

RYNEK TSL W POLSCE



WYZWANIA DLA RYNKU TSL

Rynek usług logistycznych w Polsce w perspektywie kilku najbliższych lat, będzie poddawany po raz kolejny wyzwaniom związanym z niestabilnym otoczeniem prawnym, jak również regulacjami prawa pracy w Polsce i UE (ryczałty za noclegi i płace minimalne w poszczególnych krajach). Poddawany będzie ciągłym działaniom związanym z zagrożeniami wynikającymi z kryzysu politycznego instytucji UE oraz groźbą zawieszenia działania strefy Schengen w związku z kryzysem imigracyjnym.



Adam Opoka

dyrektor operacyjny
VIVE Transport

Istotny jest też rosnący nacisk na propagowanie polityki protekcyjnej krajów „starej Unii” w zakresie swobody przepływu kapitału i siły roboczej. Szczególną przeszkodę w rozwoju oraz płynnym, zwinnym działaniu rynku logistycznego może perspektywnie stanowić potencjalne ryzyko utraty przewagi konkurencyjności przez przedsiębiorstwa trans-

portowe z nowych krajów Unii (w tym Polski) w związku z wprowadzeniem do eksploatacji pojazdów autonomicznych. Aby ograniczyć możliwość występowania tego typu ryzyk, należy zastosować najlepsze znane na rynku praktyki np. współpraca z kancelariami prawnymi, brokerami ubezpieczeniowymi czy też z odpowiednimi ośrodkami rozliczającymi kierowców.

Zwinny łańcuch dostaw

Aby wyjść obronną ręką wobec tych zagrożeń firmy powinny nieustannie analizować, monitorować, ale przede wszystkim wdrażać do swojej działalności najnowsze trendy zarządcze oraz techniczne dostępne na rynku, w tym systemy

informatyczne, budując swoją pozycję na rynku transportowym. Należy rozważyć duży udział w budowie łańcucha dostaw w zakresie obsługi logistycznej e-commerce w każdym segmencie życia publicznego. W zależności od ewolucji i rozwoju modelu biznesowego branży transportowej należy zaangażować się w zwinne łańcuchy dostaw i odpowiednio modelować dotychczasowe kanały logistyczne z nowymi możliwościami i najnowszymi modelami zakupowymi i logistycznymi.

Poszukiwanie synergii

Działanie w sferze transportowej powinno opierać się na współpracy interesariuszy, a co za tym idzie powstaniu zwinnej logistyki

lub zwinnego łańcucha dostaw. Ta współpraca powinna ukierunkować się na poszukiwanie najlepszych rozwiązań logistycznych i na rozwijaniu procesów przepływów materiałowych. To także poszukiwanie synergii w procesach łączących interesariuszy ich kompetencji i zasobów w ramach jednej, sprawnej wirtualnej organizacji zorientowanej na klienta, to ciągle poszukiwanie nowych i lepszych sposobów realizacji przepływu materiału i zasobów. Sukces zwinnego łańcucha dostaw determinowany jest wysoką specjalizacją, wzajemnym zaufaniem interesariuszy, kulturą pracy, rygorystycznym zarządzaniem kosztami oraz szybkością i efektywnością wymiany zasobów w ramach sieci.

Reklama



SPOT
DLA WSZYSTKICH



CENA OLEJU
NAPĘDOWEGO
WYLICZANA NA
PODSTAWIE CEN

SPOT

DOSTĘPNA NA
WYBRANYCH STACJACH

Szczegóły i rejestracja na www.uta.pl

Towar dobrze ubezpieczony

Przewoźnicy, szczególnie ci z długoletnim doświadczeniem, przywiązują ogromną wagę do kwestii bezpieczeństwa w drodze. Starają się na różne sposoby zadbać nie tylko o swój pojazd i przewożony towar, ale również o pracownika.



Karolina Bara

kierownik działu ubezpieczeń Grupy SKAT

Pomarańczowe pojazdy są bardzo dobrze widoczne na drodze, są również świetnie oznakowane w porze nocnej, wiadomo jednak, że widoczność nie gwarantuje bezpieczeństwa. Droga w biznesie związanym z transportem jest jedynie szeroko pojętą przestrzenią, po której porusza się nasz pojazd z ładunkiem. Ta przestrzeń jest wypełniona wszelkiego rodzaju przewidywalnymi oraz niespodziewanymi zdarzeniami.

AC, OC plus

Oprócz polis ubezpieczeniowych, AC i OC o poszerzonym zakresie ochrony, warto pomyśleć o innych aspektach zabezpieczenia materialnego z powodu uszkodzenia pojazdu, ładunku oraz innych dóbr, na

których nam zależy. Ważną ochroną jest ubezpieczenie ładunków Cargo w transporcie krajowym i międzynarodowym, szczególnie w przypadku ładunków o wysokiej wartości. Ten rodzaj ochrony ma bardzo szerokie pole ochronne, jednak zawsze warto dostosować polisę do własnych potrzeb, stosując rozszerzenia takie jak rabunek, szkody finansowe powstałe w skutek opóźnienia w dostawie ładunku czy też szkody powstałe z winy nieumyślnej lub rażącego nie-

dbalstwa. Jednak nawet standardowa polisa Cargo nie uchroni przed niestandardowymi sytuacjami, na przykład atakami uchodźców, które naszym kierowcom często zdarzają się w drodze do/z Wielkiej Brytanii. W tym przypadku, oprócz polis ubezpieczeniowych, chronią nas wypracowane procedury wewnętrzne, które zostały zweryfikowane i uznane przez UK Border Force. Dla firm, które nie mają (i tym, co mają) wdrożonych procedur i akredytacji, polecane są polisy ochronne obejmujące pokrycie szkód spowodowanych przedostaniem się nielegalnych imigrantów do przestrzeni ładunkowej. Bezpieczeństwo w drodze gwarantuje również stan techniczny pojaz-

dów. Stały kontakt z pojazdem oraz nowoczesne systemy nawigacji i komunikacji z pojazdem niewątpliwie wpływają na pewność transportów. Aby podróż przebiegała poprawnie i bezpiecznie, należy przestrzegać również zasad czasu pracy kierowców. Te zasady są bezwzględnie przestrzegane nie tylko z powodów wysokich kar, ale przede wszystkim z powodów komfortu i higieny pracy kierowców. Wyznaczenie trasy przejazdu ze wskazaniem bezpiecznych parkingów oraz stacji paliw eliminuje potencjalne zagrożenia nie tylko za granicą, ale również w naszym kraju uznawanym za bezpieczny.

Sposoby ochrony dostosowane do profilu działalności

W obecnych czasach można zauważyć dodatkowe komplikacje, które mogą się pojawić w związku z prowadzeniem działalności transportowej oraz faktem posiadania pojazdu mechanicznego. Warto posiadać ubezpieczenie Ochrony prawnej, inaczej nazywane „advokat”, o międzynarodowym zasięgu. Ta forma pomaga ułatwić postępowania związane z wykroczeniami, mandatami, kaucjami i innymi komplikacjami natury prawnej na drodze. Dobrym rozwiązaniem jest także ubezpieczenie bagażu w podróży, dokumentów, sprzętu elektronicznego, którego używamy wykonując naszą pracę. Kolejne ubezpieczenie – „assistance” działa nie tylko w przypadku awarii,

ale również, gdy ucierpi nasze zdrowie. W przypadku uszkodzenia np. kolana będzie potrzebny natychmiast ortopeda i cała gama niezbędnych badań, bo jak wiemy w transporcie bardzo liczy się czas. Ten rodzaj ubezpieczenia może być poszerzony o zwrot kosztów leczenia za granicą. Kolejnym aspektem są zabezpieczenia na poważniejsze zdarzenia zagrożenia życia i zdrowia oraz zapewnienie ochrony, jak również zadośćuczynienia za pośrednictwem polisy tyt. nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów. Posiadając pełną ochronę ubezpieczeniową, nie należy zapominać o aktualnych przepisach ruchu drogowego, restrykcyjnych ograniczeniach prędkości, dostosowaniu jazdy do panujących warunków na drodze, powstrzymanie się od używek oraz leków mających wpływ na koncentrację podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego. Często polecamy naszym partnerom biznesowym i klientom polisę OC Spedytora – wiele podmiotów prowadząc działalność spedycyjną naraża własny biznes oraz partnerów biznesowych na ryzyko, które powinno być zabezpieczone odpowiednią polisą. Zdajemy sobie sprawę z ogromnej liczby różnego rodzaju ubezpieczeń dostępnych na rynku i wybór tych środków ochrony jest bardzo trudny, dlatego zanim wybierzemy odpowiednie, należy przemyśleć kwestie takie jak kierunki transportów oraz ilość pojazdów.



PRZYSZŁOŚĆ BRANŻY TSL – dokąd zmierza rynek transportu w Polsce



dr inż. Grzegorz Lichocik

prezes zarządu Dachser w Polsce

Na kierunki rozwoju branży TSL bardzo duży wpływ ma postępująca cyfryzacja i informatyzacja gospodarki. Logiści muszą wprowadzać coraz nowocześniejsze, zaawansowane narzędzia IT, by sprostać wymaganiom klientów i nie dać się wyprzedzić konkurentom.

Nowoczesne rozwiązania informatyczne

Od operatorów oczekuje się coraz częściej m.in. umożliwienia śledze-

nia przesyłek w czasie rzeczywistym, co jednak wciąż jest rzadkością na rynku. Dachser jest obecnie jednym z dwóch międzynarodowych operatorów w Europie, którzy dzięki zintegrowanym systemom IT oferują taką możliwość. Nowoczesne rozwiązania informatyczne stają też konieczne, aby sprawnie zarządzać siecią transportową, przede wszystkim w kontekście optymalizacji wykorzystania pojazdów, siły roboczej i przestrzeni ładunkowej. Należy się spodziewać, że aspekt ten będzie w kolejnych latach zyskiwał na znaczeniu, zwłaszcza w obliczu rosnących kosztów pracy.

Wzrost zapotrzebowania na wyspecjalizowane usługi

Z postępem technologicznym wiąże się też dynamiczny rozwój branży e-commerce, wyraźnie przekładający się na wzrost zapotrzebowania na wyspecjalizowane usługi logistyczne. Operatorzy muszą oferować coraz efektywniejsze

sposoby dostaw i w tym kontekście rozwijane są przede wszystkim usługi związane z ostatnim etapem łańcucha dostaw, czyli dostarczeniem towarów do klienta końcowego. Przy czym wymagania współczesnych konsumentów są bardzo wysokie – chcą dostawać przesyłki nie tylko bezpiecznie i szybko, ale też za darmo, coraz częściej włącznie ze zwrotami. Ważnym polem do konkurowania staje się też zakres oferowanych przez operatorów usług dodatkowych. Z tego powodu rozwijamy w Dachser ofertę targo on-site, w ramach której możemy wziąć na siebie takie obowiązki, jak choćby rozpakowywanie produktów, utylizowanie opakowań, podłączanie i konfigurowanie sprzętów, jeśli tego wymagają czy nawet zarządzanie zwrotami i reklamacjami. Zapotrzebowanie na taki serwis rośnie i wszystko wskazuje na to, że w kolejnych latach ten trend prawdopodobnie się utrzyma.

Konieczność dygitalizacji



Marek Parzyszek

członek zarządu, dyrektor sprzedaży Kuehne + Nagel Sp. z o.o.

Rynek logistyczny uzależniony jest bezpośrednio od ogólnego rozwoju gospodarczego kraju, zarówno w handlu zagranicznym jak i w konsumpcji krajowej. Przede wszystkim, widzimy dalsze inwestycje w infrastrukturę, co w krótkiej perspektywie jest korzystne dla możliwości logistycznych, a w dłuższej perspektywie w optymalizacji procesów i poprawie usług i jakości. Polska jest rynkiem, który rozwija się i potrzebuje innowacyjnego podejścia. Klienci również stanowią wyzwanie i potrzebują szybkich i stanowczych reakcji partnera logistycznego. Operatorzy logistyczni coraz bardziej skupiają się na świadczeniu usług poszczególnym sektorom gospodarki, by oferować bardziej rozbudowane usługi dodatkowe do procesów logistycznych i genero-

wać optymalizację całego łańcucha dostawy, by jeszcze bardziej zwiększyć efektywność klientów i wspierać rozwój ich firm. Niezbędne jest dopasowanie szybkości reakcji na potrzeby klientów do dzisiejszych czasów. Jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że wszystko możemy zamówić przez Internet z dowolnego miejsca na ziemi i o każdej porze dnia i nocy. Tego samego zaczynają oczekiwać klienci usług logistycznych. Opracowanie rozwiązań, by zapewnić taką możliwość i inwestycje w systemy IT i aplikacje mobilne, jest nieuniknione. Klient 3.0 potrzebuje informacji na teraz, nie chce czekać, aż ktoś oddzwoni, czy sprawdzi maila, bo nie ma na to czasu i nie tego oczekuje. Dygitalizacja to przyszłość i konieczność branży logistycznej. Polska ma szansę stać się centrum dystrybucyjnym dla centralnej i zachodniej Europy i dlatego optymistycznie patrzymy w przyszłość. Widzimy też trend bazujący na outsourcingu usług logistycznych specjalistom, a skupieniu się firm na podnoszeniu efektywności procesów i szukaniu nowych rynków zbytu. Elastyczność w podejściu do klienta to w dzisiejszych czasach klucz do sukcesu firmy i jednocześnie wymagania dzisiejszego rynku.

Bezpieczna podróż = sprawny pojazd

Planując podróż często próbujemy organizować ją wcześniej niż w dniu wyjazdu. Warto wtedy oprócz niezbędnego ekwipunku, pomyśleć o zweryfikowaniu dokumentów, których będziemy potrzebować.

Dr hab.inż.

Piotr Piątkowski

profesor nadzwyczajny
Politechniki Koszalińskiej,
Wydziału Mechanicznego

lejnny istotny punkt naszej kontroli powinno dotyczyć sprawdzenia okresu ważności polisy OC, której brak lub utrata ważności skutkuje także ograniczeniem możliwości korzystania z pojazdu.

Poza ubezpieczeniem, sprawdź stan techniczny

Problem ważności dokumentów uprawniających do korzystania z samochodu nie kończy się jednak na dokumentach związanych z pojazdem. Także kierujący powinien zadbać o to, aby sprawdzić status ważności swojego prawa jazdy. Dokument ten może mieć określony termin ważności lub wpisane ograniczenie do korzystania z pojazdu wynikające z orzeczenia lekarskiego. Wtedy w przypadku braku badań dokument uprawniający do kierowania pojazdem staje się nieważny. Warto także skorzystać z oferty dodatkowego zabezpieczenia się

przed skutkami ewentualnych zdarzeń poprzez usług dodatkowych zakresów ubezpieczenia takich jak AC, Assistance, Szyby czy też Opony. Te dodatkowe opcje mogą okazać się pomocne w przypadku drobnych zdarzeń drogowych oraz złagodzić ich skutki. Wiąże się to często z przeniesieniem problemu zorganizowania i udzielenia pomocy kierowcy na drogę na stronę ubezpieczyciela. Dokumenty to tylko jeden z dwóch ważnych etapów przygotowania się do podróży. Drugim etapem po weryfikacji i kompletacji dokumentów powinno być sprawdzenie stanu technicznego pojazdu oraz jego wyposażenia. Warto sprawdzić, czy w pojeździe znajdują się trójkąt, apteczka wyposażona w nieprzeterminowany zestaw pierwszej pomocy oraz sprawną gaśnicę. Oprócz wyposażenia pojazdu należy przeprowadzić, dawno już zapomnianą w przypadku większości kierowców, obsługę codzienną pojazdu. Obsługa ta powinna być wykonywana każdego dnia przed wyjazdem i po przyjeździe. Większość „współczesnych kierowców” zapomina o tak kluczowych kwe-

stiach dla bezpieczeństwa, jak oględziny zewnętrzne uszkodzeń i zużycia opon, sprawdzenie ciśnienia w ogumieniu, sprawdzenie poziomu płynów eksploatacyjnych oraz oświetlenia zewnętrznego zarówno sygnalizacyjnych, jak i świateł głównych pojazdu.

Nie stwarzaj zagrożenia

„Współczesny kierowca” często zapomina także o funkcji systemów diagnostycznych pojazdów (o ile pojazd jest w taki system wyposażony), gdzie zdarza się, że marginalnie traktowana jest „świecąca kontrolka” na tablicy rozdzielczej, ponieważ pojazdem da się jechać i dopiero w przypadku awarii uniemożliwiającej ruch pojazdu zgłaszana usterka jest weryfikowana i podejmuje się czynności naprawcze. Czystość pojazdu (szczególnie szyb), reflektorów i lamp samochodowych stanowi istotny czynnik umożliwiający spełnienie jednej z podstawowych zasad obowiązujących na drodze, tj. widzieć i być widzianym. Podczas kontroli oświetlenia warto także zweryfikować poprawność montażu żarówek w przypadku ich wymiany. Za

każdym razem po wymianie żarówek reflektorowych należy sprawdzić poprawność świecenia za pomocą przyrządu kontrolnego, co umożliwi przeprowadzenie korekty montażu lub ewentualnego poprawienia jego ustawień. Stan techniczny samochodu, jego właściwe wyposażenie oraz komplet dokumentów może okazać się niewystarczający w przypadku braku „myślenia” i przewidywania ewentualnych zagrożeń, które mogą się pojawić w ruchu drogowym. Zagrożenia te mogą powodować inni użytkownicy dróg oraz sama droga, jaki i sytuacje zachodzące w jej otoczeniu. Podczas jazdy należy pamiętać o tym, aby bacznie obserwować drogę i jej bezpośrednie otoczenie, możliwie jak szybko reagować na zmiany warunków ruchu i przewidywać zachowania innych użytkowników drogi, stosując zasadę ograniczonego zaufania. Łącząc aspekty techniczne związane z pojazdem oraz techniką bezpiecznego kierowania samochodem można istotnie zmniejszyć prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia drogowego oraz bezpiecznie dotrzeć do określonego celu podróży.

Reklama

DACHSER
Intelligent Logistics

ZAWSZE BĄDŹ O KROK DO PRZODU.

DACHSER European Logistics

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Innowacyjne technologie informatyczne

www.dachser.pl

Odpowiedzialność za przesyłkę na barkach przewoźnika

Oczekiwania internetowych klientów w odniesieniu do operatorów logistycznych systematycznie rosną. Obecnie kupujący w e-sklepach nie tylko koncentrują się na cenie produktu oraz czasie i koszcie jego dostawy, ale coraz częściej przywiązują szczególną wagę do jakości całego procesu realizacji zamówienia. Dla nich liczą się bowiem takie aspekty jak estetyka i kompletność przesyłki, zadeklarowany termin jej doręczenia czy zachowanie kierowcy.



Teresa Bukalska

kierownik wdrożenia
po stronie PMO
w ROHLIG SUUS Logistics

odnośnie realizacji zleceń, w stosunku do klientów biznesowych, wynikają chociażby z obowiązujących w Polsce przepisów prawa, czyli Ustawy o świadczeniu usług drogą elektroniczną. Operatorzy logistyczni, dotychczas obsługujący

B2B w kanale tradycyjnym (offline), chcąc zapewnić skuteczną obsługę e-commerce, musieli zrewidować swoje podejście do e-konsumentów i wdrożyć standardy obsługi charakteryzujące firmy kurierskie, dotychczas działające w tym sektorze. Szczególnie dotyczy to komunikacji z klientem oraz serwisu usług dodatkowych. Jednakże operatorzy logistyczni przy dostawach do odbiorców indywidualnych spotykają się czasem z pewnymi trudnościami, wynikającymi ze styku dwóch różnych obszarów prawnych. Z jednej strony operator odpowiada wobec zleceniodawcy w oparciu o przepisy

prawa przewozowego, z drugiej odbiorcy B2C korzystają z dobrodziejstw przywołanej wcześniej Ustawy o świadczeniu usług drogą elektroniczną, co z kolei rodzi kontrowersje odnośnie zakresów odpowiedzialności – zwłaszcza przy dostawach nieterminowych i szkockach przy transporcie.

Wspólne stanowisko

Bardzo ważną kwestię stanowi zatem konkretne doprecyzowanie tych ram względem każdej ze stron, nie tylko w zakresie pakowania, przygotowania i zabezpieczenia przesyłki, ale również pod kątem in-

strukcji odnośnie odpowiedniego jej traktowania podczas przewozu czy obowiązków odbiorcy w chwili dostawy i po jej zakończeniu. Wspomniane wyżej doprecyzowanie powinno nastąpić przed realizacją usługi w formie: instrukcji, regulaminu lub Ogólnych Warunków Usług usługodawcy. Wskazane powyżej rozwiązania nie tylko zapewniają komfortową i kompleksową obsługę klienta, ale podnoszą również poziom bezpieczeństwa przesyłki na każdym etapie realizacji zamówienia. Ponadto, bezpieczeństwo towaru gwarantuje także ubezpieczenie operatora logistycznego.

Zgodnie z danymi agencji badawczej PMR, dotyczącymi problemów konsumentów, występujących przy zakupach w Internecie, aż 55 proc. respondentów znalazło się w sytuacji, w której nie byli zadowoleni z dokonanych e-zakupów. Kolejne 40 proc. klientów wskazało natomiast czas dostawy jako dłuższy niż w umowie, a 22 proc., że otrzymana przesyłka była uszkodzona. Powyższe informacje stanowią najczęściej wymieniane w badaniu trudności, z jakimi spotykają się kupujący w Internecie, a za które odpowiedzialny jest operator logistyczny.

Obsługa B2B

Warto nadmienić, że wyższe oczekiwania internetowych konsumentów



JEDNA KARTA – WIELE USŁUG

Korzyści dla firm transportowych, płynące z korzystania z kart paliwowych



Iwona Myśliwiec

menedżer ds. produktu
UTA Polska Sp. z o.o.

Karty UTA kierowane są zarówno do dużych i małych przewoźników, jak i firm posiadających floty samochodów osobowych i dostawczych – niewątpliwie wszystkie te firmy czerpią korzyści z ich użytkowania. Wiele z nich nie zależy od wielkości posiadanej floty czy charakteru prowadzonej działalności. Nasi Klienci,

bez względu na ilość pojazdów, nie wyobrażają sobie już kontroli wydatków bez kart paliwowych.

Firmom, które poruszają się po całej Polsce lub Europie, karta UTA pozwala na większą mobilność i elastyczność w dostosowywaniu się do kontrahenta. Umożliwia to rozbudowana sieć akceptacji kart – 54 000 punktów w 40 krajach, w tym blisko 3 900 stacji w Polsce. Klienci UTA mogą liczyć na wymierne oszczędności dzięki korzystnym warunkom zakupu paliwa: od stacji z niskimi cenami, poprzez wysokie rabaty na tankowania w całej Europie, do rozliczania w oparciu o ceny hurtowe, np. w Polsce klienci UTA tankują z ceną nawet SPOT-13,5 gr.

Karta paliwowa UTA to nie tylko zakup paliwa, ale również opłaty

za przejazd drogami w całej Europie, przy jednoczesnym wykorzystaniu najwyższych możliwych do uzyskania rabatów.

Wszystko pod kontrolą

Faktury za wszystkie transakcje dokonane kartami UTA wystawiane są co dwa tygodnie, a termin płatności wynosi 30 dni. W praktyce oznacza to odroczenie płatności od 30 do 45 dni od daty transakcji. Karta UTA daje także możliwość większego kontrolowania kierowców, dzięki np. ustawieniom konkretnych limitów dla wybranej karty czy dostępowi do specjalnej strefy klienta UTA, gdzie można m.in. sprawdzić bieżące oraz już zafakturowane transakcje, aktualne i historyczne ceny na stacjach, kopie faktur, załącz-

ników i innych dokumentów księgowych, alerty dot. podejrzanych transakcji. Na stronie www.uta.pl na bieżąco aktualizowane są też informacje o oferowanych usługach, nowościach, sytuacji na drogach itp.

Zarządzanie flotą w dowolnym miejscu i czasie

Nieodzownym narzędziem dla wszystkich zawodowych kierowców, którzy będąc w podróży szukają stacji UTA, jest także działająca w całej Europie aplikacja UTA Station Finder, która zapewnia: możliwość wyszukania konkretnych stacji UTA, sprawdzenia ich lokalizacji na mapie, ceny paliwa na stacji, jak również dostępnych produktów i usług. Użytkownicy kart UTA coraz bar-

dziej doceniają wygodę związaną z wykorzystaniem naszego serwisu internetowego, który umożliwia im zarządzanie flotą w dowolnym miejscu i czasie. Dlatego UTA nieustannie pracuje nad rozwojem narzędzi informatycznych, aby ułatwić klientowi kontrolę nad usługami, z których korzysta oraz zapewnić dostęp do wszystkich pożądaných informacji. Możliwość analizy i kontroli wydatków, odroczonej termin płatności, dostęp do szerokiej sieci stacji oraz opłat drogowych w całej Europie, rabatów, serwisów, czy pomocy drogowej oznaczają w praktyce znaczne oszczędności dla każdej firmy posiadającej pojazdy, od samochodów osobowych, dostawczych, czy autobusów po auta ciężarowe.

Człowiek i maszyna we współczesnym przemyśle i TSL

Do niedawna, sterowane dotykiem ekrany oraz komputery i roboty reagujące na głos użytkownika mogliśmy oglądać tylko w filmach science fiction. Wiele z rozwiązań, które 10-20 lat temu zdawało się wymysłem scenarzystów, niepostrzeżenie stało się naszą codziennością.

Szacuje się, że 60 proc. Polaków korzysta ze smartfonów – urządzeń, z którymi komunikujemy się tak, jak kapitan Kirk ze statkiem Enterprise w serialu Star Trek, wydający głosowe polecenia komputerowi pokładowemu. Wszechobecna cyfryzacja, upowszechnienie inteligentnych maszyn oraz graficznych, dotykowych i głosowych interfejsów odgrywa coraz istotniejszą rolę nie tylko w życiu każdego z nas, ale także w przemyśle i logistyce.

Krótką historią prostych interfejsów

Sięgając pamięcią do początków ery digitalizacji, warto przypomnieć, że użytkowanie komputera nie było wówczas prostym zadaniem. Przeszukiwanie dysku i obsługa programów wymagały znajomości określonych komend, których wpisanie na monochromatycznym monitorze umożliwiało wyświetlanie żądanych informacji. Apple było firmą, która najwcześniej rozumiała potrzebę uproszczenia komunikacji człowieka z maszyną. Jako pierwsza, wdrożyła do masowej produkcji komputery Macintosh, których podstawowym wyposażeniem służącym wprowadzaniu poleceń była mysz. Prekursorskie dążenie marki do ułatwienia obsługi komputera po raz kolejny znalazło odzwierciedlenie w 2007 r., kiedy to miała miejsce premiera iPhone'a – pierwszego powszechnie dostępnego urządzenia z ekranem dotykowym. Z czasem okazało się, że sterowanie aplikacjami przy pomocy gestów jest tak intuicyjne, że korzystanie ze smartfonów i tabletów nie nastręcza problemów nawet dwulatkom. Telefony wyposażono także w asystentów, odbierających i inteligentnie reagujących na komendy głosowe, jak „nawigator wiedzy” Siri, wyświetlający prognozę pogody w odpowiedzi na pytanie, czy tego dnia potrzebny będzie parasol. Zjawisko nie pozostało bez wpływu na projektantów rozwiązań intralogistycznych. Upowszechnienie nowoczesnych interfejsów w urządzeniach codziennego użytku stało się bodźcem dla zwiększenia intensywności prac nad systemami uproszczenia i automatyzacji określonych zadań w transporcie.

Automatyczne automobile

Żeby umożliwić swoim użytkownikom korzystanie z Internetu również podczas kierowania samochodem, Google od lat rozwija projekt samosterującego się auta. Według dokumentacji prototypu, na 680 tys. przejechanych kilometrów, miało miejsce zaledwie 69 sytuacji, w których wymagana była interwencja człowieka. Choć zapewne upłynie jeszcze wiele czasu, nim samochodami poruszającymi się po drogach publicznych sterować będą wirtualni kierowcy, już dziś komputerowe systemy przejmują część zadań osoby siedzącej „za kółkiem”. Elektroniczni pomocnicy w nowoczesnych samochodach zajmują się między innymi: dostosowaniem prędkości do sytuacji na drodze i zachowaniem odpowiedniego odstępu od in-



nych aut. Minimalizują ryzyko poślizgu, umożliwiają zmianę pasa, gdy groziłoby to wjechaniem w innego użytkownika ruchu, hamują awaryjnie, a nawet samodzielnie omijają przeszkody i parkują. Według ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club), dzięki systemom regulującym prędkość zanotowano spadek liczby poważnych wypadków drogowych o 17 proc. Zastosowanie asystentów awaryjnego hamowania pozwoliło o 28 proc. zmniejszyć częstotliwość sytuacji, w których ktoś zginął wskutek przejechania. Wsparcie zmiany pasa wpłynęło na ograniczenie o 26 proc. kolizji w trakcie tego manewru w przypadku samochodów osobowych i o 49 proc. – dla pojazdów ciężarowych. Biorąc pod uwagę fakt, że powodem 90 proc. wypadków jest ludzki błąd, przekazanie kierownikowi komputerom mogłoby ocalić wiele osób. Choć nie ma technicznych przeciwwskazań, by wprowadzić na drogi „auta autonomiczne”, występują jednak pewne bariery administracyjne: gdy samochód prowadzi się sam, trudno wskazać osobę odpowiedzialną za ewentualną kolizję. O tego typu regulacje łatwiej w obszarach niepodlegających kodeksowi ruchu drogowemu – takich, jak na przykład magazyny i hale przemysłowe. Dlatego też już dziś funkcjonują w nich rozwiązania łączące zdobycze z obszaru nowoczesnych interfejsów oraz układów samodzielnej jazdy.

Inteligentna intralogistyka

W 2011 roku firma STILL wprowadziła na rynek system iGo Easy. Aplikacja umożliwiła automatyzację pracy wózków wysokiego podnoszenia z poziomu tabletu. Prosty dotykowy interfejs pozwalał na zaprogramowanie tras przejazdu i zadań wykonywanych w określonych punktach magazynu. W tym roku miało premierę iGo neo, rozwiązanie stanowiące kolejny krok w kierunku uproszczenia współpracy pomiędzy maszyną i człowiekiem. Aplikacja sprawia, że wózek kompletacyjny CX 20 samoczynnie porusza się za operatorem, dostosowując go do jego rytmu działania i całkowicie zwalniając go z konieczności obsługi pojazdu. – Bezpieczne podążanie za człowiekiem i włączanie się do procesów transportowych umożliwiające jest przez zintegrowany układ Motion Tracking. Dzięki wchodzącym w jego skład czujnikom i laserowemu systemowi rozpoznawania otoczenia, STILL iGo neo CX 20 w czasie rzeczywistym analizuje topografię magazynu, usytuowanie regałów, lokalizację użytkownika i innych uczestników ruchu – mówi Tobiasz Jakubczak, specjalista ds. produktu STILL Polska. – Automatyczna instalacja ochraniająca, eliminuje ryzyko kolizji z regałami, ludźmi i innymi urządzeniami. System panoramicznego rozpoznawania otoczenia przy pomocy skanera

laserowego, rejestruje położenie obiektów wokół wózka 84 000 razy na sekundę, pozwalając z wyprzedzeniem identyfikować przeszkody. Umożliwia to płynną i bezpieczną jazdę i eliminuje sytuacje wymagające nagłego hamowania, grożące uszkodzeniem przewożonego ładunku. Pojazd dysponuje pamięcią operacyjną, w której zapisuje jakie przeszkody już ominął. Na podstawie zmian wzajemnego położenia, odróżnia także obiekty statyczne i dynamiczne. Bazując na tych danych, planuje optymalne trasy przejazdu i realizuje najbezpieczniejsze zachowania – dodaje Jakubczak.

Roboty zamiast robotników?

W związku z kwestią wykorzystania w przemyśle systemów automatycznych i pojazdów autonomicznych, często przywołuje się wizję zastąpienia przez roboty osób odpowiedzialnych za obsługę linii produkcyjnych czy transportu wewnętrznego. Tylko w Niemczech na tego typu stanowiskach zatrudnionych jest 180 tysięcy ludzi. Czy powinni czuć się zagrożeni bezrobociem? Według Josephine Hofmann, badającej w Instytucie Fraunhofera rynek pracy w przemyśle, zmiany oczywiście występują. W miejsce likwidowanych posad powstają jednak nowe, o nieco innym – bardziej skomputeryzowanym – profilu zatrudnienia. Przewiduje się, że zamiast zastępować robotników, maszyny będą w rosnącym zakresie ich wspierać, zwiększając ich efektywność – tak, jak iGo neo STILLa czy stosowane w Audi rozwiązanie PART4you – robotyczne ramię, ułatwiające operowanie narzędziami i częściami. Pomimo niesłychanego tempa rozwoju i intensyfikacji komunikacji ludzi z maszynami, nie powinniśmy więc spodziewać się konfliktu, lecz raczej symbiozy, niosącej nowe możliwości. *ba*

CO OTRZYMUJEMY DZIĘKI KARTOM PALIWOWYM?



Mariusz Derdziak

doradca
DKV Euro Service Polska

Obecnie, przy pomocy tej samej karty paliwowej, zapłacimy nie tylko za paliwo czy przejazd autostradami i tunelami, ale także za serwis, 24 h pogotowie awaryjne czy też komplet wycieraczek na stacji. Ta sama karta umożliwi odzyskanie zapłaconego za granicą podatku VAT, a także zapewni długi termin płatności za wszystkie świadczenia.

Dokładny zakres usług oraz zasięg danej karty zależy w głównej mierze od faktu, czy jej emitentem jest konkretny koncern paliwowy, czy też operator niezależny. W przypadku tych pierwszych, płacenie kartą za paliwo możliwe będzie jedynie w obrębie sieci danej marki. Dużo korzystniej wygląda to w przypadku operatorów niezależnych, takich jak DKV, których sieć punktów akceptacji jest znacznie większa, np. w przypadku kart DKV CARD do dyspozycji jest ponad 60 tys. punktów akceptacji w całej Europie (z czego 44 500 to stacje paliw).

Stawiamy na nowoczesność

DKV od lat silnie stawia na rozwój narzędzi online. Przykładami są serwisy typu DKV Maps czy DKV eReporting, które mają na celu oszczędzić przewoźnikom czas oraz pieniądze. Chodzi o umożliwienie klientowi samodzielnego ustawienia kierowcom dostępu do poszczególnych produktów DKV. To niby proste, jednak w przypadku tak rozległej sieci akceptacji (44 tys. stacji + wszystkie systemy mycia w Europie) obszar innowacji DKV stanowi największe wyzwanie i jest dziś najsilniej rozwijany. Już teraz klienci mogą wskazywać kierowcom, na których stacjach powinni tankować ich kierowcy lub do jakiej wartości zakupów mogą dokonywać. Podobnie możemy ustawić, które odcinki płatnych dróg w Europie są preferowane, a których kierowcy powinni unikać. System DKV alarmuje przewoźnika za każdym razem, kiedy dokonana zostanie transakcja niezgodna z przyjętymi założeniami.

DKV – największy niezależny operator kart

Karta paliwowo-serwisowa DKV honorowana jest w 42 krajach Europy, tworząc tym samym największą, a zarazem najgęstsza sieć usługową w tej branży. Korzysta z niej ok. 120 000 firm na całym świecie. W Polsce DKV współpracuje z siecią ponad 4000 stacji paliw i kilkuset warsztatów. Karta DKV CARD umożliwia bezgotówkowe tankowanie na stacjach wszystkich liczących się marek oraz dostęp do wielu usług dodatkowych.

