

Transport & Logistyka

ROZMOWA Z TOMASZEM SĄCZKIEM, WŁAŚCIECIEM FIRMY TESLOG, PARTNEREM MERYTORYCZNYM XIV FORUM POLSKICH MENEDŻERÓW LOGISTYKI „POLSKA LOGISTYKA”

Bez odgrzewanych kotletów

Forum Polskich Menedżerów Logistyki W październiku będziemy rozmawiali o ekonomii współdzielenia, robotyce i niechęci do cięcia kosztów



marcin.bołtryk@pb.pl • 22-333-99-20

„Puls Biznesu”: Za czternastym razem formuła jest wciąż aktualna?

Tomasz Sączek: Oczywiście. Konferencja „Polska Logistyka” nieustannie uchodzi za jedno z najciekawszych spotkań branży logistycznej w naszym kraju. Zawsze gromadzi wielu praktyków zainteresowanych wymianą doświadczeń i poznawaniem najnowszych tendencji. Biorę udział w tych spotkaniach od początku – najpierw jako uczestnik, potem współtwórca, a teraz partner merytoryczny – i widzę dwie prawidłowości, które powodują, że formuła się nie przejadła, a nawet wzbudza dodatkowy apetyt. Pierwsza: co roku uczymy się, by w kolejnym konferencja była jeszcze ciekawsza. Biorę udział jako gość lub prelegent w wielu podobnych imprezach za granicą, m.in. w Dubaju i czerpię stamtąd pomysły, np. na otwarcie się na rozwiązania logistyczne krajów arabskich. Druga obserwacja: coraz więcej jest młodych, chętnych do pozyskania kontaktów i czerpania inspiracji z dokonanych starszych kolegów. Nie odgrzewamy starych kotletów, lecz staramy się proponować co roku coś nowego.

Skąd, poza doświadczeniami z Dubaju, pomysły na tematy?

Na podstawie ankiet analizujemy potrzeby i oczekiwania gości. Bierzymy pod uwagę także pomysły, które wydają się nam wyjątkowe. Obserwujemy, co się dzieje w branży

w kraju i za granicą. Wiele gorących tematów pojawia się dopiero na kilka miesięcy przed wydarzeniem. Zawsze mamy miejsce w agencji, aby wrzucić „gorący” temat. Na przykład Nowy Jedwabny Szlak, który ostatnio jest na topie. Bardzo ważny dla przyszłości polskiej branży logistycznej. Bardzo się angażuję w jego propagowanie wśród przedstawicieli rządu. Poza tym namawiam moje koleżanki i kolegów do dzielenia się doświadczeniami. Na naszej konferencji zawsze są przedstawiciele dużych i renomowanych firm, którzy prezentują ciekawe projekty – często po raz pierwszy publicznie. Zapraszamy też ciekawych prelegentów ze świata. Na przykład w Dubaju we wrześniu pojawiają się drony pasażerskie. Wyszukujemy takie innowacyjne pomysły i zapraszamy ich współtwórców.

Kiedyś rozmawialiśmy podczas forum o dobrych praktykach w biznesie, dzisiaj coraz częściej o robotach. To znak czasów?

Tak. Świat się zmienia i logistyka też. Nadal rozmawiamy o dobrych praktykach, ale ich ważnym aspektem stały się innowacje. A w tej sprawie prym wiodzie robotyka i automatyka wspierania procesów logistycznych, by eliminować błędy i uzyskiwać większą wydajność. Obawy, że roboty wyeliminują całkowicie ludzi z pracy w magazynie są raczej przesadzone. Wdrożenie przez Amazona 270 robotów w jednym z magazynów spowodowało jednoczesne zatrudnienie ponad 100 osób odpowiedzialnych za serwis, utrzymanie i prawidłowe zarządzanie robotami. Nadal jednak nie ma jasności, jaką rolę będą odgrywali ludzie w procesie decyzyjnym maszyn, jak będą dzielone obo-

► TO SAMO, ALE INACZĘJ: Logistykom chodzi o to samo, co dekadę temu. Mają jednak zupełnie inne narzędzia – mówi Tomasz Sączek, partner merytoryczny XIV Forum Polskich Menedżerów Logistyki „Polska Logistyka”. [FOT. WM]



wiązki między ludźmi i maszynami i odpowiedzialność za ewentualne błędne decyzje. Roboty przejmą pewne role ludzi, ale pojawiają się dla tych drugich także nowe możliwości. Po prostu należy wykorzystać nową sytuację dla realizacji swoich celów.

Jak jeszcze zmienia się rynek logistyczny?

Kiedyś mówiliśmy, jak być lepszym i efektywniejszym od konkurencji, jak się wyróżnić. Teraz robimy to głównie przez współpracę i współdzielenie zasobów. Poza tym klienci coraz częściej doceniają firmy, które działają w sposób odpowiedzialny społecznie. Lubią widzieć, skąd pochodzą produkty lub surowce do ich produkcji, pytają o procesy i oczekują ich transparentności. Zaczynamy też mówić o optymalizacji kosztów, a nie o ich

ciągłym obniżaniu. W dobie cyfryzacji, która wpływa na oszczędność czasu i pieniędzy, zaczynamy odbudowywać relacje interpersonalne. Globalizacja powoduje, że łatwiej wejść na inne rynki. Niech ktoś spróbuje nawiązać dobre relacje biznesowe np. na Wschodzie bez osobistych spotkań.

Kiedyś o nowoczesności logistyki świadczyła jej prostota, taniść i szybkość. Dzisiaj ma być optymalna i spełniać oczekiwania klientów. Zacierą się granice między praktykami zakupowymi offline i online. Coraz częściej klienci wymagają możliwości jednoczesnego działania w wielu kanałach, np. przy zakupach w internecie możliwości zwrotu w sklepach stacjonarnych. Nie zawsze zaś oczekują szybkości, która podnosi koszty. O szczegółach opowiem w październiku podczas XIV Forum Polskich Menedżerów Logistyki. [MIB] ©

MOTORYZACJA Wspólna fabryka Toyoty i Mazdy

Japońscy producenci samochodów podpisali porozumienie, które przewiduje m.in. budowę wspólnej fabryki w USA. Konkretny chęć przenieść na ten cel 1,6 mld dolarów. Produkcja w nowym zakładzie (m.in. Toyoty Corolli i nowego

crossovera Mazdy) ma ruszyć w 2021 r. Umowa przewiduje również wspólne prace nad rozwiązaniami dla aut samochodów elektrycznych i technologii cyfrowych. Obydwaj koncerny będą także pracowały nad rozszerzeniem wspólnej oferty.

Dzisiaj Mazda przygotowała dla Toyoty model sprzedawany na północnoamerykańskim rynku jako Yaris – subkompaktowy sedan został zbudowany na bazie Mazdy 2. Toyota natomiast ma przygotować dla Mazdy dwubryłowego, dostawczego Vana

na rynek japoński. Oba koncerny wymienią się także akcjami. Toyota wykupi 31,92 mln akcji Mazdy, które stanowią 5,05 proc. udziałów, zaś Mazda kupi porównywalną liczbę akcji Toyoty, co ma stanowić 0,25 proc. udziałów w tym koncernie. [MIB]

Niedokładny kierowca to ryzyko dla firmy

Zmiana trasy w firmie transportowej nie jest pożądana. Ale często się zdarza. Także z obawy o bezpieczeństwo.

Firma Viao, dystrybutor rozwiązań dla transportu drogowego, przeprowadziła badanie, w którym poprosiła respondentów o wskazanie głównych przyczyn zmiany przez kierowcę wyznaczonej drogi przejazdu. Wyniki pokazują, że dzieje się tak przede wszystkim z powodu braku wiedzy o sytuacji na drodze (63 proc.). Ale drugim motywem wyboru alternatywnej trasy są względy bezpieczeństwa (taką odpowiedź wskazało 16 proc. ankieterów).

Wszelkie modyfikacje kursu nieuwzględnione przy planowaniu trasy wiążą się zazwy-

czaj z opóźnieniami dostawy ładunku, co w efekcie może wpłynąć na relacje między zleciodawcą a przewoźnikiem. Poza tym nieprzewidziana zmiana drogi często oznacza również jej wydłużenie, a to przekłada się na wzrost kosztów paliwa. O ile jednorazowo taka sytuacja nie powinna stanowić dla firmy przewozowej dużego problemu, o tyle jej powtarzanie się może znacząco obciążać budżety dostawców.

Jednym ze sposobów zminalizowania kosztów, jakie wynikają z konieczności zmiany trasy, jest wykorzystanie temelatyki. Wyniki badania Viao pokazują jednak, że tylko niecałe 40 proc. firm transportowych decyduje się na korzystanie z rozwiązań pozwalających usprawnić komunikację między spedytorem a kierowcą.

Największe problemy przy rozliczaniu czasu pracy kierowców



Innym problemem właścicieli firm transportowych jest niezrozumienie zawitych przepisów prawa transportowego w wielu państwach. Około 45 proc. przedsiębiorców przyznaje, że nie umie właściwie zinterpretować wy-

tycznych dotyczących płacy minimalnej i rozliczania czasu pracy kierowców w różnych krajach.

– Regulacje prawa transportowego charakteryzują się ogromnym dynamizmem. Zarówno organy Unii

Europejskiej, jak i rządy poszczególnych krajów regularnie modyfikują prawo. Najbardziej cierpią na tym przedsiębiorcy, którzy nie wiedząc o wprowadzonych zmianach, narażają się na wysokie kary za niedopełnienie nowych obowiązków. Przykładem może być Francja, która 1 lipca 2016 roku wprowadziła płacę minimalną, a zaledwie kilka dni wcześniej wydała komunikat o dokumentach niezbędnych podczas kontroli – mówi Bartosz Najman, prezes Viao.

Ci natomiast właściciele firm transportowych, dla których przepisy europejskie są klarowne, przynajmniej w sporym kłopotem w prawidłowym rozliczaniu czasu pracy jest postępowanie kierowców. Około 34 proc. ankieterów podkreśla, że największym problemem przysparza im nie-

dokładne określenie przez szefów czasu trwania poszczególnych czynności związanych z transportem. Według 22 proc. respondentów, kierowcy mają również kłopot z prawidłowym wskazaniem czasu rozpoczęcia odpoczynku i powrotu do pracy. Dlaczego to problem? Bo jeżeli kierujący nie operuje prawidłowo selektorem tachografu, pojawiają się naruszenia dotyczące czasu pracy, a te są powodem kar.

– Niewłaściwa obsługa urządzeń w samochodach ciężarowych jest niekorzystna dla właścicieli firm transportowych, ale także dla kierowców. Ustawa o transporcie drogowym z 2001 roku przewiduje spore kary finansowe za przekroczenie określonego czasu pracy i dla kierującego, i dla przedsiębiorcy – przypomina Bartosz Najman. [MIB] ©

REKLAMA

Puls Biznesu **Polska Logistyka**

XIV FORUM POLSKICH MENEDŻERÓW LOGISTYKI
4-5 WRZEŚNIA 2017
HOTEL KILBOWSKI, DĄBROWA 11

LOGISTICS REVOLUTION
Najważniejsze Spotkanie Liderów Logistyki!

Program konferencji, lista programów oraz formularz zgłoszeniowy – konferencja@pb.pl lub 22 333 99 20

Prezys: **AGORA**, **WYTE**, **EB** **SCHEMATA**, **JLL** **S&P**, **DAIWA**, **HALPROCK**, **PERLI**, **TCM**, **Kalifornia**, **Transpoma**, **Calsonic**

Transport drogowy

Służby będą wiedziały, gdzie jest twoja ciężarówka

Tak zwany pakiet przewozowy z kwietnia 2017 r. wprowadził obowiązek cyfrowej rejestracji przewozu towarów wrażliwych (m.in. alkoholu, paliwa, susezu tytoniowego). Chodzi o ograniczenie nielegalnego i nieopodatkowanego obrotu nimi. Ustawa określa 20 tys. zł kary za niezgłoszenie przez przewoźnika transportu lub za stwierdzenie, że towar nie odpowiada pod względem rodzaju, ilości, masy lub objętości danym w zgłoszeniu. Rząd zapowiada też kolejne zmiany. Pod koniec lipca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła projekt nowelizacji ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. W najbliższym czasie on ma być przekazany do prac parlamentarnych i do notyfikacji przez Komisję Europejską.

Według autorów projektu, aby kontrola przewozu była efektywna, dane z rejestru powinny być uzupełniane o wskazania geolokalizacyjne. Dlatego w samochodzie trzeba będzie zainstalować lokalizator i wykorzystywać zewnętrzne systemy lokalizacji (gromadzące dane z zainstalowanego w aucie urządzenia wykorzystującego pozycjonowanie satelitarne i transmisję danych). Projekt zakłada też bezpłatne udostępnienie przez Krajową Administrację Skarbową oprogramowania do lokalizatorów, dzięki któremu służby będą miały wgląd w to, gdzie znajdują się pojazdy przewożące towary wymienione w ustawie. Umożliwi to wylapywanie nielegalnego obrotu

paliwami lub transportu towarów z przemysłu. Porównanie danych w rejestrze z danymi z lokalizatora lub zewnętrznego systemu lokalizacji pokaże realną drogę towarów wrażliwych. Uwzględnienie zewnętrznych systemów lokalizacji pozwoli przedsiębiorcom szybciej dostosować się do proponowanych zmian – mówi Kamil Korbuszewski, ekspert z GBOX. Za nieprzekazywanie aktualnych danych geolokalizacyjnych i brak lokalizatora będzie kara 10 tys. zł, a za jego nieprawidłowe użytkowanie (np. wyłączenie) kierowca dostanie mandat do 7,5 tys. zł. To właśnie kierowca będzie musiał uruchomić lokalizator przed przewozem. [MIB] ©

Handel

Rośnie sprzedaż opon

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) w pierwszym półroczu 2017 sprzedano w naszym kraju 6,3 mln opon do aut osobowych, co oznacza wzrost o 7 proc. w porównaniu z takim samym okresem 2016 r. Największe zmiany dotyczą opon motocyklowych – ich sprzedaż była o 31 proc. większa rok do roku. Natomiast niewielki spadek pojawił się w sprzedaży opon ciężarowych – w porównaniu z pierwszym półroczem 2016 r. o 1 proc. – Oceniamy, że wzrost sprzedaży opon do aut osobowych w pierwszym półroczu wynika w dużej mierze z rozwoju gospodarczego, czego efektem jest między innymi wzrost liczby rejestrowanych aut. Ważna jest też większa wiedza kierowców, którzy dzięki kampaniom edukacyjnym rozumieją, że opona jako jedyny element styku auta z podłożem zapewni bezpieczeństwo tylko wtedy, gdy będzie dobrej jakości. Spadek sprzedaży opon do aut ciężarowych tłumaczymy między innymi problemami niektórych firm przewozowych, które borykają się z zatorami płatniczymi – mówi Jarosław Michałek, prezes PZPO. [MIB] ©