

CZAS NA TRANSPORT

SPECJALISTYCZNY KWARTALNIK INFORMACYJNY

NUMER 3 (12) LIPIEC 2020 | MAGAZYN BEZPŁATNY

TEMAT NUMERU

Pakiet mobilności staje się faktem – na co zwrócić uwagę, czyli diabeł tkwi w szczegółach



WYWIAD

Z pomocą przychodzą nowoczesne rozwiązania, które pozwalają zautomatyzować i przyspieszyć kluczowe i powtarzalne procesy w firmie. W ten sposób stajemy się atrakcyjnym kontrahentem dla obecnych i przyszłych klientów - **Łukasz Kierszniak, Kierownik ds. Transportu w Woal**

W NUMERZE TAKŻE:

Easy TMS - nowoczesne zarządzanie procesem transportowym

GBox Assist 3.0 - kolejna generacja zaawansowanego i jednego z najchętniej wybieranych systemów telematycznych

Inelo z projektem rozwoju sztucznej inteligencji o wartości 7 mln zł



Zintegrowane rozwiązania dla transportu



| | |
|-----------|--|
| 6 | Artykuł eksperta |
| 9 | TEMAT NUMERU: Pakiet mobilności staje się faktem – na co zwrócić uwagę, czyli diabeł tkwi w szczegółach |
| 17 | Kompleksowy system wsparcia dla firm transportowych od Grupy Inelo, czyli produkty i usługi na trudny czas i nie tylko |
| 20 | WYWIAD NUMERU: Woal – 25 lat na rynku transportowym. Rozmowa z Łukaszem Kierszniakiem, Kierownikiem ds. Transportu |
| 23 | Gbox Assist 3.0 – nowy wymiar telematyki |
| 26 | Odkryj na nowo swoją firmę – wdrożenie systemu telematycznego i TMS |
| 30 | Nowoczesne zarządzanie procesem transportowym |
| 31 | INELO z projektem rozwoju sztucznej inteligencji o wartości 7 mln zł |
| 33 | Polska branża transportowa wraca do równowagi: Raport INELO i E-100 |
| 35 | Łańcuch dostaw a międzynarodowy transport drogowy w Europie w 2020 roku |
| 37 | Konkurencyjny jak polski przewoźnik |
| 39 | Koronawirus a green deal – transport międzynarodowy |
| 41 | GPS w ciężarówce może nie wystarczyć |
| 44 | Czym jest system TMS? Czy postępująca cyfryzacja transportu będzie dotyczyć mojego przedsiębiorstwa? |
| 46 | Brak kierowców i co dalej? Cyfryzacja zamiesza na rynku pracy w branży transportowej |
| 48 | Giełda transportowa – jak wykorzystać jej potencjał? |
| 51 | Pakiet mobilności – nowe przepisy ws. transportu. Jak przygotować firmę, by Europa nie odjechała za daleko? |
| 52 | Gra z klientem, czyli jak dotrzeć do kilkudziesięciu tysięcy kierowców TIRów i nie tylko |

WYDAWCA I SIEDZIBA**REDAKCJI:**

Inelo Polska spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością
Ul. Karpacka 24/U2b
43-300 Bielsko-Biała

REDAKTOR NACZELNY:

Karolina Bakalarska
redakcja@inelo.pl

REDAKTOR:

Kamil Pawłowski

KOREKTA:

Kamil Pawłowski

PROJEKT I ŁAMANIE:

www.skladgazet.pl

NUMER:

Numer 3 (12), lipiec 2020 r.

REKLAMA:

Kamil Pawłowski
marketing@inelo.pl

PROJEKT OKŁADKI:

Anna Witkovicz



Grupa Inelo

– Twoje aktualne źródło informacji z sektora TSL

- /// Najważniejsze wiadomości z branży
- /// Baza wiedzy – odpowiedzi i porady
- /// Facebook Live – transmisje na żywo prowadzone przez ekspertów Grupy Inelo
- /// Szkolenia – zdalne lub w siedzibie firmy
- /// Mailing – wszystko to, co ważne na Twojej skrzynce odbiorczej
- /// Newsletter – stała komunikacja
- /// Telefon interwencyjny – 24/7
- /// Kwartalnik *Czas na transport* – wszystkie publikacje w jednym miejscu

Bądź na bieżąco i skorzystaj z wiedzy i doświadczenia lidera branży

Odwiedź nas na www.inelo.pl www.ocrk.pl i zapisz się do newsletter.inelo.pl

SZANOWNI CZYTELNICY,

Pakiet mobilności staje się faktem, a branża transportowa musi przygotować się na zmiany, które w znaczący sposób wpłyną na jej funkcjonowanie w najbliższych latach. Pandemia COVID-19 mogła uspić czujność wielu przewoźników, mierzących się w dalszym ciągu z gospodarczymi konsekwencjami koronawirusa. Trudna sytuacja nie opóźniła prac nad Pakietem mobilności, który ostatecznie przegłosowano 8 lipca br. Aktualnie trwają ostatnie formalne przygotowania, zanim przepisy Pakietu zostaną opublikowane. Przyjęte zmiany mogą realnie przyczynić się do wzrostu kosztów i zmniejszenia konkurencyjności polskich firm poprzez utrudnienie w świadczeniu usług na terenie Unii Europejskiej, dlatego też postanowiliśmy, że znaczna część kwartalnika zostanie poświęcona zagadnieniu Pakietu mobilności. Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, w szczególności i wyczerpujący sposób opisuje, czym tak naprawdę są przyjęte przepisy, których celem jest regulacja transportu drogowego w Unii Europejskiej i jakie zakłada zmiany w trzech najważniejszych dla firm transportowych obszarach – czas pracy kierowców, budowa i obsługa tachografu, delegowanie kierowców i dostęp do rynku. Liczymy, że w przygotowanym przez naszego eksperta artykule znajdą Państwo odpowiedź na najważniejsze pytania, które pozwolą obrać właściwą strategię. Pamiętajmy, że znajomość zmian przepisów jest niezbędna, aby właściwie przygotować firmę do nowych wyzwań, jakie stawia rynek transportowy.

Ponadto w kwartalniku przeczytają Państwo na temat jednego z najbardziej popularnych zezwoleń CEMT/EKMT, uprawniającego do wykonywania transportu drogowego w krajach członkowskich. W artykule tłumaczymy, jakie są ogólne zasady wykonywania przewozów międzynarodowych na podstawie wspomnianego dokumentu.

W nowym numerze kwartalnika, w obszerny sposób przedstawiamy również nowości od Grupy Inelo, lidera w dostarczaniu kompleksowych rozwiązań z zakresu telematyki i rozliczania czasu pracy kierowców dla branży TSL. Nowe produkty są nie tylko efektem planowanego rozwoju, ale również stanowią odpowiedź na aktualne zapotrzebowanie rynku transportowego, borykającego się z trudnościami spowodowanymi pandemią koronawirusa, a także nowymi przepisami dotyczącymi Pakietu mobilności, który wkrótce wejdzie w życie. Zachęcamy również do lektury wywiadu z Łukaszem Kiersznikiem, Kierownikiem ds. Transportu w Woal, który opowiada, jak ważną rolę odgrywają w firmie nowoczesne rozwiązania, pozwalające stać się atrakcyjnym kontrahentem dla obecnych i przyszłych klientów.

Woal transport i spedycja – firma specjalizująca się w transporcie towarów objętościowych na terenie Europy obchodzi w tym roku 25-lecie swojego istnienia. Cieszymy się, że należy do grona naszych klientów i życzymy dalszych sukcesów.

Zapraszamy do lektury!

- Redakcja kwartalnika
Czas na Transport



OGÓLNE ZASADY WYKONYWANIA PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH NA PODSTAWIE ZEZWOLEŃ CEMT/EKMT



ARKADIUSZ RYBIŃSKI

Ekspert OCRK w zakresie ITD

Były Inspektor Lubelskiego Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego z blisko siedmioletnim doświadczeniem kontroli transportu drogowego. W OCRK, jako regionalny ekspert doradza Klientom w obszarze spraw związanych z kontrolami drogowymi i w przedsiębiorstwach. Pomaga składać stosowne wyjaśnienia oraz przygotowywać odwołania od decyzji i skargi do sądów administracyjnych. Prowadzi szkolenia, w tym również w języku rosyjskim, dla kierowców oraz innych osób zarządzających transportem w przedsiębiorstwach.

W celu realizowania przewozów międzynarodowych rzeczy, należy posiadać odpowiednie zezwolenia. Jednym z najbardziej popularnych jest zezwolenie CEMT/EKMT, które uprawnia do wykonywania transportu drogowego w krajach członkowskich. W artykule tłumaczymy, jakie są ogólne zasady wykonywania przewozów międzynarodowych na podstawie wspomnianego dokumentu.

Zezwolenia jednorazowe

Polscy przewoźnicy drogowi, wykonując międzynarodowy transport drogowy rzeczy poza obszar Unii Europejskiej oraz Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) muszą posługiwać się odpowiednimi zezwoleniami na przejazd do/z lub przez terytorium danego państwa. Uregulowania te znajdują swoje podstawy prawne w podpisanych przez Polskę umowach o międzynarodowych przewozach dwustronnych, zezwalając na wjazd środków transportu umawiających się stron na terytorium jednego z nich. Opisany rodzaj zezwoleń na wykonywanie transportu międzynarodowego często nazywany jest „zezwoleniami jednorazowymi”, gdyż na podstawie jednego

blankietu przewoźnik może wykonać jazdę tam i z powrotem z ładunkiem lub w stanie próżnym.

Zezwolenie CEMT/EKMT

Drugim rodzajem zezwoleń, jakim może posługiwać się polski przewoźnik jest zezwolenie CEMT/EKMT.

Zezwolenie CEMT/EKMT, będące częścią koncepcji rozwoju systemu transportu w Europie swoje źródło ma w spotkaniu ministrów transportu 16 państw europejskich, które w dniu 17 października 1953 roku zakończyło się podpisaniem Protokołu Brukselskiego, powołującego tym samym międzyrządową organizację – Europejską Konferencję Ministrów Transportu, obecnie funkcjonującą pod nazwą

Bez wątpienia ten rodzaj zezwoleń cieszy się bardzo dużą popularnością wśród firm wykonujących przewozy międzynarodowe poza terytorium Unii i EFTA.

– Międzynarodowe Forum Transportu – ITF. Polska przystąpiła do Protokołu dotyczącego Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu 31 maja 1993 roku (Dz. U. 1993 r., Nr 116, poz. 518).

Co ważne, dokumenty te mają charakter zezwoleń wielokrotnych i wielostronnych, co oznacza, że dysponent takiego zezwolenia, pod pewnymi warunkami, może wykonywać nieograniczoną liczbę przewozów drogowych w tranzycie i pomiędzy państwami należącymi do Konferencji.

Aktualnie do CEMT/EKMT należą 43 państwa, m.in.: Wielka Brytania, Włochy, Niemcy, Francja, Szwajcaria, Ukraina, Rosja, Grecja czy Turcja¹.

Należy tutaj wspomnieć, że państwami członkowskimi Konferencji EMKT nie są takie państwa jak: Kazachstan czy Iran. Tym samym firma transportowa z naszego kraju nie może przy użyciu zezwolenia CEMT/EKMT zrealizować żadnego rodzaju przewozu, w którym miejsce załadunku lub rozładunku towaru będzie związane z wjazdem na terytorium tych państw. Jest to istotna informacja dla przewoźników, których ciężarówki na polskich numerach rejestracyjnych jeżdżą zarówno po drogach kazachskich, jak i irańskich. Tym samym realizowanie transportu międzynarodowego do Kazachstanu czy Iranu na podstawie zezwolenia CEMT/EKMT oznacza wykonywanie transportu bez ważnego, wymaganego zezwolenia, co w praktyce podczas kontroli drogowej lub granicznej oznacza jedną z najpoważniejszych kar finansowych w każdym z państw oraz zakaz dalszej jazdy do czasu

przedstawienia służbom kontrolnym wymaganego zezwolenia jednorazowego.

Zezwolenie CEMT/EKMT – zasady ogólne

W związku z realizacją celów statutowych Konferencji Ministrów Transportu, stworzony został system kontyngentów w zakresie międzynarodowego przewozu drogowego towarów pomiędzy państwami członkowskimi. Cechą charakterystyczną oprócz wielokrotności wykorzystania zezwolenia CEMT/EKMT jest również to, że zostaje ono przypisane do firmy transportowej, a nie do konkretnego środka transportu. To właściciel przedsiębiorstwa swobodnie decyduje, który przewóz międzynarodowy realizowany przez jego pojazdy będzie wykonywany na podstawie posiadanego zezwolenia. Uwzględniając procesy ekonomiczne oraz zasób posiadanych zezwoleń, przewoźnicy bardzo często stoją przed wyzwaniem, aby jak najkorzystniej posługiwać się cementowskim zezwoleniem przy zachowaniu przepisów i nie narażać się na kolejne kary finansowe. O ile kontrola w Polsce pod względem dokumentów uprawniających do wykonywania międzynarodowego transportu ogranicza się do okazania wypisu z licencji wspólnotowej, dotyczącej międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy, o tyle każdy wjazd na terytorium państwa spoza UE i EFTA wiąże się z kontrolą posiadanego zezwolenia. W przypadku posługiwania się zezwoleniem wielostronnym kontrola ta często opiera się na szczegółowej analizie zapisów w książce CEMT/EKMT i porównywaniu danych cyfrowych zapisanych w tachografie lub/i na karcie kierowcy przez służby kontrolne innych państw.

Wykonując zadanie przewozowe na podstawie zezwoleń CEMT/EKMT musimy być przygotowani na szczegółową kontrolę dokumentów, które zgodnie z wymogami muszą znajdować się w pojeździe:

- zezwolenie CEMT/EKMT;
- książka pojazdu;
- świadectwo zgodności z wymaganiami technicznymi względem poziomu emisji spalin oraz hałasu i z wymaganiami bezpieczeństwa: „EURO IV”, „EURO V”, „EEV”, „EURO VI” (dokument koloru zielonego);
- świadectwo zgodności z wymaganiami bezpieczeństwa dla przyczepy lub naczepy (dokument koloru żółtego);

e) zaświadczenia o sprawności technicznej dla pojazdów silnikowych oraz dla przyczepy lub naczepy.

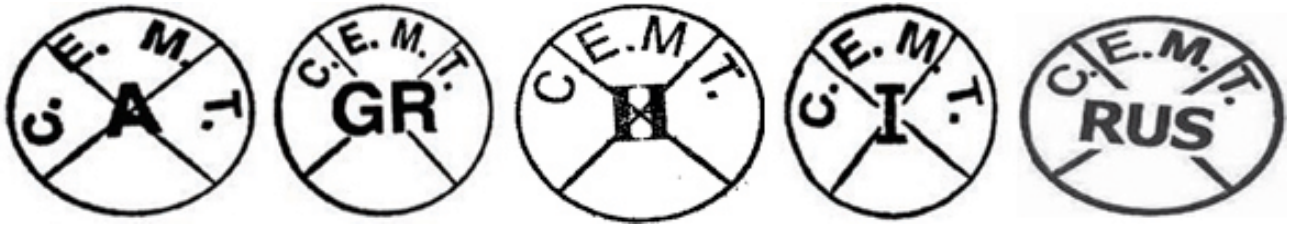
W celu skorzystania z kontyngentu zezwoleń CEMT/EKMT firma transportowa musi spełnić następujące warunki:

- przewoźnik musi posiadać siedzibę w jednym z państw członkowskim EMT/EKMT i posługiwać się pojazdami zarejestrowanymi w jednym z tych krajów;
- przewóz wykonywany jest pomiędzy państwami członkowskimi lub tranzytem przez co najmniej jedno z państw członkowskich;
- państwo załadunku i rozładunku towaru musi być członkiem CEMT/EKMT;
- przewoźnik posiadający zezwolenie CEMT/EKMT nie może go przekazywać stronom trzecim;
- nazwa firmy widniejąca na zezwoleniu musi odpowiadać nazwie przewoźnika wykonującemu dany przewóz;
- rozpoczynając operację transportową w okresie ważności jednego zezwolenia (rocznego lub krótkoterminowego) i następnie dalej realizując przewóz na podstawie innego zezwolenia (również *cementowskiego*) – oba zezwolenia trzeba mieć w pojeździe podczas całego okresu wykonywania operacji transportowych;
- wymaganych dokumentów: zezwolenia CEMT/EKMT, książki pojazdu i towarzyszących świadectw pojazdów nie wolno laminować lub w inny sposób pokrywać warstwą ochronną.

Instrukcja Korzystania z Kontyngentu Zezwoleń Transportowych ECMT

Prawidłowy sposób wykorzystania zezwolenia EKMT/CEMT stwarza nieraz duże wątpliwości wśród samych przewoźników. Jedynym dokumentem, w którym można znaleźć zasady posługiwania się zezwoleniem wielostronnym jest Instrukcja Korzystania z Kontyngentu Zezwoleń Transportowych ECMT dla urzędów oraz dysponentów (dalej jako Instrukcja Użytkownika). Uchwalona w trakcie zgromadzenia Rady Ministrów w dniu 24 listopada 2005 r. w Moskwie rezolucja CEMT/CM(2005)9/FINAL, została zmieniona i przyjęta w wersji ostatecznej na posiedzeniu Zgromadzenia EKMT w dniach 24 – 25 marca w 2015 r. w Paryżu ITF/TMB/TR/M(2014)1/FINAL, a następnie

¹ Za: <https://www.itf-oecd.org/about-multilateral-quota> (stan na dzień 26.03.2020 r.)



opublikowana przez Międzynarodowe Forum Transportowe (ITF). Zawarte w niej informacje są praktycznie jedynym źródłem wiedzy - zarówno dla dysponenta zezwolenia, jak i dla funkcjonariuszy służb kontrolnych. Dlatego warto przybliżyć najważniejsze normy wynikające z treści powyższej Instrukcji.

Przewoźnik wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy na zezwolenie EKMT/CEMT przede wszystkim zobowiązany jest do tego, aby przedmiotowe zezwolenie znajdowało się w pojeździe podczas całego zadania przewozowego. Z jednego zezwolenia na trasie pomiędzy punktem załadunku a rozładunku może skorzystać jednocześnie tylko jeden pojazd. W praktyce oznacza to, że odpowiedni wpis w karnecie zezwolenia EKMT/CEMT musi odpowiadać dacie w dokumencie przewozowym. Sytuacją nieprawidłową będzie, gdy przewoźnik podczas już realizowanego przewozu „umieszcza” zezwolenie w kabinie pojazdu. Najczęściej kontrolujący właśnie w ten sposób weryfikują poprawność posługiwania się zezwoleniem, czyli sprawdzają zapisy umieszczone w karnecie z dokumentami CMR, analizując dodatkowo dane cyfrowe z urzędnika rejestrującego. Podczas przekazywania zezwolenia z pojazdu do pojazdu należy pamiętać, że skoro w dniu dzisiejszym pojazd X był rozładowywany w miejscowości A, to pojazd Y nie mógł podjąć wczoraj ładunku w miejscowości B zgodnie z warunkami Instrukcji.

Posługując się zezwoleniami EKMT/CEMT przewoźnik musi pamiętać o ograniczeniach wynikających z Instrukcji Użytkownika, które dzielą się na następujące grupy:

1. Ograniczenia terytorialne – operacje załadunku lub rozładunku towaru wykonujemy tylko w państwach członkowskich Konferencji EKMT. Ponadto, niektóre z zezwoleń CEMT/EKMT mogą nie mieć zastosowania na terytorium poszczególnych państw członkowskich, oznaczone są wówczas na blankiecie

czerwoną pieczęcią. Wśród najpopularniejszych państw, na terenie których możemy spotkać się z taką sytuacją należy wymienić: Austrię, Grecję, Rosję, Węgry i Włochy. Na samym zezwoleniu widnieje okrągła czerwona pieczęć z kodem danego państwa. To ograniczenie to nic innego, jak zakaz podjęcia ładunku, bądź wykonania rozładunku towaru na terytorium tego państwa, które jest oznaczone czerwoną pieczęcią. W praktyce, jeśli mamy na zezwoleniu np. czerwoną pieczęć Węgier, to nie możemy tam załadować lub rozładować ładunku na podstawie zezwolenia CEMT/EKMT (przy założeniu, że zezwolenie w ogóle jest potrzebne przewoźnikowi). Ograniczenia terytorialne na zezwoleniach CEMT/EKMT nie mają za to zastosowania do przejazdu tranzytowego przez to państwo.

2. Ograniczenia techniczne – zgodnie z warunkami użytkownika zezwoleń *cemtowskich*, posiadają one wymogi względem poziomu emisji spalin, hałasu oraz wymogów bezpieczeństwa, określonych jako:

- Pojazd kategorii EURO IV – na blankiecie zezwolenia widnieje **zielona pieczęć** ze znakiem IV w kółku.



- Pojazd kategorii EUTO V – na blankiecie zezwolenia widnieje **zielona pieczęć** ze znakiem V w kółku.



- Pojazd kategorii EUTO VI – na blankiecie ze zezwolenia widnieje **zielona pieczęć** ze znakiem VI w kółku.



Przewoźnik posiadając zezwolenie, na którym widnieje ograniczenie techniczne wskazujące na pojazd kategorii EURO V, może używać do wykonywania operacji transportowych na tym zezwoleniu pojazdów o kategorii bezpieczeństwa EURO VI. Zawsze możemy wykorzystywać pojazdy o wyższej kategorii, jednak nie jest to możliwe w odwrotnym kierunku!

Bez wątpienia zezwolenia wydawane w ramach współpracy na polu Międzynarodowego Forum Transportu wydają się atrakcyjnym źródłem do realizacji przewozów międzynarodowych na dużym obszarze geograficznym.

Firmy transportowe z Polski, które korzystają z wielostronnych zezwoleń muszą jednak pamiętać, że o ile sama idea wykonywania zadań transportowych jest bardzo korzystna, to jednak warunki, które muszą być spełnione już do łatwych nie należą.

Klienci, korzystający z usług Grupy Inelo, mogą liczyć na pomoc i wsparcie ekspertów przy realizacji przejazdów na podstawie zezwoleń CEMT/EKMT, co stanowi gwarancję poprawnego wykonywania przewozów międzynarodowych.

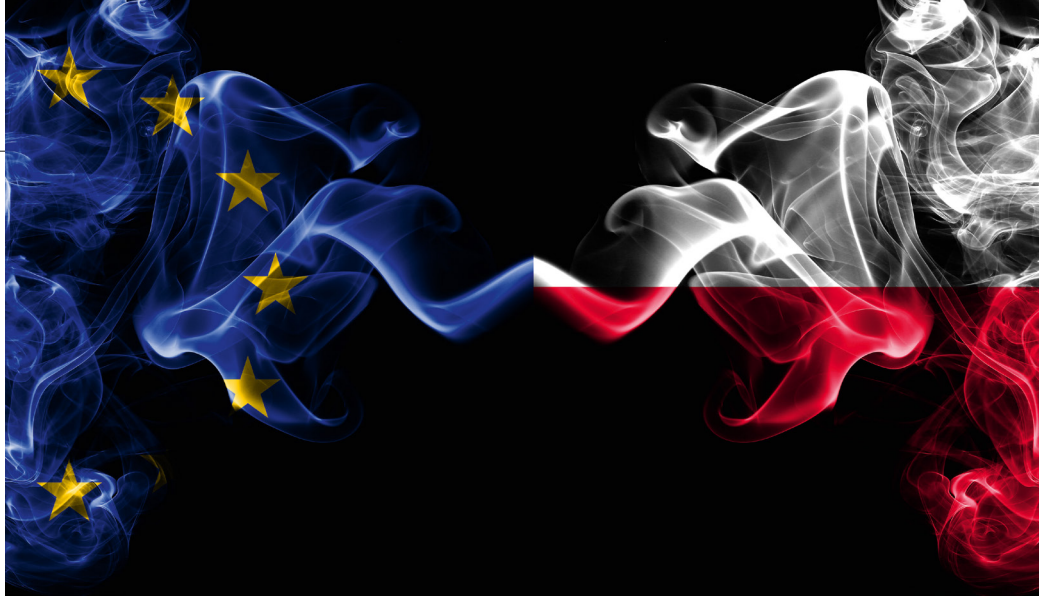


MATEUSZ WŁOCH

Ekspert ds. rozwoju i szkoleń

Uczestnik spotkań CORTE oraz Tachograf Forum, a także członek zespołu projektowego, pracującego nad rozwojem oprogramowania i sprzętu firmy INELO. Ekspert do spraw znajomości i wdrażania oprogramowania 4Trans®.

Do jego głównych zadań należy przeprowadzanie wdrożeń i szkoleń z zakresu analizy i rozliczania czasu pracy kierowców. Ponadto szkoli takie instytucje, jak PIP, ITD, czy zagraniczne służby kontrolne. Autor licznych artykułów merytorycznych w prasie branżowej i wystąpień w radiu oraz telewizji.



» TEMAT NUMERU

PAKIET MOBILNOŚCI STAJE SIĘ FAKTEM – NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ, CZYLI DIABEŁ TKWI W SZCZEGÓŁACH

Po ponad trzech latach intensywnych prac, 8 lipca br. zakończył się proces legislacyjny w sprawie Pakietu mobilności. W artykule przedstawiamy szczegóły dotyczące nowych przepisów, które już wkrótce zaczną obowiązywać. Jak to zazwyczaj bywa, diabeł tkwi w szczegółach, a te mogą mieć kluczowy wpływ na funkcjonowanie rodzimych przedsiębiorstw transportowych.

Czym właściwie jest Pakiet mobilności?

Pakiet mobilności stanowi zestaw propozycji zmian przepisów, których celem jest regulacja transportu drogowego w Unii Europejskiej. Nie wprowadza nowych aktów prawnych, a jedynie zmienia już obowiązujące w trzech ważnych dla firm transportowych aspektach:

- czas jazdy, odpoczynku oraz tachografy;
- delegowanie kierowców;
- dostęp do rynku.

Zmiany, które zostały ostatecznie przegłosowane, mogą realnie wpłynąć na wzrost kosztów i zmniejszenie konkurencyjności polskich firm poprzez utrudnienie w świadczeniu usług na terenie Unii Europejskiej.

Kiedy nowe przepisy zaczną obowiązywać?

Prace legislacyjne rozpoczęły się w 2017 roku – aktualna czwarta wersja przepisów, stanowi kompromis z 11.12.2019 roku pomiędzy Komisją Europejską, Parlamentem Europejskim i Radą Unii Europejskiej, efektem którego jest zatwierdzenie Pakietu mobilności 8 lipca 2020 r. Po przegłosowaniu jest on wspólnie podpisywany przez przewodniczących i sekretarzy generalnych Rady oraz Parlamentu

UE. Następnym krokiem będzie opublikowanie przepisów w Dzienniku Urzędowym. Należy zwrócić uwagę, że opisany proces zajmuje od kilku do kilkudziesięciu dni. Wszystko wskazuje na to, że oficjalna publikacja odbędzie się w sierpniu br. – stanowi to ważną informację, ponieważ pierwsze zmiany w przepisach o czasie jazdy i odpoczynku kierowców zaczną obowiązywać niemal natychmiast, albowiem 20 dni po tej publikacji, czyli najprawdopodobniej już we wrześniu 2020 r. na terenie całej UE.

Kolejne zmiany wejdą w życie po 18 miesiącach, czyli prawdopodobnie w marcu 2022 r., dzięki czemu będzie można się lepiej do nich przygotować. Niestety te zmiany będą najdotkliwsze, gdyż dotyczą delegowania i dostępu do rynku. W późniejszym czasie pojawią się zmiany w tachografach oraz dla tzw. busów od 2,5 do 3,5 t, przewożących towary w transporcie międzynarodowym.

Jakie są szczegóły zmian, które wejdą w pierwszej kolejności (20 dni po publikacji, czyli sierpień/wrzesień 2020 r.)?

1. **Obowiązkowy powrót kierowcy do centrum operacyjnego** (tzw. „bazy”) lub miejsca zamieszkania maksymalnie co 4 tygodnie. Kierowca w każdym 4 tygodniach kalendarzowych (pn.-nd.) będzie zobligowany rozpocząć odpoczynek 45-godzinny w miejscu zamieszkania lub centrum operacyjnym firmy.



Jednak w przypadku wykorzystania w trasie dwóch odpoczynków tygodniowych skróconych pod rząd, kierowca będzie musiał wrócić przed kolejnym wymaganym odpoczynkiem tygodniowym, w tym przypadku już regularnym. Tym samym najczęściej przy korzystaniu z odstępstwa dotyczącego wykorzystania dwóch odpoczynków tygodniowych w trasie, kierowca będzie zobligowany do powrotu już po 3 tygodniach.

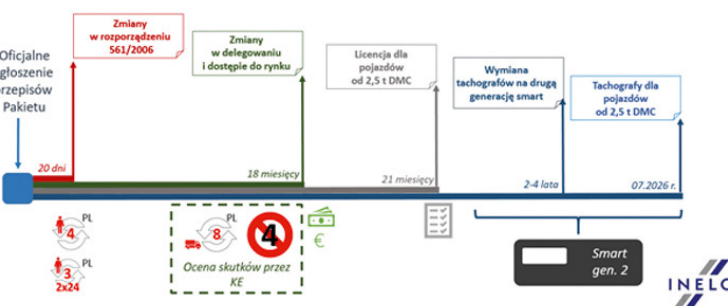
Ponadto wspomniany nowy przepis nie pozwala na posiadanie centrum

operacyjnego za granicą, jednoznacznie określając, że: „Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni (...)”.

Duże znaczenie w tym przypadku będzie miało właściwe zaznaczenie na tachografie wpisu kraju zakończenia i rozpoczęcia pracy, szczególnie w sytuacji powrotu kierowcy np. jako pasażera w busie. Powinien on wówczas zaznaczyć w tachografie wpisem manualnym, odpowiadający długości podróży okres dyspozycyjności, a następnie wprowadzić kraj zakończenia – „PL”. To właśnie na podstawie wpisów symboli kraju, oprogramowanie kontrolne takie jak TachoScan oraz 4Trans będą informować, czy kierowca spełnił ww. obowiązek.

Powrót kierowcy, jeśli jest przewożony tzw. busem np. z Lipska (Niemcy) do bazy w Polsce zajmuje zazwyczaj kilka godzin. Warto natomiast zwrócić uwagę, że powrót kierowcy zatrudnionego w firmie estońskiej, czy bułgarskiej z tego samego miejsca, będzie trwał przynajmniej o jeden dzień roboczy więcej.

2. **Dwa skrócone odpoczynki tygodniowe pod rząd.** To nowe odstępstwo od przepisów dotyczących odpoczynków tygodniowych. Kierowca międzynarodowy może odbyć dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku pod rząd (2x24h), o ile spełni następujące warunki:



- oba odpoczynki tygodniowe skrócone zostają wykorzystane za granicą (w przypadku polskiej firmy, mogą to być wszystkie kraje, w których obowiązuje rozporządzenie 561 poza Polską). Oznacza to, że nowe odstępstwo nie dotyczy przewozów wykonywanych wyłącznie na terenie Polski oraz w krajach AETR;

- w każdym czterech tygodniach kalendarzowych mają zostać zrealizowane przynajmniej dwa odpoczynki tygodniowe regularne i dwa odpoczynki tygodniowe skrócone. Oznacza to, że jeśli firma będzie chciała w sposób ciągły wykorzystywać odstępstwo, to kierowca przed kolejnym wyjazdem na 3 tygodnie, aby spełnić tą regułę, powinien wykonać dodatkowy odpoczynek 45-godzinny;

- po dwóch odpoczynkach tygodniowych skróconych, kolejnym odpoczynkiem powinien być tygodniowy regularny, dodatkowo poprzedzony rekompensatą za dwa poprzednie skrócenia. Sama rekompensata powinna jednak zostać poprzedzona odpoczynkiem dobowym. Tak długi odpoczynek powinien zostać wykorzystany w centrum operacyjnym firmy lub miejscu zamieszkania kierowcy.

(2x24) kolejny (9/11+21+21+45)
za granicą czyli ponad 4 dni w bazie lub domu

W praktyce ww. reguła oznacza klasyczny system pracy 3/1, czyli 3 tygodnie w trasie i tydzień w domu.

3. **Zakaz odbierania odpoczynków tygodniowych regularnych w kabinie pojazdu,** a właściwie tylko uszczegółowienie zakazu. Do tej pory w związku z nie



do końca precyzyjnym zapisem w rozporządzeniu, zakaz zaczął być egzekwowany dopiero po około 10 latach jego obowiązywania. Nowy zapis nie pozostawia wątpliwości – wszystkie odpoczynki trwające min. 45 godzin nie mogą być odebrane w kabinie pojazdu. Dodatkowo pojawił się nowy wymóg – wspomniane odpoczynki mają odbywać się w miejscu przyjaznym dla wszystkich płci z odpowiednim zapleczem sanitarnym oraz sypialnym.

Warto tutaj podkreślić, że zmiana zapisu pomoże w egzekwowaniu ww. przepisu w krajach UE, co zapewne będzie miało swoje odzwierciedlenie w częstszych kontrolach. Jedną z ważniejszych przesłanek, na którą inspektorzy zwracają uwagę, próbując określić, czy doszło do naruszenia jest kwestia pozostawiania karty kierowcy w tachografie – oprogramowanie automatycznie podpowiada, czy taka sytuacja miała miejsce.

4. Możliwość przedłużenia czasu jazdy o maksymalnie 1 lub 2 godziny przy powrocie do centrum operacyjnego firmy lub do domu na odpoczynek tygodniowy

Przedłużenie czasu jazdy przy powrocie do bazy jest obwarowane dodatkowymi warunkami, co może skutkować, że w praktyce w niewielu sytuacjach kierowca prawidłowo z niego skorzysta. Warto poznać wytyczne przed zezwoleniem kierowcy na takie przekroczenie, gdyż można się narazić na przykre konsekwencje w formie naruszeń.

Pierwszym aspektem jest konieczność udokumentowania takiego przedłużenia na wydruku z tachografu lub wykresówce. Należy w tym miejscu podkreślić, że to wydłużenie czasu jazdy zostało dodane do znanego kierowcom i osobom zarządzającym artykułu 12 rozporządzenia 561/2006, na który już od 2006 roku powoływali się kierowcy w przypadkach naruszeń, gdy na drodze zdarzyła się nieprzewidywalna sytuacja, wymuszająca naruszenie reguł czasu jazdy i odpoczynku. Kierowca na wydruku powinien wskazać powody takiego odstępstwa.

Możliwość przekroczenia dotyczy czasu jazdy dziennej oraz tygodniowej, jak również powstałym przy tym ewentualnym naruszeniu doby kierowcy – oznacza to, że odpoczynek dzienny może w tej sytuacji również zostać odebrany za późno. Należy podkreślić, że nowa regulacja nie zezwala na przekroczenia związane z odpoczynkami tygodniowymi, dlatego

mimo przedłużenia jazdy kierowca i tak musi wrócić do bazy w przeciągu 6 okresów 24-godzinnych od poprzedniego odpoczynku tygodniowego.

Dodatkowym wspólnym warunkiem obu przedłużeń jest także konieczność rekompensaty przedłużonego czasu, która jest do odebrania na dotychczasowych warunkach – więc razem z przynajmniej 9-godzinnym odpoczynkiem, w ciągu maksymalnie kolejnych trzech tygodni. W praktyce przeglądając tysiące tygodni pracy kierowców okazuje się, że prawie u każdego w normalnej pracy zdarzają się dni, gdy odpoczywa dłużej, niż wymagane przepisami minimum – co przy jednoczesnym utrudnionym korzystaniu z ww. odstępstwa oznacza, że tą rekompensatą nie należy się przejmować, ponieważ zostanie zapewne wykonane przy okazji normalnej pracy kierowcy.

Pozostałe warunki różnią się w zależności od wielkości przekroczenia czasu jazdy. Przed skorzystaniem z tej możliwości należy oszacować, o ile zostanie przekroczony ewentualny czas jazdy. Jeśli będzie to do jednej godziny, wówczas kierowca powinien wrócić do bazy lub do domu na co najmniej odpoczynek tygodniowy skrócony (min. 24h).

Jeśli zostanie przekroczony o czas do dwóch godzin to:

- kierowca powinien wrócić do bazy lub do domu na przynajmniej odpoczynek tygodniowy regularny (min. 45h);
- przed tymi dodatkowymi 2 godzinami jazdy kierowca powinien odebrać dodatkową 30-minutową przerwę.

5. Możliwość przerwania na promie/ pociągu odpoczynków tygodniowych skróconych oraz regularnych

Do tej pory na promie lub pociągu istniała możliwość dwukrotnego przerwania jedynie odpoczynków dziennych regularnych (11h lub 3h+9h) – nawet w załodze! Wg zasad Pakietu mobilności można przerwać także odpoczynki tygodniowe skrócone na tych samych warunkach (maks. dwa przerwania trwające łącznie nie dłużej niż 1h). Ze szczególnymi dotychczasowymi regułami, które odnoszą się m.in. do promów, można się zapoznać w materiałach dostępnych na stronie www.szkoleniadlatransportu.pl, w zakładce "wiedza".

W przypadku przerwania na promie odpoczynku tygodniowego regularnego poza dotychczasowymi warunkami pojawiają się nowe:

- kierowca musi mieć dostęp do kabiny sypialnej, a nie jak w przypadku krótszych odpoczynków do koi lub kuszetki;
- podróż promem, bądź pociągiem ma być zaplanowana przynajmniej na 8 godzin.

Ciekawostka – jeżeli kierowca przerwie na promie odpoczynek tygodniowy regularny przy powrocie do Polski, nie będzie to potraktowane, jako rozpoczęcie wymaganego co maksymalnie 4 tygodnie powrotu do bazy. Wynika to m.in. z faktu, że taki odpoczynek rozpocznie się w innym kraju oraz, że nie będzie odebrany w centrum operacyjnym firmy lub w domu kierowcy.

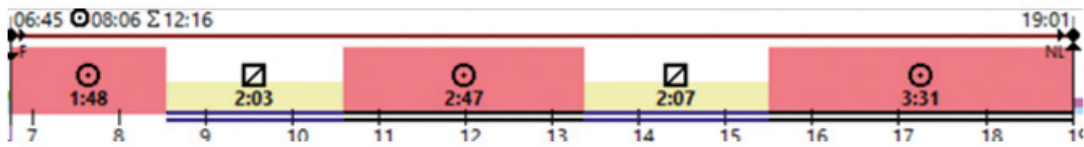
Przy okazji promów warto wspomnieć, że w zmianach do przepisów został określony obowiązek zaznaczania „promu” w tachografie – na części odpoczynku, w której pojazd znajduje się na pokładzie promu, bądź pociągu. Podkreślone zostało także, że w przypadku krótszych podróży promem, gdzie nie ma dostępu do koi, kuszetki lub kabiny sypialnej kierowca nie powinien zaznaczać odpoczynku, a okres dyspozycyjności.

6. Nowe wyłączenia – kto nie musi mieć tachografu? Dobra wiadomość dla branży budowlanej – w życie wchodzi dwa nowe wyłączenia, z których wynika, że w przypadku:

- pojazdów lub zespołu pojazdów wykorzystywanych przez przedsiębiorstwo budowlane do przewozu maszyn budowlanych (w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, jak również pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy) oraz
- pojazdów wykorzystywanych do dostarczania masy betonowej prefabrykowanej (bez dodatkowych warunków)

Nie trzeba się stosować do ograniczeń czasów jazdy i odpoczynku z rozporządzenia 561/2006, a idąc dalej – nie będzie obowiązku użytkowania i instalowania w takich pojazdach tachografu.

Jednak przed podjęciem działań należy, w pierwszej kolejności zwrócić uwagę, że wspomniane odstępstwa zostały dodane w art. 13 rozporządzenia 561, co oznacza, że nie każde państwo członkowskie musi je wprowadzić. W Polsce zgodnie z ustawą o czasie pracy kierowców wszystkie przewozy z art. 13 rozporządzenia 561 są zaakceptowane, więc jeśli nie zmieni się polska ustawa, to z automatu te wyłączenia będą u nas obowiązywać.



rys. 1

Ciekawym i obszernym tematem jest kwestia organizacji pracy w przypadku przewozów wyłączonych z rozporządzenia 561. Okazuje się, że kierowcy nie stosujący się do wspomnianego rozporządzenia mogą pracować mniej. Ograniczenia wynikają z ustawy o czasie pracy kierowców i kodeksu pracy, które nie pozwalają np. na skrócone odpoczynki dzienne.

To nie koniec zmian, gdyż zostały dodane wyłączenia dla pojazdów do 7,5 tony do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy lub dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi – pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu w takich sytuacjach nie jest głównym zajęciem kierowcy, transport nie ma charakteru zarobkowego i odbywa się w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa. W ramach zmian przepisów została też wprowadzona definicja niehandlowego przewozu, czyli takiego, który zarówno bezpośrednio, ani pośrednio nie generuje żadnego przychodu dla kierowcy czy innych osób oraz nie ma związku z działalnością zawodową, czy zarobkową.

7. Przerwy w załodze – kosztowne szczególności. Kwestia dyspozycyjności traktowanej, jako przerwa w przypadku kilkuosobowej obsady zapisana jest w wytycznej nr 2 Komisji Europejskiej. Jednak pewien czas temu, kontrolujący we Francji przez kilka miesięcy „zapomnieli” o niej, co niestety skutkowało wieloma bardzo kosztownymi problemami na drodze. Pakiet mobilności reguluje tę kwestię już nie w formie wytycznej, a bezpośrednio w zmianie rozporządzenia 561. Gdzie jest więc haczyk?

W skrócie: w dotychczasowej wytycznej zostało określone, że każdy okres dyspozycyjności w przypadku, gdy w pojeździe jest dwóch kierowców może być uznany za przerwę w jeździe ciągłej. W ramach Pakietu zapis ten został wprowadzony do rozporządzenia 561, ale zawarta jest w nim jedna zdecydowana różnica – dyspozycyjność w załodze jest traktowana jako przerwa, ale tylko jeśli kierowca spełnia

definicję „załogi”, czyli gdy drugi kierowca dosiada się maksymalnie w ciągu godziny i w każdym okresie jazdy do kolejnego odpoczynku dziennego obaj przebywają wspólnie w pojeździe.

Co więcej, dodany został warunek mówiący o tym, że wspomniana dyspozycyjność może być traktowana, jako przerwa, jeśli drugi kierowca siedzący na fotelu pasażera nie jest w tym czasie zaangażowany w pomoc prowadzącemu pojazd.

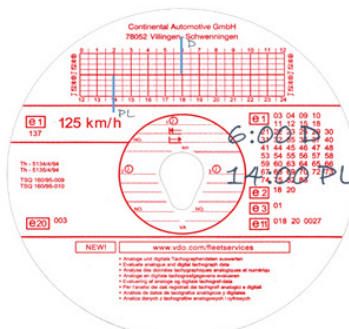
Przykład naruszenia czasu jazdy ciągłej w oprogramowaniu 4Trans – kierowca nie spełnił zasad załogi, w efekcie dyspozycyjność nie jest traktowana, jako przerwa – rys.1.

8. Posiadasz tachograf analogowy?

Pamiętaj o nowym obowiązku! Od wielu lat wymagane jest, żeby na wykresówkach używanych w tachografach analogowych uzupełniać m.in. miejscowości rozpoczęcia oraz zakończenia pracy – teraz dochodzi do tego obowiązek wpisania na wykresówce symbolu kraju rozpoczęcia i zakończenia pracy, najlepiej na jej przodzie, zaraz przy miejscowości.

Dodatkowo, jeśli kierowca w pojeździe z tachografem analogowym będzie przekraczał granice wewnątrz UE oraz innych krajów, które podlegają pod rozporządzenie 561, powinien się zatrzymać na granicy lub w pierwszym bezpiecznym miejscu postoju bezpośrednio po przejechaniu granicy i odnotować na wykresówce symbol kraju, do którego wjeżdża.

Przykłady wpisywania przekroczeń granic na wykresówce:



Od dnia opublikowania przepisów Pakietu, opisywany obowiązek wchodzi w życie po 20 dniach dla tachografów analogowych i po 3 latach w przypadku tachografów cyfrowych, które montowane są obecnie.

9. Tachografy – ważne wpisy manualne.

Zgodnie z rozporządzeniem 165/2014, już ostatecznie zmiany w tachografach pokazały trend, w którym znacznie większy nacisk kładzie się na prawidłowe wprowadzanie wszystkich czynności, szczególnie za pomocą wpisów manualnych – jeśli kierowca nie mógł używać tachografu. Wchodzące zmiany w przepisach, podążają w tym samym kierunku i podkreślają obowiązek właściwego wprowadzania dojazdów wpisem manualnym, o których mowa w punkcie pierwszym artykułu, dodając obowiązek oznaczenia promu (piąty punkt artykułu), a także zwracają uwagę na zaznaczanie innych prac, szczególnie, jeśli kierowca przez kilka dni wykonywał przewozy pojazdem wyłączonym z rozporządzenia. Ważną kwestią pozostaje, aby kierowca pod piktogramem odpoczynku/łóżka zaznaczał nie tylko odpoczynki, ale również okresy urlopu czy chorobowego.

Opisywane zmiany prowadzą do wniosku, że wszystko powinno być wprowadzone wpisem manualnym na kartę kierowcy, ewentualnie odnotowane na wydrukach z tachografu. Nie można także wymagać zaświadczeń, nawet za okresy dłuższych nieobecności, takich jak np. zwolnienie lekarskie.

Podsumowanie najbliższych zmian

Jak możemy zauważyć, Pakiet mobilności wprowadza wiele istotnych zmian, na które należy zwrócić uwagę i przygotować firmę na ich wejście. Rozwiązaniem może być przeprowadzenie szkolenia dla kadry oraz kierowców, co pozwoli w przyszłości uniknąć kosztownych błędów. Szkolenie może się okazać pomocne, gdyż powyższe przepisy wymuszą również zmianę w planowaniu tras kierowców, a inne wprowadzają

Grupa Inelo przygotowała specjalny cykl szkoleń, poświęcony zagadnieniom dotyczącym Pakietowi mobilności, w trakcie których dowiedzą się Państwo, jak przygotować firmę na nadchodzącą zmiany.

nowe możliwości optymalizacji, już wykonywanych tras np. poprzez zmiany w odpo-
czynkach na promie. Niestety, nowe przepisy wprowadzają wiele nieprecyzyjnych zapisów, które pozwalają na niejednoznaczne interpretowanie ich przez służby kontrolne. Warto się zabezpieczyć przed taką sytuacją, mając np. w kieszeni „ubezpieczenie” w formie telefonu interwencyjnego – szczególnie na początku, gdy inspektorzy będą się dopiero wdrażać w nowe przepisy i przecierać szlaki.

Jakie zmiany zostaną wprowadzone za 18 miesięcy?

Stwierdzenie „duże zmiany” nie oddaje tego, co czeka transport 18 miesięcy po publikacji Pakietu, czyli najprawdopodobniej od marca 2022 roku. Nastąpią wtedy kolosalne zmiany, których przewoźnicy obawiają się najbardziej. Widmo zdecydowanego zwiększenia kosztów pracowniczych, które zmniejszą konkurencyjność polskich firm, to jedno, kolejną kwestią pozostają ograniczenia w dostępie do rynków przewozowych w Europie Zachodniej.

1. Delegowanie kierowców i wynagrodzenie minimalne

Określone zostały zasady podlegania pod delegowanie w zależności od wykonywanego rodzaju operacji transportowych, czyli to, co do tej pory podlegało interpretacji poszczególnych Państw członkowskich.

Pod delegowanie **nie** będą podlegać:

- tranzyt (przejazd bez załadunku lub rozładunku);
- przewozy dwustronne/bilateralne (przewóz międzynarodowy do kraju siedziby lub z kraju siedziby) wraz z maksymalnie dwoma dodatkowymi załadunkami/

rozładunkami (spełniając dodatkowe warunki).

Dla firm wykonujących ww. przewozy, oznacza to znacznie mniej wymogów formalnych i kosztów niż obecnie. Przykładowo – firma, która aktualnie przewozi towary w ruchu międzynarodowym na trasie Niemcy – Polska i Polska – Niemcy, nie wykonując przy tym kabotaży, jest zobowiązana do wypłaty płacy minimalnej i zgłoszenia kierowców. Po wejściu w życie zapisów Pakietu mobilności wspomniane w przykładzie firmy nie będą miały obowiązku wypłacania wynagrodzenia czy zgłaszania kierowców.

Pod delegowanie podlegać będą natomiast firmy wykonujące:

- przewozy kabotażowe;
- przewozy typu cross-trade/przerzuty (przewozy pomiędzy innymi krajami niż kraj siedziby, np. gdy polska firma wykonuje przewóz z Francji do Niemiec).

Dla firm wykonujących przewozy kabotażowe oraz cross-trade największą zmianą będzie konieczność nie tylko wypłacania płacy minimalnej, ale także wszystkich innych składników wynagradzania, tak jak kierowcy zatrudnionemu w kraju, w którym wykonywane są przewozy. Składniki te w wielu krajach są określone nie poprzez ogólne przepisy o płacy minimalnej, a bardzo skomplikowane sektorowe układy zbiorowe. Już teraz bez odpowiedniego oprogramowania i wsparcia specjalistów jest wręcz niemożliwe prawidłowe przeliczenie płacy minimalnej, a poziom trudności takiego rozliczenia znacznie wzrośnie. Co ciekawe, firmy z krajów, gdzie wynagrodzenie kierowców jest wysokie, nie będą musiały skupiać się na skrupulatnym liczeniu, ponieważ ważne będzie, aby łączne wynagrodzenie w danym okresie było większe, niż wymagane w kraju, w którym wykonuje się przewozy, bez konieczności rozbijania go na poszczególne składniki.

Dodatkowym powodem wzrostu kosztów w tym przypadku będzie brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do płacy minimalnej. Oznacza to, że kierowca z polskiej firmy, wykonujący przewozy kabotażowe na terytorium Francji, będzie musiał otrzymać za ten okres wynagrodzenie, takie jak kierowca z Francji, a dodatkowo zgodnie z polskimi przepisami – dietę oraz ryczałt za nocleg. Z tego powodu, warto zabiegać przez najbliższe 18 miesięcy o zmianę polskiej ustawy o czasie pracy kierowców, tak aby jak najbardziej

zredukować zwiększone koszty spowodowane Pakietem mobilności – np. poprzez rozliczenie kierowcy, jak pracownika delegowanego, czyli wypłacając wszystko, jako wynagrodzenie (bez diet i ryczałtów) i korzystając z możliwości obniżenia podatków i składek dla pracowników delegowanych na istniejących zasadach.

Należy zdawać sobie sprawę, że nowe zasady delegowania dla kierowców wejdą w życie 18 miesięcy po opublikowaniu przepisów Pakietu mobilności. Do tego czasu kierowcy będą podlegać pod dotychczasową dyrektywę, jednak w innych branżach pracownicy delegowani zostaną nią objęci już od końca lipca tego roku.

Warto pamiętać, że za brak spełnienia dotyczących obowiązków delegowania, nie będą grozić jedynie kary finansowe, ale także utrata dobrej reputacji przewoźnika, a co za tym idzie nawet zawieszenie licencji.

W Pakiecie zawarta została również kwestia złagodzenia obowiązków administracyjnych związanych z delegowaniem. Względem obecnej sytuacji, za 18 miesięcy zauważymy poprawę m.in. w postaci braku obowiązku tłumaczenia dokumentów na wszystkie inne języki – wymagane będzie tłumaczenie jedynie na język angielski, możliwości przedstawiania dokumentów w formie elektronicznej, czy braku wymogu powoływania przedstawiciela.

2. Powrót pojazdu do bazy co 8 tygodni

Do warunków związanych z wymogiem posiadania siedziby, dodano obowiązek powrotu pojazdu do jednej z baz eksploatacyjnych w państwie przewoźnika, raz na co najmniej 8 tygodni od czasu opuszczenia tego państwa. Powrót nie oznacza konieczności dostarczenia ładunku do Polski, gdyż może odbywać się „na pusto”. Nie został określony również czas, jaki ciężarówka ma przebywać w bazie, dlatego od razu po przybyciu do niej może ruszać w nową trasę.



3. 4-dniowy zakaz kabotażu

Pomysłów na zaostrzenie zasad kabotażu w trakcie prac legislacyjnych było kilka, finalnie stanęło jednak na 4-dniowym

zakazie wykonywania kabotażu tym samym pojazdem (w przypadku zespołu pojazdów – pojazdem silnikowym) w tym samym kraju od momentu zakończenia poprzednich przewozów kabotażowych. W czasie tych 4 dni pojazd może wykonywać np. przewozy międzynarodowe lub kabotażowe w innym kraju. Warto zwrócić uwagę, że pozostałe zasady wykonywania kabotażu nie uległy zmianie (max. 3 operacje w ciągu 7 dni w następstwie przewozu międzynarodowego, itp.).



4. Szansa na wycofanie niekorzystnych zmian w dostępie do rynku

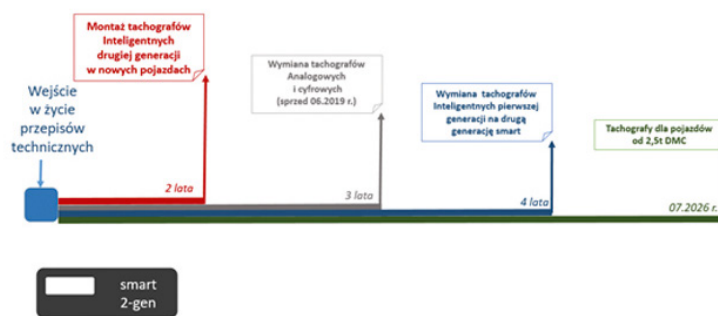
Zmiany opisywane w punkcie 3 i 4, dotyczące obowiązkowego powrotu pojazdu oraz czasowych zakazów kabotażu, nie były zawarte w pierwotnej propozycji nowelizacji przepisów transportowych, przedstawionej przez Komisję Europejską. Zostały dodane w formie poprawek, przyjętych przez PE i Radę UE w trakcie prac legislacyjnych – w związku z tym, nie przeprowadzono oceny ich skutków. Komisja Europejska zobowiązała się w trakcie najbliższych 18 miesięcy dokonać takiej oceny m.in. w aspekcie znacznego zwiększenia pustych przejazdów i ich negatywnego wpływu na środowisko i infrastrukturę.

Co jeszcze się zmieni w późniejszym czasie (+ 21 miesięcy)?

1. Transport pojazdami do 3,5 tony

Kwestia, nad którą dyskutowano wielokrotnie w ciągu ostatnich lat, czyli tachografy w busach stała się faktem. Wprowadzenie obowiązkowych tachografów odbędzie się jednak etapami i nie będzie dotyczyć wszystkich pojazdów poniżej 3,5 tony dopuszczalnej masy całkowitej.

Nowymi regułami zostaną objęte wyłącznie międzynarodowe przewozy rzeczy pojazdami od 2,5 do 3,5 tony DMC. Oznacza to, że ten wymóg nie będzie dotyczyć przewoźników poruszających się wyłącznie po terenie kraju oraz tych, którzy busami przewożą ludzi. Wyłączenie dotyczy także



międzynarodowych przewozów na potrzeby własne.

Jakie są nowe reguły? 21 miesięcy po opublikowaniu Pakietu, pojawi się wymóg w kwestii spełnienia warunków, dotyczących przewoźnika drogowego oraz uzyskania licencji transportowej. Dodatkowo będzie trzeba zabezpieczyć finansowo pojazdy do 3,5 tony. Kwoty zabezpieczenia zostały ustalone w wysokości 1800 euro na pierwszy pojazd oraz 900 euro na każdy kolejny.

Od 1 lipca 2026 roku obowiązywał będzie wymóg montażu i użytkowania tachografów w pojazdach od 2,5 do 3,5 tony DMC i stosowania się do reguł dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców.

2. Wymiana tachografów – inteligencja drugiej już generacji

Automatyczna rejestracja przekroczeń granic w krajach UE, możliwość rejestracji miejsc rozładunku i załadunku, rejestracja rodzaju przewozu (rzeczy/osób) i zabezpieczenie sygnału GNSS – to najważniejsze zmiany przygotowywane dla tachografów w najbliższych latach. Niestety wprowadzenie tych zmian, a w szczególności zabezpieczenia sygnału GNSS nie pozwala na aktualizację obecnie znanych urządzeń, wymuszając ich wymianę. Jak będzie się to odbywać?

Punktem, od którego należy liczyć czas, jest publikacja przepisów Pakietu mobilności. Od tej daty, maksymalnie w ciągu 12 miesięcy zostanie opublikowane rozporządzenie zawierające szczegółowe techniczne wymagania dla nowego typu tachografów – prace są już na ukończeniu. Dwa lata po ogłoszeniu przepisów technicznych, prawdopodobnie będzie to wrzesień 2023 roku, nastąpi pierwszy etap wymiany, czyli obowiązek montażu nowych tachografów wyłącznie w nowo rejestrowanych pojazdach. Oznacza to,

że pierwszy etap odbędzie się na zasadach podobnych do tych z czerwca 2019 roku, kiedy wprowadzane były tachografy inteligentne pierwszej generacji.

Drugim etapem, który nastąpi już prawdopodobnie w grudniu 2024 roku, będzie obowiązkowa wymiana w transporcie międzynarodowym tachografów analogowych oraz cyfrowych (ale nie inteligentnych) na tachografy smart drugiej generacji.

Trzeci etap wymiany tachografów inteligentnych pierwszej generacji w transporcie międzynarodowym na tachografy inteligentne drugiej generacji, nastąpi prawdopodobnie we wrześniu 2025 roku. Wtedy również wszystkie pojazdy powyżej 3,5 t w ruchu międzynarodowym zostaną wyposażone w tachografy inteligentne drugiej już generacji.

Interesujące pozostają dwie kwestie – brak daty wymiany tachografów w przypadku wykonywania wyłącznie krajowych przewozów oraz narażenie się na dodatkowe koszty wymiany tachografów w nawet 2-letnich pojazdach w momencie, kiedy przewoźnik kupi nowe pojazdy z tachografem inteligentnym pierwszej generacji np. w sierpniu 2023 roku.

3. Nowe narzędzia i zmiany dla kontrolujących

Ułatwienie kontroli – to jeden z celów nowych przepisów, realizowany na wielu płaszczyznach. Jednym z najważniejszych zagadnień jest automatyzacja kontroli takich obszarów, jak wymagane zagraniczne wynagrodzenie, zasady kabotażu, czy powrót pojazdu do bazy. Dzięki zmianom technicznym w tachografach, a także nowym obowiązkom kontrolujący niemalże automatycznie zweryfikują spełnienie wspomnianych zasad, z uwagi na fakt, że w tachografach będą zawarte wszystkie potrzebne informacje. Jest to istotne, ponieważ katalog najpoważniejszych

6394 RDCSEZM

NL

16-07-2020

12:35:12

| | | | |
|--|-----|---|---|
| Zdarzenie polegające na przekroczeniu prędkości <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | Nie | Przerwa w zasilaniu <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | 110 |
| Prowadzenie pojazdu bez ważnej karty <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | Nie | Usterka czujnika <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | usterka czujnika - Tak usterka odbiornika GNSS - Nie urządzenie do łączności na odległość - Nie |
| Ważna karta kierowcy | Tak | Korekta czasu <i>data ostatniego wystąpienia</i> | 05-02-2036 07:28:16 |
| Włożenie karty podczas prowadzenia pojazdu <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | Nie | Próba naruszenia zabezpieczenia <i>data ostatniego wystąpienia</i> | 12-07-2019 08:07:11 |
| Błąd danych dotyczący ruchu <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | Nie | Ostatnia kalibracja <i>data ostatniego wystąpienia</i> | 17-04-2020 12:16:04 |
| Konflikt ruchu pojazdu <i>występuje w ciągu ostatnich 10 dni</i> | Tak | Poprzednia kalibracja <i>data ostatniego wystąpienia</i> | 01-04-2020 11:35:08 |
| Druga karta kierowcy | Nie | Data podłączenia tachografu | 05-02-2036 07:28:16 |
| Bieżące działania <i>czynność inna niż jazda</i> | Tak | Prędkość bieżąca | 9 km/h |
| Zamknięcie ostatniej sesji <i>sesja ostatniej karty niezamknięta prawidłowo</i> | Nie | Znacznik czasu | 16-07-2020 12:28:30 |

rys. 2

naruszeń, za które można stracić dobrą reputację, a co za tym idzie licencję, będzie poszerzony właśnie o wspomniane nowe zasady.

Na wspomnianą automatyzację kontroli w trzech najważniejszych obszarach, służby kontrolne nie będą musiały czekać do 2025 roku, czyli zakończenia obowiązkowej wymiany tachografów, a do września 2023 roku, kiedy to kierowcy pojazdów z tachografami obecnie dostępnymi, będą mieli obowiązek rejestrowania przekroczeń granic.

Automatyzacja części kontroli oraz właściwa preselekcja pojazdów kwalifikujących się do jej przeprowadzenia znacząco przyspiesza. Obecnie tachografy w pojazdach rejestrowanych po czerwcu 2019 roku mają już możliwość zdalnego sczytania przez służby kontrolne informacji sugerujących manipulacje.

Przykładowe dane pobierane przez inspektorów zdalnie poprzez DSRC – rys. 2.

Tego typu systemy miały stać się obowiązkowym wyposażeniem inspekcji dopiero w 2034 roku – nastąpi to jednak znacznie wcześniej, gdyż do czerwca 2022 roku inspekcje muszą posiadać odpowiedni sprzęt.

W wyniku dwukrotnego zwiększania czasu kontrolowanego na drodze z 28 na 56 dni, w najbliższych latach znacząco zmieni się kontrola drogowa. Wspomniana zmiana będzie obowiązywać od końca grudnia 2024 roku. Dodatkowo inspektorzy zyskają bezpośredni dostęp na drodze do systemów wymiany informacji IMI oraz rejestru ERRU.

Przewozy w ramach AETR – różnice się pogłębiają

Wracają czasy znaczących różnic pomiędzy zasadami dotyczącymi przewozów w krajach, w których obowiązuje unijne rozporządzenie 561/2006 (głównie kraje UE + Szwajcaria, Norwegia i Lichtenstein), a tych, które prowadzą przewozy chociaż częściowo przez inne kraje. Opisywane zmiany znajdują się w rozporządzeniu 561 i nie wiadomo, kiedy i czy w ogóle zostaną zaimplementowane w umowie AETR, w szczególności, jeśli chodzi o nowe reguły związane z odpoczynkami tygodniowymi. Nawet, jeżeli wejdą w życie, to musi minąć sporo czasu zanim zaczną obowiązywać. Przykładem mogą być kraje AETR, w których do tej pory nie zostały wprowadzone tachografy inteligentne pierwszej generacji.

Ciekawie wygląda zapis związany z delegowaniem pracowników, w którym czytamy, że przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę poza UE nie mogą być traktowane w sposób bardziej uprzywilejowany, nawet w trakcie przewozów na podstawie innych umów pomiędzy państwami – oznacza to, że obowiązki dotyczące delegowania, także będą dotyczyć tych firm.

To nie koniec zmian – szykują się kolejne

Wszystkie opisane zmiany, to dopiero początek gorącego okresu w prawie transportowym, tym bardziej, że pociągną za sobą kolejne, które będą publikowane w przeciągu najbliższego roku lub dwóch

Punktem, od którego należy liczyć czas, jest publikacja przepisów Pakietu mobilności.

lat – począwszy od przepisów technicznych odnośnie tachografów, nowych ustaw i rozporządzeń implementujących dyrektywę o delegowaniu pracowników, przez nowe taryfikatory w poszczególnych krajach, aż po możliwą zmianę polskiej ustawy o czasie pracy kierowców w zakresie zasad wynagradzania czy planowanych aktów prawnych dotyczących systemów wymiany informacji pomiędzy inspekcjami. Na bieżąco śledzimy wydarzenia i dostarczamy rzetelne informacje wraz z rozwiązaniami wspierającymi Państwa firmy.

Gdzie znaleźć nowe przepisy – warto sprawdzić!

Znajomość szczegółowych zmian przepisów jest niezbędna, aby właściwie przygotować firmę do nowych wyzwań, jakie stawia rynek transportowy. W tym celu stworzyliśmy na naszych stronach zakładki poświęcone Pakietowi mobilności <https://inelo.pl/pakiet-mobilnosci/> i <https://www.ocrk.pl/pakiet-mobilnosci/>. Ponadto na stronie Inelo znajdziecie Państwo wszystkie niezbędne treści przepisów <https://inelo.pl/pliki/przepisy-prawne/>. Zachęcamy również do śledzenia naszych profili na Facebooku.

Lider branży TSL w rozliczaniu czasu i wynagrodzenia Twoich kierowców

Optymalizujemy czas, koszty i procesy



WSPARCIE
INNOWACYJNYCH
ROZWIĄZAŃ
MOBILNYCH

PROFESJONALNE
DORADZTWO
I REPREZENTACJA
W PRZYPADKU
KONTROLI

OPTYMALIZACJA
PROCESÓW
ROZLICZENIOWYCH

ZAWSZE
POPRAWNE
ROZLICZENIE
CZASU PRACY
I WYNAGRODZENIA

**Sprawdź, jakie korzyści
płyną ze współpracy
z OCRK**

OSZCZĘDNOŚĆ
CZASU
I KOSZTÓW

16 LAT
DOŚWIADCZENIA
I DOSKONAŁA
ZNAJOMOŚĆ
BRANŻY

**Dzięki OCRK możesz skupić się
na rozwijaniu swojej firmy.
My zadbamy o sprawne
i bezproblemowe rozliczenia.**

SZKOLENIA
DLA KIEROWCÓW
I KADRY

STABILNY
PARTNER
Z UGRUNTOWANĄ
POZYCJĄ
NA RYNKU



**Zadzwoń i umów się
na spotkanie
22 113 40 60**





KOMPLEKSOWY SYSTEM WSPARCIA DLA FIRM TRANSPORTOWYCH OD GRUPY INELO, CZYLI PRODUKTY I USŁUGI NA TRUDNY CZAS I NIE TYLKO

Dla branży transportowej nastał niełatwy czas, z jednej strony musi się mierzyć się z licznymi trudnościami spowodowanymi pandemią koronawirusa, negatywnie wpływającymi na funkcjonowanie firmy, z drugiej strony w Parlamencie Europejskim odbyło się głosowanie, w wyniku którego Pakiet mobilności został przyjęty bez poprawek, a jego konsekwencji obawia się wielu przewoźników. To tylko część problemów i wyzwań, którym firmy transportowe muszą stawić czoła. Z pomocą przychodzą nowe produkty i usługi od Grupy Inelo.

Rozumiejąc aktualne oczekiwania firm transportowych, Grupa Inelo podjęła decyzję o wprowadzeniu na rynek rozwiązań wspomagających niezbędne procesy spedycyjno-logistyczne, które znacznie ułatwią bieżące funkcjonowanie nie tylko w czasie pandemii koronawirusa, ale przede wszystkim

pozwolą zautomatyzować przedsiębiorstwo, co w odczuwalny sposób przyczyni się do oszczędności czasu i eliminacji zbędnych kosztów. Proponowany pakiet składa się z usług i produktów, będących efektem pracy działów ekspertów, specjalistów i zaproszonych firm transportowych w roli konsultantów. W ten sposób

w oddajemy w Państwa ręce GBox Assist 3.0 – kolejną generację zaawansowanego systemu służącego do lokalizacji i monitoringu GPS, Easy TMS – nowoczesny system do zarządzania procesami spedycyjno-transportowymi, GBox Assist App innowacyjny system telematyczny wspierany przez dwie aplikacje dla

kierowcy i spedytora oraz kartę paliwową Inelo- E100.

GBox Assist 3.0 – nowy wymiar telematyki

GBox Assist 3.0, czyli całkowicie nowe urządzenie, będące przykładem nowatorskiego podejścia do tematu urządzeń telematycznych opartych na sieci i nawigacji GPS z uwzględnieniem możliwości czytania i analizy danych, a także platformy będącej podstawą dwukierunkowej komunikacji z kierowcą.

GBox Assist 3.0 posiada całkowicie odmienione wnętrze, stanowiące o jego sile i pozwalające patrzeć w przyszłość.

Zdecydowanie zwiększona moc obliczeniowa i pamięć Android 9.0, przekłada się na płynne działanie aplikacji i szybką reakcję na polecenia użytkownika. Wbudowany moduł GPS wraz z anteną ukrytą pod obudową zapewnia płynną pracę nawigacji, pozwalającej śledzić aktualne położenie ciężarówki, a kierowcy otrzymywać niezbędne informacje z drogi. Natomiast zastosowany moduł LTE pozwoli na błyskawiczną dwustronną komunikację, dzięki której wiadomości, zlecenia, korytarze, jak i kolorowe skany są przesyłane w zaledwie kilka sekund. To gwarancja bezpiecznego i bezproblemowego przewozu towarów. Nowa generacja urządzenia GBox Assist 3.0 to nie tylko szereg innowacyjnych rozwiązań ale również dobrze znane funkcje przejęte od starszego brata – Gboxa Assista 2.0.

Easy TMS – nowoczesne narzędzie do kompleksowego zarządzania procesami spedycyjno-transportowymi

Easy TMS jest nowoczesnym systemem do zarządzania procesami spedycyjno-transportowymi. Od teraz, dzięki 7 modułom w prosty sposób możesz planować, realizować, monitorować, a także rozliczać

Easy TMS jest idealnym przykładem rozwiązania, które pozwala na integrację z systemami telematycznymi, jak GBox Assist 3.0.

usługi transportowe. Easy TMS powstał z myślą o spedytorach i przewoźnikach, stanowiąc odpowiedź na rosnące potrzeby przedsiębiorstw w zakresie zarządzania i optymalizacji kosztów transportu.

Możliwości otrzymane dzięki synergii obu systemów są imponujące i w znaczący sposób przyczyniają się do usprawnienia pracy, oszczędności kosztów, a także pozwalają wyprzedzić konkurencję i stać się atrakcyjnym wyborem dla innych kontrahentów.

GBox Assist App – zarządzaj flotą za pomocą zintegrowanych narzędzi

GBox Assist App to dobrze znane urządzenie GBox Light z dostępem do Panelu GBox Online, rozszerzone o dwie zintegrowane i współpracujące ze sobą aplikacje – **GBox Plan** oraz **GBox Drive**. Obie aplikacje zostały stworzone w oparciu o wykonywane przez każdą ze stron zadania, a następnie przetestowane przy współpracy z firmami transportowymi, gwarantując w ten sposób dostarczenie najbardziej optymalnego rozwiązania do zarządzania flotą pojazdów w sposób mobilny, bez potrzeby dostępu do komputera. GBox Assist App jest specjalnie przygotowanym zestawem, który tworzą:

GBox Drive – aplikacja mobilna przeznaczona dla kierowców. Pozwala w prosty sposób odbierać zlecenia wysyłane przez spedytora oraz sprawdzać ich status, przysyłać dokumenty w postaci zdjęć, a także wyświetlać informacje na temat przewidywanego czasu realizacji zlecenia.

GBox Plan – aplikacja mobilna opracowana z myślą o spedytorach, umożliwia tworzenie zleceń, ich kontrole poprzez potwierdzenie wykonania przez kierowcę zadania, wyświetlanie informacji dotyczącej lokalizacji pojazdów, a także odbiór dokumentów przesyłanych przez kierowców.

GBox Light – dobrze znany i ceniony na rynku system satelitarnej lokalizacji pojazdów.

Panel GBox Online – webowa aplikacja, umożliwiająca lokalizację pojazdów, zarządzanie flotą oraz weryfikację pracy samochodów oraz kierowców.

Karta paliwowa Inelo-E100 – obniż koszty abonamentu OCRK lub GBox

Karta paliwowo-serwisowa Inelo – E100 powstała z myślą o flocie będącej jednym z najważniejszych elementów przedsiębiorstwa transportowego i stanowiąca o jego sile. To rozwiązanie, które pozwoli rozliczyć nie tylko paliwo, ale również inne wydatki poniesione w trasie, za które otrzymasz wspólny dokument do zapłaty, gwarantując dodatkowo wygodę i oszczędność czasu zarówno dla kierowcy, jak i dla księgowości. Sieć E100 obejmuje 18 000 stacji paliw w 32 państwach świata, w tym ponad 3000 stacji paliw na terenie samej Polski. Dzięki niej zyskujesz między innymi obniżenie kosztów paliwa i zwrot podatku VAT za paliwo i opłaty drogowe. Wybierając kartę Inelo-E100 obniżasz koszty abonamentu OCRK lub GBox. Wszystko dzięki łączeniu usług i produktów oferowanych przez Grupę Inelo.

Ważne

Nie zwlekaj i już teraz skorzystaj z oferty Grupy Inelo, lidera w dostarczaniu nowoczesnych rozwiązań dla branży TSL. W ten sposób zyskasz sprawdzone narzędzia, które pozwolą przetrwać Twojej firmie trudny czas i patrzeć ze spokojem w przyszłość.

Sklep Inelo - szkolenia i produkty w jednym miejscu

- /// Najwyższej jakości urządzenia do pobierania danych z kart kierowców i tachografów – pozwalają odczytywać dane z nowych smart tachografów
- /// Akcesoria wspomagające prace urządzeń pobierających dane
- /// Oprogramowanie 4Trans pozwalające w łatwy sposób zarządzać firmą i kontrolować czas pracy kierowców
- /// Szkolenia prowadzone przez ekspertów Grupy Inelo uwzględniające najistotniejsze zagadnienia z sektora TSL

 Tel. 22 113 40 60

 E-mail: bok@inelo.pl

 www.sklep.inelo.pl



**Odwiedź sklep Inelo
i dobierz ofertę dopasowaną
do Twoich potrzeb**

www.sklep.inelo.pl





Łukasz Kierszniak
Kierownik ds. Transportu



WYWIAD NUMERU

WOAL – 25 LAT NA RYNKU TRANSPORTOWYM

Woal transport i spedycja – firma specjalizująca się w transporcie towarów objętościowych na terenie Europy, która odważnie stawia na nowoczesne rozwiązania pozwalające zautomatyzować procesy. Łukasz Kierszniak, Kierownik ds. Transportu w Woal, w rozmowie z Dawidem Kochalskim, Koordynatorem ds. Integracji i Wdrożeń, tłumaczy, jak istotne jest dostosowanie firmy transportowej do wymagań rynku transportowego, tak, aby stać się atrakcyjnym kontrahentem dla aktualnych i przyszłych klientów.

W tym roku Państwa firma obchodzi 25-lecie istnienia na rynku transportowym. Gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów.

Dziękujemy. Swoją działalność rozpoczęliśmy w styczniu 1995 roku. Trudno uwierzyć, że to już 25 lat. Cieszymy się, że możemy być częścią polskiego transportu.

Woal to nie tylko transporty, Państwa firma świadczy również inne usługi. Dokładnie, koncentrujemy się na realizowaniu transportu towarów objętościowych

za pomocą wymiennych skrzyń ładunkowych w systemie BDF, jednak oprócz transportu świadczymy usługi spedycyjne, obsługę magazynów oraz prowadzimy warsztat samochodowy, dostępny dla firm zewnętrznych.

Proszę powiedzieć, jak wygląda Państwa flota?

W naszej flocie aktualnie są 23 pojazdy typu Jumbo długość 7,7+7,7m, wysokość 3m. Wszystkie pojazdy są w zabudowie BDF.

Państwa firma jest w trakcie wdrażania Systemu Zarządzania Jakością ISO 9001:2015. Co to oznacza dla przedsiębiorstwa i klienta?

ISO 9001 jest międzynarodowym standardem dla systemów zarządzania jakością. Jego zadaniem jest określenie zasad kontroli nad pracami, uzyskując tym samym pewność, co do ich jakości. System pozwala również poprawić wydajność i efektywność pracowników. Uzyskanie wspomnianej normy nie tylko podnosi prestiż firmy, ale jest także dodatkowym atutem, gwarantując Klientom wysoką jakość świadczonych usług.

Woal jest firmą, która nie boi się korzystać z nowoczesnych rozwiązań. Posiadają Państwo zarówno urządzenia GBox Assist i program TMS od Marcos Bis. Jak długo korzystają Państwo z obydwóch systemów?

Pierwsze było urządzenia GBox Assist, korzystamy z niego już przeszło 3 lata. W połowie 2018 roku z Zarządem spółki rozmawialiśmy o programie TMS, który ułatwiłby pracę poprzez odejście od Excela i jej automatyzację. W międzyczasie odbyliśmy kilka rozmów i prezentacji, w tym z przedstawicielem obecnego

programu TMS. Decyzja o zakupie oprogramowania od Marcos Bis nastąpiła w grudniu 2019 roku, a od lutego br. korzystamy w pełni z jego możliwości.

Co zdecydowało o zakupie GBox Assist oraz późniejszej integracji rozwiązań?

Funkcjonujemy 25 lat, doskonale zdajemy sobie sprawę, jak ważne jest dostosowywanie się do potrzeb rynku transportowego. Z pomocą przychodzą nowoczesne rozwiązania, które pozwalają zautomatyzować i przyspieszyć kluczowe i powtarzalne procesy w firmie. W ten sposób stajemy się atrakcyjnym kontrahentem dla obecnych i przyszłych klientów. GBox Assist, którego producentem jest Inelo oraz dedykowane oprogramowanie klasy TMS są narzędziami, które usprawnią najważniejsze procesy spedycyjno-logistyczne. Przykładowo nasi Klienci mają możliwość otrzymania linków z aktualną pozycją samochodu, dzięki czemu mogą samodzielnie śledzić trasę przewożonego ładunku. Wielu naszych klientów w rozmowie stwierdza, że w ten sposób są w stanie uniknąć telefonów i maili, które zabierają czas.

Co zyskała Państwa firma dzięki GBox Assist?

Dzięki przekazywaniu zleceń dla kierowców unikamy pomyłek w postaci literówek, a oni nie tracą cennych minut na wpisywanie adresu. GBox Assist okazuje się być pomocny przy wypełnianiu kart drogowych pod kątem załadunku, rozładunku oraz tankowania. Kierowca w czasie rzeczywistym ma obowiązek kliknąć odpowiedni status, co pozwala na automatyczny zapis wszystkich potrzebnych danych. Co zyskujemy? Na bieżąco można rozliczać karty drogowo, minimalizować pomyłki i trudności, które wcześniej wiązały się z odczytaniem karty drogowej pisanej odręcznie oraz oszczędzić papier, gdyż karta drogowa zostaje w systemie. Kolejną zaletą GBox Assist jest usługa TACHO Zdalnie, która umożliwia zdalne pobieranie danych z tachografu i karty kierowcy bezpośrednio z pojazdu bez potrzeby fizycznego odczytu w pojeździe. GBox Assist pomaga nam w analizie spalania i stylu jazdy kierowców, prezentując takie parametry, jak: dane dotyczące nacisku na pedał gazu, obroty silnika, temperatura silnika itd.



Jakie korzyści wynikają z integracji z oprogramowaniem 4Trans?

By móc w pełni zoptymalizować czas i koszty, w naszej firmie rozliczamy kierowców przy użyciu oprogramowania 4Trans. Integracja z systemem GBox Assist pozwala zautomatyzować proces rozliczenia delegacji w oparciu o faktyczne dane pochodzące z nadajnika GPS. Każdy, kto liczy delegacje wie, jak czasochłonne jest to zadanie. Nam, przy 23 kierowcach to zadanie (z uwzględnieniem płacy minimalnej lub MiLog) udało się usprawnić, znacząco ograniczając czas jego realizacji. Do tego dochodzi ewentualna rozmowa z kierowcą, dlaczego powstało naruszenie i jak można go uniknąć. Wszystko to pozwala, aby optymalnie wykorzystać czas pracy i jazdy kierowców, ułatwiając tym samym planowanie spedytorowi.

Co zmieniło się po wprowadzeniu TMS i integracji z telematyką?

To, co na pewno się zmieniło, to nastroje. Nikt z nas nie lubi zmian, ponieważ każda zmiana to destabilizacja i potrzeba wypracowania nowych schematów. Jednak po bliższym poznaniu programu TMS i codziennej pracy na nim, wszyscy zaczęli zauważać pozytywne zmiany oraz ułatwienia z nich płynące. Dzięki połączeniu obu rozwiązań jesteśmy w stanie wytyczać kierowcom dokładną trasę, wysyłać zlecenia transportowe, jak również na podstawie statusów, które wskazuje kierowca rozliczać elektronicznie karty drogowo. Zdecydowanie możliwości, które otrzymujemy po

integracji systemów pozwalają usprawnić procesy spedycyjno-logistyczne, co przekłada się na oszczędność czasu i redukcję kosztów. Efekty są widoczne na poziomie liczenia rentowności, analizy i porównywania danych dotyczących zleceń.

Jaki wpływ ma TMS na działanie Państwa firmy?

Przede wszystkim komfort pracy i usystematyzowanie działań. Początek wprowadzenia nowego systemu był trudny lecz każdego dnia było widać coraz lepszą sprawność poruszania się po programie. Na bieżąco wprowadzane były kosmetyczne zmiany, dostosowujące i personalizujące oprogramowanie do potrzeb naszej firmy. Osoba, która wdrażała program, wykonała swoją pracę profesjonalnie, odpowiadając na nasze ciągłe pytania i wyjaśniając, jak korzystać z dostępnych rozwiązań. Szkolenia, które zostały przeprowadzone uważam za wzorowe.

Czy wyobrażają Państwo sobie dziś prowadzenie działalności bez TMS i telematyki?

Zdecydowanie praca w obecnej chwili jest łatwiejsza, dodatkowo udało nam się zniwelować powielanie niepotrzebnie tych samych czynności. Oczywiście wdrażanie nowych systemów jest wyzwaniem, tym bardziej, że początkowo patrzymy przez pryzmat pieniędzy, które musimy wydać, a na pierwsze efekty, np. w postaci oszczędności trzeba poczekać. Jeżeli



chodzi o telematykę, pamiętam jak otrzymaliśmy pierwsze urządzenie do testów. Zostało ono zamontowane w samochodzie, którym jeździł kierowca z 15-letnim stażem pracy w naszej firmie. Od samego początku był bardzo pozytywnie nastawiony, co bardzo nas cieszyło, jednak każdy zdawał sobie sprawę, że jak to przy każdej nowości, potrzebna jest cierpliwość. Używając w fazie testów GBox Assist, trzeba było wyjść z własnej strefy komfortu, licząc, że szybko pojawią się pierwsze korzyści. Już w trakcie testów można było stwierdzić przydatność opcji, które oferuje urządzenie. Po ok 2-3 tygodniach została podjęta decyzja, że będziemy montować GBox Assist w naszych samochodach. Po krótkim czasie kierowcy przekonali się do wprowadzonego rozwiązania, stwierdzając, że znaczenie ułatwia im ono pracę, a co istotne, większość kierowców nie wyobraża sobie w obecnej chwili aby zabrakło GBox Assist. Urządzenie jest proste w obsłudze, a firma Inelo, która jest dostawcą rozwiązania stara się sprostać oczekiwaniom, co można zauważyć po tym jak otrzymaliśmy do testowania najnowszy technologicznie produkt GBox Assist 3.0. Pragnę podziękować

całej firmie za cierpliwość i pozytywne podejście przy wdrażaniu nowych rozwiązań. Mam nadzieję, że nasza współpraca z Grupą Inelo oraz Marcos Bis nadal będzie owocna.

W imieniu Grupy Inelo również dziękuję za zaufanie przy wyborze naszych produktów. Życzę dalszych sukcesów i kolejnych 25 lat na rynku transportowym.

Jeżeli chciałbyś udzielić nam wywiadu, w którym opowiesz o swojej firmie i o spojrzeniu na branżę transportową, zachęcamy do kontaktu: marketing@inelo.pl w temacie wpisując „WYWIAD”.



GBOX ASSIST 3.0 – NOWY WYMIAR TELEMATYKI



TOMASZ CZYŻ

Starszy Specjalista ds. Wdrożeń i Szkoleń

Wieloletni praktyk branży TSL, wcześniej kierownik działu transportu. Entuzjasta szeroko pojętej analizy i statystyki. W GBox odpowiedzialny za wdrożenia i szkolenia z zakresu telematyki i integracji.

www.gbox.pl

12 maja br. na rynku zadebiutował GBox Assist 3.0 – kolejna generacja zaawansowanego i jednego z najchętniej wybieranych systemów telematycznych, służących do lokalizacji i wspierania procesów logistycznych na linii biuro – kierowca. Zadaniem całkowicie nowego komputera pokładowego jest przyspieszenie i usprawnienie pracy firm transportowych. Od 2008 roku seria urządzeń GBox jest stale rozwijana i dostosowywana do aktualnych wymagań rynku transportowego. Warto zaznaczyć, że są one projektowane i produkowane w Polsce, będąc przykładem innowacyjności polskich firm, które tworzą wysokozaawansowaną technologię. Jakie nowości przynosi nam nowa generacja urządzenia GBox w wersji 3.0?

Nowa elektronika i komunikacja

Podobnie, jak na rynku urządzeń mobilnych, rozwiązania telematyczne wymagają nieustannego rozwoju i zastosowania wciąż nowych podzespołów. Assist 3.0 został wyposażony w wydajny wielordzeniowy procesor, zwiększono ilość pamięci RAM i pamięci wewnętrznej. Co ważne,

urządzenie opiera się na nowoczesnym i bezpiecznym systemie Android w wersji 9.0.

Wraz z rozwojem hardware wprowadzono innowacyjną błyskawiczną komunikację między urządzeniem a serwerami w centrali, dzięki którym spedytor jeszcze sprawniej może wymieniać informację przy pomocy Panelu Gbox Online. W efekcie Assist 3.0 pracuje jeszcze szybciej i reaguje



na polecenia kierowcy bez chwili wahania. Równolegle za sprawą nowej komunikacji, usprawniona została praca spedytora. Jest to zasługa korytarzy o bardzo wysokiej dokładności z trasami przejazdu, pojawiającymi się na urządzeniu w kilka sekund, tak samo, jak skany, które bezzwłocznie trafiają do biura zaraz po rozładunku towaru. W tym miejscu warto podkreślić, że skany w Assist 3.0 są kolorowe, co w zdecydowany sposób poprawia czytelność dokumentów wysyłanych przez kierowcę – otrzymujemy lepiej widoczne pieczętki, podpisy i adnotacje na dokumentach.

Wyświetlacz oraz design

Z myślą o bezpieczeństwie i komforcie kierowców GBox Assist 3.0 został wyposażony w nowy wyświetlacz i obudowę. Ekran posiada zwiększoną rozdzielczość, lepsze odwzorowanie kolorów i szersze kąty widzenia. W efekcie obraz na urządzeniu jest czytelny i bardziej szczegółowy, a kierowca niezależnie od miejsca, z którego patrzy na ekran widzi obraz wysokiej jakości.

Zgodnie z trendami i zmieniającymi się wnętrzami pojazdów przebudowano obudowę urządzenia. Jest ona teraz nowoczesniejsza i smuklejsza, idealnie wpisując

się w design kabin najnowszych pojazdów, pozwalając równocześnie na szybkie i wygodne zamontowanie urządzenia.

Nowe moduły oraz zasilanie

Już na etapie projektowania została podjęta decyzja, że Assist 3.0 zostanie wyposażony we wszystkie dostępne moduły komunikacji, które zagwarantują szybkie i bezawaryjne działanie oraz w przyszłości pozwolą rozbudowywać urządzenie o nowe funkcjonalności.

GBox Assist otrzymał między innymi moduł LTE, który zapewnia szybką i stabilną komunikację. Wewnątrz obudowy znalazło się również miejsce na moduły WiFi, Bluetooth i GPS. Szczególnie ważny jest ten ostatni, gdyż umożliwia sprawne działanie nawigacji i prowadzenie kierowcy do celu. Stabilność i bezpieczeństwo zapewnia wbudowany akumulator, gwarantując bezpieczne wyłączenie urządzenia, nawet jeśli odcięte zostało całkowicie zasilanie w pojeździe.

Stary, dobry znajomy

Pomimo ogromnych zmian technologicznych i wizualnych, Inelo zachowało

sprawdzone i doceniane przez klientów wygląd interfejsu, który został wypracowany wraz z kierowcami. Użytkownicy pracujący na poprzedniej wersji Assist po przejściu na Assist 3.0 czują się swobodnie i komfortowo, gdyż wszystkie elementy systemu pozostały na swoim miejscu, unikając tym samym ponownego szkolenia z jego obsługi. Logowanie w dalszym ciągu odbywa się za pomocą karty kierowcy lub loginu i pin, a kierowca, jak w poprzednich urządzeniach, raportuje swoje aktualne statusy czynności za pomocą jednego przycisku.

Zachowano również wszystkie możliwości integracji z systemami TMS. W połączeniu z Easy TMS możemy liczyć na elektroniczne karty drogowo, przesyłanie zleceń, dwustronną komunikację z kierowcą oraz raportowanie kosztów podczas wyjazdu. Nowe kolorowe skany podpinają się bezpośrednio pod zlecenie w Easy TMS, co ułatwia i znacznie przyspiesza fakturowanie.

System telematyczny nowej generacji GBox Assist 3.0 zostanie doceniony przede wszystkim przez firmy, które oczekują nowoczesnych rozwiązań, pozwalających zautomatyzować procesy spedycyjno-logistyczne i zredukować koszty, wykorzystując w pełni czas pracy kierowców.

GBox Assist 3.0 – nowy wymiar telematyki



ZNACZNIE WIĘCEJ NIŻ LOKALIZACJA POJAZDÓW



Nawigacja i lokalizacja pojazdów



Weryfikacja ryczałtów za nocleg



Statusy kierowcy i obsługa zleceń



Kontrola paliwa i ekonomika jazdy



Czas pracy kierowcy



Komunikacja z kierowcą



Automatyczne rozliczanie delegacji



Przesyłanie dokumentów



Obszary i korytarze



Tacho zdalnie



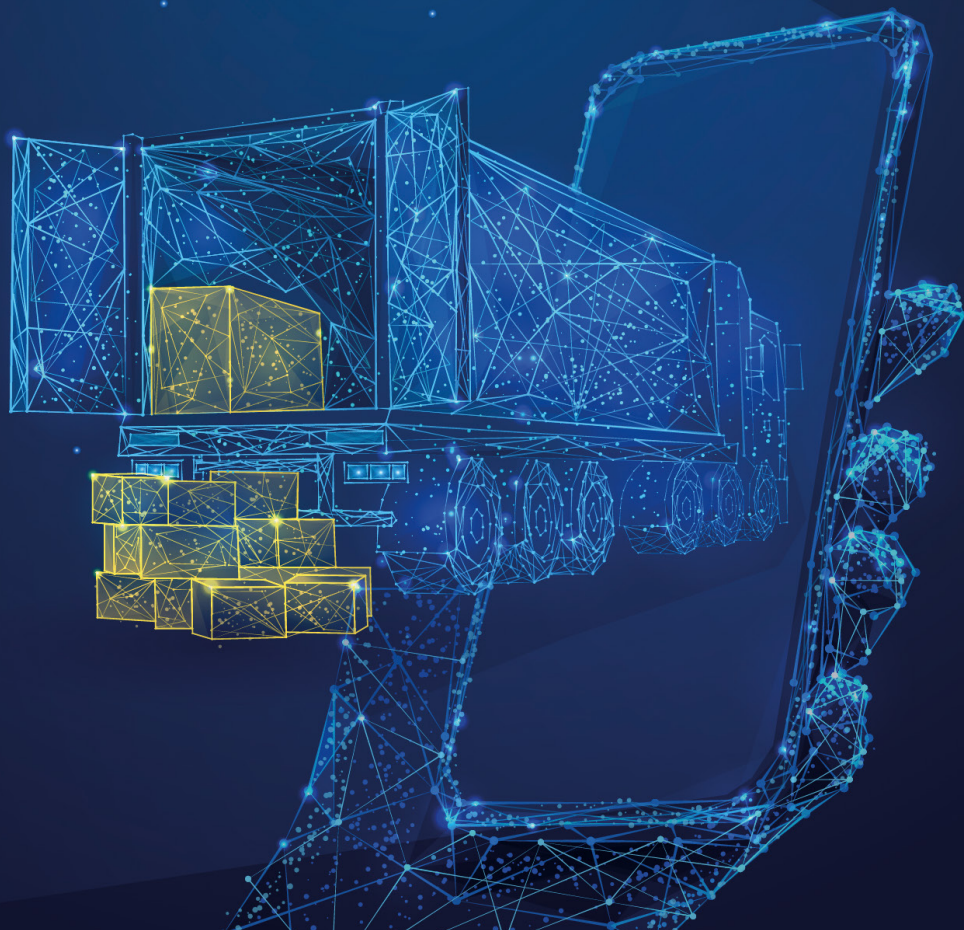
(22) 113 40 60



bok@inelo.pl



www.gbox.pl



MARTA
STANISZEWSKA

**Starszy Specjalista
ds. Wdrożeń i Szkoleń**

Od ponad 5 lat związana Inelo. Na co dzień współpracuje z firmami transportowymi i spedycyjnymi, w których odpowiedzialna jest za wdrożenie systemu telematycznego GBox Assist, służącego do lokalizacji i wspierania procesów logistycznych, a także oprogramowania Easy TMS, będącego efektem integracji spółki Marcos Bis z Grupą Inelo. Klienci doceniają jej szeroką wiedzę i pełen profesjonalizm w podejściu do indywidualnych potrzeb każdego przedsiębiorstwa.

ODKRYJ NA NOWO SWOJĄ FIRME – WDROŻENIE SYSTEMU TELEMATYCZNEGO I TMS, CZĘŚĆ 2

Odkryj na nowo swoją firmę – wdrożenie systemu telematycznego i TMS – to cykl artykułów, które zostały rozpoczęte w poprzednim wydaniu *Czasu na transport*. W pierwszej części Tomasz Czyż, Starszy specjalista ds. Wdrożeń i Szkoleń, opisał początkowy proces wdrożenia i integracji systemów telematycznych z programami typu TMS.

Jak się okazuje, nieoceniony jest udział klienta już w przygotowaniach do testów zintegrowanych systemów telematycznego z systemem klasy TMS, będących jednym z podstawowych kroków w rozpoznaniu i usystematyzowaniu procesów w firmie. Każde przedsiębiorstwo posiada specyficzny dla siebie schemat postępowania, a poznanie go pozwala zespołowi Inelo we współpracy z osobami odpowiedzialnymi za implementację systemu TMS na skuteczne wdrożenie obydwóch systemów. Klient już w trakcie prac przygotowawczych poznaje możliwości, jakie daje mu integracja systemów, dzięki zastosowaniu rozwiązań, które nie tylko spełniają cel biznesowy, ale także optymalizują skutecznie procesy spedycyjno-logistyczne.

Wypełnianie elektronicznej karty drogowej

W poprzednim artykule omówiony został sposób, w jaki kierowcy, przy pomocy zaawansowanych statusów wgranych na urządzeniu pokładowym GBox Assist, wypełniają elektroniczną kartę drogową – począwszy od jej rozpoczęcia, poprzez wprowadzanie na bieżąco wszystkich poniesionych kosztów na trasie, statusów powiązanych z podjęciem pojazdu czy przepięciem naczep, po jej zamknięcie wraz z uzupełnieniem danych o paliwie, przebiegu, pozycji GPS i czasie. Dzięki integracji, dane niezbędne do rozliczenia karty drogowej automatycznie pojawiają się w systemie TMS. W ten sposób, jeszcze przed przyjazdem kierowcy do bazy, znane są poniesione przez niego dokładne koszty, a po jego powrocie i zamknięciu karty drogowej, możliwe jest dokonanie pełnej analizy rentowności.

Komunikacja na linii biuro i kierowca

Kolejnym zagadnieniem, które dotyka wszystkie firmy zajmujące się TSL, jest komunikacja na linii biuro i kierowca. Podczas wdrożenia często padają pytania o możliwości porozumiewania się z kierowcą poprzez zcentralizowany system. Nierzadko firmy wymieniają informacje między spedytorem a kierowcą poprzez SMS, czy popularne komunikatory mobilne. Jest to rozwiązanie niedoskonałe, gdyż firma często nie potwierdza dostarczenia lub przeczytania informacji, a wiadomości

niezadko znajdują się na prywatnych urządzeniach mobilnych spedytorów, czy dyspozytorów, które mogą zniknąć wraz ze zmianą kadry, uniemożliwiając np. wyjaśnienie spornych przypadków.

Rozwiązaniem są systemy telematyczne zintegrowane z programami klasy TMS, dzięki którym zarówno biuro, jak i kierowca otrzymują potwierdzenia wysłania i odebrania wiadomości. Co istotne, są one zbierane w jednym centralnym miejscu, do którego może mieć dostęp każdy uprawniony pracownik. System GBox Online opiera się o rozwiązania chmurowe, dzięki czemu dane są dodatkowo zabezpieczone na serwerach firmy INELO.

Za sprawą integracji systemu telematycznego z systemem do zarządzania transportem, wiadomości mogą być wysyłane bezpośrednio z TMS, pojawiając się na urządzeniu telematycznym w kabinie kierowcy.

Odpowiedzi kierowcy trafiają bezpośrednio do systemu TMS, gdzie są przechowywane w module przeznaczonym do komunikacji. Kierowca ma również do nich wgląd na urządzeniu telematycznym, gdzie archiwizowane są według dat i użytkowników, z którymi korespondował. Zarówno kierowca, jak i spedytor uzyskują potwierdzenie dostarczenia i odczytania wiadomości przez drugą stronę. Dodatkowo kierowca ma możliwość wpisywania komentarzy do zleceń, które trafiają bezpośrednio do systemu TMS i podpinają się pod zlecenie, stanowiąc tym samym ciekawą formę wymiany wiadomości.

Obsługa zleceń transportowych i spedycyjnych

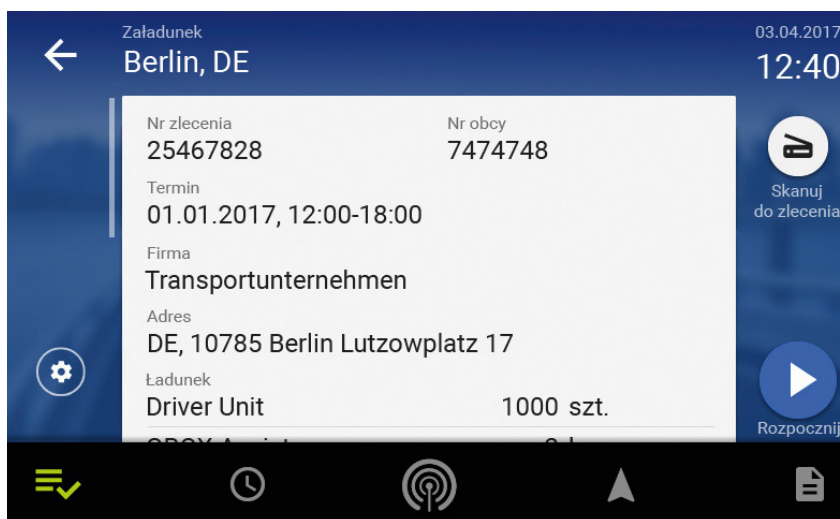
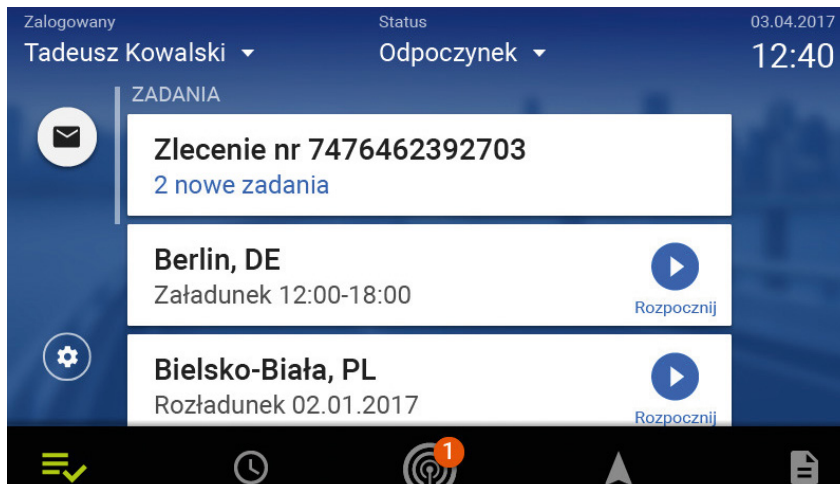
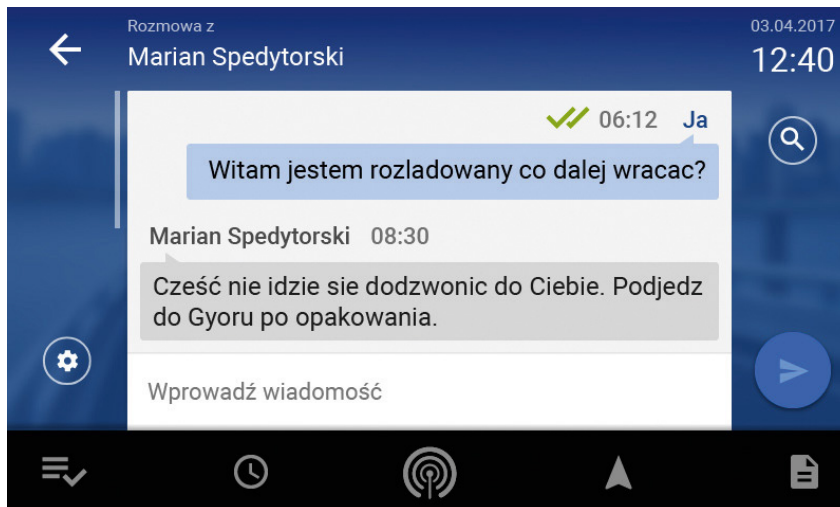
Kolejnym ułatwieniem będącym efektem integracji telematyki z systemami klasy TMS, jest kompletna obsługa zleceń transportowych, bądź spedycyjnych w zależności od charakterystyki działalności firmy. Żeby móc zacząć mówić o tworzeniu zleceń, warto skorzystać z możliwości, jakie

daje TMS pod kątem ujednoczenia bazy kontrahentów. TMS umożliwiła wyszukanie kontrahenta po numerze NIP w bazie VIES, sprawdzenie, czy znajduje się na białej liście, wprowadzenie właściwego dla niego konta bankowego, czy przyznanie limitu kredytowego w odpowiedniej walucie, co w późniejszych działaniach wspomogę kontrolę płatności. W ramach integracji obydwu systemów, istnieje możliwość zgeolokalizowania adresów kontrahenta, co ułatwia na późniejszym etapie przygotowanie zlecenia, a następnie przesłanie go do kierowcy na urządzenie telematyczne. Zlecenie może zawierać dane nawigacyjne lub dokładnie zaplanowaną przez spedytora trasę, co w połączeniu z wbudowaną w GBox Assist nawigacją, pozwala bez przeszkód trafić kierowcy pod właściwy adres.

Dzięki systemowi TMS kontrahenci wpisywani są w ujednoczonej formie, w jednym miejscu, co zdecydowanie ułatwia uporządkowanie większości kolejnych procesów, które zachodzą w firmie

Wszystkie te działania mają za zadanie ułatwić wprowadzanie i wysyłanie zleceń w firmie. W trakcie rozmów z naszymi kontrahentami, dokładnie zostaje ustalone, jakich informacji na każdym etapie realizacji potrzebuje kierowca. Dzięki integracji systemów, spedytor bądź dyspozytor już w fazie wprowadzania zlecenia wpisuje wszystkie potrzebne dane dla kierowcy, które później przesyłane są bezpośrednio do urządzenia telematycznego GBox Assist w kabinie samochodu. Dodatkowo dział transportu w trakcie przyjęcia zlecenia, wpisuje wysokość stawki za fracht w odpowiedniej walucie, która została wcześniej ustalona z kontrahentem. Na jej podstawie, po zrealizowaniu frachtu wystawiany jest dokument sprzedaży.

W systemie TMS, pod zleceniem znajdują się wszystkie szczegóły ładunku, takie jak: ilości, rozbić na palety, informacje dotyczące referencji, czy wszystkie informacje dotyczące przewozu. Na etapie planowania transportu osoba odpowiedzialna



po stronie biura ma możliwość zaplanowania w systemie TMS tzw. „przepinek” naczepy. W toku realizacji zlecenia, kierowca na bieżąco raportuje jego przebieg za pomocą statuwowania na GBox Assist. Statusy zlecenia uaktualniają się automatycznie w systemie TMS, tym samym biuro kontroluje przebieg jego realizacji.

Dodatkowo kierowca na zakończeniu zlecenia, wypełnia informacje dotyczące stanu faktycznego przewozu tj.: rzeczywistą ilość, wagę, czy informacje dotyczące palet. Trucker może skorzystać z opcji przesłania dokumentów CMR czy Lieferschein, które podpinają się pod bieżące zlecenie, usprawniając pracę działowi,

Kierowca dostaje chronologiczny zestaw zadań z wszystkimi szczegółami i możliwością nawigowania do miejsca wskazanego przez spedytora, nierzadko z wcześniej zaplanowaną przez dyspozytora trasą, uwzględniającą atrybuty ciężarowe.

który zajmuje się później fakturowaniem. Dzięki połączeniu systemu telematycznego wraz z systemem TMS biuro posiada komplet informacji odnośnie realizacji całego zlecenia bez konieczności, wykonywania dodatkowych telefonów do kierowców, czy oczekiwania na ich powrót z trasy. Tak skompletowane informacje pozwalają wystawić fakturę zaraz po zakończeniu zlecenia i przekazanie do płatnika, co przekłada się w końcowym efekcie na przyspieszenie płatności i wzrost płynności finansowej

Wyprzedzić konkurencję

Firmy, posiadające integrację systemu telematycznego wraz z systemem TMS znacznie wyprzedzają konkurencję na rynku. Uporządkowanie i optymalizacja najważniejszych procesów przekłada się na większą efektywność, zarówno pracowników jak i posiadanej floty.

Warto zaznaczyć, że poprzez szczegółową agregację danych, począwszy od realizowanych zleceń po wszystkie koszty ponoszone przez przedsiębiorstwo, mamy pełną wiedzę na temat rentowności firmy, a także zyskujemy możliwość zestawiania i porównywania danych, na podstawie których zdecydowanie łatwiej podejmować decyzje biznesowe.

W kolejnym numerze kwartalnika Dawid Kochalski, Koordynator ds. Integracji i Wdrożeń, poruszy temat dotyczący kosztów i analizy rentowności. Zachęcamy również do odwiedzin strony www.gbox.pl oraz www.inelo.pl, gdzie można znaleźć wiele cennych informacji na temat zalet i korzyści związanych z użytkowaniem telematyki, a także na stronę <https://easy-tms.pl/> w celu zapoznania się z możliwościami, jakie daje system klasy TMS.

Kompleksowe rozwiązania dla transportu



Kontrahenci



Zlecenia



Fakturowanie



Rokos



Koszty



Poczta



Mapa i komunikator

Easy TMS jest kompleksowym systemem do zarządzania procesami spedycyjno-transportowymi w przedsiębiorstwie transportowym.

Planuj, realizuj, monitoruj, a także rozliczaj usługi transportowe dzięki **7 modułom**, wchodzącym w skład Easy TMS.

Kontakt
tel. 22 113 40 60
e-mail: bok@inelo.pl
www.easy-tms.pl



KAMIL KORBUSZEWSKI

Product Growth Manager

Początkowo odpowiedzialny za zarządzanie siecią sprzedaży RMS w ramach struktur INELO. Koordynował pierwszy etap współpracy i integracji Marcos Bis i Grupy INELO, której efektem jest m.in. nowy produkt Easy TMS – kompleksowy program do zarządzania operacjami transportowo-spedycyjnymi. Aktualnie jest członkiem Zarządu Spółki Marcos Bis, zapewniając tym samym intensywną współpracę w aspekcie technologicznym obu spółek. Ponadto w Grupie Inelo pełni stanowisko Product Growth Manager, zarządzając procesami odpowiedzialnymi za skuteczny rozwój produktów.

Porządkowanie danych

Istotnym elementem jest wdrożenie w firmie jednego miejsca, w którym zbierane są informacje o kontrahentach, tak aby każdy uprawniony pracownik mógł mieć bieżący dostęp do wiedzy o Klientach. W przypadku Easy TMS, jest to moduł kontrahencji, będący katalogiem przedsiębiorców, z którymi współpracuje użytkownik programu. Dzięki weryfikacji wprowadzanych danych w bazie Vies, mamy pewność, że posługujemy się aktualnymi danymi rejestrowymi kontrahenta. Jeżeli współpraca z danym Klientem opiera się na szczególnych, niestandardowych warunkach, moduł kontrahencji jest miejscem, gdzie możemy umieścić takie informacje. Każdy pracownik, podejmując działania z takim klientem, będzie świadomy, na jakich warunkach może odbywać się współpraca.

Co się dzieje z moim transportem?

Po uporządkowaniu procesu związanego z zarządzaniem bazą kontrahentów, warto

NOWOCZESNE ZARZĄDZANIE PROCESEM TRANSPORTOWYM

Prowadzenie firmy transportowej w dzisiejszych czasach wiąże się z koniecznością podejmowania wielu decyzji. Aby były one trafne i wpływały pozytywnie na bieżącą działalność przedsiębiorstwa, a także na rozwój, wymagają przetwarzania dużej ilości informacji z wielu źródeł. Zapanować można nad nimi dzięki narzędziom do agregowania, analizowania i raportowania danych, które pomagają chaos przekształcić w wartościowe informacje. Jednym z takich narzędzi jest oprogramowanie klasy TMS, jak Easy TMS, będące owocem integracji spółki Marcos Bis z Grupą Inelo.

zapanować nad zleceniami transportowymi i spedycyjnymi. W tym przypadku firma potrzebuje oprogramowania, które umożliwia monitorowanie pojazdów, weryfikację tras oraz analizowanie realizacji zleceń. Pomocna może być także automatyzacja pracy dzięki statusowaniu poszczególnych etapów zleceń, poprzez integrację z systemami telematycznymi, np. GBox Assist. Oprogramowanie Easy TMS w module zlecenia, oprócz funkcji wymienionych powyżej, oferuje także graficzny, intuicyjny interfejs panowania w postaci diagramu Gantta, który sprawia, że przydzielenie zleceń do pojazdów, jest jeszcze prostsze. Tworzenie zestawień analitycznych, dzięki konfigurowalnym raportom dopełnia moduł zlecenia. Oprogramowanie daje także możliwość wystawienia faktury dla naszego kontrahenta bezpośrednio z okna, w którym obsługujemy zlecenie transportowe, co znacząco ułatwia pracę i skraca obsługę całego procesu.

Analiza danych i rentowność firmy

Wszystkie wyżej wymienione czynności pozwalają na zbieranie dużej ilości danych, których odpowiednie przeanalizowanie może pomóc przedsiębiorcy w ocenie rentowności jego biznesu. Jest to możliwe dzięki wykorzystaniu funkcjonalności modułu ROKOS. Kartoteka pojazdów z historią

kosztów, nie tylko tych odnoszących się do samych pojazdów, umożliwia precyzyjne wskazanie przychodów, kosztów oraz wyniku firmy, dzięki czemu możemy określić rentowność konkretnych pojazdów, czy też zleceń. Wykorzystanie modułu ROKOS pozwala również na wdrożenie elektronicznej karty drogowej, która w połączeniu z systemem telematycznym, staje się niezależna od papierowych dokumentów, które dotychczas musiał wypełniać kierowca.

TMS to znacznie więcej

Powyższe informacje to jedynie niewielki wycinek możliwości oprogramowania klasy TMS. Wdrożenie takiego narzędzia może pomóc w uporządkowaniu biznesu, wprowadzeniu automatyzacji w organizację procesu transportowego, ograniczeniu i kontroli kosztów, wygenerowaniu nowych przychodów.


Easy TMS – poznaj go lepiej

Więcej informacji nt. Easy TMS i korzyściach płynących z jego implementacji w firmie znajdziesz na stronie dedykowanej systemowi lub kontaktując się z biurem obsługi klienta.

Kontakt

Infolinia: 22 113 40 60

E-mail: bok@inelo.pl, www.easy-tms.pl



INELO Z PROJEKTEM ROZWOJU SZTUCZNEJ INTELIGENCJI O WARTOŚCI 7 MLN ZŁ

Spółka pracuje nad unikatową na skalę międzynarodową technologią optymalizacji rozwiązań dla transportu ciężkiego. Grupa INELO, dostawca rozwiązań technologicznych dla branży transportowej, rozpoczęła realizację projektu badawczo-rozwojowego wspieranego sztuczną inteligencją (SI). Jego wartość to 7 mln zł, część środków uzyskano w ramach programu NCBiR. Celem działań jest wykorzystanie sztucznej inteligencji w rozwiązaniach optymalizacyjnych dla transportu ciężarowego, co w efekcie pozwoli przewoźnikom w znacznym stopniu ograniczyć koszty operacyjne, m.in. dzięki redukcji zużycia paliwa i bardziej efektywnemu planowaniu zasobów w realizacji zleceń. Branża transportowa odpowiada obecnie za aż 6 proc. polskiego PKB. Biorąc pod uwagę lukę technologiczną, która dzieli ją od międzynarodowych konkurentów, konieczne jest pilne nadrobienie technologicznych zaległości. Ekspertsi przewidują, że rynek inteligentnych rozwiązań dla transportu czeka dynamiczny wzrost.

Według raportu PwC „Transport przyszłości”, ponad połowa przedstawicieli branży transportowej uważa, że digitalizacja pozwoli im zwiększyć dochody. Ponadto, poziom oszczędności, jaki może przynieść automatyzacja procesów szacowany jest na ok. 5 proc.

– Branża transportowa przechodzi obecnie proces transformacji cyfrowej. Rynek rozwiązań technologicznych dla transportu będzie stale rósł, bo coraz więcej firm transportowych widzi realne korzyści dzięki wykorzystaniu technologii. Kolejny etap jego rozwoju to wdrożenie zaawansowanych systemów opartych m.in. o sztuczną inteligencję. Na tym właśnie skupia się nasz projekt badawczo-rozwojowy. Pracujemy nad rozwiązaniami, które będą wykorzystywać SI na skalę unikatową do tej pory w branży – mówi **Magdalena Magnuszewska, prezes Grupy INELO.**

Sztuczna inteligencja będzie w najbliższych latach motorem napędowym rozwoju nie tylko branży IT, ale całej gospodarki. Jak wynika z opracowania PARP, do 2025 r. wartość globalnego rynku AI wzrośnie do przeszło 190 mld dolarów, a rozwiązania na niej oparte wdroży aż 97 proc. największych międzynarodowych firm.

Ecodriving bardziej zautomatyzowany

Projekt badawczo-rozwojowy Grupy INELO koncentruje się na dwóch obszarach. Pierwszy z nich dotyczy stworzenia algorytmu, który zautomatyzuje analizę danych z systemu telematycznego, co pozwoli uzyskać wytyczne dla bardziej ekonomicznej jazdy, a co za tym idzie zredukować zużycie paliwa. Jak wynika z wycień Grupy, to właśnie zakup paliwa stanowi nawet 1/3 kosztów działania firmy transportowej. Zastosowanie się do wytycznych ecodrivingowych może obniżyć jego zużycie od 5-10 proc.

– Do tej pory takie analizy były prowadzone ręcznie przez dedykowanych temu zadaniu specjalistów. Nasz algorytm będzie pierwszym rozwiązaniem zaawansowanym na tyle, że proces będzie można zautomatyzować i prowadzić

bardziej skutecznie. Liczba zmiennych i danych, które należy uwzględnić, sprawia, że wsparcie sztucznej inteligencji jest bezcenne. Co więcej, automatyzacja sprawi, że ecodriving stanie się bardziej dostępny także dla mniejszych graczy. Dotychczas realizacja tego procesu wymagała oddelegowania wyszkolonego pracownika, na co zazwyczaj mogły pozwolić sobie tylko większe firmy – mówi **Tomasz Biernat, Chief Technology Officer, INELO.**

Szacowanie czasu dojazdu w nowej odświeżeniu

Druga część projektu dotyczy usprawnienia funkcji szacowania czasu dojazdu (ETA). Będzie to możliwe dzięki integracji danych z systemów mapowych z informacjami o dostępnym czasie pracy kierowców zgodnie ze wszystkimi regulacjami, co jest nowością na rynku. Zastosowanie sztucznej inteligencji umożliwi znacznie dokładniejsze szacowanie czasu realizacji zleceń transportowych, co doprowadzi do bardziej efektywnego wykorzystania floty.

– Nasze rozwiązanie powstaje w odpowiedzi na potrzeby uczestników rynku, które szukają zintegrowanych rozwiązań. Jako Grupa rozliczamy czas pracy kierowców dla 13,5 tys. firm, jesteśmy też ekspertem w europejskich regulacjach prawnych. To, co nas wyróżnia, to połączenie technologii telematycznej z unikatową wiedzą na temat czasu pracy kierowców, czyli dwóch kluczowych dla firm transportowych kategorii kosztów – zaznacza **Magdalena Magnuszewska, INELO.**

Zaawansowana telematyka – czy to już konieczność?

Raport PwC wskazuje jasno, że cyfryzacja to jeden z czterech głównych trendów,

które będą kształtować branżę transportową w najbliższej dekadzie.

– Nie zastanawiamy się czy cyfryzacja branży się wydarzy, ale raczej w jakim tempie to nastąpi. Firmy, które zdobędą pozycję liderów digitalizacji, dzięki wykorzystaniu technologii będą mogły działać bardziej efektywnie i staną się bardziej konkurencyjne. Pozostali uczestnicy rynku będą musieli iść w ich ślady. Najbliższe lata to czas, kiedy na rynek wejdą bardziej zaawansowane technologicznie systemy. Kierujemy nasze rozwiązania nie tylko do dużych graczy. Chcemy pokazać, że wdrożenie zaawansowanej telematyki, zawierającej m.in. inteligentny algorytm ecodrivingowy, to inwestycja, która przynosi zwrot – dodaje **Magdalena Magnuszewska, INELO.**

Grupa stawia na intensywny rozwój kompetencji technologicznych. Jej dział IT zatrudnia w tej chwili ok. 100 doświadczonych specjalistów.

W połowie grudnia ubiegłego roku INELO zainwestowało w zakup udziałów w spółce Marcos BIS, specjalizującą się w oprogramowaniu do zarządzania transportem typu TMS. Do Grupy należą również marki: GBox (system lokalizacji i monitorowania obsługujący 30 tys. pojazdów), Tachoscan Control, 4Trans (programy do analizy i rozliczania czasu pracy kierowców) oraz OCRK (usługa outsourcingu rozliczeń dla przewoźników). W sumie z produktów i usług INELO korzysta ponad 10 tys. firm transportowych i 41 instytucji kontrolnych w 22 krajach w Europie.

Projekt badawczo-rozwojowy Grupy INELO jest realizowany we współpracy z Politechniką Łódzką. Potrwa 2,5 roku i zakończy się w połowie 2022 r. Uzyskał dofinansowanie w formie grantu od Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich



POLSKA BRANŻA TRANSPORTOWA WRACA DO RÓWNOWAGI: RAPORT INELO I E-100

Według nowych danych systemu telematycznego GBox oraz sieci E-100 stopniowo zwiększa się liczba kilometrów pokonywanych przez polskich przewoźników na trasach na południe Europy – na przykład w Hiszpanii natężenie ruchu wzrosło do poziomu 77 proc. w porównaniu do marca, gdyż w kwietniu nastąpił znaczący spadek. Notuje się też wyraźny wzrost w tankowaniu paliwa w Niemczech – w maju nawet do ponad 122 proc. w stosunku do wyników z początku marca 2020 roku. Na wzmożony ruch wskazują także opłaty drogowe. Biznes przewozowy powoli wraca na właściwe tory, o czym może świadczyć między innymi stabilizowanie się wymiany handlowej z naszym sąsiadem zza Odry, Francją oraz Włochami.

Co więcej, według analiz Międzynarodowego Funduszu Walutowego (IMF) polskie PKB będzie mniej narażone na skutki postpandemiczne w 2020 roku niż do tej pory prognozowano. Prawdopodobnie odczujemy mniejsze spadki w gospodarce niż cała strefa euro, a odradzanie się rynku może skutkować większą liczbą zleceń w transporcie. Więcej informacji w raporcie rynkowy Grupy INELO.

Jak się ma transport drogowy w Europie w 2020 roku?

Jeździmy w trasy międzynarodowe więcej i bardziej regularnie. Dane z naszego GBox-a,

który monitoruje ponad 30 tysięcy pojazdów w przewozach krajowych i międzynarodowych, pokazują tendencję wzrostową w przewozach realizowanych na terytorium Francji oraz Włoch. Nasz główny partner w wymianie towarowej, Niemcy, stabilizuje gospodarkę, co widoczne jest w liczbie realizowanych frachtów i kilometrów pokonywanych w tym kierunku w każdym tygodniu. Po okresie świąt wielkanocnych notujemy tam wzrosty, porównując tydzień do tygodnia. Polscy przewoźnicy są, obok niemieckich transportowców, najważniejszym ogniwem tańcuchów dostaw. Elastycznie dostosowują się do realiów rynku. Mimo iż rodzimi przedsiębiorcy ostrożnie patrzą w przyszłość, a nastroje

są umiarkowanie pozytywne, to nadal stanowią fundament systemu międzynarodowych przewozów drogowych. Ważne jest to, że trudności traktujemy jako wyzwanie i szanse na umocnienie biznesu, a dalej również na jego rozwój – komentuje Bartosz Najman, wiceprezes INELO i OCRK.

Czy kierowcy jeżdżą więcej po Europie?

9 marca 2020 roku Włochy ogłosiły cały kraj strefą zakazu ruchu. Do 16 marca nie było ani jednego niekontrolowanego przejścia granicznego. Od 17 marca zaś najwięksi producenci w branży motoryzacyjnej oraz

sektora automotive zaczęli wstrzymywać linie montażowe. Zamykanie fabryk i liczne ograniczenia gospodarcze i społeczne spowodowały, że wolumen handlu między UE a innymi państwami spadł w marcu br. o ponad 10 proc. Tak obliczył Eurostat.

Jednak w drugim kwartale 2020 roku widać już wyraźne odbicie. Nasz partner sieć E-100, z którym niedawno nawiązaliśmy współpracę, oferując przedsiębiorcom kartę paliwowo-serwisową E-100 INELO, podsumował wyniki średniej dziennej aktywności polskich kierowców zawodowych. Okres badania to czas od połowy marca do maja br. Warto zauważyć, że na przykład w przypadku korzystania ze stacji paliwowych w Niemczech nastąpiły gwałtowne wzrosty – w maju z wynikiem 122.77 proc. w porównaniu z danymi z połowy marca. W kwietniu spadek dotyczył jedynie okresu świątecznego. Zwiększoną aktywność w granicach landów niemieckich potwierdzają także dane z opłat drogowych, choć tutaj te wzrosty są mniejsze i jeszcze nieregularne – **mówi Aneta Stanaszek, Kierownik Administracji Sprzedaży sieci E-100.**

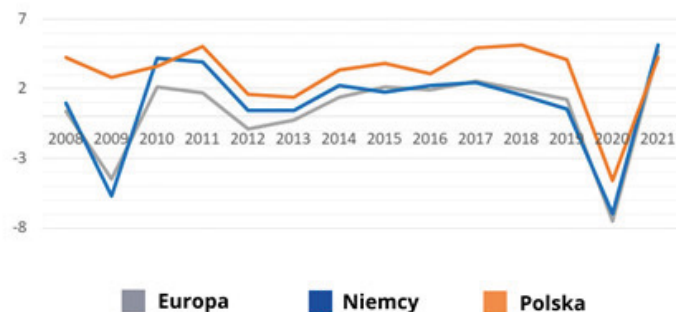
Jak wskazuje BAG¹, polskie ciężarówki są drugim dostawcą towarów na niemieckim rynku transportowym z udziałem 16,4 proc. w opłatach za przejazdy². Sytuacja operacji przewozowych powoli się normuje, choć najwięksi eksperci prognozują realny spadek o 5 proc. na rynku logistycznym w Niemczech w 2020 roku, a o 3 proc. w 2021 roku. Jednak wszelkie dotychczasowe predykcje z miesiąca na miesiąc są korygowane z tendencją pozytywną.³

Dokąd kierowcy zawodowi jeżdżą teraz częściej?

O dobrym trendzie można mówić również w przypadku tras na południe Europy. Przebiegi samochodów ciężarowych są ściśle związane z produkcją przemysłową. W związku z otwarciem granic Włoch i zniesieniem ograniczeń dotyczących transportu drogowego liczba kilometrów realizowanych na terytorium państwa włoskiego będzie sukcesywnie rosła. Potwierdzają to dane z systemu telematycznego GBox – **informuje Miroslaw Tirak z INELO, dostawcy GBox Assist 3.0.** – Dzięki naszej technologii jesteśmy w stanie



Prognozy gospodarcze IMF, maj 2020



Wykres 2. Prognozy gospodarcze IMF, maj 2020.

dokładnie analizować pozycję pojazdów i ich spalanie w czasie rzeczywistym.

Podobną sytuację mamy obecnie we Francji, gdzie ruszył sektor automotive. Karty paliwowe E-100 pokazują również zwiększoną aktywność na trasach do Hiszpanii, gdzie w maju można było zaobserwować znaczne natężenie ruchu – wzrost do poziomu 77 proc. w porównaniu do początku marca 2020 roku. Kwiecień notował duże spadki na tym kierunku.

Jak będzie wyglądał transport drogowy – prognozy ekspertów, przyszłość transportu

Analitycy Transport Intelligence przewidują, że rynki transportowe Francji, Niemiec, Włoch, Hiszpanii i Wielkiej Brytanii mogą zaliczyć spadek o około 5,6 proc. w 2020 roku.⁴ Te kraje to główne kierunki destynacji kierowców ciężarówek na polskich tablicach rejestracyjnych. O ile pandemia może doprowadzić do skurczenia się europejskiego rynku przewozów międzynarodowych o około 17 proc.⁵, to sytuacja ekonomiczna w Europie i na świecie w ostatnich miesiącach pokazała bardzo ważną prawidłowość.

Transport drogowy odpowiada za 6 proc. europejskiego PKB. To ponad 19 miliardów ton towarów przewożonych każdego roku⁶,

Wymiana handlowa i przewóz drogowy rzeczy są głównymi ogniwami łańcuchów dostaw i pokazują kondycję gospodarek krajów UE.

a dwie trzecie handlu transgranicznego państw Wspólnoty odbywa się w granicach Unii⁷. Okazuje się, że to transport, spedycja i logistyka (TSL) utrzymują gospodarkę w ruchu, dzięki czemu będzie ona w Europie powoli będzie nabierać rozpędu, by według przewidywań Europejskiego Funduszu Walutowego odbić mocno na początku 2021 roku.

Dla polskich przedsiębiorców transportowych najważniejsze jest teraz to, by nie wypaść z rynku, a wyzwania traktować jako szansę na umocnienie i rozwój swojego biznesu. Istotne jest też mądre korzystanie z narzędzi cyfrowych w celu podnoszenia rentowności firm przewozowych, automatyzowania procesów, by prościej i sprawniej ściągać należności oraz efektywnie eksploatować tabor i zarządzać nim – Bartosz Najman, wiceprezes OCRK i INELO, Grupa INELO.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich

¹ Niemiecki odpowiednik ITD w Polsce

² Dane za pierwszy kwartał 2020 roku

³ Eurologport.eu; The Covid 19 and its impact on supply chain management in Germany and Europe

⁴ European Road Freight Transport 2020, TI

⁵ Tradingeconomics.com, European Road Freight Transport 2020

⁶ Uic.org/freight/

⁷ Eurologport.eu



ŁAŃCUCH DOSTAW A MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY W EUROPIE W 2020 ROKU

Wzrost z 2734 do 3215 miliardów dolarów, co stanowi 17,6 proc. w skali roku. O tyle ma wzrosnąć światowy rynek logistyki i łańcucha dostaw w 2020 roku. Takie szacunki przedstawione są w najnowszym raporcie o wpływie COVID-19 na rynek logistyczny według branż, rodzaju transportu oraz regionu¹. To prognoza globalna. Czy się sprawdzi? Najbliższe miesiące pokażą, jakie długotrwałe skutki dla sektora TSL miało zamykanie się gospodarek poszczególnych państw oraz jak szybko przemysł będzie się stabilizować. Jednak eksperci nie mówią o powrocie do czasów sprzed pandemii, za to ma być tak zwana nowa normalność. Szykują się zatem zmiany, w tym między innymi w łańcuchach dostaw. Międzynarodowy transport drogowy w Europie również odczuwa rynkowe perturbacje. Komentuje Tomasz Czyż z GBox i Grupy INELO.

Łańcuch dostaw - możliwe scenariusze zmian

Proces od pozyskiwania surowców, transport i produkcję oraz dostarczenie produktu do konsumenta to podstawa prawidłowego funkcjonowania gospodarek światowej. Wszelkie zachwiania ekonomiczne na arenie międzynarodowej wystawiają łańcuchy dostaw na próbę. Jednak nie bez powodu nazywane są one motorem napędzającym przemysł i fundamentem rozwoju firm i instytucji. Jego kluczowym ogniwem

jest transport, w tym przewozy drogowe, gdyż w ten sposób dostarczane jest najwięcej towarów. Szacuje się, że na świecie ciężarówki przewożą około 80 proc. wszystkich dóbr, a w Europie w systemie drogowym transportowanych jest 50 proc. ładunków.² Mimo to warto uważnie przyglądać się tendencjom, na które wszystkie elementy łańcucha dostaw mogą być podatne w najbliższych miesiącach.

- Dzisiejsze zintegrowane sieci logistyczne działające na poziomie globalnym zostały tak zaprojektowane i zoptymalizowane,

Branża związana z TSL odpowiednio reaguje na zmiany. Zarówno przewoźnicy i spedycje, jak i sektor logistyczny elastycznie dostosowują się do nowych warunków dyktowanych przez rynek.

by czas realizacji był jak najkrótszy, a koszty jak najniższe. Jednak możemy się spodziewać, że infrastruktura logistyczna w takim kształcie zostanie w pewnym stopniu zweryfikowana. Obecnie najwięksi producenci sprzętu elektronicznego pozyskują około 40 proc. części i podzespołów z Chin. Natomiast przemysł farmaceutyczny w Europie importuje 80 proc. składników do wytwarzania leków z rynku chińskiego oraz Indii. Dlatego teraz ekonomiści i eksperci TSL dyskutują o scenariuszu, w którym rządy krajów UE będą chciały w przyszłości zdywersyfikować dostawców, by część surowców dla europejskiej produkcji czerpać z własnego regionu. Oczywiście całkowite przejście na regionalne łańcuchy dostaw z poziomu globalnego nie jest możliwe. To zbyt skomplikowany i kosztowny proces. Jednak da się odczuć takie tendencje i dążenia do implementowania pewnych zmian w kierunku nacjonalizacji przemysłu – wyjaśnia Tomasz Czyż z GBox, Grupa INELO. – Mówi się zatem o skracaniu łańcucha dostaw przez niektórych gigantów produkcyjnych, by pewne elementy procesu były bardziej autonomiczne, niezależne i odporne na napięcia handlowe, kryzysy gospodarcze i niespodziewane zmiany ekonomiczne i społeczne.

Według IDC Manufacturing Insights zarządzanie łańcuchami dostaw będzie się rozwijać w kierunku technologicznym. Co więcej inwestycja w rozwiązania informatyczne w sektorze TSL jest coraz częściej rozumiana jako odpowiedź na obecne wyzwania rynku i poszukiwanie nowych możliwości, a nie jedynie dodatkowy koszt dla firmy.

Jak zarządzanie łańcuchem dostaw wpłynie na międzynarodowy transport drogowy?

Jak wynika z raportu INELO w ostatnich miesiącach przedsiębiorcy transportowi odczuwali mniejszą liczbę zleceń (81 proc.) i niższe stawki za frachty (64 proc.). Dodatkowymi czynnikami, zakłócającymi

działalność średnich i mniejszych przedsiębiorstw transportowych, są opóźnienia w płatnościach (39 proc.), a także tak zwana jazda na pusto, co potwierdza ponad 40 proc. przedsiębiorców uczestniczących w badaniu.

– Zauważalny jest spadek stawek za wykonywane frachty, co ma związek między innymi z obniżaniem wartości zleceń przez przedsiębiorstwa produkcyjne. Te, szukając oszczędności, korzystają z możliwości zmniejszenia kosztów transportu towarów, gdyż popyt jest obecnie większy niż popyt. Operatorzy logistyczni mogą zaś

dywersyfikować liczbę swoich kontraktowych przewoźników, aby zabezpieczyć operacje transportowe. Lepiej opierać łańcuch dostaw na kilku, a nawet kilkunastu podwykonawcach. Zmniejsza to ryzyko uzależnienia od małej liczby zleceniobiorców i ich słabszej kondycji, na przykład finansowej – mówi Tomasz Czyż. – Firmy transportowe stoją przed wyzwaniem dostosowania się do realiów rynku. Jednym z czynników

Oprócz sztucznej inteligencji (AI), która dalej będzie automatyzować procesy zarówno w logistyce, jak i w operacjach spedycyjno-transportowych (TMS), rozwiązania chmurowe (SaaS) oraz szybki i precyzyjny przepływ danych i informacji to podstawa nowoczesnego łańcucha logistycznego w przyszłości.

sukcesu będzie umiejętność optymalizowania kosztów poprzez między innymi bardzo dobre planowanie tras przejazdów, by jak najlepiej wykorzystać dostępną flotę pojazdów. Kluczowe wydaje się zaawansowane zarządzanie przewozami drogowymi, by generować jak największy zysk na zleceniach, które bywają na granicy rentowności. Istotne będzie też wdrażanie na większą skalę takich funkcjonalności jak ecodriving czy ETA, czyli jak najbardziej precyzyjne szacowanie czasu dojazdu do momentu załadunku czy rozładunku. Tego wymaga rynek – dodaje ekspert GBox.

Przyszłość łańcucha dostaw a transport drogowy

Według IDC Manufacturing Insights zarządzanie łańcuchami dostaw będzie się rozwijać w kierunku technologicznym. Co więcej inwestycja w rozwiązania informatyczne w sektorze TSL jest coraz częściej rozumiana jako odpowiedź na obecne wyzwania rynku i poszukiwanie nowych możliwości, a nie jedynie dodatkowy koszt dla firmy. Prognozowanie, w którą stronę zmierza biznes i jak nie pozostać w tyle za konkurencją to zadania dla polskich przedsiębiorców logistycznych oraz spedycyjno-transportowych.

W monitorowaniu rentowności zleceń oraz optymalnego angażowania taboru, a także dostosowaniu się do zmian w zarządzaniu łańcuchem dostaw pomogą nowoczesne technologie dla transportu.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich

¹ Global Newswire, Global Logistics Supply Chain Industry Market post COVID-19, 05.2020

² IRU, Eurostat 2018

³ IMD, Post-COVID Outlook, The future of the supply chain, 05.2020



KONKURENCYJNY JAK POLSKI PRZEWOŹNIK ROZWÓJ TRANSPORTU DROGOWEGO PO KORONAWIRUSIE

Wiele wskazuje na to, że wychodzenie ze spowolnienia gospodarczego spowodowanego pandemią koronawirusa będzie miało charakter litery U. W ekonomii i dla transportu oznacza to wzrost liczby zleceń, wyższą rentowność kontraktów oraz nowe możliwości biznesowe po okresie stabilizowania się gospodarek narodowych państw Unii Europejskiej. Po tym procesie powrotu do „normalności” możemy spodziewać się jeszcze większego niż dotychczas zapotrzebowania na międzynarodowe usługi transportowe, a w tym sektorze polscy przedsiębiorcy nadal są liderem. Jednak nie możemy zapominać o jednym z czynników konkurencyjności, który w ostatnim czasie nabrał na znaczeniu i według prognoz ekspertów będzie silnie kształtować branżę transportową w ciągu najbliższych pięciu lat. Mowa o nowoczesnych technologiach i wykorzystaniu ich w przewozach drogowych i logistyce.

Jaki będzie transport po koronawirusie?

– Cyfryzacja transportu w Polsce jest na wczesnym etapie. Branża dopiero nabiera dojrzałości do wdrażania zaawansowanych rozwiązań technologicznych, ale to właśnie digitalizacja będzie jedną z sił, która najmocniej wpłynie na transformację w międzynarodowych przewozach drogowych – **mówi Bartosz Najman, wiceprezes INELO i OCRK.**
– Obecnie mierzymy się ze skutkami wywołanymi koronawirusem. Transportowcy, jako jedno z kluczowych ogniw łańcuchów dostaw działają, dzięki czemu biznes i ludzie mogą

funkcjonować. Z danych systemu GBox wynika, że transport krajowy w kwietniu 2020 roku odczuł niewielką zniżkę w pokonanych trasach, około 10 proc. w stosunku do połowy marca br. Do państw Wspólnoty również jeździmy mniej, jednak zmniejsza się już dynamika spadku przejechanych kilometrów. Sektor przewozów drogowych to jedna z branż, bez której gospodarka nie mogłaby się utrzymać i dalej rozwijać. Pod względem liczby przewiezionych tonokilometrów, na co wskazują choćby dane Eurostat za 2018 rok, jakości usług, solidności i ceny jesteśmy numerem jeden w Europie. Jednak musimy umacniać polskie firmy w sferze digital, gdyż taka jest

potrzeba rynku i tego coraz bardziej będą wymagać zleceniodawcy. Dlatego w perspektywie kolejnych pięciu lat należy się spodziewać coraz większego zastosowania rozwiązań Software as a Service, automatyzacji oraz telematyki i systemów typu TMS – **dodaje Bartosz Najman.**

Transport w 2020 roku i za pięć lat – cyfryzacja

Global Truck Telematics Market przewiduje, że do 2025 roku wartość rynku telematycznego osiągnie 1138,1 mln dolarów. To znaczący wzrost z 587,2 miliona dolarów

w 2019 roku. Natomiast Gartner wskazuje, że do 2022 roku firmy na całym świecie wydadzą około 1,94 miliardów dolarów na aplikacje typu TMS, z czego 65 proc. najbardziej pożądanymi produktami to będą rozwiązania chmurowe, SaaS. To na świecie, a w Europie według danych UE w 2018 roku dostarczono blisko trzy miliony narzędzi do zarządzania flotami samochodów. To niemal 30 proc. więcej niż w 2016 roku. O skali rosnącego zapotrzebowania na ten typ innowacji dla transportu świadczy też fakt, że na koniec 2017 roku w granicach Wspólnoty użytkowano już dziewięć milionów urządzeń do monitorowania i planowania tras i pracy pojazdów, a ich penetracja ciągle rośnie.

– Rynek nie jest jeszcze nasycony, a zapotrzebowanie na systemy, takie jak telematyka czy TMS tak naprawdę dopiero teraz na poważnie zaczyna się kształtować. W transporcie nowoczesne technologie postrzegamy jako coś dodatkowego, ponadplanową korzyść, podczas gdy w wielu innych branżach to już oczywistość. Nie oznacza to, że sektor przewozowy ma zostać w tyle. Przeciwnie. Dzięki nowym technologiom pojazdy mogą być bardziej ekonomiczne w spalaniu paliwa, efektywne w pokonywaniu dalekich tras i opłacalne poprzez optymalne zarządzanie taborami. Analiza danych, między innymi czasu pracy, trafności doboru trasy, szybkości pokonywania kilometrów czy parametrów spalania pozwoli optymalizować biznes, przez co na przykład kolejne frachty mogą być bardziej rentowne, a straty na paliwie mniejsze. Coraz bardziej doceniana jest też sprawna komunikacja między pracodawcą, kierowcą a spedytorem. Systemy do zarządzania operacjami transportowo-spedycyjnymi w połączeniu z telematyką w transporcie drogowym zdecydowanie podnoszą efektywność wykorzystania floty. Połączenie systemów z powodzeniem może pomóc w wypracowaniu większej rentowności przez firmy transportowe, przez operowanie na precyzyjnych danych do zarządzania taborami – wyjaśnia Marta Staniszevska, ekspert GBox.

Digitalizacja to trend ogólnosiwiatowy, który mimo pandemii koronawirusa i obecnej sytuacji na rynkach wewnętrznych UE będzie się rozwijał i umacniał.

W Polsce cyfryzacja jest tematem, o którym trzeba rozmawiać i potrzebą, o której należy mówić głośno. Grupa Robocza ds. Internetu Rzeczy przy Ministerstwie Cyfryzacji podała, że do końca 2019 roku przeznaczono ponad 400 mln złotych na rozwój nowoczesnych technologii w sektorze TSL. Rynek z pewnością będzie się specjalizował, bo taka jest przyszłość transportu drogowego, o czym świadczy między innymi wzrost wydatków na IoT w transporcie każdego roku.

Aplikacje dla transportu – demokratyzacja

Raport Freight and Transportation Management Trends 2020 wskazuje, że największe znaczenie dla transportu będzie mieć zastosowanie rozwiązań chmurowych. To one dają przedsiębiorcom nieograniczoną ilość danych, dzięki którym mogą skalować swój biznes. Platformy cyfrowe umożliwiają gromadzenie i wymianę informacji oraz dostęp do nich w czasie rzeczywistym. Według autorów opracowania PwC Transportation and Logistics 2030 systemy, które usprawniają operacje transportowe dzięki analizie danych – dostępnych i aktualizowanych na bieżąco – to kluczowy element rozwoju transportu międzynarodowego. Firma badawcza Gartner co roku opracowuje 10 trendów technologicznych, o których przedsiębiorstwa powinny pamiętać w planowaniu strategicznym rozwoju swojej działalności. Jedną z istotnych wskazówek jest demokratyzacja nowoczesnych technologii. PwC w swoim badaniu dotyczącym transportu przyszłości zaznacza, że zaawansowane narzędzia IT mogą być na razie poza zasięgiem małych i średnich przewoźników z uwagi na wysokie koszty wdrożenia.

Polski rynek zaczyna się demokratyzować, co oznacza dążenie do ułatwienia dostępu do technologii nawet mniejszym graczom.

– W branży transportowej dostępne są produkty oparte o platformy cyfrowe

i aplikacje mobilne, które pozwalają sprawnie zarządzać taborami i zwiększać jego efektywność. Ten segment usług i innowacji dla przewoźników będzie się rozwijał, bo telematyka nawet w wersji podstawowej dostarcza informacje tu i teraz. Przedsiębiorca korzysta z atrybutów takiego rozwiązania i dzięki temu może na bieżąco podejmować decyzje, które w dłuższej perspektywie przyniosą firmie oszczędności rzędu kilku procent – mówi Marta Staniszevska z GBox. – Skala implementacji nowych technologii w TSL jest coraz bardziej powszechna i doceniana. Przedsiębiorcy przekonują się, że monitoring pojazdów oparty jedynie na systemie GPS przestaje być wystraszający. Dopiero analiza w czasie rzeczywistym danych o lokalizacji, obciążeniu ruchu, planowania operacji transportowych daje wartość i jest coraz bardziej pożądana przez zachodnich zleceniodawców z sektora TSL.

Konkurencyjności polscy transportowcy powinni upatrywać właśnie w nowoczesnych technologiach.

Dlaczego? Wykluczenie cyfrowe spowoduje, że nie będziemy w stanie nadążyć za rynkiem przewozów międzynarodowych, który już teraz stawia liczne wyzwania legislacyjne i technologiczne. Według ekspertów firm i instytucji badawczych przyszłość transportu drogowego stoi pod znakiem systemów informatycznych i wykorzystania ich w całym łańcuchu dostaw, by przewozy były sprawne, szybkie, transparentne i opłacalne dla każdej ze stron. Stabilizowanie się gospodarek krajów Europy po koronawirusie, a następnie prawdopodobny wzrost ekonomiczny i zwiększenie popytu spowoduje jeszcze większe zapotrzebowanie na usługi transportowe. Te już teraz określane są jako Freight as a Service – na wzór rozwiązań chmurowych, czyli Software as a Service. Dlatego według ekspertów w ciągu najbliższych pięciu lat transport drogowy będzie przechodził cyfrową transformację.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich



KORONAWIRUS A GREEN DEAL – TRANSPORT MIĘDZYNARODOWY

Według raportów i prognoz rynek transportu towarowego będzie kontynuował tendencję wzrostu. Szacuje się, że do 2030 roku branża przewozowa urośnie o 40 proc., a do 2050 roku nawet o 80 proc.¹ Dlatego celem UE, jako Wspólnoty zrzeszającej kraje rozwinięte i wysokorozwinięte, jest wdrażanie takich rozwiązań, by transport drogowy był bardziej wydajny, ale by nie zanieczyszczał środowiska. Eksperti Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego podkreślają, że w ciągu ostatnich 20 lat przedstawiciele branży TSL coraz więcej inwestują w nowoczesne technologie, dzięki czemu najnowsze ciężarówki wydzielają znacznie mniej dwutlenku węgla do atmosfery niż wcześniej. Jednocześnie organizacja Transport and Environment wskazuje, że ciężarówki, przemierzające miliony kilometrów tygodniowo po drogach Europy, powinny osiągnąć pułap redukcji CO₂ na poziomie 40 proc. do końca kolejnej dekady.² Unia Europejska zaproponowała swoje prawo klimatyczne, deklarując, że cele związane z ochroną środowiska nie zostaną przystąpięte przez dążenia krajów Wspólnoty do stabilizowania gospodarek po COVID-19. Co green deal w dobie pandemii koronawirusa oznacza dla transportowców?

Międzynarodowy transport drogowy nazywany jest krwiobiegiem gospodarek krajów Wspólnoty, co tylko potwierdza jego kluczową rolę w tworzeniu i kształtowaniu europejskiej ekonomii. W dobie koronawirusa władze państw członkowskich starały się utrzymać przewozy towarowe tak, by łańcuchy dostaw nie zostały zachwiane w czasie pandemii. Według danych systemu telematycznego GBox w marcu i kwietniu ruch krajowy zmalał jedynie o 10 proc.

W transporcie międzynarodowym spadki były nieco większe. Obecnie wdrażanie kolejnych etapów tzw. odmrażania gospodarki, a co za tym idzie otwieranie fabryk między innymi z sektora automotive oraz innych zakładów produkcyjnych, powoduje coraz większy ruch w systemie transgranicznych przewozów drogowych. Taki status jest zauważalny na przykład w cotygodniowych raportach GBox, czyli analizie danych z monitoringu 30 tysięcy ciężarówek.

European Green Deal a polskie ciężarówki

50 proc. przewozu towarowego na terenie Europy odbywa się poprzez transport drogowy, zatem branża transportowa również musi być przygotowana w przyszłości na zmiany, które będą miały na celu ochronę środowiska. O ile sektor TSL jest kluczowy z punktu widzenia ekonomii i generuje około 500 miliardów rocznego przychodu w UE³, to między innymi na branżę transportowej będą się skupiać

cele klimatyczne unijnego legislatora – mówi **Tomasz Czyż z firmy GBox**, wiodącego dostawcy rozwiązań telematycznych i TMS. – Polscy przewoźnicy są numerem jeden, biorąc pod uwagę przewieziony tonaż i kilometr przemieszczony przez rodzime ciężarówki. Utrzymanie pozycji lidera wymaga implementacji w swoich przedsiębiorstwach nowoczesnych technologii, które są jednym z głównych rozwiązań wskazywanych przez UE. Systemy telematyczne mają bowiem realnie wpłynąć na obniżanie poziomu zanieczyszczeń emitowanych przez pojazdy ciężarowe.

Freight as a System

System międzynarodowych przewozów drogowych zaczyna być coraz śmieiej określany jako Freight as a Service – na wzór Mobility as a Service lub Software as a Service. Dlaczego? Wszystkie te definicje łączy jeden paradygmat, tj. działania w zakresie redukcji kosztów oraz poprawy wykorzystania dostępnych zasobów dzięki wyższemu współczynnikowi ładunków. Coraz bardziej istotny i wykorzystywany przez przewoźników, spedytorów, logistyków jest model, w którym informacje o przebiegu realizacji zlecenia i dostępności pojazdu są monitorowane w czasie rzeczywistym, online.

– Taka jest przyszłość transportu drogowego – systemy, które poprawiają efektywność i wydajność, a także realnie wpływają na obniżenie spalania paliwa, a tym samym emisji szkodliwych substancji. Komisja Europejska wyznacza nowoczesne technologie dla transportu jako jeden z kluczowych obszarów, które dla European Green Deal mają szczególne znaczenie. Mówimy tutaj nie o autonomicznych ciężarówkach, tylko inteligentnych systemach informatycznych, które sprawnie będą zarządzać operacjami transportowo-spedycyjnymi oraz danymi o realizacji zlecenia i dostępności pojazdu. W jakim celu? Ważna jest efektywność wykorzystania taboru, jak najmniej pustych przejazdów oraz rozwój transportu intermodalnego – wyjaśnia

Tomasz Czyż. – W tym przypadku z pewnością pomocny będzie TMS, jak na przykład program Easy TMS, który w jednym miejscu może skupić dużą liczbę danych, dzięki którym w czasie rzeczywistym mamy wgląd, jaka jest rentowność realizowanych zleceń i wykorzystanie taboru – dodaje ekspert Grupy INELO.

Ile można zaoszczędzić dzięki teledatyce?

W przykładowej symulacji planowania trasy bez wykorzystania systemu telematycznego i TMS kierowca przejechał 7200 kilometrów rocznie więcej. To przekłada się na niemal 103 godziny jazdy przy średniej prędkości 70km/h. Dodatkowo, nieplanowane koszty to także kwoty wydane na opłaty drogowe oraz większą ilość paliwa. Taki przykład wyraźnie pokazuje, w jaki sposób zaawansowane planowanie tras może podnieść rentowność firmy transportowej. Dzięki temu przedsiębiorca monitoruje realizację kontaktów, optymalnie wykorzystując swoją flotę pojazdów. Minimalizuje ponadplanowe koszty – wyjaśnia **Tomasz Czyż z GBox.**

Transport intermodalny – pomysł UE na green deal

European Green Deal zakłada między innymi znaczący rozwój transportu intermodalnego, co w skrócie oznacza większe wykorzystanie kolei oraz rzek. W unijnej legislacji mamy nawet dyrektywę – Combined Transport Directive, która ma za zadanie promować rozwiązania mające na celu lepsze zarządzanie takim transportowaniem towarów.⁴ Wszystko po to, by usprawnić transport w ogóle. Według prognoz to nowoczesne technologie w dużej mierze mają być rozwiązaniem, które docelowo zautomatyzuje operacje spedycyjno-transportowe z uwzględnieniem przewozu drogowego, kolejowego, a także rzeczno i morskiego.

– W Polsce transport intermodalny jest mało rozwinięty, choć na początku 2020 roku do terminala w Sławkowie dojechał pierwszy pociąg

kontenerowy z Chin. Możemy być zatem częścią Nowego Szlaku Jedwabnego, co dla rodzimej gospodarki oznacza wzmocnienie pozycji w wymianie towarowej pomiędzy Azją i Europą. Warto zwrócić uwagę, że wiele firm transportowo-logistycznych już teraz inwestuje w przewozy intermodalne. Dysponują naczepami przystosowanymi do takiego rodzaju transportu, tj. są produkowane ze wzmocnionymi ramami i uchwyty do podnoszenia przez dźwig – wyjaśnia **Tomasz Czyż, Grupa INELO.** – Takie operacje kombinowane sprawdzają się szczególnie w dostawach do jednego miejsca z własną bocznicą kolejową. Jeśli nie ma tego rozwiązania, to na końcowym odcinku dostawy następuje przeładunek i dalej odbywa się tradycyjnie na kołach. Wykorzystanie kolei nawet do fragmentu trasy to mniejsze zużycie paliwa, niższe koszty operacyjne oraz szybszy czas realizacji zlecenia. Europejski system transportu międzynarodowego z pewnością będzie rozwijany w przyszłości w tym kierunku.

Green deal po Covid-19

Intencją KE jest szybkie doprowadzenie Europy do momentu, gdy emisja CO2 do atmosfery będzie na jak najniższym poziomie. Co więcej, mamy to osiągnąć jako pierwszy kontynent na świecie do 2050 roku. Takie deklaracje padały przed koronawirusem. Obecnie, choć prace nad European Green Deal trwają i europarlamentarzyści deklarują, że skutki ekonomiczne wywołane pandemią nie mogą przyćmić celów polityki ochrony klimatu, to już wiemy, że nie wszystkie ambitne plany zostaną zrealizowane w tym roku. Na przykład za mniej istotne została uznana strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, co dla sektora transportu drogowego miało być kluczowym dokumentem w osiągnięciu celów klimatycznych na 2030 rok. O ile utrzymanie daty przyjęcia strategii jest możliwe, tj. koniec 2020 roku, to zapisy i wytyczne będą zaktualizowane o uwarunkowania ekonomiczne powstałe po COVID-19. Jaka zatem będzie przyszłość transportu drogowego po koronawirusie i czy pandemia będzie mieć wpływ na osiągnięcie European Green Deal?

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich

| | planowanie trasy bez systemu TMS | zaawansowane planowanie trasy z TMS | różnica |
|-----------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------|
| liczba kilometrów rocznie | 127,2 | 120 | 7200 kilometrów |
| paliwo średnio 29l/100km | 36.888 | 34,8 | 2088 litrów |
| opłaty drogowe 0,16 euro/mk | 20352 | 19200 | 1152 euro |

¹ Mobility and Transport UE, https://ec.europa.eu/transport/themes/logistics-and-multimodal-transport/multimodal-and-combined-transport_en

² Dane z transportandenvironment.org

³ Dane IRU, 2019

⁴ Council Directive 92/106/EEC

GPS W CIĘŻARÓWCE MOŻE NIE WYSTARCZYĆ

Systemy do zarządzania flotą a telematyka

Kondycja branży transportowej uważana jest za barometr koniunktury gospodarczej. Transport drogowy to jeden z kluczowych ogniw łańcuchów dostaw i podstawa systemu wymiany towarowej. Z danych statystycznych UE wynika, że w 2018 roku na terenie Wspólnoty zostało zarejestrowanych 4,3 mln pojazdów przeznaczonych do transportu towarów. To wzrost o 0,5 proc. w stosunku do 2017 roku, a 4,4 proc. w porównaniu do 2014 roku. Według raportu Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów ACEA „Vehicles in use – Europe 2019” polska flota samochodów ciężarowych, mimo spadków nowych rejestracji w ostatnich miesiącach, jest jedną z największych w UE. Rodzimi transportowcy pokrywają około ¼ rynku przewozu ładunków w Europie. Takim taborem trzeba odpowiednio zarządzać – tym bardziej w niełatwych warunkach gospodarczych, jakie spowodowała pandemia koronawirusa. W poprawie rentowności i jak najlepszym wykorzystaniu pojazdów przedsiębiorcom pomagają między innymi nowoczesne technologie.

GBox Assist 3.0
– nowy wymiar telematyki



(22) 113 40 60



bok@inelo.pl



www.gbox.pl

System monitorowania floty – przyszłość

Z analizy European Freight Transport Market Update 2019/2010 wynika, że rynek przewozów międzynarodowych wymusza na przedsiębiorcach i kierowcach dostosowywanie się do wymagań technologicznych, w tym lepszej widoczności i transparentności w zakresie zarządzania flotą i realizacji zleceń. Wydajność sektora TSL coraz częściej postrzegana jest przez pryzmat cyfrowych rozwiązań opartych na chmurze, SaaS. Sam transport zaczyna być określany jako FaaS, czyli Freight as a Service. Rola firm transportowych zmienia się – oprócz zapewniania transportu towarów muszą one być w stanie generować oparte na danych informacje o łańcuchach dostaw swoich klientów, aby zwiększyć wartość dodaną do zlecenia.

– GPS w ciężarówce, która nie przewozi towarów wrażliwych jako alkohol, lekarstwa czy paliwo, to nie obowiązek wynikający z przepisów prawa, a potrzeba i oczekiwanie rynku. Od około dekady podstawową funkcjonalnością narzędzia monitorującego flotę pojazdów jest lokalizacja. Traktowane jest to jako dobra praktyka, a od kilku lat śledzenie pozycji ciężarówki na mapie online jest wymagane przez leasingi, ubezpieczycieli, a także coraz częściej pośredników i zleceniodawców, czyli na przykład firmy spedycyjne i produkcyjne – **wyjaśnia Marta Staniszevska, ekspert GBox.** – Systemy do zarządzania flotą i operacjami transportowo-spedycyjnymi – ten rynek nadal się kształtuje. Jeszcze 10 lat temu nikt nie słyszał o czymś takim jak zaawansowana telematyka czy TMS. Proces specjalizowania się branży transportowej i wdrażania systemów IT jest nieunikniony. Wciąż widoczne jest wahanie się przedsiębiorców, by lepiej zrozumieć i zaangażować się w narzędzia, które pomogą przejść przez transformację cyfrową w firmie. Jednak mentalność transportowców zmienia się, a rozwój ich biznesu coraz bardziej będzie zależeć od otwartości na rozwiązania chmurowe, analizę danych online i automatyzację procesów – **dodaje Staniszevska.**

Nawigacja dla kierowców ciężarówek i planowanie trasy

Coraz częściej chcą monitorować i analizować poziom i zużycie paliwa, masę

Przedsiębiorcy transportowi potrzebują w pierwszej kolejności danych o bieżącej lokalizacji pojazdu, historii trasy oraz informacji o przekraczaniu granic, co jest potrzebne do wyliczenia delegacji i płacy minimalnej, a także wglądu w czas pracy kierowcy.

całkowitą z załadunkiem oraz nacisk na oś, temperaturę i stan silnika, przebieg czy nacisk na pedał gazu. Te informacje z CAN pojazdu, czyli Controller Area Network, nazywana magistralą komunikacyjną, do której podłączone są elementy elektroniczne pojazdu jak czujniki temperatury, ciśnienia, sondy etc.

– Powyższe funkcjonalności obsługi narzędzie GPS. Jednak, oprócz śledzenia danych o lokalizacji oraz historii jazdy, coraz częściej przewoźnicy wybierają opcję typu monitoring pojazdu online wraz z automatycznym i zdalnym odczytem zarówno karty kierowcy, jak i tachografu. To obecnie taki standard minimum. Cieszy fakt, że w ciągu ostatnich dwóch lat znacząco zwiększyła się świadomość digitalizacji rynku przewozów drogowych, a co za tym idzie polscy przedsiębiorcy transportowi poszukują zaawansowanych rozwiązań telematycznych, które w dłuższej perspektywie mają poprawić rentowność firmy, maksymalne wykorzystanie taboru oraz komunikację na linii spedytor – kierowca – przewoźnik. Taką tendencję widać po liczbie zapytań o systemy telematyczne oraz nowych wdrożeń GBox Assist – **tłumaczy Marta Staniszevska.**

Zaawansowany system telematyczny pozwala m.in. na:

- bieżący kontakt z kierowcą (dwustronna komunikacja);
- dostęp do czasu pracy zarówno po stronie kierowcy, jak i spedytora (dostęp online);
- zaawansowane planowanie trasy wraz z korytarzami przejazdu;
- przesyłanie zleceń do kierowcy;
- monitorowanie zlecenia wraz z raportami o etapach jego realizacji;
- urządzenie dodatkowe umożliwiające przesyłanie kolorowych dokumentów elektronicznych (ska-ner).

System monitorowania floty to dopiero początek

Podstawowa telematyka stała się narzędziem nie tylko do śledzenia bieżącej pozycji pojazdów. Jest głównym źródłem informacji o funkcjonowaniu przedsiębiorstwa transportowego. Możemy do niej dodawać kolejne systemy, dzięki czemu uzyskujemy dostęp do niezliczonej ilości danych. Następuje także automatyzacja procesów.

– Na przykład łączenie telematyki z programem klasy TMS (Transport Management System) do obsługi zleceń oraz elektronicznych kart drogowych jest coraz bardziej powszechną praktyką. Dlaczego? Kluczowe dla przewoźników okazuje się automatyczny obieg dokumentów online, ponieważ pozwala to na bieżąco sprawdzać poniesione koszty i kontrolować rentowność danego zlecenia. Szybkie przesyłanie dokumentacji elektronicznej umożliwia sprawne wystawienie faktur, a tym samym rozliczenie z kontrahentami. Przy wydłużonych maksymalnie terminach płatności w branży transportowej każdy dzień egzekucji należności na korzyść przewoźnika jest istotny – **mówi Marta Staniszevska z GBox.**

Bez telematyki kierowcy prowadzą papierowe karty drogowo, w których zapisują miejsce początku i końca delegacji wraz z informacjami o stanie paliwa i przebiegu pojazdu.

Wypełniają taką kartę danymi o czasie i miejscu załadunku/rozładunku. Dodatkowo zbierają paragony i faktury za opłaty drogowe, parkingi, paliwo, materiały



eksploatacyjne. Dopiero po powrocie z trasy pełna dokumentacja przekazana jest pracodawcy i dalej wprowadzana manualnie do systemów rozliczeniowych, a na podstawie dostarczonych listów przewozowych (CMR) przewoźnik wystawia faktury.

– *Wielu właścicieli firm transportowych docenia szczególnie oszczędność czasu, minimalizowanie błędów wynikających z pomyłek przy wpisywaniu danych oraz możliwość wcześniejszego wglądu w opłacalność zlecenia. Zauważalne jest również większe zainteresowanie tym, jak codzienną pracę mogą wspierać aplikacje mobilne dla kierowców i spedytorów. To ciekawa alternatywa dla rozbudowanych systemów – dodaje ekspert GBox.*

Nawigacja dla ciężarówki i biznesu

Według firmy badawczej IoT Berg Insight liczba aktywnych systemów do zarządzania flotą wdrożonych w pojazdach użytkowych w Europie wynosiła 9,1 mln w IV

Systemy do zarządzania flotą i operacjami transportowo-spedycyjnymi – ten rynek nadal się kształtuje. Jeszcze 10 lat temu nikt nie słyszał o czymś takim jak zaawansowana telematyka czy TMS.

kwartale 2018 roku. Analiza wskazuje, że europejski rynek takich rozwiązań IT dla transportu dynamicznie się rozwija i tendencja ta utrzyma się przez następne lata. Według European Fleet Management Market Report różnego rodzaju systemy do zarządzania flotą będą zainstalowane w 17,6 mln pojazdów do 2023 roku. Drogowy transport towarowy uznawany jest za kluczowy sektor w światowej ekonomii. Według Eurostat w 2016 roku na terenie UE jeździło 6,2 mln pojazdów ciężarowych i dostawczych i odpowiadały za 75 proc. przewiezionych towarów

drogą lądową oraz zysk 250 mld euro dla europejskiego przemysłu. Usługi transportowe w systemie międzynarodowych przewozów drogowych pozostaną wśród tych, na które popyt po COVID-19 będzie się najpierw stabilizował, a następnie wzrastał. Jednak nie tylko pandemia zmieniła otoczenie biznesowe prowadzenia firmy. Równoległe do zmian ekonomiczno-społecznych dzieje się transformacja cyfrowa, która nie omija branży transportowej.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich



CZYM JEST SYSTEM TMS? CZY POSTĘPUJĄCA CYFRYZACJA TRANSPORTU BĘDZIE DOTYCZYĆ MOJEGO PRZEDSIĘBIORSTWA?

Według danych z raportu McKinsey & Company branża TSL jest sektorem gospodarki z największym potencjałem do cyfryzacji. Nowoczesne technologie stają się nieodłącznym elementem w transporcie, coraz więcej przedsiębiorstw decyduje się usprawnić organizację pracy i oszczędzić jak najwięcej czasu oraz zasobów – konkurencja nie śpi, a kluczem do sukcesu jest najczęściej odpowiednie zbalansowanie planu danego frachtu z zachowaniem odpowiedniej rentowności. By zachować kontrolę oraz konkurencyjność na rynku, firmy transportowe spoglądają w stronę kompleksowych rozwiązań, takich jak Transportation Management System, w skrócie TMS. Marta Staniszevska, ekspert GBox z Grupy INELO przybliży podstawowe założenia oraz funkcjonalności systemów TMS w pierwszym z serii tekstów poradnikowych dla firm z branży transportowej chcących zainwestować w tego rodzaju rozwiązanie.

Co to jest TMS?

System TMS to transportation management system, czyli system zarządzania transportem. Takie oprogramowanie powstało, by umożliwić pełną automatyzację procesu planowania dostaw towarów przede wszystkim poprzez oszczędność czasu i ułatwienie pracy. Praca spedytora opiera się na trzech, podstawowych

zadaniach. Po pierwsze, należy znaleźć zlecenie, po drugie, musimy zająć się opracowaniem kosztorysu, negocjacją warunków kontraktu co będzie skutkowało wystawieniem faktury. Trzeci, ostatni element to płatność i rozliczenie się za wykonany przejazd. – Koordynacja tych wszystkich elementów bardzo często wiąże się z pracą kilku osób, co przekłada się na kilkadziesiąt wymienionych

maili, pracę w komputerowym skoroszybie, programie księgowym, musimy wytyczyć trasę na mapie, obliczyć niezbędne koszty, takie jak pensja kierowcy, paliwo i mnóstwo innych elementów składających się na finalne wyruszenie ciężarówki z bazy. System TMS pozwala nam zebrać te wszystkie informacje w jednym miejscu, gdzie możemy pracować ze zleceniami, fakturami i płatnościami – mówi Marta

Staniszewska, ekspert GBox oraz Easy TMS, Grupa INELO.

Dla kogo jest system TMS?

Dostępność nowych technologii i postępująca cyfryzacja sektora transportowego sprawiają, że implementacja systemu TMS pozwalającego na automatyzację procesów jest już możliwa w praktycznie każdej firmie transportowej. – *Nowe technologie coraz częściej goszczą w naszym życiu zawodowym, coraz więcej przedsiębiorstw z wielu branż decyduje się sięgać po nowoczesne rozwiązania ułatwiające pracę. Nie inaczej jest w transporcie. System TMS to bardzo często podstawa działalności wielu firm*

Na wybór systemu TMS decydują się więc zarówno przedsiębiorstwa działające na rynku ponad 30 lat oraz firmy dopiero stawiające pierwsze kroki w transporcie i logistyce.

transportowych. Możliwość kontroli wszystkich aktywności w firmie związanych ze zleceniami, czy obecnie realizowanymi przejazdami oraz przyspieszenie wielu czynności, takich jak wystawianie faktur nie tylko ułatwia pracę ale może przynieść spore oszczędności – dodaje Marta Staniszewska.

Czy wdrożenie systemu TMS sprawi, że moja firma będzie więcej zarabiać?

– *Wdrożenie nowych technologii, takich jak TMS w firmie transportowej, z pewnością pozwala na lepsze rozeznanie sytuacji rynkowej oraz dokładne przebadanie rentowności naszego przedsiębiorstwa. Mając dokładne dane na temat zleceń, łatwiej orientując się w sprawach związanych z księgowością oraz obsługą płatności będziemy w stanie lepiej organizować pracę, co może przełożyć się na lepszą wydajność oraz zysk. – Musimy jednak pamiętać, że TMS nie jest uniwersalnym lekarstwem na ewentualne problemy trapiące naszą firmę. System TMS pozwala przetwarzać dane, które do niego wprowadzimy. W momencie, kiedy np. chcemy mieć kontrolę*

System TMS to transportation management system, czyli system zarządzania transportem. Takie oprogramowanie powstało, by umożliwić pełną automatyzację procesu planowania dostaw towarów przede wszystkim poprzez oszczędność czasu i ułatwienie pracy.

nad flotą naszych pojazdów, wyciągać wnioski na temat bieżącego spalania naszych kierowców, czy na bieżąco doglądać obrane trasy z naszym ładunkiem musimy posiadać odpowiednie urządzenia telematyczne, które zbiorą dla nas te informacje – komentuje Marta Staniszewska. Dobrym pomysłem będzie też zaimplementowanie dostępnych w internecie giełd zleceń do naszego TMS.

Jak wybrać odpowiednie oprogramowanie dla naszej firmy?

W procesie wyboru odpowiedniego systemu TMS jest odpowiednie zbadanie potrzeb naszej firmy oraz sumienne przygotowanie się do wdrożenia przedsiębiorstwa pod możliwości oprogramowania. Konfiguracja TMS zależy od bardzo wielu czynników, przede wszystkim firmy zajmujące się wyłącznie spedycją nie będą potrzebować tylu funkcjonalności co przewoźnicy posiadający własną flotę. – *Badanie potrzeb naszego przedsiębiorstwa jest bardzo potrzebne w momencie kiedy chcemy zająć się cyfryzacją naszej firmy. Nie możemy spodziewać się, że zainstalowany TMS będzie od razu w pełni funkcjonalny i dopasowany. Proces wdrożenia, w przypadku dużych firm, może*

W połączeniu z telematyką będziemy mogli wydajnie planować kolejne frachty nie czekając na meldunki kierowców oraz nie będziemy tracić czasu na research nowych zleceń.





trwać nawet kilka miesięcy – automatyzacja, która jest największą zaletą TMS wymaga zebrania wielu informacji, odpowiedniego opracowania oraz przede wszystkim umiejętnego wprowadzenia danych do naszego systemu. Jeśli nie czujemy się wystarczająco kompetentni, aby taki proces przeprowadzić we własnym zakresie, to dobrym pomysłem może być skorzystanie z odpowiedniego szkolenia organizowanego przez firmy oferujące rozwiązania TMS. Warto przeprowadzić odpowiedni rekonesans, niektóre wdrożenia są oferowane za darmo w momencie wyboru systemu TMS danej firmy – podpowiada Marta Staniszewska.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich



Sklep Inelo

-  Najwyższej jakości urządzenia do pobierania danych z kart kierowców i tachografów
-  Urządzenia odczytują dane z nowych SMART tachografów



www.sklep.inelo.pl

 Tel. 22 113 40 60

 E-mail: bok@inelo.pl

 www.sklep.inelo.pl

BRAK KIEROWCÓW I CO DALEJ? CYFRYZACJA ZAMIESZA NA RYNKU PRACY W BRANŻY TRANSPORTOWEJ

Dwieście tysięcy – tylu kierowców zawodowych ma według PwC zabraknąć w Polsce już za dwa lata. Możliwości wsparcia w wyjściu z tej sytuacji branża dostrzega w cyfryzacji. Potwierdza to analiza McKinsey & Company, która wskazuje transport i spedycję jako ten sektor gospodarki, który ma największy potencjał automatyzacji GBox. Ale żeby nie wylać dziecka z kąpielą, już dzisiaj firmy powinny zadbać także o strategię pozyskiwania talentów IT.

Otym, że brakuje kierowców zawodowych mówi się od dłuższego czasu. PwC nie tylko szacuje, że do 2022 r. może ich zabraknąć aż 200 tys., ale także zwraca uwagę na wzrost średniej wieku w tej branży. Według firmy analitycznej, do 2030 r, czyli w przeciągu zaledwie dekady, na emeryturę odejdzie nawet 40 proc. czynnych obecnie zawodowo kierowców. Tymczasem wydarzenia minionych miesięcy dokładają przewoźnikom kolejnych wyzwań – utrzymania stałego poziomu wynagrodzeń pomimo trudności związanych z COVID. Firmy boją się, że obniżenie pensji skutkuje utratą najlepszych pracowników. W tej sytuacji, wiele przedsiębiorstw szuka rozwiązań w technologii.

Nie ma odwrotu od cyfryzacji

Jak podaje ubiegłoroczne opracowanie PwC „Transport przyszłości”, aż 68 proc. decydentów globalnej branży TSL spodziewa się zmian

w podstawowych technologiach świadczenia usług. Według autorów opracowania, za ok. 2 lata będziemy świadkami przyspieszenia w obszarze wdrażania zaawansowanych rozwiązań związanych m.in. z telematyką, czy sztuczną inteligencją. Ponadto, branża transportowa została wskazana w opracowaniu McKinsey & Company, jako sektor gospodarki o największym potencjale automatyzacji przy udziale istniejących już dziś technologii.

Według firmy analitycznej, do 2030 r. czyli w przeciągu zaledwie dekady, na emeryturę odejdzie nawet 40 proc. czynnych obecnie zawodowo kierowców.



– Branża zaczęła dostrzegać, że rozwiązaniem problemów w uporządkowaniu pewnych procesów w firmach jest cyfryzacja. Automatyzacja oznacza większą efektywność i brak konieczności powiększania taboru, a co za tym idzie kolejnych rekrutacji. Z drugiej strony, rozwiązania takie jak systemy telematyczne w istotny sposób podnoszą komfort pracy kierowców i mogą stanowić przewagę pracodawcy na konkurencyjnym rynku pracy, także wśród młodszych kandydatów. Jest to istotne o tyle, że autonomiczność pojazdów nie jest obecnie na odpowiednim poziomie dojrzałości, aby w krótkiej perspektywie czasu mogła pomóc w wypełnieniu luki na rynku pracy – mówi **Magdalena Magnuszewska, prezes Grupy INELO**, dostawcy rozwiązań technologicznych dla sektora TSL.

Grupa INELO pracuje obecnie nad projektem badawczo-rozwojowym o wartości 7 milionów złotych, którego celem jest zastosowanie sztucznej inteligencji w systemach telematycznych, na unikatową w branży skalę. Rozwiązania z zakresu ecodrivingu i szacowania czasu dojazdu nie tylko usprawnią pracę kierowców, ale również sam proces analizy danych prowadzonych przez firmy transportowe.

– Cyfryzacja to jeden z czynników, który będzie miał największy wpływ na rozwój branży transportowej, także w obszarze rynku pracy. Uwzględniamy ten trend w strategii rozwoju Grupy INELO. Stale rozwijamy nasz dział IT, który obecnie zatrudnia ponad 100

doświadczonych specjalistów i pracujemy nad rozwojem zaawansowanych rozwiązań technologicznych w obszarze telematyki – dodaje **Magdalena Magnuszewska**.

Cyfryzacja lekarstwem na brak kierowców

Widok papierowych kart drogowych czy teczek pełnych listów przewozowych jeszcze do niedawna był codziennością w branży. Do kierowcy oprócz standardowej pracy należały także prace biurowe, m.in. zapisywanie miejsca zakończenia i rozpoczęcia karty drogowej, przekroczenia granic czy miejsc rozładunku i załadunku czy kompletowanie dokumentacji po zakończeniu transportu. Wszystkie te czynności były oczywiście czasochłonne i zmniejszały efektywność. Jak w praktyce może tu pomóc technologia?

– W wielu firmach jeszcze do tej pory „cyfryzacja” polega na wydrukowaniu zlecenia dla kierowcy i przekazania go w formie papierowej ewentualnie przez SMS. Kierowca melduje stan transportu czy informacje o możliwych opóźnieniach odpowiadając na uprzejme telefony od spedytorów. Jeśli chce wysłać niezbędne dokumenty, to musi przesłać zdjęcia papierowych kopii własnym telefonem. Korzystając z systemów telematycznych można ograniczyć kontakt na linii kierowca – spedytor do niezbędnego minimum. Dzięki systemom kierowca na urządzenie telematyczne może dostawać dokładne wytyczne odnośnie


trasy, miejsc rozładunku i/czy załadunku, statusować poszczególne czynności czy kontrolować czas pracy – wyjaśnia **Marta Staniszevska, ekspert GBox, Grupa INELO**.

Branża pilnie potrzebuje technologicznych talentów

Aby wdrożenie cyfrowych rozwiązań powiodło się i miało faktyczny wpływ na zwiększenie efektywności, retencję i przyciąganie nowych pracowników, branża nie może zapomnieć o strategii pozyskiwania specjalistów o kompetencjach technologicznych.

– Już dwa lata temu, przedstawiciele sektora transportowego wskazali, że dostrzegają w tym obszarze wyzwanie. Niemal 60 proc. ankietowanych przez PwC przyznało, że ocenia pozyskanie pracowników o odpowiednich kompetencjach technologicznych jako trudne. Rozwiązaniem może być współpraca z zewnętrznymi dostawcami usług i rozwiązań technologicznych. – mówi **Magdalena Magnuszewska, Grupa INELO**.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich



GIEŁDA TRANSPORTOWA – JAK WYKORZYSTAĆ JEJ POTENCJAŁ?

Według ekspertów rynek transakcji doraźnych, czyli tak zwany spot, stanowi 15 proc. całego sektora transportu towarów.¹ Z kolei dane statystyczne wskazują, że z elektronicznych giełd transportowych korzysta na co dzień 90 proc.² przedsiębiorstw przewozowych w Europie. Europejski rynek transportowy wart 500 mld dolarów³ opiera się na zleceniach doraźnych między innymi po to, by ograniczać puste przebiegi. A te szacuje się na co trzeci przejazd w Polsce i co czwarty w UE.⁴ Jak efektywnie korzystać z giełdy transportowej oraz które narzędzia cyfrowe pomogą w automatyzacji transportu? Na te i inne pytania odpowiada Tomasz Czyż, ekspert telematyki GBox.

Giełdy transportowe – barometr gospodarki

„Giełdy wychodzą z kryzysu”. To nagłówki artykułów dotyczących branży transportowej w 2010 roku, gdyż 2009 stanowił wyzwanie dla całego sektora TSL z powodu globalnego kryzysu finansowego. Pandemia koronawirusa w 2020 roku oraz skutki wielu ograniczeń gospodarczych i społecznych, jakie wywołała, przyczyniły się do obniżenia nastrojów wśród przewoźników międzynarodowych. Jednak wbrew przewidywaniom ekonomistów rynek stabilizuje się, zwiększając i umacniając wymianę handlową między krajami

UE. Ta odbywa się między innymi poprzez **giełdy międzynarodowych ładunków.**

Obecnie na giełdach widać wreszcie ożywienie. Otworzenie granic i uruchomienie linii montażowych największych fabryk producentów automotive skutkują wzmożoną aktywnością przewoźników w ruchu transgranicznym. Potwierdzają to najnowsze dane z systemu telematycznego GBox i sieci E-100.⁵ Powoli normują się też stawki za frachty. Powrót na ścieżkę rozwoju i umacnianie transportu drogowego już się rozpoczęło – wyjaśnia Tomasz Czyż, GBox. – To nadal rynek zleceniodawcy, ale też niezwykle cenna baza danych i wiedzy o kondycji całej branży.

Giełda transportowa – jak zacząć?

W Polsce jest 36 513 przewoźników międzynarodowych ładunków. To niemal o 0,5 tysiąca podmiotów więcej niż w 2018 roku.⁶ Ponad 90 proc. tych firm to małe i średnie przedsiębiorstwa – często rodzinne z taborem poniżej 10 pojazdów. Większość transportowców, prowadzących taką działalność, rozpoczyna dzień od zalogowania się na elektronicznej platformie ze zleceniami. Giełdy transportowe, obok map, telematyki czy programów do zarządzania transportem, to podstawowe narzędzie pracy. Jak z nich korzystać?

Aby uzyskać dostęp do giełdy, należy spełnić określone wymagania. Weryfikują one podmioty z sektora TSL tak, aby użytkownikami platformy byli wyłącznie przewoźnicy sprawdzieni pod kątem formalno-prawnym. **Dlatego przed podpisaniem umowy z dostawcą giełdy, należy przesłać dokumenty:**

- rejestrowe firmy, ubezpieczenie OCP – przewoźnicy poniżej 3,5 tony;
- rejestrowe firmy oraz licencja krajowa lub wspólnotowa – przewoźnicy powyżej 3,5 tony
- licencja spedycyjna (w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy) oraz opcjonalnie OCS – firmy spedycyjne

Giełdy transportowe, obok map, telematyki czy programów do zarządzania transportem, to podstawowe narzędzie pracy.

Weryfikacja powyższych dokumentów pozwala stwierdzić, czy przewoźnik lub spedycja spełniają prawne wymogi dotyczące wykonywania tego zakresu działalności oraz czy posiadają odpowiednie zaplecze finansowe (wymagane zabezpieczenie do licencji na pierwszy i każdy kolejny pojazd). Licencja gwarantuje również, że osoba zarządzająca dysponuje certyfikatem kompetencji zawodowych przewoźnika. Niektóre giełdy transportowe wymagają minimalnego okresu funkcjonowania firmy na rynku – jest to na przykład 6 miesięcy prowadzenia działalności.

Giełdy ładunków – co warto wiedzieć?

Elektroniczne platformy do transakcji ładunkami to szansa na pozyskanie nowych zleceń i kontaktów handlowych dla polskich przewoźników. Poszukując towaru do przewiezienia z konkretnego miejsca w Europie, należy wpisać kody pocztowe, gdyż to głównie nimi operujemy w ofertach. Następnie dokonać wyboru dalszych parametrów, w tym między innymi:

- data;
- rodzaj pojazdu;
- tonaż;
- metry ładowne.

W zależności od popularności danego kierunku możemy uzyskać od kilku do kilkudziesięciu propozycji zleceń. Ze zleceniodawcą wybranej oferty można kontaktować się poprzez wewnętrzny komunikator, wiadomość e-mail lub telefonicznie. Giełdy transportowe rządzą się swoimi prawami. Tutaj liczy się czas reakcji – sprawne przeliczanie opłacalności frachtu i decyzja. Jeżeli jakiś zapis podjętego wstępnie zlecenia budzi wątpliwość, mamy krótki okres na to, by je zestawić, czyli anulować. Dlatego warto zwrócić uwagę między innymi na to:

- Czy trasa na zleceniu jest dokładnie taka jak w ofercie?
- Czy wymagane jest użycie pojazdu, jakim dysponujemy – o określonych parametrach i tonażu?
- Czy mamy konkretne informacje o terminie płatności i szczegółowych warunkach realizacji przejazdu?
- Czy dostawa jest w określonych godzinach „od: do” czy na przykład **FIX** – na konkretną awizację lub **time slot**?

Jeżeli wszystko się zgadza, podajemy dane auta i kierowcy. Następnie zleceniodawca przesyła nam zlecenie – najczęściej w formacie pdf przez pocztę elektroniczną. Podjęcie wybranego frachtu to umowa, na której warunki się zgadzamy. Często wymagane jest odesłanie do zleceniodawcy zeskanowanego podpisanego zlecenia.

Według Tomasza Czyży, eksperta systemu telematycznego GBox:

W pracy z giełdą transportową pomocne są programy do zarządzania operacjami transportowo-spedycyjnymi oraz telematyka. Oprogramowanie klasy TMS to wsparcie w automatyzacji procesów i oszczędność czasu. Natomiast systemy telematyczne pokażą w czasie rzeczywistym, gdzie znajduje się pojazd, który wymaga szybkiej organizacji ładunku lub doładunku, by nie wracać na pusto. TMS-y oraz telematyka to z pewnością przyszłość rozwoju nowoczesnych technologii w transporcie drogowym i nie należy ich ignorować. Właściciele giełd oraz firm transportowych doceniłoby narzędzie, które na podstawie obserwacji działań użytkowników platformy z ładunkami oraz danych telematycznych i szacunków

ekonomicznych, będzie w stanie autonomicznie i precyzyjnie wyszukiwać najlepsze zlecenia. Być może tak właśnie będzie za kilka lub kilkanaście lat.

Giełda transportowa jako baza danych online

Cyfrowa platforma dla przewoźników i załadowców to nie tablica ogłoszeń. Obecnie giełdy transportowe oferują swoim użytkownikom więcej możliwości.

Oprócz ładunków do podjęcia klient coraz częściej może skorzystać również z dodatkowych funkcjonalności – np. automatyzacji planowania tras czy rozliczenia finansowego.

Poprzez wykorzystanie rozwiązań IT w branży transportowej takich jak na przykład TMS usprawnia się cały proces realizacji operacji transportowych od momentu przyjęcia oferty po kwestie formalne związane z otrzymaniem należności za dany fracht. Integracje zasobów giełd z systemami do zarządzania transportem pozwalają na proste udostępnianie zleceniodawcom pojazdów z wolną powierzchnią ładunkową oraz szybkie wyszukiwanie ofert z określonego obszaru. Póki co nie jest to jeszcze pełna automatyzacja, ale znacząco ułatwia pracę spedytorom i właścicielom firm przewozowych. Wszystkie informacje dostępne są w jednym miejscu, online. Możemy z nich skorzystać w każdej chwili w dowolnym miejscu. Istotne jest też to, że w TMS mamy zachowane i uporządkowane dane archiwalne, co bywa bardzo pomocne, np. w odnalezieniu kontaktu do zleceniodawcy z danego regionu, z którym kiedyś współpracowaliśmy. Skraca się obieg dokumentacji oraz ułatwia kontakt z kierowcom czy spedytorem, bo minimalizujemy wiadomości SMS oraz rozmowy telefoniczne. Wszystko jest zapisywane i widoczne online. Rozwiązania chmurowe – oparte na modelu SaaS (Software as a Service) – rewolucjonizują międzynarodowy transport drogowy, dzięki czemu jest on bardziej efektywny – wyjaśnia Tomasz Czyż, ekspert INELO, dostawcy telematyki GBox i TMS Easy.

Bezpieczeństwo danych online

Jak bezpiecznie korzystać z giełd transportowych?

Aby sprawdzić wiarygodność oferenta, warto zwrócić uwagę na:

- ocenę kontrahenta w wewnętrznym rankingu, jeśli taki system oceniania platforma udostępnia;
- wyszukanie zleceniodawcy w ogólnodostępnych bazach danych CEIDG, KRS, VIES, KREPTD⁷;
- sprawdzenie, czy widnieje on systemach zbierających informacje o dłużnikach;
- wykorzystanie wyszukiwarki Google do weryfikowania opinii o danej firmie w Internecie – np. na forach branżowych, w mediach społecznościowych, grupach specjalistycznych etc.

Ważne jest również bardzo uważne sprawdzanie wszystkich zapisów zlecenia online przed podjęciem ładunku.

Jak jest przyszłość giełd transportowych?

Cyfrowa. Elektroniczne giełdy ładunków międzynarodowych będą ewoluować w kierunku jak największej i jakościowo najlepszej automatyzacji procesów. Algorytmy, które same będą wyszukiwać najbardziej opłacalne oferty, analizować czynniki ryzyka oraz planować trasę tak, by uzyskać wysoką rentowność ze zlecenia, przyszłość ofert doraźnych w sektorze TSL. Świadczy o tym coraz bardziej rosnąca popularność programów do zarządzania operacjami transportowo-spedycyjnymi, które integrowane są między innymi z giełdami – tłumaczy Tomasz Czyż z INELO. – Ponadto rozwijane będą wszelkie rozwiązania, które umożliwią wgląd w dane w czasie rzeczywistym, w tym m.in. o lokalizacji pojazdu, etapie realizacji zlecenia, utrudnieniach na drodze, dostępności kierowcy – analiza czasu jazdy i pracy. W rezultacie poprawi się wydajność i ograniczy puste przejazdy.

Według eksperta oprócz digitalizacji transportu, możemy się spodziewać



rozwoju giełd wewnętrznych tworzonych przez duże spedycje. Pozwoli to uzyskać oferty z pierwszej ręki, o co zabiega każdy przewoźnik. Warto też śledzić aplikacje takie jak Uber freight. Nie jest on obecnie zagrożeniem dla potentatów, jednak coraz więcej zachodnich korporacji docenia lekkość rozwiązania. To mobilna platforma przetargowa, która umożliwi znalezienie zlecenia na stałych zasadach. Narzędzie to posiada również planer wysyłek i awizacji, czego nie mają klasyczne giełdy transportowe. Podobnym produktem dla wielkich producentów i korporacji jest Transporeon – pozwala na obsługę time slot'ów i FIX-ów na załadunkach i rozładunkach, służy również do udostępniania pozycji ciężarówek z ładunkami dzięki integracji z systemami telematycznymi.

Przemysł 4.0. = Transport 4.0.

Przyszłość przepływu towarów to zintegrowane platformy danych. W raportach Deloitte łańcuchy dostaw są oceniane jako jedno z największych możliwości dla technologii IoT.⁸ Coraz bardziej istotne będzie szybkość przepływu i wymiany informacji oraz ich weryfikacja.

Podstawą przemysłu 4.0. jest cyfryzacja, a jednym z fundamentów przemysłu jest transport, którego również nie omijają innowacje informatyczne. Globalni spedytorzy będą rozwijać działalność w tym kierunku, a międzynarodowi przewoźnicy nie powinni tych zmian ignorować – podsumowuje Tomasz Czyż, ekspert GBox, Grupa INELO.

- Informacja prasowa przygotowana dla mediów ogólnopolskich

¹ Szacunkowy udział transakcji z giełd transportowych, forum branżowe

² Dane rynkowe, Tygodnik Truck.pl, 2019

³ Raporty branżowe, za Rynek Infrastruktury, 2020

⁴ Wydawnictwo branżowe Media Log, Logistyczny.com

⁵ Raport INELO i sieci E-100. Wyniki średniej dziennej aktywności polskich kierowców zawodowych. Okres badania to czas od połowy marca do maja 2020 roku

⁶ Biuro Transportu Międzynarodowego

⁷ CEIDG (Centralna Ewidencja Informacji o Działalności Gospodarczej); KRS (Krajowy Rejestr Sądowy); VIES (VAT Information Exchange System); KREPTD (Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego)

⁸ Deloitte, <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/focus/future-of-mobility/future-of-freight-connected-data-intelligent-automation.html>



8 lipca br. trwające od ponad 3 lat prace legislacyjne nad Pakietem mobilności dobiegły końca. Pakiet mobilności stanowiący zestaw propozycji przepisów, których celem jest regulacja transportu drogowego w Unii Europejskiej staje się faktem. Zmiany dotyczące przede wszystkim czasu pracy, przerw, odpoczynków, a także delegowania pracowników, na które muszą przygotować się polscy przewoźnicy budzą niepokój i uzasadnione obawy.

Pakiet mobilności może realnie wpłynąć na wzrost kosztów i zmniejszenie konkurencyjności polskich firm poprzez utrudnienie w świadczeniu usług na terenie Unii Europejskiej. Rozumiejąc aktualną sytuację, przygotowaliśmy specjalny cykl szkoleń, w trakcie których eksperci Grupy Inelo poruszą najistotniejsze zagadnienia dotyczące Pakietu mobilności, z uwzględnieniem pytań, z którymi spotykają się bezpośrednio podczas indywidualnych spotkań w firmach transportowych. W trakcie szkolenia dowiedzą się Państwo, jak się przygotować i jaką strategię przyjąć

PAKIET MOBILNOŚCI - NOWE PRZEPISY WS. TRANSPORTU. JAK PRZYGOTOWAĆ FIRMĘ, BY EUROPA NIE ODJECHAŁA ZA DALEKO

w krótkiej i dłuższej perspektywie czasu. Ponadto nie zabraknie kwestii związanych z sytuacją spowodowaną pandemią koronawirusa.

Program szkolenia:

- Pakiet mobilności – wprowadzenie.
- Timeline – jakich zmian należy się spodziewać w najbliższym czasie?
- 20 dni od publikacji – szczegółowe omówienie najbliższych zmian rozporządzenia 561/2006 i 165/2014 – czas jazdy, przerwy, odpoczynki oraz obsługa tachografu.
- Przykłady z przedpremierowej wersji oprogramowania kontrolnego (TachoScan, 4Trans).
- Najważniejsze zmiany w delegowaniu (płaca minimalna) i dostępie do rynku (kabotaże).

- Nowe tachografy – obowiązkowa wymiana.
- Co dalej z konwencją AETR?
- Na co powinien przygotować się transport do 3,5 t?
- Kontrola i weryfikacja naruszeń oraz odstęp w czasach pandemii.
- Ważność dokumentów w czasie COVID-19 – nowe rozporządzenie unijne i podejście poszczególnych krajów UE.

Najbliższe szkolenia

- 11 sierpnia – Gdańsk
- 13 sierpnia – Kraków
- 20 sierpnia – Poznań
- 27 sierpnia – Warszawa

Pozostałe terminy i lokalizacje szkoleń dostępne na stronie szkoleniadlatransportu.pl



**JOANNA
BERLIŃSKA**

Założycielka i współwłaścicielka agencji marketingowej Lightscape. Strateg, specjalista komunikacji, rzecznik prasowy i szkoleniowiec. Realizowała działania dla największych marek z branży finansów i bankowości, FMCG, healthcare, IT i edukacyjnej, m.in.: PKO Leasing, Getin Leasing, Aviva, Idea Bank, Expander, Linux, GFT, Manufaktura, Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Medyczny w Łodzi, UMCS w Lublinie.

GRA Z KLIENTEM, czyli jak dotrzeć do kilkudziesięciu tysięcy kierowców TIRów i nie tylko

Według HubSpot Research, 91% osób uważa, że reklamy stają się coraz bardziej inwazyjne. Szacuje się, że każdego dnia przeciętny konsument ma kontakt z tysiącami przekazów. Przesyt sprawia, że coraz chętniej płacimy za możliwość ich unikania. Zaledwie na przestrzeni jednego roku liczba osób stosujących blokady reklam wzrosła czterokrotnie – do 615 milionów¹. Z drugiej strony klienci szukają rzetelnych informacji – aż 84% badanych oczekuje od marek tworzenia contentu. Jak więc tworzyć przekaz reklamowy, by nie wypaść z gry o uwagę konsumenta i jak budować content, by marka działała jak magnes?

Dotrzeć do właściwego odbiorcy

Nachalne pop-upy, zasłaniające przeglądane treści, kampanie remarketingowe, które prześladują nas tygodniami na wielu przeglądanych stronach, wreszcie reklama video, która niespodziewanie wybucha głośnym dźwiękiem w najmniej odpowiedniej chwili. Jak działać, by nie zniechęcać do siebie klientów? Tworzenie kampanii reklamowej należy zacząć od poprawnego targetowania, czyli docierania do właściwego odbiorcy produktu i zrozumienia jego potrzeb. Propozycje diety, gdy nie planujemy odchudzania, suplementy na przeciwnie problemy, produkty marek, których nie zamierzamy kupować. Kiedy próbujemy znaleźć potrzebne informacje czy oddać się ulubionej rozrywce, nic nie irytuje bardziej, niż reklamy produktów spoza kręgow naszych zainteresowań. – *Sposobem na docieranie do użytkowników potencjalnie zainteresowanych produktem są kampanie w aplikacjach mobilnych* – mówi Michał Pietruszka, Head of Mobile Product w Mobiem, firmie specjalizującej się w reklamie mobilnej. – *Ich użytkownicy podają przy rejestracji swoje dane, jak np. płeć i wiek. Co więcej, sam fakt i sposób korzystania z danej aplikacji mówią wiele o zainteresowaniach i potrzebach danej osoby. Wiedząc, że użytkownik korzysta z Yanosika, Vitay, Shell czy Lotos – jeżdżąc w długie trasy – możemy zakładać, że zainteresują go produkty czy oprogramowanie ułatwiające podróżowanie. Biorąc pod uwagę, że z aplikacji Yanosik korzysta m.in. 60 tys. kierowców TIRów, stanowi ona atrakcyjną platformę komunikacyjną dla firm oferujących produkty dla branży TSL.*

Docieranie do właściwych odbiorców jest szczególnie trudne dla firm oferujących niszowe produkty czy usługi B2B. W tym przypadku dobrym rozwiązaniem jest reklama w Google, pojawiająca się przy zdefiniowanych wyszukiwaniach.

Remarketing i komunikacja z graczami

Ostatnie lata to czas rozkwitu kampanii remarketingowych. Ich istotą jest wyświetlanie reklam osobom, które odwiedziły stronę danej firmy czy produktu. Remarketing może być dobrym narzędziem docierania do użytkowników, którzy dają sygnał, że interesują się daną marką, np. zapisują się na newsletter, oglądają przez dłuższą



Biorąc pod uwagę, że z aplikacji Yanosik korzysta m.in. 60 tys. kierowców TIRów, stanowi ona atrakcyjną platformę komunikacyjną dla firm oferujących produkty dla branży TSL.

chwile treści na stronie. Można by pomyśleć, że to idealny sposób na dotarcie do niezdecydowanych, którzy np. próbują porzucić koszyk w sklepie internetowym. Jednak czy tak jest zawsze? Kiedy zegarek, który obejrzałeś w sklepie internetowym, wędruje za tobą po wszystkich wyświetlanych stronach, zaczynasz czuć się osaczony. Jeszcze gorzej, kiedy szukasz bardziej osobistych usług czy produktów na firmowym laptopie, a ich zdjęcia pojawiają się znienacka na ekranie podczas biznesowej prezentacji. Nie lubimy, gdy ktoś śledzi każdy nasz ruch i narusza prywatność. – *Kampanie remarketingowe dają duże możliwości zwiększenia sprzedaży, jednak trzeba je projektować w sposób przemyślany*

– podkreśla Michał Pietruszka, Mobiem. – *Maksymalny capping, czyli ilość wyświetleń, jaką rekomendujemy to 4-5. Jeżeli klient nie decyduje się na zakup po obejrzeniu takiej ilości komunikatów, szanse na jego przekonanie kolejnymi reklamami gwałtownie maleją. Z drugiej strony rośnie ryzyko, że poprzez zbyt inwazyjny przekaz zniechęcimy go do marki.*

Biorąc pod uwagę, że tylko w czasie pandemii statystyczny użytkownik poświęcił 40% czasu więcej na granie w gry mobilne, warto przemyśleć pozyskanie klientów w tym kanale. Jednak czy dobrym pomysłem jest przerywanie potencjalnemu klientowi ulubionej rozrywki? Okazuje się, że tak, jeśli będzie to korzystne dla obu stron. Rodzajem reklam najlepiej postrzeganym przez graczy jest tzw. rewarded video. O ich obejrzeniu użytkownik decyduje dobrowolnie. Za kontakt z reklamą przyznawana jest nagroda w postaci możliwości przedłużenia gry, kolejnego „życia” lub innych benefitów.

Czego poszukują klienci?

Według badań² 84% ludzi oczekuje od marek tworzenia wartościowych treści. Oczekiwania są wysokie. Kontent powinien



angażować, zawierać istotne informacje lub dostarczać atrakcyjnej rozrywki. Aż 90% marketerów prowadzących działania B2B uważa, że kontent pozwala im budować wiarygodność i zaufanie do brandu. Ten obszar komunikacji nabrał dodatkowego znaczenia pod wpływem zmian wywołanych Covid 19. Poświęcamy o 27% więcej czasu na czytanie artykułów biznesowych, ponad 20% czasu więcej na czytanie o jedzeniu, sporcie czy życiu celebrytów.³

Konsument 2020 szuka informacji w obiektywnych źródłach i coraz częściej odrzuca komunikaty sponsorowane. Z danych Search Engine Land wynika,

Kluczem do sukcesu jest tworzenie unikalnych, atrakcyjnych treści, które będą niosły wartość dodaną poprzez aktualne i ważne dla odbiorcy informacje.

że nawet 80% użytkowników ignoruje sponsorowane wyniki wyszukiwania. Za ich potrzebami podążają również algorytmy Google, które coraz mocniej premiąją kontent off-site zamieszczony w wartościowych serwisach zewnętrznych. Premiowana jest także ekspercka wiedza, którą marka dzieli się publicznie i pozytywne wypowiedzi branżowych autorytetów o marce. Co zrobić, aby w praktyce zyskać przychyłność Google i trafić do pierwszej dziesiątki wyników wyszukiwania? U podstaw skutecznej komunikacji kontentowej leży dokładna analiza czego, gdzie i jak szukają nasi odbiorcy. Jeśli to zdefiniujemy, będziemy mogli wytypować frazy, na których możemy pozycjonować markę, budując jej zasięg. Drugi konieczny krok, to analiza serwisów, w których chcielibyśmy zamieścić treści. Projektując kontent musimy mieć na uwadze zarówno potrzeby naszych odbiorców, jak i redaktorów portali, którzy decydują o zamieszczanych treściach. Kluczem do sukcesu jest tworzenie unikalnych, atrakcyjnych treści, które będą niosły wartość dodaną poprzez aktualne i ważne dla odbiorcy informacje.

Według badań 84% ludzi oczekuje od marek tworzenia wartościowych treści.

Skoro aż 90% ludzi⁴ czyta informacje o marce w źródłach zewnętrznych przed odwiedzeniem jej strony i również 90% deklaruje, że dopiero po przeszukaniu Internetu decyduje o wyborze konkretnego brandu⁵, obecność w organicznych wynikach wyszukiwania Google staje się must have każdej marki.

Projektując komunikację z klientami – zarówno kontentową, jak i reklamową – należy wejść w ich buty. Zastanowić się, czego aktualnie poszukują, co stanowi dla nich wartość i gdzie faktycznie można ich spotkać. Przekaz, który wpasuje się w potrzeby naszych klientów zamieszczony w dostępnym dla nich miejscu w atrakcyjnej formie, pozwoli budować relacje i zachęci do zakupu. Marketingowa strategia win-win, korzystna dla obu stron, jest jedyną drogą dla marek, które nie chcą marnować budżetów i zniechęcać do siebie klientów.

¹ PowerTraffic

² Havas

³ visualcapitalist.com za Global Web Index, Coronavirus Research Report, April 2020

⁴ Bright Local

⁵ Status Labs



GBox Assist App

- /// Przyspieszenie pracy
- /// Jedno spójne narzędzie dla biura i kierowcy
- /// Łatwe i intuicyjne użycie
- /// Unikanie pomyłek
- /// Chronologia pracy
- /// Zaawansowany mechanizm ETA

KONTAKT

Infolinia: 22 113 40 60

E-mail: bok@inelo.pl

www.gbox.pl



CZAS NA TRANSPORT
SPECJALISTYCZNY KWARTALNIK INFORMACYJNY