

RAPORT:

ZIELONA REWOLUCJA W TRANSPORCIE INTERMODALNYM

TMS I NOWOCZESNE TECHNOLOGIE



Autorzy:

Martyna Jemiołek | Polski Instytut Transportu Drogowego

Yaroslav Kushta | Polski Instytut Transportu Drogowego

Anna Majowicz | Polski Instytut Transportu Drogowego

Damian Swoboda | Betacom S.A.

dr inż. Justyna Świeboda | Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zajęc | Polski Instytut Transportu Drogowego

Redakcja:

Anna Majowicz | Polski Instytut Transportu Drogowego

Kamil Zajęc | Polski Instytut Transportu Drogowego

Oprawa graficzna:

Marta Trzyna

Kontakt:

instytut@pitd.org.pl

Wydawca:



Partner instytucjonalny:



Partnerzy medialni:





SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	4
1. Badanie w liczbach. Ogólne podsumowanie	5
2. Transport intermodalny w świetle badań	7
3. TMS i nowoczesne technologie w transporcie intermodalnym	10
4. Cyfryzacja w transporcie intermodalnym	13
5. Wyzwania w transporcie w ciągu ostatnich 12 miesięcy	20
6. Emisyjność w transporcie intermodalnym	24
7. Rozwój transportu intermodalnego w opinii ekspertów	25
Podsumowanie	30



WPROWADZENIE

W Polsce transport intermodalny dynamicznie się rozwija. Z roku na rok widoczny jest nie tylko kilkuprocentowy wzrost przewozów jednostek intermodalnych, ale zwiększa się również liczba miejsc przeładunkowych do ich obsługi. **Według danych GUS w 2021 roku w terminalach intermodalnych w Polsce przeładowano łącznie 5,4 mln szt. kontenerów.** Natomiast według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2021 roku kolejną w Polsce przewieziono 2,9 mln TEU. **Widać, że zainteresowanie tym rodzajem transportu wzrasta, bo dla przykładu w 2012 roku w kraju przewieziono kolejną nieco ponad 1 mln TEU.** Dzięki zdobytemu doświadczeniu, rozwojowi rynku e-commerce, a także nowym technologiom i rozbudowie punktów przeładunkowych, transport intermodalny ciągle się rozwija.

Polska jest również liderem na rynku europejskim pod względem międzynarodowych przewozów drogowych. Jednakże w kraju brakuje ok. 150 tys. kierowców zawodowych. Szacuje się, że w całej Europie deficyt ten sięga 400 tys. osób. W raporcie „Mobility 2032, czy jesteś gotowy?” wydanym przez Polski Instytut Transportu Drogowego oraz Webfleet Solutions, ponad połowa badanych odczuwa zakłócenia w działalności swoich firm z tego powodu. Pojawiają się różne pomysły i działania, aby utrzymać kierowców już pracujących w danych firmach. Najczęściej przedsiębiorcy inwestują w szkolenia czy benefity dla pracowników. Inwestują również w nową flotę, aby zapobiec luce kadrowej. Jednocześnie zatrudniają kierowców z innych rynków. Brak kierowców zawodowych to poważny problem który w konsekwencji powoduje niewykorzystanie istniejącej floty lub wycofywanie się firm transportowych z niektórych kierunków.

Brak kierowców zawodowych to tylko jedno z zakłóceń, z którymi firmy transportowe muszą się mierzyć. Dlatego też, zastanawiamy się, czy ten problem może zostać rozwiązany poprzez większe wykorzystanie transportu intermodalnego. Do 2050 roku kraje Unii Europejskiej zobowiązały się osiągnąć neutralność klimatyczną. Natomiast do 2030 roku redukcja emisji gazów cieplarnianych powinna stanowić 55% poziomu z 1990 roku. Czy przedstawiciele firm widzą tutaj potencjał do szerszego wykorzystania możliwości transportu intermodalnego, który jak najbardziej wpisuje się w cele tej polityki? Na te i inne pytania staraliśmy się odpowiedzieć w niniejszym raporcie.

Zapraszamy do lektury!

BADANIE W LICZBACH. OGÓLNE PODSUMOWANIE

Badanie zrealizowano metodą CAWI (Computer-Assisted Web Interview) na próbie **75 respondentów**. Ankieta elektroniczna została przygotowana i dystrybuowana przez Polski Instytut Transportu Drogowego przy wsparciu wielu portali branżowych, a także przez firmy współpracujące z Betacom S.A.

Blisko co drugi respondent był przedstawicielem branży transportowo – spedycyjnej. 2 na 10 badanych należało do sektora stricte transportowego. Sektory produkcyjny i dystrybucyjny cechowały się podobną do siebie liczebnością, odpowiednio po 13%. Warto nadmienić, że spośród pozostałych 8% wskazań, zaliczonych do grupy „inne”, znaleźli się reprezentanci: operatorów logistycznych, sprzedawców paliw, handlu, czy nawet branży armatorskiej. W badaniu dominowały duże przedsiębiorstwa, zatrudniające powyżej 501 pracowników, reprezentowane w liczbie 38%. Kolejną, bo 28% grupę stanowiły firmy zatrudniające do 50 osób.

Najwięcej badanych, bo około 1/4 wykonywała usługi transportowe dla branży automotive. Wśród kategorii posiadających powyżej 10% wskazań, znalazły się także: FMCG (16%), przewóz materiałów elektronicznych (15%), przewóz materiałów budowlanych (13%) oraz branża odzieżowa (12%). Najmniej reprezentowana była branża medyczna i przewóz towarów ponadnormatywnych. Głównym kierunkiem aktywności przewozowej był transport międzynarodowy w obrębie Unii Europejskiej – wskazało tak 4 na 10 badanych. Poza Wspólnotę kierowało swoje pojazdy około 12% respondentów. Najmniej popularnym kierunkiem okazał się transport lokalny, ponieważ jedynie 5,38% realizowało takowe przewozy.

31% badanych wskazało, że nie posiada własnej floty pojazdów. Blisko 1/4 podmiotów posiada do 20 pojazdów. Co ciekawe, wśród respondentów znaleźli się także potentaci, z ponad 501 pojazdami – 9% wskazań. Brak własnej floty nie był dla badanych problemem, ponieważ aż 84% korzystało z usług podwykonawców oferujących im swoje pojazdy. Proporcje wielkości flot podwykonawców rozłożyły się podobnie, oscylując w okolicy 1/5 wskazań dla każdego z przedziałów. Jedynie podmioty posiadające 21-50 pojazdów miały tylko 6%.

Próba 75 osób



31%

badanych nie posiadało własnej floty transportowej



48%

badanych reprezentowało branżę transportowo –spedycyjną



38%

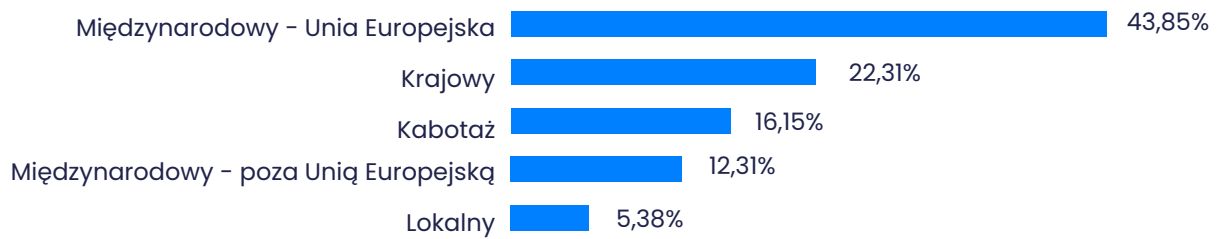
zatrudniało powyżej 501 pracowników



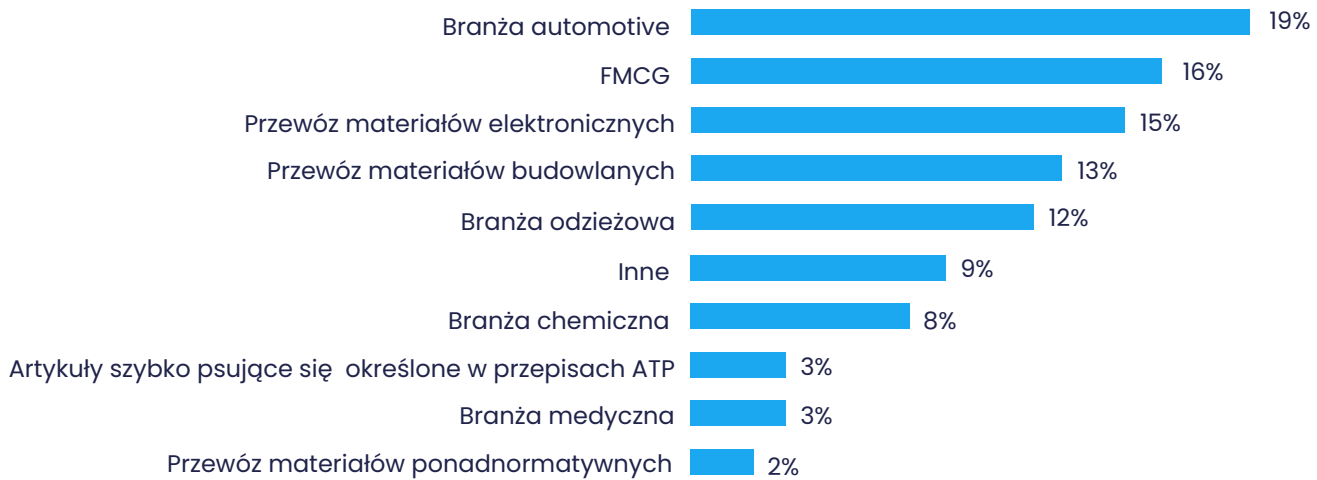
44%

respondentów realizowało transport międzynarodowy w obrębie Unii Europejskiej

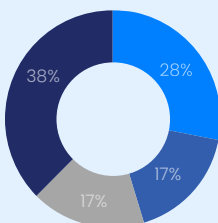
Rodzaj wykonywanego transportu



Rodzaj wykonywanej branży

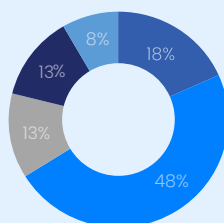


Wielkość firmy



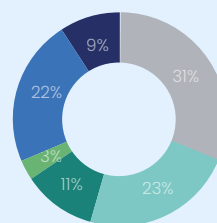
- Do 50 pracowników
- 51-250 pracowników
- 251-500 pracowników
- Powyżej 501 pracowników

Rodzaj firmy



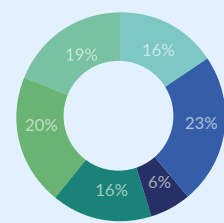
- Transportowa
- Transportowo-spedycyjna
- Produkcyjna
- Dystrybucyjna
- Inna

Wielkość floty



- Powyżej 501 pojazdów
- 101-500 pojazdów
- 51-100 pojazdów
- 21-50 pojazdów
- Do 20 pojazdów
- Nie posiadam

Flota podwykonawców



- Powyżej 501 pojazdów
- 101-500 pojazdów
- 51-100 pojazdów
- 21-50 pojazdów
- Do 20 pojazdów
- Nie korzystam

Atrakcyjna cena transportu intermodalnego motywowała **ok. 46%** przedsiębiorców do wykonywania nim przewozów intermodalnych.

TRANSPORT INTERMODALNY W ŚWIEŁE BADAŃ

Większość respondentów w chwili prowadzenia badania nie realizowała transportu intermodalnego. Ponad 4/10 badanych nie działało w transporcie intermodalnym, a 11% nigdy nie prowadziło takiej działalności. Z kolei 37% aktywnie realizowało opisywaną formę przewozów. Co ciekawe, 8% zadeklarowało, że planuje w przyszłości rozpocząć działalność w opisywanej branży. Przedsiębiorstwa funkcjonujące w sektorze intermodalnym nie korzystały z usług transportu lotniczego. Wykorzystywały jedynie transport kolejowy lub transport morski. Różnica na korzyść trakcji szynowej wyniosła 16% w stosunku do jednostek pływających. W niniejszej części, dalszej analizie poddano jedynie podmioty aktywnie realizujące transport intermodalny.

Podstawowym czynnikiem motywującym przedsiębiorców do wyboru transportu intermodalnego była cena. Odpowiedziało tak 45,83% badanych. **Z kolei, dla 1/3 ogółu na pierwszy plan wysunęły się indywidualne powody. Spośród nich należy wymienić: redukcję CO2 oraz większą dostępność opcji transportu.** Odnotowano także stwierdzenia dotyczące braku kierowców na rynku oraz postępującą zmianę oczekiwań związanym z charakterem ich pracy, w szczególności zniwelowania niedogodności długich podróży. Część respondentów wskazywała także na walory ekologiczne, pozwalające przewozić daną ilość towaru, używając do tego mniejszej liczby pojazdów, a tym samym zmniejszając zapotrzebowanie na kierowców. Dla 1/4 badanych najważniejszym motywatorem do wyboru wskazanej formy przewozów okazał się krótki czas tranzytu do i z Polski.

Główny środek transportu w imporcie /eksportie



58%

Kolejowy



42%

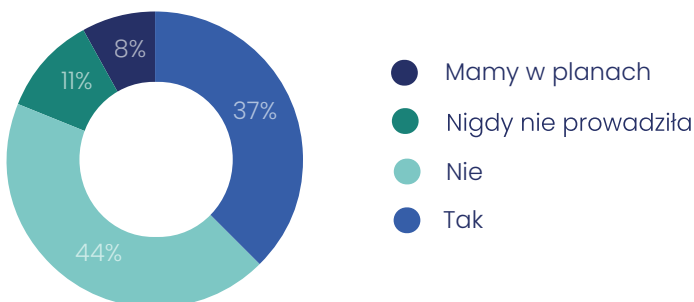
Morski



0%

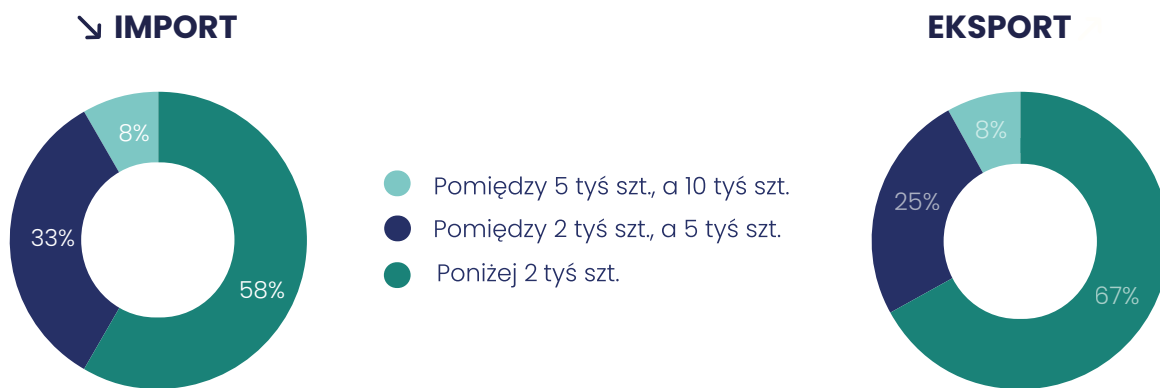
Lotniczy

Realizacja przewozów w transporcie intermodalnym



Rys. 2.1 Transport intermodalny w liczbach

Spośród przedsiębiorstw realizujących transport intermodalny na pierwszy plan wysunęły się firmy z mniejszym wolumenem przewożonych kontenerów, naczep lub nadwozi. Dominowały podmioty obsługujące poniżej 2 tys. sztuk rocznie. Dotyczyło to zarówno importu (59% wskazań), jak i eksportu (67%). Choć dla tego ostatniego odsetek wśród badanych był większy. W obu przypadkach w ankietach nie odnotowano firm z większym wolumenem niż 10 tysięcy sztuk. **1/3 respondentów legitymowała się importem pomiędzy 2000 a 5 000 sztuk.** Z kolei ich udział w eksporcie spadł do 1/4 całej badanej próby.



Rys. 2.2 Import i eksport kontenerów w skali roku

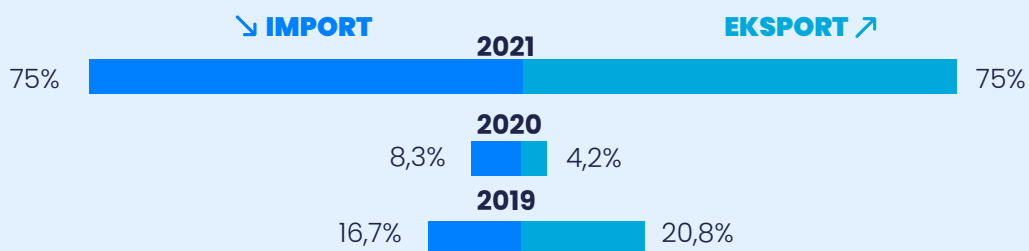


Pandemia mocno wpłynęła na działalność firm w sektorze intermodalnym. Odbicie nastąpiło w 2021 roku.

W świetle dużej dynamiki globalnych wydarzeń, z jaką mamy do czynienia od 2019 roku, porównano, jak wpłynęły one na działalność przedsiębiorstw realizujących transport intermodalny. W szczycie epidemii COVID-19, czyli w roku 2020, firmy zanotowały załamanie swojej działalności. Dotyczyło to

zarówno eksportu, jak i importu. Tylko ok. 8% określiło, że miało wtedy największy udział w imporcie w ciągu ostatnich 3 lat (2019–2021). W przypadku eksportu wskazało tak jeszcze mniej osób, bo ok. 4%. Wyniki były znacząco słabsze niż w roku poprzedzającym obostrzenia pandemiczne. Wyraźne odbicie nastąpiło dopiero w 2021 roku. **Aż 3/4 przedsiębiorstw wskazało, że zarówno dla importu, jak i eksportu był to najlepszy okres od 2019 roku.**

W którym roku mieli Państwo największy udział w imporcie/eksporcie jednostek, np. kontenerów/ nadwozi/ naczep?

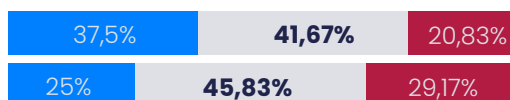


Rys. 2.3 Porównanie importu i eksportu w latach 2019–2021

Ponownie najmniejsze wzrosty odnotowano w 2020 roku. Większy przypadek dla importu, gdyż 1/4 firm wskazała przyrost ruchu. Dla eksportu było to jedynie ok. 16,7%. Co ciekawe, w opisywanym roku stabilniejszy okazał się eksport. **Blisko 54% firm nie miało wahań w swojej działalności. Zarówno import, jak i eksport odnotowały w szczycie pandemii taki sam spadek.** Odbicie nastąpiło rok później, zwłaszcza dla eksportu. Miał on blisko o 4% lepszy wzrost niż import. W 2021 roku taki sam odsetek respondentów, bo co 4 nie zanotował zmiany wielkości swojej działalności operacyjnej w transporcie intermodalnym. Pomimo zmian wielkości aktywności przewozowej, nie odnotowano też spektakularnych wahań. Żaden z przedsiębiorców nie wskazał zmiany na poziomie powyżej 51%. Dominowały fluktuacje w przedziale do 25%. W przypadku importu takie wahanie wskazało w roku 2020 blisko 46%, a 12 miesięcy później połowa badanych. Eksport pod tym kątem był nieco bardziej stabilny. W 2020 roku nieco ponad połowa podmiotów nie miała zmian w ruchu i było to najliczniejsze wskazanie. Rok później 41,67% badanych nie odnotowało zmian, ale już połowie ruch się zmienił o 1/4.

IMPORT

Wpływ pandemii COVID-19 na liczbę importowanych kontenerów w latach 2020–2021



2021 r.

2020 r.

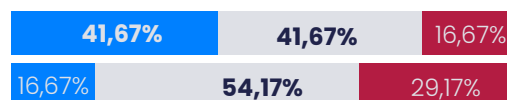
Wzrost

Brak zmian

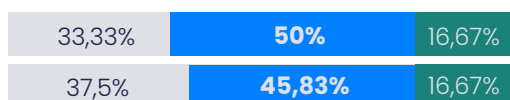
Spadek

EKSPORT

Wpływ pandemii COVID-19 na liczbę eksportowanych kontenerów w latach 2020–2021



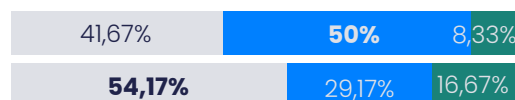
Wielkość zmiany liczby importowanych kontenerów w latach 2020–2021



2021 r.

2020 r.

Wielkość zmiany liczby eksportowanych kontenerów w latach 2020–2021



Pozostała bez zmian

Do 25%

26–50%

Powyżej 51%

Rys. 2.4 Wpływ pandemii COVID-19 na zmianę liczby importowanych i eksportowanych kontenerów w latach 2020–2021

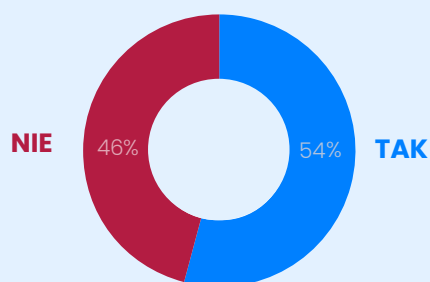
3 na 10 badanych nie wie dlaczego nie używa TMS. Istnieje zatem szerokie pole do informowania firm o zaletach technologii.



TMS I NOWOCZESNE TECHNOLOGIE W TRANSPORCIE INTERMODALNYM

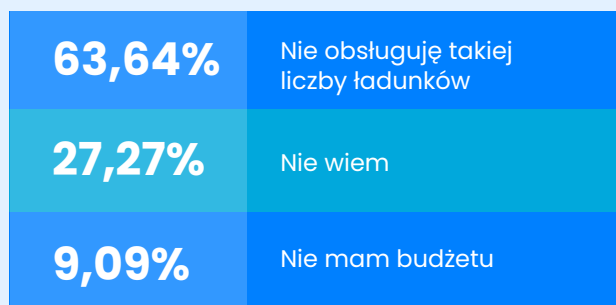
Nowoczesne narzędzia, jakie oferowane są dzięki wykorzystaniu technologii cyfrowych, wpływają na optymalizację procesów w transporcie. Pozwalają na znaczną automatyzację rutynowych procesów. Obsługa całego procesu transportowego może być dzięki nim realizowana już od chwili wprowadzenia zlecenia, aż do samego rozliczenia transportu. **W niniejszej części, dalszej analizie poddano jedynie podmioty aktywnie realizujące transport intermodalny.** Jak więc prezentuje się popularność narzędzi cyfrowych wśród respondentów? Większość, bo 54,17% badanych, posiada już narzędzia TMS do zarządzania transportem intermodalnym. Istnieje jednak dalej szerokie pole do działań na rzecz optymalizacji, ponieważ pozostali nie posiadają takich systemów. **Głównym powodem, na który powoływali się respondenci nie używający TMS-a, był argument o zbyt małej liczbie przewożonych ładunków.** Było to istotne dla ponad 64%. Co ciekawe, 3 na 10 badanych nie potrafiło wskazać (nie wiedziało) dlaczego nie używa narzędzia. Tylko 1 na 10 respondentów nie posiadał wystarczającego budżetu, pozwalającego na korzystanie z TMS-a.

Posiadanie narzędzia TMS do zarządzania transportem intermodalnym



Rys. 3.1 Użytkownicy TMS

Dlaczego nie posiadam narzędzi TMS do zarządzania transportem intermodalnym?



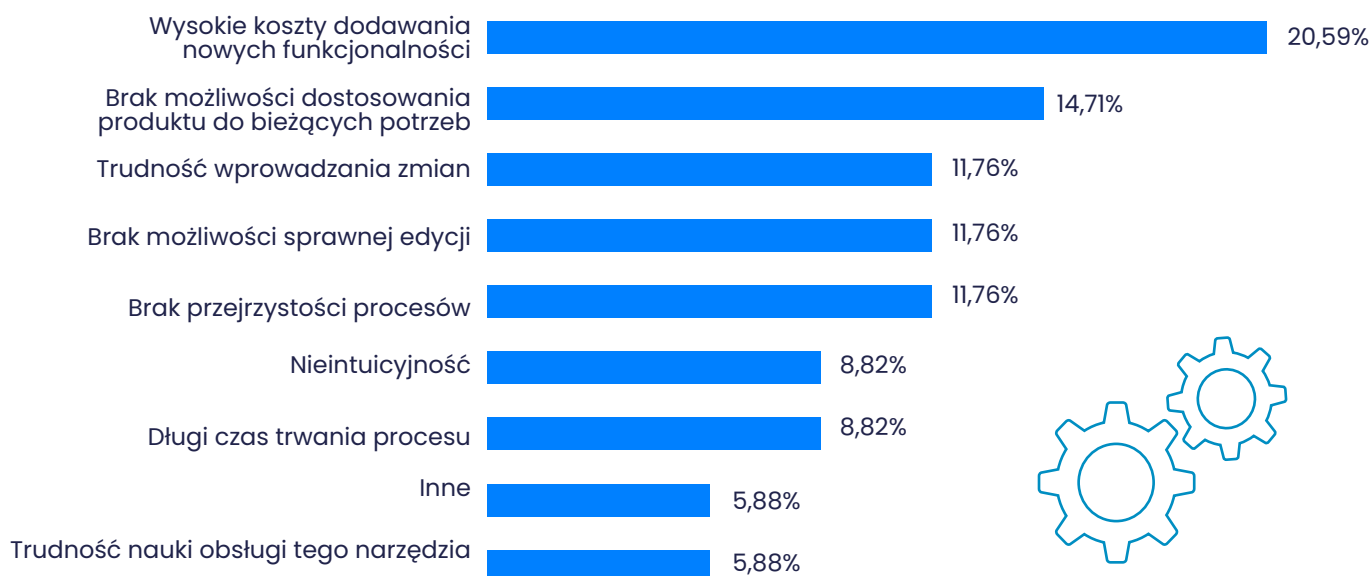
Spośród firm korzystających z TMS najczęściej wykorzystywane były moduły służące do zarządzania środkami transportu. Wykorzystywało je 22,41% respondentów. Popularnością, powyżej 2/10 wskazań cieszyły się także moduły do zarządzania kontrahentami oraz trasą. Nieco mniej wskazań miały funkcje wiążące się z obsługą ładunków, bo 18,97%. Z kolei najmniejszą popularnością, liczącą 8,62%, cieszyły się funkcje odpraw INCOTERMS 2020 i agencji celnej.

Oprócz zalet TMS respondenci wskazywali także na wady dostępnych na rynku systemów. Blisko 2/10 przedsiębiorstw korzystających z TMS najczęściej wskazywała na wysokie koszty dodawania nowych funkcjonalności. Dla kolejnych 14,71% istotnym niedogodnieniem był brak możliwości dostosowania produktu do bieżących potrzeb przedsiębiorstwa. Taka sama liczba ankietowanych, bo niecałe 12% badanych, dostrzegło problem w 3 kolejnych kategoriach, tj. trudnościach wprowadzania zmian w TMS, braku możliwości sprawnej edycji, czy braku przejrzystości procesów. **Warto nadmienić, że trudność nauki obsługi narzędzia nie była problemem dla badanych.** Taką odpowiedź udzieliło zaledwie 5,9% badanych.



Rys. 3.2 Popularne funkcjonalności TMS

Jakie widzą Państwo wady w narzędziach klasy TMS, z których korzystacie? Czego im brakuje?



Rys. 3.3 Wady narzędzi TMS

//

W przypadku budowania rozwiązań „od podstaw na wymiar” koszt wytworzenia nowych funkcjonalności może być stosunkowo wysoki, dlatego warto korzystać z usług dostawców posiadających gotowe, rozbudowane systemy TMS. Procesy wewnątrzfirmowe zwykle są do siebie zbliżone, dlatego systemy obsługujące wiele podmiotów posiadają możliwość customizacji swoich funkcji w standardzie, co pozwala na oszczędności w zakresie dodawania nowych funkcjonalności. Dodatkowo, wybór odpowiedniego dostawcy, zapewniającego elastyczność w zakresie rozbudowy systemu pozwoli na zabezpieczenie w przyszłości obszaru obsługi wszystkich procesów transportowych w firmie.

//

Maciej Maciejewski
Development & Analysis Manager
 Betacom S.A.
 Betacom



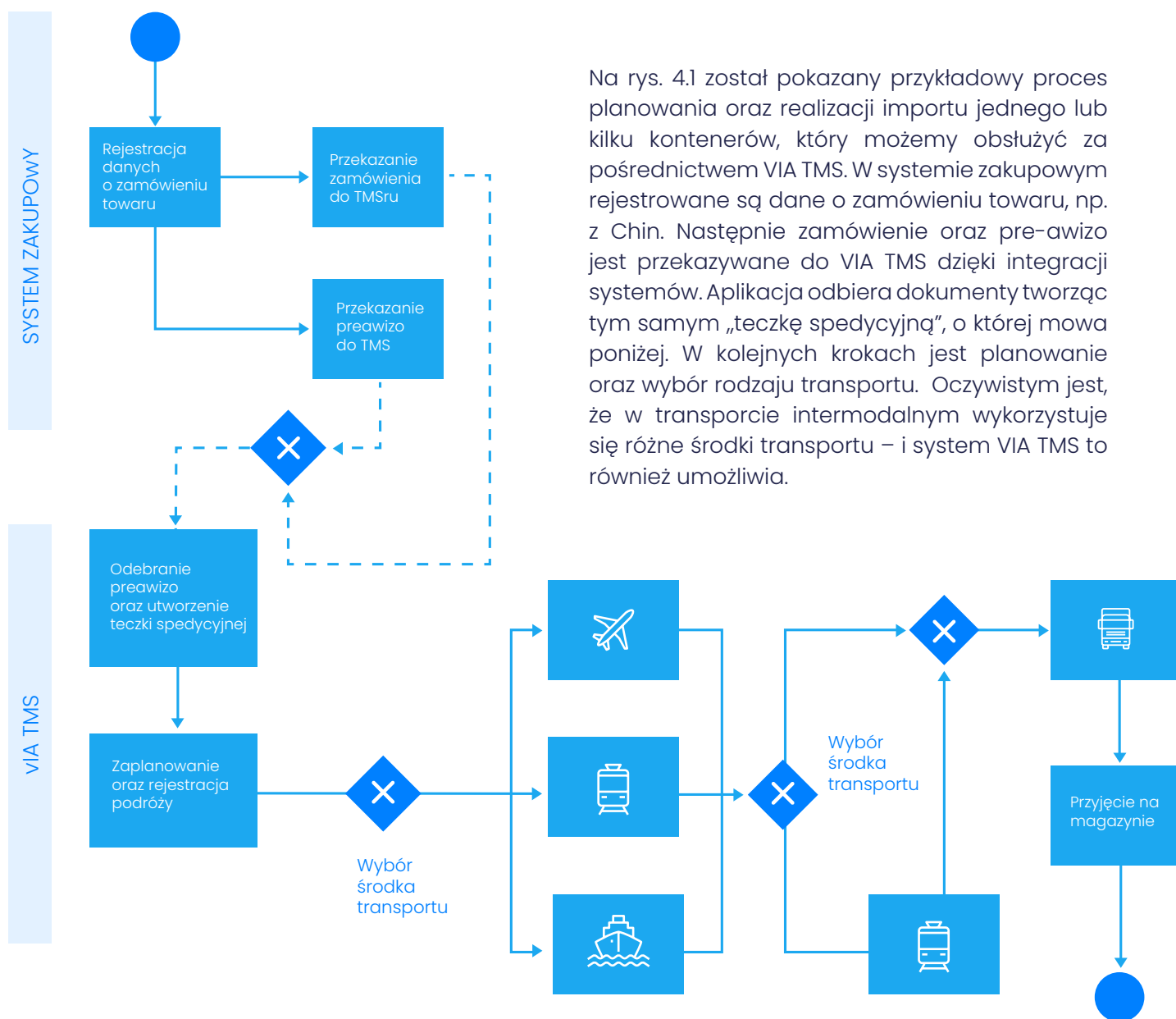


CYFRYZACJA W TRANSPORCIE INTERMODALNYM

Według danych UTK w 2021 roku przewieziono 2,9 mln TEU. Jest to wzrost o ok. 10% do roku poprzedniego. Pandemia COVID-19 mocno wpłynęła na to, co działo się na rynku przewozów intermodalnych na całym świecie. Dlatego też ten wzrost, w porównaniu do 2020 roku, jest tak niewielki. Jednakże biorąc pod uwagę 5 ostatnich lat – wzrost ten jest prawie dwukrotny. To oznacza, że ten rodzaj transportu staje się coraz bardziej popularny w Polsce i dynamicznie się rozwija. Wraz z jego rozwojem pojawiają się nowe rozwiązania technologiczne wspomagające pracę i obsługę ogromnej liczby zleceń. Przykładem takiego rozwiązania może być System VIA TMS oferowany przez Betacom S.A.

System VIA TMS został zaprojektowany z myślą o optymalizacji działalności operacyjnej oraz kontroli kosztów w przedsiębiorstwach produkcyjnych, dystrybucyjnych oraz spedycyjno-transportowych. To jedno zintegrowane rozwiązanie, które pozwala obsłużyć kompleksowo wszystkie procesy logistyczne od zamówienia, przez zlecenie transportowe do wystawienia faktury VAT. Dzięki wielomodułowej strukturze systemu można zarządzać różnymi obszarami z jednego systemu.

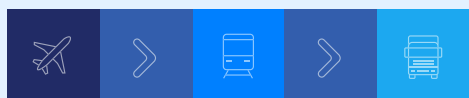
Jednym z obszarów systemu VIA TMS jest dedykowany moduł do zarządzania procesami związanymi z realizacją transportu intermodalnego. W dalszej części podrozdziału zostanie zaprezentowany i opisany przykładowy proces, który pozwala w sposób automatyczny zarządzać importem kontenerów, z wykorzystaniem modułu teczek spedycyjnych.



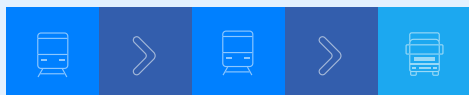
Na rys. 4.1 został pokazany przykładowy proces planowania oraz realizacji importu jednego lub kilku kontenerów, który możemy obsłużyć za pośrednictwem VIA TMS. W systemie zakupowym rejestrowane są dane o zamówieniu towaru, np. z Chin. Następnie zamówienie oraz pre-awizo jest przekazywane do VIA TMS dzięki integracji systemów. Aplikacja odbiera dokumenty tworząc tym samym „teczkę spedycyjną”, o której mowa poniżej. W kolejnych krokach jest planowanie oraz wybór rodzaju transportu. Oczywiście jest, że w transporcie intermodalnym wykorzystuje się różne środki transportu – i system VIA TMS to również umożliwia.

Rys. 4.1 Przykładowy proces logistyczny w systemie VIA TMS

IMPORT



transport lotniczy – transport kolejowy – transport drogowy



transport kolejowy – transport kolejowy – transport drogowy



transport kolejowy – transport drogowy

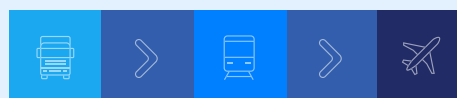


transport morski – transport kolejowy – transport drogowy



transport morski – transport drogowy

EKSPORT



transport drogowy – transport kolejowy – transport lotniczy



transport drogowy – transport kolejowy – transport morski



transport drogowy – transport morski – transport drogowy



transport drogowy – transport lotniczy – transport kolejowy – transport morski

W zależności od wyboru rodzaju transportu w systemie, wypełniane są poszczególne teczki spedycyjne, opisane poniżej.

Teczka spedycyjna jest pojedynczą dostawą jednego bądź kilku kontenerów od producenta towaru. Jest tworzona przez system TMS przy kompletowaniu zestawu kontenerów nowej dostawy do zamówienia. By przedstawić funkcjonalność teczek, poniżej przedstawione są informacje znajdujące się w tezcze morskiej, kolejowej oraz lotniczej.

Rys. 4.2 Teczka morska – widok podstawowy

Na rysunku 4.2 zamieszczono pierwszą część zakładki teczeki z podstawowymi danymi wspólnymi dla całego zbioru kontenerów. W dalszej części znajdują się informacje dotyczące załadowcy, podróży morskiej i lądowej.

Daty

Demuraż ☐ Datanie ☐ Storage ☐

Zaladownia / Miejsce załadunku

Typ	Nazwa	Adres	Kraj	Data planowania
Zaladownia =	CHINA MANUFACTURING ☒	CHINA 34763 XIANGANG	PL =	

Podróż morska

Port załadunku	Terminal	ETD	ATD	Port przeładunku	Terminal	ETA	ATA	Status	Podróż
NINGBO ☒	-	16/07/2020 00:00	00:00	GOYNIA	GCT ☒	17/07/2020 00:00	00:00	MERIVA MAER- ☒	EFEWFE ☐

Podróż lądowa

Typ	Punkt	Nazwa	Kraj	Kod	Miasto	Ulica	Dom	Data planowania
Odprowa =	☒	DAMCO POLAND ☒	☐	PL - 02-070	WARSAWA	UL TEST-KRUCZA	18	00:00
Miejsce przeładunku =	☒	SARL PERCAM FRANCEA ☒	☐	FR - 75-008	PARIS	33 RUE DE ROME		00:00
Miejsce zlożenia =	☒	BALTICON ☒	☐	PL - 81-150	GOYNIA	UL TEST-KRUCZA	31	00:00

Rys. 4.3 Teczka morska – poszczególne zakładki

Zakładka kontenery pokazuje wszystkie kontenery wchodzące w skład teczki. Znajduje się w niej odniesienie do każdego z nich, aby zapoznać się z jego szczegółami. Na tym etapie możliwe jest wprowadzenie ewentualnych zmian części danych, które są przedstawione na rys. 4.4.

TROC		KONTENERY	WYCENA		USLUGI DODATKOWE		INSTRUKCJE	PLATNIK	HISTORIA STATUSÓW		NOTATKA	POZOSTAŁE DANE	
												Multipozostale Złocene Odprawy	
Numer	Typ	Nazwa ładunku	Waga [kg]	Data podjęcia	Miejsce odprawy	Adres odprawy	Status	Adres nadawcy	Data nadawcy	Adres odbiorcy	Data zliczenia	Wzrost/FPN	Numer trans
MEDU0625312	40 DV	ŁADUNEK 1	15000,00	01/07/2020 09:00	Port			NORDHUB (BIELEK POD -	16/07/2020 08:00	PEKO (GDANSK -	17/07/2020 00:00		TROC750012
MEDU0148143	40 DV	ŁADUNEK 2	20000,00	01/07/2020 10:30	Port			NORDHUB (BIELEK POD -	16/07/2020 08:00	PEKO (GDANSK -	17/07/2020 00:00		

Rys. 4.4 Teczka morska – kontenery

VIA TMS SPEDYCA

Teczka | RAIL | Wyciągiec

PL Wita: ADMINISTRATOR CSS (CSS)

Wyloguj 52:36

Teczka : 00013/RAI/GDY/FCL_RAIL/IM/2020

Kontrahent

Nr kontrahenta 3

Nazwa kontrahenta DACHSER SE

Kod pocztowy/miasto 93-098

NIP 8155113007

Miejscowość MINTACHING

Ulica DACHSERPLATZ 1

Dane podstawowe

Produkt FCL (RAI)

Typ IMPORT

Oferta

Incoterms DAP (Delivered at Place)

Status tezczy Wprowadzona

Kontrola

Numer

Numer tezczy 00013/RAI/GDY/FCL_RAIL/IM/202

Scalony

NR WAGON

Osoba kontaktowa

Nazwisko

Typ

Telefon

Imię

Email

Stanowisko

Rodzaj / P.

Opis

GSM

555-555-555

TEST123@TEST.PL

Instrukcje

RID

Chłodnicze

WSK

Ubezpieczenie

Wartościowe

Monitorowanie

Instrukcje

Rys. 4.5 Teczka kolejowa

Struktura obiektu nie różni się znacząco od teczki morskiej, na rys. 4.5 znajduje się widok informacji ogólnych teczki kolejowej.

Rys. 4.6 Teczka kolejowa – zakładka główna

Z kolei rys. 4.6 przedstawia zakładkę główną teczki kolejowej. W tym miejscu są informacje dotyczące załadowcy, miejsca oraz daty załadunku. Niżej są informacje o podróży kolejowej, terminalach załadunku i rozładunku, a także daty załadunku i rozładunku, zarówno szacowane jak i te faktyczne. Ostatni wiersz przedstawia podróż lądową (drogową) ze wskazaniem miejsca odprawy i rozładunku.

Rys. 4.7 Funkcjonalności teczki kolejowej

Zakładka kontenery w teczce kolejowej posiada tą samą funkcjonalność jak w innych rodzajach teczek. Teczka lotnicza (AIR) – tworzona jest przy wyborze wariantu z transportem lotniczym.

Rys. 4.8 Teczka lotnicza

Powyższy widok z informacjami ogólnymi jest tożsamy z teczkami morskimi oraz kolejowymi.



AIR	PACZKI	WYCENA	USŁUGI DODATKOWE	INSTRUKCJE	PLATNIK	HISTORIA STATUSÓW	NOTATKA	POZOSTAŁE DANE																		
Linie lotnicze: PL LO - LOT POLISH AIR		Agent: TEST AGENT		MAWB: FASFWAF2006																						
Numer trasy: _____		Nr booking: 12345-2020		HAWB: KKK1K5A08																						
Załadowca / Miejsce załadunku																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Typ</th> <th>Nazwa</th> <th>Adres</th> <th>Kraj</th> <th>Data planowana</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Załadowca</td> <td>WAREHOUSE CHINA</td> <td>TESTWAREHOUSE CHINA111555</td> <td>PL</td> <td>07/10/2020</td> </tr> </tbody> </table>									Typ	Nazwa	Adres	Kraj	Data planowana	Załadowca	WAREHOUSE CHINA	TESTWAREHOUSE CHINA111555	PL	07/10/2020								
Typ	Nazwa	Adres	Kraj	Data planowana																						
Załadowca	WAREHOUSE CHINA	TESTWAREHOUSE CHINA111555	PL	07/10/2020																						
Podróż lotnicza																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lotnisko załadunku</th> <th>Terminal</th> <th>ETD</th> <th>ATD</th> <th>Lotnisko rozładunku</th> <th>Terminal</th> <th>ETA</th> <th>ATA</th> <th>Nr lotu</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SHANGHAI</td> <td></td> <td>13/10/2020 00:00</td> <td>00:00</td> <td>PL WAW</td> <td>T1</td> <td>14/10/2020 00:00</td> <td>00:00</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>									Lotnisko załadunku	Terminal	ETD	ATD	Lotnisko rozładunku	Terminal	ETA	ATA	Nr lotu	SHANGHAI		13/10/2020 00:00	00:00	PL WAW	T1	14/10/2020 00:00	00:00	
Lotnisko załadunku	Terminal	ETD	ATD	Lotnisko rozładunku	Terminal	ETA	ATA	Nr lotu																		
SHANGHAI		13/10/2020 00:00	00:00	PL WAW	T1	14/10/2020 00:00	00:00																			
Podróż lądowa																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Typ</th> <th>Punkt</th> <th>Nazwa</th> <th>Kraj</th> <th>Kod</th> <th>Miasto</th> <th>Ulica</th> <th>Dom</th> <th>Data planowana</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Miejsce rozładunku</td> <td>DAMCO POLAND</td> <td></td> <td>PL</td> <td>02-676</td> <td>WARSZAWA</td> <td>UL TEST-KRUCZA</td> <td>18</td> <td>00:00</td> </tr> </tbody> </table>									Typ	Punkt	Nazwa	Kraj	Kod	Miasto	Ulica	Dom	Data planowana	Miejsce rozładunku	DAMCO POLAND		PL	02-676	WARSZAWA	UL TEST-KRUCZA	18	00:00
Typ	Punkt	Nazwa	Kraj	Kod	Miasto	Ulica	Dom	Data planowana																		
Miejsce rozładunku	DAMCO POLAND		PL	02-676	WARSZAWA	UL TEST-KRUCZA	18	00:00																		
Zapisz Anuluj																										

Rys. 4.9 Teczka lotnicza – zakładki załadowcy, podróży lotniczej i lądowej

Zakładka z rys. 4.9 przedstawia informacje o podróży lotniczej. Różnicą jest zmiana portu na lotnisko załadunku i rozładunku, a także zawiera numery MAWB i HAWB służące do transportu lotniczego.

AIR	PACZKI	WYCENA	USŁUGI DODATKOWE	INSTRUKCJE	PLATNIK	HISTORIA STATUSÓW	NOTATKA	POZOSTAŁE DANE																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Opis ładunku</th> <th>Piętro</th> <th>Ilość</th> <th>Nośnik zwł.</th> <th>Waga</th> <th>Dł./szer./wys. [m]</th> <th>CBM</th> <th>Waga przelicz.</th> <th>Numer</th> <th>LQ DGR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TESTOWY ŁADUNEK</td> <td>☒</td> <td>10.00</td> <td>SZT</td> <td>☐ 30.00</td> <td>1.00 / 0.50 / 0.50</td> <td>2.50</td> <td>2500.00</td> <td></td> <td>☐ ☐</td> </tr> <tr> <td>ŁADUNEK NUMER 2</td> <td>☐</td> <td>5.00</td> <td>REP</td> <td>☐ 60.00</td> <td>0.50 / 0.50 / 1.00</td> <td>1.25</td> <td>1250.00</td> <td></td> <td>☐ ☐</td> </tr> </tbody> </table>									Opis ładunku	Piętro	Ilość	Nośnik zwł.	Waga	Dł./szer./wys. [m]	CBM	Waga przelicz.	Numer	LQ DGR	TESTOWY ŁADUNEK	☒	10.00	SZT	☐ 30.00	1.00 / 0.50 / 0.50	2.50	2500.00		☐ ☐	ŁADUNEK NUMER 2	☐	5.00	REP	☐ 60.00	0.50 / 0.50 / 1.00	1.25	1250.00		☐ ☐
Opis ładunku	Piętro	Ilość	Nośnik zwł.	Waga	Dł./szer./wys. [m]	CBM	Waga przelicz.	Numer	LQ DGR																													
TESTOWY ŁADUNEK	☒	10.00	SZT	☐ 30.00	1.00 / 0.50 / 0.50	2.50	2500.00		☐ ☐																													
ŁADUNEK NUMER 2	☐	5.00	REP	☐ 60.00	0.50 / 0.50 / 1.00	1.25	1250.00		☐ ☐																													
Zapisz Anuluj																																						

Rys. 4.10 Teczka lotnicza – ładunek i gabaryt

W tym rodzaju teczek zakładka kontenery zastępowana jest zakładką paczki, gdzie w prosty sposób można zmodyfikować skład teczki. Definiowany jest także ładunek oraz jego gabaryt. Dane celne w tym przypadku znajdują się w usługach dodatkowych.



The screenshot displays a web application interface for managing flight files. At the top, there is a navigation bar with tabs: AIR, PACZKI, WYCENA, USŁUGI DODATKOWE, INSTRUKCJE, PŁATNIK, HISTORIA STATUSÓW, NOTATKA, and POZOSTAŁE DANE. Below this, the 'Ubezpieczenie cargo' (Cargo Insurance) section is visible, showing fields for 'Stawka ubezpiecz. cargo/Ręczna' (0.00) and 'Wartość ładunku' (0.00). The 'Dane celne' (Customs Data) section is also visible, containing fields for 'Zlecenie odprawy' (Customs Declaration), 'Kontrahent do odprawy' (Customs Counterparty), 'Nr upoważnienia' (Authorization Number), 'Typ procedury' (Procedure Type) set to 'Imp. uproszczona' (Simplified Import), 'Dział realizujący' (Implementing Department) set to 'AGENCJA CELNA (AC)' (Customs Agency), and 'Nr zlecenia' (Declaration Number). Below these sections is a 'DGR' (Dangerous Goods) section with a table for listing dangerous goods. The table has columns for 'Właściciel' (Owner), 'Adres właściciela' (Owner Address), 'Numer URI', 'Nazwa Przewoźnika' (Carrier Name), 'Grupa' (Group), 'Nazwa Techniczna' (Technical Name), 'Zag. środ.' (Hazardous substance), 'Bojęć' (Hazards), 'Opakowanie' (Packaging), 'Całkowita ilość' (Total quantity), and 'Jedn.' (Unit). At the bottom of the interface are buttons for 'Zapisz' (Save) and 'Anuluj' (Cancel).

Rys. 4.11 Teczka lotnicza – informacje agencji celnej

Agencja celna – w systemie jest również zewnętrzny moduł dedykowany dla agencji celnych. W ramach modułu agent ma możliwość podglądu tracking'u zamówień oraz awiz, a także możliwość edycji wybranych danych w zakładce odpraw celnych. System pobiera również informacje o statusie oraz komunikatach celnych.

Dodatkowo System VIA TMS oferuje gotowe integracje, automatyzujące prace w ramach działań operacyjnych w obszarze organizacji transportu intermodalnego:

- 1) Integracja z Huzar Software – oprogramowanie do obsługi celnej. Korzystanie z tej funkcjonalności pozostaje opcjonalne.
- 2) Integracja z Quotiss – oprogramowanie dla spedytorów, które upraszcza proces zarządzania stawkami i automatyzuje wyceny frachtów (SEA, RAIL & AIR). System VIA TMS automatycznie tworzy teczkę na podstawie pobranej wyceny. Korzystanie z tej funkcjonalności pozostaje opcjonalne.

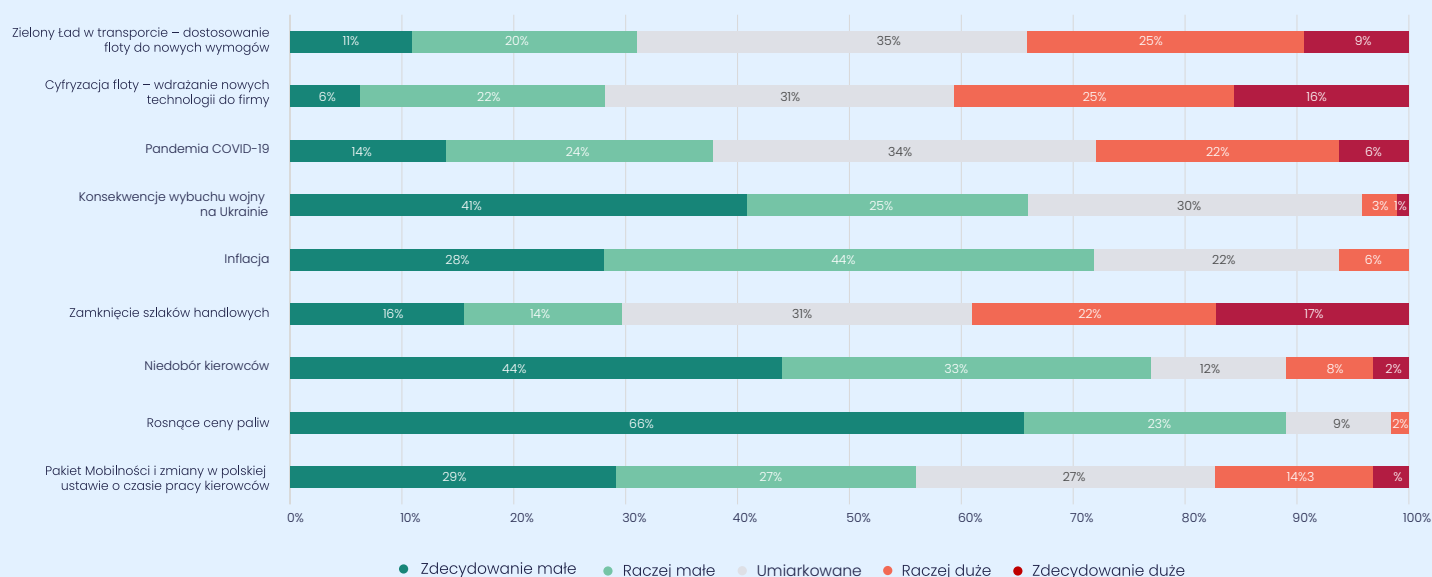
Dla 4/10 badanych wdrażanie nowoczesnych technologii było istotnym wyzwaniem w ciągu ostatnich 12 miesięcy.



WYZWANIA W TRANSPORCIE W CIĄGU OSTATNICH 12 MIESIĘCY

Ostatnie lata obfitują w mnogość tzw. czarnych łabędzi, które pojawiając się nieoczekiwanie destabilizują rynek. Początkowo były to kolejne fale pandemii COVID-19, później konflikt zbrojny na Ukrainie. Polska branża TSL musiała również wprowadzić zmiany w ramach unijnego Pakietu Mobilności. Na dodatek na horyzoncie rysuje się kryzys gospodarczy, w którego tle mamy do czynienia z wysokim wskaźnikiem inflacji i stóp procentowych. **W niniejszej części, analizie poddano odpowiedzi wszystkich 75 podmiotów, które wzięły udział w badaniu ankietowym.** W trakcie badania postanowiono zapytać się przedsiębiorców o rodzaj i nasilenie wyzwań, w których tle przyszło im działać. **Wśród 3 najpoważniejszych wyzwań, z którymi zmagala się branża, na pierwszy plan wysunęła się cyfryzacja, polegająca na wdrażaniu nowych technologii dla firm.** Dla 41% badanych było to dużym problemem, a dla 16% wręcz bardzo poważnym. Jako drugi istotny czynnik przedstawiciele branży wskazali na zamknięcie szlaków handlowych (39%). W tej kategorii odnotowano także największy współczynnik odpowiedzi zdecydowanie duże, liczący 17%. Z kolei dla 34% respondentów dużym problemem stało się dostosowanie floty do wymogów wynikających z Zielonego Ładu. **Najmniej istotnym czynnikiem okazała się dla badanych inflacja, z zaledwie 6% wskazań w kategorii raczej dużego wyzwania.**

Największe wyzwania dla firm w ciągu ostatnich 12 miesięcy



Rys. 5.1 Największe wyzwania dla firm w ciągu ostatnich 12 miesięcy

Co ciekawe, na przeciwnym biegunie, pod względem problematyczności wyzwań, znalazły się rosnące ceny paliw. Dla 89% stanowiły one małe wyzwanie. Co więcej, dla 2/3 respondentów były one wręcz zdecydowanie małe. Być może odpowiedzi determinował fakt, że badanie przeprowadzano wśród firm realizujących transport intermodalny, który w większym stopniu, niż jego drogowy odpowiednik, jest niezależny od fluktuacji cen paliw płynnych. Niedobór kierowców także nie okazał się znaczącym problemem. Aż 77% badanych określiło go jako mały problem, a 44% wręcz jako zdecydowanie mały. Na kolejnym miejscu w tej strefie hierarchii znalazła się inflacja z łącznym wskaźnikiem 72%. Warto jednak nadmienić, że w kategorii odpowiedzi „zdecydowanie małe” inflacja (28%) ustępowała konsekwencjom Pakietu Mobilności (29%) i konsekwencjom wojny na Ukrainie (41%).

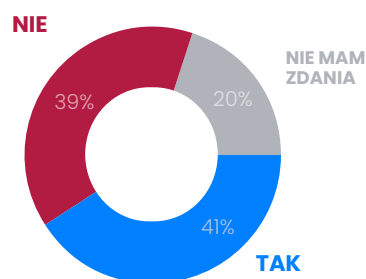
Rosnące ceny paliw były
zdecydowanie małym
wyzwaniem
dla 2/3 firm.

51,6% respondentów uznało, że transport intermodalny może rozwiązać problem niedoboru kierowców.

Interesującym wnioskiem z badania jest fakt, że respondenci są bardzo podzieleni w kwestii, czy transport intermodalny może rozwiązać problemy, z którymi mieli do czynienia w ostatnim roku. Głosy na tak i nie podzieliły się niemal po równo, gdyż 39,06% uważało, że transport intermodalny rozwiąże te problemy. Z kolei, 40,64% nie widziało w tej formie przewozów szans na zniwelowanie problemów rynku. Dodatkowo prawie 2/10 nie miało zdania. Osobnej kwestii poddano ocenę, czy transport intermodalny może pomóc rozwiązać problem niedoboru kierowców. 51,56% respondentów uznało, że jest to możliwe. Przeciwnego zdania było 48,44% badanych, wskazujących, że nie rozwiąże to problemu deficytu kadr.

Co ciekawe, osoby które widzą w transporcie intermodalnym szansę na załagodzenie problemów rynku, przykładowo podkreślają, że zabierając ok. 38 naczep w składzie prowadzonym przez jednego maszynistę, możliwe staje się przełamanie deficytu kierowców w ruchu międzynarodowym. Dodatkowo badani wskazali, że już dzisiaj część wycen robiona jest dwutorowo: na przewóz intermodalny i drogowy. Dzieje się tak w dostawach na relacjach Polska – Niemcy, gdzie uwolnienie potencjału transportu intermodalnego ograniczyłoby występujące niedobory kierowców. W opinii części badanych firm mogłoby to być zbawienne dla rynku, pogrążonego w niedoborach. Z drugiej zaś strony inni badani wskazali, że transport intermodalny jest w stanie przejąć maksymalnie ok. 3–5% wolumenu z transportu drogowego, dodając przy tym, że całkowicie nie rozwiązałoby to problemów związanych z niedoborem kierowców. Ważnym głosem płynącym od respondentów jest troska o obecny stan infrastruktury kolejowej, który nie sprzyja zwiększeniu wolumenów w tym sektorze. Dostrzegają oni potrzebę dużych nakładów na infrastrukturę kolejową w całej Europie.

Czy transport intermodalny może rozwiązać problemy ostatnich 12 miesięcy?

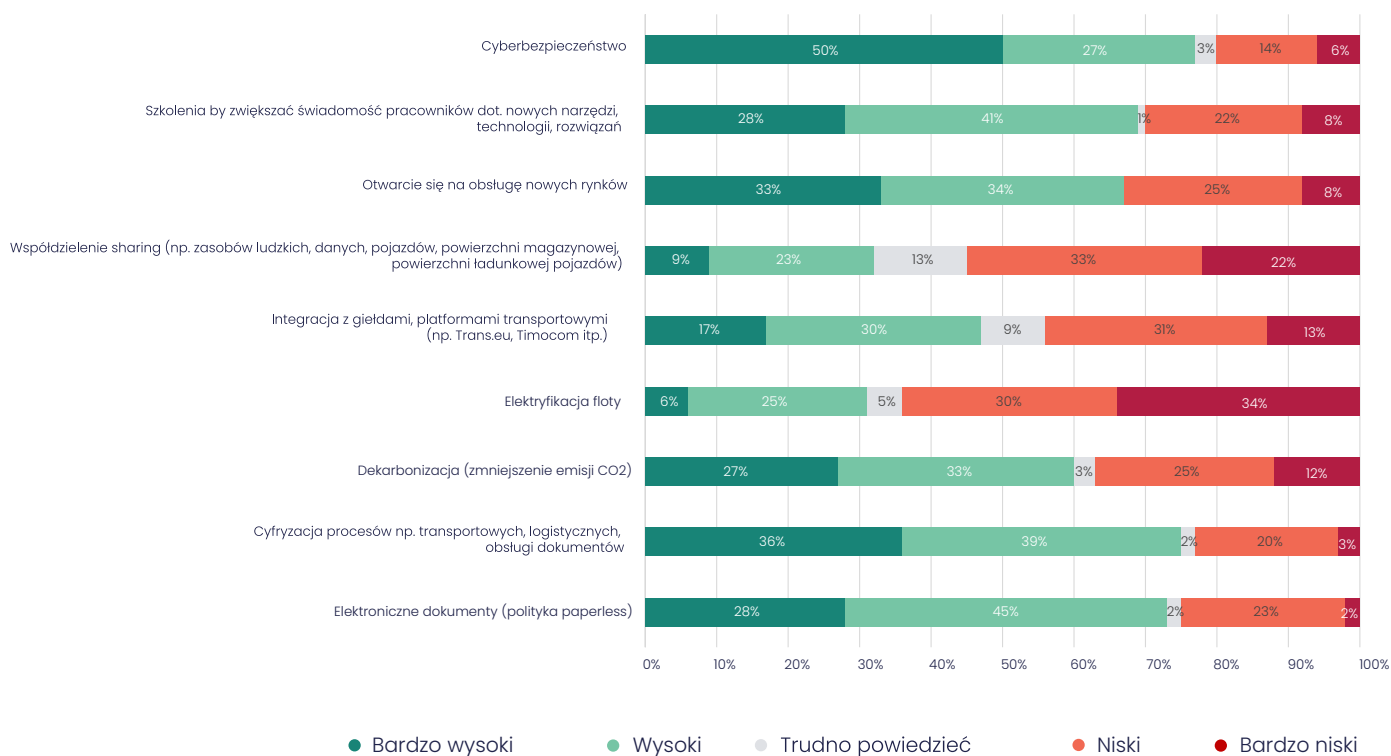


Rys. 5.2 Czy transport intermodalny może rozwiązać problemy branży TSL

CYBERBEZPIECZEŃSTWO | CYFRYZACJA | POLITYKA PAPERLESS TO 3 NAJWAŻNIEJSZE OBSZARY STRATEGICZNE DLA FIRM.

W ramach badania postanowiono także sprawdzić, jakie są najważniejsze priorytety przedsiębiorstw w wybranych obszarach strategicznych. W dobie szeroko zakrojonych procesów cyfryzacji, przedsiębiorstwa dostrzegają potrzebę ochrony swoich danych. Cyberbezpieczeństwo okazało się najwyższym priorytetem dla 77% respondentów. Połowa badanych wskazała go nawet jako bardzo wysoki. Potrzeba ochrony danych idzie w sukurs z postępującą cyfryzacją procesów transportowych, logistycznych, czy obsługi dokumentów. Właśnie digitalizacja dla 3/4 badanych znalazła się na liście, jako drugi priorytet. Dodatkowo 36% uznało ją za bardzo ważne zagadnienie. Polityka paperless z łączną liczbą 73% odpowiedzi, domknęła pierwszą trójkę najważniejszych obszarów strategicznych dla firm.

Które z poniższych obszarów strategicznych mają największy priorytet u Państwa w firmie?



Rys. 5.3 Priorytetowe obszary strategiczne w firmach

Ponad 50% badanych za ważne uznało 8 z 9 wskazanych w badaniu priorytetów.



Wdrażanie systemów TMS wpisuje się w realizację polityki paperless. Nowoczesne systemy posiadają możliwość cyfrowego przechowywania dokumentów. Pozwala to na realne oszczędności w materiałach eksploatacyjnych druku jak i czasu – dokumenty są przechowywane w sposób ustrukturyzowany, a dostęp do nich jest możliwy dla każdego użytkownika systemu, co jest szczególnie ważne w przypadku organizacji o rozproszonej strukturze. Ponadto, polityka paperless i korzystanie z ustrukturyzowanej formy przechowywania dokumentów wpisuje się w trend dbania o cyberbezpieczeństwo informacji w firmie. Pliki są odpowiednio zabezpieczone infrastrukturą informatyczną, jak i modulem kontroli dostępu TMS przed nieuprawnionymi osobami.



Maciej Maciejewski

Development & Analysis Manager

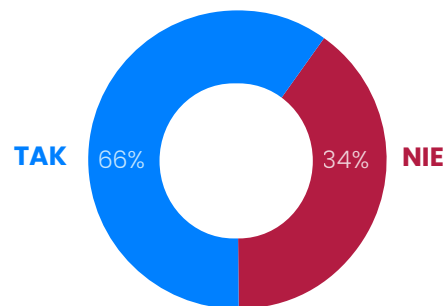
Betacom S.A.



Dla polskich firm z branży TSL elektryfikacja floty nie cieszy się zbyt dużą popularnością. Posiadała ona zdecydowanie najmniejszy odsetek pozytywnych wskazań. Dla 64% badanych miała ona łącznie niski priorytet, a 1/3 uznała go nawet za bardzo niski, stanowiąc tym samym najwyższy odsetek takich odpowiedzi. Współdzielenie – sharing, np. zasobów ludzkich, danych, pojazdów, powierzchni magazynowej, powierzchni ładunkowej pojazdów, także nie cieszył się popularnością u 55% firm. Interesującym wnioskiem, jaki można wysnuć z badania był fakt, że 8 z 9 priorytetów zostało uznanych przez ponad 50% badanych za ważne. Jedynie integracja z giełdami lub platformami transportowymi dla podobnej liczby respondentów była ważna, albo mało istotna (47% : 44%)

EMISYJNOŚĆ W TRANSPORCIE INTERMODALNYM

Zdecydowana większość badanych, bo aż 2/3 spośród nich prowadzi w swoich firmach działania ukierunkowane na ograniczenie emisji CO₂. Pozostała część nie była aktywna w tym kierunku. Najpopularniejszym działaniem na rzecz zielonej transformacji było zwiększenie efektywności paliwowej. Takiej odpowiedzi udzieliła 1/4 badanych. Nacisk na tabor przejawiał się w chęci wprowadzenia do floty pojazdów elektrycznych lub wodorowych. Dla 14,6% było to istotne działanie. Z kolei 13,9% optowało za wprowadzeniem alternatywnej gałęzi transportu do swojego profilu działalności. Na kolejnym miejscu znalazły się inwestycje w szkolenia ze sposobów ograniczania emisji CO₂ oraz własna produkcja energii elektrycznej, odpowiednio po 9,3% wskazań. Należy także odnotować, że 2% respondentów wskazała na odpowiedź „inne”. Wśród wskazanej kategorii znalazła się bariera w postaci braku wystarczającej liczby środków na inwestycje proekologiczne. Innym wskazaniem był natomiast rozwój koncepcji pociągów drogowych w Unii Europejskiej.



Rys. 6.1 Działania na rzecz redukcji emisyjności transportu

W jaki sposób ograniczają Państwo emisję dwutlenku węgla (CO₂) w swojej firmie?



ROZWÓJ TRANSPORTU INTERMODALNEGO W OPINII EKSPERTÓW



Igor Matus,
CCC S.A.



Radosław Lemieszek,
Maszoński Logistic



Przemysław Komar,
Rohlig Suus



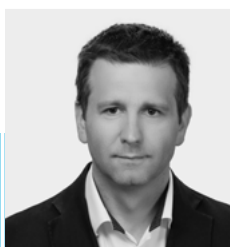
Karol Robaczewski,
X-KOM



Paweł Moskała,
Real Logistics



Jakub Pruchniewicz,
Rossmann



Maciej Kucharski,
Rhenus Logistics



Łukasz Serafin,
Omega Pilzno



Maciej Zwyrtek,
Kuźnia Trans



Magdalena
Szaroleta,
Raben Transport

Transport intermodalny w Polsce to jeden z najbardziej dynamicznie rozwijających się obszarów dostaw. Dynamika tego wzrostu jest trwała, ale czy tak pozostanie? W ramach niniejszego raportu przeprowadzono wywiady z przedstawicielami 10 firm transportowo – logistycznych, których celem było znalezienie odpowiedzi na pytanie, czy polskie przedsiębiorstwa z branży TSL są gotowe na zmiany związane z rozwojem transportu intermodalnego.

Pakiet Mobilności, brak kierowców, wojna w Ukrainie, a w konsekwencji galopująca inflacja i niedobór zasobów – to największe bolączki branży TSL w 2022 roku. Ekspertcy przyznają, że transport intermodalny może być rozwiązaniem na wskazane wyżej problemy.

Wygrywa ten, kto ma towar i jest najszybszy na rynku. W kwestii e-commerce kluczowa nie jest dziś cena, a dostępność towaru. Intermodalność jest odpowiedzią dla dużych firm produkcyjnych, dla których kluczowe jest zabezpieczenie surowca i ciągłość produkcji – **ocenia Karol Robaczewski, dyrektor Centrum Dystrybucji X-KOM.**

Na problemy z zaopatrzeniem w towary wskazał także **Przemysław Komar, dyrektor ds. produktów transportu morskiego Rohlig Suus.**

Przy tak dużej organizacji jak Rohlig Suus, trudno zdefiniować największe wyzwanie ubiegłych 12 miesięcy. Przez zakłócenia w globalnych łańcuchach dostaw, nie sposób nie wspomnieć o wzroście kosztów i wyzwaniach z dostępnością zasobów, takich jak samochody, czy kontenery, oraz dostępnością miejsca na statkach, chociaż rynek morski w tym obszarze trochę się ustabilizował. Szlaki transportowe zaburzyła też oczywiście wojna – nie tylko w zakresie ich bezpieczeństwa i dostępności, ale też obciążenia tej infrastruktury, która nagle musiała przyjąć na siebie o wiele większe strumienie towarów. Na szczęście nasza dywersyfikacja i skala, to też nasza przewaga – jest nam łatwiej operować różnymi środkami transportu i rozwiązaniami. Sytuacja na rynku to jednak duży kłopot dla tych firm, które zbyt mocno uzależniły się np. od kierunku chińskiego – **zaznacza dyrektor Komar.**

Zdaniem **Macieja Kucharskiego, dyrektora oddziału Rhenus Freight Logistics**, firmy produkujące w krajach azjatyckich, zaczęły produkować w Europie.

W mojej ocenie duże przedsiębiorstwa będą zastanawiały się, albo już to robią, nad utworzeniem backupu w Europie – **ocenia Maciej Kucharski i uzasadnia:** – W ubiegłym roku Chińczycy zauważyli boom na różnego rodzaju produkty i półprodukty, przez co koszt transportu intermodalnego wzrósł niebotycznie. Mówimy tu o wzrostach 5-10 krotnych. Koszt kontenera z Chin do Europy poszybował z 1,5 tys. USD, do nawet 15 tys.! Dziś ceny spadają, co jest konsekwencją mniejszej podaży. Nie chcielibyśmy jednak ponownie doświadczyć tej sytuacji. Do tego dochodzą aspekty polityczne. Widzimy co dzieje się na Ukrainie i jak na to reagują Chiny – **wskazuje dyrektor oddziału Rhenus Freight Logistics.**

Niedobór zasobów, dotyka także zasobów ludzkich.

W samej Europie brakuje dziś ok. 500 tys. kierowców zawodowych. Zdecydowanie transport intermodalny może pomóc w tej kwestii, aczkolwiek transportem intermodalnym wciąż będzie przełożenie kontenera ze statku na samochód. W CCC dywersyfikujemy rodzaje transportu i stawiamy na transport kolejowy z portów, do DC – **przyznaje Igor Matus, wiceprezes zarządu CCC S.A.**

Koleją transportuje się m.in. kontenery, które według danych Urzędu Transportu Kolejowego, są najczęściej wykorzystywaną jednostką ładunkową w transporcie intermodalnym.

Dwa lata temu zaczęto mówić o tym, że rozwiązaniem na niedobór kierowców ma być sztuczna inteligencja. Samochody, które się same prowadzą, itp. Nie wiem dlaczego nikt nie mówi szeroko o tym, że właśnie rozwiązanie intermodalne, zwiększenie możliwości transportowych naczep oraz mobilności poprzez przeładunek i transport kontenerami, spowoduje uatrakcyjnienie zawodu kierowcy i rozwiązanie problemu. Bo odległość na pierwszej czy ostatniej mili to kwestia pokonania maksymalnie kilkuset km, dzięki czemu kierowca może być codziennie w domu – **wyjaśnia Paweł Moskała, prezes zarządu Real Logistics**. Firma idąc za potrzebami rynku, rozpoczęła produkcję własnych kontenerów w Chinach.

O tym, że łatwiej znaleźć kierowców na krótsze odległości mówi **Jakub Pruchniewicz, dyrektor Działu Transportu Rossmann**.

Potrzeby kierowców i ich oczekiwania zmieniają się. Poszukują krótszych, powtarzalnych tras. Intermodal wpisuje się w ten trend, co dodatkowo powinno mieć wpływ na jego dalszy rozwój – **podkreśla**.

Chociaż problem braku kierowców nie dotyka Maszoński Logistic, to firma dostrzegając go, zmieniła strategię, decydując, że nie będzie rozwijać już własnej floty, a rozwinie działalność intermodalną.

Mamy 400 własnych aut i planujemy rozszerzyć działalność o transport intermodalny. Zakupiliśmy nieruchomość w Rzepinie, tj. 26 ha i otrzymaliśmy zezwolenie na lokalizację terminalu. Wystąpiliśmy o dofinansowanie i jak tylko otrzymamy decyzję przystąpimy do budowy – **zapowiada Radosław Lemieszek, dyrektor zarządzający Maszoński Logistic**.

Przepustowość terminala ma wynosić 120 tys. kontenerów rocznie, z czego 40% będzie transportowane na kołach, a 60% przeładowane na kolei.

Chcemy wykorzystać lokalizację blisko granicy i stworzyć duże centrum dystrybucyjne dla towarów trafiających z Azji do Europy Zachodniej, dlatego na terenie terminala ulokujemy magazyny o powierzchni 83 tys. m². Jeśli połączymy terminal i magazyny z naszą flotą, to z przewoźnika skoncentrowanego na obsłudze klienta flotą własną, staniemy się operatorem oferującym kompleksową usługę logistyczną – **podkreśla dyrektor Lemieszek**.

Również Rohlig Suus buduje alternatywę dla transportu drogowego.

Rozwijamy europejskie połączenia. Główne odcinki do krajów takich jak: Hiszpania, Włochy czy Niemcy, odbywać się będą transportem kolejowym, jedynie 10% trasy pokonywana będzie transportem drogowym, na krótkich dystansach. To trend, który odpowiada też na potrzeby klientów, coraz bardziej zainteresowanych kwestiami środowiskowymi – **wskazuje Przemysław Komar**.

Wolumeny transportem kolejowym do Niemiec planuje podwoić Raben Transport.

Przygodę z transportem intermodalnym rozpoczęliśmy dekadę temu i trwała ona kilka lat. Dziś dla IKEA wysyłamy nasze transporty do Niemiec. 40 naczep intermodalnych tygodniowo trafia za pośrednictwem CLIP Group w Swarzędzu do Dortmundu. W sumie trzech operatorów obsługuje tę linię. Chcemy zwiększyć wolumeny, rozwinąć się, pozyskać nowych klientów. Naszym rocznym celem jest podwojenie liczby wysyłanych naczep – **przyznaje Magdalena Szaroleta, dyrektor sprzedaży Raben Transport**.

Również firma X-KOM poczyniła kroki w kierunku transportu intermodalnego.

W skali roku sprowadzamy ok. 50 kontenerów z Chin. W planach jest kilka nowych inwestycji, które będą związane z intermodalnością. Rozpoczęliśmy współpracę m.in. ze spółkami Prochem i Howard, które to będą pozyskiwały surowiec z Dalekiego Wschodu – **zapowiada Karol Robaczewski, dyrektor Centrum Dystrybucji X-KOM.**

Zapytaliśmy ekspertów również o to, jakich technologii używa się w ich przedsiębiorstwach. Wśród najczęstszych odpowiedzi znalazły się systemy TMS (Transport Management System).

Systemy TMS z biznesowego ujęcia wpływają na poprawę rotacji towarów, przez efektywniejsze planowanie odbiorów, śledzenia drogi w czasie realnym, oraz efektywniejsze planowanie (skracać łańcuchów dostaw) i zapewnienie, że towar będzie jak najszybciej dostępny do sprzedaży, na czas. To szereg funkcjonalności usprawniających pracę oraz redukujących koszty. To efektywne zarządzanie transportem – **podkreśla Igor Matus, wiceprezes zarządu CCC S.A.**

Dzięki TMS można także redukować puste przebiegi, co przekłada się na emisję CO₂.

Jesteśmy sfokusowani na ograniczenie pustych kilometrów. Dlatego sieć naszych klientów znajduje się w okolicy siedziby. Zbieramy ładunki w promieniu 100 km – **mówi Łukasz Serafin, pełnomocnik Zarządu ds. Jakości i Ekologii Omega Pilzno.**

Firma dokonuje obliczeń śladu węglowego i analizuje wpływ wprowadzanych rozwiązań pro-ekologicznych.

Przeliczanie śladu węglowego to bardzo skomplikowany proces. Łatwo jest obliczyć dwa zakresy – jakie jest spalanie z naszych pojazdów i jak energia elektryczna wpływa na organizację. Trudniej o trzeci zakres, gdzie mówimy o firmach, z którymi współpracujemy. Nie obliczymy śladu węglowego bez danych, które musiałyby nam udostępnić. Cieszy fakt, że coraz więcej firm jest świadomych tego procesu, w związku z czym częściej te dane otrzymujemy. W Omega Pilzno oceniamy dostawców i jeżeli nie spełniają wymagań ochrony środowiska czy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, rezygnujemy ze współpracy – **zapewnia Łukasz Serafin.**

Również Rohlig Suus Logistics oblicza i raportuje swój ślad węglowy.

W tym roku po raz pierwszy wydaliśmy raport ESG i obliczyliśmy ślad węglowy. Zrobiliśmy to na podstawie norm ISO 14064, ISO 16258 w podejściu „Well-to-Wheel” oraz standardu Global Logistic Emissions Council Framework. Wdrożyliśmy również kalkulator emisji – możemy dzięki temu obliczać ślad dla poszczególnych klientów i kierunków. Widzimy już, że ta opcja cieszy się ich sporym zainteresowaniem – **mówi Przemysław Komar.**

Na redukcję emisji CO₂ kładzie nacisk także Raben Transport.

Redukcja emisji spalin to jeden z powodów dla których rozwijamy działalność intermodalną. Do przewozu ładunków nie potrzebujemy już 40 samochodów ciężarowych, bo jednym pociągami przewieziemy 40 kontenerów. Naszą uwagę kierujemy także w pracę nad kierowcami. Regularnie szkolimy naszych kierowców z ecodrivingu i jeżeli widzimy duże odchylenia, to automatycznie kierujemy kierowcę na dodatkowe szkolenie w tym zakresie – **wskazuje Magdalena Szaroleta z Raben Transport.**

Zdaniem **Macieja Kucharskiego z Rhenus Logistics**, w temacie ekologii mamy jeszcze wiele do zrobienia.

Trzeba uczciwie powiedzieć, że Polska i kraje z naszego regionu, jak Czechy, Słowacja czy Węgry, są w tej kwestii jeszcze bardzo daleko. Z wielu czynników. Przede wszystkim brakuje nam stacji ładowania – podkreśla.

Eksperti oceniają perspektywy transportu intermodalnego jako atrakcyjne, ale zgodnie wskazują, że jest jeszcze wiele do zrobienia. Przede wszystkim potrzebne są inwestycje w infrastrukturę.

Mamy w Polsce duże braki infrastrukturalne na kolei. Był czas kiedy się w nią nie inwestowało i minęła lata zanim nadrobimy straty. Spójrzmy chociażby na przykład Portu Gdynia, który parę lat temu bardzo dynamicznie się rozwinął, ale napotkał na duże ograniczenia związane z boczną koleją i brakiem przepustowości – **wskazuje Jakub Pruchniewicz, dyrektor Działu Transportu Rossmann.**

Z problemem przepustowości zmagają się położone przy granicy z Białorusią Małaszewicze, przez które przeładowywanych jest ok. 90% towarów sprowadzanych koleją z Chin do Europy. Tylko w 2020 roku wypracowały 5,5 mld zł dla Skarbu Państwa. Operator infrastruktury Cargotor, przewidywał zakończenie rozbudowy Parku Logistycznego w Małaszewiczach (PLM) do 2027 roku. Inwestycja znacząco zwiększy jego możliwości operacyjne. Niestety realizacja tak kluczowej inwestycji w rejonie przejścia granicznego Terespol/Brześć oddala się.

Decyzją władz europejskich Małaszewicze przestały być częścią transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Oznacza to, że nie dostaną dofinansowania na PLM. Teraz na torach najważniejszy jest węgiel i dyskusji o Małaszewiczach nie ma. Decyzja Unii jest dla mnie niezrozumiała – **przyznaje Paweł Moskała, prezes zarządu Real Logistics.**

Zarządzanie transportem intermodalnym jest trudne, dlatego UE powinna inwestować w jego rozwój.

Popandemiczny problem z zerwanymi łańcuchami dostaw i niestabilnymi wolumenami powoduje, że zarządzanie intermodalem jest trudne. To wszystko wiąże się z inwestycjami i szkoleniami, ale przede wszystkim z podpisaniem długoletnich umów z klientami, bo warunkiem koniecznym powodzenia intermodalu jest duży i stabilny wolumen masy towarowej, co w obecnych czasach jest bardzo ryzykowne. Dlatego na ten moment nie zdecydowaliśmy się na działania w tym obszarze – **wyjaśnia Maciej Zwyrtek, generalny dyrektor sprzedaży Kuźnia Trans** i dodaje: – Intermodal z pewnością jest rozwiązaniem na problem emisji spalin i może być rozwiązaniem na brak kierowców w skali globalnej, dlatego działania w tym obszarze powinna zintensyfikować Unia Europejska.

PODSUMOWANIE

GLÓWNE WNIOSKI:



Transport intermodalny stale rozwija się w Polsce, w ciągu 5 lat wzrósł prawie dwukrotnie



Atrakcyjna cena transportu intermodalnego motywowała ok. 46% przedsiębiorców do wykonywania przewozów intermodalnych



Firmy określające się jako realizujące mniejsze wolumeny przewozowe w transporcie intermodalnym nadal z dystansem podchodzą do technologii TMS

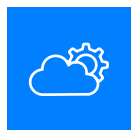


Istnieje szerokie pole do informowania firm o zaletach cyfrowych technologii zarządzania procesem transportowym, bez względu na wielkość realizowanych wolumenów



3 na 10 badanych nie wie dlaczego nie używa TMS

TMS W PRAKTYCE:



54% badanych, posiada już narzędzia TMS do zarządzania transportem intermodalnym



Systemy TMS pozwalają na efektywniejsze zarządzanie transportem intermodalnym



Teczki spedycyjne VIA TMS pozwalają w sposób automatyczny zarządzać importem i eksportem kontenerów



Systemy TMS wpisują się w realizację polityki paperless



Dane z systemu TMS są archiwizowane w sposób uporządkowany



Dane z systemu TMS podlegają rygorystycznym standardom cyberbezpieczeństwa



Nauka obsługi systemów TMS nie jest trudne dla badanych

System VIA TMS posiada teczki spedycyjne:



TECZKĘ MORSKĄ



TECZKĘ KOLEJOWĄ



TECZKĘ LOTNICZĄ

Najpopularniejsze wśród badanych moduły TMS to:



zarządzanie
rodzajem
transportu



zarządzanie
kontrahentami



zarządzanie
trasą



zarządzanie
ładunkiem

WYZWANIA W TRANSPORCIE:



51,6% respondentów uznało, że transport intermodalny może rozwiązać problem niedoboru kierowców



Cyberbezpieczeństwo, cyfryzacja i polityka paperless to 3 najważniejsze obszary strategiczne dla firm w ciągu ostatnich 12 miesięcy



Aż 3/4 przedsiębiorstw realizujących transport intermodalny wskazało, że zarówno dla importu, jak i eksportu rok 2021 był najlepszym okresem od 2019 roku



Dla 4/10 badanych wdrażanie nowoczesnych technologii było istotnym wyzwaniem w ciągu ostatnich 12 miesięcy

