

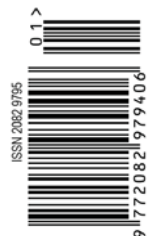
TRUCK

1/2024 (153)

BIZNES



*Zaprojektowane i zbudowane wokół Ciebie.
Nowe IVECO S-Way*



Cena 9,90 zł (8% VAT)

WE ARE TRUCKERS!

LEASING KIEROWCÓW C+E

Dzięki nam firmy transportowe:



Osiągają najwyższą
elastyczność



Uzyskują doświadczonych
i wykwalifikowanych
kierowców



Dotrzymują terminy
dostaw



Mogą planować rozwój
swojej floty



Otrzymują pracowników
w sezonie urlopowym



Znajdują zastępstwo
w czasie choroby kierowcy

**Naszą misją jest ograniczenie
do minimum przestoju w Twojej firmie.**

**Razem będzie
nam po drodze!**

FAZ Drivers sp. z o.o.

📍 +48 48 30 70 500

📧 planning@faz-drivers.pl

faz-drivers.pl



uniter.pro®

www.uniter.pro

System do zarządzania transportem **Uniter.pro**®

Uniter.Pro® to innowacyjne oprogramowanie zawierające wszystkie funkcje systemu zarządzania transportem (TMS - Transportation Management System) oraz udogodnienia umożliwiające całościowe zarządzanie procesem logistycznym i automatyzację planowania przewozów przy zapewnieniu najwyższego poziomu optymalizacji i kontroli.

✔ **Kompleksowe rozwiązanie**

dedykowane branże TSL
(transport, spedycja, logistyka)

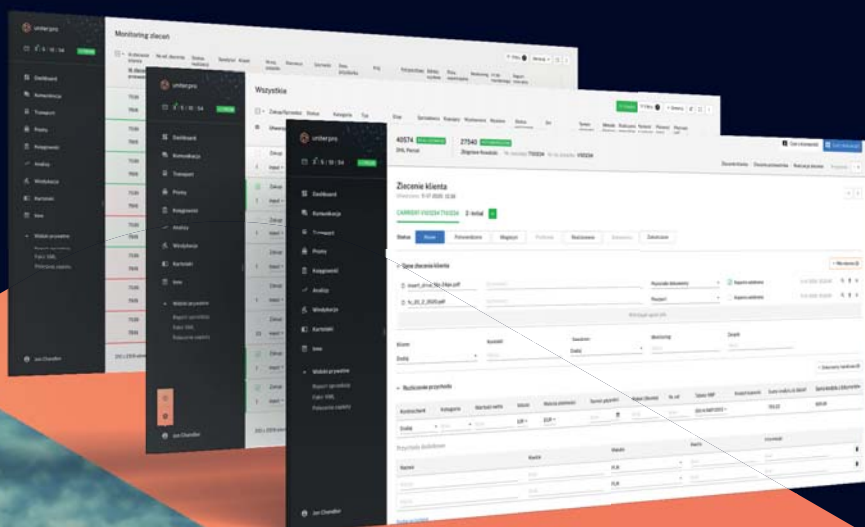
✔ **Zintegrowany system zarządzania**

transportem we wszystkich działach w firmie

✔ **Oprogramowanie**

zawierające funkcje systemu TMS
rozbudowane o dodatkowe funkcjonalności

✔ **Aplikacja mobilna dla kierowców**





Rok 2023 był dla branży transportowej rokiem wielu wyzwań i zmian. Kilka mniej lub bardziej niezależnych zdarzeń nałożyło się i wywołało prawdziwą kumulację nieprzewidywalności i zmienności biznesowej. Dla części przedsiębiorstw sytuacja ta okazywała się przerażającą ich siły i możliwości, stąd obserwujemy w branży TSL zwiększoną liczbę firm, które ogłaszają upadłość lub likwidację. Jednak już dziś widzimy, że sektor po raz kolejny wychodzi z kryzysowej sytuacji obronną ręką. Zawdzięczamy to zarówno coraz lepszemu przygotowaniu przedsiębiorców, do tego typu wydarzeń, jak i – będącą domeną polskich menedżerów – elastyczności w działaniu.

Przełom roku to również zmiany i u nas. Czasopismo Truck&Van wraca w zmodyfikowanej formie i z nowym tytułem. Od teraz będzie ono nosić miano Truck Biznes, bowiem chcemy podkreślić nasze spojrzenie na transport drogowy właśnie przez pryzmat biznesowy i profesjonalny. Dlatego w magazynie tym pojawiają się wszelkie tematy dotyczące przewoźników i menedżerów transportu drogowego. Znajdą się tu tematy prawne i finansowe, a także te związane z zarządzaniem firmą przewozową czy działem transportu. Oczywiście nie zapominamy o samych pojazdach, technice i technologiach, jako narzędziach niezbędnych do realizacji zadań, stających przed firmami transportowymi. Jednak na technikę i technologię również będziemy patrzeć przez pryzmat biznesowy, skupiając się na tych obszarach, które faktycznie służą do realizacji zadań i celów profesjonalnego transportu drogowego.

Jednocześnie obydwa nasze czasopisma stają się dwumiesięcznikami, co pozwoli nam na rozszerzenie innych obszarów działalności, adekwatnych do zmieniających się czasów. Poza kanałami online, szerzej wracają również nasze konferencje. Same czasopisma niezmiennie pozostają w pełni otwarte i bezpłatne dla wszystkich profesjonalistów branżowych, którzy mogą zapisać się do darmowej e-prenumeraty i czytać nasze gazety w wygodnej formie PDF. Tym, którzy wolą tradycyjną formę drukowaną, również dajemy taką możliwość.

W rozpoczętym, 2024 roku szerzej wracamy również z tak lubianymi i wysoko ocenianymi możliwościami spotkań bezpośrednich i osobistych – czyli z naszymi konferencjami. Najważniejszym z wydarzeń pozostaje dla nas odświeżona formuła Spotkań Transportowych, które ruszają już w lutym, w Warszawie. W kolejnych miesiącach odwiedzimy kolejne miasta w Polsce – łącznie pięć lokalizacji w serii wiosennej oraz cztery w odstonie jesiennej.

Zapraszam serdecznie do bieżącego śledzenia naszych stron internetowych (tu również już wkrótce pojawi się ich całkowicie nowa odsłona), naszych profili social media i stron dedykowanych naszym wydarzeniom. Polecam lekturze najnowsze wydanie naszego czasopisma i zapraszam do stałego kontaktu z nami. ●

Mirosław Ganiec
Redaktor Naczelny Truck Biznes

SPIS TREŚCI / 1 2024

W numerze

POJAZDY

Nowa gama IVECO Way 6

Nowe Volvo FH Aero – dłuższa kabina, większe oszczędności 10

20 lat OTOMOTO. Od aut osobowych do ciężarowych 15

Lżejsza i solidniejsza nowa naczepa podkontenerowa od Kässbohrer 16

Drugie miejsce i drugi historycznie wynik Daimler Truck Polska 20

W drodze na rynkowy szczyt 24

Obsługa posprzedażowa ma znaczenie 26

W kwestii Euro 7 zwyciężył rozsądek 28

TECHNOLOGIA / TECHNIKA

Woda w paliwie = problem w biznesie 30

SYSTEMY IT

Bezpieczeństwo priorytetem kierowców 32

FINANSE

Dobre prognozy dla faktoringu na 2024 rok 34

PRAWO

Reklamacje w transporcie drogowym – kiedy można je składać? 36

Przewoźników czekają kolejne zmiany. Nowy system ma uszczelnić handel z krajami spoza UE. 38

ZARZĄDZANIE

Rok pod znakiem podwyżek 40

Branża transportowa w Polsce: od konfliktu z Ukrainą do wyzwań 2024 roku 44

Przewoźnicy zadłużeni na 2 mld zł, czy branża to wytrzyma? 48

**TRUCK
BIZNES**

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28

redakcja@TSLmedia.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2082-9795

Redaktor naczelny i wydawca
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@TSLmedia.pl

Zastępca redaktora naczelnego
Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@TSLmedia.pl

Skład DTP
mt dtpart

Prenumerata
prenumerata@TSLmedia.pl

Dział reklamy i marketingu
reklama@TSLmedia.pl

Agata Tomczak – tel. 793 720 872
agata@TSLmedia.pl

Krzysztof Mielniczuk – tel. 730 555 552
krzysztian@TSLmedia.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.
Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

**TSL MEDIA
GROUP**

Wydawca
TSL Media Group sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 5342669068, REGON: 526439533, KRS: 0001059271
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIV Wydział Gospodarczy KRS

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

TRUCKBIZNES TSLBIZNES SPOTKANIA TRANSPORTOWE

   /TruckVanPL

IVECO

Podążaj drogą zmian

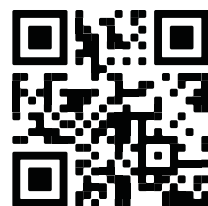


Szach-MAUT!

**Powiedz szach-mat podwyżkom MAUT
Wybierz IVECO S-Way**

Rosnące koszty to przeszkoda na drodze rozwoju Twojego biznesu? Wyprzedź ten ruch i postaw na IVECO S-Way! Teraz dzięki zakupowi IVECO S-Way oszczędzisz 50% kosztów MAUT przez pierwsze 3 miesiące, a przez 3 lata będziesz jeździć jak pojazdem w 3. klasie emisji CO₂*. Powiedz szach-mat podwyżkom niemieckich opłat drogowych z IVECO S-Way, skorzystaj z taktycznego Bonusu MAUT od IVECO i zyskaj spokój ducha dzięki kontraktowi serwisowemu IVECO Elements.

SKORZYSTAJ
Z BONUSU MAUT
OD IVECO*.



*Promocja obejmuje pojazdy IVECO S-Way roku modelowego 22, rok produkcji 2024 i trwa do 31.03.2024 lub do wyczerpania zapasów. Kalkulacja oparta jest na następujących parametrach: dystans 6000 km miesięcznie po drogach Niemiec, stawka niemieckich opłat drogowych MAUT dla pojazdu z klasą emisji spalin EURO 6 oraz kategorią osi i kategorią wagową powyżej 18 t od 5 osi: 34,8 eurocenta, różnica w stawce MAUT pomiędzy klasą 1 a 3 emisji CO₂: 1,6 eurocenta. Bonus MAUT od IVECO w kwocie maksymalnej 6300 euro, która odpowiada: 50% opłat drogowych maut MAUT dla zestawu z ciągnikiem siodłowym klasy Euro 6, dystansu 18 000 km (3 miesiące) oraz różnicę pomiędzy opłatą dla klasy 1. i 3. emisji CO₂ w okresie kolejnych 33 miesięcy (maksymalnie 198 000 km). Kwotę Bonusu MAUT klient może wykorzystać w formie rabatu na kontrakt serwisowo-naprawczy lub jednorazowego rabatu przy zakupie pojazdu. Niniejszy materiał („Materiał”) ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 kodeksu cywilnego. Szczegółowe informacje dostępne u autoryzowanych przedstawicieli handlowych IVECO Poland.

Nowa gama IVECO Way

Nowy układ napędowy, poprawiona aerodynamika, bardziej zaawansowane systemy wspomagające i szereg usług dodatkowych mają sprawić, że nowe pojazdy S-Way i X-Way będą oszczędniejsze i wydajniejsze dla przedsiębiorców. Kierowcy skorzystają zaś na przeprojektowanym wnętrzu kabiny.

Zmodernizowana odłona gamy IVECO Way przynosi szereg rozwiązań opracowanych z myślą o zapewnieniu większej produktywności przewoźnikom, a jednocześnie zwiększającym poziom komfortu, bezpieczeństwa i łączności kierowców. Nowa gama IVECO Way to pojazdy o największych jak dotąd możliwościach, dostarczanych przez tę markę.

Serce do oszczędzania

IVECO S-Way oferuje firmom transportowym szeroki wybór zespołów napędowych odpowiadających potrzebom poszczególnych rodzajów zadań transportowych. Na czele gamy silników stoi nowy xCursor 13, opracowany przez FPT Indu-

strial – siostrzaną firmę należącą do IVECO Group, a zarazem globalnego dostawcy specjalizującego się w zaawansowanych technologiach zespołów napędowych.

Nowa jednostka xCursor 13 stanowi platformę obejmującą silniki zarówno wysoko- jak i niskoprężne (na gaz ziemny). W wersji wysokoprężnej znajdziemy najnowsze rozwiązania, takie jak turbosprężarka dwuprzepływowa na łożyskach kulkowych, pozwalająca na uzyskanie wysokiego momentu obrotowego przy niskiej prędkości obrotowej silnika, układ wtryskowy Common Rail o wyższym ciśnieniu roboczym (2500 bar), lżejszą głowicę i blok silnika, inteligentny osprzęt czy dodatkowe elementy obniżające tarcie.

Najmocniejsza konfiguracja generuje 580 KM i moment obrotowy 2800 Nm, ide-

alnie nadając się do ciężkich zadań transportowych, wymagających maksymalnych osiągnięć. Z kolei warianty o mocy 460 i 500 KM z momentem obrotowym odpowiednio 2500 i 2600 Nm wspierają maksymalizację wydajności na długich trasach. IVECO S-Way z nowym napędem zapewnia wzrost wydajności paliwowej nawet o 10%, a nowe zaawansowane funkcje i profesjonalne usługi mogą ją zwiększyć o kolejne 4%.

Masę silnika zmniejszono względem poprzednika Cursor 13 o 10% – ten model jest nawet lżejszy niż mniejszy Cursor 11, dotychczas pokrywający zakres mocy od 420 do 480 KM.

Nowy hamulec silnikowy o wysokiej wydajności pracuje o 30% efektywniej i może zastępować retarder hydrauliczny



w większości rodzajów transportu. Oznacza to jeszcze więcej korzyści w zakresie kosztów, masy oraz zużycia paliwa.

Nowy silnik połączono z osią Meritor 17xHE o dłuższych przełożeniach, pozwalających na wykorzystanie wysokiego momentu obrotowego silnika oraz zmodernizowaną 12-biegową przekładnię TRAXON II generacji marki ZF. Nowa skrzynia biegów oferuje kilka ulepszeń, takich jak wspomaganie zmiany biegów w czasie hamowania silnikiem czy wspomaganie cofania załączającą bieg wsteczny podczas zatrzymywania.

Więcej „alternatywnej” mocy

Nowe IVECO S-Way i X-Way oferują większą oszczędność paliwa i lepsze osiągi także w wersji zasilanej gazem ziemnym – silnik xCursor 13 NG generuje moc maksymalną 500 KM i 2200 Nm momentu obrotowego – przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa nawet o 11%. Potężną wydajność połączono z zaletami środowiskowymi gazu ziemnego, co może pomóc w istotnym zmniejszeniu emisji CO₂ nawet o 95% przy zasilaniu biometanem i znacznej redukcji hałasu w porównaniu z równoważnym pojazdem napędzanym silnikiem wysokoprężnym. Floty szukają rozwiązań, aby zmniejszyć swój wpływ na środowisko, a model IVECO S-Way zasilany gazem ziemnym je zapewnia: rozwiązanie, które można wdrożyć bez kompromisów w wykonywaniu zadań transportowych.

Gotowy na każde wyzwanie

Modele IVECO S-Way i X-Way z pneumatycznym zawieszeniem przedniej osi otrzymały nowe, wzmocnione przednie zawieszenie pneumatyczne z miechami pneumatycznymi o dużym skoku i dopuszczalnym obciążeniem osi zwiększonym do 9,0 t. Poszerzono również dostępność takie wersji przedniego zawieszenia, odtąd jest ono dostępne w szerszej gamie wariantów podwozi, m.in. w konfiguracji podwyższonej ON+, jak również dla układów napędowych 6x4 i 8x4 Tridem.

Podwozia 6x2 otrzymały nową wzmocnioną oś wleczoną o obciążeniu 9,0 t, szczególnie przydatną w śmieciarkach oraz

zabudowach z żurawikiem zamontowanym na tylnym zwisie.

Dla cięższych zadań transportowych przewidziano oś pojedynczą typu 18xFE jednostopniową (bez zwolnic), z wzmocnioną obudową, wspornikami i wydajniej-



Kabiny pojazdów IVECO gamy modelowej 2024 otrzymały nowe wnętrza. Wygodę pracy i odpoczynku na pokładzie zapewnia nowy projekt wnętrza o poprawionej ergonomii, nowa deska rozdzielcza, a także w pełni cyfrowy kokpit z zestawem wskaźników TFT i systemem Infotainment. Nowe wnętrza to kontrastowe kolory i dodatkowe schowki, a logicznie rozmieszczone przełączniki przenoszą ogólną ergonomię na nowy poziom.

szymi hamulcami, zapewniającą możliwość tworzenia zestawów o masie 60 ton, co zapewnia najlepszy kompromis między wytrzymałością, wydajnością i efektywnością paliwową.

Mądrzej i taniej

Pojazdy nowej gamy mogą wykorzystywać system jazdy przewidującej HiCruise drugiej generacji, korzystający z map 3D i pozycjonowania GPS, który oprócz profilu drogi rozpoznaje zakręty i rondo, odpowiednio dostosowując prędkość pojazdu. Tryb jazdy Eco zoptymalizowano z wykorzystaniem strategii zmiany biegów, dostępności momentu obrotowego czy funkcji EcoRoll. Można nim zarządzać zdalnie poprzez usługi telematyczne.

Nowe wyposażenie opcjonalne obejmuje też system Mirrorcams – czyli kamery zastępujące główne i szerokokątne lusterka wsteczne, oferując kierowcy lepszą widoczność. Ponadto kamery dzięki zmniejszeniu powierzchni czołowej obniżają opór aerodynamiczny, co przekłada się na redukcję zużycia paliwa nawet o 1,5% w porównaniu ze standardowymi lusterkami.

Z myślą o komforcie i bezpieczeństwie kierowcy

Silna koncentracja marki IVECO na kierowcy i jego życiu na pokładzie przekłada się na znaczące ulepszenia kabin pojazd-

dów IVECO Way, które otrzymały nowe wnętrza. Wygodę pracy i odpoczynku na pokładzie zapewnia nowy projekt wnętrza o poprawionej ergonomii, nowa deska rozdzielcza, a także w pełni cyfrowy kokpit z zestawem wskaźników TFT i systemem Infotainment.

IVECO S-Way oraz X-Way z komfortową kabiną AS cieszą się uznaniem ze względu na doskonałą pozycję kierowcy. Teraz inżynierowie jeszcze bardziej poprawili komfort, odświeżając rozwiązania z zakresu ergonomii, obniżając fotel i wprowadzając dodatkowy przegub kolumny kierownicy, co pozwoliło na pochylenie kierownicy do kierowcy oraz odchylenie jej do pionu przy wychodzeniu lub w czasie wypoczynku. Nowe wnętrza to kontrastowe kolory i dodatkowe schowki, a logicznie rozmieszczone przełączniki przenoszą ogólną ergonomię na nowy poziom. Elektronicznie sterowany hamulec postojowy z automatycznym załączaniem przyczynia się do bezpieczeństwa i uporządkowania przestrzeni w kabinie.

Nowy składany stolik na desce rozdzielczej po stronie pasażera idealnie nadaje się do wykonywania w kabinie



Wyższy komfort to m.in. zasługa obniżonej pozycji fotela, a także dodatkowego przegubu kolumny kierownicy, co pozwala na jej głębsze pochYLENIE oraz odchylenie kolumny do pionu przy wychodzeniu lub w czasie wypoczynku. Elektronicznie sterowany hamulec postojowy z automatycznym załączaniem przyczynia się do bezpieczeństwa i uporządkowania przestrzeni w kabinie.

zadań, które wymagają płaskiej powierzchni roboczej. Obok umieszczono praktyczne gniazdko USB do ładowania urządzeń elektronicznych. Wszystko jest na swoim miejscu: dodatkowe schowki i szuflady w konsoli środkowej na przedmioty i dokumenty. W sumie w kabinie AS znajdziemy wiele możliwości zasilania odbiorników elektrycznych: standardowe gniazda 12V i 24V, jedno gniazdo USB do wymiany danych z urządzeniem Infotainment, wiele gniazd USB zasilających (zarówno w części przedniej, jak i sypialnej kabiny). Opcjonalnie otrzymamy nawet gniazdo prądu zmiennego 230V.

Multimedia w służbie kierowcy

W kabinie nowych pojazdów IVECO Way znaczącą rolę odgrywa innowacyjna technologia. Pojazdy otrzymały cyfrową deskę rozdzielczą z 10-calowym wyświetlaczem, który dostarcza kierowcy informacji o pojeździe, a jego ekran można dostosować do indywidualnych preferencji. Ofertę uzupełnia opcjonalny wyświetlacz deski rozdzielczej o przekątnej 12 cali w pełni konfigurowalny i zintegrowany z systemem Infotainment. Interfejs zaawansowanego systemu wspomagania kierowcy ADAS oraz pełna integracja systemu Infotainment prezentują informacje w przejrzysty sposób, zmniejszając obciążenie poznawcze kierowcy.

Sam system multimedialny Infotainment został wyposażony w 10- lub 7-calowy wyświetlacz zapewniający dostęp do multimedialnych oraz kluczowych elementów sterowania w zasięgu ręki kierowcy. Responsywny ekran obsługuje wszystko: od klimatyzacji po w pełni zintegrowaną obsługę technologii Amazon Alexa. Bezprzewodowe funkcje Apple CarPlay i Android Auto zapewniają dostęp do aplikacji zainstalowanych na smartfonie kierowcy. Nowy system umożliwia też sparowanie przez Bluetooth dwóch telefonów jednocześnie.

Bezpieczeństwo bez kompromisów

Gama IVECO Way oferuje zaawansowane systemy wspomagające kierowcę (ADAS) poziomu 2 – to duży krok naprzód zarówno pod względem bezpieczeństwa,

wając i korygując odchylenia toru jazdy za pomocą kamery oraz funkcji aktywnego korygowania kierunku jazdy Active Steering i pojemnościowego wykrywania zdjęcia rąk z kierownicy Hands-off Detection.

Tempomat adaptacyjny z funkcją zatrzymywania i ruszania (ACC+Stop&Go) zapewnia utrzymanie ustalonej prędkości oraz zachowanie bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu, a także automatyczne zatrzymanie i ponowne uruchomienie pojazdu podczas jazdy w korkach.

Ponadto w całej gamie Way wprowadzono kompleksowy pakiet funkcji bezpieczeństwa, takich jak system informowania o obecności obiektów w martwym polu z boku pojazdu (Blind Spot Warning) i bezpośrednio przed pojazdem (Moving-Off Information Systems), które zwiększają bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Zmęczenie kierowcy wykrywa Driver Drowsiness Detection, a blokada alkoholowa (Alcohol Interlock) analizuje wydychane przez kierowcę powietrze uniemożliwiając uruchomienie pojazdu w stanie nietrzeźwości.

Usługi skrojone na miarę potrzeb

Nowy model IVECO S-Way jest częścią kompleksowego portfolio usług opracowanych z myślą o poprawie produktywności i rentowności firm Klientów poprzez maksymalizację czasu dyspozycyjności i wydajności pojazdu, bezpieczeństwa kierowcy oraz ochrony środowiska. Celem jest zapewnienie Klientom kompletnego rozwiązania w zakresie mobilności, idealnie spełniającego ich wymagania.

Zmodernizowana odsłona gamy IVECO Way przynosi szereg rozwiązań opracowanych z myślą o zapewnieniu większej produktywności przewoźnikom, a jednocześnie zwiększającym poziom komfortu, bezpieczeństwa i łączności kierowców.

jak i komfortu jazdy. Najwyższy poziom systemu wspomagania kierowcy jest w stanie pomóc w długodystansowych zadaniach transportowych. Asystent autostradowy Highway Assist pomaga utrzymać pojazd na środku pasa ruchu, wykry-

Usługi IVECO Uptime mają na celu zminimalizowanie braku dyspozycyjności pojazdu poprzez unikanie nieplanowanych przestojów dzięki monitorowaniu w czasie rzeczywistym, diagnostyce zdalnej i harmonogramom serwisowania. Usługi z za-

Najmocniejsza konfiguracja generuje 580 KM i moment obrotowy 2800 Nm, idealnie nadając się do ciężkich zadań transportowych, wymagających maksymalnych osiągnięć. Z kolei warianty o mocy 460 i 500 KM z momentem obrotowym odpowiednio 2500 i 2600 Nm wspierają maksymalizację wydajności na długich trasach. IVECO S-Way z nowym napędem zapewnia wzrost wydajności paliwowej nawet o 10%, a nowe zaawansowane funkcje i profesjonalne usługi mogą ją zwiększyć o kolejne 4%.



kresu produktywności i wydajności Productivity & Efficiency pomagają Klientom zmniejszać zużycie paliwa, optymalizować trasy i poprawiać styl jazdy kierowców. Usługi z zakresu troski o kierowcę Driver Care oraz bezpieczeństwa i ochrony Safety & Security mają na celu promowanie bezpiecznej jazdy i zwiększanie bezpieczeństwa kierowców. Bogata oferta Części zamiennych i Akcesoriów umożliwia natomiast spersonalizowanie pojazdu. Ponadto IVECO CAPITAL oferuje klientom kompleksowe rozwiązania finansowe, w tym leasing i usługi ubezpieczeniowe na wszystkich rynkach.

Modułowe podejście IVECO do oferty usług ułatwia Klientom wybór tych, które są najlepiej dostosowane do ich specyficznych wymagań. Bazując na dotychczasowych doświadczeniach, marka IVECO wstępnie połączyła niektóre usługi w pakiety, począwszy od Pakietu startowego, który opracowano, aby uprościć zarządzanie pojazdami Klienta. W jego skład wchodzi portal Klienta IVECO ON służący do monitorowania pojazdów i optymalizacji wydajności floty, monitorowania i zarządzania czasem dyspozycyjności, a tym samym maksymalizacji czasu dyspozycyjności połączonego pojazdu IVECO S-Way, oraz nowa aplikacja Easy Way ułatwiająca życie kierowcy.

Klient może dostosować rozwiązanie usługowe do swoich potrzeb, wybierając pakiety premium. Podstawowy Pakiet PRODUCTIVITY Basic obejmuje usługę IVECO ON Plus, łączącą zdalne sterowanie blokadą trybu Eco z aktualizowaniem danych geolokalizacyjnych pojazdu, oraz

profesjonalne raporty zużycia paliwa umożliwiające wyszukanie opcji potencjalnego wzrostu wydajności.

Zaawansowany Pakiet PRODUCTIVITY obejmuje wszystkie funkcje podstawowego pakietu PRODUCTIVITY uzupełnione o FUNKCJE JAZDY ECO



IVECO, w ramach historycznego partnerstwa będzie wspierać zespół Metallica podczas europejskiej części trasy koncertowej M72 od maja do lipca 2024 roku. Zasilane gazem ziemnym S-Way Metallica Special Edition oraz elektryczne eDaily i gazowe minibusy Daily Natural Gas dołączą do karawany, przewożąc zespół i jego sprzęt do miejsc koncertów w Monachium, Helsinkach, Kopenhadze, Warszawie i Madrycie. W ramach akcji promowania zielonych napędów, planowane są też inicjatywy dla kierowców ciężarówek. Jedną z nich będzie zaproszenie kierowców (niezależnie od marki ich pojazdu) do przesyłania filmów wideo z ich występami do muzyki zespołu Metallica. Nagrodą będą bilety na koncerty trasy M72

pomagające Klientom osiągnąć cele zrównoważonego rozwoju poprzez analizę i dedykowane sesje szkoleniowe. Pakiet DRIVER ASSISTANT przedłuża usługi TomTom Live i Driver Pal na trzeci i czwarty rok. Pakiet Bezpieczeństwo, oprócz IVECO ON Plus, obejmuje funkcję profesjonalnych raportów bezpieczeństwa do oceny i poprawy stylu jazdy. Dodanie pakietu UPTIME Plus zapewnia usługi przeglądów i napraw IVECO, a więc spokój ducha i stałe niskie koszty obsługi

bez żadnych niespodzianek. Ten pakiet obejmuje również IVECO TOP CARE – najlepszą obsługę zarówno pojazdu, jak i kierowcy: szybkie naprawy, noclegi, posiłki, przejazdy, parking i opiekę medyczną w przypadkach niezagrażających życiu.

Wygodniej dla menedżerów flot

Aplikację Easy Way wzbogacono o funkcje oszczędzające czas i zwiększające produktywność, takie jak cyfrowa lista kontrolna, zdalne sterowanie czy interaktywna instrukcja obsługi. Łączność IVECO S-Way wzbogacono również o nowe funkcje stworzone z myślą o menedżerach flot. Portal Klienta IVECO ON ewoluował, aby stać się centrum łączności – menedżerowie mogą za jego pomocą monitorować pojazdy floty i zarządzać nimi oraz usprawniać administrowanie działalnością. Nowe sterowanie zdalne Remote Commands z poziomu portalu IVECO ON umożliwia zdalne sterowa-

nie ustawieniami pojazdu tak, aby jazda IVECO S-Way zawsze była wydajna i bezpieczna. Zaawansowana diagnostyka Advanced Predictive Diagnostics wykorzystuje nowe algorytmy do monitorowania stanu pojazdu, przewidywania usterek i monitorowania pozostałej żywotności złożonych podzespołów (np. układu oczyszczania spalin), a zdalna diagnostyka i zdalne aktualizacje Over-The-Air pozwalają na zminimalizowanie wizyt w serwisie. ●

oprac. Mirosław Ganiec

Nowe Volvo FH Aero

– dłuższa kabina, większe oszczędności

Gama pojazdów ciężarowych FH firmy Volvo Trucks zyskuje nowego członka rodziny w postaci Volvo FH Aero. Zmodyfikowana konstrukcja o udoskonalonej aerodynamice w połączeniu z pozostałymi innowacjami mają zapewnić większą efektywność energetyczną. Pojazd będzie dostępny w czterech wariantach napędu oraz skorzysta z nowych regulacji unijnych, dzięki czemu kabina Globetrotter XXL będzie mogła współpracować z typowymi naczepami europejskimi.

Dzięki ulepszonej aerodynamiki i nowym technologiom, takim jak nowy system monitorowania kamer Volvo, nowy FH Aero może zmniejszyć zużycie energii i emisję spalin nawet o 5 procent – Nowe Volvo FH Aero to nasz najbardziej wydajny samochód ciężarowy w historii, ponieważ stale ograniczamy emisję CO₂ w całej naszej gamie produktów – mówi Roger Alm, prezes Volvo Trucks. – To ciężarówka Volvo w najlepszym wydaniu – bezpieczna, pięknie zaprojektowana i najwyższej jakości ciężarówka do trudnych

zadań na długich dystansach, zaprojektowana z myślą o sukcesie naszych klientów.

Volvo FH Electric, wybrane jako Międzynarodowa Ciężarówka Roku 2024, również będzie oferowane w nowej wersji Aero, energooszczędnym uzupełnieniu i tak już szerokiej gamy elektrycznych samochodów ciężarowych Volvo. Jednocześnie Volvo FH16 staje się najpotężniejszą ciężarówką w branży dzięki całkowicie nowemu, wydajnemu silnikowi o mocy 780 KM, który sprosta najcięższemu zadaniu. Niezależnie od tego, który układ napędowy wybiorą klienci – elektrycz-





ny, gazowy czy wysokoprężny – wszystkie warianty nowego FH Aero będą charakteryzowały się niższym zużyciem energii, większym zasięgiem oraz najwyższym poziomem bezpieczeństwa i wrażeń z jazdy.

Nowe modele ciężarówek Aero będą stopniowo wprowadzane na rynki w latach 2024–2025 w czterech wersjach – FH Aero, FH Aero Electric, FH Aero na gaz i FH16 Aero.

Dłuższa kabina i XXL dla wszystkich

Przód kabiny Volvo FH Aero został wydłużony o 24 centymetry w porównaniu do zwykłego Volvo FH. To rozszerzenie odegrało kluczową rolę w stworzeniu bardziej aerodynamicznej kabiny ciężarówki. Lepsza aerodynamika nie tylko zapewnia mniejsze zużycie paliwa, ale także zapewnia lepszą stabilność jazdy przy wietrznej pogodzie.

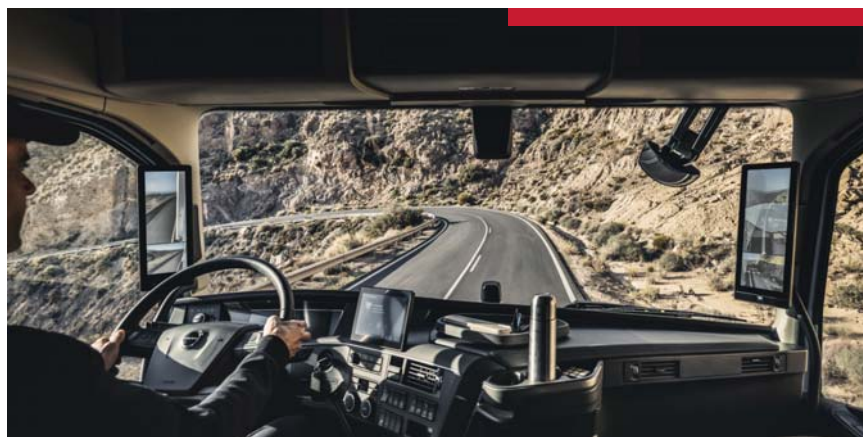
Ulepszona aerodynamika jest również korzystna dla modelu FH Aero Electric dzięki lepszym właściwościom toczenia swobodnego. Umożliwia to zwiększoną regenerację energii, którą można ponownie skierować do akumulatora podczas hamowania lub zjazdu, i przygotować go do

Poprawa aerodynamiki jest istotna także w pojazdach elektrycznych, dlatego Volvo FH Electric również będzie oferowane w nowej wersji Aero. Lepsza aerodynamika poprawia właściwości swobodnego toczenia pojazdu. Pozwala to na zwiększenie odzyskiwania energii w celu ponownego zasilania akumulatora podczas hamowania lub zjazdu ze wzniesienia. W efekcie akumulator jest gotowy do użycia podczas kolejnego przyspieszenia lub podjazdu pod górę.



1/2024

Zaktualizowany interfejs na wyświetlaczu bocznym umożliwia personalizację widoków. We wnętrzu pojawiła się też większa liczba gniazd USB-C do ładowania urządzeń mobilnych oraz wbudowana kuchenka mikrofalowa. Kamery umieszczone na skrzydłach minimalizują opór powietrza w porównaniu z tradycyjnymi lusterkami. Podczas jazdy w deszczu czy w ciemności, ale także w bezpośrednim świetle słonecznym oraz w czasie jazdy w tunelach system dostosowuje jasność obrazu do bieżących warunków, by zapewnić kierowcy jak najlepszą widoczność. System oferuje też funkcję automatycznego obracania, podążając za skręcającą naczepą czy przyczepą.



wykorzystania, gdy znajdzie taka potrzeba podczas kolejnego przyspieszenia lub podjazdu pod górę.

Ponieważ znowelizowana dyrektywa UE w sprawie mas i wymiarów dopuszcza dłuższe kabiny o aerodynamicznej konstrukcji, zgodnie z prawem będzie można używać kabiny z przedłużoną sypialnią Globetrotter XXL na europejskich drogach. Oznacza

to, że Volvo FH Aero i Volvo FH16 Aero z kabiną Globetrotter XXL można wykorzystywać we wszystkich branżach w Europie, niezależnie od stosowanej naczepy i bez konsekwencji dla ładowności. – To ogromna korzyść dla kierowców, którzy spędzają długi czas w trasie – mówi Mattias Ahlberg, menedżer ds. wprowadzenia oferty łącznej w Volvo Trucks.

We wszystkich kabinach wprowadzono udoskonalenia aerodynamiki, zarówno widoczne, jak i niewidoczne. Do tych udoskonalień tych należą mniejsze szczeliny i ulepszone uszczelnienia między elementami kabiny, zapewniające płynniejszy przepływ powietrza. Zoptymalizowano także obszar nad przednią szybą, aby zminimalizować opór powietrza.

Nowoczesna, nowa twarz FH Aero zawiera odważny, duży i łatwo rozpoznawalny znak Volvo Iron Mark – największy w dzisiejszych czasach na ciężarówce Volvo – a także znak Volvo Spread Word, wyraż-

nie pokazujący, że jest to najnowszy model Volvo Trucks.

Kamery zamiast lusterek

Nowy, zaawansowany system monitorowania kamer w znacznym stopniu przyczynia się zarówno do aerodynamiki, jak i bezpieczeństwa. Kamery umieszczone na skrzydłach minimalizują opór powietrza w porównaniu z tradycyjnymi lusterkami. To nowe rozwiązanie, zastępując tradycyjne lustro zewnętrzne, otwiera przed kierowcą pole widzenia, poprawiając bezpieczeństwo zarówno jego samego, jak i otaczających go użytkowników drogi.

System kamer pozytywnie wpływa na widoczność kierowcy w deszczowych i ciemnych warunkach, ale także w bezpośrednim świetle słonecznym i podczas jazdy w tunelach. Podczas jazdy z przyczepą system kamer posiada funkcję automatycznego panoramowania, podążając za skręcającą przyczepą. Kamery będzie też można włączyć w czasie parkowania, z panelu sterowania obok leżanki. Dzięki temu można obserwować sytuację wokół pojazdu.

System kamer monitorujących będzie dostępny dla wszystkich modeli kabin z wyjątkiem wersji z bardzo obniżonym dachem lub wersji FL ADR.

Unowocześniony wygląd zewnętrzny i przyszłościowe podejście znajdują odzwierciedlenie także we wnętrzu samochodu ciężarowego. Celem jest stworzenie lepszego miejsca do pracy i codziennego życia dla kierowców. Zaktualizowany interfejs na wyświetlaczu bocznym umożliwi personalizację widoków. Pojawiła się też większa



Nowy przód FH Aero został ozdobiony śmiałym, dużym i łatwo rozpoznawalnym znakiem Volvo Iron Mark — największym w dzisiejszych czasach na samochodach ciężarowych Volvo.

liczba gniazd USB-C do ładowania urządzeń mobilnych. Kabinę wyposażono też w nowy pilot zdalnego sterowania z wbudowaną funkcją sterowania oświetleniem.

Większe bezpieczeństwo i wydajność

Dalsze najważniejsze cechy, funkcje i zalety nowego Volvo FH Aero obejmują: Technologia Volvo I-See, udoskonalona pod kątem oszczędzania energii i emisji dwutlenku węgla, wykorzystuje mapę topograficzną opartą na chmurze w celu optymalizacji jazdy i wydłużenia czasu jazdy w trybie tempomatu, co może zarówno oszczędzać energię, jak i zapewniać bardziej zrelaksowaną jazdę. Zmodernizowane hamulce z opatentowanymi przez Volvo tarczami hamulcowymi pozbawionymi oporu powie-

trza poprawiają skuteczność hamowania, jednocześnie zmniejszając zużycie energii i emisję spalin.

Ulepszony, przyjazny dla użytkownika system informacyjno-rozrywkowy, który można spersonalizować w zależności od indywidualnych potrzeb. Ulepszony system dźwiękowy, dostępny z sześcioma wysokiej jakości głośnikami, nowym wzmacniaczem mocy i subwooferem, które dodają ogromnej mocy do wrażeń dźwiękowych. Oferowany będzie nowy, wbudowany system nawigacji z ulepszonymi mapami dostosowanymi do potrzeb konkretnych pojazdów ciężarowych, z automatyczną aktualizacją map, umożliwiającą sprawną dostawę towarów. Aktualizacje wnętrza obejmują także zintegrowaną kuchenkę mikrofalową i gniazdko elektryczne USB-C.

Oferata My Business Apps firmy Volvo Trucks została wprowadzona na większej liczbie rynków. Jest to usługa oparta na subskrypcji, która umożliwi klientom pobieranie aplikacji biznesowych od różnych dostawców i używanie ich na bocznym wyświetlaczu ciężarówki, co przynosi realne korzyści w zakresie dyspozycyjności i codziennego użytkownika ciężarówki. Nowa usługa monitorowania opon zapewnia operatorom flot pełny wgląd w pojazd ciężarowy i naczepę za pośrednictwem Volvo Connect, zmniejszając ryzyko kosztów i zakłóceń związanych z problemami z oponami. W zależności od potrzeb rynku Volvo FH będzie nadal oferowane także ze standardową kabiną bez wydłużonego przodu. ●

oprac. Mirosław Ganiec

Nowe modele samochodów ciężarowych Aero będą wprowadzane na rynek stopniowo w latach 2024–2025 w czterech wersjach napędu: FH Aero, FH Aero Electric, FH Aero zasilane gazem i FH16 Aero z nowym, 17-litrowym silnikiem opracowanym z myślą o najbardziej wymagających zadaniach transportowych. W maksymalnej konfiguracji oferuje on rekordową moc 780 KM i moment obrotowy 3800 Nm. Nowy silnik jest przystosowany do zasilania biopaliwami.






IMPERIUM TRUCK

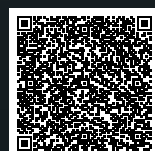
Matysek.pl



**NAJWIĘKSZY W POLSCE SPRZEDAWCA
SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I NACZEP**

#wyższa kultura sprzedaży ciężarówek

Imperium Truck Matysek  imperiumtruckmatysek  imperium_truck_matysek 



SPOTKANIA TRANSPORTOWE

KATOWICE 19/03/2024

Sprawdź gdzie TRANSPORT spotyka BIZNES

2 cykle konferencji

2 programy merytoryczne

KLUCZOWE
miasta Polski

Już w 2024 wracają regionalne konferencje realizowane z myślą o właścicielach firm transportowych



EDYCJA WIOSENNĄ:

28.02.2024 - WARSZAWA
19.03.2024 - KATOWICE
16.04.2024 - POZNAŃ
14.05.2024 - KRAKÓW
18.06.2024 - WROCŁAW

EDYCJA JESIENNA:

24.09.2024 - POZNAŃ
15.10.2024 - KATOWICE
5-7.11.2024 - WARSZAWA
03.12.2024 - GDAŃSK

TransLogistica
Poland

ORGANIZATOR

TSLBIZNES
TRUCKBIZNES

SZCZEGÓŁY JUŻ WKRÓTCE
spotkaniatransportowe.pl

BEZPŁATNA KONFERENCJA DLA PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH I MENEDŻERÓW SEKTORA TSL



20 lat OTOMOTO

Od aut osobowych do ciężarowych

OTOMOTO świętuje swoje 20-lecie. Ta wiodąca platforma sprzedażowa była pionierem digitalizacji w branży motoryzacyjnej, stopniowo przenosząc handel z giełd i placów do internetu. OTOMOTO jest także dużym kanałem sprzedaży samochodów ciężarowych.



W całym roku 2023 odnotowano 40% wzrostu liczby wystawień nowych samochodów ciężarowych w stosunku do poprzedniego roku i 15% wzrostu wystawień pojazdów używanych w tej kategorii. Profesjonalni sprzedawcy samochodów ciężarowych doskonale znający trendy na rynku, coraz chętniej przenoszą sprzedaż do online'u.

O TOMOTO najmocniej kojarzy się z zakupem auta osobowego. Jednak obecna tam kategoria heavy machinery rośnie bardzo dynamicznie: w całym roku 2023 odnotowano 40% wzrostu liczby wystawień nowych samochodów ciężarowych w stosunku do poprzedniego roku i 15% wzrostu wystawień pojazdów używanych w tej kategorii. Profesjonalni sprzedawcy samochodów ciężarowych doskonale znający trendy na rynku, coraz chętniej przenoszą sprzedaż do online'u.

Wszechstronna platforma handlowa

Dzięki szerokim zasięgom, OTOMOTO jest odpowiednim miejscem do sprzedaży pojazdów profesjonalnych. Ogłoszenie wstawione na serwis, jest publikowane również na OLX – OTOMOTO to prawie 14 mln odwiedzających miesięcznie a OLX blisko 12 mln*). Podwójna ekspozycja ogłoszeń na tak szeroką skalę sprawia, że oferty docierają do osób z całej Polski, a nie jedynie lokalnie.

OTOMOTO wspiera swoich partnerów biznesowych w wielu obszarach. Od począt-

W BRANŻY TRANSPORTOWEJ WIDAĆ WIELE WYZWAŃ

Tomasz Sułkowski, Head of Sales, OTOMOTO



Choć rynek motoryzacyjny, po trudnym 2022 roku, stabilizuje się i wchodzi w fazę tzw. umiarkowanego optymizmu, w kategorii transportowej, ze względu na sytuację geopolityczną, wciąż widać wiele wyzwań. Stwarza to jednak bardzo dobre warunki dla tych, którzy planują poszerzenie swojej floty – dane pokazują, że możliwości wyboru wynikają nie tylko z wyraźnego wzrostu podaży samochodów ciężarowych w 2023 roku, ale także niższych niż w 2022 roku średnich cen pojazdów w tej kategorii – w przypadku używanych pojazdów ceny są niższe o średnio 7%.

ku działalności celem platformy jest łączenie kupujących i sprzedających. Stale powiększający się zestaw narzędzi, które oferuje swoim partnerom biznesowym, służy właśnie temu, by efektywnie wspierać ich relacje z klientami i pozwalać skutecznie rozwijać strategię sprzedaży pojazdów różnych kategorii. Oprócz działań podnoszących widoczność ogłoszeń na platformie, serwis oferuje możliwość prezentacji całej oferty oraz zespołu na Stronie Dealera Pro. Dodatkowo zapewnia profesjonalnym użytkownikom dostęp do statystyk. Sprzedający może m.in. sprawdzić liczbę wyświetleń i odwiedzin ogłoszenia, a także liczbę wiadomości i odsłon numeru telefonu. Dzięki temu, każdy sprzed-

ający może na bieżąco analizować liczby i odpowiednio dostosować swoją strategię sprzedaży.

Partnerzy na pierwszym miejscu

Dla OTOMOTO priorytetem są potrzeby biznesowe klientów. Każdy profesjonalny sprzedający ma dostęp do Centrum Benefitów OTOMOTO, dzięki któremu może sprzedawać więcej i lepiej. Jedną z funkcji jest Wyróżniony Sprzedawca – wizytówka z ogłoszeniami i numerem telefonu. W ten sposób ogłoszenia błyskawicznie docierają do osób zainteresowanych zakupem.

W Centrum Benefitów udostępniono także usługę Managera Połączeń, która pozwala przejrzeć raporty połączeń i wiadomości tekstowych. Dzięki temu sprzedający

już nigdy nie przegapi próby żadnej próby kontaktu od potencjalnego kupującego.

Wsparcie w rozwoju firm klientów

OTOMOTO oferuje stałe wsparcie doświadczonych opiekunów klienta: doradcy pomagają sprzedającym optymalizować ogłoszenia, dobierać odpowiednie narzędzia. Serwis stale przyciąga kupujących zainteresowanych wygodnymi zakupami w godnym zaufania miejscu, które zapewni im bezpieczeństwo zakupów i dostęp do szerokiego wachlarza pojazdów. ●



Lżejsza i solidniejsza nowa naczepa podkontenerowa od Kässbohrer

Kässbohrer wprowadza na rynek nową generację naczep podkontenerowych, zarówno rozsuwanych jak i stałych, z układem „ośmiokątnej ramy”. Takie rozwiązanie zapewnia większą żywotność oraz łatwiejszą obsługę naczepy.

Ośmiokątna rama centralna o udoskonalonej konstrukcji ma spełniać potrzeby klientów intermodalnych, dostarczając im solidne i lekkie podwozie o lepszym rozkładzie obciążenia, przyjaznej dla użytkownika konstrukcji zapewniającej szybkie i łatwe operacje, zwiększając ogólną wydajność operacyjną i bezpieczeństwo. Producent rozwiązał utrzymujący się od ponad 30 lat problem skrętu, prowadzący do trwałego uszkodzenia rozsuwanych podwozi kontenerowych, dzięki unowocześnionemu i opatentowanemu projektowi ośmiokątnej ramy centralnej. Projekt ten zdobył nagrodę Trailer Innovation Award za pierwsze miejsce w kategorii podwozi.

Łatwe rozsuwanie

Ośmiokątna rama centralna pozwala na zupełnie bezproblemowe operacje roz-

suwania, eliminując wszelkie utrudnienia w postaci zacięć. Konstrukcja ramy cechuje się większą stabilnością, co eliminuje możliwość uszkodzeń spowodowanych obciążeniem i warunkami drogowymi podczas transportu. Co więcej, konstrukcja

waną z tyłu wersję K.SHG AH oraz rozsuwaną z przodu i z tyłu K.SHG AVH z opatentowaną innowacyjną ośmiokątną ramą centralną, uzupełniając ofertę wszystkich rozsuwanych podwozi. Ponadto producent zmodernizował wszystkie swoje

Nowa generacja standardowych naczep nierozsuwanych została zoptymalizowana, by zapewnić operatorom intermodalnym dłuższą żywotność, solidność, stabilność i bezpieczeństwo użytkowania.

podwozia pozwala na bardziej równomierne rozłożenie obciążenia, przyczyniając się tym samym do bezpieczeństwa operacji, a także całkowitej efektywności kosztowej.

Kässbohrer w ramach nowej generacji podwozi kontenerowych oferuje rozsu-

standardowe nierozsuwane naczepy podkontenerowe o opatentowaną nowatorską ośmiokątną ramą centralną, a mianowicie nierozsuwane podwozie podkontenerowe K.SHG S do transportu kontenerów o długości od 20 stóp do 40 stóp, a także lekką

naczępę podkontenerową do transportu kontenerów o długości 40 stóp i 45 stóp K.SHG L, charakteryzujące się solidnością, dłuższą żywotnością pojazdu oraz bardziej równomiernym rozkładem obciążenia.

Rygorystyczne testy potwierdzają wydajność

Nowa generacja naczepek podkontenerowych została gruntownie przetestowana pod kątem solidności, bezpieczeństwa i optymalizacji kosztów, co ma zapewnić co najmniej 10 lat regularnego użytkowania pojazdu. Gruntownie przygotowane testy obejmowały 400 godzin testów cyfrowych w celu walidacji projektu, test sztywności skrętnej dla idealnej wytrzymałości, idealnego rozkładu obciążenia i odpowiednich kosztów eksploatacji. Przeprowadzono również test zderzaka zgodnie z R58.3 w celu wyeliminowania przestojów spowodowanych uszkodzeniami zderzaka typowymi dla operacji intermodalnych, a także testy bezpieczeństwa zamków kontenerowych w celu zagwarantowania przepisów ISO 1496 i ADR.

Intuicyjna obsługa w wielofunkcyjnej gamie naczepek

Rozsuwane z tyłu naczepy K.SHG AH są odpowiednie do bezpiecznego transportu kontenerów o długości od 20 do 40 stóp. Wersja naczepy K.SHG AVH jest rozsuwana z przodu i z tyłu i przeznaczona do transportu kontenerów o długości od 20 do 45 stóp. Zwiększoną wytrzymałość zapewnia również



Opatentowana, innowacyjna ośmiokątna rama centralna naczepek podkontenerowych nowej generacji zapewnia większą stabilność przy mniejszej masie własnej, a także bezproblemowe operacje rozsuwania, eliminując uciążliwe zacięcia. Konstrukcja podwozia pozwala też na bardziej równomierne rozłożenie obciążenia.

konstrukcja ze stali S 700 MC zgodnej z normą ISO 1726-2 i ISO 1726, z powłoką KTL w standardzie spełniającym potrzeby wymagających operacji transportu kontenerów.

Nowa ośmiokątna konstrukcja podwozia lepiej dostosowuje rozkład obciążenia i przyczepność, zapewniając bezpieczniejszy transport, a także lepszą zwrotność przy niższym zużyciu paliwa i opon podczas operacji. Inteligentne systemy są doskonale zintegrowane, aby zapewnić bezpieczny transport również podczas przewożenia krótkiego kontenera 20 stopowego z tyłu naczepy.

Łatwość obsługi zapewnia wspomniana już innowacyjna konstrukcja ośmiokątnej ramy centralnej, z szybkimi, wymagającymi niewielkiej siły i bezbłędnymi operacjami

rozsuwania. Łatwe w obsłudze pneumatyczne systemy blokowania z tyłu wpływają znacząco na szybkość operacji. Precyzyjnie rozmieszczone zamki kontenerowe 5x2, 6x2, 7x2 lub 8x2 zapewniają elastyczność, bezpieczeństwo i łatwość obsługi.

Niższa masa, większa ładowność

Nowa generacja lżejszych rozsuwanych naczepek podkontenerowych ma większą ładowność, co osiągnięto redukcją masy własnej. Wersja K.SHG AH waży 4,680 kg, zaś K.SHG AVH 110 kg więcej, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa na pustych trasach, a także większą ładowność.



Wersja naczepy K.SHG AVH jest rozsuwana z przodu i z tyłu i przeznaczona do transportu kontenerów o długości od 20 do 45 stóp. Zwiększoną wytrzymałość zapewnia również konstrukcja ze stali S 700 MC zgodnej z normą ISO 1726-2 i ISO 1726, z powłoką KTL w standardzie spełniającym potrzeby wymagających operacji transportu kontenerów.

POJAZDY

Naczepa K.SHG AVH ma dwie pozycje sworznia królewskiego, co zapewnia elastyczność operacyjną podczas łączenia również z ciągnikami 6x2 i 6x4.

Stale też ulepszone

Również nowa generacja standardowych naczep nierozsuwanych została zoptymalizowana, by zapewnić operatorom intermodalnym dłuższą żywotność, solidność, stabilność i bezpieczeństwo użytkowania.

Seria K.SHG S do transportu kontenerów o długości od 20 stóp do 40 stóp, a także lekka naczepa podkontenerowa K.SHG L do transportu kontenerów o długości 40 stóp i 45 stóp zapewniają doskonałe rozłożenie ładunku dzięki ośmiokątnej ramie centralnej. Trwale i wytrzymałe pojazdy produkowane są ze stali S 700 MC zgodnie z normami ISO 1726-2 i ISO 1726, z powłoką KTL w standardzie.

Standardowy pojazd nowej generacji K.SHG S jest wyposażony w precyzyjnie rozmieszczone zamki kontenerowe 4x2, 5x2 lub 6x2 do bezpiecznego transportu

wszystkich kombinacji pozycjonowania kontenerów, w tym 20 stóp w środku, 2x20 stóp, 30 stóp, 40 stóp i 45 stóp HC. Długi tunel z opcją wysuwanej przedniej blokady kontenera, wspiera elastyczność operacyjną dzięki bezpiecznemu, równomiernemu rozłożeniu ładunku i wydajności trakcyjnej.

Naczepa K.SHG S może współpracować z ciągnikami 4x2, 6x2 i 6x4, dzięki czemu operatorzy transportu intermodalnego mogą efektywnie zarządzać operacjami, maksymalizując wykorzystanie floty.

Nowa generacja naczep lekkich K.SHG L o masie własnej zaledwie 3.960 kg również zapewnia doskonałe rozłożenie ładunku i solidność przy transporcie kontenerów 40-i 45-stopowych oraz nadwozi wymiennych C45. Ta naczepa również otrzymała nową konstrukcję ośmiokątnej ramy centralnej. Pomysłowa konstrukcja K.SHG L umożliwia bezpieczny i łatwy załadunek kontenerów za pomocą zaledwie czterech zamków oraz przyjazne dla użytkownika operacje podczas przełączania między kontenerami 40-stopowymi i 45-stopowymi. Przednie zamki kontenera można łatwo



odłączyć i podłączyć, eliminując potrzebę stosowania wysuwanej gęsiej szyi.

Stala oferta Kässbohrer obejmuje również lekkie podwozie podkontenerowe Mega na gęsiej szyi SHG.M, 20-stopowe podwozie podkontenerowe SHF.T 20, 30-stopowe podwozie podkontenerowe SHF.T 30, 40-stopowe płaskie podwozie podkontenerowe SHF.S 40 i 20-stopowe płaskie podwozie podkontenerowe SHF.S 20, spełniające unikalne potrzeby wszystkich firm zajmujących się transportem intermodalnym. ●

JD

Nowa generacja lekkich naczep K.SHG L o masie własnej zaledwie 3.960 kg zapewnia doskonałe rozłożenie ładunku i solidność przy transporcie kontenerów 40-i 45-stopowych oraz nadwozi wymiennych C45. Pomysłowa konstrukcja K.SHG L umożliwia bezpieczny i łatwy załadunek kontenerów za pomocą zaledwie czterech zamków oraz przyjazne dla użytkownika operacje podczas przełączania między kontenerami 40-stopowymi i 45-stopowymi.



ZWIĘKSZ MOBILNOŚĆ

Europejskie rozwiązanie do opłat drogowych
Cyfrowe usługi optymalizacji floty



WWW.AXXES.PL





Drugie miejsce i drugi historycznie wynik **Daimler Truck Polska**

Daimler Truck Polska odnotował historycznie drugi wynik sprzedaży i z 18% udziałem w rynku utrzymał pozycję wicelidera w sektorze pojazdów powyżej 16 ton. Koncern dostarczył i zarejestrował 5881 pojazdów marki Mercedes-Benz Trucks i 357 lekkich ciężarówek FUSO.

W podsumowywanym roku na polskim rynku do oferty pojazdów dołączyły elektryczne modele eActrosa i eEconica, a także FUSO eCanter.

Wyniki sprzedaży oraz pozycja rynkowa Daimler Truck Polska to efekt systematycznie wdrażanej koncepcji zintegrowanej oferty 360 st., na której rozwoju firma mocno się koncentruje od czasu wydzielenia działalności dedykowanej wyłącznie pojazdom ciężarowym. Opiera się ona na ścisłej współpracy i synergii pomiędzy zespołami sprzedaży i serwisu, zgodnie z hasłem „One team. One direction”. Kompleksowe rozwiązania mobilne dla transportu obejmują po stronie sprzedaży m.in. produkt, usługi, finansowanie, szkolenia TruckTraining, Fleetboard, a także wynajem i odkup pojazdów. Po stronie serwisu oferowane są kontrakty serwisowe (Service Complete), Mercedes-Benz Uptime, portal TruckLife, Serwis 24h, centrum pomocy CAC i Oryginalne Części Zamienne. – *Obsługujemy klienta w każdym*

wymiarze wymaganym w transporcie, jego perspektywa jest dla nas podstawą – wyjaśnia Piotrek Urban. – Ciężarówki to pojazdy użytkowe, dlatego sprzedaż i serwis muszą funkcjonować w pełnej symbiozie, a my chcemy dać klientom maksymalny komfort w ramach jednej raty. To jest nasz główny cel sprzedażowy, także w przypadku pojazdów elektrycznych. Tak widzimy swoją rolę jako partnera polskich przewoźników.

W 2023 roku 69% kontraktów obejmowało kontrakty serwisowe – *Pracujemy w różnych działach, ale jako jeden zespół – dodaje Piotr Materzok, szef Customer Service & Parts. – Dzięki kontraktom serwisowym obejmującym usługi takie jak Fleetboard i Mercedes-Benz Uptime już teraz wiemy o każdej powierzonej nam ciężarówce więcej niż klient, możemy też szybciej reagować. To pozwala nam odciążyć go z wie-*

lu czynności i potencjalnych problemów. W 2023 roku odnotowaliśmy ponad 12% wzrostu sprzedaży części zamiennych, co przy wyraźnej poprawie jakości naszych pojazdów i coraz młodszych flotach, jest sporym sukcesem. Wprowadzamy też usługi przyszłości, takie jak eConsulting, dzięki którym wdrożenie pojazdu elektrycznego do floty będzie łatwiejsze i bardziej efektywne.

W 2023 roku koncern Daimler zdecydował także o utworzeniu na polskim rynku osobnej spółki Daimler Truck Financial Services, która ma rozpocząć działalność z początkiem przyszłego roku. – *To bardzo istotna zmiana dla polskich klientów, jeszcze mocniej podkreślająca naszą niezależność od samochodów osobowych i dostawczych oraz pełną koncentrację na sektorze truckowym – mówi Przemysław Rajewski. – Decyzja ta odzwierciedla też potencjał i znaczenie*

naszego rynku transportowego w Europie, obecnie zajmującego trzecią pozycję za Niemcami i Francją.

Innym ważnym wydarzeniem w ramach specjalizacji spółki Daimler Truck Polska było otwarcie we wrześniu 2023 roku dedykowanego wyłącznie do obsługi sieci serwisowej pojazdów ciężarowych centralnego magazynu części zamiennych w Strykowie. – *Ta inwestycja to dla nas był naturalny kolejny krok po podziale spółek w ramach koncernu, a obszar dostaw części jest absolutnie kluczowy dla naszego biznesu i zadowolenia zarówno serwisu, jak i klienta końcowego* – podkreśla Piotr Materzok. Centrum, którego operatorem logistycznym jest firma Seifert, wieloletni partner Daimlera także w Niemczech, obsługuje obecnie ok. 1000 zamówień dziennie. – *Mamy nadzieję, że niebawem uda nam się testowo przeprowadzać niektóre z tych transportów za pomocą eActrosa 300 Tracktora* – mówi Piotrek Urban. – Specyfika pracy polegająca na przewidywalnych, wahadłowych trasach to idealne środowisko dla tych pojazdów.

Zgodnie z potrzebami rynku – rozwój nowoczesnej sieci dealerskiej i serwisowej

Centralnym elementem zintegrowanej oferty jest nowoczesna, wyspecjalizowana sieć dealersko-serwisowa. – *Jesteśmy tutaj beneficjentami tego, że nasz rynek jest*

rosnąca sprzedaż pozwala naszym partnerom na nowe inwestycje dostosowane do realiów i zapewnia im rentowność, a klienci zyskują coraz bardziej profesjonalną obsługę w komfortowych warunkach. Obecnie sieć Daimler Truck Polska tworzy ośmiu dealerów, dysponujących 19 lokalizacjami w całej Polsce. Uzupełniają je dodatkowe oddziały serwisowe oraz niezależne, autoryzowane serwisy. Łącznie usługi serwisowe dla po-

pod Olsztynem firmy EWT Automotive, a także najmniejszy, modelowy punkt „truck format” Grupy Wróbel w Opolu – funkcjonalny, świetnie wyposażony i dogodnie zlokalizowany.

W 2022 i 2023 roku do sieci dołączyły też nowe stacje: GTP w Pile, Autopartner J.A Garcarek w Koninie, EWT Automotive w Białymstoku i Płocku oraz we Wrocławiu

STABILNY WZROST POZWALA MYŚLEĆ PERSPEKTYWICZNIE

Piotrek Urban, dyrektor sprzedaży i marketingu Daimler Truck Polska



2023 rok to powrót do normalności po wysokim szczycie wynikającym z ogromnego zapotrzebowania na transport w poprzednich dwóch latach, potrzeba regulacji i uspokojenia rynków, żeby uniknąć kryzysu, stąd lekkie spowolnienie. Poprzedni rok był naszym historycznym wynikiem pod względem udziału w rynku na poziomie 20%. Bardziej jednak liczy się dla nas stały progres pozycji w sektorze w ostatnich 5-6 latach, co biorąc pod uwagę duży wzrost samego rynku, jest ogromnym sukcesem, jesteśmy integralną częścią tego rozwoju. Nasz rynek jest stosunkowo młody i możemy rozwijać się zgodnie z tempem rozwoju jego potrzeb. Dynamicznie rosnąca sprzedaż pozwala naszym partnerom na nowe inwestycje dostosowane do realiów i zapewnia im rentowność, a klienci zyskują coraz bardziej profesjonalną obsługę w komfortowych warunkach.

jazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks są dostępne w 38 punktach. – *Rozwijamy naszą sieć w zróżnicowany sposób, bo wychodzimy z założenia, że kolejne inwestycje muszą być uzasadnione biznesowo* – wyjaśnia Przemysław Rajewski. – *Dlatego w odpowiedzi na lokalne potrzeby powstał niewielki serwis KTC w Grudziądzu, a w Słubicach placówka Grupy Wróbel, przeznaczona dla pojazdów powracających zza granicy*

należąca do Grupy Wróbel. W najbliższym kwartale uruchomiony zostanie także najnowszy obiekt Daimler Truck Retail Polska w Rudzie Śląskiej. – *To placówka sformułowana podobnie jak stacja w Emilianowie pod Warszawą, która zastąpi oddział w Będzinie* – mówi Przemysław Rajewski. – *Będzie jednak od razu przystosowana do obsługi pojazdów elektrycznych. Kolejną inwestycją naszego dealera powstanie w Siedlcach.*



stosunkowo młody i możemy rozwijać się zgodnie z tempem rozwoju jego potrzeb – podkreśla Piotrek Urban. – *Dynamicznie*

w związku z wprowadzeniem pakietu mobilnościowego. Inny przykład to duża inwestycja w nowoczesną stację w Tomaszowie

Kierowcy są ważni – komunikacja i relacje z kluczową grupą zawodową

Daimler Truck Polska w partnerski sposób podchodzi nie tylko do klientów, właścicieli firm transportowych, ale także do ich kierowców. W ubiegłorocznych działaniach w ramach komunikacji z tą ważną grupą zawodową dużą rolę ponownie odegrał ShowTruck Actros L oraz trójka influencerów, zawodowych kierowców: Kate TruckDriverka, Adrian Trucker Paker oraz ArtDrive. – *Każde z nich pracuje w trochę inny sposób, Kate jeździ na trasach międzynarodowych, Adrian lokalnych, a ArtDrive na bardzo długich – mają więc różne spo-*

strzeżenia, którymi dzielą się w mediach społecznościowych oraz podczas eventów z kierowcami, takich jak np. Master Truck Show – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – W tym roku w ramach czwartej edycji kampanii planujemy pokazać nowego ShowTrucka, którego szata graficzna będzie nawiązywała do czasu transformacji na elektromobilność.

Daimler Truck Polska dostrzegając jednocześnie główny problem polskich przewoźników – niedobór wykwalifikowanych kierowców – wspólnie z ZMPD rozwija projekt edukacyjny „Actros Team – ruszamy

JESTEŚMY ZAWSZE BLISKO
UŻYTKOWNIKÓW I ICH POTRZEB

Przemysław Rajewski,
prezes Daimler Truck Polska



Zakończony właśnie rok był dla nas czasem wyzwań i sukcesów, które utwierdzają nas w tym, że koncentracja wyłącznie na potrzebach i oczekiwaniach rynku transportowego przynosi wymierne efekty. Na poziomie koncernu, ale i naszym lokalnym, jesteśmy nastawieni przede wszystkim na wsłuchiwanie się w to, czego potrzebują przewoźnicy, kierowcy i inni użytkownicy naszych produktów i usług. Naszym celem jest dostarczenie kompleksowych mobilnych rozwiązań dla każdego rodzaju transportu. Ta strategia znajduje swoje odzwierciedlenie zarówno w przypadku pojazdów z napędem spalinowym, jak i elektrycznym, które na naszym rynku zadebiutowały w 2023 roku. Nie mamy obecnie wątpliwości, że elektromobilność jest nieuchronną zmianą, przed którą wszyscy stoimy i zakres jej zastosowań w transporcie ciężarowym będzie się sukcesywnie zwiększał.



ShowTruck to jednak nie tylko pojazd spotykany na eventach – w każdej z trzech edycji kampanii oryginal, ozdobiony przez wybranego artystę, był kopiowany w 75 egzemplarzach, tak by każdy doradca handlowy w Polsce mógł zaoferować jazdy testowe swoim klientom. – W ramach dotychczasowych edycji zaozwocowało to łącznie 4500 testami przeprowadzonymi przez kierowców naszych klientów – mówi Igor Kaczorkiewicz. – To dla nas niezwykle ważny program, pozwalający dowiedzieć się bezpośrednio od użytkowników naszych pojazdów, jak je oceniają.

do szkół”, w ramach którego trójka influencerów wraz z ShowTruckiem odwiedzają szkoły branżowe i spotykają się z uczniami klas o profilu kierowcy-mechanika. – W 2023

roku udało nam się wspólnie zorganizować aż dziewięć takich spotkań, a w tym będą odbywały się kolejne, bo widzimy z jak pozytywnym odzewem ten projekt się spotyka.

**Czas na elektromobilność:
debiut eActrosa
i gamy elektrycznych
pojazdów ciężarowych
w Polsce**



Centralnym wydarzeniem ubiegłego roku w Daimler Truck Polska była premiera rynkowa eActrosa oraz pozostałych modeli elektrycznych: eEconica oraz FUSO eCantera. – Przygotowywaliśmy się do tego momentu dość długo, celowo odsuwając debiut w Polsce z kilku ważnych względów – wyjaśnia Przemysław Rajewski. – Uważaliśmy, że nasz rynek nie jest przygotowany na takie pojazdy i najpierw musimy zadbać o to, żeby klienci mogli je osobiście przetestować, zapoznać się z całym ekosystemem usług, które przygotowaliśmy po to, żeby transformacja miała ekonomiczne uzasadnienie. Ogromnym wsparciem w tym procesie był fakt, że udało nam się przekonać wszystkich naszych dealerów do podjęcia wyzwania i podpisania umów na sprzedaż elektrycznych ciężarówek. Wszyscy także

zdecydowali się na zakup pojazdów demonstracyjnych, co uważamy za kluczowe.

W 2023 roku zarejestrowanych zostało 11 ciężarówek Mercedes-Benz Trucks z napędem elektrycznym, co zapewniło Daimler Truck Polska 2. pozycję w tym sektorze rynku. Wszystkie są pojazdami demonstracyjnymi, do których w tym roku dołączy kilkanaście następnych. – Planujemy sze-

pojazdów elektrycznych – podkreśla Igor Kaczorkiewicz. – Zmiana wymaga edukacji, dlatego ważniejsze są dla nas obecnie pojazdy demonstracyjne niż sprzedaż jednego egzemplarza do wybranej firmy. Dzięki testom mamy szansę dotrzeć z tą wiedzą do wielu klientów – a po pierwszych kilku, m.in. w firmach FanLogic, InPost i Clip, mamy powody do optymizmu.

już 34 z 38 serwisów należących do sieci Daimler Truck Polska dysponuje przeszkolonymi, certyfikowanymi technikami, kolejne punkty dołączą po przeprowadzeniu niezbędnych inwestycji. – To dla nas duże wyzwanie, bo obsługa takiego pojazdu z jednej strony jest prostsza, z drugiej wymaga ogromnej odpowiedzialności i ścisłego przestrzegania procedur, dlatego będziemy kłaść duży nacisk na ten element – podkreśla Piotr Materzok.

Dostępne dziś w Polsce samochody ciężarowe Daimler Truck z napędem elektrycznym znajdują zastosowanie w transporcie lokalnym oraz w miastach. Jednak już pod koniec tego roku zadebiutuje eActros 600 do transportu dalekobieżnego. – eActros 600 otwiera zupełnie nowe perspektywy przed transportem – mówi Igor Kaczorkiewicz. – Nowa kabina ProCabin, mniejsze opory powietrza, nowa elektryczna oś, przewidująca tempomat ePPC, długowieczna bateria, na którą dajemy 10 lat lub do miliona kilometrów gwarancji, nowa architektura 800 V umożliwiająca ładowanie z mocą 1 MW i zasięg 500 km – to wszystko, uwzględniając obowiązkowe pausy dla kierowców, umożliwi przewozy dalekobieżne. Kolejnym, dalszym krokiem w tę stronę będzie ciężarów-

ELEKTROMOBILNOŚĆ WYMAGA EDUKACJI

Igor Kaczorkiewicz,
Head of Product & Marketing,
PR Daimler Truck Polska



W najbliższym czasie planujemy szeroką kampanię dostępnych obecnie pojazdów elektrycznych, które już teraz mogą zaspokajać różne potrzeby transportowe: mamy eActrosa 300 Tractora, eActrosa 400 z zabudową chłodni oraz eEconika do zastosowań komunalnych i małego eCantera. Wszystkie pojazdy będziemy chcieli zademonstrować statycznie i dynamicznie u naszych dealerów w całej Polsce. Prezentacje i testy to według nas kluczowy element transformacji. Klienci muszą mieć szansę zapoznać się z realnym potencjałem ciężarowych pojazdów elektrycznych. Zmiana wymaga edukacji, dlatego ważniejsze są dla nas obecnie pojazdy demonstracyjne niż sprzedaż jednego egzemplarza do wybranej firmy. Dzięki testom mamy szansę dotrzeć z tą wiedzą do wielu klientów – a po pierwszych kilku, m.in. w firmach FanLogic, InPost i Clip, mamy powody do optymizmu.

roka kampanię dostępnych obecnie pojazdów elektrycznych, które już teraz mogą zaspokajać różne potrzeby transportowe: mamy eActrosa 300 Tractora, eActrosa 400 z zabudową chłodni oraz eEconika do zastosowań komunalnych i małego eCantera – mówi Igor Kaczorkiewicz. – W tym roku kończymy zabudowy komunalne na eActrosie 400. Wszystkie te pojazdy będziemy chcieli zademonstrować statycznie i dynamicznie u naszych dealerów w całej Polsce.

Oprócz prezentacji firma rozpoczęła już szeroki program jazd testowych. – To jest według nas kluczowy element transformacji – klienci muszą mieć szansę zapoznać się z realnym potencjałem ciężarowych

Bardzo ważnym elementem transformacji jest zapewnienie sieci serwisowej do obsługi pojazdów elektrycznych. Obecnie

2023 był rokiem wyzwań i sukcesów dla Mercedes-Benz Trucks w Polsce.

Udziały rynkowe 2018 - 2023



Wyniki sprzedaży 2023

- ✓ 5 881 zarejestrowanych pojazdów
- ✓ Drugi w historii wynik sprzedaży
- ✓ Utrzymanie pozycji rynkowej #2
- ✓ Udany start BEV na pozycję #2
- ✓ Fokus na „One Integrated Offer”

ZGODNIE Z POTRZEBAMI RYNKU

Piotr Materzok,
szef Customer Service & Parts



Dzięki kontraktom serwisowym obejmującym usługi takie jak Fleetboard i Mercedes-Benz Uptime już teraz wiemy o każdej powierzonej nam ciężarówce więcej niż klient, możemy też szybciej reagować. To pozwala nam odciążyć go z wielu czynności i potencjalnych problemów. W 2023 roku odnotowaliśmy ponad 12% wzrostu sprzedaży części zamiennych, co przy wyraźnej poprawie jakości naszych pojazdów i coraz młodszych flotach, jest sporym sukcesem. Wprowadzamy też usługi przyszłości, takie jak eConsulting, dzięki któremu wdrożenie pojazdu elektrycznego do floty będzie łatwiejsze i bardziej efektywne.

ka napędzana wodorem o nazwie GenH2, która w ramach testów pokonuje na jednym ładowaniu bez problemu ponad 1000 km – jej debiut koncert planuje na rok 2027.

W 2030 roku w Europie pojazdy zeroemisyjne mają stanowić połowę użytkowanych flot, choć w Polsce nastąpi to zapewne z pewnym przesunięciem. Jednocześnie koncern Daimler Truck do roku 2039 ma oferować wyłącznie pojazdy zeroemisyjne, w tym także napędzane wodorem.. ●

Mirosław Ganiec



W drodze na rynkowy szczyt

Volvo Trucks Polska wstępnie podsumowuje kończący się rok 2023, który dla firmy przynosi liczne sukcesy i rekordowe wyniki – w tym pozycję lidera rynkowego w kilku obszarach.

Bieżące statystyki sprzedaży ciągników i podwozi ciężarowych, obejmujące dostawy do listopada włącznie, stawiają Volvo Trucks Polska na pozycji zdecydowanego lidera rynku w najcięższym segmencie powyżej 16 ton dmc. Firma dostarczyła na polski rynek już 6 121 nowych pojazdów, a na ostatni miesiąc roku przewiduje jeszcze realizację wielu dostaw. Liczba dostarczonych pojazdów używanych osiągnęła tysiąc sztuk. – *Ten rok kończymy lepiej niż to zakładaliśmy. Od kilku miesięcy utrzymujemy pozycję lidera sprzedaży pojazdów ciężarowych w segmencie powyżej 16 ton dmc i wszystko wskazuje na to, że bezpiecznie utrzymamy tę pozycję przez cały rok. Przewidujemy że rok zakończymy liczbą rejestracji minimum 6500 pojazdów o dmc powyżej 16 ton, osiągając około 20 proc. udział w rynku. Rok zakończymy*

też w charakterze lidera dostaw ciężkich podwozi – mówi Małgorzata Kulis, dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Polska. W segmencie podwozi udział VTP może w tym roku sięgnąć nawet blisko 23 procent rynku i stale rośnie.

Poza rosnącymi statystykami sprzedaży wzrasta również udział oferowanych usług, w szczególności kontraktów serwisowych, które już dziś obejmują blisko połowę wszystkich sprzedawanych pojazdów. Klienci coraz częściej wybierają przy



tym najwyższy, złoty pakiet serwisowy. Podobnie wysoki udział (46%) notuje finansowanie fabryczne poprzez VFS Usługi Finansowe.

Elektryzujący rok

Choć w wolumenie sprzedaży pojazdów z napędem elektrycznym wciąż stanowią promil wyników, to dla koncernów stanowią jednak ważny element strategiczny. Nie inaczej było w Volvo Trucks Polska, który z osiemnastoma dostarczonymi pojazdami elektrycznymi osiągnął blisko 49 % udział rynkowy – Rok 2023 to dla Volvo Trucks pierwsze pełne dwanaście miesięcy z kompletną gamą pojazdów elektrycznych: FL, FE, FMX, FM i FH. Choć wyniki sprzedaży nie są jeszcze wysokie, to wśród naszych klientów mamy już firmy, którzy posiadają nie jeden, a kilka pojazdów elektrycznych i już dziś rozmawiamy o kolejnych zamówieniach – mówi Piotr Werner, marketing manager Volvo Trucks Polska.

Wspomniani klienci, zaliczający się do największych firm branży logistycznej czy dystrybucyjnej w Polsce już dziś nie widzą większego problemu w kwestii zasilania pojazdów elektrycznych, co stanowi barierę dla wielu użytkowników. Mają oni świadomość konieczności posiadania minimum dwóch mocnych ładowarek w swoich lokalizacjach, często zestawionych z fotowoltaiką. Tym samym udowadniają, że mając odpowiednio przygotowaną infrastrukturę są w stanie zastąpić napędy spalinowe w transporcie wewnątrzzakładowym, miejskim czy regionalnym.

Rozwój sieci obsługi

Dostarczając coraz więcej pojazdów oraz kontraktów serwisowych, VTP inwestuje w rozwój sieci serwisowej. 1 grudnia 2023 nastąpiło przejście czterech serwisów partnerskich SJS Skrzypa i wcielenie ich do sieci własnej Volvo Truck Center.

Rekordy w przededniu jubileuszu

Kończący się rok przyniósł również wiele sukcesów i rekordów w obszarze wydarzeń z uczestnictwem Volvo Trucks Polska. Czerwcowe targi #4Poland były największymi z całej historii imprezy,

AKCJA PROFESJONALNI KIEROWCY

W ramach 8. edycji zrealizowano 4 szkolenia:

- 29 maja - Jastrzęb
- 7 września - Pruszcz Gdański
- 19 października - Chechło Pierwsze
- 21 listopada - Wieluń

Akcja „Profesjonalni Kierowcy” to bezpłatne szkolenia, które wykraczają poza tradycyjne kursy.

W ramach spotkań uczestnicy mogą m.in.: przypomnieć zasady udzielania pierwszej pomocy; sprawdzić umiejętności jazdy na drogach i utrzymania pojazdu w poślizgu; nauczyć się efektywnego manewrowania czy też prawidłowego dojazdu do rampy; poznać metody mocowania i zabezpieczania ładunku oraz podpinania naczepy. Od początku 2016 roku udało się przeszkolić ponad 1000 osób, przy czym zainteresowanie jest 4-krotnie większe. Partnerami akcji „Profesjonalni Kierowcy” są: Volvo Trucks Polska, MJM Brokers, VFS Usługi Finansowe, MAK Ubezpieczenia, Phillips Poland, Wielton, Continental, PKO Leasing, Shell Polska, Chubb, WARTA.

W ramach zagęszczania sieci serwisowej już dziś zapowiadana jest inwestycja w kolejny własny punkt serwisowy w okolicach Gliwic, niedaleko autostrad A1 i A4. Serwis w Wieszowej ma być jednym z najnowocześniejszych obiektów w sieci Volvo Truck Center.

skupiając ofertę blisko 70 wystawców i przyciągając uwagę blisko 3 tys. gości. Sukcesem zakończyła się również akcja „Profesjonalni Kierowcy”, która w swej ósmej edycji przyniosła cztery praktyczne szkolenia, dedykowane zwłaszcza młodszemu adeptom transportu drogowego. Volvo Trucks Polska kończy rok również z kilkoma wyróżnieniami branżowymi, wśród których na uwagę zasługuje nagroda „Partner Bezpieczeństwa ruchu drogowego” w kategorii firma roku, oraz certyfikat Great Place to Work, zdobyty już trzeci raz z rzędu, tym razem z najwyższym dotąd indeksem zaufania 88%.

Rekordowe wyniki w kończącym się roku to idealny wstęp do jubileuszowego roku 2024, w którym to Volvo Trucks Polska obchodzić będzie trzydziestolecie działalności na rynku polskim. Szczegóły obchodów tego okrągłego jubileuszu poznamy niebawem.. ●

1.12.2023 POŁĄCZENIE SPÓŁEK VTPL I SJS

510 PRACOWNIKÓW:
166 WC / 344 BC
19% KOBIET / 81% MĘŻCZYZN
GREAT PLACE TO WORK

NASZE FUNDAMENTY: LUDZIE ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO KULTURA MARKA

Obsługa posprzedażowa ma znaczenie

Sprzedaż produktu, to dopiero początek relacji z Klientem, w którą producent powinien się w pełni angażować. Świadomość wyzwań jakie współcześnie stawia przed nami profesjonalna obsługa posprzedażowa zaowocowała powstaniem marki Aberg. Obejmuje ona swoim parasolem ochronnym produkty wszystkich spółek wchodzących w skład Grupy Wielton.

Markę Aberg tworzą trzy samodzielne organizacje, które realizują przypisane im cele. Aberg Service dba o bezawaryjną eksploatację pojazdów. Aberg Connect zajmuje się tworzeniem rozwiązań z zakresu telematiki oraz systemów kontroli ciśnienia w oponach. Aberg Axles projektuje i konstruuje najmocniejsze, najbardziej niezawodne osie do naczip o dużej ładowności. Każda z organizacji niezależnie rozwija swoje koncepcje i dbają o realizację zadań w przydzielonych dyscyplinach na najwyższym poziomie.

Grupa Wielton rozwija strategię wielomarkowości już od 2015r, kiedy to do rodziny dołączyła marka Fruehauf, a nieco później włoskie Viberti. Rodzina marek powiększała się jeszcze kilkakrotnie. Dołączenie do Grupy Wielton takich brandów jak Langendorf, Lawrence David oraz Gulien pozwoliło na zwiększenie udziału w europejskim rynku i umocnienie pozycji w pierwszej trójce producentów w Europie.

Niezawodna obsługa posprzedażowa

Aberg Service dba o bezawaryjną eksploatację pojazdów Grupy Wielton poprzez sprawne zarządzanie całym procesem obsługi posprzedażowej oraz dostarczanie nowoczesnych rozwiązań w obszarze szeroko rozumianego serwisu. Organi-

zacja rozwija i zarządza siecią partnerów serwisowych, liczącą blisko 500 lokalizacji w 30 krajach. Oprócz procesu autoryzacji, szkoleń i bieżącej obsługi, Aberg Service zarządza platformą Aberg Navigator, która wykorzystywana jest przez sieć serwisową jako baza wiedzy, narzędzie e-learningowe oraz komunikator.

Aberg Service wprowadza gradację serwisów w sieci. Obok serwisów Standard, które dedykowane są do obsługi jednej, określonej marki, powstała wielomarkowa sieć serwisów Premium, obsługująca kilka marek Grupy Wielton. Charakteryzuje się ona również najwyższymi kompetencjami w zakresie bardziej skomplikowanych napraw, np. powypad-

kowych. Aberg Service obsługuje obecnie proces obsługi gwarancyjnej oraz wsparcia technicznego dla Wielton, a w przyszłości również dla pozostałych marek.

Części zamienne najwyższej jakości

Dużym wyzwaniem dla Aberg Service jest realizacja przejętego od Wielton zadania sprzedaży i dystrybucji części zamiennych. Obecnie organizacja pracuje nad digitalizacją tego obszaru, wprowadzając nowe narzędzia cyfrowe. Głównym celem w tym zakresie jest wdrożenie w niedalekiej przyszłości nowego, wielomarkowego katalogu części. Będzie on wykorzysty-





wany przez sieć serwisową oraz klientów wszystkich marek Grupy. Narzędzia e-commerce usprawnią proces zakupu części zamiennych. Prace te wpisują się całkowicie w strategię digitalizacji Grupy Wielton. Aberg ma ambicje bycia liderem w implementacji zmian cyfrowych, które są realizowane przez Grupę.

Aberg rozwija z powodzeniem sprzedaż części i akcesoriów o najwyższej jakości pod marką własną. Część z nich trafia bezpośrednio na linie produkcyjne. Można je już znaleźć w nowych produktach różnych marek Grupy Wielton. Obok linii OEM dynamicznie rośnie również oferta części zamiennych OES, których głównymi odbiorcami są warsztaty oraz floty. Portfolio

produktów zostało precyzyjnie dobrane z uwzględnieniem specyfikacji pojazdów produkowanych przez spółki z Grupy w minionych latach. Pozwala to zaoferować klientom najwyższej jakości poduszki zawieszenia, klocki i okładziny hamulcowe, tarcze i bębny, amortyzatory itd.

Bez zmartwień dla klienta

Współpraca Aberg Service z Wielton zaowocowała wprowadzeniem nowego produktu, który uzupełnia paletę usług dodatkowych, oferowanych klientom wraz z nową naczepą. Kontrakt Serwisowy to usługa, która pozwala użytkownikowi pojazdu zaplanować wydatki związane z przeglądami i wymianą części eksploatacyjnych. Indywidualnie skalkulowane warunki kontraktu dają gwarancję oszczędności i pozwalają lepiej planować obsługę techniczną. Każdy kontrakt serwisowy zawiera usługę assistance (w Europie) na najwyższym poziomie.

W ramach kontraktu serwisowego dostępne są również usługi Aberg Connect, czyli zaawansowane usługi telematyczne. Informacje o lokalizacji i stanie technicznym pojazdu dostarczane są w czasie rzeczywistym i pozwalają na sprawne zarządzanie flotą oraz ograniczanie przesto- jów związanych z awariami. Autonomiczna telematyka naczepowa, która działa

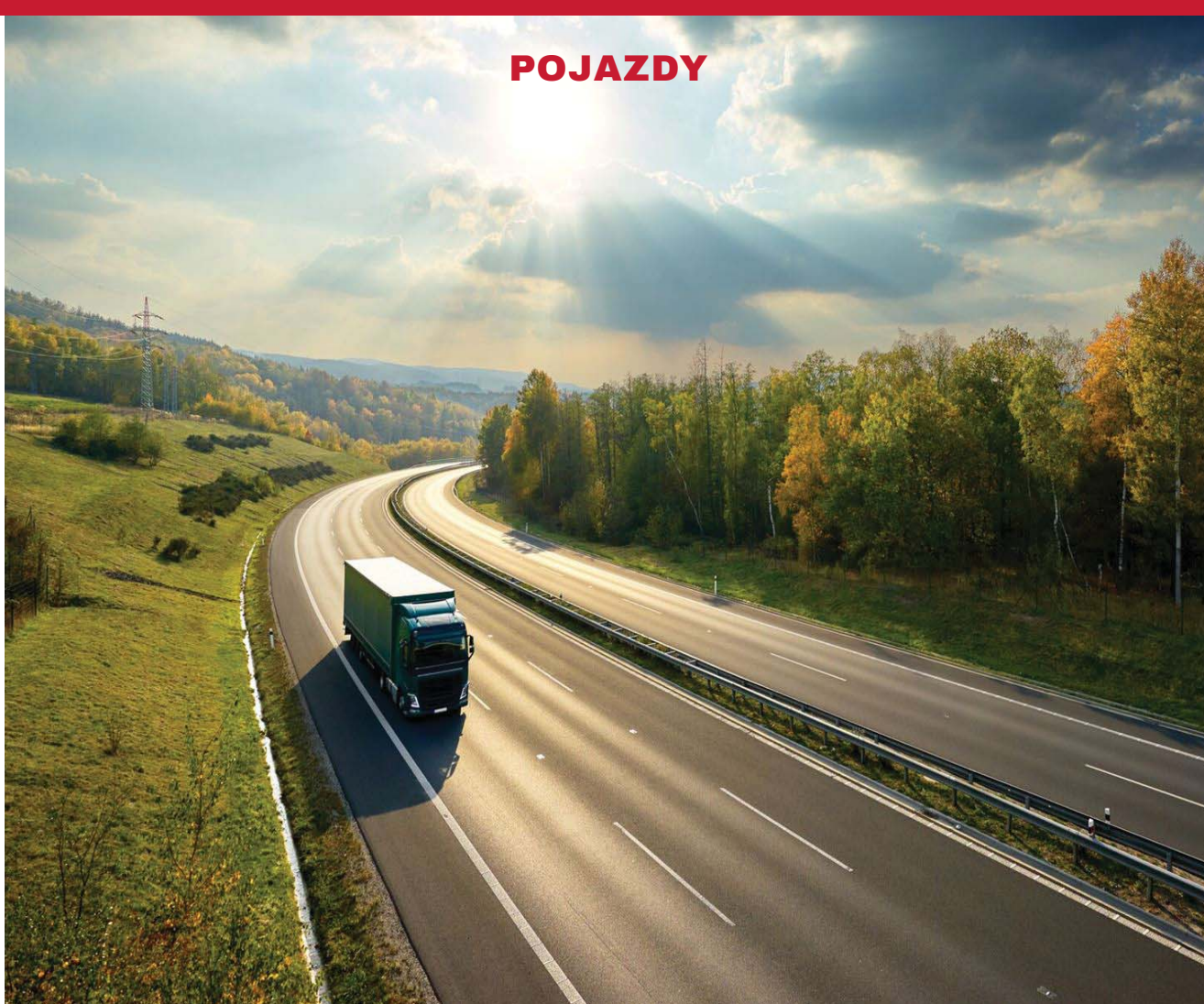
niezależnie od systemów stosowanych w ciągnikach, daje nowe możliwości dla operatorów flot składających się głównie z naczep jak też i dla operatorów w transporcie intermodalnym. Opracowany przez Aberg Connect system TPMS, który już obecnie stanowi integralny element wyposażenia niemal każdego pojazdu Grupy Wielton, doskonale współgra z systemem telematycznym, usprawniając pracę managerów flot. Integracje z wiodącymi na rynku agregatorami danych pozwalają na szerokie możliwości gromadzenia, interpretacji i zarządzania danymi generowanymi przez flotę. Umożliwia to optymalizację procesów logistycznych oraz sprawniejsze podejmowanie decyzji zarządczych.

Hardware oferowany przez Aberg Connect jest obsługiwany przez sieć serwisową Aberg Service bez względu na markę pojazdu, w którym został zainstalowany. Zarówno serwis, obsługa procesów gwarancyjnych jak i logistyka elementów systemu, realizowane są bezpośrednio przez sieć serwisową Aberg Service.

Współpraca Aberg ze spółkami z Grupy Wielton, jaki i z pozostałymi organizacjami spod znaku Aberg nabiera tempa. Zacieśnianie relacji i integracja procesów w Grupie, z pewnością przyniosą korzyści klientom i użytkownikom pojazdów. ●

*Jacek Herosimczyk,
Dyrektor Handlowy Aberg Service sp. z o.o.*





W kwestii Euro 7 zwyciężył rozsądek

Pod koniec 2022 r. Komisja Europejska ogłosiła nowe przepisy dotyczące emisji spalin – Euro 7.

Działania te mają za zadanie wprowadzenie bardzo rygorystycznych norm obejmujących pojazdy z silnikami wysokoprężnymi i dotyczą przede wszystkim firmy transportowe.

W ciągu dekady potencjał dywersyfikacji wobec wykorzystania spalinowych ciągników siodłowych mogą mieć rozwiązania wodorowe lub biopaliwowe, w mniejszym stopniu elektryczne.

W listopadzie 2023 r. w Europie zwyciężył jednak pragmatyzm i troska zarówno o przemysł automotive, jak i o tysiące firm logistycznych. Bez transportu drogowego Europa cofnęłaby się o dziesiątki lat. – *Nie zapominajmy też, że wprowadzenie normy wiązałoby się ze znaczącym wzrostem kosztów usług transportowych, co natychmiast znalazłoby przełożenie praktycznie na każdą dziedzinę życia, np. ceny wielu podstawowych produktów żywnościowych* – podkreśla Prezes Zarządu Trans Polonii,

Dariusz Cegielski i dodaje – w Trans Polonii przestrzegamy zasady odpowiedzialności wobec partnerów, którzy powierzają nam swoje ładunki, i solidności w realizacji usługi. Dlatego zamiast rewolucyjnych zmian, wspieramy te ewolucyjne.

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami Euro 7 nie zacznie obowiązywać, tak jak pierwotnie planowano, w połowie 2027 r. Zostanie wprowadzona w dwóch etapach – w latach 2030 i 2031. Najpierw obejmie pojazdy do 3,5 t, a rok później, w lipcu, również te o DMC powyżej 3,5 t.

– *To bardzo dobra decyzja. Pozwala nam na spokojne zaplanowanie przyszłości i rozsądne rozłożenie w czasie modernizacji floty. Warto zwrócić uwagę, że norma ta nie tylko zakłada aktualizację choćby limitów emisji spalin, ale także wprowadzi nowe regulacje, mające na celu zmniejszenie emisji z opon i hamulców oraz zwiększenie trwałości akumulatorów. To daleko idące zmiany, które wpłyną na naszą działalność w dużo większym stopniu niż wcześniej wprowadzane przepisy. Są one zgodne z naszą linią rozwoju obsza-*



Euro 7 przewiduje m.in. bardziej rygorystyczne testy czystości spalin dla pojazdów powyżej 3,5 t, prowadzone na drodze, a nie w laboratorium. Norma określi też limit pylenia z hamulców oraz ogumienia, co jest zupełnie nowym wymaganiem. Poza tym obejmie akumulatory samochodowe, określając ich minimalną odporność na zużycie.

ru ESG i szeregu rozwiązań związanych z minimalizacją wpływu działalności spółki na środowisko – podsumowuje Dariusz Cegielski.

Z czym wiąże się nowa norma

Euro 7 przewiduje m.in. bardziej rygorystyczne testy czystości spalin dla pojazdów powyżej 3,5 t, prowadzone na drodze, a nie w laboratorium. Norma określi też limit pylenia z hamulców oraz ogu-

ZMIANY MUSZĄ BYĆ ROZSĄDNE

Dariusz Cegielski,
Prezes Zarządu Trans Polonia



Trans Polonia stara się prowadzić biznes społecznie odpowiedzialny. Tabor, który wykorzystujemy odpowiada wymaganiom ekologicznym obowiązującym w Unii Europejskiej, a silniki wszystkich samochodów spełniają normy spalania Euro 6. W ten sposób oszczędzamy energię i surowce naturalne, a jednocześnie optymalizujemy zużycie paliw. Zdajemy sobie sprawę, że zmiany są nieuchronne i nikt z nas nie ma wątpliwości co do faktu, że nastąpią. Biznes potrzebuje jednak jasnych reguł i rozstrzygnięć, które mają swoje przełożenie na realnie istniejące technologie. Z drugiej strony, w ciągu dekady bądź kilkunastu lat nie wykluczamy silniejszego wzrostu alternatywnych napędów, jako konkurencji dla klasycznych silników spalinowych.



Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami Euro 7 nie zacznie obowiązywać, tak jak pierwotnie planowano, w połowie 2027 r. Zostanie wprowadzona w dwóch etapach – w latach 2030 i 2031. Najpierw obejmie pojazdy do 3,5 t, a rok później, w lipcu, również te o DMC powyżej 3,5 t.

mienia, co jest zupełnie nowym wymaganiem. Poza tym obejmie akumulatory samochodowe, określając ich minimalną odporność na zużycie.

Zgodnie z proponowanymi regulacjami w normie dla pojazdów ciężarowych będą limitowane zawartości formaldehydu (HCHO) i podtlenku azotu (N₂O). Ponadto – podobnie jak w przypadku pojazdów lekkich – zostanie ustalony limit emisji cząstek stałych tak małych jak PM10. Kluczowym rozwiązaniem jest zmniejszenie poziomów emisji we wszystkich nowych pojazdach, przez cały okres ich użytkowania, w poszczególnych warunkach eksploatacji. Jedynym sposobem, żeby sprostać tym oczekiwaniom, będzie zmiana technologii silników i układów oczyszczania spalin. W pismach branżowych pojawiły się kalkulacje, które mówiły, że po wprowadzeniu przez Unię normy Euro 7 koszt średniej

ciężarówka wzrosłby minimum o ok. 3000 euro. Ale to wycenienia Komisji Europejskiej – i trzeba przyznać, że są bardzo optymistyczne. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) przedstawiło zupełnie inne dane. Wynika z nich, że bezpośrednie koszty związane z wprowadzeniem normy Euro 7 dotyczące jednego pojazdu ciężarowego wyniosą średnio 11,7 tys. euro.

Jak podkreśla jednak Dariusz Cegielski, zmiany wpłyną na wszystkich przewoźników drogowych. Część firm poniesie koszty związane z wprowadzeniem do floty pojazdów odpowiadających normie Euro 7, pozostałe będą musiały zmagać się z, chociażby, większymi opłatami drogowymi, związanymi z użytkowaniem pojazdów przystosowanych do niższych norm. ●



Woda w paliwie = problem w biznesie

Jakość paliw, to temat który może przysporzyć wielu problemów każdemu użytkownikowi pojazdów. W przypadku profesjonalnego transportu drogowego problemy z paliwem nabierają szczególnego znaczenia, bowiem mogą zakończyć się uszkodzeniem kosztownego silnika i brakiem możliwości realizacji zleceń transportowych. Jednak problem zwykle sprowadza się do dwóch zagadnień, nie związanych bezpośrednio z samym paliwem – wodą w układzie paliwowym oraz niskimi temperaturami.

Woda w paliwie może prowadzić do poważnych problemów związanych z działaniem silnika oraz elementów układu paliwowego. Aby radzić sobie z tym wyzwaniem, warto zastosować różne metody, które pomagają usuwać istotę problemu. Jednocześnie należy pamiętać o drugim źródle wielu kłopotów, jakim jest niska temperatura otoczenia. W przypadku pojazdów z silnikiem wysokoprężnym, czyli zasilanych olejem napędowym, powodować to może tzw. wytrącenie się parafin z paliwa, co również skutkuje unieruchomieniem pojazdu.

Mróz i wiatr na przeszkodzie

Zacznijmy od drugiego przypadku, bo tu sprawa jest dość prosta. Paliwa w Pol-

sce produkowane i sprzedawane są zgodnie z normą EN-590 z której wynika, że przystosowane jest ono do temperatury minimalnej: minus 20 stopni Celsjusza. Jeżeli temperatura spadnie poniżej wartości przewidzianej normą, każdy użytkownik pojazdu z silnikiem diesla zobowiązany jest stosować dodatki do paliw podnoszące jego parametry. W tym przypadku są to tzw. depresatory, dostępne na większości stacji paliw. Co ciekawe, w niektórych krajach stosuje się po prostu dolewkę benzyny do oleju napędowego, w proporcji 5% co zdecydowanie podnosi odporność tego paliwa na niskie temperatury. Biorąc jednak pod uwagę, że większość pojazdów ciężarowych podczas weekendów stoi na zewnętrznych parkingach i nie znajdujących się

wewnątrz aglomeracji miejskiej, warto też pamiętać o efekcie wiatru (wind effect) który ma zdecydowany wpływ na temperaturę. szczegółowo pokazuje to tabela poniżej:

Temperatura powietrza / Prędkość wiatru	10°C	0°C	-10°C	-20°C	-30°C	-40°C
10 km/h	8,6°C	-3,3°C	-15,3°C	-27,2°C	-39,2°C	-51,1°C
20 km/h	7,4°C	-5,2°C	-17,9°C	-30,5°C	-43,1°C	-55,7°C
30 km/h	6,6°C	-6,5°C	-19,5°C	-32,6°C	-45,6°C	-58,7°C
40 km/h	6,0°C	-7,4°C	-20,8°C	-34,1°C	-47,5°C	-60,9°C
50 km/h	5,5°C	-8,1°C	-21,8°C	-35,4°C	-49,0°C	-62,7°C
60 km/h	5,1°C	-8,8°C	-22,6°C	-36,5°C	-50,3°C	-64,2°C

Skąd ta woda

W przypadku wody problem jest bardziej złożony. Skąd bierze się woda w paliwie i jak temu zapobiec? Wiele osób podejrzewa, że woda dostała się do zbiorników wraz z paliwem tankowanym na stacji paliw. Jednak taka przyczyna w praktyce jest bardzo rzadko spotykana, bowiem wszystkie stacje paliw wyposażone są w specjalne sondy badające zawartość wody w paliwie. W razie wykrycia jej w ilościach grubo poniżej milimetra, załącza się alarm, który informuje o takim fakcie pracowników stacji. Po takim alarmie wzywany jest serwis, którego zadaniem jest odpompowanie wody z paliwa i dopiero po takiej interwencji wznawiana jest sprzedaż paliw.

Skąd zatem bierze się woda w zbiorniku paliwa? Najczęstszą przyczyną jest... wilgotne powietrze, które dostaje się do zbiornika paliwa podczas tankowania, a następnie – w wyniku zmian temperatury – skrapla się z niego woda. Woda może się też dostać do zbiornika w bardziej prozaiczny sposób – na skutek mechanicznych uszkodzeń, takich jak pęknięcia czy korozja oraz uszkodzony korek zbiornika paliwa.

Jak odkryć, jak usunąć?

Objawy obecności wody w paliwie mogą obejmować m.in. problemy z uruchomieniem silnika, zassanie wody przez silnik czy korozja. W przypadku bardzo niskich temperatur, duża ilość wody w mieszance może przysporzyć jeszcze więcej problemów. Zamarzająca woda może przyczynić się do fizycznego uszkodzenia elementów układu paliwowego i silnika.

Żeby usunąć wodę z paliwa, można zastosować kilka podstawowych metod. Pierwszą jest czyszczenie separatora wody – o ile znajduje się on na wyposażeniu pojazdu. W ostatnim czasie większość producentów ciężarówek przeniosło separatory na listę wyposażenia dodatkowego, przez co wielu nabywców zapomina zamówić je do swoich pojazdów. A warto to zrobić.

Większość firm transportowych, zwłaszcza regularnie obsługujących kierunki skandynawskie (gdzie różnica temperatur w ciągu doby może osiągnąć nawet 20 stopni Celsjusza) wyposaża swoje pojazdy w podwójne separatory wody. Są one połączone szeregowo, żeby odseparować wodę

od paliwa jeszcze skuteczniej. W takich warunkach separatory czyszczone są przez kierowców nawet co tydzień.

Drugą czynnością jest wymiana filtra paliwa na nowy. Zawsze zmniejsza to ryzyko dostania się wody do układu wtryskowego. Trzecim sposobem jest stosowanie specjalnych dodatków do paliw, w okresach przejściowych (jesień – zima, zima - wiosna), w których skoki temperatur i przejście przez punkt temperatury zerowej oraz punkty rosy występują najczęściej.

Pamiętajmy i uczulmy też naszych kierowców, że woda w paliwie może prowadzić do bardzo poważnych problemów związanych z działaniem silnika oraz układu paliwowego. W konsekwencji prowadzi to do kosztownych usterek pojazdu, dużych kosztów dodatkowych i ograniczenia możliwości realizowania transportu przez dany pojazd – a więc możliwości zarabiania. Jak widać sposoby i metody, wyeliminować lub poważnie zredukować ryzyko problemu nie są ani szczególnie drogie, ani skomplikowane. Pamiętajmy, by stosować je regularnie. ●

Miroslaw Ganiec



20 lat
razem

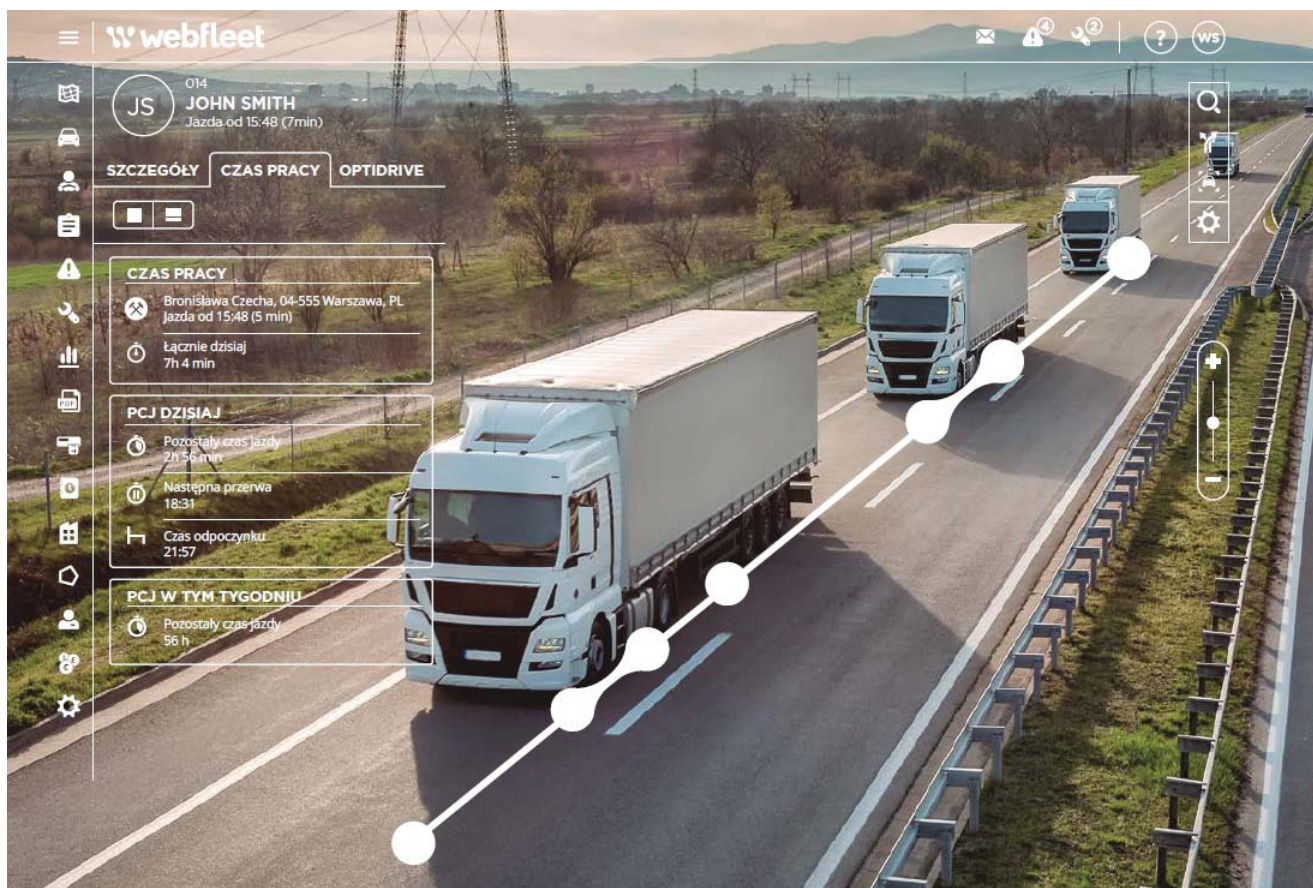
20. EDYCJA
NA OSI
MASTER TRUCK SHOW
OPOLE POLAND
19-21 LIPCA 2024
lotnisko Polska Nowa Wieś

www.mastertruck.pl
www.naosi.pl

www.fb.com/mastertruck

www.fb.com/programnaosi

Program Na Osi



Bezpieczeństwo priorytetem kierowców

Praca kierowcy wymaga ogromnego wysiłku fizycznego i psychicznego. Jak wynika z najnowszego ogólnoeuropejskiego raportu zleconego przez Webfleet, bezpieczeństwo na drogach, korki i infrastruktura drogowa to największe wyzwania dla kierowców.

Według kierowców podniesienie bezpieczeństwa na drogach jest najważniejszą kwestią, która poprawiłaby jakość ich pracy – wynika z „Europejskiego raportu 2023 o kierowcach samochodów dostawczych”¹⁾, którego partnerem branżowym jest Polski Instytut Transportu Drogowego. W badaniu 44% kierowców odpowiedziało twierdząco. Lepsza infrastruktura drogowa uplasowała się na drugim miejscu z wynikiem 41%, podczas gdy mniej czasu straconego w korkach znalazło się na trzecim miejscu z wynikiem 39%.

Poprawa warunków pracy kierowców

Zawód kierowcy to długie godziny spędzone poza domem oraz liczne zagrożenia na drodze. Wypoczęty i skoncentrowany kierowca przekłada się na mniejsze ryzyko wypadków. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Europie w 2022 r. wyniosła 20 640, co stanowi wzrost 4% w stosunku do 2021 r. Choć Polska, wraz z Litwą, odnotowała największy spadek, o ponad 30%, w latach 2019-2022, wskaźnik śmiertelności w naszym kraju nadal

utrzymuje się powyżej średniej UE²⁾. Z raportu wynika, że kierowcy i menedżerowie flot nadal obawiają się o bezpieczeństwo.

Na pytanie, co sprawiłoby, że ich praca stałaby się bardziej satysfakcjonująca, najczęstszą odpowiedzią była „poprawa bezpieczeństwa na drogach”. Jednocześnie, kierowcy wybrali „bezpieczny powrót do domu” jako drugi co do ważności aspekt ich pracy. Problem ten jest najbardziej rozpowszechniony we Włoszech, gdzie większość ankietowanych kierowców (51%) wskazała, że najbardziej zależy im na bezpieczniejszych drogach. Z kolei

¹⁾ Badanie zostało przeprowadzone przez agencję badań rynku OnePoll na próbie 960 kierowców samochodów dostawczych w okresie od 25 lipca do 2 sierpnia 2023 roku. Respondenci pochodzili z Niemiec, Hiszpanii, Francji, Wielkiej Brytanii, Włoch, Holandii i Polski.

²⁾ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-20640-people-died-road-crash-last-year-progress-remains-too-slow-2023-10-19_en



w Polsce taką odpowiedź wskazało 43% kierowców.

Telematyka usprawnia pracę

Raport pokazuje, że większość kierowców chciałaby większej cyfryzacji procesów biznesowych, aby zapewnić im bezpieczeństwo, uniknąć korków i zwiększyć produktywność. Niestety jedynie 33% ankietowanych używa rozwiązań wspierających kierowcę. W związku z tym, że telematyka odgrywa niebagatelną rolę w zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa kierowców, menedżerowie mogą wdrażać takie rozwiązania jak: Webfleet Tachograph Manager, który pomaga zoptymalizować planowanie zleceń. Na przejrzystym pulpicie menedżerowie mogą w jednym miejscu zobaczyć pozostały czas jazdy kie-

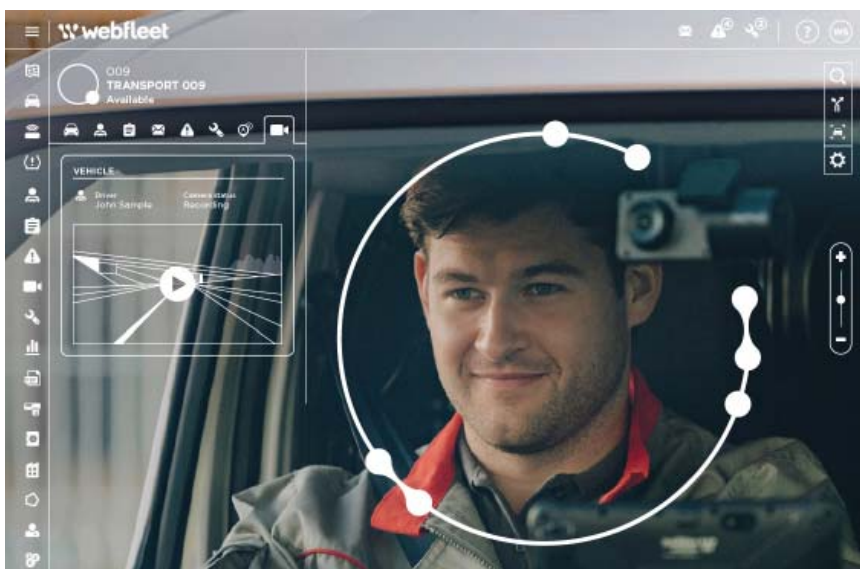
rowców i sprawdzić, jakie jest ich obciążenie pracą. Oprócz tego system Webfleet dostarcza regularne i dokładne informacje o ruchu drogowym, warunkach pogodowych, wypadkach, ewentualnych objazdach, a także innych elementach, które mogą wpływać na przebieg trasy i czas pracy, pozwalając na lepsze planowanie tras i zadań dla kierowców.

Na rynku dostępnych jest szereg aplikacji do zarządzania flotą, takich jak Webfleet Work App, za pomocą których kierowca może efektywnie nawigować i zarządzać codziennymi zleceniami lub

usprawnić kontrole pojazdów i wysłać list kontrolnych za pomocą aplikacji takich jak Webfleet Vehicle Check. Proaktywnym środkiem bezpieczeństwa są również systemy monitorowania ciśnienia w oponach jak Webfleet TPMS, który analizuje ciśnienie lub zachodzące w nim zmiany w czasie rzeczywistym i przesyła odpowiednie informacje do kierowcy podczas jazdy.

Aby ograniczyć stres towarzyszący kierowcy, a także chronić firmę przed nieprawdziwymi oskarżeniami dotyczącymi zdarzeń drogowych, firmy powinny

Dostępnych jest szereg aplikacji do zarządzania flotą, takich jak Webfleet Work App, za pomocą których kierowca może efektywnie nawigować i zarządzać codziennymi zleceniami.



stosować także kamery samochodowe, takie jak CAM50 w rozwiązaniu Webfleet Video. Wbudowana w kamerę sztuczna inteligencja (AI) rejestruje zdarzenia drogowe i pomaga aktywnie przeciwdziałać dekoncentracji kierowcy i innym zagrożeniom na drodze.

Poziom korzystania z nowych narzędzi wspierających bezpieczeństwo wśród kierowców jest niski. Zarówno kierowcy, jak i właściciele firm chcą pracować w bezpieczniejszym środowisku, ale większość nie ma dostępu do najnowocześniejszych technologii. Natomiast ci, którzy już korzystają, w ok. 75% uważają, że poszczególne rozwiązania stanowią dla nich bardzo dużą lub dużą pomoc. ●



Dobre prognozy dla faktoringu na 2024 rok

W mijającym roku światowa branża faktoringowa musiała zmierzyć się z poważnym ograniczeniem wzrostu obrotów. W Polsce, cały sektor odnotował spadek. Prognozy na 2024 rok są jednak optymistyczne, a nowe trendy mogą przyczynić się do jeszcze szybszej poprawy kondycji branży.

Dynamiczny wzrost obrotów branży faktoringowej w 2022 roku związany był bezpośrednio z gospodarczymi i politycznymi wstrząsami wywołanymi pandemią i atakiem Rosji na Ukrainę. W skali światowej wyniósł on ponad 18 proc. W Polsce był jeszcze większy i osiągnął 27 proc. rok do roku. Jaki był 2023 rok i czego eksperci z branży spodziewają się w 2024 roku?

2023 – rok korekty

Za wysoką dynamikę w poprzednich latach odpowiadała głównie inflacja oraz wzrost cen surowców i nośników energii. W 2023 r. sytuacja gospodarcza stopniowo się stabilizowała – malała inflacja, a ceny surowców zaczęły wracać do przedwojennych poziomów. Konsekwencją w kolejnych kwartałach tego roku było wyhamowywanie wzrostu obrotów firm faktoringowych na całym świecie.

Makroekonomiczna sytuacja odbiła się także na polskim sektorze faktoringu, gdzie doszło do pierwszego od wielu lat spad-

ku. Obroty po trzech kwartałach 2023 r. osiągnęły 334,1 mln zł i były o 3,3 proc. niższe, niż rok wcześniej. W ostatnich miesiącach roku trend spadkowy się utrzymał, są to jednak spadki, których branża się spodziewała.



Faktor przejmując na siebie całe ryzyko niewypłacalności dłużnika w zamian za ustaloną w umowie prowizję. W praktyce firma korzystająca z faktoringu pełnego powinna ją traktować w księgach rachunkowych jak sprzedaż wierzytelności.

Pozytywna perspektywa

Choć w obrotach faktoring zanotował ujemną dynamikę, to jednocześnie rośnie liczba firm korzystających z tego typu usług. Na koniec września firmy faktoringowe w Polsce miały o blisko 8 proc. więcej klientów, niż rok wcześniej. – *Dominującą grupę klientów firm faktoringowych stanowią małe i średnie przedsiębiorstwa. W skali światowej to ponad 60 proc. fakturantów* – mówi Marek Wcisło, Dyrektor ds. Partnerstwa w 4Trans Factoring, fintechu specjalizującym się w zapewnianiu płynności finansowej firmom z branży TSL. – *Jak pokazują analizy Polskiego Instytutu Ekonomicznego, w Polsce MŚP też coraz częściej wybierają właśnie ten sposób finansowania, ograniczając lub wręcz rezygnując z leasingu i kredytów. Nie jest to zaskoczeniem, bo dzięki rozwiązaniom cyfrowym w faktoringu firma uzyskać może pieniądze za fakturę zgłoszoną do finansowania online dosłownie w ciągu minut.*

Dość znacząco rośnie również w Polsce średnia wartość finansowanych przez firmy

faktoringowe faktur. Według danych z października wynosiła ona 8943 zł, a więc o 14 proc. więcej, niż przed rokiem.

Powyższe dane, w połączeniu ze spodziewanym odblokowaniem środków z Krajowego Planu Odbudowy, które powinny znacznie ożywić gospodarkę, skłaniają branżę faktoringową do ostrożnego optymizmu. Jej przedstawiciele prognozują na przyszły rok powrót tendencji wzrostowej.

AI wsparciem dla faktoringu

W perspektywie najbliższych lat ważnym czynnikiem wpływającym na poprawę wyników branży faktoringowej będzie niewątpliwie wykorzystanie najnowszych technologii. Już teraz niektóre firmy wykorzystują uczenie maszynowe i sztuczną inteligencję w usprawnianiu wielu aspektów swojej działalności. Mowa tu zarówno o automatyzacji procesów biznesowych, jak i analizie danych, obsłudze klienta, czy zarządzaniu ryzykiem. – Wykorzystanie najnowszych technologii może wydatnie usprawnić bieżącą działalność firm faktoringowych. Możliwości jakie daje obecnie sztuczna inteligencja, pozwalają na zautomatyzowanie wielu elementów procesu weryfikacji klientów, ich kontrahentów i faktur. Skutkuje to poprawą jakości obsługi klientów, a jednocześnie obniża ryzyko transakcji – uważa Marek Wcisło z 4Trans Factoring.

Kolejnym elementem cyfrowej transformacji w usługach finansowych w skali glo-

balnego finansowania tej samej faktury. Pozwala też znacznie szybciej przeprowadzić weryfikację poszczególnych faktur, a także w ogóle kontrahentów i historii ich wierzytelności. W konsekwencji cały proces finansowania faktur ulega znacznemu skróceniu.



Choć w obrotach faktoring zanotował ujemną dynamikę, to jednocześnie rośnie liczba firm korzystających z tego typu usług. Na koniec września firmy faktoringowe w Polsce miały o blisko 8 proc. więcej klientów, niż rok wcześniej.

Faktoring zrównoważonego rozwoju

Jak zauważyli twórcy globalnego raportu EY CEO Outlook Pulse Survey, sztuczna inteligencja jest również pomocna w transformacji firm w stronę zrównoważonego rozwoju. W kontekście faktoringu jest to o tyle istotne, że na rynku usług finanso-

w 2024 r. będzie on szczególnie zauważalny. W umowach z celami ESG wysokość prowizji lub samo finansowanie faktur danego klienta uzależnione jest od spełniania przez niego zapisanych w umowie kryteriów lub osiągnięcia w wyznaczonym czasie celów w zakresie zrównoważonego rozwoju.

Cross-border w faktoringu

We współczesnym zglobalizowanym świecie prowadzenie handlu międzynarodowego nie jest już wyzwaniem, nawet dla mniejszych biznesów, tym bardziej w ramach jednolitego rynku Unii Europejskiej. Dzięki temu, coraz częściej firmy z sektora MŚP decydują się na to, żeby sprzedawać, kupować, lub także świadczyć usługi poza granicami własnego kraju. W nadchodzącym roku szacuje się, że ich liczba będzie wzrastać.

Specyfiką transakcji międzynarodowych jest jeszcze dłuższy, niż w wypadku krajowych, okres płatności faktur. Nierzadko wynosi on nawet 120 dni. W tej sytuacji przedsiębiorcy tym bardziej potrzebują narzędzi zapewniających im płynność finansową, a więc między innymi faktoringu międzynarodowego. Wykorzystując międzynarodowy faktoring mogą, tak jak w wypadku finansowania faktur krajowych, ograniczyć ryzyko zatorów płatniczych i konsekwencji niewypłacalności kontrahentów. Dodatkowo niwelują ryzyko kursowe, które w wypadku rachunków z bardzo długim terminem płatności może być rzeczywiście duże. ●

MIĘDZYNARODOWY FAKTORING PRZYNOSI KORZYŚCI

Marek Wcisło, Dyrektor ds. Partnerstwa w 4Trans Factoring

Wiele polskich firm decyduje się na wyjście ze swoją ofertą na inne rynki, widząc w tym szansę na dalszy rozwój. Wykorzystując międzynarodowy faktoring mogą, tak jak w wypadku finansowania faktur krajowych, ograniczyć ryzyko zatorów płatniczych i konsekwencji niewypłacalności kontrahentów. Dodatkowo niwelują ryzyko kursowe, które w wypadku rachunków z bardzo długim terminem płatności może być rzeczywiście duże.



balnej, który może usprawnić i zwiększyć bezpieczeństwo transakcji jest technologia blockchain. Poza zabezpieczeniem danych przed ingerencją z zewnątrz, można ją też wykorzystać na inne sposoby.

W branży faktoringowej może ona na przykład uniemożliwiać próby wielo-

wych coraz silniejszy staje się trend oferowania specjalnych, korzystniejszych ofert dla firm spełniających kryteria ESG (środowisko, społeczeństwo, ład korporacyjny).

Choć trend ten można zaobserwować już w usługach faktoringowych na całym świecie, w tym w Polsce, eksperci przewidują, że



Reklamacje w transporcie drogowym – kiedy można je składać?

Gdy jakkolwiek towar czy usługa nie spełnia oczekiwań lub założonych standardów, możliwe jest złożenie reklamacji. Nie inaczej jest w transporcie drogowym. Jeśli przewoźnik nie wykona umowy przewozu lub zrobi to nienależycie, powinien liczyć się z możliwością otrzymania reklamacji.

Jakie są najważniejsze zasady i terminy związane z reklamacjami?

Podstawą złożenia reklamacji jest oczywiście niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu. Co istotne, ustawa prawo przewozowe w art. 75 ust. 1 wskazuje, że dochodzenie roszczeń w postępowaniu sądowym na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu przysługują uprawnionemu dopiero po bezskutecznym wyczerpaniu drogi reklamacji. Reklamacja to więc pierwszy krok na drodze do dochodzenia swoich praw przez poszkodowanego, która musi poprzedzić skierowanie sprawy do sądu. – *Z praktyki konsumenckiej wiemy, że rozpatrywanie reklamacji może trwać bardzo długo. W przypadku transportu tę kwestię reguluje wspomniana wyżej ustawa, która ust. 2 precyzuje, że reklamację uważa się za bezskuteczną, jeżeli dłużnik nie zapłacił dochodzonych należności w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia reklamacji* – tłumaczy Mateusz Pernak, prawnik w TC Kancelarii Prawnej.

Reklamacje w transporcie krajowym

Złożenie reklamacji ma również wpływ na bieg terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy przewozu. W art. 77 ust. 4 ustawy prawo przewozowe określono, że bieg przedawnienia zawiesza się na okres od dnia wniesienia reklamacji lub wezwania do zapłaty do dnia udzielania odpowiedzi na reklamację lub wezwanie do zapłaty i zwrócenia załączonych dokumentów. Należy jednak pamiętać, że zawieszenie to nie to samo co przerwanie biegu przedawnienia. W związku z tym, po udzieleniu odpowiedzi na reklamację bądź po upływie trzymiesięcznego terminu wskazanego powyżej, bieg terminu przedawnienia zostanie wznowiony z uwzględnieniem okresu przed reklamacją. Oznacza to, że nie będzie on liczony od nowa.

Reklamacja w transporcie krajowym wpływa jeszcze na jedną rzecz, mianowicie na odsetki. Jednakże mowa tutaj o odsetkach z innych tytułów aniżeli z tytułu niezapłaconych należności. W takich przypadkach odsetki oblicza się od dnia wniesienia reklamacji. Jest to określenie nieprecyzyjne ale zgodnie ze stanowiskiem przyjętym w doktrynie obliczanie odsetek od dnia wniesienia reklamacji znajdzie zastosowanie w przypadku należności, co do których strony nie uzgodniły terminu płatności umownie, czyli takich, które wyniknęły nieprzewidywanie.

Warunki i treść reklamacji

Warunki, które musi spełnić reklamacja w przypadku transportu drogowego, reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie ustalania stanu

przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego. Zgodnie z nim reklamacja może być złożona w formie:

- pisemnej – w jednostce organizacyjnej przewoźnika, punkcie odprawy albo za pośrednictwem przesyłki pocztowej,
- elektronicznej – pod warunkiem, że przewoźnik posiada takie środki (np. reklamacja przez stronę www),
- ustnej – zeznanie powinno być wpisane do protokołu, czego dokona pracownik jednostki organizacyjnej przewoźnika,
- dokumentowej – z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej.

Reklamacja powinna zawierać podstawowe informacje, w tym dane osobowe przewoźnika i osoby uprawnionej do zgłoszenia reklamacji, kopię dokumentu przewozowego, dane określone przez przewoźnika w celu identyfikacji umowy przewozu w razie braku jej kopii, jak również uzasadnienie reklamacji, udokumentowaną kwotę roszczenia oraz rachunek bankowy do wypłaty należności. W przypadku reklamacji wnoszonej pisemnie lub dokumentowo należy pamiętać o opatrzeniu jej odpowiednim podpisem. Przewoźnik ma 30 dni na udzielenie odpowiedzi na reklamację. Przez udzielenie odpowiedzi należy rozumieć nadanie jej przesyłką pocztową albo wysłanie z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej. Nie udzielenie odpowiedzi skutkować będzie uwzględnieniem reklamacji przez przewoźnika.

Przywoływane wyżej rozporządzenie wskazuje również, że na wniesienie reklamacji zgłaszający ma 1 rok, jednak ten termin może zostać skrócony. – *Do skrócenia terminu może dojść, jeśli towar nie został dostarczony na czas, czyli nastąpiło opóźnienie w przewozie. Wtedy reklamację trzeba złożyć w ciągu dwóch miesięcy. Ten okres*

Reklamacja a przewozy międzynarodowe

W przypadku transportu międzynarodowego, odpowiednich regulacji na temat reklamacji należy szukać w Konwencji CMR. Zgodnie z nią, przewożony towar musi zostać sprawdzony przez przewoźnika i odbiorcę, a ewentualne zastrzeżenia należy umieścić w dokumencie CMR. Reklamacja powinna więc zostać zgłoszona już przy od-



Reklamacja powinna zawierać podstawowe informacje, w tym dane osobowe przewoźnika i osoby uprawnionej do zgłoszenia reklamacji, kopię dokumentu przewozowego, dane określone przez przewoźnika w celu identyfikacji umowy przewozu w razie braku jej kopii, jak również uzasadnienie reklamacji, udokumentowaną kwotę roszczenia oraz rachunek bankowy do wypłaty należności.

biorze towaru, co automatycznie zawiesza bieg przedawnienia.

Przepisy konwencji w odniesieniu do reklamacji stanowią również, że:

- jeśli odbiorca przyjął towar bez jego sprawdzania albo nie zgłosił przewoźnikowi zastrzeżeń, to wówczas przyjmuje się, że stan towaru w chwili odbioru był zgodny z tym, co widniało w treści listu

to ukryte uszkodzenia, odbiorca towaru może zgłosić pisemne zastrzeżenia (reklamację) w ciągu 7 dni,

- opóźnienie w dostawie towaru może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia pozostawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.

Niedotrzymanie wymienionych wyżej terminów uniemożliwi dochodzenie rosz-

czeń przez osobę uprawnioną, dlatego każdy uczestnik branży transportowej powinien być ich świadomy.

Jak zauważa ekspert TC Kancelarii Prawnej, konwencja CMR kilkakrotnie wskazuje na formę złożenia reklamacji, ale nie na jej wymogi. Czym więc się kierować przy tworzeniu dokumentu reklamacyjnego? – *Ponieważ stosowne przepisy nie dostarczają szczegółowych wytycznych, wnosząc reklamację obejmującą przewóz międzynarodowy można kierować się zasadami wyznaczonymi przez prawo krajowe. Ich zastosowanie nie powinno wpłynąć na zasadność roszczenia – mówi Mateusz Pernak.*

Również w przypadku transportu międzynarodowego istnieje możliwość dochodzenia odsetek od kwoty odszkodowania, które należy naliczać od dnia skierowania pisemnej reklamacji do przewoźnika. Jest to kolejny argument przemawiający za tym, żeby skrupulatnie przeprowadzać procedury reklamacyjne. ●

Reklamacja to pierwszy krok na drodze do dochodzenia swoich praw przez poszkodowanego, która musi poprzedzić skierowanie sprawy do sądu. Złożenie reklamacji ma również wpływ na bieg terminu przedawnienia roszczeń wynikających z umowy przewozu.

wyduża się do 3 miesięcy, gdy przewoźnik wyśle wezwanie do zapłaty z tytułu przewozu. W takiej sytuacji czas zaczyna się liczyć od dnia otrzymania dokumentu – zwraca uwagę Mateusz Pernak.

przewozowego, więc w braku przeciwnego dowodu nie może on już zgłosić reklamacji co do stanu towaru,

- jeśli zarówno odbiorca jak i przewoźnik sprawdzili stan towaru, ale później odkry-

Przewoźników czekają kolejne zmiany.

Nowy system ma uszczelnić handel z krajami spoza UE

Unia Europejska przystępuje do wdrażania Import Control System (ICS2). Ma on służyć do przekazywania informacji o ładunkach między UE a krajami trzecimi. Polskie firmy transportowe muszą przygotować się do zmian, jakie wprowadza Import Control System 2. Brak dopełnienia formalności może spowodować zatrzymanie towarów na granicy UE.



Wprowadzenie zmian związanych z nowym systemem Import Control System 2 odbywać się będzie etapowo. Dla przewoźników transportu drogowego okres przejściowy rozpocznie się 1 kwietnia 2025.

Wprowadzenie Import Control System 2 ma za zadanie uszczelnić handel z krajami spoza Unii Europejskiej. Dla przewoźników i spedytorów oznacza to jednak nowe obowiązki i większą odpowiedzialność. – Zgodnie z Import Control System 2 wszystkie towary przychodzące z krajów trzecich muszą być zgłaszane do granicznych organów celnych w celu określenia ryzyka z tytułu ich wprowadzenia na obszar UE – mówi Joanna Porath, właścicielka agencji celnej AC Porath.

Odpowiedzialność przewoźników

Firmy transportowe będą musiały złożyć komplet danych celem utworzenia przywózowej deklaracji skróconej dla przewożonych towarów przed ich przybyciem na zewnętrzną granicę UE. W nowym systemie wymagane będzie przedstawienie m.in.: konosamentu armatorskiego lub przewoźnika (MBL), wszystkich podległych danemu środkowi transportu konosamentów spedytorskich (HBL), numeru EORI EU importera, 6-cio cyfrowego kod HS towaru. Bez przedstawienia wskazanych informacji nie będzie możliwe prawidłowe uzupełnienie deklaracji przywózowej PDS. – *Warto pamiętać, że Import Control System 2 określa rozszerzony zakres odpowiedzialności przewoźnika lub armatora z tytułu wprowadzenia towa-*

ru na obszar celny Unii Europejskiej. Jako strony odpowiedzialne za tę operację jasno są określone wszystkie podmioty wystawiające konosamenty spedytorskie, importerzy z terenu Unii Europejskiej, operatorzy pocztowi, kurierzy, a także operatorzy transportu kombinowanego – wyjaśnia Joanna Porath.

Brak przygotowania pod kątem operacyjnym lub technicznym firm transportowych do nowej, rozszerzonej fazy systemu ICS2 może spowodować zatrzymanie towarów na granicy Unii Europejskiej. Może też dojść do

zablokowania możliwości zgłoszenia towaru do procedury celnej przez funkcjonariuszy organów celno – skarbowych towarów, których będą obowiązywać podwyższone standardy z zakresu ryzyka celnego. – *Nieprawidłowo złożone lub niepełne przywózowe deklaracje skrócone będą odrzucane lub będą podlegały dodatkowej interwencji ze strony organów celno-skarbowych, skutkującej zastosowaniem ewentualnych sankcji krajowych lub kar finansowych z tytułu niezgodności* – mówi Joanna Tymińska z Akademii Celnej AC Porath.

Zmiany będą wprowadzane stopniowo

Nowy system Import Control System 2, działający w modelu „jednego okna dostępu” (single access point) ma zastąpić zdecentralizowany system ICS1. Wprowadzanie zmian będzie się odbywało stopniowo. Pod koniec ubiegłego roku rozpoczęła się faza pełnego przejścia na ICS2 w transporcie lotniczym. Natomiast kolejnymi etapami wdrożenia systemu są:

- od 3 czerwca 2024 – rozpoczęcie okresu przejściowego dla transportu morskiego i żeglugi śródlądowej;
- od 4 grudnia 2024 – początek implementacji dla armatorów i przewoźników, a także rozpoczęcie okresu przejściowego dla spedytorów oraz wystawców konosamentów spedytorskich (HBL);
- od 1 kwietnia 2025 – początek implementacji dla spedytorów oraz wystawców konosamentów spedytorskich (HBL), a także rozpoczęcie okresu przejściowego dla transportu drogowego oraz kolejowego;
- od 1 września 2025 – początek implementacji dla transportu drogowego oraz kolejowego.

Wprowadzanie systemu ICS2 jest rozłożone w czasie, ale zdaniem ekspertów firmy transportowe oraz pozostali uczestnicy łańcucha dostaw już teraz powinni zacząć przygotowania do tych zmian. ●

IMPORT SPOZA UE Z NOWYMI PROCEDURAMI

Joanna Porath,
właścicielka
agencji celnej
AC Porath



Zgodnie z Import Control System 2 wszystkie towary przychodzące z krajów trzecich muszą być zgłaszane do granicznych organów celnych w celu określenia ryzyka z tytułu ich wprowadzenia na obszar UE. Rozszerzony zakres odpowiedzialności obejmie wprost przewoźnika lub armatora. Jako strony odpowiedzialne za tę operację jasno są określone wszystkie podmioty wystawiające konosamenty spedytorskie, importerzy z terenu Unii Europejskiej, operatorzy pocztowi, kurierzy, a także operatorzy transportu kombinowanego.

4
HALE
TARGOWE

**XI Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

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

translogistica.pl

400
wystawców

10 850
uczestników

45%
firm z zagranicy

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



Rok pod znakiem podwyżek

Poprzedni rok przyniósł liczne zmiany legislacyjne i biznesowe. Spowolnienie gospodarcze, które dało się we znaki również w sektorze transportowym przełożyło się na potrzebę ograniczania wydatków i jeszcze większej kontroli kosztów. Wszystko wskazuje na to, że w drodze do oszczędności postępować będzie trend optymalizacji działań i technologizacji polskich przedsiębiorstw. To m.in. za sprawą kolejnych podwyżek, które czekają branżę TSL.

Jakie wyzwania i podwyżki czekają branżę TSL w tym roku?

Ubiegły rok przyniósł wiele zmian, m.in. w rozliczaniu czasu pracy kierowców. Przede wszystkim był pełnym rokiem rozliczeń wg. nowych zasad, co oznacza, że rewolucyjne zmiany w wynagrodzeniach polskich kierowców, wprowadzone w lutym 2022, obowiązywały przewoźników przez pełne 12 miesięcy. Z tego względu po raz pierwszy firmy, wykonujące transport międzynarodowy, odczuły wzrost kwoty przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia, która podniosła się o ponad 1 000 zł względem 2022 roku. Oznaczało to znaczny wzrost odprowadzanych składek.

Przełomowym momentem dla przewoźników był okres wakacyjny. W lipcu druga zmiana stawki minimalnego wynagrodzenia wiązała się z koniecznością uaktualnienia umów kierowców. Wtedy to wprowadzono również istotne zmiany w rozliczeniach tzw. wirtualnych diet – ulg określających wysokość wynagrodzenia bez ZUS i podatku, a przewoźnicy byli zobowiązani do ich natychmiastowego wdrożenia. Latem zaczął się okres urlopowy, który okazał się również nie lada wyzwaniem dla przewoźników. – Firmy transportowe przy planowaniu swojego budżetu nie do końca

uwzględniły w nim wszystkie wydatki i taką luką były właśnie koszty związane z wypłaceniem wynagrodzenia urlopowego, które sprawiały wiele problemów przewoźnikom. Zgodnie z przepisami za tego typu nieobecności w pracy kierowca powinien dostać prawie identyczne wynagrodzenie, jakie otrzymałby normalnie za przepracowane dni, a na to nie każdy pracodawca był przygotowany. Podobna sytuacja dotyczyła szkoleń okresowych w wymiarze 35 godzin, które powinny być uwzględnione na ewidencji czasu pracy. Co przekłada się to na dalsze nadwyrężenie budżetu

firmowego. Z kolei, wprowadzone zmiany w rozliczeniu tzw. „wirtualnych dietach” pozwoliły złapać oddech firmom transportowym, bo dzięki nim można było obniżyć zobowiązania podatkowo-zusowe. Dodano także możliwość wprowadzenia zwrotu kosztów sanitariatów, które są zwolnione z podatku oraz najczęściej także ze składek. Pozwala to zoptymalizować wynagrodzenie kierowców. I to właśnie na prawidłowym przeliczaniu wynagrodzeń kierowców, uwzględniających nowe zmiany i ulgi, koncentrowały się działania ekspertów OCRK. Na webinarach przypominaliśmy również o korzyściach, wynikających z wypłaty wynagrodzenia zgodnie z przepisami. Zaktualizowaliśmy także system 4Trans, który jest w stanie automatycznie na podstawie danych z kart kierowców i tachografów, przeliczyć liczbę dniówek w trasie, a następnie pomnożyć przez odpowiednią stawkę wynagrodzenia netto i podać kwotę brutto, biorąc pod uwagę wszystkie ulgi i wymagane składniki wynagrodzenia, zgodnie z przepisami – komentuje Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Inelo z Grupy Eurowag.

Transportowe spowolnienie w 2023 roku

Jak wynika z raportu „Rynek transportowo-logistyczny w Europie”, platformy Trans.eu, polska gospodarka zmniejszyła się średnio o 0,5 proc. w pierwszym półroczu 2023 roku. Choć druga połowa roku była nieco



Firmy wykonujące transport międzynarodowy, odczuły wzrost kwoty przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia, która podniosła się o ponad 1 000 zł względem 2022 roku. Oznaczało to znaczny wzrost odprowadzanych składek.

NOWE PRZEPISY CZASAMI ZASKAKIWAŁY

Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Inelo z Grupy Eurowag



Koszty związane z wypaczeniem wynagrodzenia urlopowego sprawiły wiele problemów przewoźnikom. Zgodnie z przepisami za tego typu nieobecności w pracy kierowca powinien dostać prawie identyczne wynagrodzenie, jakie otrzymałby normalnie za przepracowane dni, a na to nie każdy pracodawca był przygotowany. Podobna sytuacja dotyczyła szkoleń okresowych w wymiarze 35 godzin, które powinny być uwzględnione na ewidencji czasu pracy. Co przekłada się to na dalsze nadwyrężenie budżetu firmowego. Z kolei, wprowadzone zmiany w rozliczeniu tzw. „wirtualnych dietach” pozwoliły złapać oddech firmom transportowym, bo dzięki nim można było obniżyć zobowiązania podatkowo-zusowe. Dodano także możliwość wprowadzenia zwrotu kosztów sanitariatów, które są zwolnione z podatku oraz najczęściej także ze składek. Pozwala to zoptymalizować wynagrodzenie kierowców.

lepsza – III kwartał przyniósł wzrost PKB na poziomie 0,4 proc. r/r, a do 2024 roku ma wzrosnąć do 2 proc. – to i tak firmy przewozowe mierzyły się z niższym zapotrzebowaniem na usługi transportowe. Wynikał on m.in. z mniejszej konsumpcji, inflacji czy

i analiza danych. – *Tematem przewodnim wśród przewoźników w poprzednim roku była kontrola nad kosztami i optymalizacja procesów transportowych. Firmy musiały stawić czoła zmniejszonej rentowności przewozów i wysokim kosztom stałym*

W Polsce ceny paliw pozostawały na niskim poziomie w porównaniu do sąsiednich krajów, co przyczyniło się do braku opłacalności importu oleju napędowego, a w konsekwencji pojawiły się trudności z jego dostępnością na niektórych stacjach.

obniżki stawek spotowych, które znacznie spadły (blisko o 15 pkt.) pod koniec roku w porównaniu do 2022.

Rynek transportowy cechuje niepewność, więc kluczowym elementem strategii firm transportowych staje się zbieranie

i zmiennym. Z tego względu dużym zainteresowaniem cieszyły się systemy TMS, które w zależności od indywidualnych potrzeb firm i stopnia zaawansowania mogą służyć jako prosty rejestr zleceń, ale także mogą być kompleksowym narzędziem do planowania, trasowania, obliczania kosztów, a dzięki temu mieć niebagatelną wpływ na podejmowanie trafnych decyzji biznesowych. Biorąc pod uwagę ten trend technologiczny, do telematyki GBox dodaliśmy moduł FireMini, który stał się standardowym elementem systemu. Oznacza to, że przewoźnik, który wyposaży się w telematykę Inelo, otrzyma również w pakiecie TMSa w wersji mini, pozwalający na tworzenie zleceń, wystawienie faktur czy zaplanowanie tras z uwzględnieniem opłat drogowych. Warto dodać, że ta ostatnia funkcja nabrała szczególnego znaczenia w perspektywie ogromnych podwyżek niemieckiego myta pod koniec 2023. Ich wzrost zmobilizował firmy transportowe do dokładniejszej analizy opłacalności trasy – niezbędnej informacji do negocjacji stawek z klientami. Cyfrowe mapy, któ-

re umożliwiają liczenie kosztów stały się narzędziem bardzo potrzebnym firmom, biorąc pod uwagę również fakt, że w bieżącym roku kolejne kraje zapowiedziały wzrost opłat drogowych – komentuje Tomasz Czyż, główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych, Inelo z Grupy Eurowag.

Z kolei Jakub Jabłoński z Grupy Eurowag zauważa, że spadek stawek za transport, a w konsekwencji spowolnienie na rynku mógł być związany m.in. z obniżką cen paliw, zauważalnym zwłaszcza w drugiej połowie 2023 roku – *Wtedy to w Polsce ceny paliw pozostawały na niskim poziomie w porównaniu do sąsiednich krajów, co przyczyniło się do braku opłacalności importu oleju napędowego, a w konsekwencji pojawiły się trudności z jego dostępnością na niektórych stacjach. Niemniej jednak nasze stacje paliwowe tzw. Truck Parki Eurowag pracowały przez cały ten okres bez przerwy i nie mieliśmy trudności z dostarczeniem paliwa, dzięki stałej współpracy z producentami i kluczowymi importerami* – dodaje ekspert.

Digitalizacja łańcucha dostaw na topie

Coraz większe oczekiwania zleceniobiorców w zakresie realizacji przewozów, ko-



W 2024 roku firmy transportowe czeka pierwsza, obowiązkowa wymiana tachografów, które mają na to czas do 31 grudnia. Będzie trzeba zastąpić tachografy analogowe i cyfrowe zamontowane przed 2019 roku w pojazdach przeznaczonych do transportu międzynarodowego na tachografy inteligentne drugiej wersji (G2V2).

rzamy w dobrym kierunku. Oznacza to, że integracja systemów TMS z telematyką to zjawisko, które będzie się dalej pogłębiać. Do bycia bardziej elastycznym wobec klientów i podejmowania trafniejszych decyzji niezbędna jest analiza danych. I tutaj trzeba pamiętać o tym, że nie wystarczy mieć systemu, ale

do nawet 100 USD przez większą część 2024 roku.[3] Aktualnie kosztuje około 79 USD za dolarów (stan na 02.02.2024).[4], a już niewielkie zmiany ceny mogą przełożyć się na wyższą cenę paliwa. – *Już widzimy na rodzimym podwórku, że ceny paliwa są wyższe niż jeszcze kilka tygodni temu, a pochodną tych zmian jest również m.in. wzrost opłaty paliwowej w Polsce od początku roku, gdzie paliwo podrożało od 2 do 5 groszy za litr w zależności od wybranego rodzaju oleju napędowego. Nie inaczej jest również w innych krajach. Na przykład w ostatnim czasie na Węgrzech weszła zaplanowana podwyżka akcyzy od paliwa o około 0,08 euro za litr. Z kolei w Niemczech olej napędowy również zdrożał, czego konsekwencją jest prawdopodobnie znacząca podwyżka podatku od emisji CO₂, która od niedawna obowiązuje w tamtym regionie. Na to wszystko nakłada się również niestabilna sytuacja geopolityczna na Bliskim Wschodzie, która może ograniczyć produkcję i import ropy. Pozostaje więc pytanie o skalę ewentualnych dalszych wzrostów cen paliwa i jak one przełożą się na rentowność frachtów przewoźników* – zaznacza Tomasz Góralewicz, Sales National Manager z polskiego oddziału Eurowag.

Z kolei Tomasz Czyż zauważa, że w temacie redukcji kosztów transportowych

TRUDNE CZASY MOBILIZUJĄ

Tomasz Czyż, główny ekspert ds. rozwiązań technologicznych, Inelo z Grupy Eurowag



Tematem przewodnim wśród przewoźników w poprzednim roku była kontrola nad kosztami i optymalizacja procesów transportowych. Firmy musiały stawić czoła zmniejszonej rentowności przewozów i wysokim kosztom stałym i zmiennym. Z tego względu dużym zainteresowaniem cieszyły się systemy TMS, które w zależności od indywidualnych potrzeb firm i stopnia zaawansowania mogą służyć jako prosty rejestr zleceń, ale także mogą być kompleksowym narzędziem do planowania, trasowania, obliczania kosztów, a dzięki temu mieć niebagatelny wpływ na podejmowanie trafnych decyzji biznesowych.

nieczność ograniczania kosztów na każdym kroku i analiza zleceń sprawiają, że już same kręcące się kółka nie wystarczają w transporcie. Dlatego też budowanie świadomości z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań to trend, który będzie się umacniał. – *Nie wszystko jest jeszcze zrobione na tym polu, bo są firmy, które mogą nie do końca wiedzieć o wszystkich możliwościach zaawansowanych narzędzi dla transportu, ale zmie-*

trzeba zadbać także o jakość wprowadzanych danych. To one są kluczem do wdrożenia oprogramowania z sukcesem – mówi Tomasz Czyż, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

Paliwo jeszcze w górę?

Bank inwestycyjny Goldman Sachs szacuje, że cena baryłki ropy będzie prawdopodobnie wahać się w przedziale od 70 USD

jednym z obszarów do zaopiekowania się jest kwestia planowania tankowań – W systemach TMS podczas planowania trasy można uwzględnić tankowania wraz z poglądem cen na stacjach lub bezpośrednio na portalach kart paliwowych. Dzięki temu możemy obserwować ceny w czasie rzeczywistym i na ich podstawie decydować, gdzie i ile litrów ma zatankować kierowca. Z kolei integracja telematyki z TMS-em pozwala na raportowanie wykonania tej czynności. Wtedy to kierowca na swoje zainstalowane urządzenie w pojeździe otrzymuje zadanie zatankowania, które następnie musi potwierdzić. A w perspektywie rosnących kosztów paliwa możliwość zaplanowania odpowiednio tankowań staje się kluczowa – dodaje ekspert.

Strategia przed wszystkim

Rok 2024 rozpoczął się znacznym podniesieniem przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia – do 7 824 zł, co oznacza, że przewoźników czekają kolejne pod-

wyżki opłat. Tylko przemyślana strategia i odpowiednio rozplanowany budżet pomogą firmom przewozowym utrzymać stabilność finansową. – Podniesienie progu przeciętnego prognozowanego wy-

nego wynagrodzenia kierowców, który w wielu przypadkach oznacza podwyżkę również wynagrodzenia o 700 zł brutto. Pracodawcy jednak mogą zmniejszyć skalę tych kosztów, wprowadzając do

CENY PALIW WCIĄŻ NIEPEWNE

Tomasz Góralewicz, Sales National Manager z polskiego oddziału Eurowag



Pochodną rosnących cen paliwa jest również m.in. wzrost opłaty paliwowej w Polsce od początku roku, gdzie paliwo podrożało od 2 do 5 groszy za litr w zależności od wybranego rodzaju oleju napędowego. Nie inaczej jest również w innych krajach. Na przykład w ostatnim czasie na Węgrzech weszła zaplanowana podwyżka akcyzy od paliwa o około 0,08 euro za litr. Z kolei w Niemczech olej napędowy również zdrożał, czego konsekwencją jest prawdopodobnie znacząca podwyżka podatku od emisji CO₂, która od niedawna obowiązuje w tamtym regionie. Na to wszystko nakłada się również niestabilna sytuacja geopolityczna na Bliskim Wschodzie, która może ograniczyć produkcję i import ropy. Pozostaje więc pytanie o skalę ewentualnych dalszych wzrostów cen paliwa i jak one przełożą się na rentowność frachtów przewoźników.

nagrodzenia powoduje najczęściej ponad 12 proc. wzrost odprowadzanych składek od pensji dla pracodawców. Warto dodać, że firmy transportowe czeka ponownie dwukrotny wzrost minimal-

swojej firmy odpowiednią strategią np. stosowanie zwrotu kosztów sanitariatów i odpowiednią strukturę wynagrodzenia – podkreśla Mateusz Włoch, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

W systemach TMS podczas planowania trasy można uwzględnić tankowania wraz z poglądem cen na stacjach lub bezpośrednio na portalach kart paliwowych. Dzięki temu możemy obserwować ceny w czasie rzeczywistym i na ich podstawie decydować, gdzie i ile litrów ma zatankować kierowca.



Rynek transportowy cechuje niepewność, więc kluczowym elementem strategii firm transportowych staje się zbieranie i analiza danych. Tematem przewodnim wśród przewoźników w poprzednim roku była kontrola nad kosztami i optymalizacja procesów transportowych. Dużym zainteresowaniem cieszyły się systemy TMS, które w zależności od indywidualnych potrzeb i stopnia zaawansowania mogą służyć jako prosty rejestr zleceń, ale także mogą być kompleksowym narzędziem do planowania, trasowania, obliczania kosztów, a dzięki temu mieć niebagatelny wpływ na podejmowanie trafnych decyzji biznesowych.

Coraz mniej manipulacji na drodze

W 2024 roku firmy transportowe czeka pierwsza, obowiązkowa wymiana tachografów, które mają na to czas do 31 grudnia. Będzie trzeba zastąpić tachografy analogowe i cyfrowe zamontowane przed 2019 roku w pojazdach przeznaczonych do transportu międzynarodowego na tachografy inteligentne drugiej wersji (G2V2). – Nie można zaktualizować dotychczasowo działających tachografów z racji tego, że najnowsze tachografy mają zupełnie inne wymagania dotyczące sygnału lokalizacji. Oznacza to, że konieczna jest ich fizyczna wymiana w pojeździe, którą przewoźnicy pokryją z własnej kieszeni. Już teraz wymiana tachografu wiąże się z kosztem co najmniej kilku tysięcy złotych i jest tym większa im starszy pojazd oraz im więcej komponentów trzeba wymienić lub dodać. Trzeba również pamiętać o tym, że pojazd musi pojawić się w warsztacie tachografów, co zajmuje czas, dlatego też całą procedurę wymiany dobrze jest zaplanować ze sporym wyprzedzeniem i najlepiej rozłożyć ją w czasie – komentuje Mateusz Włoch, ekspert Inelo z Grupy Eurowag. ●



W 2024 roku firmy transportowe będą również odczuwały rosnącą presję związaną z informowaniem o ich wpływie na środowisko. Wiele firm transportowych będzie musiało dostosować się do wymagań dyrektywy o raportowaniu w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), nawet jeśli same bezpośrednio nie znajdują się na liście firm objętych CSRD, to ze względu na swoich kontrahentów.

Branża transportowa w Polsce: od konfliktu z Ukrainą do wyzwań 2024 roku

Spowolnienie koniunktury gospodarczej w Polsce i Europie – zwłaszcza w produkcji przemysłowej i handlu towarami – znacząco wpłynęły na sytuację finansową polskich przewoźników. Rosnące koszty operacyjne, zmniejszony popyt na usługi transportowe oraz konkurencja ze strony tańszych przewoźników ukraińskich doprowadziły do wzrostu zadłużenia firm i liczby upadłości.

Te trudności finansowe stanowią poważne wyzwanie dla sektora TSL, zmuszając transportowców do szukania efektywnych rozwiązań restrukturyzacyjnych i finansowych, aby przetrwać na rynku.

Aktualna sytuacja na granicy z Ukrainą

W połowie stycznia zakończył się 72-dniowy strajk polskich przewoźników na granicy z Ukrainą. Blokada przejść granicznych była efektem wcześniejszej umowy Unii Europejskiej z Ukrainą, która pozwalała ukraińskim przewoźnikom na przewozy bilateralne bez zezwoleń. Miało to m.in. ułatwić dostawę pomocy humanitarnej. Znacznie niższe koszty operacyjne ukraińskich firm transportowych stworzyły jednak dla polskich przewoźników niemożliwą do wygrania konkurencję, zarówno w przewozach do i z Ukrainy, jak i w usługach transportowych wewnątrz Unii Europejskiej.

Po intensywnych negocjacjach, polscy przewoźnicy zdecydowali o zawieszeniu blokady do 1 marca 2024 roku. Porozumienie z polskim Ministerstwem Infrastruktury obejmuje przetestowanie nowych rozwiązań na granicy, rozmowy

Burzowe chmury nad transportem

Kryzys transportowy na granicy z Ukrainą był kulminacją wielu problemów, z którymi firmy przewozowe borykały się w 2023

Kryzys transportowy na granicy z Ukrainą był kulminacją wielu problemów, z którymi firmy przewozowe borykały się w 2023 roku. Efektem był spadek popytu na ich usługi nawet o 15-20 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

z Unią Europejską w sprawie wsparcia dla polskich firm transportowych, uszczelnienie systemu SENT oraz szereg innych środków, które mają złagodzić negatywne skutki umowy UE-Ukraina, a także zapewnić równość warunków działania dla polskich i ukraińskich przewoźników.

roku. Efektem był spadek popytu na ich usługi nawet o 15-20 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Mniej przewozów

Według prognoz Transport Intelligence, realny wzrost wartości sektora transportu

drogowego w Europie w 2023 roku miał nie przekroczyć 1,4 proc., co jest znacznym spadkiem w porównaniu do wzrostu o 3,5 proc. w roku 2022.

W listopadzie 2023 roku spadek przewozu towarów wyniósł 9 proc. w stosunku do poprzedniego roku, a w okresie styczeń-listopad przewieziono o 25 proc. mniej towarów niż w analogicznym okresie w 2022 roku. Spadek był widoczny również w danych Głównego Urzędu Statystycznego, wskazując na ogólne zmniejszenie przetransportowanych różnymi drogami ładunków o 3,1 proc. w porównaniu z rokiem poprzednim.

Spadek stawek w transporcie

Mniejszy popyt na transport drogowy w Polsce przełożył się na spadek stawek transportowych. W III kwartale 2023 roku stawki spotowe były niższe niż stawki kontraktowe. Znaczący był również spadek cen detalicznych w transporcie. W listopadzie 2023 roku były one o 22 proc. niższe niż w roku poprzednim, także ze względu na obniżenie cen ropy naftowej. W tym roku powinno nastąpić wyhamowanie ich spadku wraz z wychodzeniem Europy i Polski z kryzysu gospodarczego.

Wzrost kosztów w firmach przewozowych

Polscy przewoźnicy zmagali się dodatkowo z problemem braku kierowców oraz wysokimi wynagrodzeniami (dwukrotny wzrost pensji minimalnej w 2023 r. i kolejna podwyżka od stycznia 2024 roku), które zwiększyły koszty operacyjne.

Wzrost zadłużenia firm transportowych

Pogarszająca się sytuacja na rynku transportu drogowego oraz rosnące koszty operacyjne i inwestycyjne miały bezpośredni wpływ na kondycje finansową wielu przewoźników, zwłaszcza tych mniejszych.

Upadłości i postępowania upadłościowe

Według danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej, w pierwszej połowie 2023 roku ogłoszono upadłość 208 firm,

w tym siedmiu z branży transportu drogowego towarów. Jest to liczba równa całkowitej ilości upadłości w tym sektorze z całego roku 2022. Dodatkowo, przeprowadzono 2367 postępowań upadłościowych i restrukturyzacyjnych w pierwszych sześciu miesiącach roku, co stanowi znaczący wzrost w porównaniu do 2730 postępowań w całym 2022 roku i zaledwie 1051 w 2019 roku.

Zaległości w sektorze TSL

Krajowy Rejestr Długów raportuje, że zadłużenie firm sektora TSL (Transport, Spedycja, Logistyka) wzrosło w ostatnim roku o 155 milionów złotych, osiągając poziom 1,3 miliarda złotych. Średnie zadłużenie jednej firmy z sektora wynosiło 44,3 tysiąca złotych, co stanowi wzrost

obsługi ładunków w portach, może przyczynić się do wzrostu aktywności transportowej i poprawy kondycji finansowej firm. Wszystko będzie jednak zależało od rozwoju sytuacji geopolitycznej, globalnej dynamiki handlu oraz ogólnej kondycji gospodarczej, zwłaszcza w kluczowych dla polskiego eksportu krajach, takich jak Niemcy.

Przed wszystkim zwiększyć się muszą obroty przemysłu w Polsce i UE. Światowy handel towarami ma potencjał do odbicia w nadchodzącym okresie, z przewidywanym przez WTO wzrostem do poziomu 3,3 proc. W Polsce, prognozy wzrostu gospodarczego i handlu wraz ze stopniowym spadkiem inflacji także wydają się sprzyjać pozytywnym nastrojom. Warto jednak zaznaczyć, że spodziewane odbicie gospodarcze będzie stopniowe, a branża transportowa nadal zmagać



Zatory w płatnościach stanowią poważny problem dla branży. Średni czas zapłaty na rzecz firm transportowych z sektora MSP w III kwartale 2023 roku wyniósł 21 dni, gdy ogólny termin płatności wynosił 13,5 dnia. Około 57 proc. firm w branży boryka się z opóźnieniami płatności od kontrahentów, a 45 proc. z zatorami finansowymi.

o 4,4 tys. złotych w porównaniu z rokiem poprzednim. Raport KR D wskazuje również na wzrost liczby podmiotów z problemami finansowymi – przybyło 670 nowych dłużników. Obecnie w KR D widnieje 29,3 tysiąca dłużników związanych z transportem i gospodarką magazynową, z czego większość zadłużenia, czyli około 1 miliarda złotych, obciąża firmy zajmujące się transportem drogowym towarów. Liczba tych dłużników sięga niemal 21 tysięcy.

Perspektywy branży transportu drogowego w 2024 roku

Oczekiwane odbicie gospodarcze, w połączeniu ze spadkiem cen paliw i wzrostem

się z trudnościami przez pierwsze dwa do trzech kwartałów 2024 roku.

Ulgę w zakresie kosztów operacyjnych może przynieść dalsza obniżka cen ropy. Główne rodzaje ropy odnotowały średnie miesięczne obniżki cen o 63 proc. w grudniu 2023 roku. W skali całego roku ceny spadły odpowiednio o 61 proc. dla WTI, 52 proc. dla Brent i 9 proc. dla OPEC.

Oczywiście, o ile nie przybędzie nowych zagrożeń. Bloomberg Economics szacuje, że w przypadku bezpośredniego zaangażowania się Iranu w konflikt na Bliskim Wschodzie, ceny ropy mogą gwałtownie wzrosnąć nawet do 150 dolarów za baryłkę, światowy PKB spowolnić do 1,7 proc., a globalna produkcja zmniejszyć o bilion dolarów.

Wyzwania – zrównoważony rozwój i Pakiet Mobilności

W 2024 roku firmy transportowe w Polsce będą musiały sprostać nowym wyzwaniom, które wiążą się z koniecznością dostosowania do nowych przepisów i wytycznych związanych ze Pakietem Mobilności oraz zrównoważonym rozwojem. W miarę jak świat dąży do bardziej

dostosować się także do innych zmian, takich jak:

- Wprowadzenie e-CMR – elektronicznego listu przewozowego, który ułatwia dostęp do informacji o lokalizacji, stanie i statusie towarów, poprawiając zarządzanie łańcuchem dostaw.
- Wprowadzenie świadectw zdrowia przy przywozie produktów z UE oraz kontrole roślin, towarów zwierzęcych, żywności



Polscy przewoźnicy zmagali się dodatkowo z problemem braku kierowców oraz wysokimi wynagrodzeniami (dwukrotny wzrost pensji minimalnej w 2023 r. i kolejna podwyżka od stycznia 2024 roku), które zwiększyły koszty operacyjne.

ekologicznych metod działania, firmy będą musiały inwestować w nowe technologie i strategie, aby pozostać konkurencyjne.

Nowe regulacje dla branży transportowej

Z przepisami Pakietu Mobilności branża mierzy się już od kilku lat. W zeszłym roku zmiany objęły m.in. zasady rozliczania wynagrodzeń polskich przewoźników pracujących w innym kraju Unii Europejskiej czy konieczność składania przez przedsiębiorstwa oświadczeń o liczbie zatrudnionych kierowców.

Od grudnia 2024 roku firmy transportowe będą musiały dokonać obowiązkowej wymiany tachografów analogowych i cyfrowych na smart tachografy II generacji. Wprowadzony zostanie również obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z aktualnego dnia i poprzedzających go 56 dni.

Branża transportowa będzie musiała

niepochodzącej od zwierząt i produktów roślinnych.

Wzrośnie presja związana z raportowaniem wpływu na środowisko

W 2024 roku firmy transportowe będą również odczuwały rosnącą presję związaną z informowaniem o ich wpływie na środo-

wisko. W ramach dyrektywy o raportowaniu w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD), około 3-3,5 tys. przedsiębiorstw w Polsce będzie musiało przedstawić raporty w roku 2025, zawierające dane za 2024 rok. Wiele firm transportowych będzie musiało dostosować się do tych wymagań, nawet jeśli same bezpośrednio nie znajdują się

na liście firm objętych CSRD, ze względu na swoich kontrahentów.

Recepta na zatory płatnicze

Zatory w płatnościach stanowią poważny problem dla branży. Średni czas zapłaty na rzecz firm transportowych z sektora MSP w III kwartale 2023 roku wyniósł 21 dni, gdy ogólny termin płatności wynosił 13,5 dnia. Około 57 proc. firm w branży boryka się z opóźnieniami płatności od kontrahentów, a 45 proc. z zatorami finansowymi. Dotyka to zwłaszcza mniejszych przedsiębiorstw, które są szczególnie wrażliwe na zmiany legislacyjne i zatory płatnicze. Te firmy często zmagają się z niedoborami kadrowymi, wynikającymi z rosnących wynagrodzeń i atrakcyjniejszych ofert konkurencji. Dla małych firm, nawet niewielkie problemy mogą prowadzić do upadłości, zwłaszcza w obliczu dłuższych terminów rozliczania należności przez kontrahentów.

Jeżeli firma ma problemy z płynnością wynikającą z niezapłaconych faktur, ratunkiem jest usługa faktoringu, najlepiej w firmach specjalizujących się w obsłudze podmiotów z branży TSL, takich jak Bibby Financial Services. – Faktoring umożliwia lepsze zarządzanie przepływami pieniężnymi i utrzymanie płynności finansowej niezbędnej do działalności operacyjnej i inwestycji, mimo rosnących kosztów i niepewności rynkowej. Firma faktoringowa może także pomóc w weryfikacji kontrahentów, by uniknąć tych nierzetelnych, a nawet przejąć na siebie ryzyko niewypłacalności takiego kontrahenta – tłumaczy Piotr Taras, kierownik ds. finansowania biznesu w Bibby Financial Services.

Dzięki faktoringowi i innym elastycznym rozwiązaniom finansowym, małe i średnie

Pogarszająca się sytuacja na rynku transportu drogowego oraz rosnące koszty operacyjne i inwestycyjne miały bezpośredni wpływ na kondycję finansową wielu przewoźników, zwłaszcza tych mniejszych.

przedsiębiorstwa transportowe będą miały możliwość przejścia przez trudny okres, inwestowania w zrównoważony rozwój oraz adaptacji do nowych wymogów rynkowych. Współpraca z doświadczonym partnerem finansowym może być kluczowa dla długoterminowej rentowności i sukcesu w branży transportowej. ●



MT TSL

5. EDYCJA

MIĘDZYNARODOWE TARGI
TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI
9-11 KWIETNIA 2024

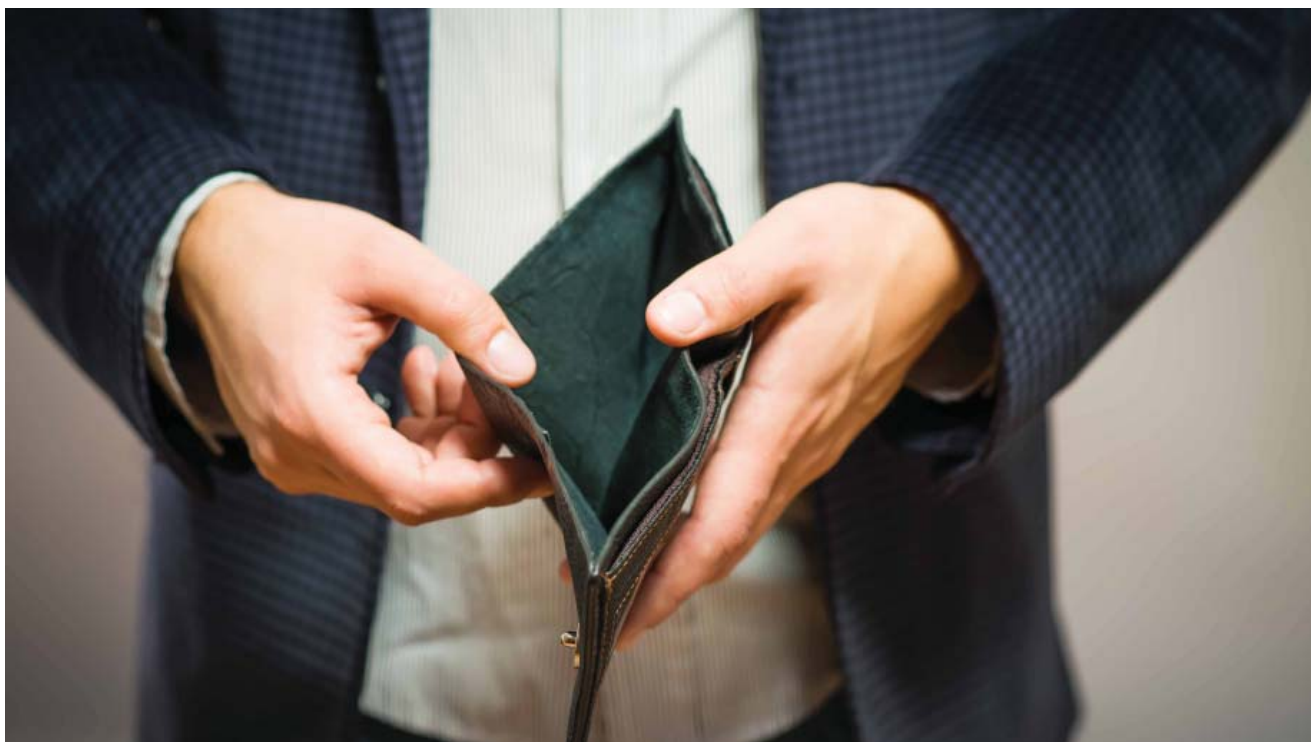
www.mttsl.pl

ZAREJESTRUJ SIĘ



WYSTAWCY: 2024





Przewoźnicy zadłużeni na 2 mld zł, czy branża to wytrzyma?

Na czas nie płaci swoim kontrahentom co dziewiąty przewoźnik. Jednocześnie aż co czwarta firma transportowa doświadczyła w minionym roku problemów z płynnością finansową, głównie za sprawą nieterminowego wpływu zapłaty za świadczone usługi.

Zaległe zadłużenie przedsiębiorców zajmujących się drogowym transportem towarów przekroczyło właśnie 2 mld zł. Kolejny rok wzrosło o prawie 11 proc., choć trzy lata temu spadało. Na czas nie płaci swoim kontrahentom co dziewiąty przewoźnik. Co czwarta firma transportowa doświadczyła w minionym roku problemów z płynnością finansową, głównie za sprawą nieterminowego wpływu zapłaty za świadczone usługi – wynika z analiz Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor.

Ostatnie czasy nie były dla przewoźników łaskawe. Na ich trudną sytuację miał wpływ drastyczny wzrost cen paliwa, wysokie stopy procentowe, rosnące koszty pracy i wreszcie wszystko co związane z wojną w Ukrainie: zamknięte rynki, odpływ pracowników, konkurencja tamtejszych firm

i protesty na granicy. Na transporcie odbijają się wszystkie problemy gospodarcze i geopolityczne, które pojawiły się w kraju i Europie. Widać to w Rejestrze Dłużników BIG InfoMonitor i bazie informacji kredytowych BIK, gdzie w sumie przeterminowany dług przewozu drogowego towarów wzrósł

w ciągu roku (od listopada 2022 do listopada 2023) o 196 mln zł (10,7 proc.). W tym czasie zaległości wszystkich firm podwyższyły się o niecałe 8 proc. Podobnie sytuacja wyglądała też w 2022 r. i była to spora odmiana po tym jak w 2021 r. zaległości transportu drogowego towarów spadały, choć w całe

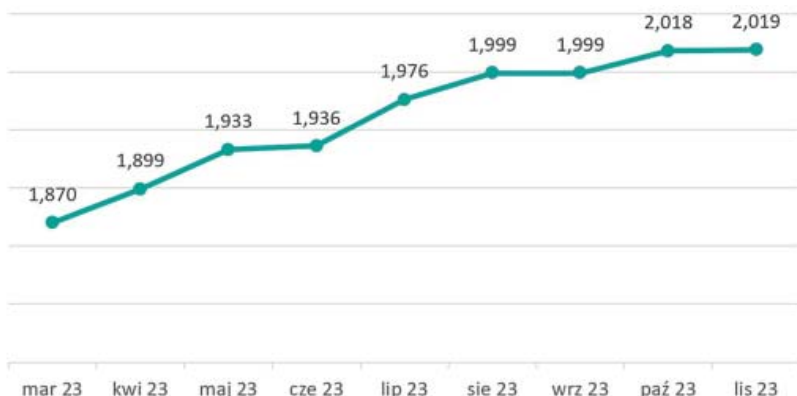
Na trudną sytuację przewoźników miał wpływ drastyczny wzrost cen paliwa, wysokie stopy procentowe, rosnące koszty pracy i wreszcie wszystko co związane z wojną w Ukrainie: zamknięte rynki, odpływ pracowników, konkurencja tamtejszych firm i protesty na granicy. Na transporcie odbijają się wszystkie problemy gospodarcze i geopolityczne, które pojawiły się w kraju i Europie.

gospodarce przybyło wówczas przeterminowanych zobowiązań o 11 proc.

Nieopłacone w terminie raty kredytów i faktury firm o PKD 484 wyniosły na koniec listopada ub.r. już prawie 2,02 mld zł. Zaległości ma ponad 25 tys. działających, zawieszonych i zamkniętych przedsiębiorstw. Średnio na podmiot przypada ponad 80 tys. zł. Problemy transportu drogowego towarów stanowią zdecydowaną większość przeterminowanych zobowiązań całego sektora transportowo-magazynowego, który ma ponad 34 tys. niesolidnych dłużników na kwotę 2,9 mld zł.

– *Odsetek niesolidnych płatników utrzymuje się tu na wysokim, blisko 11 proc. poziomie, co oznacza dla dostawców tej branży, że ryzyko trafienia na firmę w kło-*

Zaległe zadłużenie drogowego transportu towarów (w mld zł)



Źródło: Rejestr Dłużników BIG InfoMonitor i baza informacji kredytowej BIK, dane na temat firm z PKD 4941Z Transport drogowy towarów



Ostatnie czasy nie były dla przewoźników łaskawe. Na ich trudną sytuację miał wpływ drastyczny wzrost cen paliwa, wysokie stopy procentowe, rosnące koszty pracy i wreszcie wszystko co związane z wojną w Ukrainie: zamknięte rynki, odpływ pracowników, konkurencja tamtejszych firm i protesty na granicy. Na transporcie odbijają się wszystkie problemy gospodarcze i geopolityczne, które pojawiły się w kraju i Europie.

potach jest całkiem wysokie. Niemal co 9. przedsiębiorstwo transportowe może nie zapłacić w terminie lub wcale. Dlatego warto sprawdzać przyszłych kontrahentów pod względem ich wiarygodności płatniczej i monitorować sytuację stałych partnerów – wskazuje Sławomir Grzelczak, prezes BIG InfoMonitor i firmom transportowym radzi to samo, bo właśnie opóźnione płatności od zleceńodawców okazały się dla nich jedną z głównych przyczyn problemów z płynnością finansową w minionym roku, wynika z cyklicznych badań MŚP, realizowanych dla BIG InfoMonitor.

Najmniej kłopotów mają przewoźnicy z Podkarpacia

Gdy spojrzeć na podział niesolidnych płatników według województw można wywnioskować, że najlepiej radzą sobie przewoźnicy z Podkarpacia. Udział firm z zaległymi zobowiązaniami wynosi tam 7 proc. przy średniej ogólnokrajowej bliskiej 11 proc. Na drugim biegunie są województwa: wielkopolskie, śląskie, łódzkie i dolnośląskie, w których kłopoty ma 12 proc. przewoźników.

Problemy zza wschodniej granicy

Wysoki odsetek firm nieradzących sobie z regulowaniem rat kredytów i faktur w bazach BIK i BIG InfoMonitor nie zaskakuje, transportowy biznes nie ukrywa, że

Zaległe zadłużenie drogowego transportu towarów

Województwo	Kwota zaległości	Liczba dłużników	Udział firm z problemami
MAZOWIECKIE	352 552 318	4234	11%
WIELKOPOLSKIE	245 722 253	2907	12%
ŚLĄSKIE	237 440 116	3104	12%
ŁÓDZKIE	166 335 954	1754	12%
DOLNOŚLĄSKIE	141 263 180	1917	12%
MAŁOPOLSKIE	138 092 117	1561	9%
POMORSKIE	118 392 526	1527	10%
KUJAWSKO-POMORSKIE	109 025 613	1478	11%
LUBUSKIE	79 715 611	944	11%
PODKARPACKIE	77 777 941	990	7%
ZACHODNIOPOMORSKIE	73 691 288	1022	10%
WARMIŃSKO-MAZURSKIE	62 889 679	726	11%
LUBELSKIE	61 560 938	1088	9%
ŚWIĘTOKRZYSKIE	55 145 015	626	9%
PODLASKIE	54 450 679	632	9%
OPOLSKIE	28 777 605	388	10%

Źródło: Rejestr Dłużników BIG InfoMonitor i baza BIK

jest mu ciężko. W ostatnim badaniu „Skanner MŚP” realizowanym dla BIG InfoMonitor, to właśnie najczęściej przedstawicielej tej branży podało, że przedsiębiorstwo miało w zeszłym roku problemy z płynnością finansową, przyznała tak ponad ¼ mikro, małych i średnich firm transportowych. Powody? Przede wszystkim opóźnione płatności od kontrahentów, a nawet ich brak. Po drugie wysoka inflacja, za którą poszedł wzrost stóp procentowych i tym samym kosztów obsługi rat kredytowych oraz leasingowych. Po trzecie wzrost praktycznie wszystkich kosztów prowadzenia działalności.

Dodatkowo, europejskie stawki transportowe już wcześniej w niektórych przypadkach ledwie pokrywające koszty, drastycznie spadły. Stało się tak m.in. w rezultacie nierównej konkurencji z ukraińskimi firmami, która rozpoczęła się po czerwcu 2022 r., po tym jak Unia Europejska zdecydowała się ułatwić zaatakowanemu przez Rosję państwu wywóz produktów rolnych. Z myślą o tym Unia zniósła konieczność uzyskiwania zezwoleń na transport między Ukrainą

dotyczących wynagrodzeń czy czasu pracy. Polscy przewoźnicy przez ponad dwa miesiące domagali się zmian blokując przejścia graniczne z Ukrainą. Zmiana rządu skłoniła ich do przerwania protestu na granicy do 1 marca.

Obecny rok może być równie trudny. Konflikt z przewoźnikami zza wschodniej granicy pozostaje nierozstrzygnięty, a w związku z dyrektywą unijną 2022/362 w grudniu 2023 r. wzrosły opłaty drogowe dla ciężarówek w niektórych krajach,

NIETERMINOWE PŁATNOŚCI PIĘTNEM BRANŻY TSL

Sławomir Grzelczak, prezes BIG InfoMonitor

Niemal co dziewiąte przedsiębiorstwo transportowe może nie zapłacić w terminie lub wcale. Dlatego warto sprawdzać przyszłych kontrahentów pod względem ich wiarygodności płatniczej i monitorować sytuację stałych partnerów. Na pewno konieczna jest też mniejsza tolerancja na niepłacących w terminie zleceniodawców, bo jak dowodzą dane z naszych baz i cyklicznych analiz, zdecydowanie nie jest to sposób na trudne czasy.



Mało optymistyczne perspektywy

Na koniec 2023 r. 17 proc. firm transportowych deklarowało, że jest w złej kondycji finansowej, a kolejnych 5 proc. określało swoją sytuację jako bardzo złą – wynikało

Europejskie stawki transportowe już wcześniej w niektórych przypadkach ledwie pokrywające koszty, drastycznie spadły. Stało się tak m.in. w rezultacie nierównej konkurencji z ukraińskimi firmami.



Ponad 25% małych i średnich firm transportowych miało w zeszłym roku problemy z płynnością finansową. Powody to przede wszystkim opóźnione płatności od kontrahentów, a nawet ich brak. Doszła też wysoka inflacja, za którą poszedł wzrost stóp procentowych i tym samym kosztów obsługi rat kredytowych oraz leasingowych. Przewoźnicy odnotowali też wzrost praktycznie wszystkich składowych kosztów prowadzenia działalności.

i poszczególnymi państwami UE. Niektórzy ukraińscy przewoźnicy zaczęli jednak naginać przepisy i świadczyć usługi kabotażowe wewnątrz państw członkowskich UE, a nawet pomiędzy nimi. Mogą sobie pozwolić na oferowanie atrakcyjnych cen, bo nie muszą spełniać unijnych wymogów

z badania „Skanner MŚP”. O dobrej kondycji wspominało 35 proc. firm, a o ani dobrej, ani złej najwięcej, bo 42 proc. badanych przedsiębiorców. O bardzo dobrej kondycji mówiło zaledwie 1,5 proc. ankietowanych – to najmniejszy odsetek spośród pięciu analizowanych branż.

np. w Niemczech o 83 proc., a do marca będą je musiały zaktualizować wszystkie państwa unijne. Co roku obniżane są też maksymalne normy emisji CO₂, co zmusi niektórych przedsiębiorców do kosztownej modernizacji floty. Aby poprawić swoją sytuację, 25 proc. respondentów badania „Skanner MŚP” z branży transportowej zakłada, że konieczne będzie cięcie wydatków. Jednocześnie, aby osiągnąć zysk, co piąty badany przewoźnik zamierza utrzymać dotychczasowe marże, a co dziesiąty podnieść je. Zaledwie kilkanaście procent zakłada, że uda się rozwijać poprzez poprawę efektywności (14 proc.) i zwiększenie sprzedaży (11 proc.). – *Na pewno konieczna jest też mniejsza tolerancja na niepłacących w terminie zleceniodawców, bo jak dowodzą dane z naszych baz i cyklicznych analiz, zdecydowanie nie jest to sposób na trudne czasy* – radzi Sławomir Grzelczak. ●

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

WARSZAWA 28 / 02 / 2024

- 1 / Szach-MAUT. Dekarbonizacja. Nowa gama IVECO.**
- 2 / Restrukturyzacja należności w firmach transportowych.**
- 3 / Leasing kierowców – alternatywa na niepewne czasy w sektorze TSL.**
- 4 / Imperium Truck – wyższa kultura sprzedaży ciągników i naczep.**
- 5 / Jak rząd brytyjski wspiera polskie firmy w rozwoju biznesu w UK?**
- 6 / Wyzwania wydłużonych terminów płatności i ryzyka opóźnień w branży TSL.**
- 7 / Strategie przewoźników na trudne czasy – realne oszczędności wobec rosnących kosztów.**
- 8 / Telematyka w służbie kierowcy: jak usprawnić pracę, zwiększyć wydajność i satysfakcję?**
- 9 / Oprogramowanie jako interaktywny przewodnik po procesach transportowych.**
- 10 / Dobrą reputację masz tylko jedną! Jak zapobiec jej utracie i zminimalizować ryzyko kar nakładanych przez ITD?**
- 11 / W poszukiwaniu zaginionych zysków w firmie transportowej – czyli gdzie uciekają pieniądze w Twojej firmie?**
- 12 / KIERUNEK SZACUNEK – czyli jak układać relacje z kierowcami w trudnych czasach?**
- 13 / Między utopią a praktyką, czyli o unijnej i polskiej polityce, oraz o jej wpływie na branżę transportu drogowego.**
- 14 / Jak zoptymalizować koszty transportu dzięki skutecznej integracji narzędzi IT w firmie transportowej?**
- 15 / KSeF – wybrane aspekty wdrożenia Krajowego Systemu e-Faktur w firmach transportowych.**
- 16 / Zwrot kosztów za sanitariaty – zmiany zasad rozliczania kierowców po 19 sierpnia 2023 r.**
- 17 / Kontrola trzeźwości w miejscu pracy i inne ważne dla przewoźników zmiany w Kodeksie Pracy.**
- 18 / Wizerunek finansowy firmy transportowej – dlaczego wskaźniki finansowe są tak ważne dla skutecznego pozyskiwania kapitału zewnętrznego?**
- 19 / Postojowe, obowiązek załadunku lub rozładunku, minimalny fracht, spóźnienie w transporcie – porównanie odpowiedzialności prawnej firmy transportowej w krajach UE.**

PROGRAM KONFERENCJI

BEZPŁATNA KONFERENCJA DLA PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH I MENEDŻERÓW SEKTORA TSL





ABERG

aberg.com



ABERG
AB4090100001
E9 90R-02A1076/4719
026881/FO604

0203 2207