

Polska
Logistycznym
Hubem
Europy

15-17.05.2024 r.

Przeprawa promowa

Gdańsk - Szwecja - Gdańsk

ORGANIZATOR:



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**

polferries

POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA SA

PARTNERZY



PARTNERZY MEDIALNI





Piotr Redmerski
prezes zarządu PŻB S.A. – Polferries

Polferries jest ważnym ogniwem łańcucha transportowego, łączącego każdego dnia Europę Środkową ze Skandynawią. Jesteśmy świadomi potencjału położenia naszego kraju oraz zaplecza jakim dysponujemy dla całej branży TSL.

Tytułowy Hub Europy tworzą wszyscy jej uczestnicy. Nowe wyzwania jakie stoją przed sektorem transportowym wymagają nieustannej obserwacji rynku, wykorzystywania szans i unikania zagrożeń. Bezpośrednie kontakty z przedstawicielami i ekspertami branży pomagają w skutecznym poszukiwaniu najkorzystniejszych rozwiązań.

Konferencja "Polska Logistycznym Hubem Europy" jest okazją do wymiany wiedzy i doświadczeń. Podejmowane tematy dają gwarancję wartościowych dyskusji i ciekawych wniosków - to bowiem spotkanie praktyków. Dziękuję za udział we wspólnej konferencji PITD i Polferries, życząc jednocześnie owocnych rozmów i miłego pobytu na promie Nova Star!



dr inż. Justyna Świeboda
prezes zarządu Polskiego Instytutu Transportu Drogowego

Polski Instytut Transportu Drogowego już od 4 lat prowadzi projekt Polska Logistycznym Hubem Europy. Naszym celem jest zachęcenie przedstawicieli branży transportowo-logistycznej do rozmów i odsłony potencjału, jaki Polska ma w Europie. Choć warto podkreślić, że nie tylko w niej.

W maju 2024 roku spotykamy się na promie Polferries, aby porozmawiać o najnowszych trendach i wyzwaniach w branży TSL. Podsumujemy wpływ sztucznej inteligencji, czy automatyzacji. Porozmawiamy o wpływie zmian legislacyjnych czy demograficznych na naszych firmach transportowo-spedycyjnych. Okazuje się, że rzeczywistość po pandemii wcale nie zwolniła tempa, a każdy z nas musi odnaleźć się w coraz szybciej zmieniającym się otoczeniu.

Stąd chęć synergii w sektorze TSL. Jest mi niezmiernie miło, że kolejne edycje konferencji Polska Logistycznym Hubem Europy przyciągają coraz większą publikę, a coraz śmielsze głosy decydują się wybrzmieć w organizowanych przez nas debatach. **Dziękuję wszystkim tym, którzy przyczynili i dalej przyczyniają się do rozwoju tego projektu.**



Polska
Logistycznym
Hubem
Europy

Wykład

**Skuteczna komunikacja międzykulturowa
kluczem do sukcesu w biznesie**

PLHE rozpocznie Elina Lolis, która wygłosi wykład poświęcony wielokulturowości i jej wpływie na prowadzenie biznesu za granicą. Podczas prezentacji omówione zostaną najważniejsze aspekty związane z adaptacją do różnorodności kulturowej w kontekście działalności biznesowej.



ELLINA LOLIS,
MANAGING DIRECTOR MASZONSKI LOGISTIC

Ellina Lolis od początku swojej kariery jest związana z branżą logistyczną i zdobywała doświadczenie na rynkach Bliskiego Wschodu, Polski, Rosji i krajów byłej WNP.

Jako prezes oddziału zagranicznego firmy Hillebrand, kierowała działalnością biur w 12 krajach - zarządzała zespołami 16 narodowości i współpracowała na co dzień z przedstawicielami ponad 20 kultur. Rozpowszechnia wiedzę i dzieli się doświadczeniem w zakresie zarządzania różnorodnością kulturową w biznesie. Jest członkinią SIETAR oraz ekspertem ds. komunikacji międzykulturowej. W 2022 roku została uhonorowana tytułem "Kobieta roku w logistyce" w kategorii "dostawca usług logistycznych"

Teraz, jako dyrektor zarządzający w Maszonski Logistic, wykorzystuję swoje doświadczenie międzynarodowe w transformacji firmy (oraz w integracji kierowników zagranicznych) – nie wiem, jak to ładnie opisać, jeśli chodzi o kierowników.

DEBATA I



Polska
Logistycznym
Hubem
Europy

Debata

O etyce w biznesie: kariera Logistyka a AI



Kamil Nowak
Transcash.eu
Moderator



Krzysztof Puśłowski
Trimble



Agata Horzela
GS1



Grzegorz Borowicz
Omega Pilzno



dr hab. inż. Adam Koliński
WSL



Michał Oliwa
SOTI



Marcin Haładuda
Trans.eu

Sztuczna inteligencja staje się nieodłącznym elementem wielu dziedzin życia. To już fakt. Dlatego zastanowimy się nad tym, jak te nowe technologie wpływają na etykę w biznesie, zwłaszcza w obszarze logistyki. Czy automatyzacja procesów logistycznych tylko poprawia efektywność? A może stawia nas wobec nowych dylematów moralnych? Czy jesteśmy gotowi na etyczne wyzwania, jakie niesie ze sobą współpraca z inteligentnymi systemami?

DEBATA II



Polska
Logistycznym
Hubem
Europy

Debata

Trendy w branży TSL - zmiany kształtujące rynek



Paulina Domarecka
Polski Instytut Transportu Drogowego
Moderatorka



Michał Niemiec
Shell



Magdalena Szaroleta
Raben Transport



Mariusz Kowalski
Immaginare HR



Marek Chudy
TSL Antkowiak



dr inż. Justyna Świeboda
Polski Instytut Transportu Drogowego

W świecie handlu i ciągłych dostaw, branża transportu, spedycji i logistyki stale się zmienia. Od nowoczesnych technologii po rosnące wymagania klientów. Podebatujemy o najważniejszych trendach, które formują przyszłość tej kluczowej dla gospodarki branży. Czy nowe technologie, zrównoważony rozwój i zmieniające się preferencje konsumentów naprawdę zmieniają zasady gry w TSL? A może to kolejne buzzwordy, które przemijają szybciej niż się pojawiły?

DEBATA III



Polska
Logistycznym
Hubem
Europy

Debata

Rola polskich hubów logistycznych

Moderatorka



dr inż. Justyna Świeboda
Polski Instytut Transportu Drogowego



Marek Słomka
Cargor



dr Dorota Raben



Joanna Porath
AC Porath



dr hab. Maciej Stajniak
Wyższa Szkoła Logistyki

Polskie huby logistyczne odgrywają coraz ważniejszą rolę w globalnym łańcuchu dostaw. Podyskutujemy o rosnącym znaczeniu Polski jako centrum logistycznego Europy Środkowo-Wschodniej. Jaki mamy wpływ na lokalną i globalną gospodarkę? Jakie perspektywy i wyzwania stoją przed polskimi hubami logistycznymi w erze zachwianej globalizacji i szybkiego rozwoju e-commerce?

DEBATA IV



Polska
Logistycznym
Hubem
Europy

Debata

Prowadzenie firmy transportowej - ile jeszcze trudności przed nami?

Moderatorka



Anna Majowicz
Polski Instytut Transportu Drogowego



Maja Maszońska
Maszoński Logistics



Andrzej Olszewski
Karex Paczka



Łukasz Grajcar
Imex Logistics



Mateusz Noszkowicz
ABC Czepczyński

Prowadzenie firmy transportowej to nie tylko codzienne zarządzanie flotą i zespołem kierowców. W dzisiejszym środowisku biznesowym przedsiębiorcy transportowi muszą stawić czoła licznym wyzwaniom, począwszy od regulacji prawa drogowego, wynagrodzeń kierowców po rosnące koszty transportu i wzrastającą konkurencję. W tej debacie przeanalizujemy, jakie trudności czekają firmy transportowe w przyszłości i jakie strategie mogą przyjąć, aby utrzymać się na rynku. Porozmawiamy też o tym, jak skutecznie, ale przede wszystkim bezpiecznie przekazać firmę naszym bliskim.



JOANNA PORATH, ZAŁOŻYCIELKA I PREZESKA AC PORATH

Absolwentka Master of Business Administration. Magister inżynier Transportu oraz Magister towaroznawstwa. Podczas swojej wieloletniej aktywności w sektorze TSL nabrała doświadczenia w codziennej pracy spedytorów i logistyków, a także ich podwykonawców. Dzięki swojej wiedzy w dziedzinie celnej pomaga w usprawnianiu procesów celnych we wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwach. Doświadczona dyrektor w sektorze TSL z szerokimi kompetencjami, łączącymi zarządzanie i rozwijanie biznesu w zakresie usług celnych, spedycji morskiej i intermodalnej oraz frachtu lotniczego. Swoje zawodowe doświadczenie zdobywała zarówno w Polsce, jak i Niemczech obsługując rynki całej Europy.

Branża TSL- nadchodzące wyzwania i zagrożenia w 2024 r.

W 2024 roku polską branżę TSL czeka wiele wyzwań. Nie tylko ze względu na sytuację geopolityczną, w tym poważne zakłócenia na Morzu Czerwonym, które wpływają na czas dostaw i wzrost kosztów. Cieniem nad branżą kładą się stosunki handlowe z Ukrainą i Wielką Brytanią. Zmieniają się też przepisy, które rzutują na rynek UE.

Wielka Brytania – czy to trwałe ożywienie?

Relacje handlowe na linii Polska-Wielka Brytania uległy wyhamowaniu po brexicie. Obecnie transport do UK wymaga dopełnienia wielu formalności celnych, które wcześniej nie były konieczne. Najnowsze dane (z lutego 2024 r.) brytyjskiego Ministerstwa Biznesu i Handlu wyglądają nieco bardziej optymistycznie niż rok temu – w ciągu czterech kwartałów liczonych do końca trzeciego kwartału 2023 r. handel pomiędzy Wielką Brytanią a Polską wyniósł 30,6 mld funtów, czyli wzrósł o 19,9 proc. Nadal jednak trudno mówić o przełomie w stosunkach handlowych. Barierą są nie tylko koszty: po brexicie nastąpił wzrost cen produktów wynikających m.in. z cła, marży i VAT-u, ale też wciąż zmieniające się przepisy. Od stycznia tego roku Wielka Brytania wymaga certyfikatów, tzw. Export Health Certificate (EHC), które dotyczą produktów m.in.: pochodzenia zwierzęcego, roślin, owoców i warzyw. Od 30 kwietnia na granicach z UK zaczną się kontrole fizyczne i dokumentacyjne towarów sanitarnych i fitosanitarnych. Nieprawidłowo przygotowani importerzy i eksporterzy muszą się liczyć z dodatkowymi kosztami z tytułu przestoju pojazdów na granicach, a w najgorszym przypadku - przy niespełnieniu brytyjskich lub europejskich norm fitosanitarnych - powrót ładunku do nadawcy. Brytyjczycy planują też zaostrezenie kontroli związanych ze sposobem wprowadzania do systemu GVMS numeru referencyjnego GMR. Planuje się sprawdzenie, czy nr GMR zgadza się ze stanem faktycznym transportowanego towaru. Dlatego w ożywieniu wymiany handlowej między Polską a Wielką Brytanią niewątpliwie pomogłyby rozwiązania, które koncentrują się na usprawnieniach w łańcuchach dostaw czy tworzenie procedur i uproszczeń podobnych chociażby do AEO (czyli uprzywilejowany przewoźnik, obowiązujący w UE), które sprzyjają szybszej i łatwiejszej wymianie z krajami trzecimi.

Ukraina – czy stracimy naszą szansę?

Polscy rolnicy stoją na stanowisku, by w obronie własnych interesów blokować import z Ukrainy. Jednocześnie jednak blokują eksport, co wyraźnie było widać podczas strajków, gdy eksporterzy z całego świata wstrzymywali wysyłki towarów do Polski, zwłaszcza tych, które ostatecznie, tranzytem, miały trafić na Ukra-

inę. Polska już od pewnego czasu traci na znaczeniu jako hub europejski, nm.in. na rzecz portów w Koprze, Trieście, Rijecie, powstaje też autostrada łącząca Rumunię z Ukrainą. To ważna inwestycja pod względem strategicznym, bo tworzy dodatkowy korytarz transportowy, który połączy ten kraj z UE. Zapewni mu też lepszy dostęp do rumuńskich portów, pomijając jednak Polskę, Węgry i Słowację. Nie bez znaczenia jest również uruchomienie nowego połączenia morskiego pomiędzy rumuńskim portem Konstanca portem Czarnomorsk. Ruch morski powrócił do portów ukraińskich po wielomiesięcznym przestoju.

Korzystne dla branży byłyby rozwiązania przejrzyste określające i stabilizujące handel z Ukrainą. Powinniśmy też zadbać o fizyczną kontrolę ładunków na granicy polsko-ukraińskiej oraz zapewnić bezpieczeństwo ładunków tranzytowych. Tylko dzięki takim działaniom jesteśmy wiarygodnym partnerem na arenie międzynarodowej, który jest w stanie zagwarantować prawidłową odprawę importowanych i eksportowanych towarów.

Zmiany w prawie – wyzwanie dla całej branży

Ruszył proces legislacyjny w Radzie UE, który ma doprowadzić do planowanej od dawna reformy Unii Celnej. Ma ona usprawnić pracę nie tylko organów celnych, ale i przedsiębiorstw, nakłada jednak również nowe obowiązki na przewoźników. Wprowadzany właśnie w życie unijny Import Control System 2 przewiduje, że firmy transportowe biorą pełną odpowiedzialność za towar wprowadzany na obszar Unii Europejskiej. Muszą posiadać wszystkie dane na temat stron transakcji i HS kodów towarów. A trzeba pamiętać, że kodów celnych w jednej przesyłce może być nawet kilkaset, np. w przypadku przesyłek e-commerce. Jeśli przewoźnik odprawi towar na błędnym kodzie, może zapłacić mandat karny. Z kolei od maja 2024 r. wchodzi w życie system AES+, który nie przewiduje odprawy celnej w eksporcie po godzinach pracy urzędów celnych, co będzie miało wpływ na efektywność przygotowywanych eksportów z Polski. Do tej pory w ciągu doby jeden urząd był w stanie odprawić nawet kilkanaście ciężarówek, po wejściu w życie nowych przepisów liczba dziennych odpraw może spaść nawet o połowę. Pozytywną zmianą byłaby implementacja elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Niestety na dzień dzisiejszy trudno jest określić wiarygodny termin wprowadzenia eCRM w Polsce. Prace nad tym nadal trwają, ale wciąż brakuje przepisów wykonawczych, które umożliwiłyby stosowanie go przez polskich przewoźników na terenie Polski. Aktualnie testowane są rozwiązania eCMR w trybie hybrydowym, tj. kierowca posiada dokument w dwóch wersjach: papierowej oraz elektronicznej. Dzięki nowej platformie e-FTI przedsiębiorcy będą mogli przysyłać do systemu informacje dotyczące przewozu, a także na bieżąco aktualizować niezbędne dane. Ma to ułatwić

pracę nie tylko firmom transportowym, ale też służbom celnym.

Czynnik płacowy – czy mamy szansę konkurować z Zachodem?

Polska nadal utrzymuje dominującą pozycję w unijnym transporcie drogowym, ale i w tej kwestii branżę czeka wiele wyzwań. Jak wynika z ubiegłorocznego badania Inelo z Grupy Eurowag, które zostało przeprowadzone wśród 2 tys. kierowców zawodowych – aż 76 proc. z nich w ostatnich 6 miesiącach zastanawiało się nad zmianą pracy. Problem dotyczy całej Europy. Według raportu IRU (Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego) w tym roku z powodu niedoboru kierowców zawodowych może pozostać nieobsadzonych nawet 11 proc. stanowisk pracy, co stanowi wzrost o 4 proc. względem obecnego roku. Z drugiej strony jak wynika z raportu „Barometr ManpowerGroup Perspektywy Zatrudnienia” od kwietnia do czerwca tego roku aż 34

proc. firm z branży TSL zapowiada konieczność redukcji zatrudnienia. Jak ocenili autorzy raportu „plany rekrutacyjne firm z branży transportu, logistyki & motoryzacji są zdecydowanie mniej optymistyczne niż dotychczas”. W 2024 r. w naszym kraju czekają nas dwie podwyżki płacy minimalnej (w styczniu i lipcu), co za tym idzie nastąpi wzrost prognozowanego średniego wynagrodzenia. Trzeba jednak pamiętać, że wraz ze wzrostem wynagrodzeń dla pracowników branży TSL, rosną też koszty zatrudnienia dla zatrudniających ich przedsiębiorstw. Już eksperci z Polskiego Instytutu Ekonomicznego w raporcie „Branża TSL w obliczu automatyzacji i wojny” podkreślali, że w Polsce jest niewiele średnich i dużych firm transportowych oraz spedycyjnych i logistycznych zdolnych do konkurowania z dużymi podmiotami z innych państw europejskich. Polskie firmy są nadal liderem branży TSL w Europie, ale rosnące koszty i zmieniające się regulacje stawiają jednak przed nimi wciąż nowe wyzwania.



**AGATA HORZELA,
EKSPERT W GSI POLSKA**

Zajmuje się doradztwem w zakresie automatycznej identyfikacji opartej na kodach kreskowych. Jest ekspertem i szkoleniowcem z zakresu prawidłowej identyfikacji jednostek handlowych oraz pracuje nad możliwościami wdrożeń standardów systemu GSI w branży transportu i logistyki. Prowadzi szereg projektów związanych z digitalizacją dokumentów w łańcuchu dostaw. Aktywnie działa na rzecz możliwości wykorzystywania elektronicznego listu przewozowego w Polsce. Autorka wielu artykułów i publikacji do czasopism logistycznych.

Cyfrowa rewolucja w transporcie: Czy jesteśmy gotowi na zmiany?

Realizując swoją misję i wizję, organizacja GSI od kilku lat wspomaga firmy w transformacji cyfrowej, której podstawą jest standaryzacja w łańcuchu dostaw. Początkiem takiej transformacji, każdorazowo powinno być wdrożenie rozwiązań, mających na celu przekształcenie tradycyjnych procesów i dokumentów w ich cyfrową wersję, która umożliwia łatwiejsze odczytywanie, przetwarzanie i udostępnianie informacji. Digitalizacja obiegu dokumentów w logistyce jest kamieniem milowym w procesie transformacji cyfrowej firm działających w łańcuchu dostaw.

Podstawowym dokumentem określającym warunki przewozu towarów jest list przewozowy, którego digitalizacja jest obecnie jednym z kluczowych wyzwań, nie tylko w Polsce, ale w całej Europie. Szacuje się, że elektroniczna wersja dokumentu CMR stanowi niecały 1% wszystkich listów przewozowych w Unii Europejskiej. Również w naszym kraju wykorzystanie elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) budzi wiele wątpliwości natury prawnej. Przypomnę, że już w 2019 r. Polska ratyfikowała protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego. Niestety dokonano tego bez zgody Sejmu wyrażonej w ustawie, co oznacza, że nie znowelizowano przy tym podstawowych ustaw regulujących w Polsce prawo dotyczące transportu, czyli Ustawy o transporcie drogowym i ustawy Prawo przewozowe. W sytuacji niepewności prawnej używanie elektronicznych listów przewozowych zamiast papierowych może narazić firmę przewozową na negatywne skutki zarówno w relacjach cywilnoprawnych, jak i publicznoprawnych.

To powstrzymuje wiele polskich przedsiębiorstw z branży TSL przed przejściem na dokumentację elektroniczną.

Na szczęście z pomocą przychodzą władze UE wydając Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Electronic Freight Transport Information eFTI. Celem rozporządzenia jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki.

Zgodnie z unijnym rozporządzeniem eFTI, elektroniczna informacja o transporcie drogowym (np. w postaci elektronicznego listu przewozowego) będzie obowiązywała w całej UE. Po 21 sierpnia 2026 przedstawiciele wszystkich krajów członkowskich reprezentowani przez organy kontrolujące (np. inspekcję transportu drogowego) będą musiały mieć możliwość odbierania informacji dotyczących transportu towarowego w postaci elektronicznej.



Dla Polski, wejście w życie rozporządzenia eFTI będzie oznaczało konieczność dostosowania się do nowych przepisów prawa oraz wdrożenie odpowiednich rozwiązań technologicznych. Docelowo, przekazywanie danych dotyczących transportu towarowego ma działać w oparciu o certyfikowane platformy, tzw. platformy eFTI, które mają być gwarantem bezpieczeństwa przechowywania danych i ich dostępności. Na rynku europejskim istnieje szereg firm dostarczających usługi e-CMR. Spora część tych firm to dynamicznie rozwijające się start-upy, które powstają, jako pokłosie rozporządzenia eFTI, dając obecnie możliwość digitalizacji dokumentów transportowych. Kolejną grupę podmiotów zainteresowanych certyfikacją stanowią dostawcy oprogramowania typu TMS, giełdy transportowe czy operatorzy EDI (Elektronicznej Wymiany Dokumentów). Docelowo tego typu dostawcy usług będą mogły stać się certyfikowanymi platformami eFTI. Aby tak się stało, platformy będą musiały przejść proces certyfikacji, który zostanie przeprowadzony przez organy certyfikujące, które z kolei będą musiały być wcześniej akredytowane przez krajowe jednostki akredytujące.

Obecnie w całej Europie, w tym również w Polsce, zawiązują się różne inicjatywy krajowe i międzynarodowe, które mają pomóc branży logistycznej zbliżyć się do docelowego modelu wymiany danych transportowych. Z jednej strony projekty te stanowią wsparcie rodzimych ustawodawców w zmianie sytuacji prawnej, a z drugiej mają wesprzeć wdrożenia pilotażowe e-CMR. Organizacją mocno zaangażowaną w prace na rzecz możliwości wykorzystywania elektronicznego listu przewozowego jest GSI Polska, która dzięki współpracy z dostawcami rozwiązań e-CMR koordynuje pilotażowe wdrożenia w tym zakresie.



GRZEGORZ PUSŁOWSKI PROJECT MANAGER, TRIMBLE

Od roku 2021 pełni rolę eksperta ds. wdrożeń oraz szkoleń w Trimble Poland. Posiada obszerną wiedzę i praktykę w zarządzaniu projektami, w tym w określaniu ich zakresu, czasu realizacji, ryzyka oraz harmonogramu. Posiadane doświadczenie handlowe pozwala mu skutecznie identyfikować i spełniać techniczne oraz systemowe potrzeby klientów. W wolnym czasie działa społecznie sprawując funkcję wiceprezesa Rodzinnych Ogrodów Działkowych. cyt. "Efektywnie łączę świat biznesu z technologią, współpracując zarówno z klientami, jak i deweloperami przy wdrażaniu projektów."

Rozwiązania telematyczne firmy Trimble

Najnowszym rozwiązaniem telematycznym firmy Trimble jest mobilny tablet Samsung. Daje on kierowcy dostęp do nawigacji CoPilot dla pojazdów ciężarowych oraz aplikacji FleetXPS, poprzez którą ma możliwość sprawdzenia bieżącego czasu pracy, odbierania i raportowania etapu zleceń, kontaktu z biurem poprzez komunikator, wykonywania skanów oraz zdjęć. Tablet pozwala również na prowadzenie rozmów telefonicznych, co umożliwia rezygnację z dodatkowych telefonów komórkowych dla kierowcy.

Tablet posiada system DMS, który umożliwia dwustronne przesyłanie plików: od kierowcy do biura, jak i z biura do niego, np. w postaci filmów szkoleniowych i instrukcji. Ułatwia to znacznie pracę kierowcy, jak i wspomaga system szkoleń w firmie.

Firmy decydujące się na pilotaż e-CMR mogą korzystać z rozwiązania hybrydowego, które wydaje się być jak najbardziej zgodne z obowiązującym prawem. Rozwiązanie hybrydowe polega na elektronicznym sposobie wypełniania danych transportowych (z wykorzystaniem platformy e-CMR), a następnie wydruku 1 kopii wygenerowanego dokumentu listu przewozowego, który wędruje do kabiny kierowcy i tam jest okazywany w formie papierowej w przypadku kontroli

Cyfrowe dokumenty transportowe oznaczają przede wszystkim ograniczenie błędów ludzkich, lub celowych zaniedbań, a przez to zwiększoną kontrolę nad łańcuchem dostaw na każdym etapie. Optymalizacja procesu obsługi dokumentu, obniżenie kosztów zużycia papieru, wyeliminowanie błędów w dokumentacji – to tylko niektóre korzyści. Jednym z najważniejszych powodów, dla których branża czeka tak niecierpliwie na e-CMR, jest przyspieszenie płatności za wykonanie przewozu. Obecnie średni czas płatności w transporcie to od 45 dni do nawet 60 dni. Po wprowadzenie elektronicznego listu przewozowego proces fakturowania będzie mógł rozpocząć się zaraz po zakończonym transporcie. Nie tylko polska, ale i globalna logistyka mogłaby dzięki temu stać się bardziej transparentna pod względem prawnym i łatwiejsza do zarządzania. Rozwiązania cyfrowe to również spore możliwości do szukania oszczędności i osiągnięcia efektywności operacyjnej, szczególnie w obliczu stale rosnących wydatków.



Aby bardziej motywować kierowców do bezpiecznej i ekonomicznej jazdy udostępniany jest moduł Driver Scorecard, czyli karta oceny kierowcy. Styl jazdy kierowcy oceniany jest pod kątem wybranych parametrów (na przykład użycie tempomatu, hamowanie, przyspieszanie, bieg jałowy). W celu zwiększenia rywalizacji każdy kierowca ma możliwość porównania swojego wyniku w grupie, co zwiększa motywację i chęci poprawy techniki jazdy.

Dostarczone tablety działają na systemie Android i są zarządzane przez Trimble App Manager. Służy on do ochrony, konfiguracji, jak i instalacji wybranych aplikacji. Jest to system w pełni zarządzany przez firmę i umożliwia instalację aplikacji własnych, firm zewnętrznych oraz dostępnych w sklepie Google Play.

Trimble TruETA

Szacowany czas przybycia (ETA) jest istotną pomocą dla

dyspozytorów w transporcie i logistyce. Obecnie organizacje obsługujące rynek europejski mogą korzystać z rozwiązania Trimble TruETA, aby obliczać ETA z jeszcze większą precyzją.

System oblicza długość trasy, bierze pod uwagę aktualny i historyczny ruch drogowy, a także wiele innych parametrów, takich jak średnie historyczne czasy załadunku i rozładunku oraz pozostały czas jazdy – niezależnie od tego, czy kierowca korzysta z systemu nawigacyjnego, czy nie. Jeśli jedna operacja jest opóźniona to pozostałe, już zaplanowane czynności zostaną automatycznie przeliczone.

System TruETA uwzględnia czas pracy kierowcy i przerwy na odpoczynek. W całej Europie należy przestrzegać wymagań dotyczących maksymalnego czasu jazdy, obowiązkowych przerw oraz dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku, aby realizować transport zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas całej podróży dane w czasie rzeczywistym są pobierane i synchronizowane z pojazdem. System aktualizuje przewidywany czas przybycia (ETA), gdy mogą wystąpić nieoczekiwane przystanki.

Podczas opracowywania TruETA firma Trimble położyła szczególny nacisk na to, aby system był łatwy w obsłudze użytkownika. Dyspozytorzy mogą znaleźć wszystkie potrzebne informacje w przyjaznym i łatwym interfejsie biurowym FleetCockpit, który wyświetla na mapie pozycję każdego samochodu ciężarowego. Kolory zielony, żółty i czerwony oznaczają odpowiednio drogi, na których ruch odbywa się płynnie, obszary opóźnień oraz odcinki, na których występują zatory. Ponadto za pomocą jednego kliknięcia myszką można sprawdzić aktualne warunki pogodowe. System może również poinformować dyspozytora o nieprzewidzianych zdarzeniach, na przykład o zmianie trasy przez kierowcę, za pomocą opcjonalnego alertu i powiadomienia.

Trimble Video Intelligence

Trimble wykorzystuje sztuczną inteligencję do poprawy bezpieczeństwa dzięki Trimble Video Intelligence, co przyczynia się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych.

Rozwiązanie Trimble Video Intelligence zostało zaprojektowane w celu zwiększenia ochrony kierowców i floty

oraz poprawie bezpieczeństwa na drogach. W kontekście wzrostu liczby wypadków z udziałem ciężarówek, Trimble chce pomóc w ich ograniczeniu, a tym samym wesprzeć projekt „Vision Zero” Komisji Europejskiej, której celem jest zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych do zera do 2050 roku.

System wykorzystuje sztuczną inteligencję do cyfrowej analizy danych wideo i dostarczania kierowcom ostrzeżeń w czasie rzeczywistym. System automatycznie uruchamia ostrzeżenia w oparciu o zdefiniowane kryteria ryzyka, takie jak ryzyko kolizji, odległość od poprzedzającego pojazdu, ostre hamowanie i ostry zakręt. Dostępne są również opcjonalne alerty w kabinie dla kierowców w przypadku niebezpiecznych praktyk jazdy, takich jak oznaki zmęczenia, telefon komórkowy w rękę, rozproszenie uwagi, brak zapiętych pasów bezpieczeństwa, palenie w kabinie.

W razie wypadku Trimble Video Intelligence zapewnia kompleksowy i bezstronny obraz zdarzeń, działając w ten sposób jako neutralny naoczny świadek. Pozwala to na szybką analizę sytuacji, ograniczając w rezultacie spory i koszty ubezpieczenia, jednocześnie dając kierowcom pewność, że mogą skoncentrować się na prowadzeniu pojazdu.

Trimble to wiodący dostawca rozwiązań do zarządzania transportem dla firm każdej wielkości w sektorze transportu i logistyki. Innowacyjne i przyjazne dla użytkownika rozwiązania obejmują stacjonarne i mobilne komputery pokładowe, usługi komunikacji bezprzewodowej oraz internetowe aplikacje back-office, które są zintegrowane w celu stworzenia płynnego przepływu informacji w celu optymalizacji operacji. Dzięki modułowej, skalowalnej architekturze rozwiązania Trimble mogą rosnąć wraz ze zmieniającymi się potrzebami firmy.





ŁUKASZ GRAJCAR PREZES GRUPY SPÓŁEK IMEX LOGISTICS SP. Z O. O.

Ukończył Logistykę i Zarządzanie w Europejskim systemie transportowym na Akademii Morskiej w Szczecinie. Doświadczenie zawodowe zdobywał pracując w firmach transportowych i spedycyjnych w Kopenhadze i Malmö. Od 2010 jest prezesem zarządu i dyrektorem operacyjnym w firmie Imex Logistics specjalizującej się w przewozach drobnicowych i częściowych na rynki skandynawskie (flota ponad 100 pojazdów, 5 oddziałów w Polsce i prawie 200 pracowników).

Konsolidacja czy rywalizacja? Szwedzkie lekcje współpracy dla polskiego TSL

Branża TSL to dynamicznie rozwijający się sektor, który jako krwioobieg każdej gospodarki, od lat jest świadkiem nieustannych zmian, wymagających adaptacji i innowacyjności. W Polsce, podobnie jak na innych rynkach, firmy TSL stają w obliczu wyzwań globalizacji, wymagań dotyczących zrównoważonego rozwoju, potrzeby ciągłego wdrażania nowych technologii. W Polsce branża mierzy się również ze znacznym rozdrobnieniem tego sektora (ponad 50% firm ze 127 tysięcy zarejestrowanych to samozatrudnienia), czego konsekwencją jest dużo większa konkurencja i niemal krwiożerna walka o zdobycie jak największej części przysłowiowego „tortu”. Małe firmy nie są w stanie osiągnąć zbyt wiele w pojedynkę. Niestety nie chcą podjąć współpracy, by razem powalczyć o coś więcej. Często nie rozumieją, że sojusz może się opłacić.

W tym kontekście szczególnie wartościowa wydaje się kultura pracy panująca w Szwecji, gdzie współpraca, transparentność i równość to wartości promowane na co dzień. Firmy TSL w Szwecji wykorzystują te zasady do budowania długotrwałych relacji biznesowych i wspólnych projektów, co przekłada się na tworzenie silnych, stabilnych łańcuchów dostaw i otwartości na dzielenie się wiedzą oraz zasobami. W tym układzie każdy może wygrać.

Mając 20-letnie doświadczenie w pracy z rynkami skandynawskimi, doskonale rozumiem, jak duże znaczenie ma współpraca i wzajemne zaufanie w tworzeniu trwałej wartości biznesowej. Polskie przedsiębiorstwa działające w branży TSL mogą czerpać z doświadczeń Szwecji w tym zakresie, co jest kluczowe dla zwiększenia stabilności i przewidywalności w łańcuchach dostaw.

Budowanie zaufania i długoterminowych relacji

Współpraca w branży TSL nie polega wyłącznie na wymianie usług czy produktów, lecz na tworzeniu wzajemnych relacji, które opierają się na głębokim zaufaniu i zrozumieniu. Takie podejście umożliwia wypracowanie modelu biznesowego, który jest odporny na zmiany rynkowe i który potrafi przetrwać nawet największe kryzysy. Polskie firmy, inspirując się szwedzkim modelem, mogą dążyć do konsolidacji rynku, a tym samym do zwiększenia swojej konkurencyjności na arenie międzynarodowej.

Współpraca nad innowacjami

Szwedzkie firmy TSL zdają sobie sprawę, że innowacje są kluczem do rozwoju i utrzymania przewagi konkurencyjnej. To powód, dla którego często inwestują we

wspólne inicjatywy badawczo-rozwojowe i skupiają się na wprowadzaniu innowacyjnych rozwiązań, które mogą przynieść korzyści całemu sektorowi, a nie tylko pojedynczym przedsiębiorstwom. Współpraca nad innowacjami to nie tylko praca nad nowymi produktami, ale także tworzenie nowatorskich modeli biznesowych i podejść logistycznych, które mogą znacznie poprawić wydajność i zadowolenie klienta. Polskie firmy mogą się uczyć od swoich szwedzkich partnerów, jak efektywnie połączyć siły z uczelniami wyższymi, instytutami badawczymi i innymi firmami, aby wspólnie pracować nad nowymi rozwiązaniami dla branży.

Odpowiedzialność społeczna i ekologiczna

Jako lider w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, Szwecja może być inspiracją dla polskich przedsiębiorstw chcących dążyć do zwiększenia swojej odpowiedzialności społecznej i ekologicznej. Te kwestie to już nie tylko wymogi prawne, ale także oczekiwania klientów i partnerów biznesowych. Polskie firmy mogą podpatrywać szwedzkie praktyki związane z redukcją emisji, recyklingiem oraz efektywnością energetyczną, które nie tylko wpływają pozytywnie na środowisko, ale również budują mocną markę i pozytywny wizerunek firmy.

Zarządzanie przez konsensus

W Szwecji decyzje w firmach często są podejmowane przez konsensus, co sprzyja zaangażowaniu i satysfakcji pracowników, a także prowadzi do lepszego zarządzania. Polskie firmy mogą spróbować przejść tę metodę, aby poprawić komunikację wewnętrzną, zwiększyć motywację personelu i w konsekwencji – usprawnić realizację celów biznesowych.

Adaptacja szwedzkiego modelu współpracy w polskiej branży TSL może przynieść wiele korzyści. Nie chodzi tu tylko o zwiększenie efektywności operacyjnej, ale o głębszą zmianę kultury korporacyjnej, która może pomóc polskim firmom nie tylko przetrwać trudne czasy w jakich niewątpliwie żyjemy, ale również dynamicznie odpowiadać na przyszłe wyzwania rynkowe. Przez lata pracy z partnerami w Skandynawii, zdobyłem przekonanie, że taka zmiana jest nie tylko możliwa, ale może okazać się konieczna dla dalszego rozwoju i konkurencyjności polskich firm na globalnym rynku TSL.





Shell to międzynarodowa firma energetyczna, prowadząca działalność w ponad 70 krajach. Wykorzystuje zaawansowane technologie i nowatorskie podejście, aby budować zrównoważoną przyszłość energetyczną. Posiada doświadczenie i wiedzę w dziedzinie eksploracji, produkcji, rafinacji, wprowadzania na rynek ropy naftowej i gazu ziemnego, a także wytwarzania i sprzedaży produktów chemicznych.

Shell na świecie założono w 1907 roku. Spółka Shell Polska jest obecna na polskim rynku od 1992 roku i oferuje najwyższej jakości paliwa na ponad 450 stacjach Shell. Karta Shell Card akceptowana jest na prawie 1300 stacjach paliwowych w kraju oraz na ponad 38 tys. stacji w Europie.

Shell do 2050 r. planuje stać się biznesem energetycznym o zerowej emisji netto. Oznacza to, że redukuje emisje ze swojej działalności oraz z paliw i innych produktów energetycznych, które oferuje klientom. 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 oraz sieć stacji ładowania.

„Zerowa emisja netto jest jednym z kierunków w naszej strategii Powering Progress, w ramach której chcemy zapewnić wartość dodaną naszym klientom, akcjonariuszom i ogółowi społeczeństwa.” Michał Niemiec – Sales Manager, Commercial Road Transport, Shell

Nie ma jednego idealnego rozwiązania. Sposoby dekarbonizacji transportu drogowego powinny być dostosowane do wyznaczonych założeń. W 2023 roku 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 emisji gazów cieplarnianych przez samochody ciężarowe nawet o 22% 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. Obecnie na polskim rynku funkcjonuje już 7 stacji LNG – w Bielanych Wrocławskich, Świecku, Piotrkowie Trybunalskim, Iłowej, Jędrzychowicach, Wrześni oraz w Gliwicach. Europejska sieć Shell LNG to ponad 60 stacji własnych, a Shell LNG Card jest akceptowana w ponad 180 punktach.

Celem długoterminowym Shell wspierającym dekarbonizację jest BioLNG pochodzące z odpadów organicznych. LNG i BioLNG mają te same właściwości i mogą być wymiennie stosowane w tych samych pojazdach. BioLNG blend jest już dostępny na stacjach Shell w Niderlandach i Niemczech.

„Paliwo LNG stanowi dla Shell etap przejściowy, a docelowo będzie zastępowane przez zeroemisyjne rozwiązania, takie jak BioLNG.” Michał Niemiec – Sales Manager, Commercial Road Transport, Shell

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 100 000 ton paliwa LNG o niższej emisji CO₂ rocznie. Taka produkcja pozwoli na zatankowanie 4000-5000 ciężarówek LNG rocznie i uniknąć emisji do 1 miliona ton CO₂.

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 procent globalnej emisji CO₂ i prognozuje się, że do 2050 roku ta wartość wzrośnie trzykrotnie.

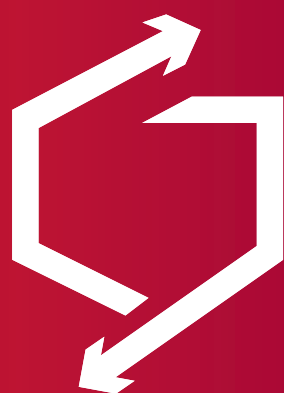
Dekarbonizacja całego sektora transportu jest koniecznością. Polska jako lider sektora transportowego na starym kontynencie, może odegrać istotną rolę w tym procesie. To od decyzji i zaangażowania naszych rodzimych firm zależy w dużym stopniu redukcja emisji CO₂ w transporcie europejskim.

Do firm transportowych skierowana jest oferta kart flotowych, usług drogowych i innych rozwiązań w ramach Shell Card. Współpraca z Shell to gwarancja bezpieczeństwa, nowoczesne rozwiązania, a także oszczędność czasu i korzyści finansowe.

Kompleksowa oferta Shell dla firm transportowych:

- Karta flotowa oraz paliwo - bezgotówkowy zakup paliwa z odroczonym terminem płatności. Shell Card akceptowana jest na prawie 1300 stacjach paliwowych w Polsce oraz na ponad 38 tys. stacji w Europie. Karta Shell LNG Card to dostęp do 7 stacji Shell LNG w Polsce i ponad 60 w Europie.
- Europejskie opłaty drogowe z EETS od Shell - wygodne regulowanie opłat za pomocą one box. 14 krajów na jednym urządzeniu pokładowym i wygodne rozwiązania dla pozostałych krajów europejskich.
- Zwrot podatku VAT i akcyzy z zagranicy - minimum formalności i lepsze planowanie przepływu gotówki. Szybki zwrot podatku VAT za paliwo zakupione w większości państw europejskich nawet w 2 tygodnie.
- Integracja danych z Shell API - większa kontrola nad kosztami i oszczędność czasu. Zarządzanie kartami paliwowymi oraz integracja danych transakcyjnych Shell Card z systemami firmy.
- Myjnie, parkingi i warsztaty - dostęp do ponad 1800 usług drogowych. Karta Shell Card to wszystko, czego potrzeba, aby korzystać z parkingów, myjni i warsztatów w sieci Travis w całej Europie.

Więcej szczegółów na: www.shell.pl/crt



Polska
Logistycznym
Hubem
Europy



**POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO**