

TRUCKNET

REVISTA DIGITALA



“**Tinder**
in industria logistica”

BUSINESS INSIDER

wow
500,000
camioane la bord !!!

Alaturati-vă revolutiei ➔

Anul acesta am trait
experienta tehnologiei ca
raspuns cheie pentru o
viata mai usoara si mai
productiva

Hanan Fridman
Fondator & Președinte
Trucknet

PROGNOZA 2021

Biroul CTO



Hanan Friedman

Fondator & Președinte

Dragi prieteni și parteneri,

Anul 2020 a fost un an dificil în toate domeniile de activitate. A fost afectată atât piața muncii cât și viața personală. Schimbările au adus o nouă ideologie și o nouă realitate.

În acest an am realizat că tehnologia a fost răspunsul cheie pentru o viață mai ușoară și mai productivă. Ne-am confruntat cu o lume nouă cu noi limite, înțelegând că dezvoltarea tehnologică este cea mai relevantă cale în perioada de lockdown .

Industria logistică a fost puternic lovita de sarcini și suprasolicitari ,fiind unul dintre primele domenii care a înțeles cum să găsească soluția luând decizii rapide.

Digitalizarea ne-a ajutat să creăm un domeniu mondial a sistemelor de transport. Cu toate că situația a fost complicată, am găsit soluții pentru conectarea participanților din lanțul logistic dintr-un singur ecosistem.

Viitorul nostru depinde de conectivitatea ce răspunde urgențelor actuale de mediu. Aceasta este parte din inteligenta care face ca portul / aeroportul și calea ferată să fie conectate într-un singur sistem ,ajungând la cea mai ecologică și eficientă soluție în dezvoltarea afacerilor.

În acest jurnal vreau să vă împărtășesc câteva articole de pe blogul nostru și să va felicit cu prilejul sărbătorilor.

Să aveți un nou an fericit , un an de succes, plin de eficiență și durabilitate! Păstrați-vă în siguranță! Sa va pastrati optimismul ca în melodia lui John Lennon „Imagine”:

*"S-ar putea spune că sunt un visător
Dar nu sunt singurul
Sper că într-o bună zi va vezi alătura
Si lumea va trai ca una"*

500,000
Camioane la bord

3,889
Companii inregistrate

5
Tari



BLOGUL NOSTRU



Optimizarea transportului in porturi

Hanan Friedman
fondator și președinte Trucknet

Un port sau aeroport este un mediu complex în care mai multe sisteme și strategii funcționează continuu, procesând date.

La nivel de management al portului, Business Intelligence (BI) oferă vizibilitate imediată în operațiuni și date, analizând performanța portului și terminalului. Planificarea strategică ce utilizează BI duce la îmbunătățirea și optimizarea performanței operațiunilor. Mediul portuar este strategic pentru securitatea națională, iar porturile moderne sunt deseori centre de distribuție multimodale care asigură legături de transport folosind căile maritime, rutiere, feroviare și aeriene.

Gestionarea porturilor joacă un rol major în interfața dintre mare, aer, transport feroviar și terestr, manipulând încarcarea și deplasarea marfurilor din momentul sosirii la un terminal. O mică eroare poate duce la costuri inutile, întârzieri de livrare și ineficiență. Gestionarea eficientă a terminalelor asigură securitatea porturilor, cunoașterea reglementarilor, legături cu lantul de aprovizionare și multe altele.

Transportul și logistica joacă un rol semnificativ în procesul lantului de aprovizionare pentru deplasarea produselor către client. Cantitatea de camioane continua să crească în fiecare an, contribuind la o mai mare poluare a aerului cu emisii de gaze cu efect de seră (GES).



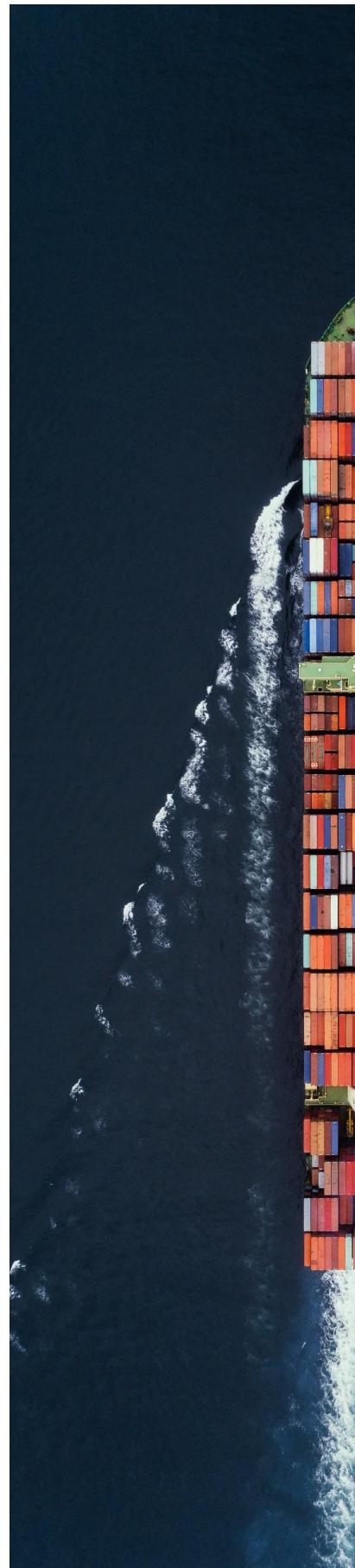
TRUCKNET

Trebuie remarcat faptul ca Uniunea Europeană (UE) a pregatit o foaie de parcurs, "Acordul verde", pentru ca economia lor să fie sustenabilă, competitivă și neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon până în 2050. Aceasta strategie de creștere este în conformitate cu obiectivele pe termen lung ale Acordului de la Paris. Peste 50% din marfuri sunt transportate pe cale terestră, transportul reprezentând 25% din emisiile de GES din Europa. Pentru ca UE să devină neutru din punct de vedere climatic până în 2050, va fi necesară o reducere cu 90% a emisiilor din transport.

Care sunt principalele probleme în transportul portuar?

Industria marfurilor aeriene este încă în mare parte pe hartie. Multe tipuri de documente sunt necesare pentru transporturile care încep cu expeditorul către terminal. Odată cu pandemia Covid-19, industria s-a confruntat cu impactul urias al creșterii cererii de marfuri aeriene. Imaginează-mă mii de copii ale documentelor în contact cu multe persoane în timpul Pandemiei. În unele cazuri, documentația este expediată separat de încarcatura propriu zisă prin curieri expres. Validarea datelor în această situație necesită aport uman, rezultând deseori cu necesitatea de a aduna sute de angajați.

Timpul total pe care un camion îl petrece în zona terminalului se numește timp de rotație. Acesta include timpul de sosire, încarcarea și descarcarea containerelor, inspectia camionului, completarea documentației și ieșirea din terminal. Timpul de rotație extins al camionului poate provoca o creștere a congestiei portului care incetineste miscarea marfurilor în afara terminalului. Cu cat timpul de rotație este mai mare, sansa ca un port sa ramana fara facilitati de depozitare va creste. In plus, daca un camion nu paraseste portul in timpul alocat, impiedica intrarea altor camioane, ceea ce reduce eficiența și crește cheltuielile operațiunilor portuare. Evacuarea și retinerea (taxele pe care companiile trebuie să le plateasca pentru utilizarea containerelor după depasirea timpului alocat pentru utilizare) aduc costuri semnificative pentru companiile de marfa.





In septembrie 2020, UE a lansat o Cerere de propuneri pentru proiecte de cercetare si inovare referitoare la Acordul Verde European, initiativa majora pentru realizarea neutralitatii climatice pana in 2050. Apelul cauta solutii concrete si eficiente pentru a raspunde situatiilor de urgența actuale. Exista zece domenii in care proiectele vor fi finantate, inclusiv mobilitatea sustenabila si inteligenta. Exista doua subiecte disponibile in acest domeniu : aeroporturile si porturile ecologice ca hub-uri multimodale pentru o mobilitate sustenabila si inteligenta. Trebuie remarcat faptul ca transportul este o parte semnificativa a ambelor domenii : planificarea si stabilirea aeroporturilor si / sau porturi sustenabile si ecologice.

Care sunt solutiile posibile?

Deoarece industria marfurilor inca se lupta cu problema documentatiei pe hartie, solutia va trebui sa fie digitalizarea completa a locului de munca, in care toate partile implicate sunt conectate intr-un singur ecosistem. Documentatia de marfa include declaratiile de export si formularle de impozitare, pe langa informatiile generale si specificatiile containerelor. Digitalizarea ar putea rezolva mai multe probleme, cum ar fi intarzierile cauzate de asteptarea la coada. Procesul de expediere si livrare implica deplasarea marfurilor si a documentelor de la locul de origine la locul de destinatie. Participantii principali provin din diferite regiuni ale lumii, cu reglementari diferite; prin urmare, o platforma digitala online este esentiala.

Lansarea unui ecosistem nu doar ar debloca dependenta de documentatia pe hartie pentru industria de marfa, ci ar oferi si o platforma pentru potrivirea marfurilor. Cu alte cuvinte, un camion ar avea optiunea de a combina cateva livrari. Aceasta metoda de optimizare ar reuni toate partie relevante din lantul de aprovizionare a marfurilor intr-un singur sistem.

Portul Rotterdam, cel mai mare port maritim din Europa, este un exemplu excelent de centru logistic eficient in care se implementeaza tehnologie inteligenta. Platforma lor digitala ajuta la gasirea

celor mai bune optiuni pentru rutile de transport maritim, inclusiv toate modurile de transport prin Rotterdam cu emisii minime de CO₂. Platforma bazata pe cloud Trucknet isi propune sa optimizeze rutile de transport de marfa, iar compania intentioneaza sa avanseze in includerea solutiilor multimodale prin implementarea tehnologiilor inteligente.

Sugestii suplimentare pentru masuri in conformitate cu politica Green Deal de a contribui la planificarea ecologica a aeroporturilor / porturilor, operarea camioanelor electronice, optimizarea combustibilului, combustibil alternativ pentru camioane si aeronavelor, eliminarea durabila a deseurilor si chiar furnizarea de mese cu o amprenta de carbon mai mica; aceasta ar fi un plus fata de integrarea eficienta a modurilor de transport in interiorul si in jurul aeroportului / portului.

Daca zona terminalului este un site de ultimul kilometru, camionul este conectat la metoda de logistica inversa , gata sa ridice marfa in loc sa plece gol. Astfel putem scapa de aglomeratia portului si scadea numarul de camioane din port, pentru o eficienta mai buna, bani mai multi si costuri mai mici.

Conecavitatea de-a lungul unui lant de transport intermodal (de la nava la camion pana la sina) ofera informatii si miscare fizica intre punctele de conectare ale lantului de aprovisionare. Aceasta integrare pe mai multe dimensiuni ofera elemente necesare pentru imbunatatirea semnificativa a transportului de marfa. Inarzire din cauza vremii nefavorabile? Soferii de camioane vor primi o notificare si vor evita sa astepte in zona spatiului de depozitare a aeroportului . O nava este obligata sa soseasca intr-un terminal diferit din cauza supraincarcarii portului? Camionul primeste notificarea online si isi schimba ruta pentru a fi gata de incarcare / descarcare a marfurilor in noua locatie si poate preveni intarzierile de expediere.

Integrarea resurselor ne permite sa cream o lume noua si eficienta pentru industria de marfa, in care fiecare sistem si toti participantii sunt sprijiniti prin tehnologie. Jucatorii colaboreaza si se conecteaza cu ceilalti actori din lantul de gestionare a transportului de marfa.



Cea mai buna modalitate de a obtine o eficienta maxima ar fi crearea unui ecosistem cu numeroase parti interesante relevante. Diverse companii feroviare, aeriene, maritime, de camioane ar putea fi conectate printr-o singura platforma, partajand resurse si date, oferind in acelasi timp optimizare pentru planificare si programare, unde ar fi furnizate toate rutile disponibile pentru livrare. Acest ecosistem de conectivitate este o situatie castig-castig.

Permiteti-mi sa inchei cu cuvintele lui Jacques Ellul, filozof francez al tehnologiei, sociolog premiat cu titlul Drepti printre natiuni, profesor de drept, pentru a onora colegii din biroul nostru din Franta:

“

Tehnologia modernă a devenit un fenomen total pentru civilizatie, forta definitorie a unei noi ordini sociale in care eficienta nu mai este o optiune, ci o necesitate impusa intregii activitatii umane. “



Depozitare automatizata

Hanan Friedman
fondator si presedinte Trucknet





In ultimii ani depozitele automatizate au castigat o importanta majora in cercurile lanturilor de aprovizionare, centrele de distributie si gestionarea depozitelor. Aceasta joaca un rol semnificativ in automatizarea depozitelor cu tehnologii ce maresc productivitatea. Depozitul se afla in centrul operatiunilor de productie si a lantului de aprovizionare, asigura depozitarea si este responsabil de pastrarea bunurilor.

Care sunt avantajele depozitelor automatizate?

Cresterea automatizarii la nivel mondial duce la scaderea bratelor de munca ,societatea simtand aceasta schimbare. Ideea din spatele depozitelor automatizate este ca masinile sa execute sarcini grele, in timp ce forta umana sa ramana pe pozitia de supraveghere. Operatorii de depozite vor putea gestiona volume mult mai mari de bunuri pe zi. Robotii automatizati pentru depozite pot creste precizia si accelera procesele repetitive atunci cand colaboreaza cu angajatii. Sistemul ajuta de asemenea, la reducerea cheltuielilor ce tine de angajati, cum ar fi zilele de concediu medical.

Siguranta la locul de munca nu poate fi trecuta cu vederea. Robotii pot executa cele mai stresante si periculoase operatiuni, de exemplu, recuperarea inventarului de la inaltime si ridicarea masinilor grele. Aceasta asistenta reduce accidentele fizice si poate usura presiunea mentala asupra angajatilor. Reducerea stresului emotional poate duce la cresterea productivitatii angajatilor si la crearea unui mediu de lucru mai sanatos.

Utilizarea robotilor corespunzatori va duce la reducerea erorilor umane. Angajatii se pot concentra mai mult pe sarcini complexe si pot economisi timp care altfel ar fi irosit prin plimbarile inainte si inapoi din diferite zone ale depozitului. Sansele mai mici de grseli vor duce, de asemenea, la o imbunatatire vizibila a transmiterii informatiilor in depozit. In plus, cu implicarea robotilor in gestionarea depozitului, programul de lucru poate fi extins pana la 24/7, rezultand cu incarcari si livrari de marfuri mult mai mari.

Care sunt laturile negative ale utilizarii sistemelor automate in depozite?

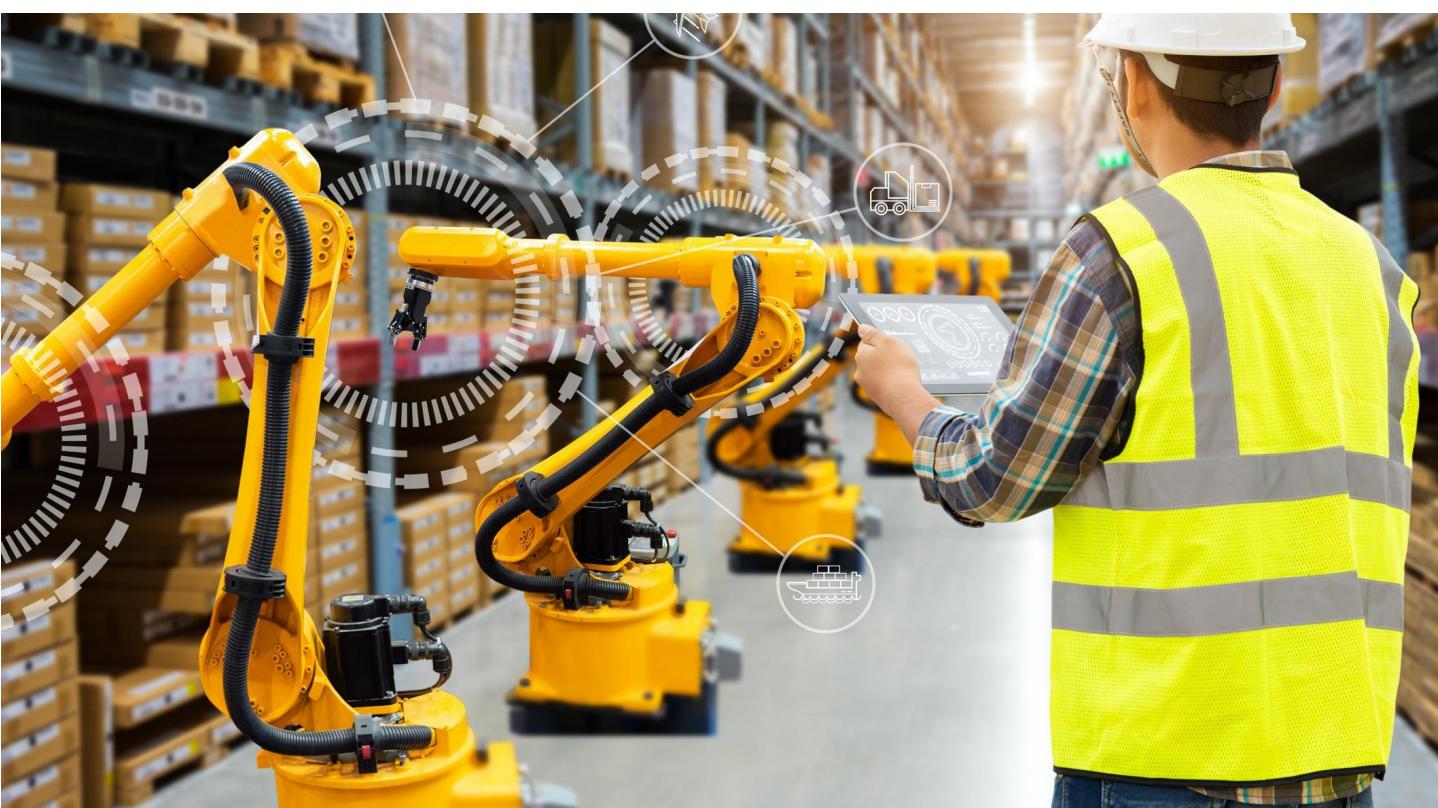
Robotizarea reduce adesea numarul angajatilor. Lucratorii pot fi inlocuiti atunci cand tehnologia se dezvolta si se imbunatateste, mai ales cand masinile pot prelua sarcini mai complicate si mai dificile.

Achizitionarea de echipamente de munca in depozit solicita companiilor sa ia in considerare beneficiile pe termen lung, datorita pretului ridicat de investitii. Desi costurile fortele de munca pot fi reduse (mai putine plati de asigurare si beneficii pentru angajati), depozitul trebuie totusi sa plateasca pentru intretinere si programare. Trebuie sa avem in vedere ca robotii sunt limitati in ceea ce priveste flexibilitatea lor si, spre deosebire de oameni, nu sunt capabili sa analizeze si sa aplice gandirea critica. Oamenii depasesc in continuare masina in multe privinte. In plus, nu sunt capabili sa raspunda in mod adecvat circumstantelor si situatiilor imprevizibile.

Sisteme de gestionare a depozitelor (WMS)

Marele schimbator de jocuri pentru automatizarea depozitelor a fost dezvoltarea sistemului de gestionare a depozitelor, o metoda rentabila pentru a obtine o eficienta mai buna si un inventar mai precis. Un sistem de gestionare a depozitelor este o aplicatie software ce ofera un suport si o optimizare mai buna a functionalitatii depozitului si gestionarii centrului de distributie.

Acum sistemul faciliteaza gestionarea depozitelor in planificarea zilnica, organizare, personal si multe altele. De asemenea, ajuta la directionarea utilizarii resurselor disponibile, oferind inventar in timp real pentru a muta si stoca materiale in interiorul si in afara unui depozit.



Dupa cum sa mentionat, un sistem de gestionare ofera asistenta personalului in efectuarea miscarii si depozitarii materialelor in interiorul si in jurul unui depozit. Pentru a asigura o logistica si un lant de aprovizionare eficient, un sistem de gestionare este adesea integrat cu alte sisteme conexe, cum ar fi ERP (planificarea resurselor companiei), sistemele de management al transportului (TMS) si sistemele de gestionare a stocurilor.

Aceasta integrare cu sistemele de gestionare a marfurilor poate deschide o noua modalitate de imbunatatire a transportului in lantul de aprovizionare. Atunci cand un camion intra in depozit pentru a colecta incarcatura, sistemul automat de incarcare a camionului va fi pregatit de executare, prin urmare camionul nu va piarda timp asteptand in linie. Functioneaza la fel in ambele directii - un camion incarcat care ajunge la depozit cu incarcatura va avea un robot care asteapta in zona pentru livrare. Se poate economisi mult timp si resurse.

In viitorul apropiat, camioanele autonome de transport marfuri se vor conecta direct cu depozitul automat.

Care este perspectiva?

Lumea moderna ne arata ca automatizarea deschide mari oportunitati pentru logistica, iar robotica poate ajuta la abordarea provocarilor actuale si viitoare ale managementului logistic. Cu costuri de munca reduse, mai

putine accidente si siguranta sporita, precum si serviciu 24/7, putem creste semnificativ eficienta.

Robotii sunt masini autonome ce ofera solutii eficiente in productivitate si securitate. Suntem intr-o era in care companiile au posibilitatea de a-si reinventa organizarea si modelul de afaceri. Exista sansa de a automatiza nu doar infrastructura existenta, se pot construi si noi platforme de operare adaptate masinilor robotizate. Cu toate acestea, automatizarea si robotizarea ar trebui sa aiba limite. Eficientizarea masinilor autonome ar trebui sa functioneze cot la cot si in armonie cu omenirea.

**“Nu am frica de
computere. Am
frica de lipsa lor.”**

Isaac Asimov 1920-1992

creatorul celor trei legi ale roboticii, 1942 (reguli din povestea sa scurt-stiintifica „Runaround”)

autorul cartii „Eu, robot”, 1950



Sistem de Management al Transportului si Telematica

Hanan Friedman fondator si presedinte Trucknet

Imaginati-vă locul de munca al unui manager de flota . Biroul este un haos de sisteme de operare, cum ar fi Windows și ecrane de calculatoare. Cu atât de multe instrumente are multe date de analizat , încercând să fie eficient și să se implice în întregime în procesul de management. Dar cum poate fi și mai competent și ce sisteme tehnologice l-ar putea ajuta?

Un sistem de management al transportului (TMS) este o platformă logistică (sau pagina web) care se ocupă cu monitorizarea, organizarea, gestionarea și manipularea a tot ce este legat de transportul produselor de la începutul comenzi până la livrarea finală. TMS asistă planului managerului de

flota și programează operațiunile. Un sistem telematic monitorizează vehiculele și colectează informații prin GPS și sisteme de diagnosticare la bord (OBD). Datele disponibile ne permit să urmărим comportamentul intern al vehiculului, cum ar fi starea motorului . În plus, comportamentul nesigur al șoferului poate fi identificat și înregistrat în timp real, cu instalarea unei camere în cabină. Sistemele OBD pot oferi o analiză a subsistemelor vehiculelor, cum ar fi istoricul accidentelor și consumul de combustibil. Astăzi, sistemul poate fi folosit și pentru căutarea următoarei curse de transport marfa.

Care sunt principalele funcții TMS?

Indiferent de marimea companiei de logistică, constatăm că sarcina sa principală este creșterea eficienței

si profitabilitatii clientilor. Functia principala a unui TMS este de a gestiona programarea rutelor si operatiunile de livrare. Importanta sistemului Telematic in sistemele de transport nu poate fi trecuta cu vederea. Gestionarea eficienta a transportului si autorizarea au ca rezultat uzura redusa a vehiculului si cresterea duratei functionarii lui (asigurandu-se ca vehiculul este intotdeauna in buna functiune). Analiza starii motorului si a comportamentului soferului pot reduce costurile combustibilului cu 10% in medie, echivaland deseori cu o recuperare de milioane. Operatiunile de transport marfa reprezinta o sursa majora de emisii CO₂, iar gestionarea si performanta eficienta pot reduce amprenta de carbon si pot promova activitati logistice mai durabile. De subliniat capacitatea TMS de a analiza datele oferite managerului de flota.

Care sunt mijloacele informatice Telematic?

Pentru flotele de transport care opereaza pe piete competitive, chiar si cea mai mica cantitate de timp si resurse devin probleme critice in determinarea succesului. Un singur dispozitiv de urmarire a vehiculului nu este suficient. Sistemul telematic utilizeaza cateva surse de informatii. Gestionarea activa a consumului de combustibil poate economisi bani, poate creste productivitatea si chiar imbunatati siguranta. O modalitate de a reduce cantitatea de combustibil utilizata este imbunatatirea comportamentului slab al soferilor. S-a dovedit de nenumarate ori ca combustibilul se consuma inutil atunci cand soferii accelereaza,

franeaza si / sau accelereaza dur. Acest comportament nu doar risipeste combustibilul, dar provoaca si uzura excesiva a vehiculului, ceea ce duce la necesitatea unei intretineri mai frecvente a parcului auto. Studiile arata ca un dispozitiv de urmarire a flotei face o treaba excelenta in monitorizarea locatiei si activitatea unui vehicul. De asemenea, rapoartele publicate pe software-ul de gestionare a flotei arata ca dispozitivul de urmarire ofera cele mai bune mijloace de atenuare a riscurilor, cum ar fi comportamentul periculos al soferului si identificarea nevoii de formare profesionala.

Calcularea impactului de carbon ne permite sa masuram emisiile CO₂ al unui camion. Anumite flote de vehicule sunt deja supuse calcularii si raportarii emisiilor GES.

Un calculator de CO₂ poate ajuta companiile cu activitatea consumatoare de timp.

Care este noua generatie de TMS?

Vizibilitatea deplina a fost un vis de mult timp. Companiile de transport marfa cauta de multi ani sa-si urmareasca vehiculele in timp real, vazand solutii implementate deja, pe masura ce clientii Amazon au inceput sa urmareasca expedierile lor.

Uberizarea le-a dat expeditorilor ideea de a folosi pentru transport aplicatii mobile pe smartphone-uri. Aceste aplicatii pot gestiona asa-numitul „transport de marfa usor” - de exemplu, livrarea specifica pe piata la vedere pe ultimul kilometru. Tranzactiile pe termen scurt pe piata au devenit extrem de populare in randul intreprinderilor nou-infiintate si chiar in randul

companiilor mai consacrate. Pentru acele companii care incearca sa creeze o piata online de transport marfa, un sistem BID (pret de licitare, cum ar fi o licitatie) ofera clientului posibilitatea de a compara si de a gasi cea mai buna potrivire la pret. Acest tip de coordonare ce utilizeaza actualizari si documentatii live poate imbunatati considerabil gestionarea transportului. Digitalizarea este un mare schimbator de jocuri pentru noua generatie de TMS. Cu functii preinstalate pentru toata documentatia de marfa, procesul fiscal poate continua mai rapid si mai usor. Astazi companiile de marfa prefera sa aiba camioane cu sistem telematic integrat in flota. Producatorii au realizat un nou model de afaceri in care nu furnizeaza doar dispozitivul, ci ofera si serviciul, ceea ce contribuie la o afacere mai profitabila.

Invatarea automata poate fi aplicata pentru a prezice necesitatea intretinerii vehiculului. Metodele de intretinere predictiva combina datele de la bord si sursele de baze de date off-board, analizand datele abaterilor (pe baza statisticilor de utilizare a vehiculului si a inregistrarilor). De exemplu, instrumentele BI pot imbunatati gestionarea logistica oferind o imagine asupra intregului lant de aprovizionare si oferind o analiza a locurilor unde sunt cele mai susceptibile intarzieri. TMS si Telematics, si chiar BID, nu sunt suficiente pentru companiile de marfa de astazi; exista o multime de date, dar nu sunt analizate automat.

Procentul mare de camioane goale ce circula la drum in intreaga lume, duce la o ineficienta extrema:

GLOBAL STATISTICS FOR EMPTY TRUCKS



OECD North America commercial vehicle fleet

Scopul industriei de transport si logistica este conectarea si integrarea datelor din toate sursele intr-o singura platforma. AI (Inteligenta artificiala), BI si Machine Learning pot oferi o analiza detaliata a tuturor factorilor iar la sfarsitul zilei, oferind excelenta managerului de flota in deciziile luate. Aici, la Trucknet, numim aceasta solutie All-in-One si aplicam resursele noastre pentru a asimila aceste componente intr-o singura platforma, pentru facilitarea activitatilor companiilor de logistica si transport.

Unele domenii in care acest lucru este vizibil includ:

- Simplificarea lantului din intreaga lume (de exemplu, Moovit - simplifica mobilitatea urbana din intreaga lume)
- Factorul inteligentei colective si a filozofiei colective (de exemplu, Waze)
- Rapid si usor de utilizat a pietii mondiale de marfa (de exemplu, Booking)

Din punctul meu de vedere solutia este ALL-IN-ONE. Aceasta este parerea mea si o sustin.





Camioane cu pilot automat

Hanan Friedman fondator si presedinte Trucknet

23 Oct 2020

Un camion cu pilot automat, cunoscut si sub denumirea de camion autonom, sau camion-robot, nu necesita conducator auto, fiind similar masinilor cu cutie de viteza automata. Interesul pentru dezvoltarea tehnologiei autovehiculelor autonome se extinde dincolo de autoturisme. Unele companii producatoare de autovehicule precum GM si Ford, analizeaza mai atent importanta si potentialul camioanelor fara sofer (o combinatie intre un cap tractor si una sau mai multe semiremorci pentru transportul de marfa). Industria camioanelor isi propune sa sporeasca eficienta si sa transporte un volum mai mare de marfuri cu destinatii diferite si cheltuieli mai mici.

Standardul international (J3016) al Society of Automotive Engineers

(SAE) defineste sase niveluri de sofat automatizat. Nivelul 0 nu reprezinta automatizare deoarece soferul detine control deplin, nivelul 5 reprezinta automatizare completa intrucat soferul porneste masina iar masina executa restul comenzilor. Astazi suntem la nivelul 3, acest nivel implica asistenta conditionata, soferul are acces la dispozitive de pilotare automata , franeaza, accelereaza si schimba vitezele vehiculului. Cu toate acestea, soferul trebuie sa fie pregatit in orice moment sa preia controlul, daca este necesar. De obicei, aceste functii sunt utilizate pe autostrazi in conditii optime de sofat, conducatorul auto reluand controlul la iesirea de pe autostrada. Nivelul 4, automatizare cu nivel inalt, atunci cand soferul porneste pilotarea automata doar in conditii de siguranta optima iar apoi nu mai este necesar; acest nivel este in proces de testare pentru soferii

experimentati. Nivelul 5 va fi implementat in viitor, atunci cand vehiculul va fi capabil sa gestioneze toate functiile ce tin de sofat. Testarea camioanelor autonome deja se efectueaza .Cursele camioanelor din punctul A in punctul B pot fi programate fara interventia soferilor, in conditii limitate. Cu toate acestea, camioanele sunt inca insotite de soferi din motive de siguranta ,pentru preluarea comenzilor masinii (volan si pedale) in caz de urgență.

Care sunt beneficiile aduse de tehnologia camioanelor autonome?

Zi de zi sunt necesare tot mai multe companii de transport pentru livrarea marfurilor. Camioanele autonome vor aduce o eficienta mai mare pe piata transportului. Cu acelasi numar de soferi sau chiar mai putini, tehnologia masinilor autonome fara soferi vor permite livrarea mai multor marfuri.

Astazi, sistemul de pilotare automatizat a vehiculelor este mai potrivit pentru autostrazi, atata timp cat pentru prima si ultima mila, vor fi responsabili conducatorii auto . Reglementarile actuale pentru camionagii sunt diferite in fiecare tara. Luand in considerare 10 ore de munca urmate de 8 ore de odihna, costurile fortei de munca pot fi destul de mari, in timp ce unele companii au cate 2 soferi pentru o cursa non-stop. Sistemul tehnologiei auto cu pilotare autonoma poate efectua livrari 24/7 si poate evita traficul sofand noaptea in loc de dimineata devreme. Conducatorul pe autostrada,

este dificil, stresant incluzand multe ore fara somn, cu toate acestea, este mult mai simplu decat sofutul prin oras, unde sunt pietoni, trafic complex, animale de companie si alti factori care ingreuneaza sofutul vehiculelor cu pilotare automatizata.

Tehnologia masinilor autonome aduce siguranta si un sir de beneficii. Anual, camioanele sunt implicate in sute de mii de accidente, rezultand cu mii de decese si zeci de mii de raniti. Din 100 de accidente rutiere, in medie 35 sunt cauzate de camioane . Conducatorul in orele de varf ajuta la reducerea accidentelor. Camionul autonom nu necesita pauza sau odihna la fel ca soferul, evitand factorii umani ce cauzeaza accidente.

Reducerea costurilor este un alt avantaj al masinilor cu pilotare automata . De exemplu, costurile de combustibili reprezinta o parte importanta a intretinerii generale a companiilor de transport , iar clientul plateste un pret mai mare , in functie de aceste costuri. Un camionagiu conduce cu emotie si de fiecare data cand accelereaza , acesta consuma combustibil suplimentar. Sistemul autonom alege automat ruta optima de parcurs.

Functia de convoi a vehiculelor - conectarea a doua sau mai multe camioane intr-un convoi, folosind tehnologia de conectivitate si sisteme automate de asistenta - va reduce consumul de combustibil si respectiv reducerea emisiilor de CO2. Convoiul permite camioanelor sa efectueze curse impreuna , indeaproape si in siguranta, urmand un vehicul principal care controleaza viteza si directia prin intermediul comunicatiilor wireless, un fel de cuplare mecanică,

similar cu „trenurile de marfa”. Pe langa reducerea costurilor de combustibil, aceasta tehnologie utilizeaza mai bine capacitatea rutiera si economiseste timp si emisii. Alinarea camioanelor intr-un grup si folosirea tehnologiei de conectivitate (radar, GPS, WIFI) si a sistemelor automate de asistenta reduc rezistenta sau coeficientul de rotatie la inaintare. Distanta mica dintre vehicule scade rezistenta la vant si imbunatateste consumul de combustibil.

Care sunt dezavantajele?

O preocupare reala sunt locurile de munca ale soferilor de camioane. Nu se va intampla peste noapte, insa tot mai multi camionagii vor fi inlocuiti cu noua tehnologie. Cu toate acestea, oamenii vor fi implicați in continuare in industria transportului de marfuri , deoarece vor fi create noi locuri de munca pentru a sprijini noul sistem.

Un alt dezavantaj va fi securitatea, deoarece hackerii si alti infractori cauta vulnerabilitati in noul software. Chiar daca deocamdata nu excludem soferii din cabina, exista inca riscul ca hackerii sa compromita sistemul de control.

Este posibil sa fim inca departe de implementarea noului sistem autonom pentru flota de camioane, cu toate acestea , exista deja aspecte de raspundere juridica. Exista multe intrebari nerezolvate cu privire la potentialele accidente si responsabilitati. Companiile mari de dezvoltare a vehiculelor autonome, precum Otto sau Chinese Pony.ai, subliniaza importanta examinarii mai atente a

camioanelor cu pilotare automata, in detrimentul autoturismelor. Otto este ingrijorat de numarul deceselor in urma accidentelor stradale . Necesitatea sigurantei camioanelor este unul dintre obiectivele companiei, deoarece 70% din transportul de marfa din SUA este efectuat de camioane. Pony.ai este cel mai bine cunoscut pentru aplicarea sistemului de pilotare autonoma a autoturismelor, realizand recent ca tehnologia va fi implementata mult mai devreme pentru camioane din cauza interesului extraordinar si a sprijinului in comercializarea lor .Urmatorul pas va fi sa gasim solutia de conectare a sistemului de management al transportului (TMS) la sistemul camioanelor autonome, astfel incat acesta sa fie responsabil pana la capat, sa raspunda la fiecare schimbare de ruta si sa ofere clientului vizibilitate deplina.

Amintiti-vă cantecul lui John Lennon „Imagine”:

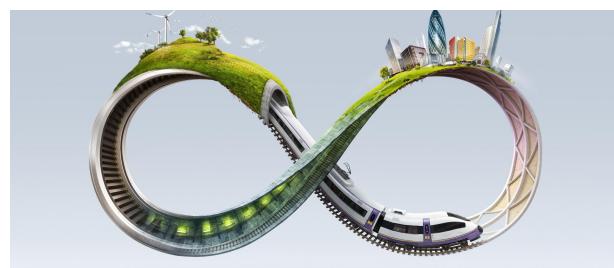
“s-ar putea sa spui ca sunt un visitor

Dar nu sunt singurul

Sper ca intr-o buna zi va veti alatura

Si lumea va fi mai buna ”

Poate ca acum toate acestea par undeva departe, in viitor, dar nu uitati ca doar in 1950 am renuntat la ideea de a folosi operatorii de lift!





LAST MILE AHEAD

O noua generatie de servicii pe ultimul kilometru de drum

16 oct 2020

Hanan Friedman fondator si presedinte Trucknet

În industria logistică “ultima milă” este și ultimul pas al procesului de livrare de la centrul de distribuție până la clientul final. Într-un lanț de aprovizionare, mărfurile sau coletele pot fi livrate către punctul central prin diferite metode de transport, precum avioane, nave, trenuri și camioane. Destinația finală a unui produs este către o reședință privată sau depozitarea lui într-un depozit de marfă. Problema „ultima milă” a devenit o prioritate pentru companii, în principal din cauza costurilor ridicate pe care le implică mutarea mărfurilor. Deși, acest pas final este numit „ultima milă”, distanța sa reală poate varia de la câteva blocuri la câteva sute de kilometri.

Ce soluții au creat deja companiile de curierat?

Companiile mari de transport maritim precum DHL, UPS, FedEx trebuie să se ocupe și de problema coletelor nesupravegheate. Amazon a găsit soluția și și-a lansat propriile canale de livrare îmbunătățind serviciul pe ultima milă și până la ușa clientului. Dacă destinatarul nu este acasă pentru a primi pachetul se oferă câteva opțiuni, inclusiv utilizarea locațiilor de preluare. Acestea își propun să câștige încrederea clienților, să reducă întârzierile și să economisească bani pentru companie. În ultimii ani, Amazon a introdus un sistem de drone mici în orașele mari care oferă livrare rapidă în 30 de minute pentru colete cu o greutate de până la 2,3 kg (pe o rază de 20 km).

O provocare pentru companiile mari

de curierat este concentrarea pe optimizarea rutelor, reducerea costurilor logistice și îmbunătătirea eficienței. Software-ul TMS (Transport Management System) este utilizat pentru a crea rute mai bune și pentru a identifica risurile suplimentare, emisiile de transport, condițiile de trafic, costurile combustibilului și chiar costurile forței de muncă.

Blockchain în transport și în gestionarea lanțului de aprovizionare este o tehnologie care îmbunătățește vizibilitatea și conectivitatea, precum și alte criterii de expediere, cum ar fi operațiunile sigure de facturare și programarea. De exemplu, în perioada de vârf a cumpărăturilor de sezon, optimizarea logistică trebuie să fie precisă, eficientă și flexibilă, iar blockchain-ul oferă inovația necesară.

Un alt domeniu pe care îl dezvoltă companiile de marfă este logistica inversată. Aceasta se referă la o situație în care un client poate folosi ultima milă ca punct de pornire pentru următoarea expediere. De exemplu, atunci când un camion intră în terminalul portuar pentru a descărca marfa pentru depozitare, alte mărfuri trebuie să fie pregătite pentru încărcarea următoarei expedieri. Companiile caută să îmbunătățească logistica inversată, cum ar fi identificarea produselor deteriorate, care ar putea fi simplu reambalate și expediate, evitând nevoia de a reaproviziona articolele.

Care este cea mai bună soluție pentru "ultima milă"?

Noile tehnologii emergente pot

ofiri soluții originale de optimizare. Toate ideile duc la punctul principal, crearea unei platforme cu ghiseu unic pentru a gestiona ecosistemul lanțului de aprovizionare. Acesta este ceva de genul unei diagrame, în care există conectivitate între numeroasele tipuri de transport posibile: navă, aeroport, tren, camion și până la persoanele care încarcă și descarcă camioanele; conectând în cele din urmă distribuția către client. Digitalizarea completă conectează toată documentația de marfă, inclusiv taxele conform legislației fiecărei țări.

Ecosistemul implică fiecare mic detaliu: cel mai eficient mod de livrare a mărfurilor. Fiecare camion ajunge la depozit iar sistemul calculează automat condițiile și pregătește marfa pentru distribuție. Livrarea eficientă a mărfurilor necesită conectivitate cu orarele, depozitarea mărfurilor, condițiile de trafic, informații privind emisiile flotei și multe altele. Atunci când mai mulți utilizatori sunt conectați la o platformă online, modelul economiei partajate poate promova eficiență și reduce costurile. De exemplu, gasirea potrivirilor între companiile de transport și logistică, optimizarea rutelor și reducerea camioanelor goale la drum.

O platformă online cu ghiseu unic este o soluție excelentă pentru administratorii de flote, deoarece toate datele sunt disponibile într-un singur sistem. Acest sistem de ultimă generație este dezvoltat prin programarea inteligenței artificiale (AI), Business Intelligence (BI) și învățare automată, oferindu-ne călătorii viitoare extrem de eficiente.

Să facem parte din ecosistem!

Înlocuitori de combustibil

13 Oct 2020

Hanan Friedman fondator si presedinte Trucknet

Un vehicul durabil din punct de vedere ecologic produce un impact mai puțin nociv asupra mediului decât un vehicul convențional cu motor cu ardere internă. Poate folosi gaz natural lichefiat (GNL), gaz natural comprimat (GNC), biocombustibili și multe altele. Cu toate acestea, un vehicul cu adevărat eco durabil trebuie să îndeplinească cerințele specifice și poate include mașini electrice, vehicule hibrid electrice, vehicule cu pile de combustie și multe altele. Aceste vehicule sunt alimentate cu alternative la combustibilii fosili (benzină, gaz natural, motorină) și nu produc emisii de gaze cu efect de seră (GES).

De ce avem nevoie de combustibil alternativ pentru transport?

O combinație de factori afectează modul în care abordăm nevoia de combustibili alternativi. Există conștientizare ecologică, îngrijorări cu privire la prețurile ridicate ale petrolului și incertitudine cu privire la momentul în care producția mondială de petrol va atinge apogeul, toate acestea influențând prioritățile stabilite de guverne și producătorii de vehicule pentru dezvoltarea unor surse de combustibil mai curate și sisteme de alimentare pentru vehicule.

Rezultatul Summitului UNFCCC de la Paris din 2015 (COP21) a fost aprobarea Acordului istoric de la Paris în care țările lumii s-au angajat, printre altele, să reducă semnificativ emisiile globale de GES. O pârghie cheie în strategiile de realizare a obiectivelor Acordului de la Paris este trecerea de la utilizarea

combustibililor fosili la energiile regenerabile, inclusiv energia nucleară, și avansarea către o economie mai puțin consumatoare de energie. Înutil să spun că sectorul transporturilor generează o mare parte din emisiile de GES.

Atât expeditorii, cât și transportatorii trebuie să țină cont de multe lucruri, deoarece își propun să-și diversifice mixul de surse de energie pentru transport. Este un act de echilibrare care necesită cântărirea multor factori, cum ar fi investițiile de capital, costul consumului de energie, infrastructură disponibilă și obiectivele individuale de eco durabilitate. Motoarele cu ardere internă se împart în două categorii: sursă unică de combustibil (cea mai comună) și sursă multicombustibil. Din aceasta categorie fac parte vehiculele cu baterii electrice, solar, biocombustibili (biodiesel, bioalcool, etanol, cărbune, gaz natural comprimat etc.). Sistemele de alimentare cu combustibil pot funcționa pe oricare dintre combustibili. (de exemplu gaz + lichid, gaz + gaz, lichid + lichid). Multicarburantul, cunoscut sub numele de flex-fuel / flexifuel în Europa sau flex în Brazilia, este utilizat la vehiculele cu un motor cu ardere internă proiectat să funcționeze pe mai multe tipuri de combustibil. Cele mai comune vehicule multicarburant de pe piață utilizează un amestec de benzină și până la 83% etanol.

Care este răspunsul real la combustibilul alternativ?

Putem vorbi despre 3 categorii alternative de combustibili fosili

pentru transport: biocombustibili, e-combustibili, combustibili solari. Acești combustibili cu conținut scăzut de carbon reduc mult cantitatea de emisii de CO₂ în atmosferă. Biocarburanții, produși din biomasă, sunt deja disponibili. Exemplele includ etanolul din trestia de zahăr, porumb, sorg și biodiesel din uleiuri vegetale și grăsimi animale lichide. Acești combustibili fac parte dintr-o clasă de energie regenerabilă, mai puțin toxică și mult mai durabilă decât combustibilii fosili convenționali. Desigur, există provocări, cum ar fi dificultatea utilizării biodieselului la rece, deoarece provoacă cristalizarea și tinde să se gelifice (înghețând) ceea ce ar putea provoca daune grave motorului unui camion.

După cum a mentionat mai sus, gazul natural comprimat și lichefiat (GNC și GNL) sunt alternative la benzină și motorină. CNG era de fapt utilizat în Europa înainte de cel de-al doilea război mondial, cu toate acestea, problemele legate de spațiul de stocare redus au făcut ca distanța de călătorie să fie foarte scurtă - 50-70 de kilometri.

Astăzi, această alternativă mai ecologică cu emisii mai mici câștigă cote de piață pentru mijloacele de transport de mare tonaj. Progresele în tehnologiile motoarelor și ale sistemelor de combustibil au contribuit la utilizarea industriei logistice, împreună cu prețul scăzut și stabil al acțiunilor. GNL este mai scump decât GNC în producere, depozitare și transportare. Emite niveluri ușor mai ridicate de emisii de GES. Utilizarea acestuia este mai frecventă în Europa, unde există o lipsă de conducte pentru transportul

de GNC pe distanțe mari. Statele Unite dispune de resurse abundente de gaze naturale provenite de la boomul de țieci care au permis creșteri uriașe ale producției. Există o provocare în ceea ce privește tipul specific de motor și disponibilitatea stațiilor de alimentare pentru camioanele care utilizează gaze de șist, ceea ce va necesita investiții suplimentare în tehnologie și infrastructură. GNC poate fi utilizat la motoarele diesel cu un consum mai mare de combustibil. În ceea ce privește factorul ecologic, acesta este încă un combustibil fosil, iar producția să lasă o amprentă imensă de carbon. Depozitarea energiei pentru vehiculele electrice în industria transportului de marfă este încă o mare provocare în ceea ce privește siguranța, dimensiunea, costurile și gestionarea generală a bateriei. Costul timpului pe durata încărcării camionului poate fi mai puțin atrăgător în unele lanțuri de aprovisionare. În plus, după încărcarea completă, un camion poate circula în medie pe aproximativ 350 de kilometri, în timp ce majoritatea transporturilor pe distanțe lungi sunt de 1000 de kilometri sau mai mult.

Ar trebui să ținem cont de faptul că rețeaua locală de electricitate își obține puterea de la centrale care nu sunt neapărat fără emisii, deci poate fi dificil să se măsoare emisiile provenite de la vehicule alternative. De exemplu, în Islanda aproape toată producția de energie electrică este asigurată de energie regenerabilă, prin urmare stațiile de încărcare a vehiculelor sunt alimentate de rețeaua care generează electricitate din energie

hidroenergetica și geotermală. Pe de altă parte, în Statele Unite, cea mai mare parte a energiei electrice generate provine din combustibili fosili. Producția de combustibili alternativi crește în fiecare an, cu toate acestea, rămân multe provocări. Chiar dacă rezolvăm problema lipsei de resurse, există încă multe probleme deschise legate de mediu. Ritmul dezvoltării vehiculelor hibride din lume, pare a fi cea mai promițătoare idee pentru următoarea generație de camioane. Următoarea perioadă va fi un pas de mijloc în mișcarea către electricitate ca sursă principală de combustibil. UE, SUA și Japonia deja îmbunătățesc eficiența prin reducerea motorului. Zonele cu emisii reduse (LEZ) devin din ce în ce mai populare în orașele din lumea dezvoltată. Aceasta este o zonă definită în care accesul este restricționat pentru a îmbunătăți calitatea aerului.

Camioanele poluante nu au acces, prin urmare acesta este un stimulent suplimentar pentru companiile de transport și logistică să utilizeze mai multe motoare cu dublu combustibil pentru a se asigura că livrările regulate de marfă nu vor fi întrerupte. După ce vom vedea camioane hibride pe piață, ne vom putea gândi cum să eficientizăm întregul sistem electric. Soluția este de a găsi o modalitate de a încărca bateria în timpul călătoriei, folosind tehnologii deja existente, cum ar fi panourile solare sau drumurile wireless care încarcă vehiculul în timp ce conduce. Scopul nostru pentru moment este de a optimiza acest proces utilizând o varietate de tehnologii digitale pentru a gestiona eficient flotele de vehicule de mare tonaj.



Revolutia tehnologiei in industria logistica

Hanan Friedman
fondator si presedinte Trucknet

16 Aug 2020

O revoluție tehnologică îmbina o serie de evenimente care ar putea schimba viziunea societății în urma unui salt în abilitățile inovatoare ale omului.

În prezent, lumea pare să se miște cu viteze de neatins: beneficiile tehnologiei au făcut posibilă automatizarea și simplificarea comunicării, aducând la rândul ei o evoluție în procesele de afaceri și logistică.

Interacțiunea dintre companii și clienți a fost transformată radical. În ceea ce privește sectorul logistic, provocarea acestor companii constă în regândirea întregului proces al lanțului de aprovisionare. Tehnologia joacă un rol cheie în satisfacerea nevoilor clientilor și oferta de servicii de înaltă calitate.

Optimizare

Capacitatea de a integra cantități masive de date complet automatizate în lanțul logistic a fost un pas uriaș în cadrul industriei, ducând la un mediu foarte competitiv în îmbunătățirea exactității și preciziei.

Digitalizarea lanțului de aprovisionare ajută companiile să reducă semnificativ costurile de exploatare și să îmbunătățească procesul administrativ. În contextul transformării digitale, noile modele de afaceri pot fi luate în considerare și revizuite.

Sistemele tehnologice au revoluționat industria logistică, o contribuție de neprețuit în ceea ce privește optimizarea proceselor. Măsuri precum geolocalizarea (sistem

de localizare a vehiculelor în timp real), planificarea, informatizarea și furnizarea de seturi de date de mare valoare asigură îmbunătățirea deciziilor în management.

Date masive

Datele masive includ stocarea și analizarea informațiilor, cât și dezvoltarea capacitatei și expertizei analitice în timp real. Integrarea și validarea datelor (gestionarea datelor) reprezintă o preocupare serioasă pentru companii, precum securitatea. În lumea logistică, aceste provocări pot fi găsite în diagnosticul vehiculului, modelele standard de condus, informații despre locație, date despre trafic și vreme primite de la senzori, sisteme de prognoză, sisteme operaționale și multe altele. Dar obiectivul rămâne același - să colectăm și să analizăm atât date structurate cât și nestructurate (cum ar fi postări în social media, pagini web, conținut multimedia) rapid și eficient. Cercetările recente arată că datele masive reprezintă noua frontieră pentru inovație și productivitate, cu informații transparente și utilizabile la niveluri mult mai înalte. Companiile vor avea din ce în ce mai mult acces să integreze cantități uriașe de informații din mai multe surse de date.

Analiza Datelor masive din industria logistică poate fi utilizată pentru a optimiza rutarea, de exemplu, cu îmbunătățiri operaționale majore în ceea ce privește livrările pe ultima milă. Această provocare specifică în logistica ultimelor mile poate fi dificilă. Este adesea cea mai scumpă componentă pentru

companiile de transport maritim care trebuie să navigheze în zonele urbane, cu congestiunea traficului și spațiu limitat, pentru a ajunge la destinație în timp. Expeditorii se așteaptă ca transparența și vizibilitatea lanțului de aprovisionare să fie critică. Dacă o expediere întârzie, transportatorii vor să afle despre aceasta cât mai curând posibil pentru a preveni complicații grave în lanțul de aprovisionare. Pe de altă parte, livrările eficiente efectuate la timp vor fi un merit pentru transportator, în timp ce expeditorul se va simți încrezător, iar satisfacția clienților va crește.

După cum am menționat, optimizarea rutei depinde de analiza rapidă a datelor, ținând cont de faptul că s-ar putea schimba condițiile meteorologice, autostrăzile și drumurile s-ar putea închide, iar numărul de vehicule la drum ar putea crește, modificând astfel intervalul de timp programat. Compania de transport UPS (United Parcel Service) a dezvăluit că autoutilitarele destinate livrărilor nu efectuează întotdeauna cele mai scurte rute. Aceștia au o politică prin care șoferii ar trebui să încerce să nu vireze niciodată la stânga în plin trafic. Această strategie interesantă a economisit costuri enorme de combustibil și a dus la reducerea a mii de tone de emisii CO₂.

Inteligentă artificială (IA), Business Inteligență (BI)

IA oferă puterea de a analiza cantități uriașe de date, permitând companiilor de logistică să utilizeze zilnic datele. Unul dintre obiectivele cheie ale industriei logistice este automatizarea activităților consumatoare de timp, creșterea

eficienței și reducerea costurilor de transport. IA oferă un set de algoritmi ce îmbunătățesc rezultatele și deciziile complexe bazate pe datele primite.

BI combină analiza activității economice, extragerea și vizualizarea datelor, cele mai bune practici și multe altele, ce ajută organizațiile și companiile în procesul decizional bazat pe date.

Combinarea acestor câmpuri complementare (IA și BI) folosește informația computerizată pentru a îmbunătăți procesul decizional intelligent în afaceri, un avantaj în industria logistică. Învățare automată - capacitatea computerului de a învăța și de a formula concluzii bazându-se pe baze de date - oferă o optimizare suplimentară în sectorul transporturilor, îmbunătățind serviciul online automat (A-Z) cu un singur click.

Bazele de date au schimbat considerabil operațiunile de depozitare. Prin aplicarea viziunii

computerizate inventarul a devenit automat și, desigur, mult mai productiv. De exemplu, software-ul de vizibilitate Fizyr necesar în preluarea și plasarea automată în mediul logistic și supermarketurile online Ocado unde roboții aduc cutii din grila pentru ambalare, ambele oferind soluții inovatoare de IA pentru automatizarea activităților umane în domeniul logistic.

În cazul vehiculelor autonome, va mai dura ceva timp până vom avea un astfel de transport la drum, ce nu necesită supraveghere umană. Cu toate acestea, vehiculele autonome sunt deja folosite pentru a transporta mărfuri în zonele de depozitare, aeroporturi și porturi.

Lumea tehnologiei se schimbă rapid, este un nou mod de viață și un nou mod de gândire. Ne trăim viață comunicând digital cu alte persoane, indiferent dacă sunt prietenii, familia sau colegii de munca.

Ar trebui să ne reamintim uneori că mesageria a început de la porumbei acum mai bine de 2000 de ani?



Comportament sustenabil în industria transporturilor

Hanan Friedman fondator și președinte Trucknet

12 Iul 2020

Cum funcționează piata momentan?

Astăzi, mai mult de 20% din emisiile globale de gaze cu efect de seră (GES) provin din industria transporturilor și logistica. Dacă aruncăm o privire asupra statisticii oficiale OCDE pentru flotele de vehicule comerciale din America de Nord, constatăm că aproximativ 36% din camioane în SUA circulă la gol. În același timp, aproximativ 27% din camioane circulă la gol în Europa și 40% în Asia.

Cererea în lumea logistică crește în fiecare an, odată cu creșterea economică, întărind nevoia de colaborare în lanțul de aprovizionare. Durabilitatea în sectorul logistic înseamnă scăderea amprentelor de carbon. Acest obiectiv include reducerea emisiilor de CO₂, precum și poluarea fonică și accidentele.

O zi de muncă a managerului de flotă în gestionarea camioanelor





poate fi destul de stresanta, confruntându-se cu un șir de probleme de rezolvat, toate fiind legate de costuri: plata pe oră pentru șoferi, consumul de combustibil, întreținerea camioanelor, etc. Compania nu are timp să se ocupe de optimizare și de kilometri parcursi la gol, din simplul motiv că acest proces nu este automatizat.

Compania detine zilnic cantități semnificative de marfă și fiecare încărcare necesită un set de documente. Dacă se greșește, documentele se tipăresc din nou. Chiar dacă compania încearcă să utilizeze tehnologii avansate de îmbunătățire a procesului de lucru, cum ar fi TMS și / sau GPS, totuși încă se mai folosește hârtia. La sfârșitul zilei, singurul lucru urmărit de administratorul de flotă este aspectul financiar al companiei și beneficiile acesteia. Preocuparea pentru protejarea mediului nu este luată în considerare.

În acest caz, furnizorii de transport trebuie să găsească o soluție și un echilibru între rentabilitatea financiară și protecția mediului.

Rezultate UNFCCC

Mulți lucrează în continuare cu aparete de fax și hârtie tipărită, deși evoluția tehnologică ne permite deja să fim mult mai inginoși.

Acordul de la Paris UN Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) este un răspuns global la amenințarea indiscutabilă a schimbărilor climatice. Obiectivul său pe termen lung este de a menține creșterea temperaturii medii globale la mult sub 2 ° C (peste nivelurile preindustriale) și continuarea

eforturilor de a limita creșterea la 1,5 ° C. Acordul istoric a fost aprobat la cea de-a 21-a Conferință UNFCCC (COP 21) în 2015 și a intrat în vigoare în noiembrie 2016.

Acordul implică toate țările dezvoltate și în curs de dezvoltare, să pregătească planuri naționale de acțiune pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și adaptarea la schimbările climatice. Guvernele trebuie să raporteze în mod transparent progresul anual conform UNFCCC. Este de înțeles că părțile trebuie să contribuie la efortul global comun de realizare a obiectivelor Acordului de la Paris pentru a conduce lumea pe o cale către o economie cu emisii reduse de carbon. Orientările de punere în aplicare trebuie să fie suficient de puternice pentru a oferi claritate iar întreprinderile, investitorii și planificatorii trebuie să accelereze evoluția tehnologică ce contribuie la reducerea emisiilor de carbon.

În 2019, discuțiile anuale privind schimbările climatice (COP 25) au avut loc la Madrid, Spania, iar rezultatul a fost în mare parte dezamăgitor. Secretarul general ONU, Antonio Guterres, a comentat: „Comunitatea internațională a pierdut o oportunitate importantă de a demonstra ambiție sporită în ceea ce privește atenuarea, adaptarea și finanțarea pentru a face față crizei climatice”. Era clar că lumea nu este pe cale să îndeplinească obiectivele Acordului de la Paris. Mai multe probleme au fost lăsate deschise iar normele operaționale nu au fost finalizate. Un exemplu semnificativ se referă la articolul 6 din acord care abordează modul în care țările își

pot reduce emisiile folosind noi piețe internaționale de carbon.

Uniunea Europeană (UE) joacă un rol de frunte în Convenția Schimbărilor Climatice. Începând cu 2019 „Green Deal” este o foaie de parcurs ambițioasă care are ca scop transformarea UE într-o societate cu emisii de GES net-zero până în 2050. Transportul este cea mai mare problemă climatică din Europa și reprezintă 25% din emisiile de GES și este principala cauză a poluării aerului în orașe. Peste 50% din mărfuri sunt transportate pe cale terestra și pentru a atinge neutralitatea climatică, ”Green Deal” solicită reducerea cu 90% a emisiilor cauzate de transport până în 2050.

Așteptările sunt mari în ambiția sporită a Convenției COP 26, care va avea loc la Glasgow (Scotia), Marea Britanie. Summit-ul anual a fost amânat și va avea loc în noiembrie 2021.

Care sunt acțiunile pe care le putem întreprinde?

Ne-am gândit că „uberizarea” (Uber) ne va aduce idei de partajare și îngrijire. Dar uitați-vă la numărul de șoferi și taxiuri de când Uber a intrat în viața noastră. Acest tip de activitate nu oferă o soluție de protejare a mediului.

Deci, cum introducem mediul în ecuație, schimbând astfel această cultură și comportament nesustenabil?

Trebuie să luăm în considerare beneficiile economice ale scăderii emisiilor de carbon și profitul companiei. Scopul nostru este de a pune profitul unei companii pe

aceeași linie cu nevoile mediului. Cu toate acestea, industria logistică se confruntă cu o provocare, totodată, o oportunitate excelentă iar strategia de afaceri a unei companii trebuie să fie concentrată nu doar pe găsirea de soluții low-cost atunci când își alege furnizorul. În lumea de astăzi, observăm o mulțime de companii de succes care aleg soluții ecologice, precum reducerea kilometrilor la gol. Acordul de la Paris invită toate țările să coopereze pentru un obiectiv comun care să contureze economia globală. Sperăm ca guvernele să solicite marilor companii de logistica să se alăture efortului global de reducere a emisiilor și de combatere a schimbărilor climatice. O schimbare „culturală” necesită noi instrumente de muncă. Mai întâi am început cu AI (Artificial Intelligence) - mașini inteligente capabile să îndeplinească sarcini care în mod normal ar necesita inteligență umană. De acolo, avansările au început să creeze o schimbare în concepte și în rezolvarea problemelor. Apoi, am trecut la ideea de BI (Business Intelligence), un proces bazat pe tehnologia de analiză a datelor din activitățile unei companii. Sunt furnizate informații mai bune care ajută directorii, managerii și alți utilizatori ai companiei să-și optimizeze afacerile. Vă amintiți de managerul de flota? Munca lui este ineficientă, deoarece nu i se furnizează instrumentele de care are nevoie. Pentru managerul flotei există un haos tehnologic pe masă: TMS, Telematics, GPS și sisteme de optimizare a rutelor fără o conexiune între ele. Pentru a evita saltul de la sistem la sistem este nevoie de un singur ghid.

Unul dintre instrumentele de care are nevoie managerul de flotă pentru o soluție unică este un dispozitiv de calcul al emisiilor, inclusiv un tablou de bord online. Sistemul presupus ar trebui conectat la toate datele disponibile pentru a calcula rutele optimizate automat în funcție de trafic, situația drumului, distanța întregului itinerar. Căutarea va afișa soluția cea mai bună pentru cel mai intelligent mod de a furniza o livrare de marfa. Sistemul va sprijini managerul flotei și va deveni cel mai bun partener al zilei. (La calcularea unei rute optime, există multe alte opțiuni de livrare). Posibilitățile includ moduri de transport suplimentar, cum ar fi trenul sau nava, nu doar transport terestru. Această planificare precisă va crea combinații mai bune, oferind costuri mai mici pentru companie și mai multă protecție pentru mediu.

Acum este momentul să schimbăm cultura industriei transportului și a logisticii. Tehnologia ne poate ajuta să găsim o modalitate mai bună de a transporta mărfuri prin îmbunătățirea operațiunilor flotei și prin reducerea amprentelor de carbon. Optiunea inovatoare de calcul a emisiilor de carbon pe baza specificațiilor camionului, cum ar fi anul de fabricație, greutatea sarcinilor, consumul de combustibil și multe altele, va îmbunătăți considerabil eficiența prin optimizarea rutei.

**Economisiți emisii -
economisiți energie -
economisiți bani -
obțineți mai mult profit.**



Transportul și Logistica în era Covid-19

Hanan Friedman
fondator si presedinte Trucknet
18 Iun 2020

Situatia in lumea s-a schimbat. Veniturile si profitul economiei mondiale a scăzut. Astăzi nu mai putem vorbi la fel despre lumea modernă ca și până acum cîteva luni. Schimbările au afectat nu doar piețele, școlile, relațiile de performanță generală, dar însuși ideologia noastră a fost lovită, lăsându-ne să experimentăm această nouă realitate. Trăim într-o lume fără granițe și această lume nu mai există. Noua ordine preluată , și noile limite, ne determină să găndim într-o manieră total diferită.

Cu ce probleme s-au confruntat industriile producătoare de mărfuri?

Majoritatea dificultăților în industrie existau și pînă acum , însă în timpul

pandemiei situația a degenerat confruntându-se cu o nouă realitate. Non-veniturile generate de km parcursi la gol sunt egale cu mișcarea inutilă , crescând costurile pentru expeditori și transportatori. Dincolo de costuri, există un șir de consecințe, printre care și daunele cauzate mediului înconjurător. În viața de zi cu zi camioanele se întorc în parcul auto cu sau fără o cursă de întoarcere. În prezent, furnizorii încearcă să depășească această problemă , încercând să crească veniturile și să reduce emisiile de carbon cauzate de cursele la gol.

Principalele provocări ale industriilor de marfă cu care s-au confruntat în timpul pandemiei au fost legate de livrările întârziate și de deteriorarea și pierderea mărfurilor în special în industria mărfurilor perisabile.

Mai mult, piața de marfă implică în continuare o serie de persoane angajate în acest proces care începe cu încărcarea, până la ambalare și documentare.

În pofida introducerii pe scară largă a tehnologiei digitale și a utilizării sistemelor moderne de comunicare, procedurile de documentare sunt o parte crucială a procesului. Expeditorii, transportatorii, autoritățile vamale și chiar băncile - toți sunt implicați în acest proces birocratic, gestionat de oameni.

Cum ne-am adaptat la o viață obișnuită?

În timpul izolării, am remarcat că aproape totul poate fi făcut digital. Nu este necesar să mergeți la birou - stabiliți întâlniri cu colegii în Slack și Zoom. Dacă înainte, se aranjau doar 4 întâlniri pe zi, acum putem avea cel puțin 6. Cumpărăturile online ne arată cât timp putem economisi fără să așteptăm în randuri interminabile sau să fim prinși în trafic, în special în orele de vârf. Invatațul de acasă nu a fost inventat de Corona, aşa cum am avut anterior Coursera și Open University. Dar sportul? S-a mutat în camera de zi. Folosim diferite aplicații de yoga și video online în YouTube pentru gimnastică acasă. Utilizarea pe scară largă a internetului ne direcționează către o economie colaborativă. Fiind atrași de la început de ideile AirBnB și Amazon.

Care va fi următorul pas pentru a ajunge mijlocul căii de recuperare?

Perioada critică ne arată ineficiența de a utiliza doar forța de muncă în domeniu. Trăiam într-o lume în care

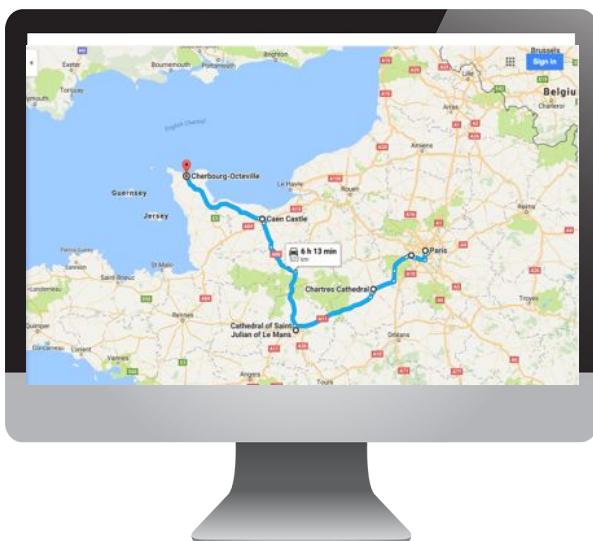
bilanțul se efectua în fiecare trimestru / an. Acum situația se schimbă zilnic, prin urmare, bilanțul trebuie să se desfășoare instantaneu. Începem să găsim soluții pentru a recupera pierderile din timpul pandemiei. Cheia unui mediu optimizat este utilizarea resurselor la capacitate maximă. Piata transporturilor este limitată de volumul camioanelor, de kilometri parcursi și de orele de munca disponibile șoferului.

Rețeaua digitală deschisă transportului de marfă optimizează cererea de aprovizionare a livrărilor disponibile capacitatea de transport, sporind astfel eficiența. În acest moment, trebuie să fie conectată o rețea, nu doar într-o singură țară, ci în mai multe țări pentru a avea o mai mare valoare economică. Noi creăm un ecosistem ce include expeditori, transportatori și șoferi pentru a evita modalitatea de lucru în care fiecare companie sau chiar reprezentant al lanțului de marfă lucrează separat.

În practică, acest lucru ajută clienții să dețină control absolut, având întotdeauna o imagine de ansamblu asupra mărfurilor, verificand starea lor, și în caz de îndoială, pot schimba itinerariul sau modalitatea de transport, fiind informați în același timp despre orice impact financiar. Tehnologia integrării TMS, E-POD, ELD ajută la realizarea procesului automatizat. Acest lucru este deosebit de relevant într-o criză, în care prioritățile companiilor se pot schimba rapid. Criza recentă ne-a învățat în special că trebuie să lucrăm împreună pentru a avea succes - și digital. Soluția optimă fiind tehnologia, tehnologia și iar tehnologia.



Ronen Chen
CTO



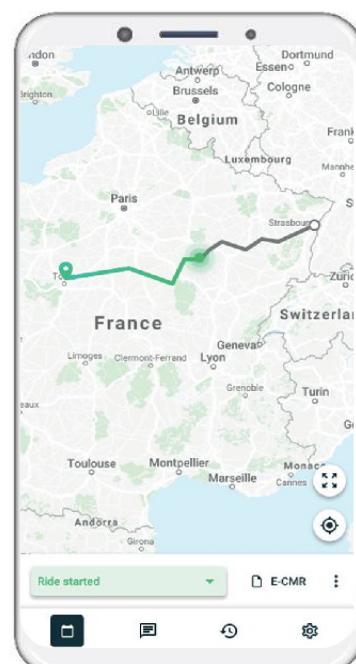
În 2020, echipa de cercetare și dezvoltare (R&D) a implementat elemente și caracteristici noi.

Structura Trucknet

- Puncte intermediare pentru orice cursă, oricând, în orice locație.
- Functii cu valoare adăugată pe harti: hit-map, harti geografice etc.
- Importarea curselor prin Excel și micro-servicii automate.
Calcularea emisiilor on-line

Aplicatie conducator auto

- Navigator profesional cu harti noi.
- Harti noi actualizate la nivel mondial.
- Semnatura automata pe certificatul de expediere (e-CMR).
- Plan zilnic de lucru bazat pe programul soferului.

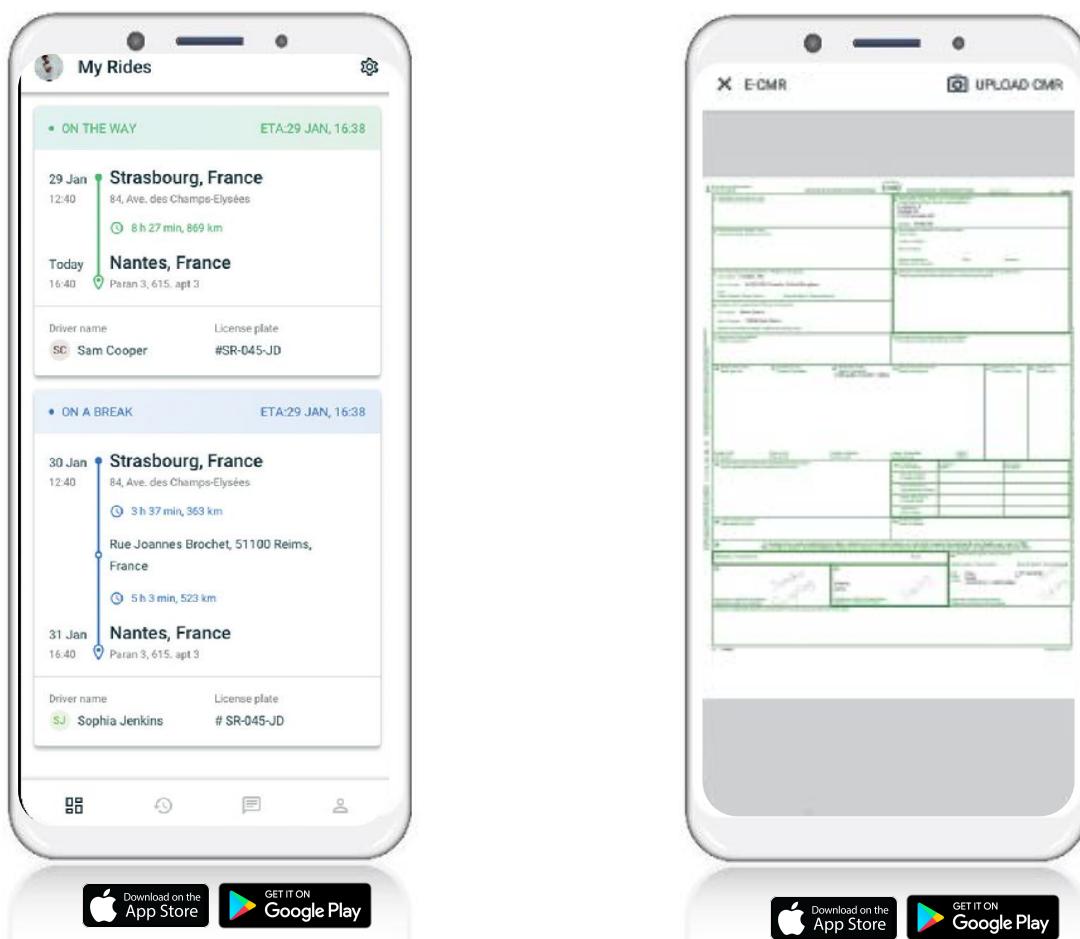


Download on the
App Store

GET IT ON
Google Play

Aplicatie client

- 📍 Notificari automate privind procesul de expediere.
- 📍 Vizualizarea notificarilor in aplicatie.
- 📍 Sosirea camionului la destinatie.



PROGNOZA 2021

Integrarea trenurilor, aeronavelor și navelor maritime , intr-un singur sistem conectat la platforma Trucknet.

Dezvoltarea AI, BI & ML și datelor cu scopul îmbunatatirii managementului afacerilor.



Criza este istorie

ROAD
DATA

Market
Place DATA

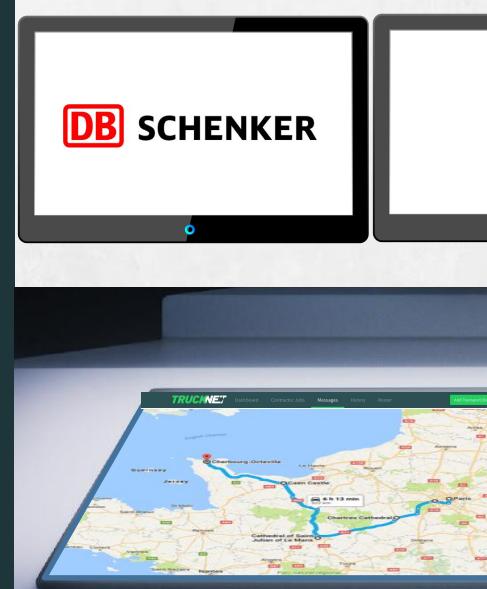
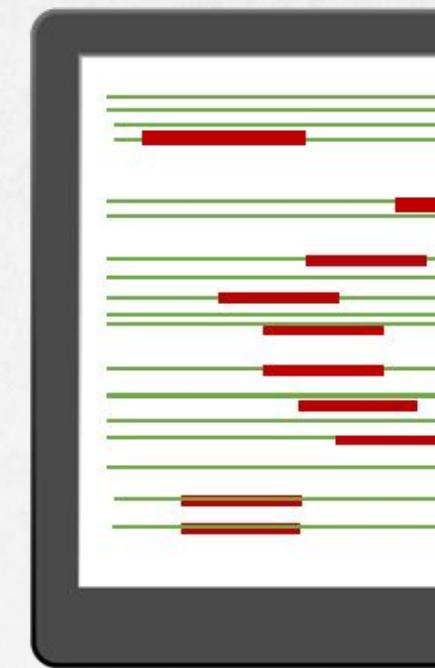
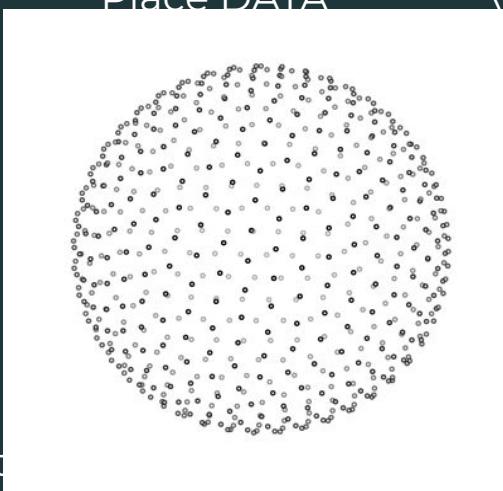
Cross-Compan
y Sharing
DATA

Traffic
DATA

Carbon
Emissions
DATA

Regulat

cs



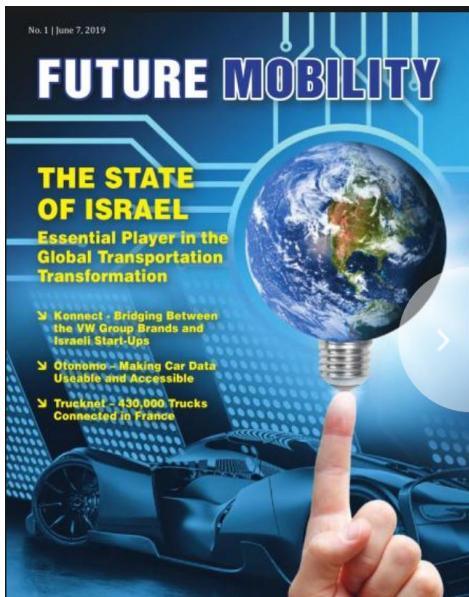
Efficiente este aici



Mass media

Automatic Cross Company Freight Transportation Optimization

→ Improving efficiency and profitability of transport routes while reducing environmental impact



TRUCKNET



Hanan Friedman with French President Emmanuel Macron and French Science Minister Mounir Mahjoubi;
Photo: Olivier Taieb ©



Hosting a panel on technologies in the French Senate with the participation of TRUCKNET.

Trucknet es el 'Tinder de los camiones' y pone en bandeja abaratar costes y reducir la contaminación en el sector logístico

Alba Asenjo 13 ene. 2020 8:17h.



The collage includes:

- A video thumbnail from BFM TV showing Hanan Friedman speaking at a podium with a large 'DES' logo in the background.
- A video thumbnail from BFM TV showing a panel discussion at the COP25 conference. The screen displays '#TiempoDeAcción' and '#TimeForAction'.
- A graphic for COP25 Chile Madrid 2019, featuring the UN Climate Change Conference logo and the text 'COP25 CHILE MADRID 2019 UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE'.
- A video thumbnail from i24 News showing a woman speaking in front of a city skyline, with the text 'Israël TruckNet, le "BlaBlaCar" des camions'.

[Acasă](#)[Logistică](#)

Solutii diferite, dar interconectate, si cu potential de colaborare

Solutii diferite, dar interconectate, si cu potential de colaborare

Postat de admin - 29.08.2019 - Timp de citire: 10 minute

**BFM TV.**



Potrivirea perfectă



Dati click pentru înregistrarea la
sistem ➤

ISRAEL EILAT



TRUCKNET ECHIPA



Hanan Friedman
Fondator &
Președinte
CEO



Ronen Chen
CTO



Shai Nahari
COO



Ronnie Ginat
IS Manager



Lana Elner
BD Manager



Oriana Friedman
HR Manager



Sorin Teriteanu
MG Romania



Eva Benhamou
BD Franta



Galy Gal
Manager de produs

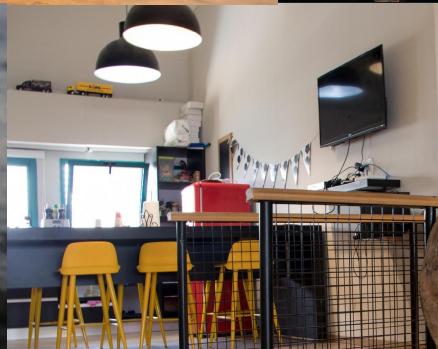
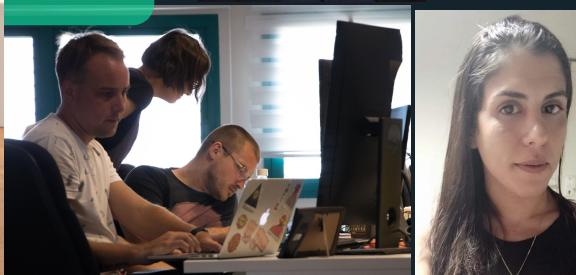


Nurit Lebar
Manager
serviciu clienti
Franta

Echipa din spate

TRUCKNET





TRUCKNET

[/https://trucknet.io/en](https://trucknet.io/en)