



DODATEK SPECJALNY:
JAK COVID-19 ZMIENIA ŚWIAT BIZNESU

str. 81

WRZESIEŃ • 2020
www.manager24.pl
cena: 9,90 zł (w tym 8% VAT)

MANAGER

REPORT

MAGAZYN KADRY
ZARZĄDZAJĄCEJ

68

AWOKADO
ZIELONE
ZŁOTO
KAMBODŻY

46

KGHM
PROMOCJA
GOSPODARKI
POPRZEZ
KULTURĘ

20

PPK
PIENIĄDZOM
TRZEBA
ROZKAZYWAĆ,
A NIĘ IM
SŁUZYĆ

**XXV FORUM
EKONOMICZNE**

PRZEWODNICZĄCY RADY PROGRAMOWEJ
ZYGMUNT BERDYCHOWSKI

8

Nr. ind. 258539



9 772299 202007

Modelowy transport on-demand

Daniel Węgrzynek, inwestor, prezes i główny udziałowiec spółki EV Fleet specjalizującej się w obszarze transportu i logistyki, opowiada o autorskich rozwiązaniach i modelach biznesowych w tej dziedzinie

Tworzy pan nowatorską „zieloną” flotę w Polsce, która będzie realizowała dostawy na żądanie w obszarze e-grocery.

Jest to pierwsza tego typu koncepcja usługi nie tylko w Polsce, lecz także w Europie. Chcemy zaproponować ją wszystkim sieciom dystrybucji produktów spożywczych, szczególnie tych wymagających kontroli temperatury. Oczywiście usługa jest dobrze zorganizowana, zaplanowana i zarządzana. W samej nazwie odnoszę się już do konkretnej propozycji wartości, mimo że nazywamy ją koncepcją Mobility Concept for E-Commerce and Retail. Ta usługa jest kluczem, w jej ramach budowany jest prototypowy pojazd, a później stworzona zostanie flota oparta

“

ZNALEŻLIŚMY WŁASNĄ
NISZĘ, NA RAZIE TYLKO
MY REALIZUJEMY
TEGO RODZAJU
NOWATORSKIE
PROJEKTY
LOGISTYCZNE
I BUDUJEMY WŁASNE
POJAZDY. CHCEMY
STWORZYĆ SVOJĄ
FLOTĘ DOSTAWCZYCH
SAMOCHODÓW
ELEKTRYCZNYCH

na pojazdach elektrycznych jako API z własnym systemem operacyjnym, którym jest platforma www.evfleet.cloud. To nasz flagowy produkt oparty na tzw. TaaS, czyli Transport-as-a-Service. Ten materiał ma rozpocząć cykl artykułów, które chcę publikować do września 2021 r., kiedy pokażemy nasz kluczowy produkt – pojazd stricte przygotowany do obsługi ostatniej mili w wersji „zielonej”. Ma to być typowa usługa Sharing Economy, czyli współdzielona flota skierowana do obsługi wielu podmiotów. Ma to wpływ zarówno na zrównoważony rozwój, jak i zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza w miastach dzięki ograniczeniu liczby pojazdów oraz znacznie zmniejszonej





Budujemy własny typ pojazdu jako jeżdżące API, powiązanie hardware'u i software'u połączone z nowymi konstrukcjami zabudów i systemów załadunkowych. Dzięki temu będziemy mogli bardzo łatwo zintegrować się z systemami klienta, głównie rozwiązaniami logistycznymi

emisji spalin. Chcemy promować tzw. zieloną ostatnią milę w dostawach. Będzie się to odbywało dzięki automatyzacji i cyfryzacji procesów między odbiorcami naszej usługi. Jesteśmy spółką technologiczną z własnym R&D. Pojazdy będą tworzyły własny ekosystem powiązań różnych rozwiązań z obszaru Industrial IoT. Już teraz to testujemy.

Jakiego typu pojazdy będziecie wykorzystywać? Modyfikowane?

To już w zasadzie nie modyfikacje, ale własne konstrukcje, bardzo zaawansowane technicznie, technologicznie i informatycznie. Budujemy własny typ pojazdu jako jeżdżące API, powiązanie hardware'u i software'u połączone z nowymi konstrukcjami zabudów i systemów załadunkowych. Dzięki

temu będziemy mogli bardzo łatwo zintegrować się z systemami klienta, głównie rozwiązaniami logistycznymi. Dzięki API każdy dział IT powiąże naszą flotę i platformę w swojej strukturze organizacyjnej. Pojazd dedykowany ostatniej mili jako element łańcucha logistycznego w dostawach do klienta końcowego. Będzie to dotyczyło pojazdów nie tylko dostawczych, lecz także ciężarowych.

Pracuje pan nad projektem znakomicie wpisującym się w rządowy program elektromobilności, a szerzej – w trendy dominujące w Unii Europejskiej.

Elektromobilność traktujemy jako jedną z technologii lub jedno z rozwiązań w obszarze wyboru napędu środków transportu. Słowo „elektromobilność”

dotyczy bardziej obszaru aut osobowych. W przypadku pojazdów użytkowych stosujemy termin „zeroemisyjny” czy „niskoemisyjny”. Koncentruję się na budowie własnej floty opartej na pojazdach zeroemisyjnych oraz specjalnie zaprojektowanej platformie EV Fleet Cloud. Celem rozwiązania jest dostarczanie, przy zastosowaniu pojazdów elektrycznych, produktów spożywczych, również chłodzonych i mrożonych, w specjalnie zaprojektowanych przez nas pojemnikach utrzymujących określoną temperaturę, z magazynów, centrów dystrybucji lub po prostu hipermarketów do końcowego odbiorcy, typowego konsumenta. W drugiej kolejności chcemy wejść w obsługę całego kanału e-commerce. Reagujemy w ten sposób na obawy dotyczące wpływu miejskiego transportu towarowego na środowisko i zatępy w miastach. Na szczęście rośnie świadomość zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, a koordynacja ruchu i logistyki zyskuje coraz większe znaczenie. Wiąże się z tym potrzeba tworzenia nowych form transportu, polegająca nie tylko na optymalizacji kosztów, lecz także rozwiązywaniu problemów środowiskowych, takich jak hałas, zanieczyszczenie itd. Aby sprostać nowym wyzwaniom, proponujemy nową koncepcję dostaw ostatniej mili. Logistykę miejską definiujemy jako proces całkowitej optymalizacji działań logistycznych i transportowych przy wsparciu zaawansowanych systemów informatycznych, uwzględniających środowisko, bezpieczeństwo i oszczędność energii w ramach gospodarki rynkowej. Czas stworzyć prawdziwe wizje logistyki miejskiej. Chcemy kreować trendy.

Model, który pan proponuje, perfekcyjnie sprawdza się w warunkach pandemii COVID-19, gdy chętnie robimy zakupy przez Internet.

Jest to również doskonałe rozwiązanie na przyszłość, pozwala nabywcom oszczędzać czas i pieniądze. Dla handlu stanowi nowy, sprawny i niezawodny kanał dotarcia do odbiorców końcowych. Przyjęcie koncepcji



NASZA KONCEPCJA
MOBILNOŚCI
JEST GŁÓWNYM
ELEMENTEM
PROJEKTU, KTÓRY
MA ZAPEWNIĆ
AGLOMERACJOM
MIEJSKIM PŁYNNY
I NIEZAWODNY
PRZEPIYW RUCHU
TOWARÓW,
SZCZEGÓLNI
PRODUKTÓW
SPOŻYWCZYCH

nowej mobilności spowoduje, że mniej samochodów będzie jeździło w miejskiej sieci drogowej o ograniczonej przepustowości, co w konsekwencji będzie miało pozytywny wpływ na środowisko. Nasze podejście pozwoli również na efektywniejsze wykorzystanie pojazdów towarowych i spowoduje wprowadzenie stosownych rozwiązań ekonomicznych i regulacyjnych. Na razie nie ma praktycznych systemów transportu publicznego dla przewozu towarów, więc miasta muszą korzystać z pojazdów sektora prywatnego. Nasza koncepcja mobilności jest głównym elementem projektu, który ma zapewnić aglomeracjom miejskim płynny i niezawodny przepływ ruchu towarów, szczególnie produktów spożywczych. Zrównoważony rozwój jest niezbędny, aby uczynić miasta bardziej przyjaznymi dla środowiska, zmniejszyć emisje gazów cieplarnianych i wpływ na środowisko lokalne.

Żadna, nawet najbardziej nowatorska firma nie może działać, nie mając finansowania.

Obecnie jestem jedynym inwestorem spółki EV Fleet. Programy takie jak Pilot Maker Elektro ScaleUp, w którym bierzemy udział, wspierają projekty takich spółek jak moja. Jestem też inwestorem dwóch innych podmiotów, zaraz pojawi się trzeci. Działam pod własną marką – Value Solutions. Po wejściu do pilotażowego programu akceleracyjnego Pilot Maker Elektro ScaleUp nawiązaliśmy współpracę z firmą Carrefour Polska, w ramach której testowaliśmy walory flotowe elektrycznego VW Craftera i Mercedesa Vito. Podczas realizacji pierwszego projektu podpisaliśmy z Carrefour Polska drugą, bardzo ważną z naszego punktu widzenia, umowę.

Na czym polegały jej założenia?

Stworzyliśmy koncepcyjny mały samochód dostawczy, opierając się na wykorzystywanej w wielu krajach konstrukcji Eidola Cargo z dobrze wyposażoną, dwumiejscową klimatyzowaną kabiną. Konfigurację można znaleźć na naszej

stronie internetowej. Wprowadziliśmy do niego kilka ważnych zmian, m.in. dodaliśmy drugą baterię, wydłużając zasięg do 160–180 km w zależności od warunków atmosferycznych. Na jednym ładowaniu baterii, rzecz jasna z gniazdka, może realizować dostawy przez 12 godzin. Nasz najważniejszy wkład polegał na zaprojektowaniu i wykonaniu kompleksowej zabudowy części towarowej o ładowności ponad 400 kg. Nasze pojemniki pozwalają na utrzymanie zadanej temperatury, w których pomiar dokonywany jest za pomocą specjalnych czujników temperatury działających w technologii RFID. Tworząc ten projekt, wpisaliśmy się w nowy model biznesowy Carrefour – „Dostaw ostatniej mili”.

Wspomina pan o kontrolowanej temperaturze. Trudno mi sobie wyobrazić elektryczną chłodnię, agregaty błyskawicznie pożarłyby prąd, ograniczając do minimum zasięg.

Użyliśmy nowego materiału, który charakteryzuje bardzo dobra izolacyjność. Zastosowaliśmy też specjalne termoizolacyjne pojemniki (inteligentne pojemniki), w których zamówione produkty trafiają do klienta końcowego, spełniając założenia tzw. zimnego łańcucha dostaw. Tak więc nasz elektryczny furgon jest chłodnią, tyle że pasywną, niepobierającą prądu.

Jak tego rodzaju dostawa wygląda w praktyce?

Każdy pojemnik wyposażony jest w moduł elektroniczny, przesyłający dane do naszego serwera i do spersonalizowanych kont naszych klientów. Pojemniki znajdują się zawsze w chłodni lub mroźni. Następnie, zgodnie z określonym zamówieniem, wkłada się do nich towary. Potem aplikacja uruchamia sensor (pomiar temperatury), dzięki któremu może go zdalnie śledzić, gdy już zostanie włożony do samochodu i jest transportowany do klienta. Pojemnik jest w stanie utrzymać pożądaną temperaturę do pięciu godzin. W praktyce dostawa zajmuje około dwóch godzin. Proces ten spełnia założenia nowoczesnej logistyki; można go śledzić online od czasu załadowania do realizacji dostawy.

Nowości, choć bardzo atrakcyjne, nie zawsze zyskują akceptację rynku.

W tym przypadku jest inaczej. Carrefour Polska zdecydował się przedłużyć komercyjne testy o kolejne trzy miesiące. Mam nadzieję, że do końca roku kilka naszych elektrycznych furgonów będzie pracowało dla tej sieci. Chciałbym podkreślić, że pojazd został w stu procentach przystosowany do potrzeb klienta i dobrze sprawdza się podczas praktycznego testu. Mamy bardzo duże doświadczenie w tego rodzaju wdrożeniach. Pracując z klientami na co dzień w obszarze konsultingu, wiemy o konkretnych potrzebach, dlatego nasze produkty i usługi są trafione w blisko stu procentach. Na koniec testów planujemy przygotowanie raportu o elektrycznej logistyce, który mógłby zainteresować kolejne firmy. Jego premiera planowana jest na początek października. Publikację przedstawię osobiście na XVII Forum Polskich Menedżerów Logistyki w Warszawie.

Nad czym obecnie pracuje wasze R&D?

Dziękuję, że zwrócił pan uwagę na ten aspekt naszej działalności. Jak na niewielką firmę przeznaczamy bardzo poważne nakłady na badania i rozwój.



Naszym projektem docelowym jest usługa logistyczna on-demand, tworzona dla dużych sieci posiadających własne kanały omnichannel, dzięki którym dostarczają żywność. Chcielibyśmy docelowo przejąć rynek dostaw, wykorzystując własną flotę opartą na naszej koncepcji pojazdu, nad którym pracujemy, a którego premierę już teraz mogą wstępnie ogłosić na wrzesień 2021 r. Będzie to kolejna elektryczna pasywna chłodnia. Wkrótce zostaniemy pierwszym w Polsce użytkownikiem e-Sprintera, który może stanowić bazę dla naszej konstrukcji. Rozważamy też możliwość wykorzystania e-Craftera. Muszę podkreślić, że skala zmian konstrukcyjnych pojazdu, jaką zakładamy, będzie bardzo duża. Obrazowo mówiąc, usuniemy całą tylną część samochodu, by zmontować własną ramę, nowe zawieszenie, przestrzeń towarową. Będzie to nasze kompleksowe rozwiązanie pod kątem procesów logistycznych w dostawach ostatniej mili. Pojazd ten nazywamy żartobliwie jeżdżącym smartfonem z zaprojektowanym własnym oprogramowaniem. Będziemy mogli

Różnej wielkości chłodnie pasywne, których pomysł wypracował EV Fleet, a wprowadzili go w życie konstruktorzy pracujący dla tej firmy

go konfigurować zgodnie z oczekiwaniami poszczególnych klientów, personalizując proces logistyczny. Wkrótce zaprezentujemy makietę z wysuwanymi regałami i kompleksowym systemem RFID umożliwiającym bezprzewodową identyfikację obiektów w pojeździe.

Jak na wasze działania reaguje konkurencja?

Znaleźliśmy własną niszę, na razie tylko my realizujemy tego rodzaju nowatorskie projekty logistyczne i budujemy własne pojazdy. Chcemy stworzyć swoją flotę dostawczych samochodów elektrycznych. Jesteśmy wyspecjalizowaną spółką technologiczną i doradcą, współpracujemy ze znakomitymi specjalistami z Polski i zagranicy oraz managerami, którzy realizowali duże projekty w koncernach motoryzacyjnych. Nikogo też nie kopiujemy. Bardzo mi się spodobał cytat z filmu „Bohemian Rhapsody”, który niedawno oglądałem:

„Czuję się jak artysta, a nie szwajcarski konduktor”. Taki jestem. Realizuję się, podejmując nowe wyzwania, nie napędza mnie chęć prześcignięcia konkurentów, ale wprowadzanie w życie rozwiązań, które sam kreuję. W procesie zarządzania własnym biznesem, ale też doradzając innym firmom, szczególną uwagę zwracam na problem, który nie ma polskiej nazwy, czyli „Cost of Ignoring”, wskaźnik mierzący wartość utraconych korzyści wynikających ze źle lub zbyt późno podejmowanych decyzji.

Co zdecydowało o tym, że został pan przedsiębiorcą?

W szkole podstawowej byłem przekonany, że będę lotnikiem; trudno, żeby było inaczej, ponieważ wychowywałem się w Dęblinie. Wybrałem jednak studia na Wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych na Politechnice Warszawskiej. Zamiast pilotem zostałem zapalonym samochodziarzem. Pracę magisterską pisałem pod kierunkiem świetnego konstruktora Jana Gieraja, wykładowcy i prezesa firmy Rücker Polska, która potem została przejęta przez inny podmiot.

Dotyczyła projektu koncepcyjnego pojazdu typu pick-up na bazie Daewoo Lanos. Niezwykle jest to, że po ponad 15 latach w praktyce zajmuję się czymś bardzo podobnym. Po studiach przez osiem lat pracowałem w dziale samochodów użytkowych firmy Mercedes-Benz Warszawa (Grupa Daimler A.G.). Zdobyłem tam wiedzę, którą wykorzystuję, tworząc własne projekty. Nawiązałem kontakt z takimi instytucjami jak PIMOT czy ITS. Opracowywałem zaawansowane projekty rozwiązań transportowych dla wielu firm. Choć pewnie mógłbym pracować dla Mercedesa do emerytury, to zdecydowałem się szukać własnych wyzwań. Chciałem iść swoją drogą. Przez kilkanaście miesięcy współpracowałem – już jako właściciel jednoosobowej firmy – z Iveco. Potem – już z zespołem współpracowników – zająłem się własnymi projektami, przede wszystkim opracowując modyfikacje ponad 50 samochodów pod kątem specjalistycznych potrzeb służb energetycznych, wojska i straży pożarnej. Najciekawszym wyzwaniem było przeprojektowanie i przystosowanie Sprinterów 6x6 dla służb meteorologicznych WP. Od kilku



Koncepcyjny mały samochód dostawczy, opierający się na wykorzystywanej w wielu krajach konstrukcji z dobrze wyposażoną, dwumiejscową klimatyzowaną kabiną

miesiące współpracujemy, jako firma doradcza, z siecią Żabka Polska. Liczę na to, że będziemy wspólnie testować nasze pojazdy elektryczne w zaprojektowanych przez nas procesach logistycznych. Na marginesie, EV Fleet to bardzo nietypowy start-up. Wiele go różni od projektów kreowanych zwykle przez młodych

ludzi bez doświadczenia. Tworzę go wspólnie ze znakomitymi specjalistami, konstruktorami i ekspertami w dziedzinie logistyki.

Jak wygląda struktura pańskiego biznesu?

Na rzecz EV Fleet pracują dwie pozostałe moje firmy. Pierwszą z nich, Future Technology, założyłem osiem lat temu; zajmuje się ona tworzeniem nowych rozwiązań w obszarze transportu i logistyki. Stanowi zaplecze R&D: projektowe, konstruktorskie, inżynierskie i informatyczne. Druga, ANG Vehicle Technology, specjalizuje się w przebudowywaniu elektrycznych pojazdów pod kątem nowoczesnej logistyki. Na razie realizuje zlecenia EV Fleet. Mam jednak nadzieję, że w niedalekiej przyszłości może rozszerzyć działalność pod kątem potrzeb zewnętrznych zleńców. Osobom zainteresowanym tymi zagadnieniami polecam nasz portal evfleet.cloud, chętnie też odpowiem na pytania e-mailowo – daniel@evfleet.cloud. ■

rozmawiał Piotr Cegłowski

Daniel Węgrzynek

Wypoczynek › „Ze względu na mój pracoholizm nie umiem wypoczywać w tradycyjnie rozumiany sposób. W wolnym czasie dużo jeżdżę na rowerze i pasję tą zaraziłem syna. Lubię też biegi. Od roku wstaję codziennie o godz. 4.45 i ruszam na intensywny spacer połączony z joggingiem. To wspaniała chwila dnia, zwłaszcza gdy wschodzi słońce. Przeszedłem w sumie 2,3 tys. km. Chciałbym podzielić się ważnym doświadczeniem – regularnie uprawiając sport, całkowicie wyleczyłem się z cukrzycy, w co nie chcą uwierzyć lekarze...”

Kuchnia › „Polska, przede wszystkim w wykonaniu mojej mamy, która jest zawodową kucharką i gotowała dla dwóch prezydentów RP”

Samochód › „Zawsze Mercedes. Kiedy związałem się zawodowo z tą marką, zafascynowała mnie jej historia i to, jak powstawały kolejne konstrukcje. Obecnie jeżdżę klasą V, która może pełnić funkcję mobilnego biura i auta rodzinnego”

Hobby › „Od dzieciństwa interesuję się lotnictwem, dużo czytam na ten temat. Niestety, nie mam jeszcze licencji pilota. Planuję ją zdobyć w przyszłym roku. Pierwszy samodzielny lot mam już za sobą. Poranne spacerki spowodowały, że zainteresowałem się fotografią. Każdego dnia robię kilka zdjęć, szukając odpowiedniej sceny, czasem kłękam lub kładę się na ziemi... To jest czas na sport, ale też na refleksję. Postanowiłem zacząć spisywać swoje przemyślenia związane z życiem prywatnym i zawodowym, które – mam nadzieję – kiedyś zamienią się w książkę”



Nie tylko praca...