłanie danych lokalizacyjnych – może być to aplikacja SENT GEO instalowana na smartfonie lub zewnętrzny system geolokalizacyjny, który stanowi wyposażenie urządzenia pokładowego np. GBOX Light. Często przewoźnicy pytają nas o to, co jest lepsze, z jakiego rozwiązania powinni korzystać. Zwykle rekomendujemy zewnętrzne systemy geolokalizacyjne ze względu na znaczące odciążenie kierowcy w codziennej pracy. Urządzenia takie jak GBOX Light charakteryzują się funkcjonalnościami, które mają za zadanie wesprzeć kierującego pojazdem w czynnościach związanych z SENT. Aby przewoźnik mógł wypełnić swój obowiązek prawny, wystarczy, że we współpracy z dostawcą GPS, za pomocą formularza SENT470, zgłosi przy rejestracji urządzenia, które będą na stałe połączone z systemem monitorowania towarów wrażliwych. W takim przypadku wszelkie zobowiązania ciążyące na barkach kierowcy zostaną sprowadzone do minimum – pozostaje jedynie konieczność włączenia lokalizatora. Fakt, że jest to wygodne rozwiązanie potwierdzają dane

opublikowane przez Ministerstwo Finansów, z których wynika, że około 90 proc. przedsiębiorstw transportowych korzysta właśnie z tej opcji.

Są też dobre wieści

Ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozów towarów znosi określanie rodzajów artykułów według polskiej klasyfikacji na rzecz nomenklatury scalonej – ustalonej przez Komisję UE (rozporządzenie wykonawcze Komisji UE 2018/1602 z 11.10.2018). Takie rozwiązanie jest uproszczeniem zarówno dla przewoźników, jak i dla służb kontrolnych. Łatwiej będzie także dokonać zgłoszenia, ponieważ nowe rozporządzenie pozwala, by jeden nadawca, dokonujący przewozu jednym środkiem transportu do jednego odbiorcy i jednego miejsca dostarczenia nawet wielu rodzajów towarów, mógł posługiwać się jednym zgłoszeniem bez konieczności stosowania się do ograniczeń ilościowych. Regulacje SENT dotyczące przewozów towarów wrażliwych mają na celu ograniczenie stosowania nielegalnych rozwiązań. Choć przewoźnikom i kierowcom przepisy SENT mogą wydawać się trudne we wdrożeniu i stosowaniu, tak naprawdę niosą za sobą szereg korzyści gospodarczych. Firmy transportowe muszą liczyć się w przypadku tych regulacji z niemożliwością uniknięcia kar, stanowiących efekt zaniedbań. Kluczową kwestią pozostaje wybór narzędzia lub systemu, który pomoże w przestrzeganiu przepisów i zminimalizuje ryzyko ewentualnych błędów.

1. Analiza rynku przeprowadzona w przedziale czasowym kwiecień 2017 – kwiecień 2018 przez KAS

BP Tollbox dla EETS już działa w Niemczech!

Oszczędzaj czas i pieniądze
z BP Tollbox dla EETS

Wprowadzenie w roku 2018 sieci EETS (europejskich drogowych opłat elektronicznych) umożliwiło proste pobieranie opłat drogowych w Europie za pomocą tylko jednego urządzenia pokładowego. W kwietniu 2019 r. do sieci EETS dołączył kolejny ważny kraj – Niemcy.

Już teraz BP Tollbox dla EETS jest w Niemczech dostępny i w pełni funkcjonalny. Zastąp obecnie używane urządzenie do rozliczania opłat drogowych naszym urządzeniem pokładowym i korzystaj z kompleksowej oferty, która obejmuje BP Tollbox dla EETS oraz kartę paliwową BP + Aral.

Dowiedz się więcej na bp.pl/EETS



RANKING FIRM TSL

Wesprzeć małych i średnich przedsiębiorców z sektora TSL

Mimo szybkiego rozwoju branża TSL staje przed licznymi wyzwaniami: brakiem wykwalifikowanych pracowników, kulejącą infrastrukturą drogową, wprowadzeniem Pakietu Mobilności oraz skomplikowanymi przepisami.



Alexander Beresford

CMO, Finiata.pl

Parlament Europejski przegłosował 4 kwietnia wprowadzenie pakietu mobilności, który obejmuje zasady delegowania kierowców, określa czas jazdy, przerw i odpoczynku kierowców oraz dostęp do rynków przewoźników w krajach unijnych. Pakiet jest dość niekorzystny dla polskich przewoźników, ponieważ przede wszystkim zmienia strukturę kosztów i efektywność tego biznesu.

Utrudnienia

Najwięcej kontrowersji budzi kwestia kabotażu, czyli przewozu towarów na terenie kraju, w którym firma transportowa nie ma siedziby. Chodzi o wprowadzenie ograniczenia

do trzech dni, po których ma nastąpić 60-dniowa przerwa. Samochody mają też wracać do bazy raz na cztery tygodnie. Dodatkowym utrudnieniem dla kierowców jest zapis, według którego pracownik, który większość swojego czasu pracy spędza w innym kraju niż w Polsce, będzie musiał mieć umowę zawartą właśnie w tym kraju i według jego prawa. Wraz ze wzrostem informacji na temat pakietu mobilności, konsekwencji brexitu czy zmieniających się przepisów pojawia się więcej niejasności związanych z interpretacją przepisów i tym, jak zwiększają biurokrację czy podwyższają koszty¹. Blisko czterech na dziesięciu przedstawicieli branży transportowej wskazało jako jedno z głównych utrudnień w prowadzeniu firmy transportowej zrozumienie i dostosowanie się do skomplikowanych oraz wciąż zmieniających się przepisów².

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk zapowiedział, że Polska i inne kraje UE, które są przeciwnie przyjęciu pakietu mobilności w kształcie zaproponowanym

w kwietniu przez Parlament Europejski, będą starały się go zablokować. Głównym celem jest to, by unijne regulacje nie wprowadzały protekcyjnych praktyk i były korzystne dla przedsiębiorców w transporcie międzynarodowym. Nowe procedury legislacyjne, niezrozumiałe i zawile, spowodują wzrost kosztów prowadzenia działalności, a tym samym upadek mniejszych biznesów.

Najmniej korzystnie dla najmniejszych

Wśród kolejnych czynników, które negatywnie wpływają na działanie firm transportowych są m.in. brak finansów na zatrudnienie bardziej wykwalifikowanych pracowników, a za największy z nich polscy przedsiębiorcy uważają brak płatności na czas i kłopoty ze ściąganiem należności od kontrahentów (20,5 proc.)³. W 2018 roku zadłużenie polskich przewoźników sięgało 925 mln złotych⁴, a w styczniu 2019 odnotowano 98 niewypłacalnych przedsiębiorstw, gdzie na trzecim miejscu znalazł się sektor transportowy. Problemy polskiego sektora transportowego związane są z dużą konkurencją cenową, wzrostem kosztów paliwa oraz prowadzenia działalności. Ponad 38 proc.

przewoźników ocenia, że w relacji do ubiegłego roku liczba upadłości w branży transportowej już wzrosła (roku temu tak samo odpowiadało 18,3 proc.), a 46,7 proc. badanych jest zdania, że firm wycofujących się z rynku transportowego w całym 2019 roku będzie jeszcze więcej⁵. Wspomniane powyżej problemy najczęściej zgłaszają małe przedsiębiorstwa, zatrudniające do 49 osób. Taki stan rzeczy może wpłynąć na zachwianie płynności finansowej polskich przedsiębiorstw branży transportowej, szczególnie tych z sektora MSP, które będą musiały sięgać po dodatkowe finansowanie celem uniknięcia utraty rentowności. Niestety banki nie uwzględniają wszystkich potrzeb przedsiębiorców, zazwyczaj wiąże się to z długim oczekiwaniami na decyzję i koniecznością zebrania wielu dokumentów. W rzeczywistości najważniejszy jest czas i swoboda przedsiębiorców w podejmowaniu decyzji, na co przeznaczyć pieniądze, np. na wypłatę wynagrodzeń, podatek czy ratę leasingu.

1. Badanie Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców

2. Badanie Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców

3. Badania Keralla Research przeprowadzonych na zlecenie BIG InfoMonitor

4. Raport Krajowego Rejestru Długów

5. Instytut Keralla Research „Finanse, inwestycje, trendy branży transportowej w 2019 roku”

”

Ponad 38 proc. przewoźników ocenia, że w relacji do ubiegłego roku liczba upadłości w branży transportowej już wzrosła (roku temu tak samo odpowiadało 18,3 proc.), a 46,7 proc. badanych jest zdania, że firm wycofujących się z rynku transportowego w całym 2019 roku będzie jeszcze więcej.

Co i gdzie można zatankować na kartę paliwową?

Wszystko wskazuje na to, że rok 2019 przejdzie do historii jako ten, w którym polska branża TSL na serio zaczęła myśleć o ekologii. Składają się na to światowe trendy i postęp technologiczny, ale też rachunek ekonomiczny. Coraz głośniejsze jest dziś o pojazdach autonomicznych, drogach zasilanych prądem, ale też o preferencyjnych warunkach na trasach całej Europy dla aut emitujących mniej zanieczyszczeń.

Michał Bałakierdyrektor generalny,
DKV Euro Service Polska

Co będzie paliwem przyszłości dla transportu? Raczej nie ma już wątpliwości, że prąd. Z analiz DKV Euro Service wynika, że modne obecnie paliwa alternatywne, jak CNG i LNG, stanowią raczej etap przejściowy, zanim branża na szeroką skalę postawi na energię elektryczną. Energia elektryczna to dla nas kierunek strategiczny, dlatego inwestujemy w partnerstwa z firmami z tego segmentu. Elastycznie podchodzimy jednak do aktualnych potrzeb przewoźników, stąd równoległy rozwój sieci stacji oferujących LNG i CNG.

Prąd przyszłością?

Kierunek ten zdają się potwierdzać dane z rynku. Jak podaje Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych,

na wiosnę działało w Polsce ponad 668 stacji ładowania pojazdów elektrycznych. 34 proc. stanowią szybkie stacje ładowania prądem stałym (DC), a 66 proc. wolne ładowarki prądu przemiennego (AC). Obecnie najwięcej punktów oferuje GreenWay Polska (270), ale intensywne plany rozwoju zapowiadają concerny paliwowe oraz spółki energetyczne. Jeśli wierzyć deklaracjom, do 2022 r. punktów takich będzie ponad 3 tysiące. W Europie rozwój usług dla transportu profesjonalnego nie pozostaje w tyle. W Polsce rozwój infrastruktury musi wiązać się z dofinansowaniami. Dziś postawienie stacji szybkiego ładowania kosztuje około pół miliona złotych. W sytuacji, gdy na rynku zaczęły funkcjonować subwencje, przewidujemy szybko rozwój tej sieci.

LNG też ma swoje zalety

Wśród paliw alternatywnych gorące dyskusje toczono są dziś wo-

kół LNG. Argumenty dotyczące atrakcyjności LNG są dziś podzielone. Z jednej strony to paliwo bardziej ekologiczne i oferujące dalekie zasięgi, jednak podejście długoterminowe rodzi pytania. Zainteresowanie LNG jest coraz większe, co ma związek z zerową stawką na myto w Niemczech dla pojazdów napędzanych gazem. Jednak trzeba pamiętać, że obniżona stawka obowiązywać będzie tylko przez dwa lata, natomiast samochody napędzane gazem są o ok. 60 proc. droższe. W przełożeniu na kwotę, mówimy o cenie ok. 45 tys. euro wyżej – to dużo. Firmy mają w związku z tym obawy, czy inwestując w takie samochody zdążą je zamortyzować. W przypadku LNG samo tankowanie jest procesem bardzo problematycznym. W stacjach mobilnych zajmuje dużo czasu, ponadto odbywa się w bardzo niskich temperaturach, co potrafi skutkować zamarzaniem i ryzykiem dla osób obsługujących tę czynność. Osobną kwestią jest serwis pojazdów zasilanych gazem. To paliwo niebezpieczne, pod dużą kompresją. Dla producentów aut ciężarowych wyzwaniem jest na dzień dzisiejszy zapewnienie serwisu instalacji. Człowi producenci zapewniają w swojej sieci na razie pojedyncze punkty, które się tym zajmują.

CNG dobry na krótkie dystanse

Na mniejsze odległości dobrą alternatywą zdaje się być CNG. Jest znacznie tańszy od oleju napędowego, bezpieczniejszy w tankowa-

niu, zapewnia cichą pracę pojazdu i generuje prawie 23 proc. mniej CO₂ do atmosfery. Zasięg pojazdu jest jednak ograniczony do 300–400 km, co eliminuje to paliwo z obsługi tras tranzytowych.

