

logistics-manager.pl

logistics manager

Nr 4 (14)
sierpień – wrzesień 2020
cena: 55 zł (w tym 8% VAT)

ISSN 2544-5138



9 772544 513001

ROZKWIAT LOGISTYCZNEJ WSPÓŁPRACY



KRZEWIENIE IDEI DZIELENIA SIĘ

NAJNOWSZE TRENDY EKONOMII WSPÓLDZIELENIA W ŁAŃCUCHACH DOSTAW

W ciągu ostatnich lat idea ekonomii współdzielenia (sharing economy) cieszy się coraz większym zrozumieniem i śmielej wkracza w różne obszary gospodarki. To już nie tylko Uber czy Airbnb. Zjawisko to zyskuje na popularności, co przekłada się także na funkcjonowanie dobrze znanych już modeli biznesowych. Trendy w ekonomii współdzielenia w łańcuchach dostaw zasługują na przyjrzenie się im, ponieważ perspektywy w tej dziedzinie są niezwykle interesujące.





tomasz SĄCZEK

Managing Director Poland, IPP Pooling



rawdopodobnie W I E L U z nas stosowało założenia ekonomii współdzielenia na długo przed tym, zanim jeszcze została zdefiniowana – podwieszenie znajomego do pracy czy użyczenie mieszkania znajomym, gdy wyjedziemy – to właśnie współdzielenie. Sharing economy w gospodarce to nie pożyczanie czy dzielenie się za darmo. To realne koszty i nakłady, ale rozłożone na korzystających. Napędzają ją potrzeba korzystającego, czyli użytkownika, oraz potrzeba innowacyjności, czyli wniesienia czegoś nowego i rozwojowego. Bez rozwoju nowych technologii nie byłoby ekonomii współdzielenia w takiej skali.

POTRZEBNA ODWAGA

O ile potencjalni użytkownicy podchodzą do tej idei jeszcze z pewnym dystansem, choć nieustannie zmniejszającym się, i potrzebują czasu na oswojenie się, o tyle firmy wręcz wyszukują nowe obszary związane ze swoją działalnością, w których idea ta może im pomóc. W ujęciu biznesowym rynek wydaje się wręcz głodny nowych ofert i usług kształtowanych przy udziale ekonomii współdzielenia. Jest gotowy sprawdzać i testować, z pełną świadomością tego, że może się nie udać. Firmy oparte na ekonomii współdzielenia zdają się rozwijać znacznie szybciej niż tradycyjne firmy. Zgodnie z analizami PwC, gospodarka współdzielenia ma osiągnąć 335 mld USD do 2025 roku.

DANE TO PODSTAWA

Żeby to wszystko funkcjonowało, konieczne jest jednak posiadanie przez firmę dostępu do danych dotyczących całego otoczenia gospodarczego, informacji od innych firm, algorytmów niezbędnych do analizy i zestawień oraz zespołu, który będzie śledził wyniki i zachowania klientów. Doświadczenia z przeszłości to solidna podstawa, ale w przypadku ekonomii współdzielenia w łańcuchach dostaw ważne są przewidywania trendów. Wszystko po to, aby wypracować najbardziej skuteczny i niepowtarzalny, autorski schemat, taki, który wyprzedzi konkurencję.

Dlatego powstają dedykowane platformy, mające za zadanie minimalizować problem niewykorzystywanej

przestrzeni ładunkowej w ciężarówkach – łączą firmy posiadające towar do przetransportowania z przewoźnikami, którzy nie chcą wykonywać pustych przelotów. W ten sposób działają m.in. platformy: Saloodo!, Convoy, Huochebang oraz aplikacja Tff (Trans for Forwarders).

LICZY SIĘ ZAUFANIE

Technologia technologią i dane danymi, ale jednym z istotnych filarów prawidłowego działania idei ekonomii współdzielenia jest element związany z czynnikiem ludzkim – zaufanie. Widać to także w poolingu palet, który zyskuje na popularności, dając realne korzyści i oszczędności klientom.

Wzorcowym przykładem zaufania i kooperacji w ekonomii współdzielenia w łańcuchu dostaw jest współpraca dwóch koncernów na rynku belgijskim. Po 2010 r. lokalny oddział Nestle rozpoczął integrację części swojego łańcucha dostaw świeżych i schłodzonych produktów z PepsiCo, konkurentem także działającym w tej kategorii. Połączyli oni magazynowanie, pakowanie i dystrybucję oraz zsynchronizowali dostawy w celu optymalnego wypełnienia ciężarówek. Efekt – 44 proc. redukcja kosztów transportu, 55 proc. niższa emisja CO₂ i wyższa satysfakcja klientów.

ROSĄCE POTRZEBY MIAST

Miasta to idealne poligony do testowania idei ekonomii współdzielenia – są coraz bardziej rozległe, tym samym koszty transportu wzrastają, rozwiązania logistyczne wymagają większego zaangażowania i doprecyzowania. Przekłada się to na konieczność poszukiwania nowych, bardziej opłacalnych kosztowo, zasobowo i czasowo sposobów na dostawy ładunków, zarówno do firm, instytucji, jak i odbiorców indywidualnych.

Jak pogodzić potrzeby odbiorców, dbanie o środowisko i przestrzeń miejską? Na przykład podejściem hybrydowym – łącząc transport osób z transportem towarów i paczek. Nad takim modelem pracuje jeden z czołowych producentów samochodów na świecie. Planuje stworzyć vana osobowo-kurierskiego, który będzie wykonywał te dwie funkcje podczas jednego przejazdu.

KURIER JAK TAKSÓWKARZ

Być może okaże się to idealny pojazd dla użytkowników takich polskich aplikacji jak Getthebox czy Jade-Zabiore. Ich działanie jest podobne – aplikacja łączy nadawców paczek z kierowcami. Po jednej stronie mogą znajdować się osoby prywatne czy sklepy internetowe, a z drugiej firmy transportowe czy każdy, kto ma samochód zdolny przewozić towary.

Znana platforma Uber także nie próżnuje – z początkiem 2020 r. wkroczyła do Polski z usługą Uber Freight. To usługa działająca w oparciu o model 3PL (ang. *Third Party Logistics Service Providers*), która opiera się o technologie znane z innych aplikacji Uber. W prosty sposób, w ramach zintegrowanego systemu, łączy osoby czy firmy wysyłające ładunki oraz przewoźników.

TRANSPORT PUBLICZNY W ŁAŃCUCHU DOSTAW

Transport publiczny wydaje się pewniejszym narzędziem transportu, zwiększającym i usprawniającym łańcuch dostaw. Już w 2015 r. Amazon dostarczał paczki klientom na Manhattanie, przewożąc je w wagonach metra. Związane było to z testowaniem usługi Prime Now, czyli dostarczenia przesyłki nawet w 2 godziny od złożenia zamówienia.

Podobne rozwiązania, tym razem naziemne przy wykorzystywaniu tramwajów, były wdrażane i testowane w Niemczech oraz krótko w Polsce, w Poznaniu. Inicjatorzy chcieli dzięki temu ograniczyć korki i smog samochodowy oraz przerzucić część dostaw na tramwaje, ponieważ ich sieć jest całkiem dobrze rozwinięta, dociera do głównych punktów miasta i przebiega najczęściej przy ważnych punktach handlowych. Pewne wolumeny paczek można byłoby swobodnie dostarczać np. do centrów handlowych.

DOSTAWY MIĘDZYMIASTOWE I MIĘDZYNARODOWE

W mieście czy poza nim, towary trzeba przewozić nie tylko czymś, ale i na czymś. Kolejnym obszarem, w którym ekonomia współdzielenia w łańcuchach dostaw znalazła zastosowanie, jest tzw. pooling palet,



Doświadczenia z przeszłości to solidna podstawa,
ale w przypadku ekonomii współdzielenia
w łańcuchach dostaw ważne są przewidywania trendów.

czyli wynajmowanie palet od wyspecjalizowanego operatora paletowego. Taką usługę oferuje IPP Pooling, znajdująca się w top 3 globalnych graczy rynkowych. To bardzo wygodne rozwiązanie – klient otrzymuje kompleksową obsługę palet. To IPP przejmuje odpowiedzialność za realizację konkretnego etapu łańcucha dostaw, a klient ma czas na skupieniu się na swoim biznesie, oszczędzając środki.

Usługobiorca składa zamówienie, a resztą, łącznie z dostarczeniem palet, odbiorem po usłudze, sortowaniem, kontrolą ich stanu, naprawą lub w przypadku uszkodzenia – utylizacją, zajmuje się operator, taki jak IPP Pooling. W całym procesie klient nie musi się dodatkowo angażować, znacznie zyskując na czasie, ponieważ jego rola zawężona jest do złożenia zamówienia i poinformowania operatora o ruchu nośników.

TRUCK-SHARING PO JAPOŃSKU

Firma, oprócz wynajęcia palet, na których zostaną umieszczone towary do przetransportowania, może także skorzystać z innego usprawnienia łańcucha dostaw – usługi truck-sharingu. Takie rozwiązanie planował uruchomić japoński koncern Hitachi w Tajlandii. Usługa współdzielenia transportów ma na celu optymalizację zarządzania ruchem ciężarówek i kontenerów, a także umożliwienie lokalnym producentom i dystrybutorom obniżenia kosztów wysyłki i skrócenie czasów dostawy.

Zarejestrowani spedytorzy składają zamówienia w Lumada Center Southeast Asia – centrum danych Hitachi. Z kolei firmy logistyczne mogą aktualizować informacje o swojej flocie, by móc jak najszybciej wykonać zlecenia, odpowiednio dostosowując czas

przewozu i dostawy towaru. Pierwszym testującym system w I kwartale 2019 r. był japoński producent pieluch i wyrobów sanitarnych Unicharm Corp. Dzięki truck-sharingowi, odsetek kontenerów używanych również w drodze powrotnej z miejsca dostawy, podwoił się, osiągając poziom 30 proc.

CO PRZYNIESIE PRZYSZŁOŚĆ?

Przyszły rozwój firm i usług opartych o ekonomię współdzielenia, jest zależny nie tylko od możliwości dostosowania się przedsiębiorstwa do lokalnych warunków, ale także od zmiany podejścia klientów do współdzielenia. Pokutujące przekonanie, że sprzęty współdzielone są niczyje, należy zmieniać na przekonanie o wspólności korzystania. Zwiększa to poczucie odpowiedzialności za używane sprzęty i znacznie ułatwia pracę pośrednikom, obniża koszty serwisowania i pozwala utrzymać ich dostępność. Duże znaczenie dla rozwoju współdzielenia będzie miało także wzmacnianie zaufania społecznego oraz względy ekologiczne, bo im więcej współdzielimy, tym więcej oszczędzamy zasobów naturalnych. Firmy powinny intensyfikować działania zgodne z zasadami społecznej odpowiedzialności biznesu, w tym zrównoważonego rozwoju. Dla przykładu IPP Pooling nie tylko regeneruje sprzęt, ale idzie dalej, wykorzystując inteligentną utylizację palet i skrzyń oraz znacznie redukując negatywne oddziaływanie transportu. Ważnym celem w biznesowych działaniach jest wywarcie dużego, pozytywnego wpływu na środowisko, dlatego z początkiem 2020 r., we współpracy z Land Life Company, rozpoczęto działania na wielką skalę w ramach programu zalesiania świata. Wstępnie wybór padł na Hiszpanię jako kraj o jednym z największych problemów upustynniania w Unii Europejskiej. ●