

transport manager



**WEŹ BYKA ZA ROGI,
BY ZDAŹYĆ PRZED UPADŁOŚCIĄ**

STRONA 12



**OUR SERVICES.
YOUR SUCCESS.**

YES!



THE TRUCK & TRAILER
SPECIALIST

- sprzedaż naczep Schmitz Cargobull
- sprzedaż zabudów Schmitz Cargobull
- sieć serwisowa 24h w całej Europie
- umowy Full Service
- serwis napraw powypadkowych i bieżących
- centralny magazyn części zamiennych
- finansowanie fabryczne
- wynajem długookresowy



EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG



+48 22 733 53 00
www.ewt.pl

authorized
Partner of
**SCHMITZ
CARGOBULL**





/ ROZWIJAJ SWÓJ BIZNES

fleetcare

Bridgestone Europe NV/SA
S.A. Oddział w Polsce

Znajdź dealera opon Bridgestone
na stronie www.bridgestone.pl

BRIDGESTONE

MUSISZ WZIĄĆ TEGO BYKA ZA ROGI



Marek Loos

redaktor naczelny Transport Manager
marek.loos@transport-manager.pl

Sytuacja w branży towarowego transportu drogowego jest bardzo poważna. Moim zdaniem poważniejsza niż w latach 2007-2008, kiedy szalał poprzedni kryzys – nie tylko w naszej branży. Naprawdę źle zaczęło się robić gdzieś około drugiego kwartału 2023 r. Rozmawiając wówczas z właścicielami dużych firm transportowych z całej Polski, słyszałem, że nawet oni – prezesi – muszą osobiście brać się za poszukiwanie zleceń (nawet na giełdach), bo tych brakowało. Inni wyjaśniali: „Marek, dotychczasowe kryzysy narastały stopniowo, a teraz to jakby ktoś nam odciął prąd”. No dobra – to są moje odczucia. A jak sytuacja wygląda w liczbach?

W 2023 r. zapotrzebowanie na transport w całej Europie spadło w porównaniu do 2022 r. o 15-20 proc. – informuje Transport Intelligence (Ti), brytyjska firma monitorująca globalny rynek przewozowy. Według prognoz Ti, realny wzrost wartości sektora transportu drogowego w Europie w 2023 r. miał nie przekroczyć 1,4 proc., co oznacza znaczny spadek w porównaniu do wzrostu o 3,5 proc. w roku 2022.

W listopadzie 2023 r. spadek przewozów towarów w UE wyniósł 9 proc. w stosunku do tego samego miesiąca poprzedniego roku, a w okresie styczeń-listopad przewieziono o 25 proc. mniej towarów niż w analogicznym okresie w 2022 r. Spadek był widoczny również w danych polskiego GUS, wskazując na ogólne zmniejszenie przetransportowanych różnymi drogami ładunków o 3,1 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Mniejszy popyt na transport drogowy w Polsce przełożył się na spadek stawek przewozowych. W III kwartale 2023 r. stawki spotowe były niższe niż stawki kontraktowe. W listopadzie 2023 r. ceny detaliczne w transporcie były o 22 proc. niższe niż w roku poprzednim, także ze względu na obniżenie cen ropy naftowej.

Na to należy nałożyć gigantyczny wzrost kosztów zatrudnienia kierowców, związany z wejściem w życie najbardziej restrykcyjnych zapisów Pakietu Mobilności, co miało miejsce na dwa dni przed rosyjską inwazją na Ukrainę. Sama wojna za naszą wschodnią granicą napędziła gigantyczny wzrost cen paliw. Do tego rozszalała się nieuczciwa konkurencja na rynku przewozowym, zarówno ze strony polskich, jak i ukraińskich przewoźników. W przypadku rodzimej konkurencji – mowa o firmach nieprzestrzegających zasad wynagradzania kierowców w transporcie międzynarodowym zgodnie z Pakietem Mobilności. Nie sposób z nimi konkurować, ale... aż do pierwszej kontroli ich firm. Kary są tak drakońskie, że oznacza to dla nich upadek, ale do tego czasu uczciwi przewoźnicy muszą utrzymać się na rynku. Ukraińcy natomiast nieuczciwie odbierają nam ładunki, wykonując zabronione dla nich w UE przewozy kabotażowe i cross-trade.

A Tobie – managerze transportu – pozostaje tylko wziąć tego przewozowego byka za rogi, przeprowadzić go przez kryzys i uważać, żebyś nie został zmuszony do działań, które będą miały na celu, byś zdążył przed upadłością.

Marek Loos

Renault Trucks Gama T



NOWA GAMA T MA WSZYSTKO O CZYM MARZYŁEŚ

Unikalny wygląd zewnętrzny

Nowe systemy bezpieczeństwa

Silnik nowej generacji Turbo Compound

Nowe cyfrowe wyświetlacze

renault-trucks.pl



**RENAULT
TRUCKS**

WYDAWCA

Media4Business Sp. z o. o.
ul. Heleny Szafran 6
60-693 Poznań

REDAKCJA

ul. Heleny Szafran 6
60-693 Poznań
tel.: +48 61 30 70 226
info@transport-manager.pl

ZESPÓŁ MEDIA4BUSINESS

Marek Loos

redaktor naczelny Transport Manager
kom.: +48 726 558 835
marek.loos@transport-manager.pl

Dominik Jańczak

dominik.janczak@logistics-manager.pl

Przemysław Ozga

przemyslaw.ozga@production-manager.pl

Karolina Warsicka

Brand Manager
kom.: +48 534 868 348
karolina.warsicka@transport-manager.pl

Aleksandra Pisarzewska

aleksandra.pisarzewska@logistics-manager.pl

Klaudia Sobczak

Project Manager
kom.: +48 534 258 228
klaudia.sobczak@transport-manager.pl

Patryk Pawłowski

patryk.pawlowski@production-manager.pl

Alicja Szymańska

alicja.szymanska@production-manager.pl

Szymon Drobina

szymon.drobina@transport-manager.pl

Klaudia Teper

klaudia.teper@mediapressfilm.pl

PRENUMERATA

tel.: +48 61 30 70 226
info@transport-manager.pl

SKŁAD

Expansja Advertising Sp. z o.o.
ul. Kordeckiego 47, 60-144 Poznań
tel. +48 61 841 17 52/53
fax +48 61 866 64 83
kontakt@expansja.pl

DRUK

Expansja Advertising Sp. z o.o.
ul. Kordeckiego 47, 60-144 Poznań

www.transport-manager.pl



TEMAT NUMERU

ZDAŹYĆ PRZED UPADŁOŚCIĄ – STRATEGIE NA TRUDNE CZASY



Po zniesieniu postpandemicznych ograniczeń wydawałoby się, że sytuacja w branży TSL ustabilizuje się, a w najbliższym czasie będziemy przyglądać się wyłącznie jej dalszemu rozwojowi. Tymczasem po pandemii zbiegły się ze sobą trzy czynniki: wzrost kosztów, wysoka inflacja i kryzys gospodarczy, sprawiając, że znaczna część firm transportowych walczy obecnie o przetrwanie. W raporcie podsuwamy managerom transportu strategie na trudne czasy.

STRONA 12



RAPORT NUMERU

DŁUGIE CIĘŻARÓWKI – 4 ETAPY WDRAŻANIA W POLSCE



Polska Izba Spedycji i Logistyki wystosowała do Ministerstwa Infrastruktury propozycję wdrożenia w Polsce możliwości przewozów zestawami klasy EMS. Propozycja zawiera szczegółową analizę pozytywnego wpływu na rynek transportowy tych zestawów, popartą bardzo interesującymi danymi oraz zawierającą sugestie podziału czasu wdrażania tych zestawów na 4 etapy. Treść pisma może stanowić ciekawą lekturę dla właścicieli firm transportowych i managerów branży TSL.

STRONA 30

POLECAMY

Co zyskujesz zamawiając prenumeratę?



Aktualności z branży transportu



Merytoryczne artykuły polskich
i zagranicznych autorów



Dostęp do najciekawszych
case studies



Wiedzę o prowadzeniu biznesu



Darmową wysyłkę



6 wydań w ciągu roku



Papierowa
399 zł
+ 8% VAT



Pakiet
499 zł
+ 8% VAT



Elektroniczna
250 zł
+ 8% VAT



WEJDŹ NA www.transport-manager.pl/prenumerata

WPISZ KOD KUPONU: **MANAGER2024** I ODBIERZ **RABAT 20%** NA ROCZNĄ PRENUMERATĘ

transport
manager

ZARZĄDZANIE

- RAPORT:** **STRATEGIE NA TRUDNE CZASY**
- 12 Zdążyć przed upadłością
 - 18 Planuj, kontroluj i ucz się
 - 22 Na dobre i na złe: co zrobić z majątkiem i firmą
 - 26 Finansowa poduszka bezpieczeństwa
- RAPORT:** **EUROPEJSKIE SYSTEMY MODULARNE**
- 28 Długie ciężarówki – 4 etapy wdrażania w Polsce
 - 34 EMS – jak to robią w innych krajach
 - 38 Od Dolly do EcoDuo
- RAPORT:** **TELEMATYCZNE OPTIMALIZACJE**
- 40 Bez informacji nawet Odyn daleko nie zajędzie
 - 46 Cyfrowe łańcuchy dostaw
 - 48 Trwa rok prawdy dla polskiego sektora transportowego

LOGISTYKA

- WYWIAD 52 Sztuczna inteligencja – mózgiem wynalazczości
- MAGAZYNY LOGISTYCZNE 56 Nie taki diabeł straszny, jak go malują

PRAWO

- NOWOŚCI 64 Skracanie łańcuchów transportowych
- W GĄSZCZU 68 Jak radzić sobie z wymuszeniami przewoźników
- 72 Kontrole IMI w praktyce: co zmieniło się po 2 latach

FINANSE

- CENY / PROGNOZY / ANALIZY 76 Waluty / Paliwa
- 77 Leasing / Handel
- OPŁATY 78 Coraz większa szansa na odzyskanie niemieckiego myta
- PROMOCJA 80 Czas, szkodowość i koszty w dół
- 82 Mieć, czy użytkować? Oto jest pytanie!

TECHNIKA

- 86 525 km zasięgu i 475 kM mocy „z wtyczką”
- PROMOCJA 90 Kolejny krok Shell w kierunku dekarbonizacji transportu drogowego
- NACZEPY 92 Siła napędowa chłodnego łańcucha



POSTAW NA LIDERA – WYBIERZ SCANIA!



Scania Super 460 R wyróżnia się najwyższą wydajnością w transporcie długodystansowym, co potwierdza wygrana w prestiżowym teście porównawczym „Green Truck”, zorganizowanym przez redakcje branżowe „Trucker” i „Verkehrs-Rundschau”.

To już dziewiąte zwycięstwo Scania w tym prestiżowym konkursie!

FAKTY:

Gdy przyjrzymy się bliżej danym wykorzystywanym w przeliczeniach jurorów „Green Truck”:

- na dystansie 100 km średnia różnica między Scania, a zdobywcą drugiego miejsca wynosi 0,41 l paliwa,
- pojazd ciężarowy w transporcie długodystansowym przejeżdża około 150 tys. km rocznie, oznacza to, że roczny poziom oszczędności paliwa dzięki Scania wynosi **600 l**,
- przy masie 7 040 kg, Scania była również najszybszym pojazdem i osiągnęła najwyższą średnią prędkość, która wynosiła 79,70 km/h.



ZARZĄDZANIE

12

dr Ulyana Zaremba
Marta Romańska
Piotr Kempański

ZDAŹYĆ PRZED
UPADŁOŚCIĄ

28

Marek Loos

DŁUGIE
CIĘŻARÓWKI:
4 ETAPY
WDRAŻANIA
W POLSCE

40

Dorota
Syganiec-
Marszewska

BEZ INFORMACJI
NAWET ODYN
DALEKO NIE
ZAJEDZIE



➡ NORMA EURO7 PRZYJĘTA

Rada Europejska przyjęła rozporządzenie o Euro 7, które kończy proces legislacyjny dotyczący nowej normy emisji spalin, informuje Puls Biznesu. Oznacza to, że akt ustawodawczy został przyjęty.

Kiedy auta będą musiały spełniać wymogi normy Euro 7? To zależy od rodzaju pojazdu (...). W przypadku nowych ciężarówek, autobusów i przyczep ustawodawca przewidział 60 miesięcy na dostosowanie, a dla nowych typów tych pojazdów 48 miesięcy.

TR



➡ TLP I ZMPD APELUJĄ O RZĄDOWE WSPARCIE



Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce i związek pracodawców Transport i Logistyka Polska zaapelowały do Rządu RP o wsparcie firm transportowych w procesie wymiany tachografów cyfrowych, z dotychczasowych na inteligentne. Taki jest bowiem jeden wymogów Pakietu Mobilności. Wystosowano do ministra infrastruktury, Dariusza Klimczaka wspólny apel o dofinansowanie tego procesu. I to możliwie szybko tak, aby ułatwić jak najszybsze rozpoczęcie tej procedury, gdyż odkładanie decyzji o wymianie tachografów na ostatnią chwilę może skończyć się unieruchomieniem pojazdów na kilka tygodni ze względu na spiętrzenie usług wykonywanych przez warsztaty.

RP

➡ CLICKTRANS ZMIENIA WYGLĄD STRONY I LOGO

clicktrans

Clicktrans, giełda transportowa łącząca przewoźników z klientami indywidualnymi i biznesowymi, zmieniła swój wygląd. Wszystko po to, by nowa odsłona serwisu była bardziej nowoczesna, przejrzysta i intuicyjna. Clicktrans w 2024 r. świętuje 14 lat obecności na rynku. Dla ponad 38 tys. zweryfikowanych przewoźników jest źródłem pozyskiwania wartościowych zleceń transportowych z całej Europy, bo Clicktrans rozwija się dynamicznie w Polsce, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Hiszpanii i Włoszech. Kolejny rok działalności przyniósł spore zmiany wizualne oraz komunikacyjne podkreślające nowoczesny charakter platformy.

– Naszym celem było unowocześnienie wyglądu platformy. Dzięki zmianom wizualnym korzystanie z Clicktrans będzie bardziej intuicyjne i komfortowe dla użytkowników – zarówno dla tych zlecających transport, jak i przewoźników. Chcemy, by pozyskiwanie nowych zleceń było dla przewoźników jeszcze wygodniejsze. – mówi Michał Brzeziński, CEO Clicktrans.

KL

➡ DOSTAWA RENAULT TRUCKS

Renault Trucks Polska ogłosiło, że firma Berto Polska zdecydowała się na zakup dwóch zestawów chłodniczych, opartych na nowym modelu gamy D Wide 6x2. Zamówione pojazdy, wyposażone w 11-litrowe silniki DE o mocy 460 KM, będą wsparciem dla działalności transportowej Berto Polska. Jednym z kluczowych elementów oferty Renault Trucks dla Berto Polska są zaawansowane systemy bezpieczeństwa, spełniające najnowsze unijne przepisy General Safety Regulation (GSR). Jednym z nich jest system radarów i kamer monitorujących najbliższe otoczenie wokół pojazdu, ostrzegając kierowcę o obecności pieszych, rowerzystów i innych pojazdów. Dzięki temu kierowcy mogą podejmować bardziej świadome decyzje podczas zmiany pasa ruchu czy manewrowania w przestrzeniach miejskich.

KL



GDY TWOJA FIRMA POGRĄŻA SIĘ W DŁUGACH
I ZMIERZA DO DEFINITYWNEGO WYGASZENIA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ
ORAZ LIKWIDACJI TWOJEGO MAJĄTKU, WEŹ BYKA ZA ROGI, BY...

ZDAŹYĆ PRZED UPADŁOŚCIĄ



dr Ulyana Zaremba



Marta Romańska



Piotr Kempieński

Po zniesieniu popandemicznych ograniczeń wydawałoby się, że sytuacja w branży transportowo-spedycyjno-logistycznej (TSL) ustabilizuje się, a w najbliższym czasie będziemy przyglądać się wyłącznie jej dalszemu rozwojowi. Jednak obecne realia (odczuwalne nadal skutki pandemii oraz okresu wysokiej inflacji czy trwająca wciąż wojna na Ukrainie) wskazują, że przedsiębiorcy z sektora TSL mierzą się i wciąż będą się mierzyć z coraz większą liczbą wyzwań i zagrożeń, które mogą mieć istotny wpływ na ich działalność.



Ciągle rosnące koszty prowadzenia działalności w zakresie chociażby wzrostu minimalnego wynagrodzenia czy wzrostu opłat drogowych w Niemczech (w związku ze zwiększeniem płatności za emisję CO₂) oraz analogicznych planów w innych krajach, znacząco wpłyną na rentowność wykonywanych zleceń. Przedsiębiorcy nie będą mogli także liczyć na obniżki w zakresie cen pojazdów ciężarowych i nacze, a dodatkowo decyzja podjęta przez OPEC o ograniczeniu wydobycia ropy naftowej i przedłużająca się wojna na Ukrainie (w tym ostatnie ataki na rosyjską infrastrukturę krytyczną) wpłyną na wzrost cen paliw.

Kondycja branży

Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW) obniżył prognozę globalnego wzrostu gospodarczego do 2,9 proc., ale jednocześnie utrzymuje wzrost na poziomie 3 proc. dla roku bieżącego. Prognozy na 2024 r. sugerują poprawę koniunktury w sektorze TSL. Światowy handel towarami, pomimo trudności w bieżącym roku, ma zaliczyć odbicie w kolejnym roku – szacowany jest wzrost do poziomu 3,3 proc.

Pomimo dekonunktury, branża TSL w Polsce weszła w 2024 r. jako niezagrożony lider sektora w Europie z perspektywami na dalszy rozwój. Zgodnie z prognozami OECD, kolejne lata przyniosą dalsze zapotrzebowanie na transport międzynarodowy. Do 2025 r. tempo wzrostu wyniesie niecałe 2 proc., a do 2030 r. ma sięgnąć 18 proc., przekraczając 2 mld tonokilometrów.

Nienajlepsze nastroje i możliwe działania

Nastroje przedsiębiorców z branży TSL w Polsce nie należą jednak do najlepszych. Pomimo optymizmu w innych sektorach, w branży nadal przeważają nastroje negatywne. Szczególnie wśród mikro i małych przedsiębiorstw. I trudno się temu dziwić, gdyż rosnąca konkurencja oraz koszty prowadzenia działalności nie wskazują na korzystną zmianę w niedalekiej przyszłości.

Dlatego warto, aby przedsiębiorcy już teraz na bieżąco weryfikowali swoją sytuację finansową i podejmowali działania naprawcze, jeszcze zanim będą zagrożeni niewypłacalnością albo staną się niewypłacalni. Wprowadzenie chociażby bieżącego monitoringu przychodów i kosztów czy skorzystanie z faktoringu albo ograniczenie kosztów z umów leasingu będzie dobrym rozwiązaniem, jeśli widzimy, że nasza płynność finansowa się pogarsza. W sytuacji, gdy jednak podejmowane samodzielnie działania nie przynoszą zakładanych efektów, warto rozważyć możliwość przeprowadzenia restrukturyzacji.

Czy TSL korzysta z restrukturyzacji?

Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności podmioty działające w branży TSL są klasyfikowane w sekcji H: Transport i Gospodarka. Najczęściej podczas rejestracji jako przeważającą działalność gospodarczą wskazują symbol PKD 49.41.Z – Transport drogowy towarów, symbol PKD 52.21.Z – Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy oraz PKD 52.29.C – Działalność pozostałych agencji transportowych. W ramach badania przedsiębiorcy z ww. trzech sekcji zostali poddani szczegółowej analizie pod kątem korzystania przez nich z rozwiązań, które dają im prawo restrukturyzacyjne.

// *Niewypłacalność to stan, w którym dłużnik nie jest w stanie spłacać na bieżąco swoich wymagalnych zobowiązań.* **//**

NOWA GENERACJA POJAZDÓW DAF

Efficiency Champion – mistrz wydajności



Firma DAF wprowadza specjalną edycję pojazdów ciężarowych nowej generacji: DAF Efficiency Champion. Oferują one pełny zakres rozwiązań oszczędzających paliwo, w tym system DAF Digital Vision oraz kompletny pakiet aerodynamiczny ze spojlerami, fartuchami bocznymi, osłonami bocznymi i specjalną osłoną podwozia optymalizującą przepływ powietrza. Pojazdy z tej serii są zaopatrzone w opony o niskim oporze toczenia, tempomat przewidujący w standardzie, mocny hamulec silnikowy PACCAR MX oraz nowe oprogramowanie gwarantujące cichą i zrównoważoną pracę silnika. Jako jedno z nielicznych na rynku, pojazdy DAF zostały zaliczone do Klasy 3 emisji CO₂, co zapewnia dodatkowe oszczędności na opłatach drogowych przez nawet 6 lat! Łącząc powyższe zalety z niezwykle niską masą i zaawansowanymi układami pokładowymi, seria Efficiency Champion wyznacza nowe standardy wydajności w transporcie. Poznaj ciężarówkę wielokrotnie nagradzaną za niskie zużycie paliwa oraz najniższe koszty eksploatacji. Poznaj mistrzów wydajności!

WWW.STARTTHEFUTURE.COM



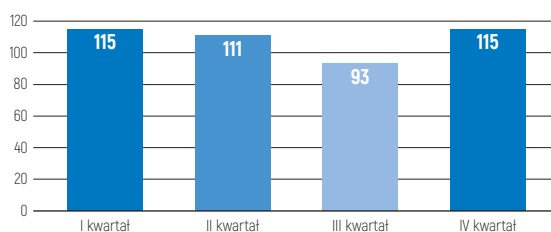
A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

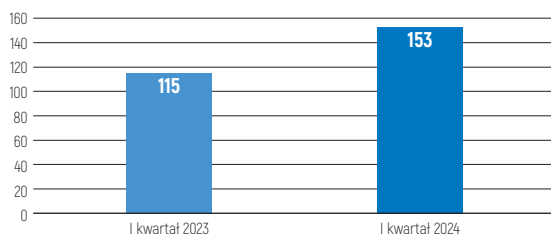
Restrukturyzacja jest dostępna dla przedsiębiorców zagrożonych niewypłacalnością albo już niewypłacalnych.

W I kw. 2024 r. 153 firmy zajmujące się transportem towarów doświadczyło trudności finansowych i zdecydowało się na wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego. Odnotowano wzrost o 33 proc. w porównaniu do I kw. i IV kw. poprzedniego roku. W całym 2023 r. liczba spółek w restrukturyzacji w tej branży wyniosła 434 j. g. (w I kw. – 115, II kw. – 111, III kw. – 93, IV kw. – 115).

Wyk. 1. Liczba postępowań restrukturyzacyjnych w branży TSL w 2023 r.

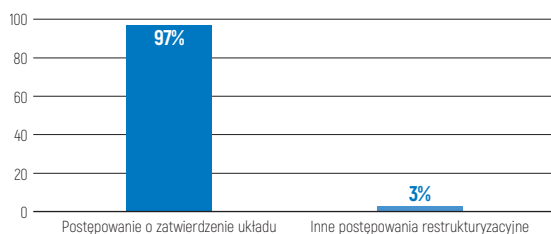


Wyk. 2. Liczba postępowań restrukturyzacyjnych w branży TSL. Porównanie I kwartału 2023 r. i 2024 r.



W zdecydowanej większości przedsiębiorcy zdecydowali się na postępowanie o zatwierdzenie układu (PZU) – 97 proc., a wśród zadłużonych firm dominowały jednoosobowe działalności gospodarcze (80 proc. ogółu restrukturyzacji). Wśród wszystkich postępowań o zatwierdzenie układu, rozpoczętych w I półroczu 2023 r., wniosek o zatwierdzenie układu złożyło 60 proc. zadłużonych przedsiębiorstw.

Wyk. 3. Najczęściej wybierane postępowanie restrukturyzacyjne przez przedsiębiorców TSL w 2023 r.



Z analiz zaprezentowanych w raporcie „RESTRUEraport 2023” wynika, że aż 77 proc. wniosków o zatwierdzenie układu zostaje rozpatrzonych pozytywnie. Dane te wskazują, że postępowanie o zatwierdzenie układu jest dobrym wyborem na wczesnym etapie trudności finansowych, ale przy bardzo skomplikowanej sytuacji dłużnika pozasądowe skuteczne zawarcie układu z wierzycielami może być trudne.

Co więcej, w I kwartale 2024 r. ogłoszono upadłość 6 spółek kapitałowych działających w branży TSL, tj.: Don Trucking (14 lat działalności), Britannia Logistics (12 lat działalności), ATM Logistics z siedzibą w Pile (ponad 8 lat działalności), A.J.M. Transport z siedzibą we Wrocławiu (5 lat działalności), DatEnergy Group i Stando Logistics (7 lat działalności). Z analizy obwieszczeń w Krajowym Rejestrze Zadłużonych i danych finansowych spółek wynika, że wiele firm albo wcale nie korzysta z postępowania restrukturyzacyjnego, by uniknąć upadłości, albo podejmuje decyzję o restrukturyzacji długu na bardzo zaawansowanym etapie trudności finansowych, wybierając przy tym najprostsze postępowanie restrukturyzacyjne.

TSL korzysta z szybkiej i taniej restrukturyzacji

Podsumowując powyższe dane można stwierdzić, iż coraz więcej przedsiębiorców sięga po możliwość skorzystania z restrukturyzacji, wybierając bardzo popularne postępowanie o zatwierdzenie układu (PZU). Nie jest to niczym dziwnym mając na uwadze, że jest to najszybsze i najtańsze postępowanie restrukturyzacyjne, sprawdzające się zarówno dla mikro, średnich i dużych przedsiębiorców, które zapewnia dłużnikom szeroką ochronę w czasie postępowania, a co najważniejsze – dające czas na porozumienie z wierzycielami.

Poniżej przedstawiamy krótką charakterystykę tego postępowania i wskazujemy, jakie korzyści mogą uzyskać przedsiębiorcy wybierając ten rodzaj restrukturyzacji.

Przebieg PZU

Postępowanie o zatwierdzenie układu rozpoczyna się od zawarcia umowy o sprawowanie nadzoru z doradcą restrukturyzacyjnym (przy wyborze doradcy restrukturyzacyjnego nie ma ograniczeń wynikających z wielkości przedsiębiorstwa czy liczby zatrudnianych pracowników). To dłużnik wybiera podmiot, z którym przeprowadzi restrukturyzację. Po podpisaniu umowy przedsiębiorca wraz z doradcą restrukturyzacyjnym, który będzie pełnił funkcje nad-

zorcy układu, ustalają dzień układowy. Dzień układowy to granica oddzielająca zobowiązania powstałe przed tym dniem, tj. zobowiązania objęte restrukturyzacją, które będą podlegały m.in. odroczeniu, rozłożeniu na raty, a nawet częściowemu umorzeniu od zobowiązań bieżących.

O ustalonym dniu układowym dokonuje się obwieszczenia w systemie służącym do prowadzenia postępowań restrukturyzacyjnych, a całe postępowanie odbywa się elektronicznie. Obwieszczenia dokonuje nadzorca układu, dzięki czemu procedura wszczęcia postępowania jest w pełni zależna od przedsiębiorcy i można je rozpocząć bardzo szybko.

W ciągu 3 miesięcy przedsiębiorca, przy wsparciu nadzorca układu, przeprowadza postępowanie, które kończy się głosowaniem wierzycieli nad proponowanym układem, który można określić jako zbiorowe porozumienie określające warunki spłaty zobowiązań. Zaletą tego rozwiązania jest to, że zawarcie wiążącego porozumienia wymaga poparcia większości wierzycieli, a nie ich jednomyślności.

W przypadku przegłosowania układu przedsiębiorca składa wniosek o jego zatwierdzenie przez sąd, a po jego prawomocnym zatwierdzeniu wykonuje go, czyli spłaca swoje zobowiązania zgodnie z ustalonymi warunkami.

Ochrona

Ogromną zaletą PZU jest zapewnienie szerokiej ochrony majątku oraz stosunków umownych przedsiębiorcy w relacji do ograniczeń związanych z prowadzeniem postępowania. Od dnia obwieszczenia o ustaleniu dnia układowego przedsiębiorca zostaje objęty pełną ochroną przed egzekucją, co oznacza, że żaden z wierzycieli nie może prowadzić egzekucji z jego majątku. Nadzorca układu sporządza wykaz umów o kluczowym znaczeniu dla przedsiębiorcy, które nie mogą być wypowiedziane przez kontrahentów. Dodatkowo przedsiębiorca nie musi spłacać zobowiązań objętych układem (będą one spłacane w układzie), co pozwala na „złapanie oddechu” i odzyskanie bieżącej płynności.

Okres ochrony wynosi 4 miesiące, ale automatycznie wydłuża się on w przypadku złożenia wniosku o zatwierdzenie układu, aż do czasu prawomocnego rozpoznania wniosku przez sąd.

Nie warto zwlekać

Restrukturyzacja jest dostępna dla przedsiębiorców zagrożonych niewypłacalnością, albo już niewypłacal-

Podjęcie decyzji o restrukturyzacji na wczesnym etapie problemów ekonomicznych znacząco zwiększa szanse na sukces, rozumiany nie tylko jako zawarcie układu, ale przede wszystkim jako przetrwanie przedsiębiorstwa na rynku.

nych. W dużym uproszczeniu niewypłacalność to stan, w którym dłużnik nie jest w stanie spłacać na bieżąco swoich wymagalnych zobowiązań. W takiej sytuacji niezbędne jest podjęcie działań restrukturyzacyjnych albo złożenie wniosku o upadłość.

Podjęcie decyzji o restrukturyzacji na wczesnym etapie problemów ekonomicznych znacząco zwiększa szanse na sukces, rozumiany nie tylko jako zawarcie układu, ale przede wszystkim jako przetrwanie przedsiębiorstwa na rynku. Czasami może też być dobrą formą stabilizacji sytuacji przedsiębiorstwa w celu przygotowania go do sprzedaży i wyjścia jej właścicieli ze spółki.

Alternatywy

PZU stanowi obecnie najpopularniejszą formę restrukturyzacji. Przedsiębiorcy, których problemy ekonomiczne są tak duże, że mogą nie zostać rozwiązane w ramach PZU, mogą skorzystać jeszcze z 3 innych postępowań restrukturyzacyjnych. Ostateczny wybór formy restrukturyzacji musi być wynikiem indywidualnej analizy sytuacji przedsiębiorcy. Każdy rodzaj postępowania restrukturyzacyjnego jest przewidziany bowiem dla innych potrzeb przedsiębiorców.

Alternatywą dla restrukturyzacji jest upadłość, która zmierza do definitywnego wygaszenia działalności gospodarczej oraz likwidacji majątku przedsiębiorcy.

Restrukturyzacja może też być dobrą formą stabilizacji sytuacji przedsiębiorstwa w celu przygotowania go do sprzedaży i wyjścia jej właścicieli ze spółki.

AUTORZY

dr Ulyana Zaremba

adiunkt w Katedrze Ekonomii i Finansów w Wyższej Szkole Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie

Marta Romańska

radca prawny w Filipiak Babicz Legal

Piotr Kempieński

radca prawny w Filipiak Babicz Legal

FILIPIAKBABICZ
EXPERT HOUSE

PLANUJ, KONTROLUJ I UCZ SIĘ



Maciej Ciołek



Rok 2023 nie był dla branży transportowej specjalnie łaskawy. Spowolnienie gospodarcze w Europie przełożyło się negatywnie na wolumen przetransportowanych ładunków, co w rezultacie poskutkowało również mniejszą liczbą zleceń dla przewoźników. Zdecydowanie mniejszy popyt na transport drogowy przełożył się na spadek stawek transportowych, które w III kwartale 2023 r. były niższe niż stawki kontraktowe. Sytuacja rynkowa nie oszczędziła również cen detalicznych w transporcie, które na koniec 2023 r. były o ponad 20 proc. niższe niż w roku poprzednim.

Do tego wszystkiego przewoźnicy musieli zmagać się z niedoborami kierowców oraz ich wysokimi oczekiwaniami płacowymi. Skutki tych wszystkich niekorzystnych zmian na rynku nietrudno było przewidzieć. W pierwszych sześciu miesiącach poprzedniego roku liczba upadłości w sektorze TSL była taka sama, co w całym 2022 r. (dane Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej). Dodatkowo, w pierwszym półroczu 2023 ponad 2,3 tys. przedsiębiorstw przeszło restrukturyzację, co stanowi wzrost o ponad 80 proc. w porównaniu do roku poprzedniego.

Budżetowanie

Problemy branży widać też w danych Krajowego Rejestru Długów. Łączne zadłużenie całego sektora TSL w Polsce wynosi już ponad 1,3 mld zł, z czego lwią część przypada na firmy zajmujące się transportem drogowym. Nie był to zatem specjalnie udany okres dla przewoźników, a najbliższa przyszłość nie zwiastuje diametralnej zmiany na rynku. Z jednej strony rosnące przeładunki w portach i korzystna dynamika handlu wskazują na wzrost aktywności transportowej w Europie, z drugiej słaba kondycja niemieckiej gospodarki i wolniejsze od spodziewanego tempo odbicia gospodarczego w UE mogą negatywnie wpłynąć na sytuację rynkową w transporcie drogowym. Co w takim razie mogą, a wręcz powinni, zrobić zarządzający w sytuacji dość niepewnej przyszłości?

Z pewnością powinni zacząć budżetować, a więc dokładnie planować to, co zamierzają osiągnąć w danym okresie oraz określić, w jaki sposób – przy pomocy jakich zasobów – chcą to zrobić. Następnie taki plan należy ubrać w liczby, które finalnie dadzą coś, co w rachunkowości nazywamy właśnie budżetem. Jest to dokument, który bardzo dokładnie, bo przy pomocy liczb, precyzuje, co, kiedy i przy pomocy jakich zasobów za-

mierzamy osiągnąć. Co więcej, całość budżetu często dzielona jest na mniejsze elementy, zwane budżetami funkcyjnymi, które przedstawiają liczbowo plany w zakresie sprzedaży, kosztów, zatrudnienia, zakupów itd. Dzięki takiemu liczbowemu ujęciu zarządzający, ale także kierownictwo poszczególnych działów, dokładnie wie, co firma chce osiągnąć w danym okresie, jak zamierza to zrobić i kto jest odpowiedzialny za zrealizowanie określonych celów. To bardzo istotny aspekt prowadzenia biznesu, bo dzięki budżetowi można wprowadzić wewnętrzny porządek, który ułatwia działanie w zmiennym otoczeniu.

Budżet to także eliminacja niepewności, która często prowadzi do paraliżu decyzyjnego. Dzięki jasno określonym planom, wyrażonym konkretnymi liczbami, każda osoba zarządzająca wie, jakie cele się przed nią stawia, kiedy mają one zostać osiągnięte i jakimi zasobami dysponuje do ich realizacji. Pewność w tych aspektach daje autoryzację do działania, a to z kolei prowadzi do bardziej racjonalnych i szybciej podejmowanych decyzji. To ważne, bo niepewna przyszłość często wymaga szybkiego reagowania na bieżące zmiany rynkowe, a bez świadomości jakimi środkami się dysponuje i wiedzy, czy dane działanie realizuje postawione przed nami cele, trudno jest podejmować decyzje. W takich przypadkach zarządzający często wstrzymują się z działaniem, bo nie wiedzą, czy firmę stać na jego realizację lub nie potrafią określić, czy jest ono dla firmy w danym momencie korzystne. Budżet takie problemy rozwiązuje lub co najmniej minimalizuje częstość ich występowania.

Budżetowanie to dokładne planowanie tego, co zamierzamy osiągnąć w danym okresie oraz określenie, w jaki sposób – przy pomocy jakich zasobów – chcemy to zrobić.

Najpierw musielibyśmy wiedzieć, jak nam powinno iść, by później móc stwierdzić, jak nam idzie.

Kontrola

Sporządzanie budżetów to także możliwość bieżącej kontroli działalności firmy, która w ujęciu praktycznym sprowadza się do odpowiedzi na pytanie „jak nam idzie?”. To chyba zresztą jedno z częściej zadawanych przez zarządzających pytań, które często pozostaje bez konkretnej odpowiedzi. Bo jak można to rozstrzygnąć bez żadnego punktu odniesienia? Najpierw musielibyśmy wiedzieć, jak nam powinno iść, by później móc stwierdzić, jak nam idzie. Bez sporządzonego budżetu takiej odpowiedzi nie będziemy w stanie udzielić lub będzie ona mocno nieprecyzyjna, a przecież nie o to nam chodzi. Potrzebujemy tej precyzji, by otrzymana informacja była w jakikolwiek sposób przydatna. Nie bez powodu budżet jest planem przełożonym na liczby, bo to właśnie one dają nam konkretny punkt odniesienia. Dzięki temu zawsze możemy stwierdzić, czy idzie nam zgodnie z planem, a więc dobrze, czy może nie działamy zgodnie z planem, a więc idzie nam źle. Co więcej, możemy sprecyzować, jak bardzo dobrze lub źle nam idzie określając skalę odchylenia, np. pomiędzy budżetowaną wielkością przychodów ze sprzedaży, a ich faktyczną realizacją. To właśnie budżet, a więc plan przełożony na liczby, daje kontrolę nad tym, co się dzieje, bo umożliwia udzielenie rozstrzygającej i precyzyjnej odpowiedzi na pytanie: „jak nam idzie?”. A tylko taka informacja stanowi podstawę racjonalnego podejmowania jakiejkolwiek decyzji o tym, co dalej. Pamiętajmy, zarządzać można tylko tym, co mierzalne.

Poprawa konkurencyjności to nie tylko naprawianie błędów, ale również analiza i implementacja wzorców, które dały nam sukces.

Nauka

Na sam koniec chcę poruszyć sprawę, która w kontekście budżetowania jest moim zdaniem najważniejsza, a która często bywa kompletnie pomijana. Budżety dają możliwość nauki, która, jeśli zostanie przełożona na właściwe wnioski, będzie prowadzić do stałej poprawy w wielu aspektach prowadzonej działalności. W skrócie oznacza to, że firma staje się z czasem coraz bardziej konkurencyjna, a to fundament skutecznej walki rynkowej. Wygrywamy tylko wtedy, gdy robimy coś lepiej niż inni, ale przecież ci inni też nie próżnują i starają się być coraz bardziej efektywni.

I tu z pomocą może przyjść budżet, który na pierwszy rzut oka nic z konkurencyjnością wspólnego nie ma. Ot, sprawne narzędzie rachunkowe, dające możliwość szczegółowego planowania i kontroli. Nic bardziej mylnego, chociaż większość „finansistów” tak właśnie postrzega to narzędzie. Wspomniana wyżej kontrola budżetowa stanowi tylko punkt wyjścia do dalszej analizy, bo skoro coś poszło dobrze lub źle i dodatkowo wiemy, jak bardzo coś poszło dobrze lub źle, to teraz powinniśmy chcieć wiedzieć, dlaczego tak się stało. Jeśli chcemy być coraz lepsi, to powinniśmy się uczyć, a taka analiza to nic innego jak właśnie nauka. I nie chodzi tu tylko o analizę jedynie tego, co zrealizowaliśmy źle. To, co wykonaliśmy zgodnie z planem lub nawet powyżej planu, również powinno być przedmiotem naszego zainteresowania. Odpowiedź na pytanie, dlaczego coś nam się udało zrobić zgodnie z planem jest równie cenna, jak ta, która precyzuje, dlaczego coś nam się nie udało. Poprawa konkurencyjności to nie tylko naprawianie błędów, ale również analiza i implementacja wzorców, które dały nam sukces. Jeżeli będziemy robić to regularnie, a wyciągane z sukcesów i porażek wnioski będą trafne, to powinniśmy systematycznie stawać się coraz bardziej konkurencyjni.

Nie ma i pewnie nigdy nie będzie jednego „magicznego” narzędzia, rozwiązania czy sposobu, które pozwoli przedsiębiorstwu zagwarantować sobie sukces na niepewnym i mocno chwiejnym rynku. Rok 2024 jawi się dla branży transportu drogowego jako mocno niepewny, choć z nadziejami na stopniową poprawę. Kolejne lata podobnie. Z reguły na sukces rynkowy, niezależnie od tego, jak on dla danej firmy wygląda, składa się wiele małych elementów. Jestem przekonany, że jednym z nich może być właśnie budżetowanie. Nie bez powodu wszyscy rynkowi giganci poświęcają dużo czasu, zasobów i środków na jego regularne sporządzanie. Co więcej, robią to od wielu lat i nic nie wskazuje na to, żeby mieli przestać. Budżet to nie tylko liczby i tabele, choć wiele osób tak go postrzega. To narzędzie, które właściwie wykorzystane daje ogromne korzyści nie tylko zarządzającym, ale całemu przedsiębiorstwu.

AUTOR

Maciej Ciołek

MyCFO



MyCFO

RESTRUE

Raport 2023

Restrukturyzacje
i upadłości
w Polsce

Zeskanuj
i pobierz



orestrukturyzacji.pl



2023

NA DOBRE I NA ZŁE: CO ZROBIĆ Z MAJĄTKIEM I FIRMĄ



Dominika Dutkiewicz

Branża transportowa stanowi jeden z filarów gospodarki, a jej dynamika wymaga nie tylko biegłości w codziennym zarządzaniu, ale także strategicznego podejścia do kwestii prawnych i podatkowych. Stabilność finansowa i ochrona majątku w czasach niepewności są kluczowe dla każdej firmy. W tym artykule przyjrzymy się, jak odpowiednio zbudować fundamenty, które pozwolą przetrwać zarówno dobre, jak i trudniejsze momenty, skupiając się na potencjalnych pułapkach związanych z prowadzeniem działalności przewozowej w formie jednoosobowej działalności gospodarczej oraz na korzyściach płynących ze struktur korporacyjnych, takich jak spółki i fundacja rodzinna.

Choć jednoosobowa działalność gospodarcza może wydawać się atrakcyjna ze względu na prostotę założenia i elastyczność, posiada istotne ograniczenia, które mogą narazić osobisty majątek właściciela na różne ryzyka.

Pułapki jednoosobowej działalności gospodarczej

W przypadku firm transportowych, gdzie często dochodzi do dużych wahań przychodów oraz odpowiedzialności prawnej z tytułu wypadków lub uszkodzeń, takie ryzyka są szczególnie niepożądane. Nawet w sytuacji, gdy wszelkie niepożądane zdarzenia losowe omijają przedsiębiorcę, istnieje poważne ryzyko dotyczące chociażby zatorów płatniczych, z którymi dziś borykają się przewoźnicy. Brak odpowiednich zabezpieczeń może skutkować nie tylko utratą płynności, ale w skrajnych przypadkach (spotykanych obecnie zdecydowanie częściej niż do niedawna) nawet doprowadzić do niewypłacalności i utraty majątku osobistego przedsiębiorcy. Dlatego ważne jest, by przedsiębiorcy rozważyli alternatywne formy działalności, które oferują lepszą ochronę.

” Fundacja Rodzinna (choć wcale taka rodzinna być nie musi) może pełnić funkcję narzędzia zarządzania majątkiem, zabezpieczając go przed niepewnościami rynkowymi i osobistymi. **”**

OKIEM EKSPERTA

Mateusz Kamiński

wspólnik Filipiak Babicz Tax



PROSTE PYTANIE: CO ROBIMY Z PIENIĘDZMI?

– Forma prowadzenia firmy to w równej mierze kwestia bezpieczeństwa swojego i majątku, lepszej organizacji firmy, zwłaszcza wielobranżowej, czy przewidywania sytuacji kryzysowych, co dużo bardziej prozaiczna rzecz, czyli kwestia opodatkowania. Rozważając różne opcje prowadzenia swojego przedsiębiorstwa, koniecznym jest uwzględnienie w ich porównaniu, ile będzie – efektywnie, na liczbach – „kosztowała” podatkowo np. jednoosobowa działalność gospodarcza, ile spółka komandytowa, a ile rozbudowana forma kilku spółek z o.o. z uwzględnieniem Fundacji Rodzinnej.

Choć panuje powszechne przekonanie o wyższym opodatkowaniu i kosztach prowadzenia działalności w formie spółek kapitałowych – jest to niestety wiedza zdecydowanie nieaktualna. W ciągu ostatniej dekady działania naszego państwa w sposób skoordynowany dążą do „wypychania” przedsiębiorców z prostych form prowadzenia działalności, takich jak działalność osobista, ale także proste spółki osobowe lub cywilne. Najprostszym narzędziem do tego są oczywiście podatki dochodowe, argument, przed którym uginamy się wszyscy.

Dlatego też „koszt” podatkowy prowadzenia działalności jednoosobowej w ostatnich latach wzrósł z 19 proc. PIT o dodatkowe 4,9 proc. składki zdrowotnej, a wcześniej jeszcze o 4 proc. daniny solidarnościowej. Równolegle w opodatkowaniu spółek pojawiają się systematycznie kolejne rozwiązania korzystne – „mały” CIT 9 proc., tzw. podatek estoński, zwolnienia dywidendowe i obroto- we, choćby te związane z konstrukcją Polskiej Spółki Holdingowej, ale przede wszystkim Fundacji Rodzinnej.

Kluczem dla wyboru optymalnej podatkowo – nie uniwersalnie, ale dla nas, indywidualnie – formy prawnej firmy jest tak naprawdę odpowiedź na jedno proste pytanie: co robię z pieniędzmi? Jeśli wydaję wszystko na konsumpcję – jednoosobowa działalność może nie być taka zła, ale już jeśli przynajmniej część zysku potrzebuję na „obrotówkę” albo inwestuję w rozwój firmy, to spółka („estońska?”), a nawet spółki (holding) będą znacznie korzystniejsze. Jeśli do tego dochodzą inwestycje poza firmą (gielda, obligacje, nieruchomości), a jednocześnie w (nawet bardzo odległej) przyszłości czeka mnie rozwiązanie tematu sukcesji, Fundacja Rodzinna została wprowadzona możliwie także dla mnie. Podatki to liczby, a liczby najlepiej ocenia się przy użyciu kalkulatora, nie zaś dawnych przyzwyczajęń lub zasłyszanych opowieści.

Warto także zaznaczyć, że jednoosobową działalność można przekształcić w spółkę. Proces ten nie oznacza konieczności zamknięcia działalności i rozpoczynania „na nowo”, ale zapewnia kontynuację i ciągłość w zakresie wszelkich umów i zezwoleń. Dodatkowo, przekształcenie jednoosobowej działalności gospodarczej w spółkę z o.o. izoluje ryzyko biznesowe od majątku osobistego właścicieli. Oznacza to, że w przypadku problemów finansowych wierzyciele mogą dochodzić roszczeń tylko do majątku spółki, a nie do osobistego majątku właścicieli.

Jedną z form zabezpieczenia majątku może być fundacja rodzinna. Może ona być powiązana z działalnością

Nawet najlepiej zbudowana struktura prawna i podatkowa nie zastąpi codziennej uważności, zaplanowanej strategii i właściwych procedur.

przedsiębiorstwa, np. w taki sposób, że będzie właścicielem udziałów w spółce, ale to nie jest jedyny model. Stanowi ona znakomite narzędzie do ochrony majątku osobistego, zgromadzonego obok działalności gospodarczej, realizując jednocześnie szereg innych funkcji i stając się źródłem dodatkowego dochodu i zabezpieczenia.

Korzyści ze struktur korporacyjnych

Przejście na strukturę spółki, takiej jak spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, przynosi istotne korzyści dla firm transportowych. Przede wszystkim, taka struktura pozwala na wyraźne oddzielenie majątku osobistego właścicieli od majątku firmy, co jest kluczowe w przypadku pojawienia się zobowiązań czy odpowiedzialności prawnej. Struktura korporacyjna umożliwia także łatwiejsze pozyskiwanie kapitału, zarówno przez możliwość podwyższenia kapitału, jak i zaciąganie kredytów, co jest często niezbędne do skalowania operacji i inwestowania w nowoczesne technologie czy flotę pojazdów.

Holding i spółki specjalnego przeznaczenia

W branży TSL, gdzie różne rodzaje działalności (transport, magazynowanie, serwisowanie, spedycja) mogą być narażone na różne ryzyka, efektywne może być wydzielenie tych działalności do osobnych spółek. Takie podejście nie tylko zwiększa przejrzystość finansową i ułatwia kontroling, ale także pozwala na skuteczniejsze zarządzanie podatkowe i lepsze dostosowanie do przepisów prawa. Nierzadko jednak zdarza się, że przedsiębiorca w ramach jednej działalności prowadzi różne biznesy. Czasami jest to działalność powiązana, bowiem może to być np. warsztat wulkanizacyjny, który wykonuje naprawy i serwis ogumienia własnej floty, ale także świadczy usługi dla podmiotów niepowiązanych. Takie usługi może świadczyć również dilerstwo, serwis naprawczy, myjnia czy stacja paliw.

Holding to struktura korporacyjna, w której firma-matka posiada udziały w jednej lub kilku spółkach-córkach, specjalizujących się w różnych segmentach rynku. Przykładowo, jedna spółka może zarządzać flotą transportową, druga zajmować się logistyką, a trzecia serwisem pojazdów. Taka dywersyfikacja pozwala na lepsze zarządzanie ryzykiem oraz optymalizację kosztów i zasobów. Holding pozwala również na cen-

Przekształcenie jednoosobowej działalności gospodarczej w spółkę z o.o. izoluje ryzyko biznesowe od majątku osobistego właścicieli.

tralizację zarządzania finansami i strategią, co ułatwia kontrolę nad całym przedsiębiorstwem i umożliwia efektywne wykorzystanie synergii między poszczególnymi jednostkami.

Zdarzają się jednak sytuacje, kiedy przedsiębiorca prowadzi jednocześnie działalność przewozową i spedycyjną, ale także najem nieruchomości czy nawet gastronomię. Brak przejrzystego wyodrębnienia tych rodzajów działalności powoduje, że całkowicie lub częściowo tracimy obraz opłacalności poszczególnych działalności czy nawet efektywności podatkowej. Kiedy sprawy robią się trudne, szczególnie istotne jest, by reagować w porę. Niepowodzenie jednej gałęzi naszego biznesu nie musi skutkować złą kondycją całego przedsiębiorstwa czy rzutować na majątek osobisty przedsiębiorcy.

Fundacja rodzinna jako narzędzie biznesowe

Fundacja Rodzinna (choć wcale taka rodzinna być nie musi) może pełnić funkcję narzędzia zarządzania majątkiem, zabezpieczając go przed niepewnościami rynkowymi i osobistymi. W kontekście firmy transportowej, gdzie inwestycje są duże, a ryzyko biznesowe wysokie, fundacja może również pełnić rolę stabilizatora, umożliwiając długofalowe planowanie i sukcesję. Dzięki fundacji możliwe jest zabezpieczenie majątku przed ryzykiem biznesowym oraz osobistym, co jest szczególnie ważne w branży, gdzie wartości majątkowe są duże, a ryzyko operacyjne wysokie. Fundacja rodzinna umożliwia również planowanie sukcesji biznesowej, zapewniając, że kontrola nad firmą będzie przekazywana zgodnie z ustalonymi przez założycieli zasadami. Jest to kluczowe dla długoterminowej stabilności i ciągłości działania firmy.

Korzystając ze struktur korporacyjnych, holdingów i fundacji rodzinnych, przedsiębiorcy w branży transportowej mogą nie tylko zabezpieczyć swoje majątki, ale również znacząco podnieść efektywność operacyjną i finansową swojej działalności. Te struktury prawne oferują elastyczność w zarządzaniu ryzykiem oraz możliwości optymalizacji podatkowej, które są nieocenione w kontekście zmieniających się warunków rynkowych i regulacji prawnych. Implementacja takich rozwiązań jest zatem strategicznym krokiem, który może przy-

/// Koszt podatkowy prowadzenia działalności jednoosobowej w ostatnich latach wzrósł z 19 proc. PIT o dodatkowe 4,9 proc. składki zdrowotnej, a wcześniej jeszcze o 4 proc. daniny solidarnościowej.

/// Podatki to liczby, a liczby najlepiej ocenia się przy użyciu kalkulatora, nie zaś dawnych przyzwyczajęń lub zasłyszanych opowieści.

czynić się do zwiększenia konkurencyjności i wzrostu wartości firmy transportowej w długoterminowej perspektywie.

Pamiętaj o prewencji

Nawet najlepiej zbudowana struktura prawna i podatkowa nie zastąpi codziennej uważności, zaplanowanej strategii i właściwych procedur. Bieżące i kompleksowe zabezpieczenie prawne, takie jak ogólne warunki handlowe, warunki transportowe, ubezpieczenia czy umowy stanowią fundament dla każdej firmy, pozwalając na minimalizację ryzyka operacyjnego i finansowego. Ogólne warunki handlowe i transportowe są szczególnie istotne, ponieważ definiują one zasady współpracy z klientami i dostawcami, stanowiąc ochronę przed niejasnościami i potencjalnymi sporami. Klauzule dotyczące terminów dostaw, kary umowne za opóźnienia czy regulacje dotyczące reklamacji i zwrotów to tylko niektóre z elementów, które powinny być dokładnie określone w umowach.

Takie zabezpieczenia nie tylko chronią firmę, ale także budują zaufanie wśród klientów i partnerów biznesowych, co jest nieocenione w branży, gdzie reputacja i wiarygodność są kluczowe dla długoterminowego sukcesu.

Zbudowanie solidnego fundamentu prawnego i podatkowego w branży transportowej to klucz do zabezpieczenia przyszłości firmy na dobre i złe czasy. Prawdłowo skonfigurowana struktura korporacyjna oraz dodatkowe narzędzia, takie jak fundacje rodzinne, mogą znacząco pomóc w ochronie majątku i zoptymalizowaniu obciążeń podatkowych, co w efekcie przekłada się na większą stabilność i możliwość rozwoju biznesu. Odpowiednie planowanie i korzystanie z dostępnych narzędzi prawnych to niezbędne elementy strategii każdego przedsiębiorcy dążącego do sukcesu w dynamicznie zmieniającej się branży transportowej.

AUTORKA

Dominika Dutkiewicz

prawnik, TSL Expert
Filipiak Babicz Expert House

FILIPIAK BABICZ
EXPERT HOUSE



Dominika Dutkiewicz



Jakub Owczarek

GROSZ DO GROSZA, CZYLI DROBNE OSZCZĘDNOŚCI O DUŻYM ZNACZENIU, A ZBIERZE SIĘ...

FINANSOWA PODUSZKA BEZPIECZEŃSTWA

W obliczu narastającego kryzysu w branży TSL optymalizacja kosztów staje się nie tylko kwestią zwiększenia efektywności, ale przetrwania na rynku. Kryzys gospodarczy i związane z nim niepewności wymuszają na przewoźnikach i spedytorach szczególną ostrożność w zarządzaniu finansami. Teraz, bardziej niż kiedykolwiek, nie można pozwolić sobie na marnowanie zasobów czy mało efektywne działania, które mogą prowadzić do niepotrzebnej ucieczki środków.

Poniżej prezentujemy kilka obszarów, które – odpowiednio zaopatrzone – pozwolą przewoźnikom i spedytorom efektywnie zarządzać finansami i operacjami, aby nie tylko przetrwać, ale i rozwijać się w trudnych czasach.

Windykacja należności

- **Nie zwlekaj:** Zajmuj się windykacją jak najszybciej.
- **Elastyczność:** Dogaduj się z klientami na elastyczne formy spłaty.
- **Odsetki i kary:** Pamiętaj o naliczaniu odsetek oraz egzekwowaniu kosztów rekompensaty (tzw. czterdziestek) i kar umownych zgodnie z warunkami zlecenia.

Wybór partnerów i optymalizacja prawna

- **Weryfikacja partnerów:** Sprawdzaj wiarygodność współpracowników przed rozpoczęciem współpracy.
- **Forma prawna i podatkowa:** Działaj w optymalnej formie prawnej i podatkowej (pomyśl o estońskim CIT, który może poprawić płynność finansową).
- **Ulgi, dotacje, dofinansowania:** Korzystaj z dostępnych ulg podatkowych, dotacji oraz dofinansowań.



Zarządzanie kosztami pracy

- **Zatrudnianie osób niepełnosprawnych:** Analizuj korzyści finansowe wynikające z zatrudniania osób niepełnosprawnych. Dodatkowe zatrudnienie może znacząco odciążyć Twój zespół, a nie musi wiązać się z dużymi kosztami za sprawą znaczących oszczędności, płynących z zatrudnienia osób niepełnosprawnych. Na rynku są podmioty zajmujące się rekrutacją osób niepełnosprawnych o szczególnych kompetencjach.
- **Optymalne rozliczanie wynagrodzeń:** Sprawdzaj, czy wynagrodzenia są rozliczane oszczędnie i prawidłowo. Delegacje, sanitariaty, wynagrodzenia prowizyjne, ubezpieczenia – istnieją różne rozwiązania na wypłaty różnych świadczeń, sprawdź, czy nie przepłacasz i nie rozliczasz ich błędnie.
- **Delegacje i wynagrodzenia prowizyjne:** Upewnij się, że wszystkie świadczenia są naliczane prawidłowo, a system wynagrodzeń jest optymalny pod kątem składek ZUS. Dotyczy to także form zatrudnienia zarządu, prokurentów i innych, nie tylko kierowców czy spedytorów.

Odwołania od kar i aktywny udział w postępowaniach

- **Nie ignoruj kar:** Każda, nawet najmniejsza kara, może mieć znaczenie. Odwołuj się i bierz czynny udział w postępowaniach. Kary nakładane przez organy nie zawsze są słuszne, nie zawsze nałożone zgodnie z procedurą.

Inwestycje w szkolenia i rozwój zespołu

- **Koszty vs. korzyści:** Szkolenia są tańszą alternatywą dla podwyżek, a jednocześnie stanowią potężne narzędzie motywacyjne.
- **Podnoszenie kompetencji:** Inwestuj w rozwój umiejętności pracowników, zwiększa to ich efektywność i lojalność, zwiększa także twoją konkurencyjność na rynku, nie tylko rynku pracy.

Optymalizacja kosztów ubezpieczenia

- **Ubezpieczenia:** Regularnie porównuj oferty ubezpieczeń, aby znaleźć najkorzystniejsze warunki. Pamiętaj jednak, że nie tylko cena jest czynnikiem powodującym oszczędność, to zakres jest najważniejszy.
- Pamiętaj, że **możesz korzystać z ubezpieczeń członków zarządu**, ubezpieczeń kierowców i innych dobrowolnych form, OC i OCPD to nie jedyne ubezpieczenia o których powinienś pamiętać. Rozważaj to w kontekście korzyści, nie kosztów.

Prewencja i wzorce działania

- **Inwestycje w jakość:** Zainwestuj w dobre wzorce operacyjne i jakość obsługi, aby zapobiegać problemom, zanim wystąpią. Bez dobrego wzoru umownego, np. warunków transportowych, nie masz dobrej ochrony.
- **Pamiętaj o doradztwie:** Musisz korzystać ze wsparcia na bieżąco. Reaguj wówczas, gdy pojawia się wątpliwość czy problem, nie czekaj na moment, gdy sytuacja wymaga już radykalnych działań.

Optymalizacja obciążeń podatkowych

- **Zrozumienie przepisów:** Upewnij się, że rozumiesz aktualne przepisy podatkowe i wiesz, jak one wpływają na twoją działalność.
- **Planowanie podatkowe:** Współpracuj z doświadczonym doradcą podatkowym, aby zidentyfikować możliwości optymalizacji podatkowej, które mogą obejmować wykorzystanie odpowiednich ulg, odliczeń oraz optymalizację formy prawnej firmy. Dzięki temu możesz wypracować przewagę konkurencyjną – taką samą, jak w każdym innym aspekcie, istotnym w kontekście rozwoju biznesu.
- **Regularne przeglądy:** Prowadź regularne audyty podatkowe, aby upewnić się, że firma wykorzystuje wszystkie dostępne korzyści, które mogą znacznie zmniejszyć obciążenie podatkowe.
- **Zabezpieczenie przed zmianami:** Monitoruj zmiany w przepisach, które mogą wpłynąć na twoją działalność, aby szybko dostosować strategię podatkową.

Podsumowując, drobne oszczędności i świadome zarządzanie kosztami mogą mieć znaczący wpływ na finanse firmy transportowej. Regularne przeglądanie i optymalizowanie powyższych aspektów działalności pozwoli na utrzymanie zdrowej równowagi finansowej i operacyjnej w firmie.

AUTORZY

Dominika Dutkiewicz

prawnik, TSL Expert, Filipiak Babicz Expert House

Jakub Owczarek

tax manager, Filipiak Babicz Tax

FILIPIAKBABICZ.
EXPERT HOUSE

POLSKI NARODOWY PROGRAM WDRAŻANIA ZESTAWÓW KLASY EMS
(EUROPEAN MODULAR SYSTEMS)

DŁUGIE CIĘŻARÓWKI

4 ETAPY WDRAŻANIA W POLSCE

Opracował: Marek Loos

RAPORT

EUROPEJSKIE SYSTEMY MODULARNE

Polska Izba Spedycji i Logistyki wystosowała do Ministerstwa Infrastruktury propozycję wdrożenia w Polsce możliwości przewozów zestawami klasy EMS. Propozycja zawiera szczegółową analizę pozytywnego wpływu na rynek transportowy tych zestawów, popartą bardzo interesującymi danymi oraz zawierającą sugestie podziału czasu wdrażania tych zestawów na 4 etapy. Treść pisma może stanowić ciekawą lekturę dla właścicieli firm transportowych i managerów branży TSL.



Współczesny rynek drogowego transportu towarowego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego, cechuje się bardzo dużą konkurencyjnością, którą dodatkowo podnosi fakt, że rynki samych przewozów i zleceń na nie w znacznym stopniu różnią się. Ten drugi z kolei znacznie różni się od samego rynku transportowego. O ile bowiem rynek transportowy jest zdominowany przez podmioty małe i średnie, o tyle branża transportowo-logistyczna przez podmioty duże, w tym nierzadko międzynarodowe koncerny. Powoduje to znaczną asymetrię przetargową i zasobową podmiotów z tych dwóch sfer.

Polscy przewoźnicy, by zachować konkurencyjność w przyszłości, muszą zacząć wdrażać m.in. Europejskie Systemy Modularne.

Wieloobszarowość korzyści z nowych rozwiązań

Polscy przewoźnicy, by zachować konkurencyjność w przyszłości, muszą zacząć wdrażać kompletnie nowe rozwiązania z licznych obszarów skojarzonych, takich jak m.in. taborowe rozwiązania techniczne w sferze dopuszczalnych mas i wymiarów, łączność i sieciowość czy ekologizacja paliwowo-napędowa. Przy czym, o ile w kwestii systemów telematycznych i zarządzania nie ma zbyt wielu ograniczeń formalnych, o tyle kompletnie inaczej prezentuje się powyższe zagadnienie w odniesieniu do limitów masowych i wymiarowych. W tym zakresie nasz kraj pozostaje znacznie w tyle nie tylko za liderami w tej dziedzinie, jak Szwecja i Finlandia, ale i państwami z nami graniczącymi, jak Czechy i Niemcy. Przy czym nawet wdrożenie w Szwecji, a wcześniej w Finlandii, zestawów kategorii HCV-HCT – dwunaczepowych o długości do 34 m i masie całkowitej do 72-74 t – nie pozostaje bez wpływu na konkurencyjność polskich przewoźników w tych dwóch krajach. Po prostu szwedzki czy fiński podmiot może swobodnie holować po terenie swojego kraju dwie naczepy, w tym z dwoma kontenerami, podczas gdy polski praktycznie nie. Zatem część zadań dotychczas wykonywanych przez naszych przewoźników przejmą tamtejsi. Jeden zestaw klasy HCT-HCV eliminuje mianowicie potrzebę posiadania dwóch ciągników i dwóch kierowców, co powoduje, że nasze wcześniejsze przewagi kosztowe, dzięki m.in. tańszemu zasobom, ulegają pełnej biznesowej niwelacji.

Oczywiście zestawy klasy HCT i HCV oraz ich wydanie SEC stanowią specyficzną część rynku. Są dopuszczone

do częściowego ruchu w takich krajach jak Szwecja, Finlandia oraz – w bardzo ograniczonym (testowym zakresie) – Dania, Holandia czy Hiszpania. W związku z tym, kluczowego znaczenia w takich realiach nabiera zezwolenie na przynajmniej częściowe dopuszczenie do ruchu w naszym kraju zestawów kategorii EMS 25,25 m, jak wskazano, oprócz państw zezwalających na ruch SEC, dopuszczonych w Norwegii, Czechach, Niemczech i Belgii. Zestawy takie bowiem pozwalają na uzyskanie istotnych korzyści:

- **ekonomicznych** – poprzez redukcję kosztów na tkm;
- **ekologicznych** – poprzez redukcję zużycia paliwa/energii na tkm;
- **zasobowych** – poprzez zmniejszenie zapotrzebowania na kierowców o jedną trzecią,
- **infrastrukturalnych, związanych z redukcją congestii** – poprzez zmniejszenie ruchu na drogach. Trzy konwencjonalne zestawy typu ciągnik z naczepą, poruszające się w odstępach 40-metrowych, zajmują łącznie 129,5 m pasa drogi. Dwa zestawy EMS 25,25 m przewożące ten sam wolumen zajmują 90,5 m;
- **w sferze bezpieczeństwa** – poprzez zmniejszenie liczby wypadków z udziałem ciężarówek, zarówno w ujęciu bezwzględnym, jak i na tkm wykonanej pracy przewozowej. Statystyki wskazują, iż liczba wypadków rośnie wraz z liczbą pojazdów w ruchu, a nie z przyrostem ich rozmiarów czy masy.

Tym samym zestawy takie wychodzą naprzeciw licznym oczekiwaniom polskiego środowiska towarowego transportu drogowego, gdyż nawet przy masie całkowitej zwiększonej do 44-48 t, przy długości 25,25 m, pozwalają mu na:

- **podjęcie równej konkurencji** z podmiotami z Czech i Niemiec, także na ich terytorium;
- **dalsze zachowanie konkurencyjności w UE.**

Jednocześnie wdrożenie takich zestawów:

- nie wiąże się ze strony przewoźników z koniecznością poniesienia znacznych dodatkowych kosztów – jedynym realnym dodatkowym kosztem jest konieczność zakupu specjalnego 2-osiowego wózka łącznikowego – tzw. dolly;
- wydaje się już możliwe na przynajmniej wydzielonej sieci najważniejszych dróg w kraju, łączących kluczowe centra logistyczne;
- może podnieść konkurencyjność całej polskiej gospodarki poprzez redukcję kosztów rzędu 2-3 proc.;
- może stanowić pewne panaceum na braki kierowców, które są i będą trudne do zaspokojenia

ze względu na liczne problemy, w tym demograficzne;

- stanowią niezwykle proste, tanie i szybkie do wprowadzenia narzędzie, od razu pozwalające na redukcję emisji CO₂ przeliczeniowo na tkm średnio nawet o 10-15 proc. W rezultacie umożliwiają szybkie i tanie realizowanie celów ekologicznych przez państwo polskie przy niskim koszcie, nie obciążającym, jak elektryfikacja, w ogóle gospodarki, jako całości (spowodowany elektryfikacją wzrost kosztów nastąpi praktycznie we wszystkich sektorach gospodarki i dziedzinach życia). Tym samym zapobiegają zjawisku transportowego towarowego wykluczenia dostawczego, albowiem wzrost kosztów dostaw przy braku możliwości ich pokrycia przez nabywców – klientów końcowych – może spowodować, że dostawy towarowe do małych sklepów w powiatach staną się nieopłacalne.

W związku z tym PISiL zwraca się z prośbą o rozważenie wdrożenia następującego programu, poprawiającego ekonomikę i ekologizację polskiego transportu, przy zachowaniu odpowiednich współczynników bezpieczeństwa na drogach.

Plan wdrażania zestawów klasy EMS 25,25 w Polsce

Przede wszystkim cały proces implementacji – przechodzenia od poziomu zespołów klasy LV do LHV może trwać do kilku lat. Jego tempo powinno być uzależnione z jednej strony od możliwości sprostania wyższym obciążeniom przez wybrane szlaki komunikacyjne, z drugiej – od rosnących potrzeb przewożonych, zgłaszanych przez naszą gospodarkę na przemieszczanie ładunków w ruchu tranzytowym, z trzeciej – od zdolności naszych przewoźników do pełnego spożytkowywania korzyści, głównie ekonomicznych i powiązanych (ekologicznych), jakie wiążą się z właściwie przeprowadzanym procesem wdrażania takich pojazdów.

Przy tym, jako minimalne wartości maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) można bazowo przyjąć:

- 44 t przy minimum 7 osiach, co daje uśredniony nacisk na oś na poziomie niespełna 6,3 t;
- 48 t przy minimum 8 osiach, co daje uśredniony nacisk na oś na poziomie zaledwie 6 t.

Dochodzenie do wyższych wartości 56 t i docelowo 60 t DMC odbywałoby się stopniowo – na przestrzeni kilku lat, po wcześniejszych pozytywnych wynikach testów lżejszych zestawów.

Wdrożenie dwunaczepowych zestawów transportowych w Szwecji i Finlandii, ale też Czechach i Niemczech, zmniejsza konkurencyjność polskich przewoźników na tych rynkach.

Kluczową kwestię pełni tu **dobór dróg**. Na początek proponuje się autostrady – A1, A2, A4 i A6 oraz wybrane drogi kategorii S – S3, S6, S7 czy S8. Warunkiem muszą być co najmniej dwa pasy do jazdy w danym kierunku, plus pas awaryjny (możliwe odstępstwo na A4 na odcinku Wrocław-Legnica). Zjazdy z tych głównych tras możliwe byłyby jedynie na odcinku do 10-15 km, z możliwymi dodatkowymi ograniczeniami, jak przykładowo zakaz wyprzedzania, zakaz parkowania na drodze. Do zadań przewoźników należałoby:

- określenie sieci dróg, po której zamierzają eksploatować zestawy EMS;
- określenie sieci punktów załadunku i rozładunku (magazyny, centra logistyczne, terminale kontenerowe i intermodalne).

Instytucje państwowe reprezentowałyby tu m.in. GDDKiA oraz GITD/ITD. Do zadań GDDKiA należałoby – we współpracy z przewoźnikami – wspólne wyznaczenie spójnej sieci dróg, po jakiej mają się poruszać zestawy EMS 25,25. Następnie – na tej podstawie – rozpoczęto by kontrolowany przejazd próbny kilku zestawów EMS 25,25, by sprawdzić ich wpływ na zaznaczone punkty krytycznej infrastruktury punktowej i liniowej. W szczególności takimi punktami krytycznymi byłyby: zjazdy (m.in. geometria), skrzyżowania (wielkość, geometria) i ronda (średnica) oraz mosty i wiadukty (reakcja tych obiektów na większe obciążenia). Sprawdzano by także ścieralność nawierzchni dróg. Badania te na rzecz GDDKiA wykonywałby Instytut Badawczy Dróg i Mostów, a mogłyby one trwać 3-4 miesiące. Do tego kierowca w każdym pojeździe otrzymywałby dokładną mapę z trasą przejazdu, z której nie wolno mu zjechać zestawem EMS (zjazd możliwy jedynie w sytuacji rozformowania takiego zestawu). Przestrzeganie tych tras nadzorowałaby GITD/ITD.

Na tej podstawie w fazie wstępnej określono by:

- po jakich trasach już mogą się poruszać takie zestawy;
- jakie elementy muszą zostać zmienione – przebudowa zjazdów, skrzyżowań, rond;
- powiązane z punktem poprzednim przygotowanie planu czasowego koniecznych zmian (wzmocnień ewentualnych mostów i wiaduktów) oraz przebudowy rond, skrzyżowań i parkingów, wraz ze wskazaniem źródeł finansowania określonych prac w kolejnych latach.

Przy zestawach ważących do 48 t, a nawet 52 t nie wydaje się, by niezbędne było wzmacnianie jakichkolwiek zaznaczonych obiektów krytycznych, jak mosty i wiadukty, na autostradach i trasach szybkiego ruchu. Analogicznie zestawy takie, na tych trasach, nie powinny powodować szybszego zużywania się nawierzchni. Tym bardziej, że ich uśrednione naciski na osie – przy 7-8 osiach – nie powinny przekraczać 6 t (8 osi) – 6,7 t (7 osi). Kwestią otwartą pozostają tu jednak wybrane drogi dojazdowe, zasadniczo te starsze (określenie konieczności wzmocnienia ich nawierzchni czy nawet całej podbudowy).

Przygotowany na tym etapie plan koniecznych zmian w infrastrukturze, ujmujący niezbędne wskazane prace do wykonania oraz źródła ich finansowania i odpowiadających za wykonanie tych prac (drogi krajowe, wojewódzkie, miejskie/gminne, prywatne), w powiązaniu ze wskazywaniem wzrostu dopuszczzeń pojazdów przez przewoźników, nosiłby nazwę Polskiego Narodowego Programu Wdrażania Zestawów Klasy EMS.

Przewoźnicy mogą już na tym etapie dokonywać porównań, niemniej zasadniczy cel polegałby tu na identyfikacji ewentualnych ograniczeń infrastrukturalnych. I na tym by się zasadniczo skupiono.

FAZY WDRAŻANIA ZESTAWÓW KLASY EMS

Fazy wydzielone przy założeniu, że pojazdy klasy EMS mogą się już poruszać po danych trasach – tzn. nie istnieją żadne ograniczenia techniczne ze strony infrastruktury, by przewozy wybranymi fragmentami dróg mogły być realizowane.

Faza 1.

W fazie wstępnej proponuje się dozwolenie ruchu na wybranej, limitowanej sieci dróg (m.in. autostrady A1, A2, A4 i A6, trasy S3, S6, S7 i S8) przez zestawy wydłużone do 25,25 m, ale o DMC zwiększonej jedynie do 44, względnie 48 t, jak zezwolono w Czechach. Okres zasadniczy próbny mógłby trwać 2–4 lata, co już pozwoliłoby na zebranie wielu różnorodnych niezbędnych danych wyjściowych koniecznych przy ocenie. Tu dobrym odnośnikiem może być także właśnie przykład czeski. W fazie tej proponuje się uczestnictwo co najmniej 10–20 przewoźników, każdy z maksymalnie 10 zestawami. Byłyby to wyłącznie zestawy poruszające się w obsłudze konsekwentnego ruchu wahałowego. W trakcie badań mierzono by:

- **zużycie paliwa** w ujęciu względnym i bezwzględnym (na tkm wykonanej pracy przewozowej);

- powiązaną ze zużyciem paliwa **emisję substancji szkodliwych** – zasadniczo CO₂ – ponownie w ujęciu bezwzględnym i względnym;

- **zużycie dróg** i wpływ na punktową krytyczną infrastrukturę drogową – mosty, wiadukty, ronda, parkingi, skrzyżowania.

W przypadku pojazdów porównania odbywałyby się w zestawieniu z analogiczną pracą przewozową, wykonaną przez trzy tradycyjne zestawy i dwa zestawy klasy EMS 25,25. Osobną kwestię stanowiłoby tu – dokonywane przez samych zainteresowanych i biorących udział w badaniu przewoźników – analizowanie oszczędności dotyczących:

- **kosztów osobowych** – kierowcy;
- **kosztów taboru** – redukcja opłat (raty – wynajem, leasing, kredyt) za jeden pojazd wyeliminowany – zbędny w tym modelu funkcjonowania.

Drugi kluczowy obszar wdrożeniowy dotyczy kontynuowania wszelkich prac przez GDDKiA, przy wsparciu naukowo-badawczym Instytutu Badawczego Dróg i Mostów oraz wsparciu kontrolnym ze strony GITD/ITD.

Zarazem dla zestawów wydłużonych przyjęto, by DMC była na poziomie minimum 44 t, a najlepiej 48 t. Od samego początku zestawy klasy EMS mogłyby być używane, jako normalne zestawy „general cargo” i do przewozów w temperaturach kontrolowanych, z nadwoziami typu: skrzynia, furgon, chłodnia. Można je także wprowadzić w budownictwie czy selektywnej zbiórce odpadów, w ramach której jeden zestaw wywoziłby po 3 kontenery w obsłudze ruchu wahałowego między punktami segregacji śmieci, a przykładowo, spalarniami. Natomiast na tym etapie byłby wykluczony przewóz takimi zestawami: żywych zwierząt i paliw oraz innych substancji niebezpiecznych. Nie można byłoby też nimi zabierać ładunków dłuższych i szerszych (szer. ponad 2,4–2,55 m). Już na tym etapie dodatkowo można dopuścić do ruchu nieco cięższe zestawy EMS, stosowane do obsługi transportu intermodalnego, przy ich masie całkowitej na poziomie 48 t, gdy dla pozostałych EMS byłaby ona wstępnie limitowana do 44 t, ewentualnie 52 t, gdy – co wydaje się wyjściem jak najbardziej wskazanym – byłaby ona pierwotnie limitowana do 48 t. Takie zestawy EMS Kombi:

- składałyby się z 3-osowego ciągnika siodłowego oraz specjalnego, połączonego zespołu dwóch naczepek kontenerowych, który może być rozformowany na dwa oddzielne zestawy;
- miałyby minimum 7 osi – 3 w ciągniku oraz 2 + 2/3 w naczepach,

- w następnym etapie – po około dwóch dodatkowych latach – mogłyby mieć masę całkowitą zwiększoną do 56 t, co przy 7 osiach oznacza uśredniony jednostkowy nacisk na oś 8 t;
- służyłyby do zabrania trzech kontenerów 20-stopowych albo jednego 40-stopowego i jednego 20-stopowego;
- mogłyby się poruszać na zasadzie jednostkowych odstępstw/wyjątków jedynie po wybranej sieci dróg, ale z możliwością pokonywania dłuższych niż 150-kilometrowe odcinków dowozowych/odwozowych, do/od terminali kontenerowych lądowych czy morskich.

W fazie tej uczestniczyliby do 10-20 przewoźników, przy czym żaden z nich nie mógłby skierować do prób więcej niż 10-15 zestawów (maksymalnie 10 w odniesieniu do przewoźników dysponujących do 100 wypisów z licencji, maksymalnie 15 w odniesieniu do przewoźników dysponujących powyżej 100 wypisów z licencji).

Faza 2.

Oczywiście, jako następny krok – po pozytywnych doświadczeniach z pierwszego etapu – mogłaby zostać wydana zgoda na zwiększenie DMC zestawów do 52-56 t, z wyjątkiem zestawów do przewozów kombinowanych, gdzie tę wartość – na zasadzie odstępstw – można podnieść odpowiednio do 56 i 60 t. W fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 50, a liczba sprawdzanych przez nich pojazdów do 750. Jeśli by zaś nie było zgody na wzrost DMC zestawu, czyli nadal pozostano by przy 48 t, w fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 60, z kolei liczba sprawdzanych pojazdów do nawet 1000.

W tej fazie niezwykle ważny pozostaje dalszy monitoring wpływu zestawów EMS na ścieranie dróg. Negatywny wpływ zestawów na infrastrukturę punktową w postaci mostów, wiaduktów czy skrzyżowań powinien natomiast zostać ograniczony czy wyeliminowany, wskutek wcześniejszej odpowiedniej przebudowy lub wzmocnienia tych obiektów – tzn. wzmocnienie, realizowane już od etapu pierwszego, od razu powinno polegać na wzmocnieniu tych obiektów w sposób docelowy, a nie jedynie przejściowy. W związku z tym postuluje się, aby to wzmocnienie przewidywało możliwość wprowadzenia na te obiekty za określony czas

W procesie wdrażania EMS instytucje państwowe reprezentowałyby tu m.in. GDDKiA i GITD.

– po 2034 r. – zestawów klasy SEC/HCT-HCV, czyli o długości zwiększonej do 32-34-34,5 m oraz DMC podniesionej do 72-74-76 t.

Faza 3.

Dopiero w kolejnym posunięciu, tym razem maksymalnie po 2-4 latach, można zezwolić na dalszy wzrost DMC 25,25-metrowych zestawów, tym razem już do docelowej wartości 60 t, o ile oczywiście w tym czasie nie wynikną problemy lub nie pojawią się istotne ograniczenia.

Przy dalszym dozwolonym wzroście DMC zestawów, w fazie tej niezwykle ważny nadal pozostaje monitoring wpływu zestawów EMS na ścieranie dróg. Negatywny wpływ zestawów na infrastrukturę punktową w postaci mostów, wiaduktów czy skrzyżowań powinien natomiast być już wówczas wyeliminowany, wskutek przeprowadzonej w fazach poprzedzających odpowiedniej przebudowy lub wzmocnienia tych obiektów – tzn. wskazane obiekty od razu bezwzględnie powinny zostać przystosowane do operowania z zestawami EMS cięższymi, a nawet najcięższymi – o DMC 60 t, pomimo że takie zestawy mogą od razu czy w ogóle zostać dopuszczone do poruszania się po krajowej sieci drogowej.

W fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 100, a liczba sprawdzanych przez nich pojazdów do 1000. Jeśli by zaś nie było zgody na wzrost DMC zestawu, w fazie tej liczba przewoźników może wzrosnąć do 200, z kolei liczba sprawdzanych pojazdów do nawet 2000-2500.

Faza 4.

Fazę tę można wdrożyć, o ile w toku realizacji wcześniejszych nie pojawiają się określone komplikacje, po około 10 latach od momentu rozpoczęcia implementacji zestawów klasy EMS. Wówczas można już prawnie dopuścić do pełnej dyfuzji tego rozwiązania na krajowej sieci drogowej – tzn. przy zadanej masie całkowitej zestawu nie występowałyby żadne ograniczenia ilościowe co do liczby monitorowanych zestawów EMS 25,25, poruszających się po sieci wybranych dróg.

EMS

JAK TO ROBIĄ W INNYCH KRAJACH

Łukasz Zawadzki

Jest kilka krajów europejskich, w których transport długimi ciężarówkami rozwinął się dynamicznie w ostatnich dekadach, a władze są przychylne rozwiązaniom, które podnoszą efektywność przewozów drogami i zmniejszają emisję spalin. Wymaga to wzmocnienia dróg, mostów i wiaduktów, ale w dalszej perspektywie przynosi konkretne korzyści gospodarce narodowej. Omówmy po kolei sytuację wśród europejskiej awangardy.





Finlandia – długie zestawy kontenerowe

Finlandia należy do prekursorów systemów wielonaczepowych przewozów w transporcie samochodowym. Fińskie zestawy typu HCT o długości 34,5 m to bez wątpienia lepszy biznes dla producentów naczep niż dla producentów ciężarówek. Nic więc dziwnego, że firma Kässbohrer z dumą pochwaliła się nawiązaniem współpracy z jednym z największych fińskich przewoźników kontenerowych. Firma Speed Oy zdecydowała się na 20 naczep Kässbohrer K.SHG L, przeznaczonych do przewozu 40-stopowych kontenerów.

Pojazdy te będą pracowały łącznie w 10 zestawach, łączonych po dwa za pośrednictwem dwuosowego wózka dolly. Tym samym stworzą one właśnie zestawy HCT, dołączając do 40 egzemplarzy, które dotychczas pracowały już w Speed Oy. Ich codzienną pracą będzie odbieranie kontenerów ze wszystkich terminali w kraju, rozwózając je wyłącznie po Finlandii, jako że żaden z krajów sąsiadujących tak długich zestawów nie dopuszcza. Konfiguracja nowych naczep została odpowiednio dopasowana. Nie ma tutaj żadnego systemu zsuwania i rozsuwania ramy, gdyż przewożenie pojedynczych, krótkich kontenerów raczej nie będzie stosowane. Nie ma zresztą takiej potrzeby, jako że fińska DMC dla ciężarówek wynosi aż 76 t. Za to jak najbardziej trzeba było zastosować podwozia ze skrotną trzecią osią, zamontowane w połowie egzemplarzy, tych, które będą podpinane jako pierwsze. Również tam zainstalowano sprzęgi do wózka dolly, a ponadto zdolność tworzenia zestawów HCT została oficjalnie potwierdzona wpisem w dokumentach.



Hiszpania – koniec testów

W Hiszpanii w roku 2023 kończy się symboliczna zmiana przepisów dotyczących testowania zestawów o długości 32 m, a więc ciągnika siodłowego z dwiema pełnowymiarowymi naczepami, które przestają już być pojazdami testowymi, zamiast tego uzyskując miano normalnych użytkowników dróg. Testy tak długich ciężarówek prowadzono w Hiszpanii od 2018 r. W tym czasie na drogi wyjechało około 400 podwójnych zestawów, a używanie każdego z nich musiało zostać potwierdzone w specjalnym zgłoszeniu. Funkcjonowanie w ruchu drogowym tak długich zestawów w warunkach Hiszpanii musiało mieć też zagwarantowany dostęp do danych z eksploatacji okre-

ślonego testowanego pojazdu, by móc dostrzec ewentualne zagrożenia dla ruchu drogowego.

Przez te pięć lat nie stwierdzono żadnych poważniejszych problemów. Dlatego hiszpański zarząd ruchu (DGT) podał decyzję o zmianie statusu podwójnych zestawów, liczących do 32 m długości oraz do 72 t masy całkowitej. Zostają one wpisane na listę powszechnie akceptowanych konfiguracji. Przestają podlegać pod testowe zezwolenia i będą mogły być eksploatowane na zasadzie wolnorynkowej.

Brak zastrzeżeń w kwestii bezpieczeństwa to tylko jeden z wielu argumentów za przyjęciem dopuszczenia podwójnych zestawów do ruchu drogowego. Hiszpanie podkreślają też bardziej efektywny charakter takich zestawów, pozwalający ograniczyć emisję CO₂ oraz zużycie paliwa o nawet 30 proc., oczywiście w przeliczeniu na tonokilometr. Warto zauważyć, że Hiszpania jest jednym z pierwszych krajów, w którym prace nad wdrożeniem zastosowań w przewozach podwójnych zestawów 32-metrowych są tak dalece zaawansowane.



Szwecja – wyznaczono sieć dróg

Wielonaczepowe zestawy o długości dochodzącej do 34,5 m oraz masie całkowitej 74 t były testowane w Szwecji już od 2015 r. Od 1 grudnia 2023 r. szwedzki zarząd dróg dopuścił wielonaczepowe zestawy do stałego użytku w krajowym ruchu drogowym, wyznaczając w tym celu sieć 590 km dróg krajowych – na mapce poniżej.



Sieć drogowa szwedzkich dróg samochodowych dopuszczona od grudnia 2023 r. do użytkowania dwuosowych zestawów 32-metrowych.

Choć ruch takich pojazdów przestanie mieć charakter testowy, pewne ograniczenia pozostaną w użyciu. 34-metrowe ciężarówki będą mogły kursować tylko po uprzednio wyznaczonych drogach, podlegając przy tym ograniczeniu prędkości do 80 km/h. Zapowiada się też wprowadzenie nowych znaków drogowych, które będą przeznaczone właśnie dla kierowców jeżdżących z dwiema naczepami. Stosowne zezwolenie wydało też 160 szwedzkich gmin, pozwalając na przejazd po wybranych drogach lokalnych w celu dotarcia do miejsca za- lub rozładunku.

Wielonaczepowe ciężarówki będą jeździły po Szwecji ze specjalnymi tablicami, opatrzonymi nazwą Långt Fordonstågt (szw. długi zestaw pojazdów). Można się też spodziewać, że przewozy wielonaczepowymi ciężarówkami szybko zostaną spopularyzowane za sprawą bardzo korzystnej relacji zużycia paliwa do przestrzeni ładunkowej. Szwedzkie władze transportu drogowego liczą na szybkie spopularyzowanie tych zestawów. Wyliczono bowiem, że nawet na okrojonej sieci dróg można zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych przez branżę transportową o około 4-6 proc.

Trwające w Szwecji testy wielonaczepowych zestawów ciężarówek odbywają się z udziałem kilku wybranych przewoźników. Wśród nich była między innymi firma Vos Logistics, której pojazdy wykorzystywały po dwie naczepy typu mega za zwykłym dwuosiowym ciągnikiem. Wtedy też wstępnie wyliczono, że ponad 30-metrowa konfiguracja przewiezie tę samą ilość ładunku o 40-45 proc. efektywniej, aniżeli dwa zwykłe zestawy, przede wszystkim dzięki lepszemu stosunkowi spalania do tonażu.

Skoro zaś przeprowadzone testy wielonaczepowych ciężarówek osiągnęły sukces i udowodniono znaczący poziom efektywności ich zastosowania w praktyce, jak również korzyści ekologiczne, tym samym więcej firm będzie miało okazję sprawdzić tę ideę bez żadnych ograniczeń terminowych lub ilościowych. Droga do użytkowania wielonaczepowych ciężarówek w Szwecji została otwarta.

Długi zestaw transportowy należący do fińskiej firmy Ahola Transport już pierwszego dnia obowiązywania nowych przepisów rozpoczął obsługę stałej linii między centrum dystrybucyjnym w Jönköping, w Szwecji a sklepami i magazynami w Turku oraz w Helsinkach w Finlandii.

Niedawno dopuszczono długie zestawy do stałego użytku w Szwecji. Dopiero co rozpoczęły się testy użytkowe w Danii, a za kilka miesięcy można się będzie spodziewać pierwszych testów w Holandii. Pionierem w tym wszystkim jest natomiast Finlandia, gdzie ze-

stawy o długości 34 metrów już od 2020 roku należą do stałych użytkowników ruchu.



Niderlandy – przełomowe testy wielonaczepowców

Tymczasem które kraje mogą być następne w kolejce? W pierwszych miesiącach 2024 r. dwunaczepowe

konfiguracje mają rozpocząć testy na terenie Danii, otwierając tym samym potencjał dla tras międzynarodowych pomiędzy trzema krajami. Kilka miesięcy później, w połowie 2024 r., do testów zamierza dołączyć Holandia.

W Holandii trwają przygotowania do przełomowego wydarzenia. Będzie to pierwszy test 32-metrowych, wielonaczepowych zestawów w europejskim kraju o bardzo dużej gęstości zaludnienia. Jak natomiast donosi firma Kässbohrer, będąca jednym z uczestników tego projektu, cały czas coś się w tym temacie dzieje i z 32-metrowymi ciężarówkami zapoznają się aktualnie kolejni urzędnicy.

W pierwszych dniach 2024 r. przejazd podwójnym zestawem przygotowano dla holenderskiego Ministerstwa Infrastruktury i Gospodarki Wodnej. Wcześniej pojazd był też prezentowany urzędnikom z holenderskiego zarządu dróg (RDW), przedstawicielom zarządu portu w Rotterdamie, czy zrzeszeniu holenderskich przewoźników (TLN). Wszystkie te podmioty miały przekonać się o zwrotności dłuższej ciężarówki i zdolności pokonywania przez nią ciasnych skrzyżowań.

Holenderskie Ministerstwo Infrastruktury zaznacza, że złożoność przepisów europejskich i krajowych utrudnia upowszechnienie się takich pojazdów i dlatego wzywa do większej liczby projektów pilotażowych i eksperymentów. Chociaż pierwsza próba 11 wielonaczepowych zestawów w Holandii została przeprowadzona w styczniu 2019 r., do uzyskania zezwolenia na ich użycie jest jeszcze długa droga ze względu na złożone zasady stosowane przez różne organy rządowe i agencje, które nie współpracują w wystarczającym stopniu. Kässbohrer podał też kilka dodatkowych informacji na temat przygotowywanego do testów zestawu. Składa się on z ciągnika siodłowego DAF XG, a także dwóch pełnowymiarowych naczep o oznaczeniu Kässbohrer Mega Curtainsider K.SCS M. Pojazdy te pozornie wyglądają jak najzwyklejsze „firanki”, lecz na potrzeby 32-metrowego zestawu zostały nieco zmodyfikowane, by uzyskać mniejszy promień skrętu na rondach. Odbyło się to przez zastosowanie systemu o nazwie Dynamic Wheelbase, który przy prędkościach do 30 km/h rozpo-

znaje moment mocnego skrętu i specjalnie ogranicza wówczas ciśnienie w poduszkach pneumatycznych trzeciej osi, nawet w czasie jazdy z pełnym obciążeniem. Dzięki temu nacisk ostatnich kół na jezdnię ulega chwilowemu zmniejszeniu, co w praktyce przekłada się na lepszą zwrotność.

Jest to system przetestowany już w praktyce, jako że montuje się go do naczep o długości 14,98 m, zabierających o cztery europalety więcej i dopuszczonych do ruchu głównie w Niemczech. Poza tym obie naczepy z 32-metrowego zestawu mają mieć przygotowanie typu huckapack, a więc zostały wzmocnione z myślą o przenoszeniu na wagony. Są to też pełnoprawne „megi”, o zaledwie 90-centymetrowej wysokości przedniej części ramy i dokładnie 2,95 metra wysokości wewnętrznej. Oczywiście wymagało to też zastosowania odpowiedniego wózka typu dolly, o adekwatnie niskiej konstrukcji. W tym konkretnym przypadku jest to wózek jedynie jednoosiowy, co w praktyce przekłada się na dziewięcioosiowy zestaw.

Prezentowane rozwiązania skonfigurowano na życzenie firmy Ewals Cargo Care, która będzie pierwszym użytkownikiem 32-metrowej ciężarówki w Holandii. Przewoźnik ma przy tym otrzymać do dyspozycji nawet 72 tony dopuszczalnej masy i może zakładać nawet 30-40 proc. oszczędności na kosztach transportu, w przeliczeniu na ilość obsługiwanego ładunku. Co też ciekawe, firma ma już nawet konkretny pomysł na wykorzystanie tych pojazdów, chcąc przeciągać po dwie naczepy do portu promowego, a następnie wysyłać je bez ciągnika w rejsy do Wielkiej Brytanii.



Polska – polsko-fiński prekursor

Polscy przewoźnicy towarowego transportu samochodowego już od lat udowadniają, że absolutnie

żadna praca nie jest im straszna i do każdego rynku mogą się dopasować. Trudno zaś o bardziej wymowny przykład, niż najnowsza inwestycja firmy Kacpi Logistic spod Nidzicy. Jest to prawdziwie fiński zestaw typu HCT, złożony z dwóch pełnowymiarowych naczep i przynajmniej na razie mający wykonywać pracę na polskich numerach rejestracyjnych.

Kacpi Logistic już od lat specjalizuje się w transporcie do Finlandii, dysponując w tym kraju między innymi własną bazą z magazynem. By natomiast wykonać tę pracę w jeszcze bardziej efektywny sposób, przewoźnik zdecydował się na zakup sprzętu, który po przekroczeniu fińskiej granicy będzie mógł stworzyć 34,5-metrowy zestaw. Pojazdy tego typu od 2019 r. powszechnie mogą jeździć po fińskich drogach, osiągając do 76 ton DMC i mając rekordowo dobry stosunek kosztów do wolumenu przewożonego towaru.

Jak widać idea wielkich i ciężkich wielonaczepowców rozszerza się w Europie w coraz szybszym tempie. Polskiej branży transportowo-logistycznej pozostaje naciskać na Ministerstwo Infrastruktury i takie instytucje jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy Inspektorat Transportu Drogowego, by jak najszybciej rozpoczęły się testy możliwości wprowadzenia EMS (European Modular Systems) w naszym kraju. Z jednej strony będzie to krok ku zwiększeniu konkurencyjności naszych przewoźników na Starym Kontynencie, a z drugiej – odważne decyzje zmniejszając emisję szkodliwych substancji przez sektor TSL.

AUTOR

Łukasz Zawadzki

FTL Operation Manager, Codognotto Polska
Członek Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

ROZWÓJ SYSTEMÓW WIELONACZEPOWYCH ZESTAWÓW SAMOCHODOWYCH

OD DOLLY DO ECODUO



Łukasz Zawadzki

Wszystko zaczęło się na początku lat 60-tych w Stanach Zjednoczonych, kiedy to firma Bend Portland Truck Lines postanowiła wprowadzić na obsługiwane przez siebie trasy bardzo długie zestawy transportowe, składające się z ciągnika i aż trzech naczep. Nie trzeba mówić, iż rozwiązanie to znacząco podnosiło wolumen towaru przewożonego przez jedną ciężarówkę, jednak w trakcie realizacji tego przedsięwzięcia natrafiono na dosyć poważny problem. Otóż standardowe ciągniki z tego okresu nie miały wystarczającej mocy i trakcji do sprawnego pokonywania zwłaszcza górskich odcinków.



Aby rozwiązać tę kwestię, zwrócono się o pomoc do producenta ciężarówek – Freightliner, który wraz z Cumminsem, popularnym wytwórcą silników, opracował rozwiązanie o nazwie Freightliner Power Dolly. Był to wózek typu dolly z dołożonym silnikiem spalinowym. Pierwszy prototyp wyposażony został w 4-cylindrową jednostkę napędową Cummins C-105 o mocy 105 KM, którą sprzęgnięto z 6-biegowym automatem marki Allison. Oprócz tego wózek otrzymał własną chłodnicę oraz zbiornik paliwa mieszczący około 150 litrów oleju napędowego. Całość, nie licząc paliwa, ważyła 2,6 t.

Sterowanie wózkiem dolly...

... odbywało się z kabiny kierowcy i wbrew pozorom nie należało do rzeczy skomplikowanych, bowiem za wszystko odpowiadał pojedynczy przełącznik, wyposażony w trzy tryby. W pierwszym z nich, przeznaczonym do ruszania z miejsca, silnik umieszczo-

ny w wózku pracował na 100 proc. mocy. W drugim trybie, stworzonym do jazdy pod górę, 4-cylindrowy Cummins generował 80 proc. mocy. Za to trzeci tryb przełączał napęd wózka dolly na bieg jałowy, a więc de facto odłączał napęd, bez gaszenia silnika. Ten trzeci tryb załączał się też w sposób automatyczny, gdy tylko kierowca zaczynał hamować, a jeśli hamowanie było dwukrotne, silnik wyłączał się całkowicie.

Pierwsza wersja tego systemu, bardzo dokładnie przetestowana przez Bend Portland Truck Lines, okazała się być narzędziem bardzo przydatnym. Dzięki dodatkowemu napędowi, umieszczonemu w wózku dolly, cały zestaw zyskiwał nie tylko świetną dynamikę. Niemal całkowicie wyeliminowano zjawisko uślizgu kół.

Dynamiczny rozwój i... koniec

Technologią tą szybko zainteresowały się więc inne firmy transportowe, co skłoniło Freightlinera i Cumminsa do opracowania nowszej, ulepszonej wersji systemu. W ten oto sposób w 1966 r. pojawiła się druga generacja Power Dolly, w której zastosowano większy, 130-konny, silnik Diesla w układzie V6. Oprócz tego powiększono zbiornik paliwa do 190 l, a standardową skrzynię biegów zastąpiono dwustopniową przekładnią rozdzielczą,

Freightliner Power Dolly był wózkiem typu dolly z dołożonym czterocylindrowym silnikiem spalinowym – Cummins C-105 o mocy 105 KM.



ZESTAWY WIELONACZEPOWE

Pojęcie wielonaczepowych zestawów w samochodowym transporcie ładunków ciągle ewoluuje i nie zostało jeszcze jednoznacznie określone w literaturze przedmiotu. Niemniej w przekazach medialnych, jak również w niewielkiej literaturze przedmiotu, funkcjonują różnego rodzaju określenia. Udałej próby klasyfikacji i zdefiniowania pojęcia wielonaczepowych zestawów w samochodowym transporcie ładunków dokonał Jarosław Brach, wykorzystując określenie mega długie i ciężkie zestawy drogowe (ang. Mega Long Heavy Vehicle). Brach proponuje w oparciu o aktualny rozwój wielonaczepowych zestawów w samochodowym transporcie ładunków przyjąć następującą klasyfikację:

- **LV** (ang. Long Vehicle) – zestaw wydłużony – zgodnie z zasadami EMS – Europejskiego Systemu Modułowego) – do 25,25 m o całkowitej masie do 40 t.
- **LHV** (ang. Long Heavy Vehicle) – według holenderskiego LZV – EC (Euro Combi) – ciężki zestaw wydłużony – o całkowitej masie do 64 t.
- **HCT/HCV** – zestaw klasy SEC/MLHV/MLZV – zestaw nadal zgodny z zasadami EMS – ale dłuższy aniżeli 25,25 m i cięższy niż 64 t.

zamontowaną bezpośrednio w osi napędowej. Zmniejszono przy tym masę własną całości, która od teraz wynosiła nieco poniżej 2,2 t. Jeśli natomiast chodzi o sposób sterowania, to pozostawiono go po staremu. Niestety wszystko wskazuje na to, iż cała ta historia skończyła się jedynie na prototypach, a Freightliner Power Dolly nigdy nie został wprowadzony do seryjnej produkcji. Czemu tak się stało dokładnie nie wiadomo, choć można się jedynie domyślać. Być może przeszkodą było ogromne zużycie paliwa lub duża masa własna? A może zrezygnowano dlatego, iż z czasem same ciągniki stały się mocniejsze? Na to pytanie niestety nie ma jednoznacznej odpowiedzi.

Dolly dzisiaj

Obecna wersja wózka typu dolly jest produkowana między innymi w zakładzie Schmitz Cargobull w niemieckim Altenberge i staje się coraz bardziej popularna, szczególnie jako element dla ciężarówek o długości 25,25 m oraz dla kombinacji EcoDuo 31,5 m. Do tej pory zamówiono i dostarczono do wielu klientów łącznie 500 sztuk. Podobnie jak naczepy, dwuosiowa przyczepa dolly jest oparta na popularnym systemie modułowym Schmitz Cargobull. W połączeniu z zawieszeniem pneumatycznym, sprawdzonym systemem podwozia ROTOS i systemem Multi Ride Height z różnymi wielkościami opon, można je stosować do standardowej wysokości, jak w typach Mega. Dzięki szerokiej gamie opcji dyszla, naczepa z wózkiem dolly może być również używana do sprzęgów niskopodłogowych oraz ze wszystkimi pozycjami i wersjami sprzęgów. Aby



Pojęcie wielonaczepowych zestawów w samochodowym transporcie ładunków ciągle ewoluuje i nie zostało jeszcze jednoznacznie określone w literaturze przedmiotu.

zapewnić optymalną reakcję na jazdę, wózki dolly są wyposażone w obrotowe siodło.

W preferowanej przez Schmitz Cargobull kombinacji EcoDuo (31,5 m) dwie standardowe naczepy są połączone za pomocą wózka dolly i sprzęgnięte z ciągnikiem. Ta elastyczna koncepcja – oparta na standardowych przyczepach – ma wiele zalet. W konwencjonalnych koncepcjach długich ciężarówek długość używanych nośników ładunku może się różnić, co oznacza, że nie można ich łączyć w celu elastycznego wykorzystania. Ponieważ nie ma znormalizowanych przepisów europejskich, trudno jest wykonywać nieprzerwane transgraniczne zlecenia transportowe. Przypomnijmy, że eksploatacja na drogach publicznych, bez dodatkowych zezwoleń, „długich zestawów” została już zatwierdzona w Skandynawii, a obecnie jest testowana w Hiszpanii i Holandii.

Zalety

Dwie naczepy w zestawie przyczep EcoDuo można łatwo podzielić między dwa ciągniki na punktach granicznych, w bazach transportowych lub na parkingach. W porównaniu do konwencjonalnych ciągników i jednej naczepy o całkowitej masie 40 t, koncepcja EcoDuo ma kilka zalet. Na przykład zmniejsza zużycie paliwa na przewożoną tonę oraz emisję CO₂, sieć drogowa jest mniej obciążona dzięki mniejszej liczbie używanych zestawów transportowych, a drogi i mosty są lepiej chronione, ponieważ nacisk na oś i liczba naczep jest mniejsza. Cała kombinacja pojazdów jest zrównoważona i przyjazna środowisku. Idea ta zmniejsza niedobory kierowców, ponieważ jeden trucker może przewieźć dwie naczepy jednym ciągnikiem na duże odległości. Wraz z koncepcją EcoDuo Schmitz Cargobull opowiada się za wprowadzeniem w całej Europie koncepcji transportu, która zmniejsza obciążenie istniejącej infrastruktury, zmniejsza emisję CO₂, uwzględnia aktualne standardy branży transportowej – szczególnie w przypadku zadań transportu multimodalnego – i może idealnie być używane do transportu pozamiejskiego.

AUTOR

Łukasz Zawadzki

FTL Operation Manager, Codognotto Polska

Członek Polskiej Izby Spedycji i Logistyki

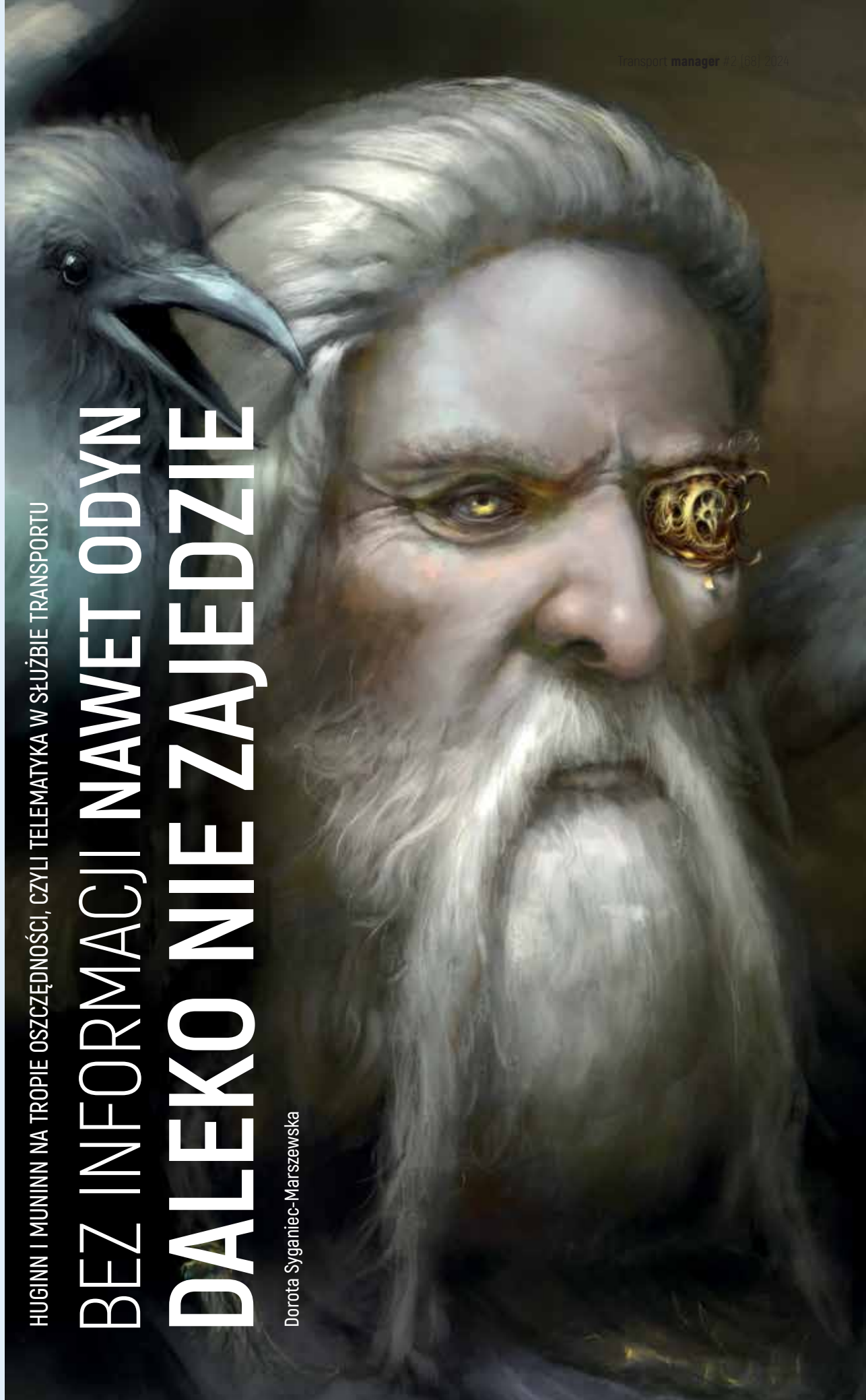
RAPORT

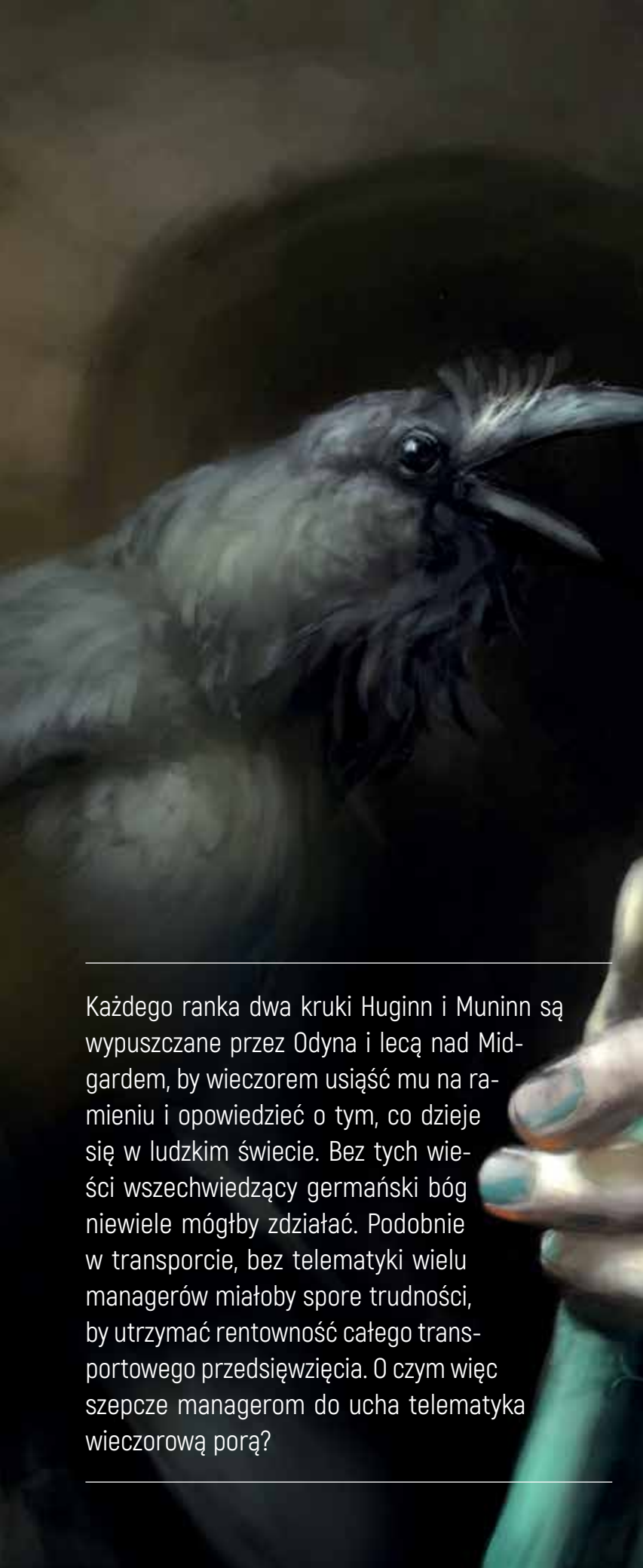
TELEMATYCZNE OPTIMALIZACJE

HUGINN I MUNINN NA TROPIE OSZCZĘDNOŚCI, CZYLI TELEMATYKA W SŁUŻBIE TRANSPORTU

BEZ INFORMACJI NAWET ODYŃ
DALEKO NIE ZAJEDZIE

Dorota Syganiec-Marszewska





Każdego ranka dwa kruki Huginn i Muninn są wypuszczane przez Odyna i lecą nad Midgardem, by wieczorem usiąść mu na ramieniu i opowiedzieć o tym, co dzieje się w ludzkim świecie. Bez tych wieści wszechwiedzący germański bóg niewiele mógłby zdziałać. Podobnie w transporcie, bez telematyki wielu managerów miałoby spore trudności, by utrzymać rentowność całego transportowego przedsięwzięcia. O czym więc szepcze managerom do ucha telematyka wieczorową porą?

Pokazywanie obszarów, w których możliwe jest zmniejszenie kosztów transportu, to niekwestionowana funkcja telematyki. Największym z nich niezaprzeczalnie jest paliwo. Bez niego transport nie jest możliwy, ale gdy jego zużycie jest zbyt duże lub jego cena jest zbyt wysoka, transport przestaje się opłacać.

Paliwo Odynie

Systemy telematyczne, dzięki dostarczaniu w czasie rzeczywistym rzetelnych i dokładnych danych o wykorzystaniu floty, pozwalają łatwo identyfikować obszary, gdzie istnieje potencjał do obniżenia kosztów. Jednym z najbardziej oczywistych kierunków i pierwszych wyborów operatorów flot jest przyjrzenie się kosztom paliwa, które stanowić mogą nawet 38 proc. całkowitych kosztów posiadania (TCO) pojazdu ciężarowego. – „Zatrudnienie” do tego zadania telematyki umożliwia obniżenie zużycia paliwa nawet o 15–20 proc., głównie dzięki 3 prostym krokom: dokładnemu monitorowaniu i raportowaniu zużycia paliwa, optymalizacji tras i obsługi zleceń (minimalizacja pustych i niepotrzebnych przebiegów) oraz doskonaleniu stylu jazdy (min. eliminacja nieekonomicznych nawyków, przekraczania prędkości, pracy na biegu jałowym) – mówi Dariusz Terlecki, Regional Director Poland & EE z Webfleet/Bridgestone Mobility Solutions.

Na ilość zużytego paliwa ma niewątpliwie wpływ styl jazdy kierowców. Nie od dziś firmy transportowe szkolą swoich kierowców w zakresie ekonomicznego i ekologicznego sposobu prowadzenia pojazdu ciężarowego. Często wprowadzają także systemy motywacyjne w postaci gier i konkursów na najbardziej ekonomicznego kierowcę. Również telematyka może pomóc w poprawie zużycia paliwa podczas jazdy.

– Zaawansowana telematyka pozwala odpowiednio monitorować spalanie we flocie, jednocześnie pomagając budować odpowiednie nawyki kierowców dzięki raportom ze stylu jazdy. Dzisiaj kierowca na bieżąco może otrzymywać uwagi i sugestie o swoim zachowaniu na drodze. Zredukowanie spalania we flocie średnio o 1 litr na 100 km to oszczędności na poziomie 4 proc. dla przewoźnika – podkreśla Łukasz Dąbrowski, Sales Manager w firmie Astrata. Podobne zadanie ma Karol Broniek. Project Manager w firmie Trimble: „Według Raportu Komisji Europejskiej z 2022 r., aż 37 proc. wszystkich kosztów w transporcie drogowym stanowi paliwo. Dzięki modułom telematycznym skupiającym się na ECO Drivingu, firma transportowa dostaje gotowe narzędzie pod kątem analityki stylu i sposobu prowadzenia pojazdów przez jej kierowców. Z moje-

Systemy telematyczne, dzięki dostarczaniu w czasie rzeczywistym rzetelnych i dokładnych danych o wykorzystaniu floty, pozwalają łatwo identyfikować obszary, gdzie istnieje potencjał do obniżenia kosztów.

go doświadczenia wiem, że wdrożenie takiego systemu oceny w bardzo krótkim czasie pozwala uzyskać wymierne korzyści. Samo ograniczenie pracy silnika na biegu jałowym pozwala na średnie oszczędności rzędu 3 litrów na 100 km per pojazd w skali miesiąca. Przekładając to na liczby, dla floty 50 pojazdów daje nam roczne obniżenie kosztów samego paliwa o ponad 13 tys. zł”.

W kontekście zużycia paliwa na trasie, ważne jest także zwrócenie uwagi na to, gdzie odbywa się tankowanie oraz jaką trasę wybierze kierowca, dostarczając ładunek do miejsca przeznaczenia.

– Wystarczy jeden błąd przy tankowaniu i kilkadziesiąt czy kilkaset litrów wlane do zbiornika na stacji, gdzie nie mamy rabatów, może wygenerować stratę w wysokości od kilkudziesięciu euro wzwyż. Dlatego wiele firm wyznacza dokładne miejsca tankowań i podaje liczbę litrów do zatankowania po to, aby przykładowo zjechać z minimalną ilością paliwa do Polski. Podobnymi niepotrzebnymi kosztami może zakończyć się brak kontroli nad realizowanymi trasami, szczególnie jeśli mamy sporo zleceń SPOT i trasy nie są powtarzalne. Wielu kierowców może pojechać tak, jak proponuje mu jego nawigacja lub wybrać ulubioną trasę. Niekoniecznie musi to się pokrywać z planami biura i wstępnymi kalkulacjami rentowności danego zlecenia. Kilkanaście lub kilkadziesiąt nadmiarowych kilometrów potrafi „zjeść” nasz cały potencjalny zysk – tłumaczy Tomasz Czyż, główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych z firmy Inelo, należącej do Grupy Eurowag. Telematyka ma tu zatem o czym szeptać nie tylko wieczorem, ale przez całą dobę.

Opony, bezpieczeństwo i serwis

Na koszty transportu, poza zużyciem paliwa, składa się także utrzymanie pojazdu ciężarowego w należytym stanie technicznym, czyli serwis oraz dbałość o bezpieczną jazdę. Każdy wypadek to nie tylko kłopoty związane ze zniszczeniem ładunku, wpływ na reputację firmy, ale konieczność naprawy pojazdu i przede wszystkim zagrożenie życia i zdrowia kierowcy. Bezpieczeństwo jest niezwykle istotnym składnikiem kształtowania kosztów transportu. Ma na nie wpływ również stan ogumienia.

– Niebagatelny koszt w eksploatacji pojazdów ciężarowych stanowią wydatki na opony (ok. 5 proc. TCO), dlatego warto zwrócić baczniejszą uwagę na ich właściwy dobór i zarządzanie. Systemy monitorowania ciśnienia i temperatury (TPMS) sprzężone z telematyką mierzą parametry opon 24/7 i wysyłają natychmiastowe powiadomienia o wszelkich nieprawidłowościach, zanim doprowadzą do kosztownych awarii i przestojów. Utrzymanie właściwego ciśnienia w oponach ma też duży wpływ na zużycie paliwa i okres użytkowania opon. Ciśnienia niższe o 20 proc. od prawidłowego to spalanie wyższe nawet o 5 proc. i skrócenie normalnego okresu eksploatacji do 75 proc. – podkreśla Dariusz Terlecki Webfleet/Bridgestone Mobility Solutions. Ale opony to tylko jeden z elementów dbałości o bezpieczeństwo w firmie transportowej.

– Naprawa opony to koszt zaczynający się od setek EUR. Jednak unieruchomienie pojazdu prowadzi do dodatkowych kosztów, takich jak: stracony czas pracy kierowcy, opóźnienie dostawy, koszty holowania, utrata zleceń itd. Zdalna diagnostyka umożliwia precyzyjną identyfikację zakresu usterki, wymaganą akcję serwisową (możliwa dalsza jazda lub holowanie), zamówienie z wyprzedzeniem niezbędnych części oraz zaplanować okienko czasowe w warsztacie. Wartość zaoszczędzonego czasu w transporcie jest nieoceniona. Koszty eksploatacji to wierzchołek góry lodowej, a większość problemów operacyjnych wynika z presji czasu – zwraca uwagę Krzysztof Głogowski z ZF Group. W kontekście bezpieczeństwa pojawia się jeszcze inne rozwiązanie z telematycznej rodziny technologicznej. Mówi o niej cytowany już Dariusz Terlecki: „Dodatkowymi i bardzo ważnymi benefitami, osiąganymi niejako przy okazji, są poprawa bezpieczeństwa i obniżenie kosztów serwisowania. Zastosowanie nowoczesnych rozwiązań z obszaru telematyki wideo, takich jak np. Webfleet Video z wbudowaną sztuczną inteligencją, pozwala unikać niebezpiecznych sytuacji na drodze, co ma bezpośredni wpływ na obniżenie szkodowości i redukcję kosztów napraw, usuwania szkód, przestojów czy składek ubezpieczeniowych”.

Nie jest on odosobniony w tej opinii. O wykorzystaniu nagrań video wspomina również Karol Broniek z Trimble: „Jako przedstawiciele Trimble Transportation, ostatnimi czasy zauważamy również wzrost zainteresowania peryferyjnymi systemami względem standardowej telematyki. Mam tutaj na myśli głównie rozwiązania typu Video Intelligence. System zaawansowanych kamer pozwala wkroczyć na jeszcze wyższe możliwości redukcji kosztów. Wiemy doskonale, że winnymi większości wypadków w oczach służb mundurowych są z reguły



WinSped® - Profesjonalny system TMS



Nowoczesne zarządzanie Twoją Firmą w jednym systemie

- Zaawansowane planowanie i optymalizacja tras
- Zintegrowana mapa PTV Map&Guide z atrybutami dla pojazdów ciężarowych
- ETA Center – monitorowanie tras w czasie rzeczywistym
- DMS – zarządzanie dokumentami elektronicznymi
- FMS – zarządzanie flotą
- Integracja z systemami telematycznymi oraz giełdami transportowymi
- Integracja przez API z systemami ERP, FK, WMS
- Scanning i cross-dock – automatyzacja przeładunków magazynowych
- Automotive Center – wymiana danych z branżą automotive zgodnie z normą VDA
- Interaktywne statystyki BI – analizy w technologii QlickView
- WebSped® – portal dla Zleceniodawców i Przewoźników
- AppSped® – mobilna aplikacja dla kierowców
- ... i wiele więcej!

OKIEM EKSPERTÓW

Dariusz Terlecki

Regional Director Poland & EE w Webfleet/Bridgestone Mobility Solutions

WZRASTAJĄCE ZAINTERESOWANIE TELEMATYKĄ

– Z naszych badań wynika, że ponad 80 proc. flot ciężarowych korzysta w jakimś stopniu z funkcji „track and trace” (lokalizacja i monitorowanie). Jesteśmy przekonani, że poziom zaawansowania i bardziej strategicznego wykorzystania funkcji telematyki w zarządzaniu flotami będzie wzrastał. Korzyści dla przewoźników i możliwości generowania oszczędności są tym większe, im większy zakres jej zastosowania i większy zakres pozyskiwanych oraz analizowanych danych.

**Łukasz Dąbrowski**

Sales Manager w Astrata

POTENCJAŁ W INTEGRACJI

– Szefowie firm transportowych mają już bardzo dużą świadomość, że kartka i długopis znacznie wydłużają analizę, która musi być na biurku jak najszybciej. Największy potencjał dostrzegany jest w integracji telematyki z oprogramowaniem klasy TMS. Dzięki takim projektom analityka jest jeszcze szybsza i bardziej szczegółowa, pozwalając podejmować szybkie biznesowe decyzje. A czas to pieniądź.

**Tomasz Czyż**

główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych, Inelo, Grupa Eurowag

OPTIMALIZACJA PRZED WSZYSTKIM

– Istotnym punktem jest weryfikacja po stronie TMS kosztów paliwa wraz z przypisaniem ich do konkretnych pojazdów i analiza zyskowności. Pamiętajmy, że umiejętnie wdrożone zintegrowane systemy pozwalają lepiej wykorzystać potencjał pracowników, dzięki czemu zwiększenie floty nie musi generować potrzeby zatrudniania nowych osób. Znaczna liczba procesów zostaje zautomatyzowana i uproszczona, ponadto narzędzia takie jak ETA pozwalają spedytorom na ograniczenie kontaktu z kierowcami i lepszą obsługę klientów.



„Telematyka stała się nieocenionym narzędziem do optymalizacji transportu w rękach managerów branży TSL.”

zagraniczni kierowcy. Nagrania z kamer obserwujących obszar drogi przed ciągnikiem pozwalają bronić się przewoźnikowi przed niesłusznie naliczanymi karami. Dodatkowo kamery zamontowane w środku naczepy lub na jej obrysie praktycznie wykluczają przypadki kradzieży paliwa lub towaru z jej wnętrza.”

Koszty pracy

Kolejnym kosztem, którego zmniejszenie może wspomóc telematyka, są o dziwo koszty pracy kierowcy. O ile na wysokość wynagrodzenia mają wpływ inne czynniki, o tyle już samo wykorzystanie czasu pracy

można zoptymalizować. Zauważa to Łukasz Dąbrowski z Astraty: „Istotnym wątkiem jest również wydajność pracy kierowcy, którego czas jazdy jest oczywiście odpowiednio regulowany. Narzędzia telematyczne są w stanie raportować, jak efektywnie wykorzystaliśmy czas pracy kierowcy oraz pomagać w planowaniu jego zadań, by jego efektywność wzrosła. Nawet 10 proc. wzrostu wykorzystania czasu pracy kierowcy może przynieść spore środki do kieszeni szefa firmy transportowej”.

Szeptanie o złocie

Nie od dziś wiadomo, że płynność finansowa to jeden z filarów dobrze działającego przedsiębiorstwa. Zatem to, jak szybko są dokonywane rozliczenia, ma kluczowe znaczenie dla stanu finansów firmy. Czy i w tym przypadku można wesprzeć się telematyką? Owszem, tak! – W biznesie ważne są przede wszystkim pieniądze na koncie i tutaj też telematyka może pomóc. Jeśli kierowca jest w stanie przesłać przy wykorzystaniu systemu FMS skany dokumentów od razu po zrealizowaniu zlecenia (przy integracji z systemem TMS dokumenty trafiają bezpośrednio do księgowości), przyspieszyć można fakturowanie klientów, co z kolei skraca czas oczekiwania na zapłatę. Przy dzisiejszym wysokim koszcie pieniądza usprawnienie tego procesu staje się priorytetem w transporcie – zapewnia Łukasz Dąbrowski.

Integracja z TMS

Jak widać łączenie telematyki z innymi rozwiązaniami obecnymi w firmie transportowej, jak np. systemy do zarządzania flotą, rejestrowanie nagrań video czy integracja z systemami klasy TMS, staje się nieodzownym sposobem na efektywne zarządzanie transportem. – Telematyka zintegrowana z systemem TMS jest narzędziem wykorzystywanym w realizacji wielu procesów wewnątrz firmy transportowej. Przykładowo planowanie tras z uwzględnieniem kosztów opłat drogowych i późniejsza realizacja oraz weryfikacja ich wykonania dzięki telematyce i ostrzeżeniom o wyjazdach z trasy pozwala ograniczyć ilość „nieplanowanych” kilometrów, a w efekcie obniżyć koszty paliwa, opłat drogowych czy eksploatacji pojazdu. Połączenie TMS z telematyką pozwala nam również na zarządzanie kosztami paliwa poprzez dokładne planowanie tankowań, wysyłanie dyspozycji do urządzeń telematycznych oraz raportowanie przez kierowcę ilości litrów”, podkreśla Tomasz Czyż z Inelo.

Zmiana świadomości

Telematyka daje użytkownikom tej technologii mnóstwo funkcji do wykorzystania. Ale jak to bywa w życiu, kupując telefon komórkowy często nawet nie mamy świadomości, jakie możliwości kryje jego wnętrze. Ograniczmy się do odbierania połączeń, wysyłania wiadomości tekstowych i robienia zdjęć. Czy podobnie jest w przypadku telematyki? Czy przewoźnicy są świadomi jej potencjału? Wydaje się, że telematyka to już pewien standard.

– Świadomość właścicieli firm nieustannie rośnie – szukają oni optymalizacji i oszczędności, szczególnie widać to na polu zintegrowanych rozwiązań, czyli połączenia TMS, telematyki i innych systemów pozwalających usprawniać procesy, centralizować dane i dostarczać wielu analiz, które mogą być przydatne przy podejmowaniu decyzji biznesowych. Jednym z trendów jest zastępowanie prostego śledzenia pojazdów zaawansowaną telematyką z komputerem pokładowym dla kierowcy do komunikacji w zakresie zleceń, tras, czy statusowania aktualnie wykonywanej czynności – relacjonuje Tomasz Czyż.

O wzroście wykorzystania tego rozwiązania wspomina również Krzysztof Głogowski z ZF Group: „Nowocześnie zarządzane firmy transportowe od dawna korzystają z zintegrowanych systemów zarządzania flotą. Obecnie wzrasta ich wykorzystanie i optymalizacja pod kątem konkretnych rodzajów transportu. Rośnie także świadomość, że bez narzędzi IT często podjęcie współpracy z klientem nie jest możliwe. Na ten proces mają wpływ operatorzy logistyczni, którzy chcąc optymalizować swoje procesy, potrzebują natychmiastowej i wiarygodnej informacji o dostawach realizowanych przez firmy transportowe”.

W podobnym tonie wypowiada się przedstawiciel firmy Trimble – Karol Broniek: „Na szczęście świadomość właścicieli firm transportowych zwiększyła się ogromnie w skali ostatnich lat. Coraz więcej spośród nich decyduje się na szybsze wdrażanie nowych produktów, które pozwalają wejść na wyższy poziom zarządzaniu swoimi flotami. Poprzez właściwą instalację i wykorzystywanie tych systemów oraz rozwiązań, możliwe jest nie tylko proste monitorowanie lokalizacji pojazdu czy redukcja kosztów, ale również poprawa bezpieczeństwa oraz efektywność działania. Telematyka staje się nieodłącznym elementem nowoczesnego transportu, dostarczając narzędzi niezbędnych do osiągnięcia sukcesu w dzisiejszym świecie”.

Wzrost liczby firm korzystających z telematyki nie oznacza jednak, że wszyscy je wykorzystują. Jest to zależne od różnych okoliczności, o czym wspomina Kry-

OKIEM EKSPERTÓW



Krzysztof Głogowski

FMS Sales Team Leader w ZF Group

LICZNE OSZCZĘDNOŚCI

– Oszczędności pochodzące z zastosowania telematyki wynikają nie tylko z redukcji zużycia paliwa czy materiałów eksploatacyjnych (opony, układ hamulcowy). Przekładają się na bezpieczeństwo na drodze (wizerunek firmy), redukcję uszkodzeń sprzętu (naprawa) i uszkodzeń ładunku (ubezpieczanie). Unikanie opóźnień w załadunku dzięki proaktywnym środkom, takim jak powiadomienia o przewidywanym czasie dotarcia (ETA), zwiększa zaufanie klientów.



Krystian Kalinowski

Account Executive w PTV Logistics

DOBRA INWESTYCJA

– Inwestycja i właściwe wykorzystanie systemu telematycznego, w połączeniu z narzędziami do planowania i optymalizacji transportu OptiFlow, mogą przynieść oszczędności kosztów na poziomie 10-17 proc.



Karol Broniek

Project Manager w firmie Trimble

OBNIŻANIE KOSZTÓW TO KONIECZNOŚĆ

– Według rynkowego badania przeprowadzonego w 2023 r., firmy transportowe zanotowały wzrost kosztów od 26 do nawet 50 proc. Zestawiając to z brakiem wzrostu stawek frachtowych, mamy do czynienia ze skrajnie dramatyczną sytuacją. Aby utrzymać się na rynku, przewoźnicy muszą szukać wszelkich możliwości obniżania kosztów zmiennych (paliwo, serwisowanie pojazdów oraz koszty operacyjne, wynikające z samego zatrudnienia kierowców).

W biznesie ważne są przede wszystkim pieniądze na koncie, a w tym pomaga telematyka.

stian Kalinowski z PTV Logistics: „Świadomość możliwości telematyki wśród właścicieli firm transportowych różni się w zależności od wielu czynników, takich jak lokalizacja, wielkość firmy, branża oraz stopień zaawansowania technologicznego. W rezultacie można zauważyć, że świadomość możliwości telematyki wzrasta, a technologia ta staje się coraz bardziej powszechna i akceptowana w branży”.

W mitologii germańskiej kruki były postrzegane jako niezwykle mądre i przewidujące przyszłość stworzenia. Jak widać Huginn i Muninn mają o czym szeptać „Odynom transportu”.



Aleksandra Kocemba

CASE STUDY – FIRMA IDEO BY ID LOGISTICS

CYFROWE ŁAŃCUCHY DOSTAW

Telematyka odgrywa kluczową rolę w rewolucjonizowaniu zarządzania flotą i logistyką transportu. Nowoczesne rozwiązania telematyczne oferują firmom transportowym nowe możliwości, które umożliwiają dużo bardziej efektywne planowanie tras przejazdu i ich optymalizację. Dotychczas dotyczyło to całych zestawów transportowych, obecnie pojedynczych ładunków.



Telematyka to zastosowanie technologii telekomunikacyjnych i informatycznych do przesyłania informacji z pojazdów do centralnych systemów zarządzania. Powszechnie znanym i podstawowym narzędziem telematycznym jest nadajnik GPS. Zainstalowany w pojeździe, odbiera sygnały z satelitów krążących wokół Ziemi, które pomagają ustalić dokładne położenie pojazdu.

W świecie Internetu rzeczy

Tradycyjnym zastosowaniem technologii GPS jest monitorowanie przez firmy położenia floty, co pozwala im na podstawowe planowanie tras, informowanie o zaistniałych problemach oraz zapewnienie bezpieczeństwa kierowców i ładunków. Nadajniki GPS nie dają jednak firmom pełnego obrazu warunków panujących w otoczeniu pojazdów, a to znacząco ogranicza ich wiedzę.

Kluczową rolę w ewolucji telematyki z pewnością odegrał Internet rzeczy (IoT), który wprowadził ją na wyższy poziom technologiczny.

Nowocześniejsze systemy telematyczne, na przykład takie, z których obecnie korzysta IDEO by ID Logistics, integrują dane GPS z danymi z innych źródeł. Oznacza to, że na informacje o położeniu samochodu ciężarowego nakładane są te, które dotyczą jego otoczenia. Zewnętrzne źródła informacji drogowej dostarczają danych o natężeniu ruchu drogowego, wypadkach i zamknięciach dróg. Z kolei poprzez sieć stacji meteorologicznych, satelitów, systemów radarowych oraz z modeli numerycznych pozyskiwane są informacje o aktualnych oraz przewidywanych warunkach pogodowych. Zebrana w ten sposób wiedza przybliża dyspozytorom bardziej rzeczywisty obraz sytuacji na drogach. Mogą oni nie tylko na bieżąco reagować, ale także przewidywać potencjalne opóźnienia w dostawach i informować o nich z odpowiednim wyprzedzeniem.

Kluczową rolę w ewolucji telematyki z pewnością odegrał Internet rzeczy (IoT), który wprowadził ją na wyższy poziom technologiczny. Czujniki i urządzenia IoT w sposób ciągły monitorują parametry pojazdu i naczepy, co pozwala na zdalne sterowanie ich funkcjami, automatyczne diagnozowanie problemów oraz szybką komunikację między pojazdami a centralą.

Jest to szczególnie ważne w przypadku towarów wymagających określonych warunków transportu, takich jak temperatura czy wilgotność.

Pojazdy są częścią zintegrowanego, inteligentnego systemu transportowego

IoT umożliwia również komunikowanie się pojazdów ze sobą oraz innymi urządzeniami i systemami w ramach komunikacji Vehicle-to-Everything (V2X). Pojazdy komunikujące się ze sobą (V2V) wymieniają dane o swojej lokalizacji, prędkości czy kierunku jazdy. Interakcja z infrastrukturą drogową (V2I), taką jak sygnalizacja świetlna czy znaki drogowe, sprawia, że ruch staje się płynniejszy i zmniejsza ryzyko wypadków. Pojazdy są też w stanie komunikować się z pieszymi (V2P), siecią (V2N) oraz chmurą danych (V2C), co otwiera niemal nieograniczone możliwości i jest kluczowe dla dalszego rozwoju technologii autonomicznych. Pojazdy stają się więc częścią zintegrowanego, inteligentnego systemu transportowego, który przekształca sposób, w jaki się poruszamy i zarządzamy infrastrukturą transportową.

W ostatnich latach rośnie zainteresowanie rozszerzeniem funkcjonalności systemów telematycznych o monitoring stanu zdrowia kierowców. Niektóre systemy już zaczęły wykorzystywać technologie wearable, takie jak inteligentne zegarki monitorujące poziom zmęczenia lub stresu kierowcy. Systemy integrują te dane z funkcjami przypominającymi o przerwach oraz sugerują najkorzystniejszy czas odpoczynku, bazując na analizie długotrwałej aktywności kierowcy i jego cykli dobowych. Co więcej, w momencie wykrycia niepokojącego, wskazującego na potrzebę interwencji, wzorca w zachowaniu kierowcy, wyznaczonego wprowadzonymi wcześniej danymi metrycznymi, alarmują managerów floty.

RFID i AI

Dzięki integracji danych telematycznych z systemami zarządzania magazynem (WMS) czy procesami przedsiębiorstwa (ERP) możliwe jest śledzenie indywidualnych przesyłek. Proces ten zaczyna się od oznakowania przesyłki przy użyciu tagu RFID (Radio-Frequency Identification), który zawiera szczegółowe informacje o produkcie. Podczas operacji magazynowych przesyłka jest na każdym etapie skanowana, a jej lokalizacja i status aktualizowane są w systemie WMS/ERP w czasie rzeczywistym. Odbiorca przesyłki, odwiedzając dedykowany interfejs użytkownika, na bieżąco dowiaduje

Zdolność do analizowania ogromnych ilości danych, zbieranych przez urządzenia telematyczne, pozwala AI na identyfikację wzorców optymalizujących operacje.

się, gdzie aktualnie się ona znajduje oraz kiedy finalnie trafi w jego ręce.

Telematyka staje się dzisiaj jeszcze bardziej efektywna dzięki zastosowaniu sztucznej inteligencji (AI). Zdolność do analizowania ogromnych ilości danych, zbieranych przez urządzenia telematyczne, pozwala AI na identyfikację wzorców optymalizujących operacje. Tu dobrym przykładem może być nowoczesny system bazujący na AI, wykorzystywany do planowania dostaw do sklepów w centrach dużych miast, wdrożony przez IDEO dla jednego z klientów we Francji. Wykorzystując algorytmy uczenia maszynowego, AI wprowadza systemy predykcyjnego utrzymania, które analizują dane z czujników w pojazdach, by z wyprzedzeniem przewidywać możliwe awarie, jednocześnie minimalizując przestoje i wydłużając żywotność floty. AI wykorzystywana jest dzisiaj do automatyzacji i optymalizacji planowania tras, ucząc się zawodu dyspozytora. Integracja telematyki z innymi systemami opartymi na sztucznej inteligencji otwiera przed firmami transportowymi nowe możliwości i korzyści, których już wkrótce będziemy doświadczać na każdym kroku.

Dzięki szerokiemu zastosowaniu rozwiązań telematycznych, IDEO by ID Logistics efektywnie zarządza zasobami, w tym transportem i całymi łańcuchami dostaw. Nie oznacza to, że przesyłki pokonują swoje trasy z większą prędkością. Jednak czas ich dostawy skraca się wraz z eliminacją zbędnych barier, które za sprawą najnowocześniejszych technologii potrafimy coraz lepiej przewidzieć, ominąć lub im zapobiec. Ogromna ilość danych zbieranych przez systemy i czujniki przekracza dziś możliwości percepcji ludzkich zmysłów. Przewagę zyskują ci, którzy potrafią dane te analizować, wyciągać z nich wnioski i zastosować je w praktyce. Logistyka to obecnie jedna z najbardziej z informatyzowanych dziedzin życia codziennego. Z niecierpliwością oczekujemy tego, co nadejdzie.

Ogromna ilość danych zbieranych przez systemy i czujniki przekracza dziś możliwości percepcji ludzkich zmysłów.

AUTORKA

Aleksandra Kocemba

4PL Sales Director, IDEO by ID Logistics

ZARZĄDZAJ PŁATNOŚCIAMI I REDUKUJ KOSZTY W TRANSPORCIE W 2024 R. – PRZEWODNIK DO POBRANIA

TRWA ROK PRAWDY DLA POLSKIEGO SEKTORA TRANSPORTOWEGO

W transporcie przetrwają ci, którzy potrafią liczyć i nie boją się technologii – to zdanie coraz częściej i mocniej wybrzmiewa dzisiaj w branży. Dlaczego? Wszystko wskazuje na to, że ten rok może okazać się papierkiem lakmusowym dla polskiego sektora TSL i pokaże, w jaki sposób przewoźnicy do tej pory zarządzali swoim biznesem i czy robili to skutecznie. Bez względu na to, czy jesteś dzisiaj w grupie przedsiębiorstw, które walczą o przetrwanie, czy Twoja firma ma się dobrze – warto wyposażyć się w dodatkową wiedzę na temat kilku nieoczywistych rozwiązań generujących w firmie oszczędności.



Wśród nich znajdują się technologie, jak TMS i telematyka, które, odpowiednio użyte, mogą zaważyć na sukcesie firmy. Co zatem warto zrobić i jakich narzędzi użyć, żeby usprawniać procesy, a jednocześnie zmniejszać koszty? Pobierz najnowszy, bezpłatny e-book od Inelo i Eurowag.

Gdzie szukać oszczędności w firmie?

Jeden z podstawowych obszarów, który warto prześwietlić w swojej firmie, to oczywiście kwestie zatrudnienia, rozliczeń czasu pracy i wynagrodzeń pracowników. Trzeba pamiętać, że droga na skróty może wydawać się

w danym momencie najatrakcyjniejsza, ale w perspektywie czasu to właśnie działanie zgodnie z przepisami może dać nam więcej korzyści i większe oszczędności. Dokładna i poprawna analiza harmonogramu pracy za pomocą programu nie nadwyręży Twojego firmowego budżetu, a przyczyni się do uniknięcia kar finansowych, które w transporcie nie należą do najmniejszych. Drugim obszarem, któremu powinieneś się dobrze przyjrzeć, są możliwe ulgi w transporcie. Wiedza na temat aktualnych przepisów i dostępnych opcji na oszczędzanie może przynieść firmie wiele dobrego. Niestety, nadal wielu przedsiębiorców do końca nie wie, na co może sobie pozwolić w zakresie obniżania kosztów i w jaki sposób można to zrobić. Dlatego też warto wspierać się specjalistami, którzy wyjaśnią np. prawidłowe rozliczanie wirtualnych diet lub możliwość skorzystania ze zwrotu kosztów za sanitariaty, a to z pewnością przełoży się na większe oszczędności dla przedsiębiorstwa. To jednak nie wszystko.

TMS i telematyka: technologia na drodze do redukcji kosztów

Kolejny ważny obszar, który może wspierać oszczędzanie, to technologie. Dzisiaj korzystanie z systemu TMS i telematyki w firmie to standard i must have, by utrzymać się na rynku. Zazwyczaj te rozwiązania różnią się stopniem zaawansowania, który jest adekwatny dla danej firmy, dlatego nie bój się rozbudowanych narzędzi. Jeżeli Twoja firma należy do małej lub średniej grupy

przedsiębiorców, to znajdziesz na rynku rozwiązania dopasowane do Ciebie – intuicyjne i proste w obsłudze. Wystarczy przełamać barierę technologiczną. Według badania Inelo i PITD – firmy transportowe coraz częściej chcą korzystać z technologii dla transportu. Aż 80 proc. ankietowanych twierdzi, że wprowadziło cyfrowe rozwiązania do swojej firmy, a do pierwszej trójki najpopularniejszych narzędzi wśród przewoźników należy monitoring GPS (76 proc.), giełdy transportowe (67 proc.) oraz systemy TMS (44 proc.).

Buduj i rozwijaj swój biznes dzięki technologii

Systemy klasy TMS, takie jak fireTMS czy TMS Nawigator i telematyka, jak np. GBox Assist od Inelo, znacznie ułatwiają zarządzanie operacjami transportowymi i automatyzują pracę. Narzędzia te zwiększą wydajność obsługi zleceń w Twojej firmie, umożliwią lepszą komunikację między biurem a kierowcą czy też mogą przełożyć się na mniejszą liczbę błędów wynikających z ręcznego przepisywania danych przez pracowników. Korzyści z integracji systemów TMS z telematyką jest naprawdę wiele. Niemniej, jeśli należałoby wskazać jedną, kluczową zaletę, to w większości przypadków będzie to efektywna kontrola nad kosztami przedsiębiorstwa. Proces ten zachodzi ciągle i na wielu płaszczyznach, co pozwala skutecznie ograniczyć wydatki i zwiększać zyski generowane przez każdą firmę z sektora TSL.

– Połączenie TMS z telematyką pozwala w pełni wykorzystać możliwości obu tych rozwiązań. Praktycznie w jednym miejscu osoba zarządzająca transportem może sprawdzić wszystkie kluczowe czynniki wpływające na rentowność realizowanych zleceń transportowych. Należą do nich m.in.: zużycie paliwa, opłaty drogowe, serwisowanie pojazdu, leasing, ubezpieczenie czy wynagrodzenia kierowców. Dysponując dokładnymi i aktualnymi danymi, znacznie łatwiej jest skutecznie zarządzać przedsiębiorstwem. Coraz więcej firm z sektora TSL zauważa te korzyści, o czym świadczą wyniki raportu przygotowanego przez Inelo wspólnie z PITD. Według nich aż 80 proc. ankietowanych już wprowadziło cyfrowe rozwiązania do swoich firm, a największą popularnością cieszy się: monitoring GPS, a także giełdy transportowe i systemy TMS – mówi Dawid Kochalski, koordynator ds. integracji i wdrożeń, Inelo z Grupy Eurowag.

Zarządzaj płatnościami za pomocą TMS

Niestety, długie terminy płatności za realizację usług mogą nie dawać spokoju przewoźnikom, zwłaszcza tym, którzy nie mają dodatkowego zabezpieczenia w postaci poduszki finansowej. A brak pieniędzy na czas może doprowadzić do utraty płynności finansowej. Wspierając się systemem TMS skuteczniej zarządzisz finansami w firmie i dodatkowo usprawnisz pracę księgowości.

– TMS może automatycznie generować faktury na podstawie zrealizowanych zleceń, co minimalizuje ryzyko błędów ludzkich i przyspiesza proces wystawiania faktur. Automatyzacja ta obejmuje również możliwość stosowania różnych stawek i taryf w zależności od typu ładunku, trasy czy innych ustalonych wcześniej warunków. Uzupełnieniem dla TMS jest telematyka, jak np. GBox Assist od Inelo oraz aplikacje dla kierowców, które pozwalają załączyć skan lub zdjęcie dokumentów pod konkretnie realizowane zlecenie. Jeśli klient rozlicza się „elektronicznie”, to w ciągu kilkunastu minut od rozładunku możemy wystawić fakturę i przyspieszyć płatność. Dodatkowo, systemy klasy TMS pozwalają na lepsze zarządzanie przepływami pieniężnymi poprzez monitorowanie terminów płatności i automatyczne przypomnienie o zaległych płatnościach – komentuje Tomasz Czyż, główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych, Inelo z Grupy Eurowag.

Jeśli chcesz poznać wszystkie funkcjonalności systemów TMS i telematyki, które pomogą Ci skutecznie zredukować koszty prowadzenia firmy i dobierać zaufanych kontrahentów do współpracy, a także dowiedzieć się, jakie narzędzie (podstawowe czy zaawansowane) okaże się odpowiednie dla Twojej firmy i jak je wdrożyć krok po kroku, to pobierz najnowszy przewodnik po oszczędzaniu w firmie, skanując kod QR z poniższej grafiki.



LOGISTYKA

52

Marek Loos

SZTUCZNA
INTELIGENCJA
- MÓZGIEM
WYNAŁAZCZOŚCI

56

Dorota
Syganiec-
Marszewska

NIE TAKI DIABEŁ
STRASZNY, JAK GO
MALUJĄ



ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ CELEM SUUSA

Wraz z początkiem nowego roku finansowego 1 kwietnia 2024 r., SUUS rozpoczął wdrażanie swojej pierwszej strategii ESG, która nakreśla plan rozwoju firmy na lata 2024-2026. Dokument opiera się na trzech filarach: „Wiarygodność klimatyczna”, „Wzmocnienie społeczności” oraz „Logistyka wartości”. W ramach pierwszego z nich SUUS koncentruje się zarówno na wspomnianych wcześniej krótkoterminowych celach dekarbonizacji, jak i na gospodarce obiegu zamkniętego. Drugi aspekt obejmuje działania skierowane do pracowników, kierowców i partnerów transportowych, a także programy wsparcia dla lokalnych społeczności. Ostatni z nich poświęcony jest inicjatywom mającym na celu etyczne działanie, przejrzyste raportowanie i współpracę z partnerami biznesowymi. JG



KARDEX MLOG OPTIMALIZUJE LOGISTYKĘ MAGAZYNOWĄ W FIRMIE MOTORSERVICE

Firma MS Motorservice International GmbH, organizacja sprzedawcza Rheinmetall działająca na globalnym rynku części zamennych, wybrała Kardex Mlog jako generalnego wykonawcę do budowy magazynu wysokiego składowania z czterema korytarzami. Obiekt ten posłuży do automatycznego składowania 16 288 europalet w zakładzie w Neuenstadt. Magazyn wysokiego składowania będzie połączony z obszarem wysyłki, strefą towarów przychodzących, istniejącym magazynem wąskokorytarzowym oraz strefą pobierania i kontroli za pośrednictwem automatycznych przenośników. Szczególną specyfiką opisywanego projektu jest to, że palety muszą pokonać odległość między istniejącym a nowym budynkiem za pomocą estakady. HJ



WZROST ZAPOTRZEBOWANIA NA PACZKOMATY



Aż 18 tys. punktów odbiorów i nadań, a w tym już 3 tys. automatów paczkowych, zlokalizowanych w całej Polsce. DHL eCommerce Polska, operator ogólnopolskiej sieci punktów obsługi paczek (DHL POP), stawia na automaty. Inwestycje w maszyny DHL BOX mają zapewnić kompleksową obsługę rynku, zgodną z preferencjami klientów. Jak wynika z najnowszych badań DHL, aż 49 proc. Polaków wybiera dostawę do automatów paczkowych. W odpowiedzi na rynkowe trendy DHL postawił na strategię rozbudowy sieci maszyn. Dzięki temu także wysyłki transgraniczne w ramach europejskiej sieci OOH DHL, która skupia już 100 tys. lokalizacji (punktów i automatów), będą jeszcze szybsze i wygodniejsze. TA

WZROST INWESTYCJI W INFRASTRUKTURĘ PORTOWĄ



W polskich portach trwają dobre czasy dla inwestycji, zarówno państwowych, jak i podejmowanych przez prywatne spółki, a wśród nich OT Logistics, posiadającej porty w Gdyni i Świnoujściu. Jeżeli chodzi o port w Gdyni, to przede wszystkim nabyto shiploader do załadunku zbóż na statki, rozbudowano zaplecze do obsługi ładunków zbożowych, przebudowując część magazynów pod produkty zbożowe. Były też inwestycje w infrastrukturę i ekologię. Uruchomiono instalację fotowoltaiczną. Na bieżąco prowadzono wymianę sprzętu, w tym obsługującego transport intermodalny i statki ro-ro.

Najważniejszym celem w dłuższej perspektywie jest zwiększenie potencjału przeładunku produktów zbożowych. Ta grupa towarów jest jedną z bardziej perspektywicznych w branży portowej. WP

SZTUCZNA INTELIGENCJA – MÓZGIEM WYNAALAZCZOŚCI

Transport **manager** #2 (68) 2024



Rozmowa ze **Shrikantem Savantem**, SOLIDWORKS Data Analysis & Science Director w Dassault Systèmes. SOLIDWORKS to oprogramowanie 3DCAD, wspierające projektowanie innowacyjnych produktów. Rozwiązanie SOLIDWORKS jest dostępne w ramach platformy 3DEXPERIENCE firmy Dassault Systèmes.

– Jakim wyzwaniom, związanym z projektowaniem różnych produktów, łatwiej obecnie sprostać dzięki wykorzystaniu sztucznej inteligencji? Przecież dzięki AI mamy możliwość dokonywania milionów interwencji w produkowane urządzenia lub ich części, zanim ujrzą one światło dzienne. Można więc powiedzieć, że AI to rozwiązanie, które kiedyś nazywano „superkomputerem”. Jest jednak bardzo kosztowne. Program SOLIDWORKS daje małym firmom i start-upom możliwość korzystania z drogich rozwiązań, opartych na AI bez ponoszenia wielkich kosztów.

– W projektowaniu produktów mamy dwa etapy wykorzystania AI. Pierwszy z nich polega na trenowaniu modelu AI w oparciu o istniejące dane. W tym przypadku mamy do czynienia z bardzo intensywną pracą komputerową, gdyż wymagane są tysiące obliczeń w generowanych komputerowo wirtualnych modelach projektowanych urządzeń. Tutaj model sztucznej inteligencji dla konkretnego projektowanego obiektu musi zostać dosłownie nauczony. Drugi etap obejmuje wnioskowanie na podstawie wyników pierwszego etapu, uruchomienie modelu sztucznej inteligencji i prognozowanie.

Pierwszy etap jest bardziej czasochłonny i nakładochłonny w porównaniu do drugiego. Małych firm nie stać na zakup drogich technologii opartych na AI. SOLIDWORKS przychodzi im z pomocą.

– Jakie są główne światowe trendy w wykorzystywaniu sztucznej inteligencji?

– Jeden z głównych trendów skupia się na predykcynym (przewidyującym) projektowaniu. Powstaje wiele programów komputerowych służących przewidywaniu wyglądu projektowanych produktów. Jednak nie powstało jeszcze wiele rozwiązań programowych tworzących wysokiej jakości parametryczne modele 3D CAD.

– Jednak AI nie zawsze służy do tworzenia konkretnych urządzeń. Można ją wykorzystywać również do projektowania procesów. Dla przykładu

w transporcie drogowym sztuczna inteligencja jest najczęściej wykorzystywana do projektowania tras przewozów ładunków, by działalność transportowa była bardziej efektywna. Jak Pan postrzega wykorzystanie AI w przyszłości w transporcie?

– Po pierwsze, sztuczna inteligencja w transporcie może być wykorzystywana do przewidywania wielkości ładunków i dopasowywania do nich ładowności środków transportu, a to zależy od wielu czynników. Zmienne te muszą być brane pod uwagę w różnych symulacjach, które są czasochłonne i wymagają dużych nakładów finansowych.

– Użycie sztucznej inteligencji staje się opłacalne i potrzebne od pewnego poziomu złożoności procesów predykcyjnych. Ile, Pana zdaniem, interakcji w procesie projektowania i przewidywania będzie potrzebował klient, żeby zdecydować się na użycie AI?

– Jesteśmy na bardzo wczesnym etapie analizowania, kiedy pojawia się potrzeba sztucznej inteligencji i kiedy się materializuje. Nie przeprowadziliśmy jeszcze analiz pełnego zakresu wyzwań, które można rozwiązać za pomocą sztucznej inteligencji. Postanowiliśmy skategoryzować problemy do rozwiązania według branż, w których AI może być wykorzystywana. Inaczej będzie to wyglądać w przypadku projektanta deskorolek, a inaczej w przypadku projektanta jachtów morskich. Dassault Systèmes stara się zapewnić projektantom narzędzia do generowania modelu sztucznej inteligencji dostosowanego do ich potrzeb, w zależności od ilości danych, które wykorzystują w swoich procesach projektowych. Chcemy dać im możliwość korzystania ze sztucznej inteligencji na danych, które posiadają i ćwiczenia ich. Jest to podstawowo-

Przed rozpoczęciem wdrażania sztucznej inteligencji należy stworzyć użyteczny strumień danych, którymi można „karmić” AI, by pomogła rozwiązać konkretny problem.

SOLIDWORKS od Dassault Systèmes daje małym firmom i startupom możliwość korzystania z drogich rozwiązań, opartych na AI, bez ponoszenia wielkich kosztów.

wa kwestia, nad którą obecnie pracujemy i którą staramy się najintensywniej rozwiązać.

– W jakich kierunkach powinny zmieniać się firmy, żeby stać się przyjazne sztucznej inteligencji, by móc ją efektywnie wykorzystywać?

– Szefowie większości organizacji mogą powiedzieć, że ich firmy gromadzą ogromne ilości danych. Nie wiedzą jednak, jak je „skonsumować” dla swojego pożytku. Podstawą do realizacji tego celu jest zdefiniowanie problemów i dopiero wówczas można rozpocząć rozwiązywanie ich za pomocą AI. Chodzi o stworzenie użytecznego strumienia danych, którymi można „karmić” AI, by pomogła rozwiązać konkretny problem.

– Sądzę, że odpowiedzią na wcześniej postawione pytanie może być przyjęcie przez szefów firm, iż potrzebują nie tylko danych, ale również kontekstu, w którym mają być one użyte. Czy korzystacie z takiego podejścia do problemu?

– Myślę, że korzystamy z podobnego podejścia do tworzenia modeli uczenia maszynowego. Stworzyliśmy w ramach SOLIDWORKS wiele takich modeli. Kreując każdy z nich, musieliśmy wyekstrahować odpowiednie strumienie danych potrzebnych do procesu twórczego. Może Pan sobie wyobrazić, ile takich strumieni trzeba wyodrębnić, by zaprojektować predykcyjny model produktu składającego się z wielu elementów. To nie jest łatwa praca! Tym bardziej, jeżeli rozwijająca się firma musi przejść ewolucję z produkującej setki wirtualnych modeli do setek tysięcy, by osiągnąć zamierzony efekt.

– W takiej sytuacji najlepiej zlecić całość firmie z Indii (śmiech).

– Tak. To jeden ze sposobów rozwiązywania tego typu problemów obecnie, ale co będzie, jak koszty pracy w Indiach wzrosną?

Naszym planem w SOLIDWORKS jest dostarczenie użytkownikom naszej platformy modeli AI zbudowanych przy użyciu danych, które pozwalają bezpośrednio korzystać z tych modeli.

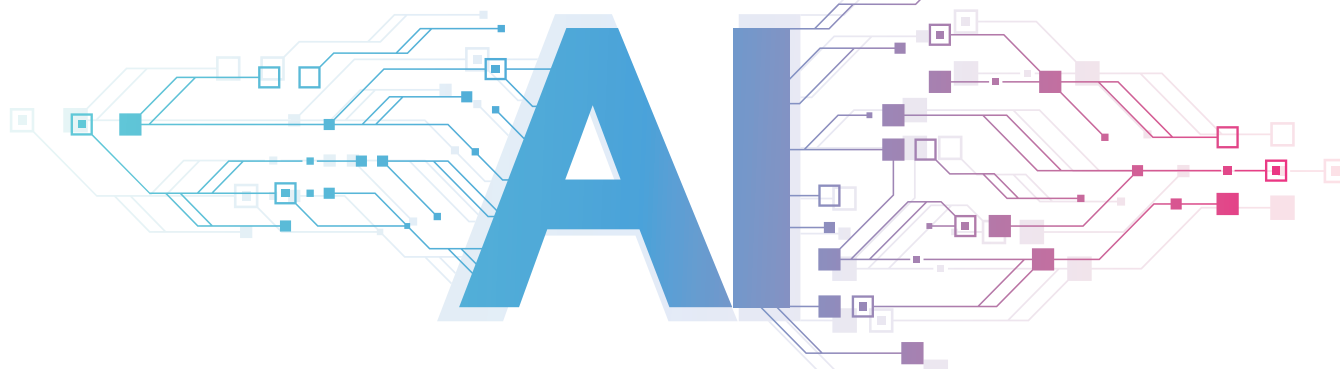
– Innym interesującym – pokrewnym do AI – rozwiązaniem cyfrowym jest asystent rozszerzonej inteligencji (Augmented Intelligence Assistant). Jak ono działa?

– Proponuję dwutorowe podejście do tej kwestii. Po pierwsze, narzędzie wspomagające projektowanie oparte na sztucznej inteligencji, a po drugie, narzędzie do projektowania generatywnego oparte na sztucznej inteligencji.

Chcemy zapewnić użytkownikowi pomoc opartą na sztucznej inteligencji podczas całego procesu, ponieważ jest on bardzo złożony. Wynika to z faktu, że proces projektowania obejmuje wiele iteracji z zaprojektowanym modelem jeszcze na etapie cyfrowym. Obejmują one na przykład: zmianę parametrów, powrót do poprzedniej wersji, jeśli określony kierunek zmian okaże się ślepą uliczką, zmianę materiału, który ma być użyty i wiele innych. Jest to duże wyzwanie dla projektanta, obejmujące setki zmian. Tutaj zadaniem sztucznej inteligencji jest maksymalne uproszczenie procesu projektowania. Z drugiej strony, sztuczna inteligencja do projektowania generatywnego polega na tym, że projektant opisuje nam, co chce zaprojektować, a oprogramowanie tworzy w tym celu konkretny projekt CAD. Jest to wczesny etap rozwoju i obecnie możemy projektować proste modele, ale naszym celem jest umożliwienie inżynierowi projektowanie bardziej złożonych modeli, takich jak na przykład sześciocylinnowy silnik. Jest to kompleksowy, wieloetapowy proces, który ostatecznie pozwala projektantom stawiać czoła nowym i wymagającym wyzwaniom.

– Dziękuję za rozmowę.

MAREK LOOS



**XI Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

**5 - 7 listopada 2024
EXPO XXI WARSZAWA**

translogistica.pl

4
**HALE
TARGOWE**

400+
wystawców

11 000
uczestników

45%
firm z zagranicy

**Dołącz do wiodących targów TSL
w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej!**

RYNEK MAGAZYNOWY – PODSUMOWANIE ROKU 2023 I PROGNOZY NA 2024

NIE TAKI DIABEŁ STRASZNY, JAK GO MALUJĄ

Dorota Syganiec-Marszewska

Gospodarka europejska pogrążyła się w tzw. stagnacji. Dane Eurostatu z IV kwartału 2023 r. pokazują utrzymywanie się PKB eurolandu na takim samym poziomie, co kwartał wcześniej. Niestety, kwartał wcześniej mówiono o spadku PKB o 0,1 proc. Może nie mamy recesji, ale kolorowo też nie jest. Wszystkie sektory gospodarki odczuwają spowolnienie, także deweloperzy powierzchni magazynowych. Jednak, jak się okazuje, pomimo trudności, branża nie stoi w miejscu, ale idzie po swoje.





Rok 2023 był dla rynku magazynowego dość wymagający. Wpłynęło na to wiele czynników – począwszy od wzrostu inflacji, a w konsekwencji cen, ostrożniejszych zachowań inwestycyjnych, po wojnę w Ukrainie.

Podsumowań czas – popyt vs podaż 2023

Cała gospodarka borykała się z rosnącymi problemami ekonomicznymi. „Ubiegłoroczne spowolnienie gospodarcze wpłynęło na decyzje najemców dotyczące ekspansji i akwizycji nowych powierzchni. Część z nich zdecydowała się na ograniczenie swoich planów, co w pewnym stopniu przełożyło się na statystyki popytu brutto, który pod koniec ubiegłego roku odnotował spadek o 15 proc. w porównaniu do roku poprzedniego. Popyt netto, uwzględniający nowe umowy i ekspansje, spadł o 24 proc. Dominującym trendem było przedłużanie umów, które stanowiło około 40 proc. wszystkich transakcji”, podsumowuje Filip Piekarski, Head of Business Development w 7R.

Podobnie uważa Janusz Signetcki, prezes zarządu WPIP Construction: „Ubiegły rok był bez wątpienia na rynku magazynowym czasem wyzwań. Szczególnie dla inwestorów zmagających się z inflacją, wysokimi stopami procentowymi i toczącą się blisko naszego kraju wojną na Ukrainie. Wpłynęło to na ich aktywność. W 2023 r. deweloperzy wybudowali ponad 3,5 mln mkw. powierzchni magazynowych. To o kilkanaście procent mniej niż rok wcześniej. Zdecydowanie trudniejsza była pierwsza połowa roku, co może świadczyć o tym, że lekki dołek na rynku jest już za nami. Popyt brutto wyniósł z kolei zdecydowanie ponad 5 mln mkw., był niższy niż w poprzedzających latach, ale wyższy niż przed pandemią. Pracowali na niego głównie operatorzy logistyczni oraz sieci handlowe, które odpowiadały prawie za 75 proc. popytu”.

Zbliżoną opinię prezentuje także Adrian Semaan, starszy konsultant ds. badań, Industrial & Logistics w Cushman & Wakefield Polska: „Pomimo trudnych warunków ekonomicznych, w 2023 r. sektor magazynowy ponownie wykazał się dużą odpornością, notując trzeci najwyższy w historii wolumen transakcji najmu (5,6 mln mkw.) i drugi największy poziom podaży powierzchni magazynowej (3,7 mln mkw.). Nie ulega jednak wątpliwości, że aktywność rynkowa uległa obniżeniu w porównaniu do rekordowych wyników z lat 2021-2022 i wiele firm bardzo ostrożnie rozważało potencjalną ekspansję w ostatnim czasie. Dobrze odzwierciedlał to rekordowy udział renegotjacji umów najmu, który wyniósł 40 proc. całkowitego popytu. Ponadto, niższa aktywność najemców przyczyniła się do wzrostu dostępności powierzchni magazynowej z uwagi na wolniejsze tempo wynajmowania nowych inwestycji dostarczonych w 2023 r.”

// Inwestorzy opierają dziś swoje działania na analizie wielu zmiennych, wydłużając tym proces decyzyjny. Liczą się elastyczność i minimalizacja ryzyka. **//**

OKIEM EKSPERTÓW

Filip Piekarski

Head of Business Development w 7R

**KLUCZOWA ZMIENNA – INFLACJA**

– Głównym wyzwaniem, nie tylko sektora magazynowego, ale i całej gospodarki, była w 2023 r. wysoka inflacja, która wpłynęła na wzrost czynszów i koszty realizacji projektów. Dodatkowo zaobserwowaliśmy wydłużenie procesów decyzyjnych przy wyborze dostawców powierzchni magazynowych z uwagi na większą ostrożność i dokładniejszą analizę możliwości inwestycyjnych.

Jarosław Czechowicz

Country Manager w GLP

**ELASTYCZNOŚĆ W CENIE**

– Obserwujemy poszukiwanie przez klientów rozwiązań elastycznych – ułatwiających im skalowanie biznesu w odpowiedzi na zmienne warunki rynkowe. Chociaż to proces długofalowy, coraz więcej firm pracuje nad reorganizacją sieci dystrybucji, która ma stać się bardziej wydajna i ma zmniejszyć koszty związane z transportem.

Wyhamowanie wzrostu czynszów

Trudne warunki rynkowe zazwyczaj skłaniają przedsiębiorców do bardziej przemyślanych decyzji inwestycyjnych, ale i operacyjnych. Wyższe ceny „obsługi” powierzchni magazynowych wpłynęły na wzrosty czynszów. „Tendencja ta została jednak nieco przyhamowana, choć niekoniecznie w najbardziej konkurencyjnych lokalizacjach. Czynsze rosły od 2022 r., co wynikało z dużego wzrostu cen energii, materiałów budowlanych i pogarszającego się dostępu do finansowania nowych projektów. W górę poszły też opłaty administracyjne, co widać zwłaszcza w dużych obiektach o znacznym zapotrzebowaniu na prąd i ogrzewanie. Należy podkreślić, że, mimo tych podwyżek, Polska wciąż oferuje niższe łączne koszty najmu powierzchni magazynowo-produkcyjnej, energii i pracy, niż kraje Europy Zachodniej. Popyt utrzymuje się na dość wysokim poziomie”, relacjonuje Jarosław Czechowicz, Country Manager w GLP.

Trendy i wyzwania 2023

Niewątpliwie rynek magazynowy odczuł konsekwencje zawirowań i politycznych, i gospodarczych. Większa ostrożność najemców, skupienie się na dojrzałych rynkach, gwarantujących dobrą komunikację i pokaźne zasoby pracowników oraz potrzeba elastycznych rozwiązań i obniżania kosztów, a także nowość w postaci zwrócenia uwagi na zrównoważony rozwój i wymogi

W 2024 r. powinniśmy obserwować stabilny rozwój rynku magazynowego.

prawne dotyczące obniżenia „emisyjności” budynków względem środowiska naturalnego, to tylko kilka wyzwań, przed którymi stanęła branża.

– W roku 2023 rynek nieruchomości magazynowych był mniej dynamiczny niż w poprzednich latach. Wiązało się to przede wszystkim z wysokimi stopami procentowymi, które z kolei spowodowały wydłużenie procesów decyzyjnych inwestorów. Zainteresowanie inwestorów skupiało się i skupia na dojrzałych rynkach, tj. największych miastach Polski (Warszawa, Trójmiasto, miasta Górnego Śląska, Wrocław, Poznań, Kraków). Obecnie inwestorzy wracają do gry, ale większą aktywność transakcyjną prawdopodobnie zaobserwujemy w drugiej połowie tego roku – mówi Wojciech Kosiór, dyrektor, szef działu Development w MDC2.

O potrzebie obniżania kosztów i konkretnych wymaganiach klientów wspomina Patrycja Wojciechowska, Development Director CE w Mountpark Logistics: „Analizując sektor nieruchomości magazynowo-przemysłowych w roku 2023, można zauważyć kilka interesujących trendów. Bardzo ciekawie prezentuje się wzrost zainteresowania ze strony klientów wynajęciem powierzchni pod produkcję. Trend ten jest dla nas szczególnie ważny, ponieważ premiuje projekty deweloperów otwartych na kreatywne podejście do potrzeb partnerów biznesowych. Wśród wyzwań, z którymi spotkaliśmy się w 2023 r., można wymienić rosnące koszty użytkowania powierzchni. Chcąc wyjść naprzeciw wymaganiom naszych najemców, prowadzimy działania, których celem jest maksymalne obniżenie kosztów codziennego funkcjonowania”. Tendencję tę zauważa także Janusz Signetcki, prezes zarządu WPIP Construction: „Dla inwestorów bardzo ważny jest jak najkrótszy czas realizacji projektu i możliwość wprowadzania w nim zmian. W tym drugim przypadku na wysokości zadania musi stanąć biuro projektowe i szybko zareagować. Coraz większą wagę przywiązuje się do rozwiązań odpowiadających za obniżenie kosztów eksploatacyjnych obiektów. To – w obecnych czasach, w kontekście wysokich cen energii – ma niebagatelne znaczenie”.

Popularne duże aglomeracje i produkcja

Z kolei Wojciech Kosiór, dyrektor, szef działu Development w MDC2 wskazuje konkretne lokalizacje inwestycyjne oraz wyraźny wzrost aktywności sektora produkcyjnego: „Atrakcyjnymi lokalizacjami w oczach

TRANSPORT INNOVATIONS DAY

organizator

transport
manager

Innowacja
odróżnia lidera
od naśladowcy

KONFERENCJA DLA BRANŻY TSL



11 czerwca 2024

Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna

www.transport-manager.pl

OKIEM EKSPERTÓW

Patrycja Wojciechowska

Development Director CE w Mountpark Logistics



ESG PODSTAWOWYM WYMAGANIEM

– ESG przestaje być już tylko modnym hasłem – przeistacza się w realne wymagania zawarte m.in. w zapytaniach naszych najemców. Wierzymy, że otwartość na zmiany w tym zakresie, w połączeniu z proaktywnym podejściem do tematu, może dać szansę na wypracowanie optymalnego i odpowiedzialnego środowisko projektu.

Janusz Signetcki

prezes zarządu WPIP Construction



WIELKA PIĄTKA NA TOPIE

– Biorąc pod uwagę prowadzone przez nas inwestycje oraz obserwację rynku powierzchni magazynowych, w Polsce największą popularnością cieszą się wciąż te same regiony. Chodzi o stolicę i jej okolice, Poznań, Wrocław, Górny Śląsk i Polskę centralną, czyli tzw. wielką piątkę. Natomiast coraz większy popyt obejmuje województwa: pomorskie, zachodniopomorskie i lubuskie.

„Polska wciąż oferuje niższe łączne koszty najmu powierzchni magazynowo-produkcyjnych, energii i pracy, niż kraje Europy Zachodniej.”

inwestorów pozostają Kraków i Trójmiasto. Dzieje się tak z powodu mniejszej dostępności powierzchni magazynowych w tych regionach. Wskaźnik powierzchni niewynajętej jest tam na bardzo niskim poziomie. Wymienione wcześniej największe miasta Polski cieszą się stale dużą popularnością. Ma na to wpływ: potencjał dużych aglomeracji, rozwinięta infrastruktura drogowa, a także dostęp do wykwalifikowanej kadry pracowniczej. Zauważamy wzmocnienie zapotrzebowania na obiekty produkcyjne, głównie z branży motoryzacyjnej. Z uwagi na tańszą, a jednocześnie bardzo dobrze wykwalifikowaną kadrę pracowniczą w Polsce, sporo niemieckich firm zastanawia się nad uruchomieniem zaplecza produkcyjnego w naszym kraju. Jest to także spowodowane większą dostępnością gruntów i łatwiejszym procesem inwestycyjnym w naszym kraju.

O branży produkcyjnej wspomina również Filip Piekarski, Head of Business Development z 7R: „Wzrost zapotrzebowania na magazyny był zauważalny zwłaszcza w sektorze logistycznym i e-commerce, a także wśród najemców produkcyjnych, poszukujących powierzchni przystosowanych do specyficznych potrzeb i lokujących swój biznes w Polsce. Związane jest to z ekspansją

firm produkcyjnych, a także z rosnącą atrakcyjnością Polski jako miejsca dla nowych inwestycji”.

– W ujęciu regionalnym najbardziej aktywne pozostają rynki należące do tzw. wielkiej piątki, tj. Górny Śląsk, Warszawa, Łódź, Wrocław i Poznań oraz szybko rozwijające się mniejsze, ale już dojrzałe rynki, jak trójmiejski, krakowski czy szczeciński. Są to kluczowe dla logistyki i przemysłu lokalizacje, oferujące chłonne rynki pracy, dużą bazę przedsiębiorstw i bardzo dobrze rozwiniętą infrastrukturę transportową o zasięgu krajowym i międzynarodowym. Czynniki te nabierają znaczenia w słabszych obecnie warunkach ekonomicznych, gdy strategie inwestycyjne cechuje zwiększona awersja do ryzyka. Z kolei niektóre mniejsze rynki regionalne, jak bydgosko-toruński, lubuski czy subrynki polski wschodniej, odczuwają chwilowy spadek aktywności najemców i deweloperów. Jednakże wraz z poprawą sytuacji makroekonomicznej i geopolitycznej rynki te powinny wrócić na ścieżkę stabilnego rozwoju w dłuższej perspektywie – prognozuje z kolei Adrian Semaan z Cushman & Wakefield Polska. – W ujęciu sektorowym popytu netto nie nastąpiły znaczące zmiany, choć obserwowano stopniowy wzrost aktywności firm z sektora produkcyjnego przy spadku aktywności sektora handlowego i e-commerce, wyłączając duże zapotrzebowanie ze strony podbranży odzieżowej i firm takich jak Shein, H&M czy Inditex. Biorąc pod uwagę wolumen nowych transakcji najmu (bez renowacji), największy w nim udział utrzymały trzy grupy najemców: firmy logistyczne i kurierskie (35 proc.), sieci sklepów oraz e-commerce (28 proc.), a także firmy produkcyjne i motoryzacyjne (21 proc.) – wskazuje Adrian Semaan.

Zrównoważony rozwój

To pojęcie coraz częściej pojawia się na ustach inwestorów, co podkreśla Jarosław Czechowicz z GLP. „Istotnym trendem jest wszystko, co związane ze zrównoważonym rozwojem, zwłaszcza w obszarze redukcji zużycia energii i emisji CO₂. Ma to wymiar dwojaki – perspektywę obniżenia kosztów operacyjnych, a zarazem konieczność spełniania międzynarodowych wymogów prawnych, związanych z celami klimatycznymi”. Wzrost zainteresowania aspektem ekologicznym, także w przyszłości, przewiduje Janusz Signetcki: „Spodziewam się jeszcze większego zainteresowania inwestorów ekologicznymi i energooszczędnymi rozwiązaniami, których wdrożenie umożliwi uzyskanie obiektom ekologicznych certyfikatów”.

Prognozy na 2024 rok

Obecna sytuacja ekonomiczna w Europie, a także zawirowania polityczne mogą budzić obawy, ale mimo to prognozy branży magazynowej są raczej optymistyczne.

– Zakładamy poprawę sytuacji gospodarczej i makroekonomicznej, szczególnie w drugiej połowie roku, wzrost atrakcyjności Polski i rozpoczęcie nowych inwestycji. Spodziewany powrót inwestorów i zwiększenie płynności rynku powinny nastąpić pod koniec roku. Jednocześnie sektor magazynowy coraz intensywniej koncentruje się na zrównoważonym rozwoju i dążeniu do osiągnięcia neutralności emisyjnej, czyli stanu „net zero” – przewiduje Filip Piekarski.

W podobnym tonie wypowiada się Jarosław Czechowicz: „Koszty budowy stabilizują się, a inwestorzy bardziej przychylnym okiem patrzą na finansowanie nowych projektów. Budynki istniejące i w realizacji stopniowo zapełniają się najemcami. Zakładając brak kolejnych turbulencji geopolitycznych, spodziewamy się, że będzie to rok względnie spokojnego rozwoju i powrotu rynku do większej równowagi, także w kwestii czynszów, które powinny utrzymać się na poziomach zbliżonych do zeszłorocznych”.

Na odważniejsze zachowania klientów liczy także Patrycja Wojciechowska: „Myśląc o roku 2024 liczymy na ożywienie zainteresowania powierzchniami magazynowymi w najwyższym standardzie. Wierzymy, że jakość projektu, umiejętność znalezienia rozwiązań pomagających najemcy najlepiej wykorzystać oferowaną powierzchnię oraz otwartość na przystosowanie powierzchni do wymogów klienta będą kluczowe przy podejmowaniu decyzji o rozwoju w nowej lokalizacji. Liczymy również na podtrzymanie trendu związanego z poszukiwaniem powierzchni pod produkcję. Z dużymi nadziejami przyglądamy się informacjom o rosnącej obecności produkcji z Chin w naszym regionie”.

Szansę na inwestycje w Polsce w 2024 r. widzi Adrian Semaan: „W 2024 r. powinniśmy obserwować stabilny rozwój rynku magazynowego. Prognozy mówią o stopniowej poprawie sytuacji ekonomicznej, co powinno utrzymać wskaźniki popytowe przynajmniej na poziomie z ubiegłego roku. Deweloperzy będą uważnie analizować zmiany w dostępności powierzchni magazynowej oraz trendy w zakresie aktywności najemców, selektywnie podchodząc do realizacji nowych projektów. Długoterminowa perspektywa rozwoju rynku magazynowego pozostaje optymistyczna ze względu na trendy rozwojowe branże e-commerce i tendencje do skracania globalnych łańcuchów dostaw, wobec czego spodziewany jest napływ nowych inwestycji. Polska

OKIEM EKSPERTÓW



Adrian Semaan

starszy konsultant ds. badań,
Industrial & Logistics w Cushman & Wakefield Polska

WYHAMOWANIE WZROSTU CEN

– Dostępność powierzchni znacząco różni się w zależności od regionu. Na rynkach takich jak Polska centralna, lubuskie czy Dolny Śląsk obserwujemy stan tymczasowej nadpodaży. Z kolei niedobór powierzchni magazynowej notuje się w regionie Krakowa, Śląska i Trójmiasta. Wysoka podaż, przy jednoczesnym spadku aktywności najemców, spowodowała, że wzrost czynszów znacząco wyhamował w 2023 r. i obecnie na większości rynków ich poziom jest stabilny. W niektórych lokalizacjach rywalizacja między deweloperami skutkuje poszerzeniem oferty w zakresie zachęt finansowych, co może powodować niewielką korektę efektywnych stawek czynszów.



Wojciech Kosiór

dyrektor, szef działu Development w MDC2

SKRACANIE ŁAŃCUCHÓW DOSTAW

– W zeszłym roku rozwijał się trend inwestowania w projekty typu BT i nadal ten model biznesowy cieszy się popularnością. Ma na to wpływ sytuacja związana ze skłonnością do skracania łańcuchów dostaw i lokowaniem produkcji możliwie najbliżej rynków zbytu.

Prognozy na 2024 rok, mimo dość trudnych warunków gospodarczych, są optymistyczne.

ma szansę przyciągnąć znaczące projekty, posiadając istotne przewagi konkurencyjne, m.in. strategiczną lokalizację, rozwiniętą i stale modernizowaną infrastrukturę transportową, atrakcyjne na tle Europy warunki najmu nowoczesnych powierzchni przemysłowych oraz konkurencyjny rynek pracy”. Podobny pogląd wyraża Wojciech Kosiór: „Prognozy dla rynku magazynowego są optymistyczne. Polska jest coraz ciekawszym i coraz bardziej perspektywnym rynkiem europejskim. Jako MDC2 planujemy kolejne inwestycje w kluczowych lokalizacjach w Polsce. Liczymy na obniżkę stóp procentowych, co z pewnością wpłynie na popyt wśród inwestorów na magazyny i obiekty przemysłowe”.

Branża deweloperów powierzchni magazynowych nie zatrzymuje się, ale dostosowuje do zmieniających się potrzeb najemców. Nowoczesne rozwiązania, spoglądanie w przyszłość, a zatem inwestycje w zeroemisyjność budynków, elastyczna oferta i zwinność w reagowaniu na wymagania klienta, pozwalają nawigować w trudniejszych warunkach ekonomicznych. Jak widać, deweloperzy logistyczni spoglądają diabłu w oczy i robią swoje w takiej rzeczywistości, w jakiej aktualnie przyszło im funkcjonować.

PRAWO

64

Łukasz
Chwałczuk

SKRACANIE
ŁAŃCUCHÓW
TRANSPORTOWYCH

68

Paweł Judek

JAK RADZIĆ SOBIE
Z WYMUSZENIAMI
PRZEWOŹNIKÓW

72

Anna Guzik

KONTROLE IMI
W PRAKTYCE:
CO ZMieniŁO SIĘ
PO 2 LATACH



➤ NATYCHMIASTOWE KARY ZA KABOTAŻ W NORWEGII

Wraz z początkiem kwietnia, w Norwegii zmieniły się przepisy dotyczące kabotażu. Tamtejsza inspekcja Statens Vegvesen nie musi już rozpatrywać każdego przypadku w długotrwałych dochodzeniach, lecz może wystawiać kary na miejscu zatrzymania, łącząc to z zakładaniem blokad na koła. Norweskie media piszą już o pierwszych przypadkach wykorzystania nowych przepisów, wymieniając przy tym bardzo różne stawki kar. Najwyższa kwota padła podczas niedawnej kontroli w miejscowości Gullsfjordbotn, na samej północy kraju. Zagraniczny przewoźnik został tam przysłany na przekroczeniu kabotażowego limitu, wykonując przewozy krajowe przez zbyt długi czas. Jego trasy uznano więc za nielegalne, a nałożona z tego kara wyniosła 60 tys. koron (równowartość około 22,5 tys. zł).

TW



➤ RZĄD CHCE UKRÓCIĆ „ŁAŃCUSZKI” POŚREDNIKÓW W TRANSPORCIE

Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, który wprowadzi zakaz zlecania transportu podmiotom bez wystarczających uprawnień pod groźbą kar pieniężnych – informuje portal www.logistyka.rp.pl. Nowelizacja ma uregulować zasady zlecania krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy oraz przewozu kabotażowego przez podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem, jako spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów. Pośrednicy od lat są krytykowani przez przewoźników za nadmierne marże. Bywa, że ładunek przechodzi przez kilka biur pośrednictwa, a ostateczna cena ledwie pokrywa jedynie koszty dróg płatnych i paliwa.

HP



➤ ZMIANY W SYSTEMIE SENT



Ministerstwo Infrastruktury chce przyspieszyć o pół roku zmiany w systemie monitorowania przewozu towarów wrażliwych SENT, w celu skuteczniejszej kontroli zezwoleń, dotyczących międzynarodowego transportu drogowego. Przepisy o obowiązku rejestracji w systemie SENT przewoźników zagranicznych, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo, wejdą w życie 1 lipca 2024 r., a nie – jak planowano – 1 stycznia 2025 r. Zmiany przyczynią się do skuteczniejszej kontroli zezwoleń zagranicznych, wymaganych przez przepisy wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych dotyczących transportu drogowego. Kontrole tych podmiotów wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju. TW

➤ KARY ZA BRAK INTELIGENTNYCH TACHOGRAFÓW

Generalny Inspektorat Transportu Drogowego przypomina, że do końca roku 2024 pojazdy wykorzystywane w międzynarodowych przewozach drogowych muszą zostać wyposażone w inteligentne tachografy drugiej wersji (tzw. retrofit). Brak wymiany uniemożliwi dalsze świadczenie międzynarodowych przewozów drogowych, a nieprzestrzeganie tego obowiązku będzie wiązało się z nałożeniem kary finansowej 10 tys. zł dla firmy transportowej oraz 2 tys. zł dla osoby zarządzającej transportem. Aby uniknąć ryzyka związanego z odkładaniem na koniec roku obowiązku wymiany tachografu na inteligentny – drugiej wersji, zaleca się wymianę sprzętu bez zbędnej zwłoki. Jednocześnie poinformowano, iż wymiana taka nie jest konieczna tylko jeżeli pojazd będzie użytkowany do przewozów krajowych bądź międzynarodowych. PA



NOWELIZACJA USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM:
ZAKAZ ZLECENIA PODMIOTOM NIEUPRAWNIONYM ORAZ WYSOKIE KARY

SKRACANIE ŁAŃCUCHÓW TRANSPORTOWYCH





Łukasz Chwalczuk

Branża transportu drogowego od wielu lat boryka się z problemami związanymi z nieuczciwą konkurencją oraz wykonywaniem usług transportowych przez podmioty nieposiadające odpowiednich uprawnień lub naruszające normy wynikające z zezwoleń.

Z opublikowanego komunikatu dotyczącego prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów wynika, iż zasady zlecania krajowego lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy oraz przewozu kabotażowego przez podmioty wykonujące inne czynności związane z przewozem jako spedytorzy, nadawcy lub podwykonawcy tych podmiotów w chwili obecnej nie są odpowiednio uregulowane przepisami ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.).

Z tego względu Ministerstwo Infrastruktury uznaje za zasadne wprowadzenie przepisów zobowiązujących ww. podmioty do zlecania krajowego lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego rzeczy podmiotom uprawnionym do wykonywania takiego przewozu, czyli posiadającym odpowiednie zezwolenie lub licencję. Zdaniem Ministra Infrastruktury takie rozwiązanie pozwoli na wyeliminowanie nieuczciwych praktyk w transporcie drogowym, polegających na zlecaniu usług transportu drogowego podmiotom nieposiadającym stosownych uprawnień przewozowych.

Obowiązki każdego ogniwa łańcucha

W tym zakresie podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, przed zleceniem przewozu drogowego będzie obowiązany do:

1. sprawdzenia posiadania przez przewoźnika drogowego, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego;
2. dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem;
3. wystawienia i przekazania przewoźnikowi drogowemu dokumentu potwierdzającego zlecenie.

Projekt ustawy przewiduje zmianę i ustanowienie nowych sankcji w postaci kar pieniężnych za niestosowanie się do wprowadzonych obowiązków.

Ponadto podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, będzie obowiązany do przechowywania przez okres 5 lat – licząc od końca roku kalendarzowego – dokumentów potwierdzających uprawnienia przewoźnika do świadczenia usług. Dodatkowo spedycja lub nadawca będzie obowiązany do przedstawienia na żądanie organów kontrolnych kopii lub oryginałów dokumentów uprawniających przewoźnika do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego, dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem oraz dokumentu potwierdzającego zlecenie.

Proponowane zmiany

Projekt ustawy przewiduje jednocześnie zmianę i ustanowienie nowych sankcji w postaci kar pieniężnych za niestosowanie się do wprowadzonych obowiązków. 18 kwietnia stowarzyszenia branżowe otrzymały projekt ustawy do konsultacji publicznych, co umożliwia szczegółową analizę proponowanych przez Rząd przepisów. O ile ogólne założenia nie podlegają dyskusji, o tyle diabeł może tkwić w szczegółach.

Ministerstwo proponuje dodanie nowego artykułu 17c do ustawy o transporcie drogowym o treści:

„1. Podmiot wykonujący inne czynności związane z przewozem drogowym jako spedytor, nadawca lub podwykonawca tych podmiotów, nie może zlecić krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego rzeczy podmiotowi nieuprawnionemu, a w szczególności nieposiadającemu wymaganego zezwolenia lub licencji.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1., przed zleceniem przewozu drogowego, o którym mowa w ust. 1., jest obowiązany do sprawdzenia posiadania przez podmiot, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1., przed zleceniem przewozu drogowego, o którym mowa w ust. 1., wystawia i przekazuje przewoźnikowi drogowemu dokument potwierdzający to zlecenie.

4. Dokument, o którym mowa w ust. 3., określa firmę, adres siedziby i numer NIP podmiotu, o którym

mowa w ust. 1., termin wykonania danego zlecenia, nadawcę i odbiorcę.

5. Podmiot, o którym mowa w ust. 1., jest obowiązany do przechowywania kopii lub oryginałów dokumentów, o których mowa w ust. 2. i 3., przez okres 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zlecono przewóz.”

Wątpliwości

Już pierwszy akapit proponowanych przepisów może budzić wątpliwości, albowiem określenie „podmiot nieuprawniony” oraz uzupełnienie „a w szczególności nieposiadającemu wymaganego zezwolenia lub licencji” może powodować duże problemy w interpretacji, co de facto musi sprawdzić zleceniodawca, zanim podejmie decyzję o zawarciu umowy z konkretnym przewoźnikiem. Katalog dokumentów podlegających sprawdzeniu nie został precyzyjnie określony, więc w specyficznych przypadkach (np. przewóz odpadów, towarów niebezpiecznych, ładunków ponadgabarytowych) zleceniodawcy będą mieli trudności w ustaleniu, czy dokonali należytej staranności w ustaleniu, czy firma transportowa jest „uprawniona” do przewozu. Podobne zastrzeżenia rodzą się po analizie proponowanego ustępu 2., który nakłada na spedytora lub nadawcę obowiązek sprawdzenia posiadania przez podmiot, któremu zamierza zlecić przewóz drogowy, wymaganych dokumentów uprawniających do wykonania danego rodzaju przewozu drogowego oraz dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem. O ile w przypadku polskich firm transportowych sprawdzenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej jest stosunkowo łatwe poprzez powszechnie dostępny system KREPTD, to w przypadku firm transportowych spoza UE jest to bardzo uciążliwe lub wręcz niemożliwe. Ponadto określenie nowego obowiązku w zakresie sprawdzenia „dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem” także może przysporzyć wielu problemów interpretacyjnych.

Jeszcze większe wątpliwości budzi treść ustępu 3., który nakłada na nadawcę lub spedytora obowiązek wystawienia i przekazania przewoźnikowi dokumentu potwierdzającego zlecenie, który musi zawierać co najmniej określenie firmy, adres siedziby, numer NIP podmiotu, termin wykonania zlecenia, nadawcę i odbiorcę. Skoro proponowana zmiana ustawy ma ograniczyć nadużycia nie tylko polskich, ale i zagranicznych firm, to zobowiązanie spedytorów do podawania „nume-

ru NIP” spowoduje, że w praktyce karani będą wyłącznie polscy przedsiębiorcy.

Mając na uwadze powszechną i obiektywną potrzebę cyfryzacji, zastanawiające jest tworzenie wymogu administracyjnego do przechowywania dokumentów przez okres 5 lat. Zważywszy na trwające prace nad wdrożeniem elektronicznego listu przewozowego (tzw. e-CMR) oraz założeń dotyczących europejskich systemów eFTI (elektronicznej wymiany informacji w transporcie, nie tylko drogowym, ale także morskim, kolejowym i lotniczym), zastanawiające jest, dlaczego mielibyśmy wykonać krok wstecz, nakładając kolejny obowiązek potwierdzenia i archiwizowania wykonanych czynności (zawartych zleceń przewozowych) w formie dokumentowej, zamiast elektronicznej.

Jak wynika z Uzasadnienia projektu ustawy, nowelizacja „ma na celu zwiększenie efektywności wykonywania kontroli podmiotów uczestniczących w przewozach drogowych oraz wzmocnienie egzekucji przepisów prawa dotyczących wykonywania przewozu drogowego rzeczy przez podmioty uprawnione.” Trudno nie zgodzić się z potrzebą egzekwowania przepisów prawa, jednakże dziwić może fakt, że nowy system kar dotyczyć będzie w praktyce wyłącznie polskich nadawców lub spedytorów.

Proponowane kary

Warto zatem zwrócić uwagę na propozycje nowych kar do załącznika nr 3 ustawy o transporcie drogowym, w którym:

1. Za zlecenie krajowego lub międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy podmiotowi nieuprawnionemu przewiduje się karę 200 tys. zł;
2. Za zlecenie międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy z naruszeniem przepisów umowy międzynarodowej lub warunków określonych w zezwoleniu może być nałożona kara 200 tys. zł;
3. Za zlecenie przewozu kabotażowego podmiotowi nieposiadającemu wymaganego zezwolenia kara może wynieść 200 tys. zł;
4. W przypadku, gdy przewoźnik przekaze nadawcy lub spedytorowi informacje niezgodne ze stanem faktycznym przerobionych lub podrobionych dokumentów, kara wyniesie 12 tys. zł.

Powstaje zatem pytanie, czy w przypadku, gdy np. przewoźnik spoza UE świadomie i z premedytacją sfałszuje lub w inny sposób zmieni lub podrobi dokumenty (np. zezwolenie), organ kontrolny nałoży na niego karę (jedynie) 12 tys. zł, a na spedytora (aż) 200 tys. zł, skoro zlecił przewóz podmiotowi nieuprawnionemu?

Już pierwszy akapit proponowanych przepisów może budzić wątpliwości.

Założenia były słuszne, a jak wyjdzie w praktyce?

W Ocenie Skutków Regulacji wpisano:

„Kontrole przewoźników drogowych wykazują, że w praktyce mają miejsce przypadki wielokrotnego wykorzystywania zezwolenia uprawniającego do jednokrotnego przejazdu przez lub na terytorium kraju, poprzez m.in. niewypełnianie blankietu tego zezwolenia. Problemy związane z utratą możliwości lub ograniczenia liczby operacji transportowych wskutek wybuchu wojny w Ukrainie oraz sankcji w zakresie transportu drogowego wprowadzonych przez Unię Europejską i kontrsankcji wprowadzonych przez Rosję i Białoruś, a ponadto liberalizacja dwustronnego międzynarodowego transportu drogowego i tranzytu, wprowadzona od 1 lipca 2022 r. umową pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów, wymagają pilnego wzmocnienia egzekucji przepisów dotyczących obowiązku posiadania zezwolenia zagranicznego.

Z tego względu zasadne jest wprowadzenie przepisów zobowiązujących spedytorów, nadawców lub podwykonawców tych podmiotów do zlecenia krajowego przewozu drogowego rzeczy, międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy lub przewozu kabotażowego rzeczy podmiotom uprawnionym do wykonywania takiego przewozu, czyli posiadającym odpowiednie zezwolenie oraz licencję. Takie rozwiązanie pozwoli na wyeliminowanie nieuczciwych praktyk w transporcie drogowym, polegających na zlecaniu usług transportu drogowego podmiotom nieposiadającym stosownych uprawnień przewozowych.”

Projekt ustawy został przekazany do 45 różnych organizacji, zrzeszających zarówno przewoźników, spedytorów, nadawców, a także Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców. Miejmy nadzieję, że dialog oraz opinie kilkudziesięciu organizacji zostaną wzięte pod uwagę i merytorycznie rozpatrzone na dalszym etapie legislacyjnym.

AUTOR

Łukasz Chwalczuk

partner w Kancelarii Prawnej Iuridica
prezes zarządu OSPTN
ESTA Europe Board Member

iuridica
kancelaria prawna





Paweł Judek

JAK RADZIĆ SOBIE Z WYMUSZENIAM PRZEWÓŹNIKÓW

W branży transportowej zleceniodawca zazwyczaj posiada silniejszą pozycję negocjacyjną podczas zawierania umów i realizacji płatności. Sytuacja może się jednak zmienić, gdy przewoźnik już fizycznie posiada przesyłkę. Wtedy przewoźnik może próbować narzucić swoje warunki, co może przybierać formę bezprawnych wymuszeń.

Zagrożenia dla interesów zleceniodawcy najczęściej występują, gdy planowany przebieg przewozu napotyka na trudności. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdy powstają opóźnienia w załadunku lub rozładunku towaru bądź też zaistnieje potrzeba skierowania przewoźnika w inne miejsce. Część z tych sytuacji jest niezawiniona przez przewoźnika, ale nierzadko to postawa samego przewoźnika może powodować komplikacje w przewozie. Dość często zdarza się, że spóźnienie się przez przewoźnika na tzw. slot rozładunkowy może spowodować konieczność dłuższego oczekiwania na rozładunek. Podobnie uszkodzenie przesyłki lub naruszenie jej struktury (np. przesunięcie towaru na paletach) może prowadzić do odmowy przyjęcia przesyłki przez odbiorcę i konieczność zawiezienia jej w inne miejsce.

Schemat wymuszenia

Konflikty w takich wypadkach najczęściej pojawiają się, gdy przewoźnicy próbują uzyskać dodatkowe, jednostronnie określone wynagrodzenie za czas oczekiwania lub za wykonanie dodatkowego przewozu. Z reguły takie wynagrodzenie jest narzucane w stawkach o wiele wyższych niż te, które stanowiły podstawę pierwotnej umowy przewozu. Zachowanie takie jest zwykle trudne do zaakceptowania dla zleceniodawcy. Jest to szczególnie frustrujące, gdy umowa przewozu już reguluje tego typu sytuacje, przewidując określony czas postoju bez opłat oraz określone wynagrodzenie za przekroczenie tego czasu i za wykonanie dodatkowych instrukcji. Niestety w tego typu sytuacjach przewoźnicy regularnie nie czują się związani zapisami podpisanych umów, czując, że przetrzymywanie przez

nich towaru daje im na tyle silną pozycję negocjacyjną, że nie muszą przestrzegać wcześniej zawartych porozumień.

Niekiedy, obok żądania przyznania dodatkowego wynagrodzenia za czas postoju i wykonanie instrukcji, pojawia się oczekiwanie, że całość należności przewoźnika, w tym pierwotny fracht, zostaną zapłacone przez zleceniodawcę z góry przed dostarczeniem przesyłki, mimo że terminy płatności zostały szczegółowo określone w umowie i są związane z zakończeniem transportu. Przewoźnicy – często słusznie – zakładają bowiem, że obiecane dodatkowe wynagrodzenie, które zostało wymuszone na zleceniodawcy, nie zostanie wypłacone, jeśli przewoźnik straci narzędzie nacisku w postaci przetrzymywanej przesyłki.

Zleceniodawca w takich sytuacjach jest zwykle informowany, że jeśli żądania przewoźnika nie zostaną spełnione, przesyłka nie zostanie dostarczona do miejsca przeznaczenia. Gdy oczekiwania przewoźnika nie są spełniane przez dłuższy czas, może dojść do tego, że przewoźnik wyładuje towar w magazynie zewnętrznym lub przewiezie na własną bazę, co generuje dodatkowe koszty magazynowania i istotnie zwiększa kwotę, co do której toczy się spór.

Czy to dopuszczalne?

Podstawowe pytanie, które rodzi się w takiej sytuacji, dotyczy tego, czy takie zachowania przewoźników są prawnie dopuszczalne. Wątpliwości w tym zakresie mogą wzbudzać w szczególności dość często pojawiające się argumenty ze strony przewoźnika, dotyczące prawa zastawu lub prawa zakończenia przewozu wobec braku odbioru przesyłki przez odbiorcę. Od-

powieź na to pytanie w dużej mierze zależy od treści umowy przewozu z przewoźnikiem. Jeśli umowa reguluje kwestię przestoju i instrukcji, w szczególności wskazując, w jakim czasie należności z tego tytułu powinny być zapłacone przewoźnikowi, przewoźnik nie ma prawa oczekiwać wypłaty wynagrodzenia w innej wysokości i na innych zasadach. Jeżeli jednak umowa milczy na temat dodatkowego wynagrodzenia lub nie określa terminu jego płatności, istnieją sytuacje, że żądania przewoźnika będą uzasadnione. Zgodnie bowiem z art. 16 ust. 1 CMR, w przypadku powstania przeszkód w przewozie przewoźnik ma prawo do zwrotu kosztów spowodowanych zażądaniem przez niego instrukcji lub ich wykonaniem, o ile koszty nie wynikły z jego winy. Badaniu podlega zatem, na ile przestój lub dodatkowy przewóz wynikły z okoliczności zawinionych przez przewoźnika. Jeśli przewoźnik nie ponosi winy, może domagać się dodatkowego wynagrodzenia. Jeśli to dodatkowe wynagrodzenie zostanie wpisane do listu przewozowego (co jest dopuszczalne zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. i CMR), przewoźnik ma prawo wstrzymać się z wydaniem przesyłki do czasu zapłacenia tej kwoty lub zabezpieczenia jej przez odbiorcę (art. 13 ust. 2 CMR). W praktyce jednak niezwykle rzadko zdarza się, żeby doszło do łącznego spełnienia obu warunków: braku regulacji kwestii przestojów w umowie przewozu i wpisania przez przewoźnika kosztów w liście przewozowym. Najczęściej zatem żądania przewoźników natychmiastowej zapłaty dodatkowych należności pod groźbą odmowy wydania przesyłki pozbawione są podstaw prawnych.

Nieco inaczej prezentuje się kwestia groźby rozładunku towaru w magazynie zewnętrznym. Zgodnie z art. 16 ust. 2 CMR, w przypadku odmowy przyjęcia przesyłki przez odbiorcę przewoźnik może bezzwłocznie wyładować towar na rachunek osoby uprawnionej. W takim wypadku to osobą uprawnioną obciążają koszty magazynowania i przewoźnik ma prawo odmówić wydania przesyłki, dopóki koszty magazynowania nie zostaną pokryte. W polskiej doktrynie wskazuje się jednak, że takie uprawnienie przysługuje przewoźnikowi wyłącznie w sytuacji, gdy nie uzyskał on stosownych instrukcji od zleceniodawcy lub też instrukcje te nie spełniały wymogów określonych w art. 12 CMR. Do takich przypadków dochodzi rzadko, więc również w tym zakresie zwykle groźby przewoźników nie będą uzasadnione.

Sposoby postępowania

Najczęściej pierwszym sposobem radzenia sobie z sytuacjami wymuszającymi negocjacje z przewoźnikiem, aby

Kto żąda korzyści w zamian za zwrot bezprawnie zabranej rzeczy, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat.

skłonić go bądź do odstąpienia od żądań – wskazując na bezprawność takiego zachowania – bądź zminimalizować oczekiwaną przez przewoźnika kwotę. Warto w takich sytuacjach mieć przygotowaną argumentację prawną pozwalającą na kwestionowanie żądań przewoźnika. Doświadczenie pokazuje jednak, że w wielu wypadkach takie negocjacje nie prowadzą do oczekiwanego skutku, a zdecydowana większość przewoźników nie odstępuje od pierwotnie sformułowanych oczekiwań pod wpływem rozmów ze zleceniodawcą. Gdy rozmowy nie przynoszą rezultatu, można rozważyć skorzystanie z opcji postępowania karnego, która niekiedy może zaowocować szybkim rozwiązaniem problemu. Zachowanie przewoźnika w wielu wypadkach wyczerpywać będzie znamiona przestępstwa z art. 286 § 2 kodeksu karnego, zgodnie z którym, kto żąda korzyści w zamian za zwrot bezprawnie zabranej rzeczy podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Możliwe jest więc zgłoszenie sprawy na policję ze wskazaniem, że doszło do takiego bezprawnego zabrania rzeczy przez przewoźnika, który w zamian za jej wydanie żąda określonej kwoty. W części przypadków policja może interweniować i doprowadzić do odzyskania przesyłki. Niestety regularnie zdarzają się również sytuacje, w których organy ścigania stwierdzają, że sprawa ma charakter cywilny i nie podejmuje się rozstrzygania, czy przewoźnik miał prawo zagarnąć przesyłkę. Jeśli działania prawnokarne nie pomogą, zleceniodawca zwykle staje przed dylematem: czy zgodzić się na żądania przewoźnika, czy też kontynuować spór i zdecydować się na skierowanie sprawy do sądu z żądaniem wydania przesyłki znajdującej się w posiadaniu przewoźnika. Decyzja w tej kwestii należy każdorazowo do nadawcy. Warto jednak przy jej podejmowaniu mieć na uwadze, jakie konsekwencje rodzi każde z przyjętych rozwiązań.

Gdy wybrana zostanie opcja sądowego żądania windykacji przesyłki, spór przechodzi na kolejny poziom jeśli chodzi o jego wartość. Wcześniej spór dotyczył zwykle kilkuset, czasem kilku tysięcy EUR, a po wszczęciu postępowania wartość sporu może być kilka, a nawet kilkadziesiąt razy większa. Trzeba bowiem mieć

Przepis art. 410 kodeksu cywilnego pozwala na żądanie zwrotu świadczenia nienależnego od osoby, na której rzecz świadczenie zostało spełnione.

Umowy przewozu powinny zawierać regulacje dotyczące przestoju, dodatkowych instrukcji i kosztów ich wykonania, a także terminów, w jakich to dodatkowe wynagrodzenie jest płatne.

na uwadze, że w czasie rozpoznawania sprawy przez sąd – co może zająć kilka lat – narosnąć mogą bardzo duże koszty magazynowania przesyłki, a nadto sama przesyłka może ulec zniszczeniu, a co najmniej jej wartość może ulec istotnemu obniżeniu. Na szali nie będą więc znajdować się już tylko żądania przewoźnika, ale także koszty narosłe w międzyczasie, a także w skrajnym wypadku wartość samej przesyłki i szkody wynikłe z jej niedostarczenia. Przegrana w takiej sprawie – a nigdy nie ma gwarancji korzystnego rozstrzygnięcia – może być zatem dla nadawcy bardzo dotkliwa.

Z tych względów warto rozważyć skorzystanie z opcji ugięcia się przed wymuszeniem i wypłaty środków oczekiwanych przez przewoźnika. Taka opcja jest mniej ryzykowna ekonomicznie, choć niewątpliwie wiąże się z wyższym kosztem emocjonalnym, gdy w świadomy sposób regulujemy należność, o której wiemy, że jest bezzasadna. Takie działanie nie oznacza zarazem bezpowrotnej utraty zapłaconych przewoźnikowi środków. Istnieją możliwości, żeby takie kwoty odzyskać, pod warunkiem, że dochowane zostaną pewne zasady na etapie dokonywania płatności.

Zwrot środków zapłaconych pod wpływem groźby

Przepis art. 410 kodeksu cywilnego pozwala na żądanie zwrotu świadczenia nienależnego od osoby, na której rzecz świadczenie zostało spełnione. Za nienależne świadczenie uznaje się takie m.in. świadczenie, które w ogóle nie miało podstaw w momencie jego spełnienia. Jeśli więc nadawca w momencie dokonywania przelewu na rzecz przewoźnika w ogóle nie był zobowiązany do zapłaty na jego rzecz takiej kwoty, to może później domagać się jej zwrotu. Istnieje jednak w tej kwestii ważny wyjątek – nie można żądać zwrotu świadczenia, jeśli spełniający świadczenie wiedział, że nie był do świadczenia zobowiązany, chyba że spełnienie świadczenia nastąpiło z zastrzeżeniem zwrotu albo w celu uniknięcia przymusu lub w wykonaniu nieważnej czynności prawnej.

Oczywiście w opisywanych powyżej sytuacjach można powoływać się na przymus ze strony przewoźnika, ale wymaga to prowadzenia dodatkowego postępowania dowodowego i nie zawsze jest proste do wykazania. Z tych względów zdecydowanie najprostszym rozwią-

zaniem jest wskazywanie w tytule przelewu, że następuje on z zastrzeżeniem zwrotu. W takim wypadku zleceniodawca będzie miał później pełne podstawy do odzyskania wpłaconych środków.

Nieco trudniejsza jest sytuacja, w której przewoźnik żąda wystawienia dodatkowego zlecenia na dodatkowe wynagrodzenie. W takim wypadku bowiem formalnie nie istnieje podstawa prawna do zapłaty dodatkowych środków. Tu konieczne jest skorzystanie przez zleceniodawcę z opcji uchylenia się od skutków oświadczenia woli, złożonego pod wpływem groźby. Zgodnie bowiem z art. 87 k.c. oświadczenie złożone pod wpływem groźby może zostać odwołane, jeśli składający oświadczenie udowodni, że mógł obawiać się, że jemu lub innej osobie grozi poważne niebezpieczeństwo osobiste lub majątkowe. Takie uchylenie się powinno nastąpić pisemnie w terminie roku od momentu ustania groźby.

Profilaktyka

Nasz wpływ na rzeczywistość jest ograniczony i nie ma możliwości, aby zleceniodawcy byli w stanie w pełni zabezpieczyć się przed niebezpieczeństwem wymuszeń ze strony przewoźników. Można jednak w pewnym zakresie zadbać o swoje interesy poprzez odpowiednie formułowanie umów przewozu z przewoźnikami. Powinny one zawierać regulacje dotyczące przestoju, dodatkowych instrukcji i kosztów ich wykonania, a także terminów, w jakich te dodatkowe wynagrodzenie jest płatne. Dobrze, by zawierały tzw. klauzule antywymuszeniowe, wprowadzające określone wymogi formalne dla zmian warunków pierwotnej umowy, a których niedopełnienie skutkować będzie nieważnością zleceń, przesyłanych przewoźnikom na dodatkowe wynagrodzenie. Z takim wyposażeniem łatwiej będzie prowadzić ewentualne spory na tle wymuszeń ze strony przewoźników.

AUTOR

Paweł Judek

Radca prawny, partner w kancelarii Judek Górska Radcy Prawni
Doradcy Podatkowi Spółka Partnerska

JUDEK GÓRSKA

RADCY PRAWNI. DORADCY PODATKOWI.

V O L V O

VOLVO FM LOW ENTRY

Znakomita widoczność – komfort.



Zwiększ ergonomię i bezpieczeństwo środowiska pracy.

Volvo Trucks. Driving Progress

volvotrucks.com

Dowiedz się
WIĘCEJ



KONTROLE IMI W PRAKTYCE: CO ZMIENIŁO SIĘ PO 2 LATACH



Anna Guzik

Po ponad dwóch latach funkcjonowania niezwykle ważnych dla polskiego transportu wytycznych Pakietu Mobilności przyszedł czas na aktualizację danych dotyczących obecnej rzeczywistości kontrolnej przedsiębiorców, delegujących swoich pracowników za granicę w ramach świadczenia usług transportowych. Jak wygląda system IMI w praktyce?

Od 2 lutego 2022 r. obowiązującym portalem zgłoszeniowym dla pracowników delegowanych w transporcie jest platforma „Road Transport Posting Declaration” (RTPD), stanowiąca część IMI – systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej. RTPD w przypadku transportu zastąpił platformy pochodzące z różnych krajów przyjmujących i jest dużym ułatwieniem w przeprowadzaniu procesu prawidłowego delegowania. Każdy kierowca podczas wykonywania przewozów kabotażowych oraz tzw. przerzutów (operacje typu cross-trade) musi mieć przy sobie zgłoszenie delegowania w formie papierowej lub elektronicznej, które portal generuje po wprowadzeniu danych w postaci kodu QR.

Zwróć uwagę na wyjątki

Należy jednak dodać, że wyjątkiem od tej reguły jest obowiązek zgłoszeniowy dla kierowców w transporcie do 3,5 tony na terytorium Francji. Kraj ten wymaga nadal rejestracji we francuskim systemie SIPSI dla tej grupy pracowników i taki dokument kierowca musi przy sobie mieć. Co w takiej sytuacji ze zgłoszeniem IMI? Niestety, nigdy nie wiadomo, jakie żądania postawi kontroler. W tej sytuacji najrozsądniejszy wydaje się dualizm zgłoszeń, dlatego zaleca się posiadanie druku SIPSI oraz kodu QR z platformy RTPD. Wiadomo jednak, że zmiany rejestracyjne dotyczące kierowców

(do 3,5 t) delegowanych we Francji nastąpią wraz z obowiązkiem instalacji tachografów w mniejszych samochodach, czyli w lipcu 2026 r. i wtedy platforma RTPD będzie jedynym wymaganym portalem zgłoszeniowym, również w tym kraju.

Działanie platformy w praktyce

Od początku funkcjonowania platformy RTPD Komisja Europejska zapowiadała, że portal będzie się rozwijał, a osoby odpowiedzialne za jego funkcjonalności będą pracowały nad tym, aby dostosować narzędzie do potrzeb przewoźników. Na tę chwilę tak właśnie się dzieje. Platforma działa bez przeszkód i utrudnień technicznych, generując tysiące kodów.

Od sierpnia 2022 r. można odczuć kilka istotnych zmian w funkcjonalnościach systemu, m.in. uproszczoną formę pliku PDE, zawierającą niezbędne dane do kontroli czy możliwość wyboru jednocześnie kilku krajów delegowania, co również ułatwia wprowadzanie danych do systemu. Warto dodać, że obsługa techniczna platformy jest zawsze dostępna i służy pomocą w razie pytań i wątpliwości. To też powoduje, że duża część kontrolerów europejskich inspekcji pracy od wielu miesięcy aktywnie działa na platformie, a liczba kontroli delegowania w transporcie rośnie. Aktualnie największą aktywność można zaobserwować ze strony Duńczyków. Przodują również Niemcy oraz Węgrzy, którzy

kontrolują coraz więcej przewoźników. To bardzo ogólnie, gdyż z obserwacji rynku wynika, iż wielu przewoźników nie ma świadomości przesłanych wniosków kontrolnych i trudno jednoznacznie stwierdzić, jak duża jest skala kontroli z systemu rejestracyjnego w różnych krajach. Dlaczego? Przewoźnicy są przyzwyczajeni, iż kontrola w przedsiębiorstwie transportowym jest następstwem kontroli drogowej, stwierdzającej nawet niewielkie nieprawidłowości. Tymczasem, w przypadku kontroli delegowania kierowców, cały ciężar weryfikacji danych przeniół się do sieci. Nie zawsze jednak przewoźnik jest w stanie wychwycić korespondencję mailową na ten temat.

Przebieg kontroli

Przypomnijmy, że kierowcy podlegają w zakresie delegowania kontroli na drodze i w tej sytuacji najczęściej działanie kontrolera kończy się weryfikacją posiadania lub nieposiadania samego zgłoszenia, ale także w przedsiębiorstwie za pośrednictwem wniosku kontrolnego w IMI. Wytyczne dotyczące samej kontroli są bardzo jasno sprecyzowane przez Dyrektywę i wydają się dość proste.

Część dokumentów delegowanego kierowcy musi znajdować się w pojeździe, a pozostała musi być udostępniana za pośrednictwem platformy w formie elektronicznej. Jak już wspomniano, przekazanie danych za pomocą IMI będzie odpowiedzią na przesłany wniosek. Ważne, aby pamiętać, że przedsiębiorca ma na odpowiedź 8 tygodni. Warto stale śledzić pocztę elektroniczną oraz weryfikować konto przewoźnika na platformie, aby nie zostać postawionym w sytuacji nie poddania się kontroli w wyznaczonym terminie. Jeśli bowiem przedsiębiorca nie odpowie zgodnie z przepisami na wniosek kontrolny, inspektor będzie zmuszony przekierować całe postępowanie do Głównego Inspektora Pracy, który z kolei wszczyna własne postępowanie już bezpośrednio w siedzibie pracodawcy, według wytycznych prawa europejskiego.

Ważnym elementem platformy IMI jest możliwość bezpośredniej korespondencji z zagraniczną inspekcją pracy kontrolującą przewoźnika. Służy do tego czat, dzięki któremu można na bieżąco porozumiewać się z osobami po drugiej stronie w języku ojczystym. Często okazuje się jednak, że kierowca w danym okresie kontroli nie przebywał w kraju przyjmującym lub wykonywał przewozy bilateralne, nie podlegające pod przepisy o delegowaniu kierowców w transporcie międzynarodowym. Warto wtedy upewnić się, jakie dokumenty należy przesłać oraz jakie wyjaśnienia złożyć,

aby kontroler nie zarzucił przewoźnikowi nie poddania się kontroli z powodu braku dowodów delegowania. Niemniej jednak, nawet jeśli kontroler nie odpowie na nasze pytania, mamy możliwość opisanego prawdziwego statusu naszego kierowcy, który mógł w danym okresie świadczyć przewozy wyłączone z obowiązków wypłaty wynagrodzenia branżowego z danego kraju. Wysłanie informacji za pomocą czatu jest tylko jednym z elementów kontaktu z inspekcją.

Należy pamiętać, że przepisowe poddanie się kontroli to bezwzględne wysłanie za pośrednictwem IMI danych wymienionych w przepisach Dyrektywy, takich jak: pliki DDD, dokumenty przewozowe, dokument potwierdzający zatrudnienie (umowa o pracę, umowa zlecenie), ewidencje czasu pracy, odcinki wypłat, potwierdzenia wypłaty wynagrodzenia. Te dane potwierdzają delegowanie, ale także udowadniają, że kierowca delegowany nie był.

System IMI: to musisz wiedzieć

Oczywiście kontrola na drodze może przebiegać w różny sposób. Kierowca zawsze powinien dysponować w kabinie: danymi o czasie pracy (pliki DDD, inne dokumenty rejestrujące czas pracy), dokumentami przewozowymi, kodem QR potwierdzającym zgłoszenie na IMI oraz aktualnym drukiem A1. Ten ostatni dokument jest obowiązkowy na podstawie innych przepisów, niemniej jednak jego posiadanie jest nieodłącznym wymogiem samego delegowania pracownika. Jeżeli inspektor na drodze nie otrzyma danych, z pewnością ukaże mandatem, od którego nie będzie odwołania.

Konkludując – należy podkreślić, że po dwóch latach funkcjonowania platforma IMI spełnia swoją funkcję i stanowi znaczne ułatwienie nie tylko dla przewoźników, ale przede wszystkim dla instytucji kontrolnych, które pilnują legalności oraz prawidłowości delegowania w transporcie po wejściu w życie zasad Pakietu Mobilności. Warto weryfikować informacje o wnioskach kontrolnych na platformie RTPD, uaktualniać dane kierowców zapisane na koncie przewoźnika i stosować zasady dotyczące delegowania pracowników wymagane przepisami krajów przyjmujących.

AUTORKA

Anna Guzik

kierownik Działu Ekspertów SRW, ekspert ds. europejskich



FINANSE

78

Martin Pfnür

CORAZ WIĘKSZA
SZANSA NA
ODZYSKANIE
NIEMIECKIEGO
MYTA

80

Michał Parol

CZAS, SZKODOWOŚĆ
I KOSZTY W DÓŁ

82

Dorota
Syganiec-
Marszewska

MIEĆ,
CZY UŻYTKOWAĆ?
OTO JEST PYTANIE!



👉 EUROPEJSKA USŁUGA OPŁATY ELEKTRONICZNEJ NA SŁOWACJI



Jedno urządzenie, jedna płatność, wiele krajów: Europejska Usługa Opłaty Elektronicznej (EETS) jest od teraz dostępna także na Słowacji. Oznacza to nie tylko uproszczone procedury płatności za opłaty drogowe dla przewoźników w tym kraju, ale także możliwość wygodnego korzystania z wszystkich płatnych dróg w pozostałych krajach uczestniczących w systemie. Jednostka pokładowa firmy Eurowag, czyli EVA, umożliwia teraz realizację płatności zarówno na Słowacji, jak i w Czechach, na Węgrzech, w Austrii, Polsce, Niemczech, Belgii, Hiszpanii, Portugalii oraz na wybranych mostach i tunelach. Jeśli zatem słowacki przewoźnik musi przetransportować towary ze słowackiej Żyliny np. do belgijskiego portu w Oostende, nie musi instalować kolejnej jednostki w swojej kabinie.

SP

👉 2024 – ROK WIELKICH WYZWAŃ DLA TRANSPORTU

Największym wyzwaniem dla branży transportowej w 2023 r. był gwałtowny wzrost kosztów operacyjnych, przy jednoczesnym spadku popytu na usługi transportowe. Obecny rok również zapowiada się jako trudny, w szczególności dla mniejszych przewoźników. Ich kondycja finansowa może odbić się również na większych firmach, dla których często są podwykonawcami. Rok 2024 zapewne nie pozwoli branży transportowej złapać oddechu. Wzrost prognozowanego przeciętnego wynagrodzenia spowodował, że z początkiem roku wysokość odprowadzanych składek zwiększyła się o ponad 12 proc. Rosną też opłaty drogowe w Polsce i innych krajach, a sytuacja międzynarodowa powoduje niepewność na rynku paliw.

JW



👉 30-DNIOWY TERMIN PŁATNOŚCI W CAŁEJ UE

Unia Europejska szykuje rozporządzenie, które ma zwalczyć problem opóźnień w płatnościach w transakcjach handlowych. Jeśli zostanie uchwalone, wejdzie w życie automatycznie. Ma obowiązywać jednolity 30-dniowy termin płatności. Ministerstwo Rozwoju i Technologii generalnie popiera tę regulację, choć zgłasza zastrzeżenia. Federacja Przedsiębiorców Polskich uważa, że zaproponowane rozwiązania są zbyt radykalne i nie uwzględniają specyfiki poszczególnych branż. Natomiast odsetki za opóźnienia w płatnościach naliczane będą automatycznie. Mają one być równe stopie referencyjnej banku centralnego, powiększonej o 8 punktów procentowych.

SL



👉 OD 1 STYCZNIA 2025 R. ZMIANY W L4

Trwają prace nad zmianami w zasadach wypłat świadczeń chorobowych – L4. Jak zapowiadano jeszcze w trakcie ubiegłorocznej kampanii wyborczej, pracodawcy przestaną wypłacać chorobowe od pierwszego dnia trwania zwolnienia. W styczniu 2024 r. Rada Ministrów przyjęła „informację o kierunku i harmonogramie prac legislacyjnych, wdrażających opłacanie przez ZUS zasiłku chorobowego dla pracowników od pierwszego dnia nieobecności”. Mimo że obecnie o zmianach dotyczących nowych zasad L4 wiadomo niewiele, Rada Ministrów wskazała możliwy termin, od którego zasiłek chorobowy od pierwszego dnia nieobecności pracownika, miałby być płacony przez ZUS. Zgodnie z założeniami, rozwiązania mają obowiązywać od 2025 r.

RP





WALUTY

CZY ODWRÓT OD ZŁOTEGO BĘDZIE TRWAŁY?

Polski złoty ma za sobą jeden z najlepszych okresów w najnowszej historii. Wystarczy wspomnieć, że jeszcze we wrześniu za jedno euro musieliśmy płacić blisko 4,90 zł, aby na początku kwietnia kurs euro był o blisko 70 gr niżej. Niestety na rynkach nic nie trwa wiecznie, a połowa kwietnia odznaczyła się na wykresach znaczącym osłabieniem rodzimej waluty.

Złoty ma za sobą kilka naprawdę świetnych miesięcy, kiedy to stał się jedną z najbardziej rozchwytywanych walut. Jednak w połowie kwietnia nastąpił gwałtowny odwrót od PLN. Niestety przeciw złotemu w dużej mierze zagrały czynniki zewnętrzne. Podstawowym trendem stało się ogólnorynkowe umocnienie dolara, który zazwyczaj jest negatywnie skorelowany z walutami EM, w tym z PLN.

Złotówka – koniec bezpiecznej przystani

Z jednej strony USD zyskiwał, jako tzw. bezpieczna przystań wobec możliwej eskalacji konfliktu na Bliskim Wschodzie. Z drugiej – aprecjacja „zielonego” związana jest ze zmianą oczekiwań co do obniżek stóp procentowych za oceanem. Pod koniec zeszłego roku inwestorzy oczekiwali pierwszego cięcia w marcu, jeszcze miesiąc temu stawiali na czerwiec, aby aktualnie nie mieć pewności nawet co do wrześniowego terminu. W ten sposób Fed może być jednym z ostatnich głównych banków centralnych, które wejdą w cykl obniżek. Pierwsi byli już

Szwajcarzy, EBC sugeruje jako początek czerwiec, a Bank Anglii także może wykonać ruch latem. Taki układ sugeruje mocniejszego dolara w dłuższym okresie.

Nie taki słaby jak go malują

Nie warto jednak stawiać kreski na PLN i znajdziemy ku temu kilka powodów. Korekta po wcześniejszym świetnym okresie to coś naturalnego. Do świadomości inwestorów powinien też powracać nasz argument monetarny. W USA pierwszej obniżki oczekuje się we wrześniu, w Polsce w ogóle może do takowej nie dojść w tym roku. Jeżeli ten scenariusz się zmaterializuje, to kapitał powinien kierować się nad Wisłę. Dodatkowo prognozy gospodarcze stawiają nas ponownie w europejskiej czołówce, dzięki czemu postrzeganie naszego kraju i perspektywy inwestycyjne powinny utrzymywać się na przyzwoitym poziomie.

Jeżeli złoty znów otrzyma trochę blasku, to ma szansę przynajmniej nie stracić dobrej pozycji i skierować kurs euro w trend boczny.

Wyk. EUR/PLN 4H



PALIWA

CENY DIESLA STABILIZUJĄ SIĘ

Uwaga wszystkich uczestników rynku paliw skupiała się w ostatnich dniach w głównej mierze wokół sytuacji na Bliskim Wschodzie. Utrzymujące się ryzyko geopolityczne odpowiadało za wysoką zmienność notowań na rynku światowym, ale bez realnego uszczuplenia dostaw ropy z regionu nie zagroziło trwałym wzrostem cen surowca.

Ceny czerwcowej serii kontraktów na ropę naftową Brent po spadku w okolice 86 USD/bbl powróciły w rejon 88 USD/bbl. Rynek jest około 4 USD/bbl poniżej tegorocznych maksimów. Z rynku odpływa premia za ryzyko geopolityczne, ale z drugiej strony powracają (stanowiące wsparcie dla cen) spekulacje o przedłużeniu obowiązujących do końca czerwca dodatkowych cięć produkcji ropy w krajach OPEC+. Aktualnie bardzo prawdopodobna jest konsolidacja cen ropy naftowej.

W tej sytuacji ceny detaliczne diesla od kilku tygodni utrzymują się na stabilnym poziomie nieco powyżej 6,70 zł/l i zgodnie z przewidywaniami obecne ceny diesla są wyższe niż przed rokiem o 30 gr/l. Sytuacja dla kierowców tankujących diesla w kolejnych tygodniach pozostanie pewnie bez większych zmian, jeśli chodzi o bieżące koszty tankowania, ale w porównaniu do wydatków w poprzednim roku będzie oznaczała ich wyraźny wzrost. Dla przypomnienia średnia cena diesla w okresie maj – czerwiec ubiegłego roku wyniosła 6,17 zł/l.

Urszula Cieślak / dyrektor Działu Prognoz i Analiz

BM Reflex sp. z o.o. sp. j.

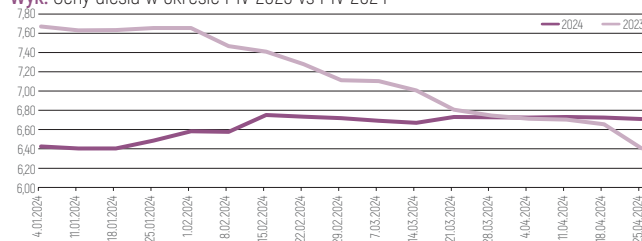
REFLEX®



Zapasy diesla w regionie ARA spadły w skali tygodnia 1,2 proc. do 2,124 mln ton. W kwietniu zgodnie z danymi S&P Global Commodities at Sea import diesla do Europy ukształtował się na poziomie 7,291 mln ton. Głównymi dostawcami tego paliwa były USA (1,494 mln ton), Arabia Saudyjska (0,99 mln ton) i Indie (0,847 mln ton). Do hubu paliwowego ARA trafiło około 2,4 mln ton diesla.

Zapasy ropy naftowej zgodnie z danymi amerykańskiej EIA spadły w skali tygodnia 6,4 mln bbl do 453,6 mln bbl. Amerykański poziom zapasów ropy jest 3 proc. niższy od 5-letniej średniej dla tej pory roku. Zapasy benzyn, których znaczenie będzie wzrastało wraz ze zbliżającym się początkiem sezonu letniego, zmniejszyły się w skali tygodnia 0,6 mln bbl i pozostają 4 proc. poniżej 5-letniej średniej dla tej pory roku. W I kwartale tego roku średni poziom amerykańskiej konsumpcji paliw wyniósł 19,9 mln bbl/d i był 0,5 proc. wyższy niż w I kwartale roku 2023.

Wyk. Ceny diesla w okresie I-IV 2023 vs I-IV 2024



Źródło: dane Reflex



LEASING

OCZEKIWANIA KLIENTA WZGLĘDEM TOWARZYSTWA LEASINGOWEGO



Monika Constant

prezeska Związku Polskiego Leasingu



Czy klienci są zadowoleni z leasingu i poleciliby tę formę finansowania? Zdecydowanie tak. Czego oczekują? Więcej cyfrowych procesów w leasingu. Tak wynika z marcowego badania online dotyczącego oceny i potrzeb klientów w zakresie cyfryzacji procesu leasingowego. Było to pierwsze badanie zrealizowane pod egidą Związku Polskiego Leasingu (ZPL) skierowane bezpośrednio do klientów firm leasingowych.

Ankieta „Ocena i potrzeby klientów w zakresie cyfryzacji procesu leasingowego” została przeprowadzona na stronie www.ZPL oraz w portalach klienta i stronach www niektórych firm członkowskich. W pełni ankietę wypełniło 545 z klientów firm leasingowych.

Jako

prosty, dostępny, zrozumiały...

... tak proces ubiegania się o leasing postrzega ponad 65 proc. respondentów (odpowiednio: 69 proc., 67,9 proc. i 66,6 proc.). Zdecydowana większość leasingobiorców poleca leasing jako formę finansowania inwestycji. Wskaźnik NPS sięga 60,2 punktu. To wskazuje, że przewaga zadowolonych nad krytykami jest wyraźna. Wciąż jest jednak przestrzeń na poprawę. Zdaniem ankietowanych, do poprawy są warunki cenowe (25,69 proc.), oferta ubezpieczeniowa (22,57 proc.), a w trzeciej kolejności wskazań – umożliwienie zawierania umowy w sposób zdalny (21,83 proc.). Warto przy tym podkreślić, że wśród odpowiedzi na to pytanie aż 25,5 proc. ankietowanych wybrało „nie chciał/-abym niczego zmieniać w procesie ubiegania się o leasing”.

Wymóg mokrego podpisu

Oczekiwania dotyczące digitalizacji obsługi klientów są zgodne z tym, o co walczy branża leasingowa już od lat. Głównym problemem leasingodawców pozostaje bowiem wymóg tzw. mokrego podpisu – a wskutek tego brak pełnej możliwości podpisania z klientem umowy zdalnie. Duże nadzieje wzbudza więc projekt ustawy deregulującej przepisy prawa gospodarczego, który na początku kwietnia trafił do konsultacji. Projekt ten uwzględnia postulat branży dotyczący zawierania umów w formie dokumentowej, bez konieczności posiadania podpisu elektronicznego, weryfikowanego za pomocą kwalifikowanego certyfikatu. Forma dokumentowa oznacza ułatwienia nie tylko w samym zawieraniu umów, lecz także w ich późniejszym aneksowaniu. Przedsiębiorcy i rolnicy nie będą już musieli marnować czasu na dojazd do biur firm leasingowych. Wystarczy wyrażenie zgody przez maila, SMS albo rozmowę wideo.

Plan Ministerstwa Rozwoju i Technologii, autora pierwszego pakietu deregulacyjnego, zakłada, że jesienią zakończą się prace nad ustawą, tak by na początku 2025 r. mogła wejść w życie.



HANDEL

TRAGEDIA NA MOŚCIE W BALTIMORE I JAK RADZĄ SOBIE Z NIĄ ZAŁADOWCY



FOURKITES

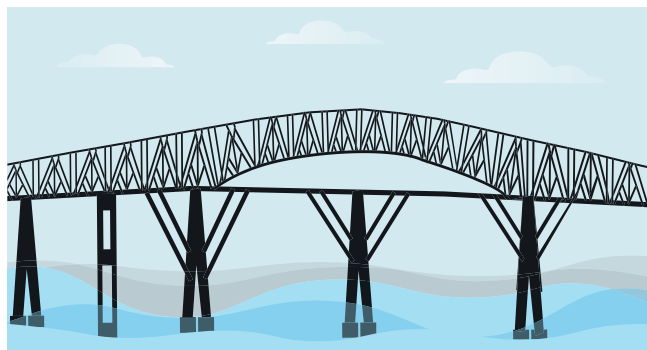
Stephen Dyke

główny konsultant ds. rozwiązań



Długi na 2,5 km, stalowy most w Baltimore, runął w nocy z poniedziałku na wtorek (z 26 na 27 marca 2024 r.), kiedy o godzinie 1:35 czasu lokalnego uderzył w niego statek handlowy. W efekcie doszło do zamknięcia portu w Baltimore, kluczowego węzła dla łańcuchów dostaw związanych przewozami gotowych samochodów osobowych, ciężkiego sprzętu i metali. Zmusiło to załadowców do przekierowania ładunków do innych portów na wschodnim wybrzeżu USA.

Choć analitycy, tacy jak Lee Klaskow z Bloomberg Intelligence, uważają, że te porty mogą przyjąć przekierowane ładunki, ta zmiana nie jest pozbawiona wyzwań – zwiększone odległości przewozu towarów z portów, takich jak Nowy Jork i Norfolk, mogą wpłynąć na koszty transportu i obciążenie pojemności ciężarówek.



Porty alternatywne dla Baltimore

Według danych FourKites z 4 kwietnia 2024 r., 92 statki i ponad 2 tys. ładunków było w trakcie lub miało zaplanowane rejsy do lub z portu w Baltimore. 380 ładunków zostało przekierowanych do następujących portów:

- 64 proc. do Norfolk w Wirginii;
- 21 proc. do Newark w stanie New Jersey;
- 8 proc. do Nowego Jorku w stanie Nowy Jork.

Objazdy i opóźnienia wydłużają szacunkowy czas przybycia średnio o 6 dni. Jednakże czas przebywania w tych alternatywnych portach nie uległ jeszcze zmianie.

Dostawcy sprostać wymaganiom?

W perspektywie krótkoterminowej kompleks logistyczny Tradepoint Atlantic stanowi ratunek dla importerów i eksporterów ro/ro dzięki strategicznej lokalizacji po stronie morza od mostu Key Bridge. Dostawcy podwozi są pewni, że są w stanie sprostać wymaganiom związanym z przekierowaniem ładunków. Tymczasem załadowcy zmagają się z zadaniem ponownego połączenia ładunków płynących do Baltimore z ustalonymi kanałami dystrybucji wychodzącej.

WYROK W SPRAWIE ZWROTU MAUTU W NIEMCZECH ZA 2016-2020

CORAZ WIĘKSZA SZANSA NA ODZYSKANIE NIEMIECKIEGO MYTA



Martin Pfnür

W wyroku sądu administracyjnego w Kolonii z 20 marca 2024 r. [sygn. akt 14 K 6556/20], wydanym w tzw. faktycznym postępowaniu wzorcowym, sposób wyliczenia stawki opłaty drogowej zastosowany przez rząd federalny Niemiec na podstawie ekspertyz w sprawie kosztów infrastruktury (Wegekostengutachten) z 2014 r. oraz z 2018 r., został uznany za nieprawidłowy także w odniesieniu do lat 2016–2020.

Przedmiotem skrupulatnych analiz prowadzonych przez Sąd Administracyjny w postępowaniu, które toczyło się już od roku 2020, była kwestia możliwości wliczania w stawkę opłat drogowych od samochodów ciężarowych, kosztów policji drogowej oraz wysokość zwrotu, który przysługiwałby z tego tytułu.

BALM zalany wnioskami

Jak już stwierdził Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w swoim wyroku z 28 października 2020 r. (sygn. akt: C-321/19) w odniesieniu do lat 2010 i 2011, rząd federalny nie powinien być obciążać płatników myta kosztami policji drogowej także w późniejszych okresach. Jak donosi Federalny Urząd ds. Logistyki i Mobilności (BALM), orzeczenie TSUE spowodowało zalenie urzędu wnioskami o zwrot od około 38 tys. firm transportowych. Marcowy wyrok może stanowić sygnał dla tych wnioskodawców.

Rząd federalny, reprezentowany przez niemieckie Ministerstwo Transportu, sprzeciwiał się możliwości zastosowania ww. wyroku do lat 2016–2020. Powołał się przy tym na zasadę ochrony uzasadnionych oczekiwań, twierdząc, że stanowiska Komisji Europejskiej, mimo uwzględniania dotąd kosztów policji, nie zawierały dotychczas zastrzeżeń odnośnie niemieckiego



systemu opłat drogowych za te okresy. Dodatkowo, jak podnosi Ministerstwo, w międzyczasie doszło do zmiany dyrektywy w sprawie kosztów infrastruktury, która dała państwom członkowskim UE większą swobodę w ustalaniu stawki opłaty drogowej.

Wyrok lepszy niż oczekiwano

Sąd zasądził jednak na rzecz powoda – przedsiębiorstwa transportowego – zwrot opłaty drogowej w zakresie części opłaty dotyczącej kosztów policji drogowej w wysokości 5,86 proc. za lata 2016–2018 oraz 4,44 proc. za okres 1 stycznia 2019 r. do 27 grudnia 2020 r. Ponadto w treści orzeczenia sąd, w oparciu o prawo unijne, wypowiedział się również w przedmiocie odsetek, ustalając je na 5 punktów procentowych powyżej bazowej stopy procentowej (obecnie 8,62 proc.), licząc od daty uiszczenia opłaty drogowej.

Wyrok przekroczył oczekiwania branży transportowej, która liczyła na ok. 4 proc. Potencjalna kwota zwrotu, wynikająca z wyroku sądu administracyjnego, wynosi około 1 mld euro i zwiększa się jeszcze poprzez odsetki unijne. Nie wiadomo jednak, w jakiej wysokości

roszczenia o zwrot kosztów zostały zabezpieczone terminowymi i prawidłowymi wnioskami o zwrot myta. Wyrok sądu administracyjnego w Kolonii z 20 marca 2024 r. nie jest jeszcze prawomocny, zatem dopiero okaże się, czy rząd federalny zbierze argumenty przeciwko temu orzeczeniu. Ponadto do tej pory rozpoznania dokonano jedynie w zakresie części opłaty, jaką stanowiły koszty policyjne, zaś inne składniki badane są oddzielnie. Już w styczniu 2023 r. XIV Izba sądu administracyjnego w Kolonii, z uwagi na potrzebę dalszego wyjaśnienia, wyłączyła odpowiednie części powództwa do odrębnego postępowania (sygn. akt: 14 K 626/23), w którym rozstrzygnięcie zapadnie w późniejszym terminie.

AUTOR

Martin Pfnür

Kancelaria Prawna Pfnür Rechtsanwälte PartGmbH Görlitz/Berlin



Sukces w biznesie wymaga
wizjonerskiego podejścia.
I odpowiedniej karty paliwowej.

UTA | **Edenred**
we simplify mobility

Ułatwiamy życie profesjonalistom.

Od kart paliwowych, przez rozwiązania do opłat drogowych i narzędzia do zarządzania flotą, po usługi UTA Plus Service dla Twojego pojazdu. Ty wykonujesz swoją pracę - my sprawiamy, że staje się ona łatwiejsza. W całej Europie.

Wspieramy Twoją mobilność: uta.com



Michał Parol

CASE STUDY – JAK OBNIŻYĆ KOSZT UBEZPIECZENIA FLOTY W FIRMIE TRANSPORTOWEJ?

CZAS, SZKODOWOŚĆ I KOSZTY W DÓŁ

Przeczytaj historię Wojtka, który odpowiada za ubezpieczenie floty w firmie transportowej użytkującej 150 ciągników siodłowych i zmagał się z wysokimi składkami za ubezpieczenie. Poniżej przybliżę, jak pomogłem zaoszczędzić mu czas i pieniądze.



Ubezpieczenia stanowią między 5-10 proc. całociowych kosztów floty, ale niewłaściwe zarządzanie tym obszarem może kosztować dużo więcej. Jedna szkoda za granicą potrafi wygenerować wysokie nieprzewidziane koszty, ponieważ zakres ubezpieczenia na polisie jest niewystarczający. Taki jest skutek zawierania tanich polis, które nie dają właściwej ochrony, dlatego zalecam traktować ten obszar szerzej i w analizie kosztów uwzględnić wszystkie jego składowe.

// Ubezpieczenia stanowią między 5-10 proc. całociowych kosztów floty.

Czy składki za ubezpieczenie są jedynym wyznacznikiem kosztów ubezpieczenia floty?

Wojtek zauważył, że dużo czasu tracił na porównywanie ofert ubezpieczenia. Bardzo dużo czasu poświęcał też na zgłaszanie szkód i prowadzenie spraw szkodowych. Koszty polis rosły, a Wojtek – jak sam stwierdził – „tonął w papierach”, mimo że miał w firmie jeszcze inne zadania.

Przede wszystkim warto spojrzeć na obszar związany z ubezpieczeniami jak na system powiązanych naczyń. Na końcu liczy się to, ile zostało w portfelu – po zsumowaniu wydatków na polisy, naprawy, holowania i parkingi. Idąc dalej, po dodaniu kosztów przestoju pojazdów, organizacji pojazdów zastępczych, utraconych dochodów czy wreszcie kosztów prawnych związanych ze szkodami i czasu pracy poświęconego na obsługę szkód i ubezpieczeń, tak rozumiany całociowy koszt ubezpieczenia floty można zweryfikować po zamkniętym roku, dodając pozostałe składniki do kosztu opłaconych polis.

Jakie są przyczyny wzrostu kosztów związanych z ubezpieczeniami?

W celu zlokalizowania źródła problemów w firmie Wojtka potrzebowalem odpowiedzi na poniższe pytania:

- Jaki jest zakres polis i koszt ubezpieczenia?
- Ile jest szkód i jakie są ich przyczyny?
- Czy są problemy ze szkodami i uzyskiwaniem odszkodowań?
- Jaką część kosztów napraw pokrył ubezpieczyciel, a jaką pokryła firma z własnych środków?
- Czy kierowcy są obciążani za szkody?
- Gdzie pojazdy są naprawiane, jaki jest średni czas naprawy i koszty przestojów?
- Jak obecnie wygląda obsługa ubezpieczeń i ile czasu zajmuje?

Na spotkaniu dowiedziałem się, że Wojtek był nie tylko „zawalony szkodami”, ale miał też problemy z uzyskiwaniem odszkodowań od zakładów ubezpieczeń. Ponadto firma Wojtka ponosiła dodatkowe koszty związane z przestojami pojazdów. Okazało się, że ubezpieczyciele kierowali uszkodzone pojazdy na naprawę do swoich sieci serwisowych, gdzie czas oczekiwania na naprawę był wydłużony, mimo że firma Wojtka posiadała własny warsztat, gdzie mogłaby dokonywać drobnych napraw „od ręki”.

Przeanalizowałem całociowo sytuację i znalazłem kilka ważnych problemów:

- Łączne składki za ubezpieczenie floty były o ok. 30 proc. wyższe niż średnia dla branży;
- Polisy były zawierane w różnych zakładach ubezpieczeń, tam, gdzie było chwilowo taniej, często z wąskim zakresem

ubezpieczenia, co narażało firmę na odmowy wypłat odszkodowań;

- Firma Wojtka nie miała jednej korzystnej umowy ubezpieczenia, obejmującej całą flotę, co utrudniało sprawną obsługę ubezpieczeń;
- W historii szkodowej floty wystąpiło bardzo dużo drobnych zdarzeń z winy kierowców (aż 60 proc. wszystkich szkód spowodowali kierowcy);
- Koszty napraw wypadkowych w serwisach były stosunkowo wysokie (naprawy z użyciem części oryginalnych i stawek serwisowych);
- Kierowcy nie partycypowali w kosztach napraw, a firma nie podejmowała wyraźnych działań motywujących kierowców do bezpiecznej jazdy.

Dobry plan to już połowa sukcesu

Po identyfikacji źródła problemów ustaliłem plan działania, mający na celu nie tylko obniżenie składek na polisach, ale również obniżenie łącznych kosztów w obszarze obsługi ubezpieczeń i napraw wypadkowych.

Przy zawarciu umowy ubezpieczenia floty zawsze występuje ryzyko poniesienia dodatkowych, nieprzewidzianych kosztów w przyszłości, dlatego tak ważny jest zakres ubezpieczenia i profesjonalna asysta szkodowa, zabezpieczające klienta przed nieprzewidzianymi kosztami napraw ponoszonymi z własnej kieszeni, czy uproszczone procedury likwidacji szkód i możliwość dokonywania szybkich napraw, zmniejszające koszty przestojów i organizacji zastępczego środka transportu. Rozwiązanie powinno być ukierunkowane na oszczędność czasu poświęconego na zawieranie i obsługę polis czy zgłaszanie i likwidację szkód, a także wyeliminowanie kosztów prawnych związanych z uzyskiwaniem odszkodowań, w tym kosztów opłacenia kancelarii, prawników czy spraw sądowych.

Współpraca między klientem i brokerem daje wymierne efekty

Jako broker ubezpieczeniowy porównałem oferty na rynku i wynegocjowałem dla firmy Wojtka jedną umowę na poziomie cenowym znacznie niższym od dotychczasowych kosztów, z szerokim zakresem ubezpieczenia i pakietem rozwiązań prewencyjnych. Znalazłem ubezpieczyciela, który zaoferował pomoc w analizie stanu bezpieczeństwa floty i organizacji szkoleń dla kierowców, a po roku wypłatę funduszu prewencyjnego na zwiększenie bezpieczeństwa w firmie. Do umowy włączyłem klauzulę umożliwiającą

Prawidłowo zarządzając ubezpieczeniami floty, można obniżyć ich koszty o jedną piątą.

Rys. 5 obszarów kosztów



szybką naprawę drobnych szkód we własnym warsztacie. Dzięki temu rozwiązaniu uzyskaliśmy obniżenie kosztu napraw i przestojów pojazdów.

Ponadto pomogłem wdrożyć w firmie procedury postępowania w razie szkody i system motywacyjno-prewencyjny dla kierowców, który zakładał, że kierowcy będą premiowani za bezszkodową jazdę. Klient wyznaczył też pulę własnych środków finansowych na drobne naprawy do określonej kwoty, żeby nie zgłaszać wszystkich szkód do ubezpieczyciela. Te zabiegi w znacznym stopniu ograniczyły liczbę szkód i wartość wypłacanych odszkodowań.

Obsługę polis i szkód w kontakcie z ubezpieczycielem przejął w całości dedykowany zespół obsługi po stronie brokera, co uwolniło dodatkowy czas u klienta, który zyskał co najmniej kilka godzin tygodniowo i nie ma już tylu problemów związanych z wypadkami drogowymi. Powyższe rozwiązanie po roku od wdrożenia przyniosło wymierne efekty:

- Koszt zawartych polis został obniżony o 11 proc. r/r;
- Wliczając koszt bezpłatnych szkoleń i fundusz prewencyjny, obniżka wyniosła 16 proc. r/r;
- Wliczając oszczędności w obszarze obsługi szkód i skrócenie czasu napraw, po zsumowaniu łączny koszt w obszarze ubezpieczeń obniżono średnio o ponad 20 proc. r/r.

AUTOR

Michał Parol

dyrektor ds. rozwoju biznesu, Grupa MAK

EUROPA NA HAMULCU – SZANSA DLA WYNAJMU ŚRODKÓW TRANSPORTU

MIEĆ, CZY UŻYTKOWAĆ? OTO JEST PYTANIE!

Dorota Syganiec-Marszewska

„Mieć czy być?“, zapytał kiedyś Erich Fromm, znany niemiecki filozof i psycholog. Branża TSL boryka się dziś jednak z innym dylematem, choć także dotyczącym sposobu pojmowania rzeczywistości. Co jest tego powodem? Gospodarka europejska, w tym polska, hamuje. Polski transport, który zagospodarował aż 20 proc. europejskiego „tortu transportowego“, odczuwa tego konsekwencje dość dotkliwie. Pojawiają się problemy z płynnością finansową, rośnie zadłużenie firm transportowych, coraz więcej upadłości staje się faktem.

To sprawia, że właściciele firm i managerowie szukają bardziej ekonomicznych i elastycznych rozwiązań. Klóci się to nieco z polską mentalnością posiadania, zamiast użytkowania środków transportu, ale to przekonanie zaczyna się zmieniać. Sprawdźmy, jak to wygląda z perspektywy branży wynajmu pojazdów ciężarowych oraz naczep.

Wynajem w 2023 i na początku 2024 r.

Okazuje się, że perspektywa firm wynajmujących naczepy wygląda nieco inaczej niż firm oferujących możliwość wypożyczenia pojazdów ciężarowych. „Rynek najmu naczep, podobnie jak i ich sprzedaży, w 2023 r. spotkał się z recesją spowodowaną nadpodażą środków transportu z poprzednich lat. Sprzedaż wśród producentów naczep w Polsce spadła w 2023 r. o 7,6 proc. Przyczyną

wcześniejszej nadpodaży były wzmożone zakupy przewoźników po epidemii COVID-19, gdzie nagły wzrost popytu na usługi transportowe zachęcił do rozbudowy flot. Po unormowaniu się stanów magazynowych zleceniodawców, nadmiarowa flota stanęła w miejscu. Aktualnie sytuacja rynkowa wciąż wyhamowuje, co widać po spadku o 25,2 proc. rejestracji nowych naczep w styczniu i lutym 2024. Wszystko to przekłada się na najem, który jest wciąż niewielkim wycinkiem parku naczep w Polsce. Dużo wskazuje na odbicie w 3 i 4 kwartale, ale nie będzie ono spektakularne. Cała branża boryka się ze sporymi zawirowaniami”, relacjonuje Tomasz Milecki, Sales Director w PNO Polska. Bardziej optymistyczną opinię, ale na temat samego rynku wynajmu pojazdów ciężarowych, prezentuje Dominik Wołoszyn, Sales Director w Fraikin Polska: „W 2023 r. polski rynek wynajmu długoterminowego pojazdów odnotował wzrost zarówno popytu, jak i podaży. Obserwowaliśmy wzrost zapotrzebowania ze strony przedsiębiorstw na elastyczne rozwiązania transportowe. Wypożyczalnie poszerzały swoje oferty, aby sprostać rosnącym potrzebom rynku. Prognozy na 2024 r. sugerują kontynuację tego trendu. Spodziewamy się dalszego wzrostu popytu, wspieranego dynamicznym rozwojem gospodarczym i rosnącą świadomością ekologiczną. Firmy świadczące usługi wynajmu będą rozwijały swoje oferty, wprowadzając nowe modele pojazdów oraz elastyczne opcje umów, aby lepiej dostosować się do różnorodnych potrzeb klientów”. Pokrywa się to z tendencją do spadku rejestracji nowych pojazdów ciężarowych (16 proc.) i wzrostem rejestracji pojazdów używanych (18 proc.) w pierwszym kwartale 2024 r., zanotowanym przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Widać, że branża TSL szuka bardziej elastycznych rozwiązań, pozwalających zmniejszać koszty i lepiej odpowiadać na potrzeby rynku. Wynajem pojazdów lub naczep może być bardzo atrakcyjną alternatywą dla firm transportowych.

Korzyści z wynajmu

Słabsze wyniki europejskich gospodarek skłaniają przedsiębiorców do szukania nowych rozwiązań i przewartościowania dotychczasowych sposobów na optymalizację kosztów i zwiększenie

Zawirowania w europejskiej gospodarce skierowują managerów transportu w stronę wynajmu ciężarówek.

rentowności. Według Tomasza Mileckiego, „szczególnie teraz, kiedy sytuacja na rynku jest niepewna, najem naczep powinien być dla przewoźników bezpiecznym rozwiązaniem. Brak wpłaty własnej, elastyczne oraz krótkoterminowe kontrakty, możliwość wymiany naczep na inny typ – te czynniki dają ogromną swobodę. Jeden ciągnik może pracować z wieloma rodzajami ładunku, co innego naczepe. Przewoźnik czy operator logistyczny zyskuje na konkurencyjności, mogąc szybko i bez kosztów początkowych dostosować się do popytu. Długoterminowy leasing w banku nie daje takich możliwości, nie licząc nawet kwestii kosztów początkowych czy alokowania rat najmu poza bilansem. Najem jest idealnym rozwiązaniem na aktualne niepewne czasy”.

Szereg korzyści związanych z optymalizacją kosztów i minimalizacją ryzyka inwestycji w nowy pojazd podkreśla także Dominik Wołoszyn z Fraikin Polska: „Właściciele firm transportowych często wybierają wynajem zamiast leasingu, kredytu czy zakupu ze względu na szereg korzyści, które ta opcja może im zapewnić. Po pierwsze, wynajem oferuje elastyczność finansową, umożliwiając uniknięcie dużego wydatku początkowego i zachowanie płynności finansowej. Po drugie, eliminuje potrzebę posiadania dużego kapitału na zakup samochodów, co jest korzystne dla firm działających w branży, gdzie nowoczesny tabor jest kluczowy dla konkurencyjności. Po trzecie, umowa najmu umożliwia łatwiejszą aktualizację floty, co pozwala firmom na dostosowanie się do zmieniających się wymagań rynku poprzez regularną wymianę pojazdów na nowsze modele”.

Czyżby wynajem był odpowiedzią na trudne czasy, czy raczej początkiem zmiany w myśleniu o wykorzystaniu zasobów i orientowaniu się w środowisku ciągłej zmiany?

Ewolucja świadomości

Warunki gospodarcze wymuszają na przedsiębiorcach zmiany w dotychczasowych sposobach postępowania. Wytworzenie nowych przyzwyczajeń wymaga czasu, ale im szybciej branża zdiagnozuje potrzeby rynku i najbardziej optymalne rozwiązania, by im sprostać, tym lepiej. Ten proces trwa, także w odniesieniu do wynajmu naczep:

– Potencjał, jaki daje Polska w przyszłości w dziedzinie wynajmu, jest zauważany. Pojawiają się nowe firmy w tym zakresie i pojawiać będą. Kiedyś każda duża korporacja kupowała w Polsce samochody i zatrudniała swoich kierowców, teraz robią tak bardzo nieliczne,

OKIEM EKSPERTÓW



Tomasz Milecki

Sales Director, PNO Polska

CORAZ WIĘKSZE ZMIANY MENTALNOŚCI

– Dominacja leasingu finansowego pojazdów czy naczep będzie wciąż znacznie wyprzedzać usługi najmu. Polacy są z natury narodem, który woli posiadać niż użytkować. Zachodnia mentalność najmu ciągników i naczep, a idąc dalej – nieruchomości, mebli czy drukarek w biurze, jest coraz bliżej nas.



Dominik Wołoszyn

Sales Director, Fraikin Polska

WIĘKSZY WACHLARZ MOŻLIWOŚCI

– Wynajem często obejmuje usługi serwisowe, co zmniejsza ryzyko kosztów związanych z konserwacją i naprawami pojazdów. Wreszcie, wynajem daje firmom możliwość testowania różnych marek i modeli pojazdów, co pozwala im dokonać wyboru rozwiązania najlepszego dla zaspokojenia ich potrzeb.

Wynajem pojazdów ciężarowych i naczep to elastyczność i zwinność, gotowość do szybkiej zmiany i jak najlepszego dopasowania się do dynamicznej rzeczywistości.

na korzyść branży Car Fleet Management. Uważam, że ten sam scenariusz rozwinie się w transporcie ciężkim. To tylko kwestia czasu i zmiany pokoleń – mówi Tomasz Milecki.

Podobnie myśli Dominik Wołoszyn w kontekście wynajmu ciężarówek: „Wśród polskich przewoźników zauważalna jest rosnąca świadomość korzyści wynikających z wynajmu pojazdów. Elastyczność operacyjna, optymalizacja kosztów, unikanie ryzyka, dostęp do nowoczesnej floty oraz rozwój rynku wynajmu stanowią główne czynniki, które przyczyniają się do coraz większej popularności tego rozwiązania w branży transportowej”.

Dla wielu przedsiębiorców, nie tylko w branży TSL, potrzeba posiadania związana jest z poczuciem stabilności, kontroli nad posiadanymi zasobami, rozwojem potencjału, a także budowaniem pozycji na rynku i swego rodzaju statusem. Jednak dziś, gdy koniunktura gospodarcza może zaskakiwać swą zmiennością, a sytuacja polityczna jest dość skomplikowana, coraz bardziej liczą się elastyczność i zwinność, gotowość do szybkiej zmiany i jak najlepszego dopasowania się do dynamicznej rzeczywistości. Oferta branży wynajmu środków transportu może być odpowiedzią na transportowe wyzwania. Zatem: mieć czy użytkować?

TECHNIKA

86

Marek Loos

525 KM ZASIĘGU
I 475 KM MOCY
„Z WTYCZKĄ”

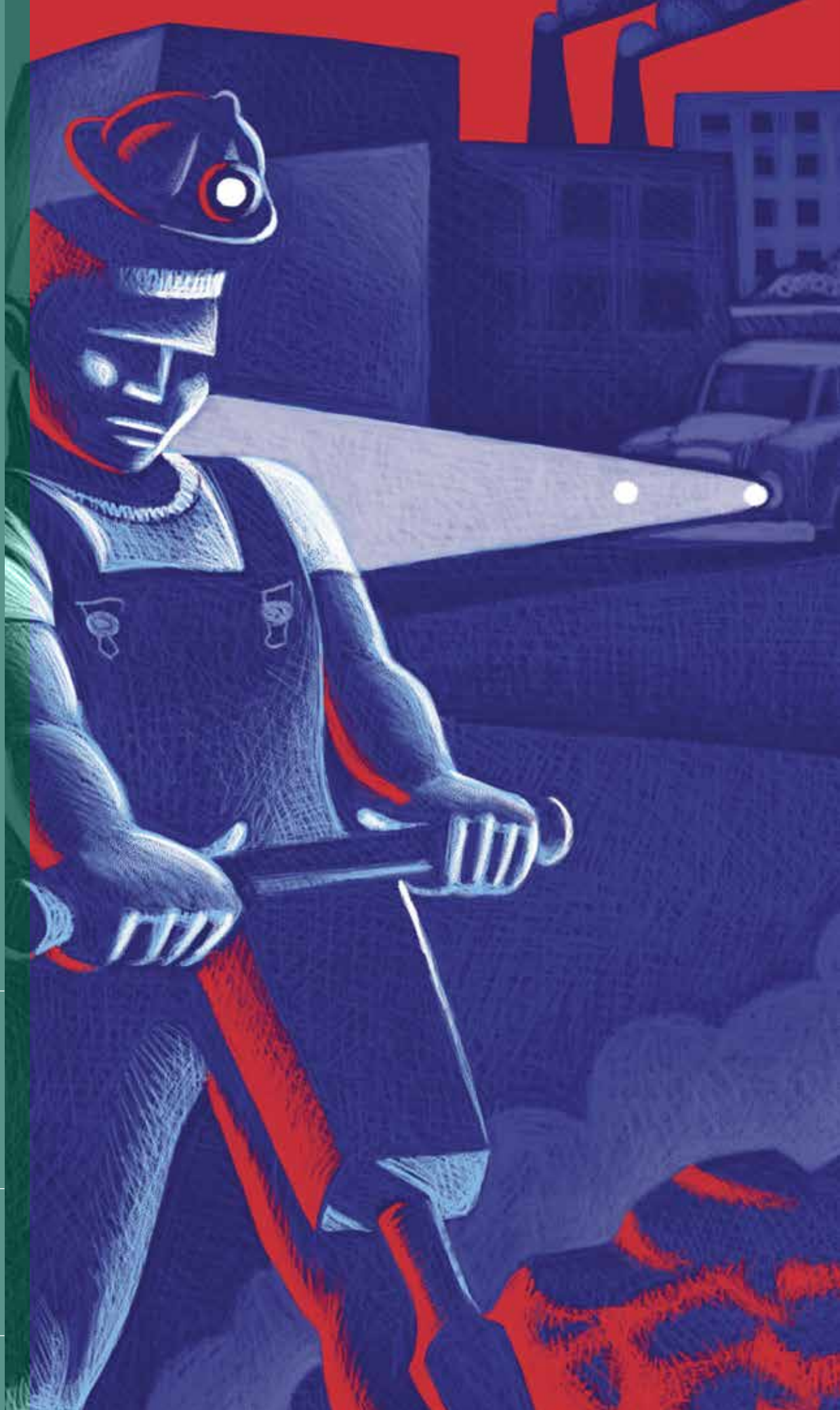
90

KOLEJNY KROK
SHELL W KIERUNKU
DEKARBONIZACJI
TRANSPORTU
DROGOWEGO

92

Michał Jurczak

SIŁA NAPĘDOWA
CHŁODNEGO
ŁAŃCUCHA



➤ EURO7 I EKOLOGICZNY PASZPORT POJAZDU

9 grudnia 2023 r. Rada Europy i Parlament Europejski osiągnęły porozumienie w kwestii przyszłej normy emisji spalin – Euro 7. Zastąpi ona obecną normę Euro 6, która została wprowadzona w 2015 r. Wraz z nową normą Euro 7 w życie mają wejść przepisy, nakazujące udostępnianie nabywcom tzw. ekologicznego paszportu auta. Będzie on zawierał informacje o efektywności środowiskowej w momencie rejestracji pojazdu. Znajdziemy tam informacje o emisji CO₂, emisji zanieczyszczeń, zużyciu paliwa i energii elektrycznej, zasięgu przy napędzie elektrycznym i inne informacje. Będzie to element wspierający świadomy wybór konkretnego modelu auta. UE zajmie się również kwestią emisji z hamulców i opon oraz zapewnieniem większej trwałości akumulatorów. KM



➤ SERIS Z NOWYMI PROPOZYCJAMI



W obliczu rosnących wymagań dotyczących bezpieczeństwa i efektywności w transporcie drogowym Seris Konsalnet wprowadza innowacyjne rozwiązania, które mają na celu nie tylko ochronę kierowców i pasażerów, ale również zwiększenie wydajności flot pojazdów. Umożliwiają one kierowcom monitorowanie sytuacji wokół pojazdu oraz w jego wnętrzu w czasie rzeczywistym, co znajduje zastosowanie w transporcie komunalnym oraz w taksówkach, a także w transporcie ciężarowym, gdzie widoczność jest ograniczona. Rozwiązania mogą być także zintegrowane z Systemem Monitoringu Pojazdów Seris Konsalnet, który w czasie rzeczywistym monitoruje pojazdy i reaguje w przypadku pojawienia się zagrożenia.

SL

➤ CASTROL OBCHODZI 125. ROCZNICĘ POWSTANIA

W 2024 r. firma Castrol, globalny dostawca środków smarnych oraz spółka grupy bp, obchodzi 125. rocznicę swego powstania. W związku z tym zaprezentowana została nowa strategia „Naprzód, W górę, Z duchem czasu”, której celem jest zaspokojenie zmieniających się potrzeb klientów. Z okazji 125. rocznicy powstało też specjalne okolicznościowe logo, które będzie używane przez cały rok 2024 podczas wydarzeń i działań sponsoringowych na świecie. Aby pozostać w czołówce innowacji i być gotowym na przyszłość, Castrol inwestuje w swoje globalne centra technologiczne w Chinach, Niemczech i obu Amerykach, a także realizuje inwestycję o wartości 60 mln dolarów – centrum testowania akumulatorów pojazdów elektrycznych (EV) w Wielkiej Brytanii. TR



➤ SHELL KONTYNUUJE ROZWÓJ EV I LNG

W ostatnim czasie firma z muszelką w logo oddała do użytku 4 nowe ładowarki Shell Recharge zlokalizowane na stacjach Shell MOP Szewce Zachód, w Lubrzy oraz w Jerzmanowej. Spółka nawiązała też współpracę z Ekoenem, dzięki której klienci biznesowi mogą korzystać z 4 ultraszybkich hubów ładowania. Shell rozwija również swoją sieć stacji LNG, która została rozszerzona o punkt w Gliwicach. Zgodnie z globalną strategią „Powering Progress” Shell ma na celu transformację swojego biznesu w przedsiębiorstwo energetyczne o zerowej emisji netto do 2050 r. W tym celu firma konsekwentnie rozwija swoją infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych, sieć roamingową i stacje LNG. WP



ZEROEMISYJNY, ELEKTRYCZNY DAF XD, PO RAZ PIERWSZY ZAPREZENTOWANY W POLSCE POJAZD
(NIE TYLKO) DO DYSTRYBUCJI I USŁUG KOMUNALNYCH

525 KM ZASIĘGU I 475 KM MOCY „Z WTYCZKĄ”

Marek Loos



DAF XD Electric FAN 6x2 – najnowszy model bezemisyjnej ciężarówki z Eindhoven został po raz pierwszy zaprezentowany w Polsce.

Dostępne obecnie elektryczne samochody ciężarowe jeszcze nie we wszystkich zastosowaniach stanowią realną alternatywę dla pojazdów z silnikami spalinowymi. Są jednak zadania transportowe, w których ciężarówki „z wtyczką” doskonale się sprawdzają, pokazując pełnię swoich zalet. Przykładem jest sektor komunalny i dystrybucyjny. W ofercie DAF Trucks są już bezemisyjne modele idealnie nadające się do takich zastosowań. Jednym z nich jest XD Electric, zaprezentowany po raz pierwszy w Polsce.

W 2023 r. DAF dokończył modernizację pełnej gamy pojazdów prezentując model XB – najmniejszy samochód nowej generacji, który dołączył do wielokrotnie nagradzanych ciężarówek długodystansowych (XF, XG, XG+) i dystrybucyjnych (XD). Dzięki temu holenderska marka oferuje rozwiązania transportowe w każdym segmencie wagowym, w tym także wersje budowlane (XFC, XDC, XBC) i bezemisyjne, a więc elektryczne warianty modeli XB, XD oraz XF.

Debiut w Rzeszowie

Przy okazji niedawnej gali Dealer Roku DAF 2024 po raz pierwszy w Polsce zaprezentowano dziennikarzom DAF-a XD Electric, który powstaje w zupełnie nowym zakładzie produkcji pojazdów elektrycznych, uruchomionym w 2023 r. w Eindhoven. Egzemplarz sprowadzony z Holandii specjalnie na tę okazję to podwozie z napędem 6x2 i skrotną osią wleczoną (FAN). Przedstawionego w Rzeszowie DAF-a XD Electric wyposażono w dzienną kabinę, pomalowaną białym, metalizowanym lakierem – charakterystycznym dla elektrycznych modeli tej marki.

Wydłużona kabina

Elektryczny DAF XD, podobnie jak wersja spalinowa, ma dzienną kabinę wydłużoną o 15 cm względem modelu CF. To nie tylko zwiększa bezpieczeństwo załogi w razie uderzenia w tył pojazdu, lecz przekłada się też na komfort i ergonomię. Dzięki dodatkowym centymetrom kierowca ma do dyspozycji fotel z najszerzym w segmencie zakresem regulacji. Oparcie można pochylić o 30 stopni, by jeszcze wygodniej odpoczywać. Komfort w czasie przerw w pracy podnosi również wyposażenie prezentowanego DAF-a XD Electric, a więc klimatyzacja postojowa zintegrowana z modułem sterującym klimatyzacją kabiny, a także rolety okienne po stronie kierowcy i pasażera. Odpowiednią jakość powietrza w kabinie zapewnia filtr przeciwpyłkowy z węglem aktywnym, zatrzymujący 85 proc. cząstek stałych o wielkości do 0,5 mikrona i 98 proc. o wielkości do 10 mikronów. To szczególnie ważne w pojeździe dystrybucyjnym, który najczęściej pracuje w miastach, gdzie normy jakości powietrza często są przekroczone.

Oprócz tego komfort kierowcy opisywanego DAF-a XD Electric zapewnia fotel z zawieszeniem pneumatycznym Super Air, wysokim oparciem, regulowanym podparciem ramion, dwustopniowym ogrzewaniem i aktywną wentylacją. Najlepsze w segmencie warunki pracy dają również: nisko zamocowana i doskonale wyciszona kabina oraz intuicyjne i ergonomiczne wnętrze.

Dystrybucyjne parametry

Zaprezentowany w Rzeszowie DAF XD Electric to podwozie o DMC 28 t, z rozstawem osi liczącym 4,6 m i tylnym zwisem wynoszącym 2,55 m. Z przodu zamontowano 9-tonową oś z zawieszeniem parabolicznym, wyposażonym w amortyzatory i stabilizator.

Z kolei z tyłu znajduje się zespół złożony z napędzanej osi i skrotnej osi wleczonej, ze sterowanym elektronicznie zawieszeniem pneumatycznym, również z amortyzatorami i stabilizatorem. Oś napędzaną z czterema miechami pneumatycznymi wyposażono w mechaniczną blokadę dyferencjału. Oś wleczona z dwoma miechami pneumatycznymi może być automatycznie podnoszona, jeśli aktualne obciążenie pojazdu na to pozwala. Maksymalne obciążenie zespołu tylnych osi wynosi 20 t.

Za napęd odpowiada elektryczny silnik PACCAR EX-D2 o mocy 350 kW (476 KM) i znamionowym momencie obrotowym wynoszącym 1370 Nm (szczytowy: 2470 Nm).

Z myślą o zabudowach zamontowano przystawkę odbioru mocy (E-PTO) o maksymalnej ciągłej mocy 25 kW (34 KM). Oprócz tego podwozie wyposażono w szereg udogodnień dla wykonawców zabudów, co skraca czas potrzebny na przygotowanie pojazdu do realizacji określonych zadań transportowych.

Ponad pół tysiąca km na jednym ładowaniu

Na podwoziu zamontowano największy dostępny zespół akumulatorów o łącznej pojemności 525 kWh. Za pośrednictwem złącza CCS2 można je ładować prądem stałym o maksymalnej mocy 325 kW, co pozwala w ciągu 25-30 minut uzupełnić energię na pokonanie 100 km. Te cechy powodują, że opisywany wariant DAF-a XD Electric nadaje się zarówno do dystrybucji i zadań komunalnych, jak również do regularnych przewozów

OKIEM EKSPERTA

Michał Wójcikodpowiedzialny za rozwój sektora pojazdów zeroemisyjnych
w DAF Trucks Polska

SZEROKIE MOŻLIWOŚCI KONFIGURACJI

– Paleta elektrycznych DAF-ów daje klientom bardzo szeroki wybór i możliwość precyzyjnego dostosowania konfiguracji do swoich potrzeb i możliwości. Co więcej, mamy wiedzę i narzędzia, by wraz z klientem precyzyjnie zasymulować charakter eksploatacji i ustalić, czy i jaki wariant najlepiej sprawdzi się u niego.

Gama serii Electric to pojazdy o DMC od 12 do 42 t, z napędem o mocy od 120 do 350 kW i zasięgiem od 150 do nawet 500 km.

na dłuższych, stałych trasach, np. między magazynami czy terminalami logistycznymi. Maksymalny zasięg na jednym ładowaniu wynosi ponad 500 km.

Pakiety baterii do elektrycznych DAF-ów wytwarzane są z wykorzystaniem ogniw o wysokiej wydajności, dostarczanych przez ich największego na świecie producenta – firmę CATL. – Są to akumulatory LFP (litowo-żelazowo-fosforanowe), które obecnie zapewniają najlepsze połączenie kosztów, możliwości, trwałości i bezpieczeństwa. Mają żywotność nawet 2-, 3-krotnie wyższą niż inne typy baterii i są odporne na wielokrotne ładowanie prądem o wysokiej mocy do 100 proc. pojemności, co zwiększa ich użyteczność w transporcie – tłumaczy Michał Wójcik, odpowiedzialny za rozwój sektora pojazdów zeroemisyjnych w DAF Trucks Polska.

Widocznie najbezpieczniejszy

Poziom bezpieczeństwa czynnego jest ważny w każdym pojeździe, ale w ciężarówkach dystrybucyjnych i komunalnych nabiera szczególnego znaczenia. To właśnie w miastach najłatwiej o kolizję z niechronionym uczestnikiem ruchu – pieszym, rowerzystą czy użytkownikiem hulajnogi elektrycznej. Wszystko to zapewnia kierowcy spokój i bezpieczną pracę.

Pokazany polskim dziennikarzom DAF XD to wersja z oknem krawężnikowym i składanym kinowym fotelem pasażera. Te elementy ułatwiają obserwację drogi po tej stronie pojazdu. Bezkonkurencyjna widoczność

bezpośrednia to efekt nisko poprowadzonej krawędzi przedniej szyby i deski rozdzielczej Vision – obniżonej w prawej części kabiny.

Ryzyko kolizji do minimum zmniejszają systemy kamer i ekranów zamiast lusterek. DAF Digital Vision, z funkcjami ułatwiającymi manewrowanie, zastępuje lustro główne i szerokokątne. DAF Corner View zapewnia szeroki (270 stopni) kąt widzenia przed pojazdem i z jego prawej strony. Na pokładzie jest także kamera cofania. Obraz z niej jest wyświetlany na dodatkowym ekranie na desce rozdzielczej, który jest częścią systemu DAF Infotainment w wariantach Luxury, Luxury Plus lub Exclusive.

Partner zeroemisyjnej transformacji

– Marka DAF podchodzi pragmatycznie do elektromobilności. Rozumiemy, że do jej popularyzacji potrzebne są nie tylko wydajne, praktyczne i bezpieczne pojazdy „z wtyczką”, ale też przemysłowe wsparcie w obszarze infrastruktury, doradztwa i finansowania – mówi Michał Wójcik. – Gama serii Electric to pojazdy o DMC od 12 do 42 t, napędem o mocy od 120 do 350 kW i zasięgiem od 150 do nawet 500 km.

Wsparcie w drodze do elektromobilności to również szeroka oferta stacjonarnych i mobilnych ładowarek PACCAR. Urządzenia, których żywotność określana jest na co najmniej 15 lat, także można objąć pakietami serwisowo-obługowymi i finansowaniem PACCAR Financial, co gwarantuje użytkownikowi pewność i przewidywalność kosztów związanych z transformacją energetyczną. PACCAR dostarcza też systemy magazynowania energii. Przykładem jest rozwiązane wdrożone w firmie BEST Trucks, w holenderskim Barendrecht.

– Tego typu systemy są szczególnie przydatne w firmach, które mogą ładować pojazdy elektryczne w swoich siedzibach. Urządzenia pozwalają wykorzystać w nocy energię wyprodukowaną przez instalację fotowoltaiczną do ładowania pojazdów elektrycznych – wyjaśnia Michał Wójcik.

W 2023 r. w krajach Unii Europejskiej sprzedano ponad 3,2 tys. elektrycznych pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 6 t. W bieżącym roku ta liczba ma się podwoić, a takie tempo wzrostu ma się utrzymać do 2026 r. W Polsce ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wymaga, żeby już w 2025 r. w gminach liczących pow. 50 tys. mieszkańców 30 proc. floty wykorzystywanej do realizacji zadań publicznych (np. odbioru odpadów) stanowiły pojazdy zero- lub niskoemisyjne.

W 2023 r. w krajach Unii Europejskiej sprzedano ponad 3,2 tys. elektrycznych pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 6 t.

NAJWAŻNIEJSZE TARGI BRANŻY LOGISTYCZNEJ W POLSCE

ZAPRASZA

mtp
GRUPA



MODERNLOG

Targi Logistyki, Magazynowania
i Transportu

04-07.06.2024

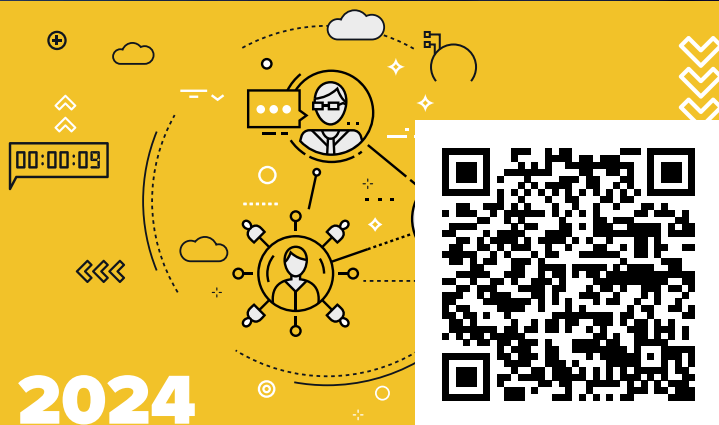
- magazyn przyszłości
- nowoczesne systemy transportu
- e-commerce i omnichannel
- software / IoT
- logistyka kontraktowa



modernlog.pl

KONFERENCJA

Smart Warehouse



Poznań, 5-6 czerwca 2024

#SMART_TRENDY W LOGISTYCE CZYLI:

Rola najnowszych rozwiązań technologicznych
w obszarze logistyczno-magazynowym.



KOLEJNY KROK SHELL W KIERUNKU DEKARBONIZACJI TRANSPORTU DROGOWEGO

Rynek paliw alternatywnych nieustannie się rozwija, co jest między innymi wynikiem dołączania firm do licznych porozumień klimatycznych. Dzięki ich działaniom popularyzowane są takie rozwiązania jak bioLNG. Wraz ze wzrostem zainteresowania, rośnie dostępność pojazdów oraz postępuje rozwój sieci tankowania.

// Nowo otwarta skraplarnia może produkować ok. 100 tys. ton paliwa LNG o niższej emisji CO₂ rocznie, co pozwoli zatankować 4-5 tys. ciężarówek LNG rocznie i uniknąć emisji do 1 mln ton CO₂ **//**



Aktywnym uczestnikiem tej ewolucji jest Shell, który w ramach strategii neutralności klimatycznej ma cel, aby do 2050 r. stać się firmą energetyczną z zerową emisją netto. Transformacja ta koncentruje się na działaniach, które zmniejszają lub unikają emisji gazów cieplarnianych. Celem Shell jest wspieranie firm transportowych w dążeniu do ograniczania emisji CO₂. Firma podjęła szereg działań związanych z rozwojem i promocją paliw alternatywnych, które pomogą dostosować się do przyszłych ambitnych planów dekarbonizacji transportu drogowego. W Europie Shell inwestuje m.in. w LNG i BioLNG, a także HVO i Renewable Diesel.

Otwarcie Skraplarni BioLNG w Niemczech

18 kwietnia 2024 r. Shell uruchomił Skraplarnię BioLNG w Niemczech. Nowa instalacja do produkcji bioLNG (skroplonego biometanu) znajduje się w Parku Energetyczno-Chemicznym w Kolonii. Jest to największy tego typu zakład w Niemczech, który może produkować około 100 tys. ton paliwa LNG o niższej emisji CO₂ rocznie. Taka produkcja pozwoli na zatankowanie 4-5 tys. ciężarówek LNG rocznie i uniknąć emisji do 1 mln ton CO₂. W ceremonii otwarcia Skraplarni BioLNG wzięli udział znamienici goście ze świata polityki, społeczeństwa i administracji rządowej, a także wielu klientów z branży transportowej z Niemiec, Polski, Niderlandów oraz innych części Europy. Licznie

zgrupowani goście potwierdzili rolę, jaką bioLNG może odegrać w dekarbonizacji.

Parlamentarny sekretarz stanu w Federalnym Ministerstwie Gospodarki i Działania na rzecz Klimatu, Michael Kellner, poseł do niemieckiego Bundestagu (Sojusz 90/Zieloni), powiedział: „Otwarcie jest ważnym sygnałem dla inwestycji, bezpieczeństwa zatrudnienia i zmian strukturalnych – a tym samym częścią transformacji energetycznej w Niemczech”.

Felix Faber, Dyrektor Zarządzający Shell w Niemczech, podsumował: „Chcemy zbudować cały łańcuch wartości bioLNG. Dzięki Skraplarni w Nadrenii nie tylko przyspieszamy transformację energetyczną, ale także dodajemy kolejny ważny element łańcucha wartości”.

BioLNG dla transportu drogowego

Biometan jest zrównoważonym gazem, pozyskiwanym z zasobów odnawialnych, takich jak odpady organiczne i obornik. Właściwości chemiczne BioLNG są prawie identyczne ze skroplonym gazem ziemnym (LNG), dlatego można go stosować zamiennie, umożliwiając tym samym znaczną redukcję emisji CO₂. Dzięki nowej instalacji w Nadrenii gaz będzie skraplany poprzez schłodzenie do temperatury – 162 °C i dostarczany do sieci stacji Shell LNG w Niemczech. Klienci Shell mogą tankować paliwo Shell BioLNG blend również w Niderlandach.

Alicja Badowska, Marketing Manager, Commercial Road Transport, Shell podkreśliła: „Celem długoterminowym Shell, wspierającym dekarbonizację, jest BioLNG pochodzące z odpadów organicznych. LNG i BioLNG mają te same właściwości, dzięki czemu mogą być wymiennie stosowane w tych samych pojazdach”. Wraz z uruchomieniem Skraplarni BioLNG na południu Kolonii, ważna część ambicji Shell w zakresie dekarbonizacji w transporcie ciężkim staje się rzeczywistością. Drogowy transport towarowy odpowiada za około 9 proc. globalnej emisji CO₂ i prognozuje się, że do 2050 r. ta wartość wzrośnie trzykrotnie.

Dekarbonizacja całego sektora transportu jest koniecznością. Polska, jako lider sektora transportowego na starym kontynencie, może odegrać istotną rolę w tym procesie. To od decyzji i zaangażowania naszych rodzimych firm zależy w dużym stopniu redukcja emisji CO₂ w transporcie europejskim.

W 2023 r. po Polsce poruszało się blisko 3 tys. pojazdów ciężarowych (DMC>3,5t)

zasilanych LNG. Ciągniki LNG są aktualnie najlepszą dostępną alternatywą dla pojazdów napędzanych Dieslem. Shell LNG przyczynia się do zmniejszenia emi-

OKIEM EKSPERTÓW



Alicja Badowska

Marketing Manager, Commercial Road Transport, Shell

POLSKA WAŻNA DLA DEKARBONIZACJI

– Polskie firmy transportowe pełnią kluczową rolę w transporcie europejskim, dlatego to właśnie one są głównym odbiorcą rozwiązań Shell, wspierających dekarbonizację. Cieszymy się, że nasze rozwiązania w zakresie paliw alternatywnych są przez nich doceniane i aktywnie wykorzystywane.

Biometan (BioLNG) jest zrównoważonym gazem, pozyskiwanym z zasobów odnawialnych, takich jak odpady organiczne i obornik.

sji gazów cieplarnianych przez samochody ciężarowe nawet o 22 proc. w porównaniu z konwencjonalnym olejem napędowym. Redukcje emisji gazów cieplarnianych, na wszystkich etapach łańcucha paliwowego (ang. „well-to-wheel”), opierają się na aktualnych normach ISO 9001 dotyczących analiz i wartości emisji EPA i GREET. Termin „emisja gazów cieplarnianych” obejmuje CO₂, metan i N₂O. Shell regularnie poszerza sieć stacji LNG w całej Europie. Shell LNG Card jest akceptowana w ponad 180 punktach.



DODATKOWE INFORMACJE:

- Uruchomiona w Kolonii instalacja skraplania gazu zawiera oprócz instalacji skraplania, zbiorniki magazynowe, załadunek samochodów ciężarowych i niezbędne systemy bezpieczeństwa.
- Biometan może być wytwarzany z wielu różnych pozostałości organicznych, takich jak odpady rolnicze, odpady komunalne i obornik. Intensywność emisji CO₂ przez biometan różni się znacznie w zależności od surowca i [zgodnie z dyrektywą Unii Europejskiej w sprawie odnawialnych źródeł energii II] wynosi od -88 g CO₂/MJ do +50 g CO₂/MJ. Kopalny LNG – często określany, jako szary LNG – ma intensywność CO₂ wynoszącą 74 g CO₂/MJ. [Dla porównania, olej napędowy ma intensywność emisji CO₂ 95 g CO₂/MJ].
- Miesząc biometan i metan z paliwami kopalnymi o różnej intensywności emisji CO₂, Shell jest w stanie zaoferować swoim klientom z sektora transportu ciężkiego paliwo bioLNG o średniej intensywności emisji CO₂, wynoszącej 0 g CO₂/MJ. Oszczędność do 1 mln ton CO₂ jest możliwa do osiągnięcia na przykład wtedy, gdy stosowany biometan jest produkowany głównie z gnojowicy.

SIŁA NAPĘDOWA CHŁODNEGO ŁAŃCUCHA

Michał Jurczak

Według danych PZPM, średnio co ósma spośród naczep i przyczep zarejestrowanych w Polsce w 2023 r. była pojazdem do transportu ładunków w kontrolowanej temperaturze. Wraz z rosnącą liczną takich pojazdów przybywa też różnego rodzaju zaawansowanych rozwiązań technologicznych, które mają ułatwić zarządzanie tzw. chłodnym łańcuchem dostaw, jak również uczynić go bezpieczniejszym.



Chłodnie i izoterm (wiele z tych drugich po rejestracji zostaje wyposażonych w agregaty chłodnicze, stając się chłodniami) mają zastosowanie głównie w transporcie artykułów spożywczych i leków. Muszą zatem spełniać wymagania HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point) dotyczące przewozów artykułów spożywczych wrażliwych na temperaturę. Bardzo surowe są też wymagania dotyczące zapewnienia ciągłości tzw. chłodnego łańcucha dostaw, np. farmaceutyków.

Osiowe wspomaganie

Utrzymywanie reżimu temperaturowego to główny cel pojazdów i urządzeń służących przewozom w kontrolowanej temperaturze. Coraz bardziej istotną sprawą jest umiejętność uzyskania tego efektu możliwie niskim kosztem. Sprzyjać mają temu naczepy, w których stosowane są systemy generujące prąd z osi. Thermo King Advancer Axle Power bazuje na naczepowej osi BPW, która pozwala odzyskiwać energię z toczenia lub hamowania. Rozwiązanie oferowane jest od kilkunastu miesięcy, a uzyskana energia służy w czasie jazdy do zasilania agregatu. Z kolei nadwyżki prądu trafiają do baterii zamontowanych przy naczepie. Dzięki temu elektryczny agregat może działać także na postoju, z zapasem prądu wystarczającym na średnio pięć godzin chłodzenia. Powinno to więc pozwolić na dość swobodne pokonywanie tras dalekobieżnych, bez martwienia się o zewnętrzne źródła prądu, a przy tym bez spalania i hałasu.

Innym przykładem jest Schmitz Cargobull S.KOe Cool Smart, czyli chłodnia z elektrycznym agregatem i osią z generatorem, która przeszła już testy m.in. podczas bezemisyjnego i cichego dostarczania towarów do supermarketów. Jednostka naczepy (S.CUe) służy do bezemisyjnego chłodzenia bądź ogrzewania ładunku (moc sięga 9100 W). S.KOe ma m.in. zelektryfikowaną oś odzyskującą energię podczas procesu hamowania. Pojazd ładuje akumulator już w trakcie jazdy, a zatem czynność tę w centrum dystrybucji można albo całkowicie pominąć, albo przynajmniej znacząco skrócić. Z naczepą standardowo zintegrowano telematykę TrailerConnect. Może być ona używana do monitorowania stanu naładowania akumulatora, pozostałego czasu ładowania, a także informowania o dostępnym zasięgu. – Wybraliśmy ten pojazd, ponieważ większość naszego transportu dotyczy śródmiejskiego ruchu. Obsługujemy trasy między różnymi centrami dystrybucyjnymi. W centrach wielu holenderskich miast transport dystrybucyjny odbywa się w strefach zerowej emisji. Rozwiązanie z całkowicie elektryczną skrzynią chłodniczą S.KOe pozwala bez problemu kontynuować jazdę w centrach miast z elektryczną chłodnią w połączeniu z bezemisyjnym ciągnikiem siodłowym – wyjaśniał przedstawiciel firmy Albert Heijn. Naczepę chłodniczą z osią generującą prąd pokazał też niedawno Kögel. Cool PurFerro ma oś marki SAF-Holland o nazwie TRAKr. System rekuperacji generuje prąd przy hamo-



Energia akumulatora w eTrailer (Trailer Dynamics i Krone) wystarcza na kilkaset kilometrów.

OKIEM EKSPERTÓW

Maciej Michalski

członek zarządu Pozkrono,
generalnego dystrybutora naczep Krone w Polsce



KRONE: ELEKTRYFIKACJA, ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ I CYFRYZACJA

– Dla Krone dominującymi obecnie trendami są: elektryfikacja, zrównoważony rozwój i cyfryzacja. Te trendy były widoczne na ostatnich targach IAA w 2022 w Hanowerze i zostaną podkreślone w zbliżającej się wielkimi krokami kolejnej edycji tej imprezy we wrześniu tego roku. Cyfryzacja w przypadku transportu towarów w kontrolowanej temperaturze objawia się transparentnością dokumentacji łańcucha chłodniczego, jak również efektywnym sterowaniem temperatury i jego autonomicznością (dwustronna komunikacja z agregatem chłodniczym). Zrównoważony rozwój to m.in. dążenie do możliwie niskiego zużycia energii do chłodzenia i transportu. W tym obszarze mamy osie z generatorem energii w eCool Liner (kombinacja ThermoKing/BPW lub Carrier/VALX) lub osie napędzaną elektrycznie w kooperacji z Trailer Dynamics. Dodatkowo pracujemy dalej nad aerodynamiką elementów naczepy, jak również rozwiązaniami telematycznymi, monitorującymi stan załadunku w naczepie o nazwie KRONE Smart Collect.

„Utrzymywanie reżimu temperaturowego to główny cel pojazdów i urządzeń służących przewozom w kontrolowanej temperaturze.”

Wydajność chłodnicza Celsineo jest rozdzielona pomiędzy trzy moduły chłodnicze typu plug-and-play.



waniu lub toczeniu, a powstająca w ten sposób energia trafia do umieszczonego pod podwoziem akumulatora, by następnie zasiląć agregat chłodniczy.

Partnerstwo Trailer Dynamics i Krone zaowocowało natomiast naczepą eMega Liner. Sercem rozwiązania jest zintegrowany, elektryczny układ napędowy, który można podłączyć do dowolnej, konwencjonalnej naczepy na zasadzie plug-and-play. Kluczowy element tej technologii to e-os, która napędza naczepę, a także odzyskuje energię hamowania. Energia akumulatora w eTrailer wystarcza na co najmniej 500 km. Jeśli infrastruktura ładowania na planowanej trasie jest niewystarczająca, powstała „luka” można wypełnić, korzystając z pokładowej ładowarki. – Zakładamy, że eTrailer może być łączone z naczepą dowolnego typu, niezależnie od producenta, w istocie chodzi więc o możliwość zaopatrzenia w tego rodzaju rozwiązanie kilku milionów naczep z europejskiej floty. Nasza technologia pozwala realizować w pełni zelektryfikowany transport na dystansach przekraczających 500 km – tłumaczono w Trailer Dynamics. Krone ma też osie z generatorem prądu służącym do zasilania elektrycznego agregatu chłodniczego.

Advancer i nie tylko

Kluczowe znaczenie w eksploatacji naczep mają agregaty chłodnicze. W ofercie Thermo King jest m.in. seria agregatów naczepowych – Advancer, w wersjach 360, 400 i 500. Przeznaczone są do „obsługi” naczep praktycznie z każdym rodzajem ładunku. Wszystkie modele zapewniają w pełni regulowany przepływ powietrza niezależny od prędkości obrotowej silnika agregatu. Modułowa konstrukcja agregatu zmniejsza zarówno czas obsługi serwisowej o 30 proc., jak i redukuje o 60 proc. nieplanowane wizyty serwisowe. Wyświetlacz prezentuje szczegółowe dane dotyczące zużycia paliwa (na podróż; całkowite zużycie na godzinę; pozostała ilość paliwa; powiadomienie o kradzieży paliwa). Do napędu agregatu wykorzystywana jest tzw. miękka hybryda. Z silnikiem wysokoprężnym współpracuje motor elektryczny zasilany prądem stałym o napięciu 48 V i napędzający wentylator. Walory to: płynna regulacja wydajności, szybkie schładzanie, intensywna cyrkulacja powietrza oraz niski wydatek energii. Advancer ma wyjątkowe funkcje. To m.in. w pełni regulowany wydmuch powietrza z parownika, który można dostosowywać do poszczególnych przejazdów i ładunków, niezależny od prędkości obrotowej silnika Diesla agregatu. Z kolei elektroniczne sterowanie prędkością obrotową silnika w agregatach A-400 i A-500 ma za-

pewniać transparentność w zakresie poziomu paliwa i jego zużycia (dane o zużyciu paliwa są rejestrowane, wyświetlane i udostępniane zdalnie za pośrednictwem telematyki). Relatywnie niskie koszty konserwacji i serwisu wynikają z zastosowania czujników zapewniających wgląd w stan silnika, ilość paliwa, naładowanie akumulatora oraz parametry innych kluczowych zespołów. Nowum stanowi Thermo King Advancer Spectrum, agregat o konstrukcji wielotemperaturowej, który jednocześnie korzysta z technologii „miękkiej hybrydy”, zastępującej m.in. rozrusznik niewielkim silnikiem spalinowym. Takie połączenie ma umożliwiać obsługiwanie naczep dzielonych wewnątrz na dwie strefy, a przy tym zapewnić nawet 30 proc. oszczędności na paliwie i czynnościach eksploatacyjnych.

Carrier Transicold ma natomiast w ofercie agregat chłodniczy do naczep Vector S15. – To częściowo elektryczny agregat zaprojektowany z myślą o potrzebach firm transportowych, poszukujących wydajnego, ekonomicznego i łatwego w utrzymaniu systemu chłodniczego, odpowiedniego zarówno do przewozów długodystansowych, jak i dostaw międzymiastowych – powiedział Pablo Martinez, Sales Director-EMEA, Carrier Transicold. Agregat oferuje 15 kW mocy chłodniczej i wielobiegowy silnik wysokoprężny.

Modułowe naczepowe agregaty chłodnicze marki CELSINEO to z kolei wspólne dzieło firm Krone i Liebherr. Są już z powodzeniem wykorzystywane przez wielu renomowanych klientów od momentu ich wprowadzenia na rynek w 2021 r. – a popyt stale rośnie. Dzięki unikatowej koncepcji, wydajność chłodnicza CELSINEO jest rozdzielona pomiędzy trzy identycznie zaprojektowane moduły chłodnicze typu plug-and-play, z których każdy zawiera niezależny, hermetycznie zamknięty obwód chłodniczy z zaledwie kilkoma komponentami. Oznacza to istotną korzyść dla firm transportowych, ponieważ inteligentne sterowanie trzema modułami chłodniczymi umożliwia jednocześnie tryby pracy chłodzenia i rozmrażania. Podczas gdy dwa moduły są chłodzone, jeden może być w trybie odszraniania, skutecznie minimalizując niepożądane skoki temperatury podczas cykli odszraniania.

Kwestia bezpieczeństwa

W przypadku transportu produktów wrażliwych, istotny jest pełny monitoring temperatury, wilgotności i światła, praktycznie podczas całej drogi, od producenta do konsumenta. Transfer danych w czasie rzeczywistym zrewolucjonizował tego rodzaju rozwiązania. Czyini go zdecydowanie bezpieczniejszym. Fabryczny

W przypadku transportu produktów wrażliwych, istotny jest pełny monitoring temperatury, wilgotności i światła, praktycznie podczas całej drogi - od producenta do konsumenta.



Agregaty Advancer przeznaczone do „obsługi” naczep praktycznie z każdym rodzajem ładunku.

system telematyczny, zapewniający ciągły dostęp przez internet do danych dotyczących pozycji, stanu lub temperatury przewożonego ładunku, oferuje m.in. Krone. Wszystkie pojazdy-chłodnie serii Cool Liner wyposażane są seryjnie w Krone Telematics. Odpowiednie świadectwa temperaturowe można przesłać bezpośrednio z portalu Telematics w pliku PDF na adres e-mail lub faksem – zanim jeszcze ładunek dotrze do klienta (kierowca nie musi czekać, dokument można sprawdzić wcześniej). Dodatkową ochronę przewożonych towarów zapewnia funkcja Telematics Door Protect (blokuje drzwi, monitoruje ich stan oraz stan zabezpieczeń). System integruje też całe zarządzanie dokumentacją z siecią Wi-Fi.

Przed kradzieżami ładunku, skutkującymi przerwaniem łańcucha dostaw oraz zmianami temperatury wskutek nieupoważnionego otwarcia chłodni lub innej przestrzeni ładunkowej, chronić może również system blokowania OptiLock™. ZF/WABCO oferuje zarówno warianty mechaniczne, jak i elektroniczne systemu. Zablokowanie i odblokowanie zabezpieczeń może odbywać się za pomocą kłódki, jak również elektronicznie za pomocą kodu PIN na klawiaturze lub bezprzewodowo za pośrednictwem telematyki. Elektroniczny system umożliwia zarówno blokowanie drzwi tylnych, jak i bocznych pojazdów ciężarowych, naczep, przyczep i kontenerów. System chroni przed niebezpiecznymi i szkodliwymi dla przewoźników sytuacjami, w których może dojść do kradzieży, a także zmniejsza ryzyko oszustwa, transportu niezarejestrowanych towarów czy nieupoważnionych otwarć drzwi pojazdu.

ZA NAMI TRANSPORT 4.0 SUMMIT

ECMR, AI, Big Data, zarządzanie w epoce cyfrowej, dematerializacja kart paliwowych, opony w Internecie rzeczy, szósta generacja sprzedaży oraz skąd firmy transportowo-spedycyjne mają wziąć pieniądze na cyfryzację. Takie były główne tematy czwartej już edycji konferencji Transport 4.0 Summit, zorganizowanej przez redakcję Transport Managera. Impreza odbyła się, jak zawsze, w Poznaniu. Dziękujemy licznie przybyłym uczestnikom i partnerom tego ważnego dla branży TSL spotkania.



Już po raz drugi gościem specjalnym konferencji był prof. dr hab. Wojciech Paprocki, który w prelekcji wprowadzającej zastanawiał się, czy firmom transportowym zabraknie kapitału na cyfryzowanie się? W kolejnym wystąpieniu Mariusz Kołodziej omówił niezbędne wskaźniki do efektywnego wykorzystania pojazdów.

Eko, eCMR i koszty

Po prezentacji partnerów wydarzenia Wojciech Filipiak z firmy Webfleet (Partner Technologiczny konferencji) udowadniał, że cele biznesowe firmy transportowej nie muszą stać w sprzeczności z celami zrównoważonego rozwoju, a może tak być dzięki nowoczesnym narzędziom telematycznym. Następnie Beniamin Matecki zastanawiał się czy elektroniczny list przewozowy ukształtuje na nowo rynek usług transportowych i w jaki sposób? Natomiast Marcin Kosewski z Transporeon A Trimble Company omówił usługę autonomicznego oferowania i kwotowania transportów.

Po przerwie kawowej Paweł Szewczuk z Linqo powered by Ruptela Group powrócił do tematu ekologii w ujęciu kosztowym: co było pierwsze – ekologia czy koszty? Dlaczego to jest ważne? Następnie Krzysztof Sarnecki z Quest Change Managers wprowadził uczestników do cyfrowego świata VI Generacji Sprzedaży. Krzysztof Kozerski z Goodyear Polska zaprezentował telematyczne rozwiązania, dzięki którym można zapomnieć o oponach. Natomiast Michał Parol z Grupy MAK (Partner Strategiczny konferencji) doradzał, jak obniżyć koszt ubezpieczenia floty w 2024?

Sztuczna inteligencja w biznesie transportowym

Nie zabrakło miejsca na rozwiązanie cyfrowe odmieniane ostatnio przez wszystkie przypadki. Mowa o sztucznej inteligencji. Dr Dominik Skowroński z Lark Business Consulting wprowadził do tematyki zarządzania firmą w erze sztucznej inteligencji. Opowiedział, jak zbudować dynamikę strategiczną z użyciem AI.

Potem od ogółu do szczegółu przeszliśmy do konkretnego studium przypadku rocznego już doświadczenia firmy Omega Pilzno w korzystaniu ze sztucznej inteligencji. Całość przedstawił Grzegorz Borowicz, dyrektor zarządzający Omega Pilzno.

Następnie Michał Parol z Grupy MAK poprowadził debatę „Jak zapewnić ciągłość działania i zapobiegać ryzyku w firmie transportowej?”. Uczestnikami dyskusji byli przedstawiciele graczy na transportowym rynku: Tomasz Bialek z firmy Transport Towarowy Krzysztof Cichoń i Łukasz Grajcar z Imex Logistics.

Panele o cyfryzacji i finansach

Ostatnią część konferencji wypełniły dwa panele dyskusyjne. W pierwszym omówiliśmy trendy w cyfryzacji transportu i logistyki panujące obecnie i te, które będą największym wyzwaniem w przyszłości. Moimi rozmówcami byli: Anna Bronicka, Cepsa; Wojciech Filipiak, Webfleet; Krzysztof Kozerski, Goodyear Polska i Grzegorz Borowicz, Omega Pilzno.

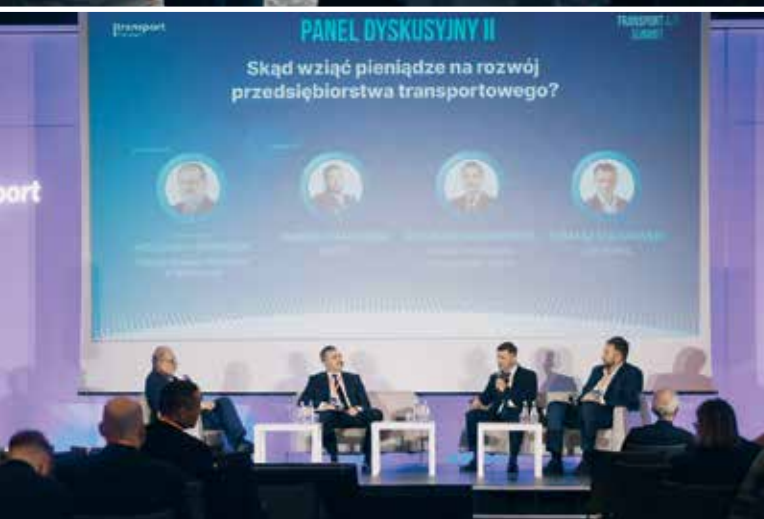
Miedzy panelami odbyła się prelekcja dwóch przedstawicieli spółki Anwim (właściciel sieci stacji paliw MOYA) – Jarosława Cieślaka i Marcina Puchalskiego, pt.: „Karty paliwowe – kontrola tankowania, system bezpieczeństwa i zdalne zarządzanie”.

A na zakończenie konferencji, w kolejnym panelu, dyskutowano o tym, skąd wziąć pieniądze na rozwój przedsiębiorstwa transportowego? Całość moderował prof. dr hab. Wojciech Paprocki ze Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, a rozmawiali z nim: Mariusz Marciniak, MyCFO; dr Łukasz Nowakowski, Emaus International, Uniwersytet Łódzki i Tomasz Suligowski, Lidl Polska.

Dziękujemy za miłe słowa na temat konferencji Transport 4.0 Summit w komentarzach po imprezie, za zaangażowanie uczestników, liczną obecność partnerów oraz za ciekawe i inspirujące rozmowy podczas przerw kawowych i w trakcie wieczornego bankietu.

MAREK LOOS





TLP MA 10 LAT

11 kwietnia w warszawskim Teatrze Sabat Małgorzaty Potockiej odbyła się uroczysta gala 10-lecia związku pracodawców Transport i Logistyka Polska. Rozmach wydarzenia był imponujący, a w szczególności na tą imprezę przygotowanym filmie przypomniano początki tej organizacji.



1 sierpnia 2014 r. w Uniejowie, grupa kilkunastu firm transportowych – liderów branży, kierowanych głęboką potrzebą obrony swoich interesów, a także wspólnego działania na rzecz polskiego transportu drogowego, powołała do życia związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

– Aż trudno uwierzyć, że od tego wydarzenia mija 10 lat, w czasie których organizacja nie tylko powiększyła grono członkowskie do ponad 70 firm, ale również zbudowała niepodważalną pozycję skutecznego rzecznika interesów branży, zarówno w Polsce, jak i w całej Unii Europejskiej – powiedział Maciej Wroński, prezes TLP, który pełni tę funkcję od samego początku tej organizacji. Z okazji tak ważnego jubileuszu do warszawskiego Teatru Sabat przybyli znamienici goście, wśród których nie zabrakło przedstawicieli firm członkowskich, administracji rządowej, parlamentu RP oraz instytucji Unii Europejskiej, a także organizacji biznesowych, branżowych oraz mediów.

Oficjalną część wydarzenia zainaugurował film, który przeniósł zgromadzonych w sentymentalną podróż do początków działania organizacji oraz przypomniał cele, plany oraz wartości, na których zostało oparte TLP.

Patronat nad wydarzeniem objęło Ministerstwo Infrastruktury oraz Szkoła Główna Handlowa, zaś patronami medialnymi zostali: Dziennik Gazeta Prawa, 40 ton, Etransport, Trans.info, Transport Manager oraz TSL Biznes.

Wręczono również statuetki osobom i organizacjom zasłużonym dla TLP. Miło nam poinformować, że wśród tego zacnego grona znalazła się redakcja Transport Managera, która od samego początku TLP towarzyszy, wspomaga i promuje tę organizację.

ML

DASSAULT SYSTÈMES: KONCEPCJA PRZEMYSŁU 4.0 NA ŻYWO RAZEM Z BOSCH REXROTH POLSKA

Polski oddział Bosch Rexroth, jeden z największych na świecie dostawców technologii napędów i sterowania, wykorzysta platformę 3DEXPERIENCE firmy Dassault Systèmes do zarządzania procesami produkcyjnymi na w pełni zautomatyzowanej linii produkcyjnej. Całość została zaprezentowana dziennikarzom w laboratorium Factory of the Future Lab, zlokalizowanym w showroomie CU.BE w Warszawie.

Obie firmy zademonstrowały w jaki sposób można skrócić czas wprowadzania produktów na rynek, dzięki zastosowaniu maksymalnej elastyczności produkcji i inżynierii produktu, połączonych w ramach jednego spójnego rozwiązania, pozwalającego na pełne korzystanie z zalet cyfrowej ciągłości procesu.

Dla ekspertów i entuzjastów

W ramach sieci innowacyjnych centrów szkoleniowych Bosch Rexroth, zlokalizowanych w całej Europie, Factory of the Future Lab to miejsce, w którym eksperci i entuzjaści automatyki, oprogramowania, utrzymania ruchu, produkcji i technologii mogą poznać, a przede wszystkim przetestować na żywo koncepcję Przemysłu 4.0. Laboratorium prezentuje zaawansowane rozwiązania aktualnie wykorzystywane w procesie automatyzacji produkcji, a także najnowsze technologie, które zostaną wdrożone w zakładach produkcyjnych w najbliższej przyszłości.



Wirtualne środowisko modelowania i symulacji

Dla swojego laboratorium firma Bosch Rexroth potrzebowała wydajnego systemu MES, który umożliwiłby bezbłędną realizację i optymalizację operacji produkcyjnych. Firma zdecydowała się wdrożyć rozwiązanie DELMIA, dostępne na platformie 3DEXPERIENCE firmy Dassault Systèmes. DELMIA łączy wirtualne środowisko modelowania i symulacji z rzeczywistym światem operacji, dzięki czemu zapewnia kompletne rozwiązanie dla interesariuszy sieci wartości: od dostawców, przez producentów, dostawców usług logistycznych i transportowych, aż po operatorów usług i kadrę pracowniczą.

Platforma 3DEXPERIENCE firmy Dassault Systèmes umożliwia „cyfrową ciągłość procesu”, w ramach której producenci realizują swoje operacje w oparciu o jedną wersję danych (ang. Single Source of Truth). Digitalizując cały proces produkcyjny i wykorzystując IIoT, producenci mogą kontrolować i synchronizować operacje produkcyjne z monitorowaniem operacji i raportowaniem w czasie rzeczywistym.

ML

WYZWANIA TRANSPORTU DROGOWEGO

21 marca w Hotelu Vienna House Easy by Wyndham w Katowicach odbyła się konferencja „Wyzwania nowoczesnego transportu drogowego” zorganizowana przez związek pracodawców Transport i Logistyka Polska w związku z rozpoczęciem obchodów 10-lecia tej organizacji. Jej członkowie, zarówno przedstawiciele firm transportowo – spedycyjno – logistycznych, jak i dostawcy towarów i usług dla tej branży, dzielili się swoimi doświadczeniami w radzeniu sobie z obecną, bardzo trudną sytuacją sektora.



Rozpoczynając konferencję prezes TLP Maciej Wroński przywitał szeroko reprezentowane firmy członkowskie oraz przedstawicieli firm niezrzeszonych w organizacji. Słowo wstępne wygłosił również dr hab. Paweł Lesiak ze Szkoły Głównej Handlowej. Po przedstawieniu sytuacji na rynku transportu drogowego przez Radosława Pelca, analityka sektorowego Santander Bank Polska, odbyły się dwie niezwykle interesujące debaty z udziałem przedstawicieli branży. W pierwszej z nich o skutecznych strategiach przewoźników dyskutowali przedstawiciele firm odnoszących sukcesy na rynkach międzynarodowych – Boekstijn Transport Service, Maszoński Logistic, Raben Transport oraz Kuźnia-Trans.

Wstępem do drugiej debaty była prezentacja Macieja Wrońskiego, prezesa TLP, poświęcona wyzwaniom regulacyjnym, stojącym przed transportem drogowym. Ignacy Morawski, główny ekonomista Pulsu Biznesu oraz dyrektor

centrum analiz SpotData dyskutował z zaproszonymi panelistami o perspektywie producentów pojazdów związanej z wyzwaniami i wymogami rynkowymi, zarówno w Polsce, jak i w Europie. W dyskusji udział wzięli przedstawiciele firm Krone, Iveco Poland, Wielton oraz MAN Truck & Bus Polska.

O skali zainteresowania podjętymi podczas konferencji tematami świadczy nie tylko wysoka frekwencja, ale również przeniesienie wątków z debat na długie rozmowy kularowe.

Już dzisiaj na drugą odsłonę konferencji TLP zaprasza w październiku. Jednak to nie koniec wydarzeń związanych z obchodami jubileuszu działalności Transport i Logistyka Polska. O wszystkich będziemy informować na łamach i na portalu Transport Managera.

ML



12. Women in Logistics Forum International Conference

3/4/5 JUNE 2024

Warsaw, Poland

IMPROVISUS

www.kobietywlogistyce.pl



TRANSPORT MANAGER POLECA



MODERNLOG TARGI LOGISTYKI, MAGAZYNOWANIA I TRANSPORTU

Poznań, Międzynarodowe Targi Poznańskie
4-7 czerwca 2024 r.

www.modernlog.pl



TRANSPORT INNOVATIONS DAY

Łódź, Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna
11 czerwca 2024 r.

www.transport-manager.pl



FABRYKA PRZYSZŁOŚCI

Nowa Wieś k. Wiskitek
Hotel Santa Natura Resort & SPA
12 czerwca 2024 r.

www.production-manager.pl



LOGISTICS MANAGER MASTERCLASS

Nowa Wieś k. Wiskitek
Hotel Santa Natura Resort & SPA
13-14 czerwca 2024 r.

www.logistics-manager.pl



TRANSPORT AND LOGISTICS 100 CEO'S CONFERENCE

Warszawa, Courtyard by Marriott Warsaw Airport
12 września 2024 r.

www.transport-manager.pl



LOGISTIC AND WAREHOUSE TRENDS

Łódź, Vienna House by Wyndham Andel's
17 września 2024 r.

www.logistics-manager.pl



SMART FACTORY WORLD

Katowice, Hotel Novotel Katowice Centrum
1 października 2024 r.

www.production-manager.pl



XI MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI

Warszawa, EXPO XXI
5-7 listopada 2024 r.

www.translogistica.pl



NEW CHALLENGES' 25

Katowice
5 grudnia 2024 r.

www.transport-manager.pl



**100 CEO's
CONFERENCE
TRANSPORT & LOGISTICS**

12 września 2024 r.

Hotel Courtyard by Marriott
Warsaw Airport **Warszawa**

transport
manager

MISJA, WIZJA STRATEGIA

– zostań liderem branży TSL!



Przemierzaj Europę z niezawodnym partnerem

- ✓ dostęp do ponad 24 000 stacji paliw w 32 krajach
- ✓ najwyższej jakości paliwa bp z technologią ACTIVE
- ✓ oferta opłat i usług drogowych wraz z bp Tollbox dla EETS
- ✓ atrakcyjna oferta zwrotu VAT i akcyzy
- ✓ całodobowa pomoc drogowa na terenie całej Europy

Postaw na rozwiązanie, które ułatwi codzienne operacje i usprawni zarządzanie Twoją flotą.

**Poznaj pełen
zakres korzyści:**



bp Fleet Solutions