

NR 2 / 2025 • CENA: 43,00 ZŁ (w tym 8% VAT)

# LOGISTYKA

WWW.LOGISTYKA.NET.PL

**ODPORNOŚĆ  
ŁAŃCUCHÓW  
DOSTAW  
W CZASIE  
KRYZYSU**

**INTERMODALNE  
ŁAŃCUCHY  
DOSTAW  
JUTRA**



**CYFROWE  
DOKUMENTY  
PRZEWÓZOWE**

## OKIEM ZAWODOWCA

**LEPSZA WIDOCZNOŚĆ, WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO  
- ROZMOWA Z DR ELŻBIETĄ ZIELIŃSKĄ**

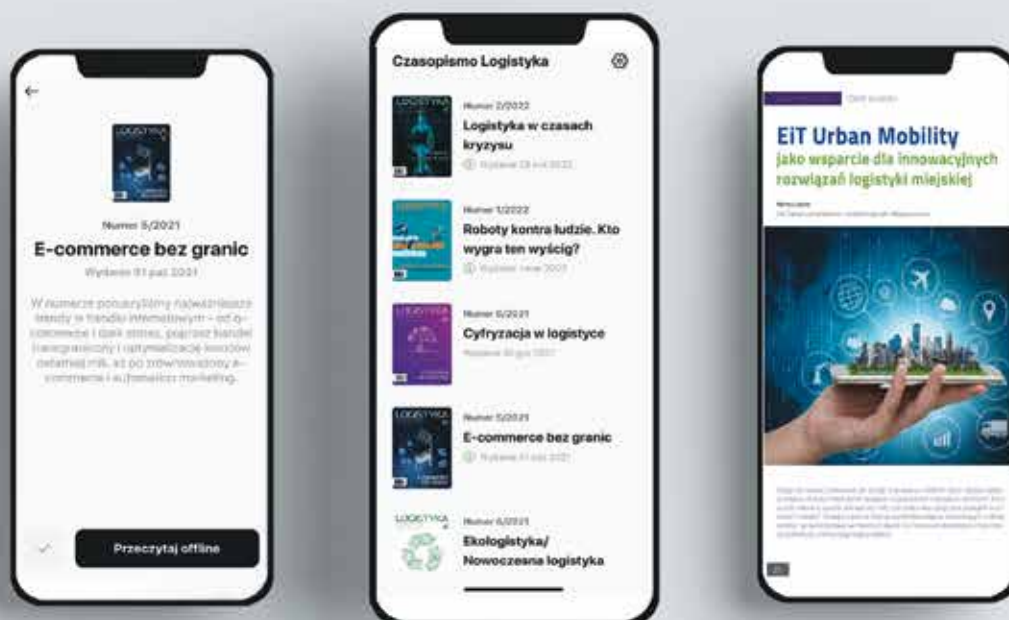
ISSN 1231-5478



9 771231 547503

# CZASOPISMO LOGISTYKA W TWOJEJ KIESZENI!

- czytaj online i offline
- subskrypcja miesięczna i roczna
- powiadomienia o nowych wydaniach



**POBIERZ  
W GOOGLE PLAY**



**POBIERZ  
W APP STORE**



## Szanowni Czytelnicy,



ostatnie lata obnażyły słabości dotychczasowych systemów logistycznych, które przez dekady optymalizowano głównie pod kątem kosztów i efektywności. Dlatego też w bieżącym numerze „Logistyki” przyglądamy się zjawisku dywersyfikacji łańcuchów dostaw. Jak słusznie zauważa Marta Waldmann, zamiast polegać na jednej trasie, jednym dostawcy czy jednej formie transportu, firmy coraz częściej priorytetowo traktują budowanie odpornych i wielowariantowych struktur dostaw. Elastyczność, możliwość szybkiej rekonfiguracji i zdolność do przełączenia się na inne rozwiązania stają się kluczowe dla utrzymania ciągłości operacji.

Wybór odpowiedniej strategii dywersyfikacji – czy będzie to nearshoring, friendshoring czy reshoring – zależy od specyfiki branży, dostępności zasobów oraz uwarunkowań geopolitycznych. Jak wskazuje Mikołaj Sadocha, każde z tych podejść ma swoje zalety i ograniczenia, a ich wdrożenie powinno być poprzedzone dokładną analizą potrzeb i możliwości organizacji. Warto zauważyć, że Polska, dzięki swojemu strategicznemu położeniu w centrum Europy, nowoczesnej infrastrukturze magazynowej i transportowej oraz stabilności gospodarczej, staje się naturalnym kandydatem na regionalne centrum nearshoringu.

Praktyczne przykłady dywersyfikacji możemy obserwować w działaniach Girteki, gdzie zaawansowane narzędzia cyfrowe umożliwiają dynamiczne zarządzanie flotą i optymalizację tras w czasie rzeczywistym. Jak podkreśla Tomasz Weber, wybór odpowiedniego partnera logistycznego, dysponującego zapleczem i aktywami własnymi, staje się kluczowym elementem strategii zarządzania ryzykiem.

Przyszłość logistyki będzie należeć do organizacji, które potrafią szybko przebudowywać swoje sieci dostaw, przewidywać zagrożenia i adaptować się do nowych realiów. W świecie, gdzie zakłócenia przestały być wyjątkiem, a stały się regułą, odporność operacyjna, elastyczność w reagowaniu na zmiany oraz zgodność z wymogami ESG wyznaczają nowe standardy efektywności.

Inspirującej lektury!

Michał Koralewski, redaktor naczelny

### Wydawca

Sieć Badawcza Łukasiewicz –  
Poznański Instytut Technologiczny  
61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6

### Dyrektor

dr inż. Rafał Cichy

Redakcja czasopisma „Logistyka”  
61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6  
e-mail: redakcja@pit.lukasiewicz.gov.pl

[www.logistyka.net.pl](http://www.logistyka.net.pl)

### Redaktor naczelny

Michał Koralewski  
tel. 61 850 49 27

### Redakcja

Tomasz Janiak  
Marcin Tomkowiak

### Reklama i kolportaż

Alicja Gołębiewska  
tel. 887 871 194  
e-mail: reklama@medialogistyka.pl

### Korekta

Alicja Januszkiewicz

### Ilustracje

Girteka (s. 8-11), Ministerstwo Klimatu  
i Środowiska (s. 18), Marketus (s. 18),  
CRIST (s. 19), CEVA Logistics (s. 24-26),  
Akademia Leona Koźmińskiego (s. 34, 40),  
Janusz Mincewicz (s. 36-37),  
GreenTransit (s. 48-49), PKP Linia Hutnicza  
Szerokotorowa (s. 58-60), PostNord (s. 61),  
Klinika Zielińska (s. 65-67), Postis (s. 72)  
Pozostałe ilustracje pochodzą  
z serwisu Depositphotos.

### Współpraca merytoryczna

Marta Cudziło, Damian Kołata

### Projekt i skład

GRAPHICS & DESIGN Marcin Ziółkowski

### Druk

ZAPOL Sobczyk Sp.k.  
al. Piastów 42, 71-062 Szczecin  
<https://zapol.com.pl>

Redakcja nie odpowiada za treść reklam  
oraz zastrzega sobie prawo skracania  
i adiuścacji tekstów.

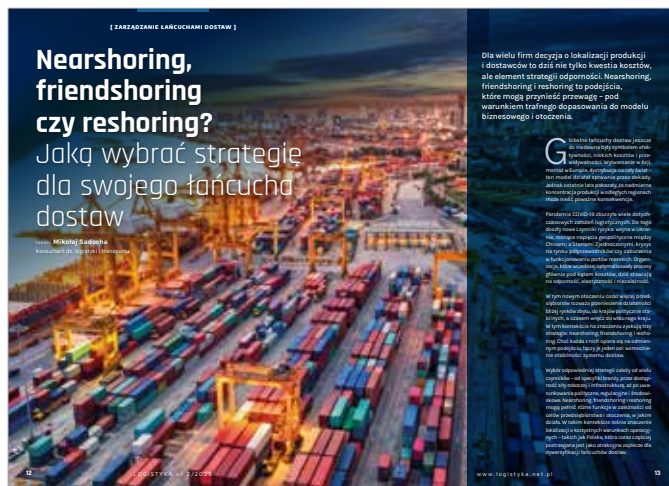
© Wszelkie prawa zastrzeżone.

Nakład: 1000 egz.



# spis treści

12



## 6 WYDARZENIA

### ZARZĄDZANIE ŁAŃCUCHAMI DOSTAW

8

#### Jak budować odporność łańcuchów dostaw w transporcie drogowym?

Firmy transportowe muszą wdrożyć skuteczne strategie zarządzania ryzykiem i wypracowania metod zwiększania odporności łańcuchów dostaw.

12

#### Nearshoring, friendshoring czy reshoring?

Jaką wybrać strategię dla swojego łańcucha dostaw?

16

#### Logistyka morskich farm wiatrowych. Kontekst globalny.

Rynek morskiej energetyki wiatrowej wzrośnie do około 177,22 mld USD do 2032 roku.

20

#### Polska jako hub logistyczny Europy

Szansa na przyciągnięcie firm szukających bliższych dostawców.

24

#### CEVA Logistics o bezpieczeństwie i minimalizacji ryzyk w łańcuchach dostaw

W obliczu wyzwań, takich jak niedobory środków transportu i kierowców firmy stawiają na elastyczność, efektywność i przejrzystość operacji.

28

#### Dywersyfikacja łańcuchów dostaw w globalnych sieciach logistycznych

Możliwość szybkiej rekonfiguracji i zdolność do przetączenia się na inne rozwiązania stają się kluczowe dla utrzymania ciągłości operacji.

## TRANSPORT CYFROWY I SPEDYCJA

30

#### Autonomiczne ciężarówki – przyszłość transportu dalekobieżnego?

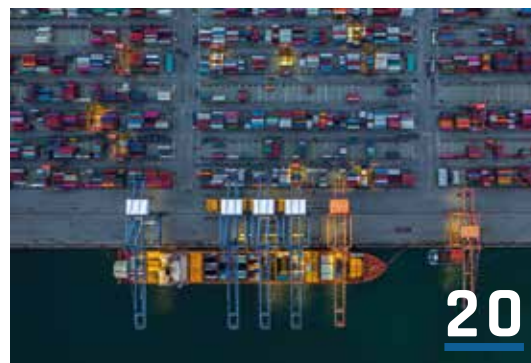
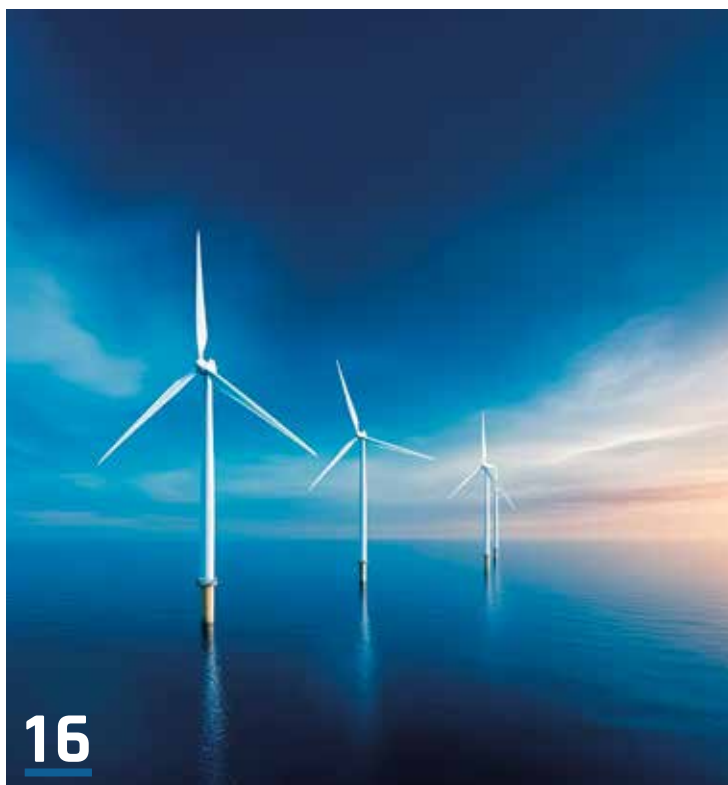
Po latach testów branża logistyczna jest coraz bliżej technologicznej rewolucji, która zmieni oblicze transportu dalekobieżnego.

34

#### Nowy Jedwabny Szlak odporny na zakłócenia

Rozmowa z MIROSŁAWEM ANTONOWICZEM, prof. Akademii Leona Koźmińskiego.





42

### Jak z sukcesem wdrażać innowacje w branży kolejowej?

Rozmowa z Pawłem Przyżyckim, Prezesem Zarządu Hitachi Rail GTS Polska, i Koji Agatsumą, Executive Director and CTO Rail Vehicle w Hitachi.



46

### Cyfrowe dokumenty przewozowe – rozwój, korzyści i wyzwania

Już w 2027 roku wszystkie służby kontrolujące w Unii Europejskiej będą zobligowane do akceptacji dokumentów transportowych w formie cyfrowej.

50

### Rynek systemów TMS w Polsce

Jak wybrać najlepszą opcję dla swojej firmy?

54

### Drugie zaplecze. Dywersyfikacja łańcuchów dostaw w czasach niepewności

Firmy już nie pytają „czy warto mieć alternatywnego dostawcę?”, tylko „dlaczego jeszcze go nie mamy?”.

58

### PKP LHS – kluczowy partner wymiany handlowej między Ukrainą a Polską

Rozmowa z ŁUKASZEM GÓRECKIM, prezesem PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa.

### LOGISTYKA KONTRAKTOWA I E-COMMERCE

61

### Nowy raport PostNord

Jaśniejsza przyszłość dla szwedzkiego e-commerce.

72

### Zróżnicowanie efektywności dostaw e-commerce w Europie

Polska liderem, ale wyzwania pozostają.

### INTELISTENTNE ROZWIĄZANIA W LOGISTYCE

64

### Okiem zawodowca – lepsza widoczność, większe bezpieczeństwo

Rozmowa z dr Elżbietą Zielińską, specjalistką chorób oczu i medycyny estetycznej.

### POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE I PRODUKCYJNE

68

### Wyjście z magazynu przed czasem?

Absolutnym standardem rynkowym stają się kontrakty zawierane na co najmniej pięć lat.

# Jak budować odporność łańcuchów dostaw w transporcie drogowym?

TEKST: **Tomasz Weber**

Head of corporate communications, Girteka Group



Europejski sektor usług transportu drogowego stale zмага się z zakłóceniami, które stanowią poważne zagrożenie dla niezawodności łańcuchów dostaw, a utrudnienia mogą wpływać na terminowość i jakość realizacji zamówień. Wobec tych wyzwań firmy transportowe stają przed koniecznością wdrażania skutecznych strategii zarządzania ryzykiem i wypracowania metod zwiększania odporności łańcuchów dostaw na nieprzewidziane zdarzenia.



## Różny zasięg i skala wpływu

Zakłócenia w transporcie drogowym mogą mieć charakter krótkoterminowy, powodując przejściowe utrudnienia operacyjne, lub długoterminowy, o poważniejszych konsekwencjach dla stabilności łańcuchów dostaw i gospodarki. Przykładem tych pierwszych są awarie pojazdów, złe warunki atmosferyczne, korki czy lokalnie prowadzone prace budowlane lub remontowe. Drugie to wydarzenia o szerszym zasięgu i większym wpływie, na poziomie

regionalnym, krajowym i międzynarodowym. Przykładem mogą być ubiegłoroczne powodzie, które dotknęły wiele europejskich krajów, czy zorganizowane blokady dróg i szlaków komunikacyjnych. We Francji protesty rolników doprowadziły do blokad przejść granicznych i autostrad łączących największe miasta, a także uszkodzeń infrastruktury, w tym bramek poboru opłat. Zakłócony był też transport towarów m.in. do Hiszpanii i Włoch, co generowało dodatkowe koszty. Z kolei blokady polskich dróg, będące efektem protestów rolników domagających się zmian w polityce rolnej UE i wsparcia ze

strony rządu, sparaliżowały kluczowe szlaki komunikacyjne, szczególnie autostrady i przejścia graniczne prowadzące w kierunku Niemiec i Ukrainy, co utrudniło transport i destabilizowało łańcuchy dostaw w regionie.

### Bezpośrednie i pośrednie koszty zakłóceń

Zaburzenia łańcuchów dostaw generują koszty, ale trudno dokładnie oszacować ich pełną skalę. Wiąże się to z tym, że często konsekwencje wykraczają poza transport i wpływają na rynek konsumencki i powiązane z nim branże. Można więc mówić o kosztach bezpośrednich i pośrednich.

Koszty bezpośrednie obejmują przede wszystkim dodatkowe wydatki operacyjne ponoszone przez przewoźników, wynikające z konieczności pokonywania dłuższych tras objazdowych oraz opóźnień w dostawach. Należą do nich m.in. wzrost wydatków na paliwo czy opłaty drogowe. Dla przykładu podczas blokad drogowych spowodowanych strajkami polskich rolników średnie opóźnienia w realizacji dostaw wynosiły od 12 do 18 godzin na przesyłkę, w zależności od miejsca i skali zakłóceń. Konieczność korzystania z objazdów i wydłużenie czasu pracy spowodowały wzrost zużycia paliwa o ok. 15–20%, i w rezultacie przełożyło się na wyższe koszty usług transportowych.

Natomiast koszty pośrednie dotyczą długofalowych konsekwencji zakłóceń, wpływających na działalność

nie tylko samych przewoźników, lecz także ich klientów, zwłaszcza tych, dla których kluczowa jest terminowość dostaw. Opóźnienia w transporcie mogą prowadzić do przestojów i spowolnienia w produkcji czy utraty potencjalnych przychodów ze sprzedaży. Menedżerowie zarządzający łańcuchami dostaw wskazują też na negatywne skutki w relacjach biznesowych – przewoźnicy, którzy nie potrafią szybko i skutecznie zareagować na zakłócenia, ryzykują utratę zaufania klientów, a nawet kontraktów. Chociaż koszty te są trudniejsze do bezpośredniego oszacowania, w dłuższej perspektywie ich wpływ może znacząco przewyższyć bezpośrednie straty finansowe poniesione na skutek samych zakłóceń w transporcie.

### Wybór operatora minimalizuje ryzyko

Jak firmy mogą skutecznie radzić sobie z ryzykiem zakłóceń w łańcuchu dostaw i zabezpieczyć swoje operacje? Przede wszystkim postawić na wybór odpowiedniego partnera logistycznego. Współpraca ze stabilnym, doświadczonym operatorem, dysponującym zapleczem i aktywami własnymi, gwarantuje bezpieczeństwo i odpowiednią przepustowość. Przewagę, zwłaszcza w sytuacjach kryzysowych wymagających szybkiej reakcji i modyfikacji tras przewozowych, zapewniają własna flota, rozbudowana sieć operacyjna i dobra znajomość lokalnych uwarunkowań. Kluczowe są zasoby umożliwiające inwestycje w nowoczesne technologie, niezbędne do efektywnego zarządzania flotą i procesami operacyjnymi.





## Liczy się przepływ danych i komunikacja

Podstawą budowania odporności i bezpieczeństwa łańcuchów dostaw są cyfryzacja i nowoczesne technologie. W praktyce to narzędzia takie jak Real-Time Visibility (RTV), telematyka i sztuczna inteligencja umożliwiają przewoźnikom dynamiczne zarządzanie flotą i optymalizację tras w czasie rzeczywistym.

i zapewniło płynność operacji. Podobnie w przypadku powodzi w hiszpańskiej Walencji, na podstawie komunikatów rządowych do Geo Zones wprowadzane były dane o terenach nieprzejezdnych. Dzięki temu kierowcy i menedżerowie floty otrzymywali powiadomienia o zagrożeniach i rekomendacje alternatywnych tras, co znacznie zminimalizowało ryzyko opóźnień i utrudnień w dostawach.

W kontekście zarządzania sytuacjami awaryjnymi ważną rolę odgrywa sprawna i szybka komunikacja z kierowcami, wspierana przez systemy monitoringu pojazdów. W Girtece to zadanie realizowane jest przez Centrum SOS, działające w trybie 24/7. Stały kontakt menedżerów transportu z kierowcami umożliwia wymianę informacji i szybkie podejmowanie decyzji, zarówno w reakcji na problemy techniczne, jak i konieczność natychmiastowego przekierowania pojazdu na alternatywną trasę. Przykładem mogą być sytuacje, gdzie jeden z kierowców natrafia na blokadę. Ta informacja jest przekazywana do zespołu i wszystkie kolejne transporty mogą już to miejsce ominąć, unikając opóźnień w dostawach.

## Rozwój cyfryzacji wzmocni stabilność

Każde zakłócenie w łańcuchu dostaw, niezależnie od jego przyczyny i skali, podkreśla znaczenie budowania odporności operacyjnej. Z punktu widzenia firm logistycznych kluczowe znaczenie będą mieć dalsze inwestycje w zaawansowane narzędzia cyfrowe, co w połączeniu z nowoczesną flotą umożliwi im jeszcze skuteczniejsze zarządzanie ryzykiem, a tym samym minimalizowanie skutków i wzmocnienie stabilności operacji transportowych. Szczególnie istotne będzie to w kontekście realizacji dostaw ładunków wrażliwych, wymagających kontrolowanej temperatury, takich jak żywność, napoje, farmaceutyki, a także towarów o wysokiej wartości. ■

Przykładem zastosowania telematyki w zarządzaniu sytuacjami kryzysowymi może być Fleet Operator Girteki, narzędzie wykorzystywane do automatycznego planowania i optymalizacji tras, a także wyboru miejsc parkingowych, weryfikowanych pod kątem bezpieczeństwa i dostosowanych do rodzaju przewożonego cargo. System analizuje dane co kilkanaście minut, co pozwala na szybką reakcję w przypadku nieplanowanych wydarzeń na drogach i przekierowanie kierowców na alternatywne trasy. Aktualizacje pozycji pojazdów pozwalają też menedżerom floty na wprowadzanie korekt w harmonogramie dostaw. Do zarządzania sytuacjami kryzysowymi wykorzystywany jest tzw. Geo Zones, umożliwiający definiowanie całych obszarów wykluczonych z planowania trasy, takich jak rejony dotknięte klęskami żywiołowymi czy ograniczeniami wynikającymi z organizacji masowych imprez. Kierowca zbliżający się do wykluczonej strefy, wyznaczonej w Geo Zones, jest o tym automatycznie informowany, dzięki czemu odpowiednio wcześniej może zmienić trasę przejazdu. To rozwiązanie zostało wykorzystane przez Girtekę m.in. podczas ubiegłorocznej powodzi w Walencji i olimpiady w Paryżu. Podczas igrzysk do Geo Zones na bieżąco wprowadzane były dane z przekazywanych przez organizatorów komunikatów, dotyczących tymczasowych zamknięć dróg, ograniczeń przejazdów czy zmienionej organizacji ruchu w miastach. To umożliwiło planowanie tras z ominięciem obszarów wyłączonych z ruchu

# Cyfrowe dokumenty przewozowe – rozwój, korzyści i wyzwania

TEKST: Hubert Zaborowski  
CEO i współtwórca GreenTransit





Transformacja cyfrowa dokumentów transportowych staje się standardem, a nadchodzące regulacje tylko ten trend przyspieszą. Już w 2027 roku, zgodnie z rozporządzeniem eFTI (*Electronic Freight Transport Information*), wszystkie służby kontrolujące w Unii Europejskiej będą zobligowane do akceptacji dokumentów transportowych w formie cyfrowej. Rozporządzenie to weszło w życie w sierpniu 2024 roku, jednak z powodu opóźnień termin obowiązkowej akceptacji elektronicznych dokumentów został przełożony właśnie na 2027 rok. To kluczowy moment, który pozwoli firmom transportowym w całej Unii Europejskiej zrezygnować z papierowej dokumentacji. Należy pamiętać także o nowych regulacjach dotyczących raportowania śladu węglowego, co motywuje firmy do wdrażania rozwiązań cyfrowych umożliwiających ograniczanie emisji CO<sub>2</sub>.

#### Zmiany prawne napędzają transformację

Polska nie pozostaje w tyle i już teraz trwają prace nad nowelizacją ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy regulującej prawo przewozowe. **Planowane regulacje umożliwią kierowcom przedstawianie dokumentów przewozowych w formie elektronicznej podczas kontroli drogowych.** Obowiązujące już teraz prawo nie zabrania stosowania eCMR, a protokół uzupełniający do konwencji CMR, do którego Polska przystąpiła w 2019 roku, jednoznacznie wskazuje, że elektroniczny list przewozowy ma taką samą moc prawną jak jego papierowy odpowiednik. W Polsce sytuacja pozostaje skomplikowana – protokół został niewłaściwie wdrożony, co skutkuje

dowolnością interpretacji przepisów przez służby kontrolujące. Oznacza to, że w jednej sytuacji elektroniczny dokument może zostać zaakceptowany, a w innej – odrzucony, co wprowadza niepewność wśród firm korzystających z cyfrowych rozwiązań.

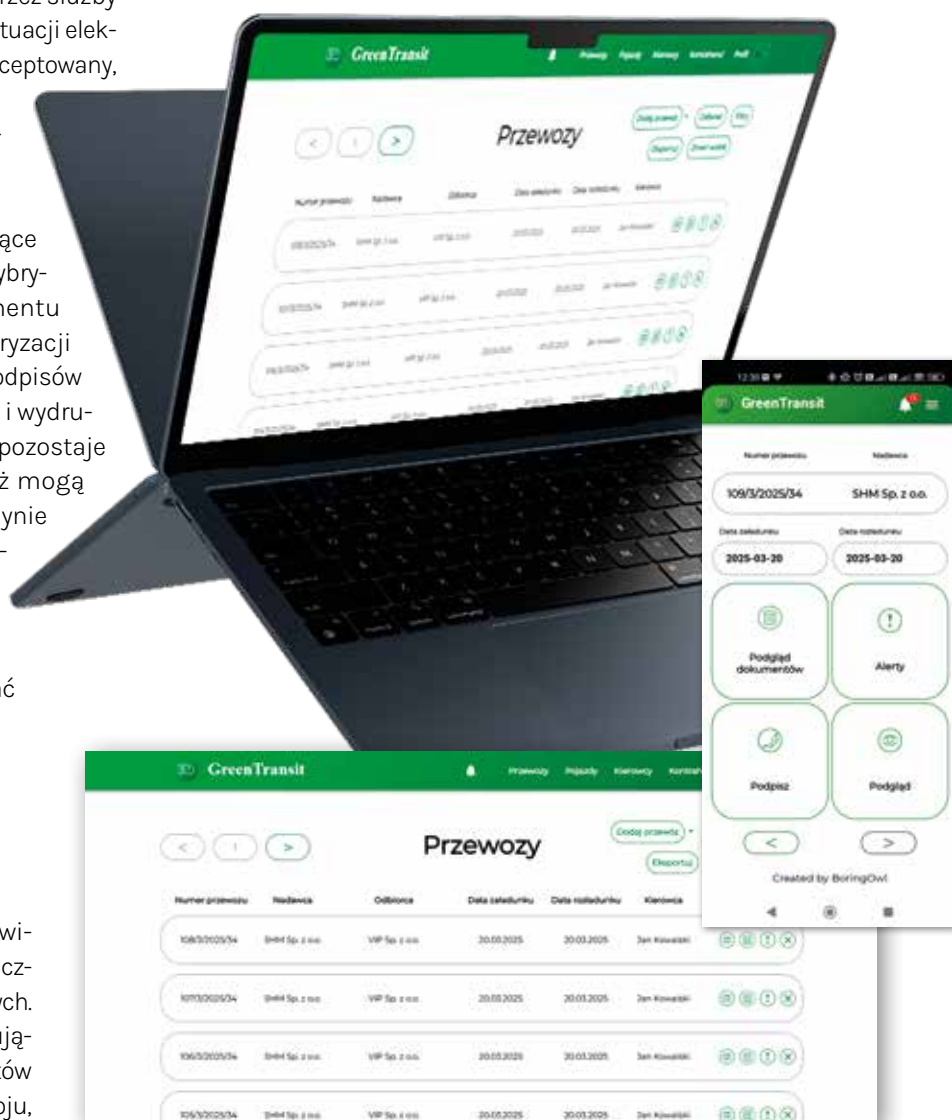
W efekcie przedsiębiorstwa korzystające z eCMR decydują się na rozwiązanie hybrydowe, drukując jedną kopię dokumentu na czas transportu ze służącej do cyfryzacji dokumentów platformy. Po złożeniu podpisów nadawcy i przewoźnika na platformie i wydrukowaniu jednej kopii dokumentacja pozostaje zgodna z przepisami, a firmy wciąż mogą korzystać z zalet cyfryzacji. Jest to jedynie rozwiązanie tymczasowe – gdy nowelizacja ustawy zostanie przyjęta, te same firmy będą mogły z dnia na dzień całkowicie zrezygnować z drukowania papierowych kopii i stosować jedynie ich cyfrowe odpowiedniki.

### Automatyzacja obiegu dokumentów – trend czy konieczność?

Z perspektywy GreenTransit widać lawinowy wzrost zapytań i wdrożeń elektronicznego obiegu dokumentów transportowych. W opinii wielu firm z nami współpracujących automatyzacja obiegu dokumentów jest dziś już nie tyle możliwością rozwoju, co wręcz koniecznością. Ten wzrost zainteresowania widać w konkretnych danych i liczbach. Tylko w 2024 roku w GreenTransit zrealizowaliśmy 27 dużych wdrożeń, a na 2025 rok mamy już zaplanowane kolejne wdrożenia i integracje, które obejmą zarówno eCMR, jak i inne dokumenty transportowe w wersji cyfrowej. System GreenTransit obsługiwał transporty m.in. w Polsce, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Hiszpanii, Rumunii, Czechach, Holandii, na Węgrzech i Słowacji.

### Korzyści z cyfryzacji – oszczędności i efektywność

Firmy, które przetestowały lub już wdrożyły eCMR, podkreślają liczne korzyści wynikające z cyfryzacji – od oszczędności czasu i pieniędzy, przez redukcję błędów i poprawę przepływu informacji, po lepszy monitoring transportów w czasie rzeczywistym. Ich doświadczenia pokazują, jak skutecznie przeprowadzić transformację, unikając



poważnych problemów i maksymalizując efektywność operacyjną. Analizując sukcesy i wyzwania liderów, można lepiej zaplanować proces wdrożenia, dostosować rozwiązania do własnych potrzeb i skuteczniej przekonać pracowników oraz partnerów biznesowych do zmian. Czerpanie z ich wiedzy i najlepszych praktyk pozwala innym przedsiębiorstwom na sprawniejsze wdrożenie eCMR i szybsze osiągnięcie wymiernych korzyści.

Studiami przypadków z testów i wdrożeń dzieli się wiele firm. Na stronie internetowej systemu GreenTransit można znaleźć opisy wielu inspirujących inicjatyw:

- Avon Operations Polska podkreśla oszczędności czasu po zastąpieniu dokumentacji papierowej wersjami elektronicznymi dochodzące do 84% i oszczędności finansowe sięgające 85%.

- Coverrock Insulation pokazuje, że system Green-Transit to nie tylko eCMR, ale kompleksowe rozwiązanie do cyfryzacji wszystkich dokumentów transportowych, w tym dokumentów dostawy, co pozwala na pełną eliminację papierowej dokumentacji w transporcie i brak opóźnień związanych z oczekiwaniem na potwierdzenia dostawy.
- Geberit porównuje dwie wersje dokumentacji (papierową i cyfrową), a z porównania wynika, że wersja tradycyjna jest zbędna i obecnie można używać wyłącznie wersji hybrydowej.
- Nesperta odnotowuje, że wdrożenie eCMR zapewniło znacząco lepszy nadzór nad przesyłkami oraz w dużym stopniu usprawniło komunikację z partnerami i klientami.

### Cyfryzacja dokumentacji to także wyzwanie

Wiele mówi się o korzyściach wynikających z cyfryzacji dokumentów, należy jednak pamiętać, że zastąpienie papierowych dokumentów ich cyfrowymi odpowiednikami to fundamentalna zmiana w działaniu organizacji. Za każdą taką zmianą podążają także wyzwania.

Wdrożenie eCMR i cyfrowych dokumentów transportowych to proces, który wymaga czasu oraz zmiany podejścia w organizacji. W przypadku większych firm, z ułożonymi procesami oraz wdrożonymi systemami, nie wystarczy jedynie uruchomić systemu – konieczne jest przeszkolenie pracowników oraz zapewnienie, że partnerzy biznesowi również są gotowi na nowe standardy.

Dla wielu firm to właśnie zmiana na poziomie organizacyjnym i mentalnym jest największym wyzwaniem. Cyfrowa transformacja wymaga nowego podejścia do zarządzania danymi i operacjami. To nie tylko kwestia technologii, ale przede wszystkim zmiana sposobu myślenia. Pracownicy muszą nauczyć się nowych metod pracy, a menedżerowie skutecznie wprowadzić i egzekwować nowe procedury w całym łańcuchu dostaw.

Lekarstwem na to wyzwanie jest czas. Odpowiednio wcześniej zaplanowane oraz przeprowadzone wdrożenie lub

testy dają firmie odpowiedzi oraz możliwość stopniowego i spokojnego sprawdzenia nowych procesów. Firmy, które wdrażają rozwiązania cyfrowe z wyprzedzeniem, mają przewagę – zamiast angażować zasoby w gorączkową adaptację do regulacji, mogą skupić się na prowadzeniu biznesu. Mając gotowe rozwiązanie, zachowują spokój i bezpieczną pozycję na rynku, wyprzedzając tym samym konkurencję. Ich partnerzy oraz pracownicy są przygotowani.

### Przyszłość jest cyfrowa

Historia jasno pokazuje, że wdrożenia pozostawiane na ostatnią chwilę prowadzą do chaosu, wzrostu kosztów i operacyjnych przestojów. Przykładem tego była zmiana Systemu Poboru Opłat z Viatoll na e-Toll. Tuż przed wejściem w życie nowych przepisów branża transportowa znalazła się w krytycznej sytuacji – firmy musiały w pośpiechu wdrażać nowe rozwiązania, co spowodowało błędy, opóźnienia i dodatkowe koszty. Ci, którzy działali z wyprzedzeniem, mogli spokojnie funkcjonować bez zakłóceń i skupić się na prowadzeniu biznesu. Dziś mamy wszystko gotowe, rozwiązania są sprawdzone i działają.

Cyfrowe dokumenty transportowe to wiele korzyści, ale także wyzwanie. Firmy, które wdrażają eCMR już teraz, zapewniają sobie komfort przejścia na nowe standardy bez nerwów i zbędnych kosztów. **Wygrają ci, którzy nie będą gonić za regulacjami w ostatniej chwili, lecz przygotują się na zmiany z wyprzedzeniem i wyznaczą kierunek dla całej branży.** ■





# ROLNICTWO PRZYSZŁOŚĆ!



INNOWACJE – TECHNOLOGIE – TRENDY

loading...



ROLNICTWO-PRZYSZLOSCI.PL



# postnord

The Swedish e-commerce landscape is evolving.

## E-barometern 2024 Annual Report

Providing in-depth analysis of the latest development on the Swedish e-commerce market with valuable insights for companies looking to expand or optimize their e-commerce strategies in Sweden.



**Free  
download**