WYDARZENIE

„Rzeczpospolita" TSL Award:

Nasza redakcja po raz pierwszy wręczyła nagrody dla wyróżniających się firm transportowo-spedycyjno-logistycznych. I Spotkanie Liderów Branży TSL było także okazją do dyskusji o największych wyzwaniach stojących przed branżą.



STEFAN MILECZAK (10)

Laureaci „Rzeczpospolita" TSL Award w gościnnych salach Volvo Car Warszawa przy ul. Marszałkowskiej

ROBERT PRZYBYLSKI

Podczas objętego patronatem honorowym Ministerstwa Infrastruktury oraz patronatem Polskiej Izby Spedycji i Logistyki I Spotkania Liderów Branży TSL członek zarządu spółki Gremi Media, wydawcy dziennika „Rzeczpospolita" Jarosław Machocki wręczył nagrody dla wyróżniających się firm branży transportowo-spedycyjno-logistycznej.

Najlepsi z najlepszych

W kategorii największe przychody ogółem nagrodę otrzymała Poczta Polska, z przychodami w wysokości 6,8 mld zł. W kategorii największe przychody w logistyce kontraktowej nagroda trafiła do Grupy Raben, która zamknęła ubiegły rok kwotą 2,5 mld zł. Z kolei największą dynamiką wzrostu przychodów ogółem mogła pochwalić się firma Enpire Transport (93,7 proc.) i do niej trafiła nagroda w tej kategorii. Największą dynamikę wzrostu przychodów w przewozach drogowych zanotowała spółka Natanek Nova (59,6 proc.), w kolejowych – PKP Cargo (10,7 proc.), lotniczych (cargo) M&M Millitzer & Munch (38 proc.), a intermodalnych – ATC Cargo (17,4 proc.).

Kapituła postanowiła także nagrodzić firmy sięgające po najbardziej innowacyjne rozwiązania. W tej kategorii trzy równorzędne nagrody odebrali przedstawiciele firm: Enterprise Logistics za pionierskie użycie długich zestawów, EPO Trans za zakup 30 ciągników na ciekły gaz ziemny i ZET Transport za rozwój własnego oprogramowania klasy ERP. Kapituła wyróżniła także przedsiębiorstwa z sukcesem dywersyfikujące portfolio usług i produktów. Równorzędne nagrody w tej kategorii otrzymały: Adampol za wyjątkowo szeroki jak na firmę z polskim do niedawna kapitałem geograficzny zakres działania, No Limit za zbudowanie regionalnej sieci działania i obsługę e-handlu, a Rohlig Suus za szeroką ofertę: od logistyki kontraktowej po krajową sieć drobnicową i obsługę e-handlu.

Nagrody otrzymały także firmy mające najlepsze praktyki CSR: Jas-FBG za społeczne podejście do prowadzenia przedsiębiorstwa, Raben za akcję sadzenia drzew i popularyzację e-faktury oraz ESA Logistyka za wsparcie dla programu kształcenia młodych Top Young 100.

Uznanie znalazły również przedsiębiorstwa, które przeprowadziły najlepszą kampanię społeczną w branży: Adampol – za bezpłatną pomoc lekarską dla personelu oraz dofinansowanie firmowych posiłków, przedsiębiorstwa biorące udział w akcji w mediach społecznościowych „Dla Ciebie każdego dnia", a także akcja „Profesjonalni kierowcy", której partnerami są Volvo Trucks, Renault Trucks, Wielton, Continental, ERGO Hestia i MJM. Nagrodę specjalną „Człowiek roku" otrzymał Jarosław Domin, prezes Jas-FBG. Prowadzona prze niego spółka stała się jednym z największych prywatnych operatorów logistycznych z rodzimym kapitałem.

W skład kapituły nagrody „Rzeczpospolita" TSL Award weszli Jan Buczek (Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych), Łukasz Chwalczuk (Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego), Wojciech Paprocki (Szkoła Główna Handlowa), Robert Przybylski („Rzeczpospolita"), Marek Tarczyński (Polska Izba Spedycji i Logistyki) oraz Maciej Wroński (Transport Logistyka Polska).

Stawić czoła wyzwaniom

Spotkanie było także okazją do przedyskutowania wyzwań, przed jakimi stoi branża TSL. Jednym z nich jest pakiet mobilności, nad którym prace kontynuować będzie nowy Parlament Europejski. Obecny na spotkaniu europoseł Bogusław Liberadzki ocenia, że w kwestii delegowania nie jest tak źle, jak się zapowiadało, ale nadal jest sporo do zrobienia. – W kwestii delegowania uzyskaliśmy znaczący postęp, to znaczy nie jest tak źle, jak się zapowiadało. Ale wciąż liczymy na to, że kierowca nie będzie pracownikiem oddelegowanym, po drugie, że będzie większa swoboda, jeżeli chodzi o wykorzystanie jazdy powrotnej, no i wreszcie po trzecie, że będą jednolite reguły w stosunku do każdego kierowcy, każdego pojazdu, w każdej części Unii Europejskiej – podkreśla Liberadzki.

Część posłów jest zdecydowanie przeciwko narzucaniu kierowcy stylu życia. – Jest wolnym człowiekiem, ma prawo wybrać, gdzie chce spędzić swój czas wolny, swój długi weekend lub dni, które mu się należą zgodnie z zasadami pracy kierowcy – uważa Liberadzki. Spodziewa się także zmiany dwojga sprawozdawców. – Myślę, że pani Kyllonen i pan van de Camp zostaną zastąpieni przez kogoś, z kim zaczniemy na ten temat rozmawiać – przypuszcza Liberadzki. Poprzedni sprawozdawcy części pakietu nie dostali się do nowego europarlamentu.

Jako drugi bardzo ważny krok w procedowaniu pakietu mobilności Liberadzki wskazuje zezwolenie na podjęcie negocjacji pomiędzy Parlamentem, Komisją i Radą. – Będę zabiegał, żeby nie było upoważnienia do



Będę zabiegał, żeby nie było upoważnienia do trilogu, bo wtedy można byłoby wrócić do pakietu od nowa.

BOGUSŁAW LIBERADZKI
EUROPOSEŁ



Akcją „Profesjonalni kierowcy" chcemy pomóc tym, którzy chcą pracować w branży transportowej.

PIOTR WERNER
MENEDŻER DS. PRODUKTU I WYNAJMU VOLVO GROUP TRUCKS



Dla młodzieży podziwianym zawodem jest pilot. Są szanse, by byli tak postrzegani także kierowcy.

STANISŁAW ROSÓŁ
DYREKTOR HANDLOWY DZIAŁU OPON UŻYTKOWYCH CONTINENTAL OPONY POLSKA



To, co powinniśmy wspólnie uczynić, to zachęcić młodych ludzi do myślenia o zawodzie kierowcy i kształcenia się.

PAWEŁ OGRODOWICZ
DYREKTOR HANDLOWY FIRMY WIELTON



Polska pod względem ilości wynajmowanych powierzchni magazynowych jest numerem 3 w Europie.

MAREK DOBRZYCKI
DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY PANATTONI EUROPE

Liderzy branży nagrodzeni



Jedna z debat podczas I Spotkania Liderów Branży TSL była poświęcona kadrowym problemom branży

trilogu, bo wtedy można byłoby wrócić niejako do prac nad pakietem od nowa – opisuje europoseł.

Jeżeli do tego pomysłu nie uda się uzyskać większości, liczy na uzgodnienie zapisów, że kierowca nie jest pracownikiem oddelegowanym, co więcej, nie musi też co jakiś czas wracać do kraju (wraz z samochodem), w którym ma wystawiony dowód osobisty. – Samochód ma wykonywać swoją funkcję także w kabotażu – przekonuje Liberadzki. – Wreszcie kierowca powinien mieć prawo decydowania, w jaki sposób spędza także swój czas w podróży, na przykład dzień wolny na parkingu – stwierdza Liberadzki.

– To są sprawy, które mają znaczenie kluczowe. Spodziewam się, że w drugiej połowie września tego roku ta sprawa wróci na sesję plenarną Parlamentu – przypuszcza europoseł.

W wersji niekorzystnej dla polskiego transportu, gdyby posłowie zgodzili się na podjęcie negocjacji, to w październiku lub listopadzie nastąpiłby trilog. – W najgorszym scenariuszu w grudniu sprawa mogłaby wrócić na sesję plenarną. Dużo będzie zależeć od prezydencji fińskiej – zaznacza Liberadzki.

Rosną koszty, maleją marże

Nowe regulacje Brukseli przyniosą dalszy wzrost kosztów i erozję marż. Dyrektor generalny Raben Transport Paweł Trębicki zauważa, że w Polsce coraz poważniejsze stają się wyzwania natury prawnej. – Kilka lat temu logistycy europejscy wskazywali na bariery legislacyjne. Wtedy wydawało mi się, że do nas takie wyzwania nigdy nie dotrą. W tej chwili wygląda na to, że jest to jedna z najsilniej regulowanych branż w Europie. I to ta część naszej pracy spędza sen z oczu menedżera – przyznaje Trębicki.

Podczas panelu „Aktualne wyzwania w branży logistycznej" jego uczestnicy zwracali uwagę, że dla branży są konieczne ułatwienia prawne, np. dopuszczenie do użytkowania długich zestawów. – Mamy doświadczenie w eksploatacji takich pojazdów mierzących 25,25 m długości. Wykorzystujemy je w przewozach z Polski do Skandynawii. Formujemy je dopiero na terminalu promowym w Świnoujściu, ponieważ nie możemy używać ich na polskich drogach. To duża strata, bo do przewozu tej samej ilości ładunków potrzeba zamiast trzech ciężarówek tylko dwie. To oszczędność dla środowiska i mniejsze zatłoczenie na drogach – podkreśla zastępca przewodniczącego Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Jerzy Gębski.

Dyrektor zarządzający Panattoni Europe Marek Dobrzycki zwracał uwagę, że Polska stała się magazynowym centrum naszej części Europy. Pod względem ilości wynajmowanych powierzchni magazynowych jest numerem 3 w Europie, za Niemcami i Holandią. Tak szybki wzrost był możliwy dzięki poprawiającej się infrastrukturze transportowej, dobremu położeniu Polski (w tym sąsiedztwu z Niemcami, które są głównym motorem napędowym) oraz rozwojowi e-handlu. Ten ostatni rośnie w tempie 20–30 proc. rocznie. – Wszystkie te czynniki sprawiają, że rynek magazynowy bardzo szybko się rozwija. W budowie jest 2 mln mkw., a całe zasoby wynoszą 16 mln mkw. – porównuje Dobrzycki. Ale i tu są problemy – to brak rąk do pracy. – Firmy radzą sobie w różnoraki sposób, przede wszystkim inwestując w automatykę – przyznaje dyrektor Panattoni.

Aby temu zaradzić, polski startup Versabox przygotowuje autonomiczne pojazdy do pracy w magazynach. – Rośnie zainteresowanie taką ofertą, pierwszymi klientami są firmy produkcyjne branży samochodowej – wyjaśnia dyrektor operacyjny Versabox Jacek Królik. Pojazdy z licznymi czujnikami oraz sztuczną inteligencją są niczym rój pszczół, samoczynnie wyrównują obciążenie pracą. Dyrektor operacyjny Versabox dodaje, że w przyszłości możliwe jest, aby nawet pojedyncze przesyłki „rozmawiały" ze sobą, w efekcie projektując np. trasę przejazdu samochodu dystrybucyjnego. – Jednak to rozwiązanie będzie możliwe po uruchomieniu sieci 5G – zastrzega.

> Troska o kierowców wyzwala sporo dobrej energii. W Polsce jest 50 stowarzyszeń przewoźników i w tej sprawie wszyscy idą ramię w ramię

Także odbierający nagrodę „Człowieka Roku" prezes firmy Jas-FBG Jarosław Domin przyznaje, że każdy obszar działalności firmy musi być zrobotyzowany, zautomatyzowany i zdigitalizowany. – Prowadzimy prace nad robotyzacją procesów, jest to nieuniknione – stwierdza Domin.

Przyznaje, że firma inwestuje także w dział transportu. – Jest to potrzebne dla stworzenia odpowiedniej sieci połączeń i do spełnienia wszystkich wymagań, jakie stawiają nasi klienci. Występowanie wyłącznie w charakterze spedytora jest dziś niemożliwe. Musimy występować w dualnej pozycji jako przewoźnik i spedytor. Jest to kwestia jakości i odpowiedzialności wynikającej z kontraktów, jakie mamy zawarte, i to jest jedyne rozwiązanie, jakie widzimy dzisiaj, aby spełnić wszystkie oczekiwania naszych klientów – tłumaczy Domin.

Brak kierowców

Firmy transportu drogowego walczą z pogłębiającym się brakiem kierowców. Zyskały wsparcie ze strony dostawców taboru. Wieloletni program „Profesjonalni kierowcy" zainicjowały w 2016 r. Volvo Trucks i Renault Trucks we współpracy z firmami Wielton, Continental, ERGO Hestia i MJM. W debacie „Praca szuka kierowców – niedobory kadrowe w branży transportowej" menedżer ds. produktu i wynajmu Volvo Group Trucks Piotr Werner przypomniał początki tego projektu.

– Przedsiębiorcy transportowi bardzo często wspominali o braku kierowców, dlatego postanowiliśmy w miarę naszych możliwości pomóc im rozwiązać ten problem – wyjaśniał. Przez trzy lata w programie wzięło udział 800

Organizatorzy RZECZPOSPOLITA logistyka.rp.pl
Patron honorowy MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Patron POLSKA IZBA SPEDYCJI I LOGISTYKI PIFFA
Partnerzy wydarzenia PANATTONI EUROPE VOLVO RENAULT TRUCKS Continental WIELTON

osób, z których prawie połowa pozostała w zawodzie.

Doradca Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych ds. komunikacji społecznej Sławomir Jeneralski przypomniał, że deficyt kierowców na polskim i europejskim rynku pracy jest bardzo odczuwalny. ZMPD szacuje ten brak na 100 tys. osób, a liczba świadectw kierowcy wydanych przez Biuro Transportu Międzynarodowego dla osób z zagranicy w ub.r. przekroczyła 72 tys. – Jednak może nie będzie tak bardzo źle, bo po 30 latach przerwy udało się odtworzyć kształcenie kierowców w szkołach publicznych. We wrześniu po raz pierwszy będą powstawały klasy kierowca-mechanik, w programie nauczania których jest już kategoria C – przypomina Jeneralski.

Sam zawód jest w ofercie nauczania już od trzech lat. – Chętnych jest coraz więcej, widać sukcesywny wzrost zainteresowania. W pierwszym roku było 700 uczniów, w kolejnym 1700, a w tym, który się właśnie skończył, 2854 – wyliczał zastępca dyrektora Departamentu Strategii, Kwalifikacji i Kształcenia Zawodowego Ministerstwa Edukacji Narodowej Piotr Bartosiak. – Należy jeszcze bardziej wypromować ten zawód, udało nam się wprowadzić do programu przygotowanie do kategorii C, co zwiększa atrakcyjność kształcenia. Można promować ten zawód nawet od przedszkola, a obowiązek doradztwa zawodowego wchodzi już na tym etapie – przypomina Bartosiak.

Zgadza się z nim Piotr Werner, uważając, że zawód jest bardzo atrakcyjny. Jednym z powodów są nowoczesne, komfortowe pojazdy. – Bardzo dobrze się w nich pracuje i bardzo dobrze żyje – podkreśla Werner. Przypomina, że Volvo Trucks promuje samochody i zawód w przedszkolach i szkołach podstawowych.

– W akcji „Profesjonalni kierowcy" zapraszamy te osoby, które mogłyby pracować w branży, do najlepiej prowadzonych firm transportowych w Polsce. Mają one bardzo dobre zaplecze spedycyjne, serwisowe i ta otoczka jest bardzo atrakcyjna – przekonuje Werner.

Polityka zatrudnienia

Szkolnictwo zawodowe przyniesie pełne efekty za kilka, a nawet kilkanaście lat. Zapełnić wakaty pozwolą inne działania. Jednym z rozwiązań problemu braku kierowców jest ściąganie ich z zagranicy. Drugim sposobem może być zwiększenie efektywności pracy np. poprzez wydłużenie pojazdów lub odciążenie kierowcy od myślenia o aspektach technicznych samochodu. – Jedną z technologii są czujniki mierzące ciśnienie w oponach. Sygnalizują one nie tylko ciśnienie, ale także temperaturę i dane przesyła nie tylko do kierowcy, ale i operatora floty. Docelowo firmy transportowe mogą wręcz wynajmować opony, płacąc za każdy przejechany kilometr – podpowiada dyrektor handlowy działu opon użytkowych Continental Opony Polska Stanisław Rosół.

Koszty ubezpieczeń są bardzo istotne i ubezpieczyciel dokonuje oceny ryzyka. – Oparta jest na długich, wyczerpujących ankietach. Powodują one, że właściciele zaczynają się interesować polityką zatrudnienia: jego rotacją, strukturą narodowościową, szkoleniami i ich jakością, systemami nagradzania i karania kierowców – zauważa doradca zarządu MJM Brokers Błażej Szczerba.

Kierowcom zależy na stałej formie zatrudnienia. – To nie jest takie proste. Obserwuję ten rynek blisko 20 lat, a temat kierowców nigdy nie zginął z wokandy. Cały wysiłek, jaki wspólnie powinniśmy uczynić, to zachęcić młodych do myślenia o zawodzie kierowcy. Ale cała branża musi się zmienić, aby być dla nich atrakcyjna. Dlatego ważna jest empatia dla młodych ludzi – apeluje dyrektor handlowy Wieltonu Paweł Ogrodowicz. – Zawód będzie atrakcyjny, gdy młodzi ludzie ocenią, że on taki jest.

Dlaczego zatem kierowca nie jest atrakcyjnym zawodem? – Troska o kierowców wyzwala sporo dobrej energii. W Polsce jest 50 stowarzyszeń przewoźników i w tej sprawie wszyscy idą ramię w ramię. Kwestia promocji zawodu kierowcy wydaje się dziś niezwykle ważna. Nawet w klasach kierowca-mechanik, bo chodzi o to, aby ci ludzie zostawali kierowcą zawodowym. Cieszymy się, że powstał system, więc wspólnym, wieloletnim działaniem uporamy się z deficytem kierowców – zapewnia Jeneralski.

Chodzi o to, aby uczeń nie rozczarował się wybranym zawodem. – Przed rozpoczęciem nauki oferujemy wstępne badania psychologiczne. Druga sprawa to realność oferty. Do tego potrzebna jest współpraca z przedsiębiorcami. Od września każda szkoła, która chce otworzyć kształcenie w zawodzie, musi podpisać porozumienie z lokalnym pracodawcą. Pracodawca może przyjąć do siebie ucznia na kształcenie praktyczne. To wliczane jest do jego zatrudnienia i dzięki tej formule uczeń staje się potencjalnym pracownikiem dla tej firmy – uważa Bartosiak.

Przemysł musi ciągle szukać rozwiązania dla praktyk w kształceniu zawodu kierowca-mechanik. – Nasze firmy mają niewielkie floty, nie mają potencjału do prowadzenia praktyk. Musimy szukać rozwiązania, które pomoże młodzieży zaprzyjaźnić się z zawodem – podkreśla Jeneralski.



Debata „Aktualne wyzwania w branży logistycznej" była okazją do zdefiniowania problemów, z którymi firmy TSL będą musiały się zmierzyć w najbliższych miesiącach i latach



Środek wakacji nie przeszkodził przedstawicielom branży TSL w przyjęciu zaproszenia na I Spotkanie Liderów Branży TSL



Europoseł Bogusław Liberadzki przybliża w rozmowie z Robertem Przybylskim, redaktorem portalu logistyka.rp.pl, kulisy dalszych prac nad pakietem mobilności

Promocja jest niezbędna

Dla młodzieży popularnym i podziwianym zawodem jest pilot. – Są szanse, że kierowcy będą podobnie postrzegani. Aby to osiągnąć, potrzebne są nie tylko inwestycje w tabor. Firmy transportowe muszą się nauczyć, jak obchodzić się z kierowcami na profesjonalnym poziomie, jak pomóc im np. w rozładowaniu stresu. Podniesienie prestiżu to szansa na przyciągnięcie nowych ludzi oraz pozyskanie na tyle inteligentnych i zaangażowanych osób, by nie dochodziło do sytuacji, w której zestresowany kierowca zostawia samochód gdzieś w polu. Jeżeli będą się czuli pilotami, to będą czuć też większą odpowiedzialność – podkreśla dyrektor Continentala.

Zgadza się z nim Jeneralski. – Trzeba odchodzić od mechanika, a iść w kierunku umiejętności językowych i właśnie odpowiedzialności – podkreśla przedstawiciel ZMPD. Branża ubezpieczeniowa przypomina, że kierowcy powierzany jest sprzęt i ładunek dużej wartości. – To zawód niezwykle odpowiedzialny i trudny. Kierowca przebywa długie dnie poza domem, co dla młodego człowieka jest tym trudniejsze – przekonuje Szczerba.

Możliwe, że to jedna z przyczyn, dla których w Europie Zachodniej nie ma chętnych do pozostawania w trasie przez dwa tygodnie. Tym ważniejsza jest empatia. – Najczęstszą przyczyną odejść z pracy są przełożeni, nie pieniądze. Akcja „Profesjonalni kierowcy" idealnie się wpisuje w cały schemat: to poprawa wizerunku, a nie znam drugiego takiego zawodu o tak wysokiej rotacji – przyznaje Ogrodowicz.

Dyrektor Bartosiak zaznacza, że od września szkolnictwo branżowe skupi się m.in. na kształceniu kierowców. – We współpracy z GUS będziemy badać potrzeby rynku pracy i z 215 zawodów, w których może być prowadzone kształcenie, wybraliśmy 20 (w tym kierowca-mechanik) i będą otrzymywały na każdego ucznia więcej środków z subwencji oświatowej – sygnalizuje Bartosiak.

Jak podkreśla dyrektor ds. projektów i rozwoju Adampolu Justyna Sikora, w tej pracy człowiek jest najważniejszy. – Założyciele, pan prezes i pani prezes znają większość kierowców. W całym kraju zatrudniamy ich 500. Niektórzy z nich pracują u nas 20 lat, a fluktuacja wynosi 2 proc. rocznie – podaje Sikora.

Branża poszukuje profesjonalnych kierowców. – Polskie firmy wygrywają nie tylko atrakcyjnością stawek, ale i rzetelnością: dowożą na czas, profesjonalnie. A dla firm profesjonalni kierowcy to wartość dodana: mniej szkód i strat – przypomina Weber.

—Robert Przybylski