

TSL **biznes**

STYCZEŃ 1/2022 (131)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

DSV

Global Transport and Logistics

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY FARMACEUTYCZNEJ
REKORDY 2021 I TRENDY 2022 – CO W NIERUCHOMOŚCIACH
MAGAZYNOWYCH PISZCZY
PAKIET MOBILNOŚCI – I CO DALEJ?
AUTOMATY PACZKOWE ZAWOJOWAŁY POLSKI RYNEK

ISSN 2081 5255



Zamów bezpłatną e-prenumeratę
Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

NOWA GENERACJA DAF

Wyprzedzamy przyszłe wymagania

O 10%* NIŻSZE
ZUŻYCIE PALIWA

+

NAJWYŻSZY POZIOM
BEZPIECZEŃSTWA

+

SZCZYT KOMFORTU I
LUKSUSU



Wraz z nową generacją pojazdów firma DAF wprowadza zupełnie nową jakość. Wyjątkowa oszczędność paliwa i najwyższy poziom bezpieczeństwa są połączone z nadzwyczajnym komfortem, wyznaczając nową erę w branży samochodów ciężarowych. Wejdź do środka i przenieś się do przyszłości transportu.

www.startthefuture.daf.com

*W zależności od warunków drogowych, ładunku i pogody.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie. 4

LOGISTYKA

Jak można sobie poradzić w nienajlepiej zapowiadającej się najbliższej przyszłości 7

Z produktem dedykowanym branży farmaceutycznej. 8

CEVA Logistics systematycznie rozszerza zakres współpracy z branżą medyczną 10

Branża z potencjałem dla FM Logistic. 12

Natychmiastowa reakcja na zmianę potrzeb jednym z elementów sukcesu 14

Automatyzacja i optymalizacja procesów logistycznych kluczem do efektywnego łańcucha dostaw. Normy GDP jako istota dystrybucji farmaceutycznej 16

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

Automaty paczkowe zawojowały polski rynek 18

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Bramy zapobiegające zanieczyszczeniom krzyżowym. Glatt GmbH Binzen stawia na indywidualne systemy bramowe EFALLEX. 20

SYSTEMY IT

Korzyści z 5G IoT w przemyśle i w logistyce. 22

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Ekologiczne rozwiązania w transporcie. 24

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Rekordy 2021 i trendy 2022 – co w nieruchomościach magazynowych piszczą 26

Skracanie łańcuchów dostaw odmieni oblicze sektora logistycznego w Europie 30

Panattoni z kolejną realizacją dla LPP. 31

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Działalność spedycyjna a ubezpieczenie. Czyli z czym wiąże się zabawa w spedycję 32

Dopłaty do leasingu na samochody elektryczne MAN. 35

PRAWO

Fracht w zleceniu transportowym a waluta zapłaty 36

Status AEO dużym przywilejem dla przedsiębiorcy 38

Pakiet mobilności – i co dalej? Zmiany, które czekają branżę transportową 40



Styczeń jest ostatnim miesiącem, kiedy jeszcze nie obowiązuje Pakiet Mobilności, więc mogłoby się wydawać, że przewoźnicy mają trochę czasu, aby przygotować się do zmian. Pewnie byłoby tak, gdyby nie brak szczegółowych przepisów, które ułatwiłyby przewoźnikom wdrożyć nowe reguły, na które nie znamy do dziś jednoznacznej odpowiedzi. Związane jest to z tym, że przepisy Pakietu są zbyt ogólne i mało precyzyjne. A – jak twierdzą przedstawiciele organizacji pracodawców Transport i Logistyka Polska – powołane do stosowania tych przepisów unijne, zagraniczne i krajowe urzędy same nie wiedzą jeszcze jak poprawnie interpretować znaczną część z tych przepisów. Dlatego też TLP apeluje o odroczenie wejścia w życie nowych europejskich regulacji. Przynajmniej do czasu, aż krajowe administracje państw członkowskich, służby kontrolne i sama Komisja Europejska będą wiedzieć jak stosować te przepisy. I oczywiście przekażą tę wiedzę zainteresowanym przedsiębiorcom i ich pracownikom.

Jak wiemy, to tylko jeden z problemów, z którymi borykają się w tym roku przedsiębiorcy związani z logistyką i właściciele firm transportowych. Oczywiście jest, że i w nich uderza Polski Ład, w którym co chwilę doszukowywane są sprostowania, a możemy tylko podejrzewać, że w momencie, kiedy z fiskusem zaczną rozliczać się przedsiębiorcy, niejasności będą się mnożyć. To wszystko nakłada się na brak kierowców w całej Unii Europejskiej, czy zakłócenia w łańcuchach dostaw (zwłaszcza w transporcie morskim) związane nie tylko z pandemią.

Jak w tak nieprzewidywalnej rzeczywistości może sobie radzić przewoźnik? Na pewno pomocni są tu doradcy finansowi i prawnicy, a także systemy IT ułatwiające śledzenie przesyłek i skrócenie łańcuchów dostaw. Ale jeszcze ważniejsze są spokój i cierpliwość, czego wszystkim życzę. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDECJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca
Miroslaw Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@kmgmedia.pl

Zastępca redaktora naczelnego
Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@kmgmedia.pl

Prenumerata
tel. 22 213 88 28
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
mt art

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl

Krystyna Koch – tel. 515 444 589
k.koch@kmgmedia.pl

Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@kmgmedia.pl

Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@kmgmedia.pl

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

KMGmedia
www.kmg-media.pl

Wydawca
KMG Media Sp. z o.o., ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

f

ig

yt

/TSLbiznes

SZCZEGÓLNA PRZESYŁKA

Satair, spółka zależna Airbusa i dostawca części zamiennych do samolotów i śmigłowców, poprosił DACHSER Air & Sea Logistics o lot czarterowy dla statecznika poziomego do uziemionego w Dubaju samolotu Airbus A320.



Ponadgabarytowa i delikatna część maszyny musiała zostać przetransportowana z lotniska w położonej w Hiszpanii Saragossie do Dubaju z najwyższą ostrożnością. Transport odbywał się w trybie pilnym, ponieważ unieruchomiony samolot generował wysokie koszty.

Hiszpański zespół DACHSER ds. frachtu lotniczego i morskiego we współpracy z niemieckim oddziałem firmy w najdrobniejszych szczegółach zaplanował transport wrażliwego ładunku. Prace obejmowały ustalenie harmonogramu i precyzyjną analizę procesów logistycznych.

Za przetransportowanie przesyłki drogą lądową z hiszpańskiego miasta Getafe na lotnisko w Saragossie odpowiadał Satair. Następnie ładunek przejął zespół DACHSER Air & Sea Logistics, który wprowadził go na teren lotniska i na pokład samolotu transportowego Antonov An-124. To jeden z największych samolotów na świecie, a więc odpowiedni do transportu dużych towarów.

Lot do Saragossy oraz odprawę celną nadzorowało dwóch pracowników DACHSER i przedstawiciel Satair. Po załadunku 13-metrowego statecznika poziomego do tylnej części Antonowa An-124, zanim zespół ekspertów wydał zgodę na przelot do Dubaju, skrupulatnie sprawdzili, czy ładunek został prawidłowo umieszczony i zamocowany. |

W RAMACH POLITYKI GEFCO

GEFCO testuje autonomicznego robota mobilnego Stanley Robotics w rzeczywistych warunkach pracy, na placu składowym pojazdów Nanteuil-le-Haudouin we Francji.

Ten w pełni elektryczny robot, wykorzystujący najnowsze osiągnięcia w dziedzinie robotyki mobilnej i oprogramowanie oparte na sztucznej inteligencji, został zaprojektowany w celu optymalizacji przechowywania gotowych pojazdów na placach składowych. Potrafi przyjmować zamówienia, wykrywać i podnosić samochody, a następnie parkować je w odległości kilku centymetrów od siebie.

Podczas testu, dwa roboty Stan przemieszczają i parkują używane samochody na obszarze około 100 miejsc parkingowych. Następnie usuwają pojazdy na żądanie



i ustawiają je w gotowości do załadunku przez operatora na naczepy transportowe.

Celem projektu jest określenie, czy zastosowanie robotów pasuje do procesów logistycznych na terenie placów składowych GEFCO. Testy są prowadzone w różnych scenariuszach na dużej liczbie samochodów, zgodnie ze standardami bezpieczeństwa, w strefie przeznaczonej dla robotów, zamkniętej dla nieupoważnionego personelu. W ramach pilotażu oceniana jest również integracja oprogramowania i narzędzi operacyjnych.

Projekt ten wpisuje się w innowacyjne podejście GEFCO, oparte na testowaniu różnych technologii w obszarach robotyzacji, sztucznej inteligencji, big data i automatyzacji procesów robotycznych (RPA), a także wykorzystaniu alternatywnych źródeł energii. |

VOLVO FH ELECTRIC WYSTAWIONY NA PRÓBĘ

W Niemczech przeprowadzono pierwszy niezależny test efektywności energetycznej w pełni obciążonym samochodem ciężarowym Volvo FH Electric o dużej ładowności.



Pojazd przekroczył swój oficjalny zasięg i zużył o 50% mniej energii niż jego odpowiednik z silnikiem Diesla. Volvo FH Electric to pojazd wyróżniający się zerową emisją spalin, o mocy ciągłej 490 kW i masie całkowitej 40 ton. Samochód przetestowano na znanej, 343-kilometrowej trasie Green Truck, która obejmuje autostrady, pagórkowate tereny i ciśniejsze drogi, wykorzystywane do testowania samochodów ciężarowych w zmiennych warunkach.

Volvo FH Electric na całej trasie utrzymywało średnią prędkość 80 km/h, co

odpowiadało standardowemu Volvo FH wyposażonemu w silnik wysokoprężny i pakiet oszczędności paliwa I-Save. Przy zużyciu energii wynoszącym zaledwie 1,1 kWh/km, pojazd elektryczny uzyskał całkowity zasięg na poziomie 345 km, na jednym ładowaniu.

Celem Volvo Trucks jest, aby pojazdy elektryczne odpowiadały za połowę sprzedaży samochodów ciężarowych w 2030 r., tak aby w 2040 r. osiągnąć 100% redukcji emisji CO₂ w przypadku nowych sprzedawanych samochodów ciężarowych. |

KRYZYS LOGISTYCZNY

2/3 światowego handlu odbywa się drogą morską. Bez względu na to, czy chcemy kupić trampki, lalkę czy telefon, większość z tych rzeczy została wyprodukowana w Chinach w całości albo przynajmniej ich komponenty. Przeniesienie praktycznie całej światowej produkcji do Chin zaczyna odbijać się czkawką zarówno producentom, jak i konsumentom.

Do czasu wybuchu pandemii gigantyczne odległości, które miał do przebycia towar były oczywiste. Nikt się nad nimi nie zastanawiał, liczył się zysk. Teraz z jednej strony ceny za transport zaczęły szaleńczo rosnąć, a z drugiej termin dostawy stanął pod znakiem zapytania.

– Wzrost stawek w transporcie morskim spowodował, że klienci masowo za-



częli przesiadać się ze statków na transport kolejowy. W normalnych warunkach pociąg z Chin do Polski jedzie 15-18 dni. W Chinach sieć torów jest dobra i rozbudowana. Jednakże transport w kierunku Kazachstanu czy Mongolii i przejścia Manzhouli-Zabajkalsk, gdzie następuje zwężenie do jednego toru, powoduje ogromne blokady. Rozładowaniu zatoru nie sprzyja również konieczność przeładunku przy granicy, ponieważ w Chinach tory mają szerokość 1435 mm, a w krajach WNP – 1520 mm – mówi Vladyslav Martin, kierownik działu kolejowego dla regionów UE i Chin w Asstra. |

KUEHNE+NAGEL OBECNE W AFRYCE

Kuehne+Nagel znacznie rozszerzył swoją siatkę biur w Afryce, które są zarządzane i obsługiwane przez „wieżę kontrolną” w Durbanie w RPA, zapewniającą pełną kontrolę nad siecią logistyczną w Afryce.

Umożliwia ona pełną widoczność w całej sieci połączeń, w tym w lokalizacjach zdalnych, zapewniając globalne standardy usług Kuehne+Nagel, tj. nadzór nad jakością danych, widoczność przesyłek i zarządzanie przepływem ładunków. Dzięki temu, operator ułatwia klientom lepszy dostęp do rynków afrykańskich, jednocześnie oferując afrykańskim producentom specyficzne dla branż rozwiązania, szczególnie dla farmacji i ochrony zdrowia, towarów łatwo psujących się, pomocy humanitarnej oraz logistyki projektów.

Kuehne+Nagel swoje pierwsze biuro otworzyło w Johannesburgu w 1954 r. Dziś firma zapewnia swoim klientom pełną widoczność, łącząc mocne strony lokalnej obecności z globalnymi systemami operacyjnymi i procesami Kuehne+Nagel. Sieć w Afryce jest w pełni weryfikowana i kontrolowana przez zewnętrzną, globalną firmę audytorską, aby zapewnić stałe przestrzeganie najwyższego poziomu zgodności



i standardów etycznych oraz pełen zakres usług międzynarodowych, w tym logistykę lotniczą, morską, drogową i kontraktową.

Dzięki ekspansji Kuehne+Nagel będzie reprezentowane w 18 krajach afrykańskich: RPA, Kenii, Ugandzie, Tanzanii, Egipcie, Angoli, Namibii, Madagaskarze, Zimbabwie, Suazi, Mozambiku, Mauritiusie, Botswanie, Nigerii, Ghanie, Wybrzeżu Kości Słoniowej, Senegal i Rwandzie. Do końca pierwszego kwartału 2022 r. firma planuje zwiększyć swój zasięg. |

DEMACIC PRZYSPIESZA ROZWÓJ W REGIONIE EMEA

Jednym z efektów pandemii jest zwiększony popyt na rozwiązania intralogistyczne, czego przykładem jest wzrost sprzedaży w Dematic w ub.r. o 34%, a co było impulsem do utworzenia przez firmę nowej struktury organizacyjnej dla regionu EMEA.

Dzięki nowej strukturze Dematic ma być szybszym i lepiej reagującym partnerem dla klientów z regionu EMEA (Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki), który miał duży udział w rozwoju sprzedaży. Zmiany mają zwiększyć dostępność systemów, oprogramowania i usług oraz przyspieszyć rozwój rozwiązań technologicznych i usług cyfrowych.

Region Dematic EMEA składa się teraz z ośmiu rynków, a każdy z nich ma silnego lidera lokalnego. Połowa kierowników funkcyjnych to wewnętrzni pracownicy firmy,



a druga połowa została obsadzona przez kandydatów zewnętrznych.

Na stanowisko Executive Vice President (EVP) powołany został Bernard Biolchini, który w branży logistycznej pracuje od siedmiu lat, a w Dematic zajmował międzynarodowe stanowiska kierownicze. W Ameryce Północnej pełnił funkcję pracodawcy o unikalnych wartościach (EVP) na rynku obu Ameryk. Z kolei dla Europy Wschodniej, rynków rosyjskojęzycznych, Środkowego Wschodu i Afryki, stanowisko kierownika (Market Leader EE & MEA) obejmuje Rainer Schmid, który wcześniej pełnił rolę starszego dyrektora ds. sprzedaży Dematic w regionie Central Europe. |

DLA POTENTATA ODZIEŻOWEGO

Arvato Supply Chain Solutions w Polsce podpisało umowę o współpracy z firmą GUESS. Obsługę logistyczną spółka realizuje w centrum dystrybucyjnym CLIP w Jasinie koło Poznania. Inwestycja opiewa na około 10 mln złotych.

Powierzchnia magazynowa dedykowana GUESS zajmuje 20 tys. m². Arvato SCS realizuje dla GUESS usługi dla kanału B2C, co oznacza wysyłkę zamówień klientom indywidualnych do kilkudziesięciu krajów w Europie i poza nią oraz wysyłki w kanale B2B (np. zaopatrzenie *marketplace-ów*). W pierwszym roku współpracy Arvato SCS zatrudni około 100 osób, a w szczycie sezonu liczba ta może się nawet podwoić. W centrum świadczone jest: przyjęcie dostaw, magazynowanie, komisjonowanie i pakowanie, zarządzanie zwrotami, a także usługi dodatkowe VAS dla asortymentu obejmującego odzież, torebki, obuwie oraz akcesoria. Całość operacji realizowana jest w oparciu o system informatyczny WMS SAP Arvato, specjalnie skonfigu-



rowany na potrzeby klienta na infrastrukturze magazynowej zaprojektowanej, zakupionej oraz zainstalowanej przez Arvato SCS.

– *Nowe centrum dystrybucyjne w Polsce pozwoli nam zrealizować takie cele jak dywersyfikacja, zwiększenie efektywności oraz ciągłe zapewnianie klientom GUESS bezproblemowych zakupów...Uzupełnia ono cel logistyczny GUESS na rok 2021, ukierunkowany na wzmocnienie usługi omnichannel w Europie Północno-Wschodniej i zapewnienie możliwości dystrybucyjnych na kolejne lata* – mówi Marcello De Melgazzi, European Logistics Director w Guess. |

NOWY PREZES DACHSER W POLSCE

1 stycznia funkcję prezesa Dachser w Polsce objął Michał Simkowski. Zastąpił na tym stanowisku dr inż. Grzegorza Lichocika, który kierował firmą od 2007 r.



Michał Simkowski posiada ponad 20-letnie doświadczenie w branży logistycznej. Z Dachser związany jest od blisko 14 lat i odpowiadał m.in. za rozbudowę sieci oddziałów oraz rozwój organizacji w Polsce. W ostatnim czasie kierował oddziałami w Strykowie, Gdańsku i Rze-

szowie. Karierę zawodową rozpoczynał w Spedpol, a następnie pracował w DB Schenker. Ukończył studia ekonomiczne na Uniwersytecie Łódzkim.

W nowej roli będzie odpowiedzialny za działalność operacyjną i wyznaczanie strategicznych kierunków rozwoju Dachser w Polsce. Nominacja ma na celu dalsze wzmacnianie pozycji firmy na polskim rynku oraz rozwój oferty usług w zakresie transportu ładunków drobnicowych, logistyki kontraktowej, a także specjalistycznych i kompleksowych usług dla sieci sklepów remontowo-budowlanych i branży chemicznej.

W związku z awansem Michała Simkowskiego obowiązki kierownika oddziału w Gdańsku tymczasowo przejął Jarosław Witkowski, kierownik oddziałów w Poznaniu i Szczecinie. Natomiast zarządzanie oddziałem w Rzeszowie jest w rękach Pawła Parcza, kierownika oddziału w Sosnowcu. |

CIĄGŁY ROZWÓJ I KOLEJNE INWESTYCJE

2021 to udany rok dla Grupy Kapitałowej Anwim. Sieć stacji paliw MOYA powiększyła się o ponad 60 punktów, wzbogacając ofertę produktową i portfolio usług dostępnych na stacjach.

MOYA od kilku lat jest najszybciej rozwijającą się siecią stacji paliw w Polsce. Ubiegły rok zakończył się wynikiem 302 stacji. Rok 2021 zostanie zamknięty z 368 punktami, przy czym sześć z tych stacji uruchomi sprzedaż, po uzyskaniu koncesji, czyli w styczniu 2022 r.

– *Chcemy zaoferować rynkowi kompleksową ofertę, dlatego nasze stacje pojawiają się w trzech typach: tradycyjne, obsługowe – ze sklepem i konceptem kawiarniano-gastronomicznym Caffè MOYA; automatyczne – stacje zlokalizowane w kluczowych dla przewoźników punktach i dostosowane wyłącznie do obsługi klientów flotowych oraz*



w formacie MOYA express, czyli nowoczesne stacje samoobsługowe z atrakcyjną ofertą cenową przeznaczoną zarówno dla klientów biznesowych, jak i detalicznych. Na stacjach MOYA express rozpoczęto już pilotażowy projekt sprzedaży pozapaliwowej z samoobsługowego sklepiku.

Z karty flotowej MOYA Firma klienci mogą korzystać od dekady. W tym czasie wypracowano rozwiązania, dzięki którym użytkownicy MOYA Firma mogą efektywnie rozwijać swoje biznesy. Akwizycja holenderskiej spółki, operatora międzynarodowych kart paliwowych The Fuel Company (TFC) jest kolejnym krokiem w rozwoju rozwiązań flotowych Anwim i umożliwi wejście z ofertą na całą Europę. Użytkownicy kart MOYA Firma będą mogli bezgotówkowo tankować na dodatkowych 8 tys. stacji w 18 krajach Europy. |

JAK MOŻNA SOBIE PORADZIĆ W NIENAJLEPIEJ ZAPOWIADAJĄCEJ SIĘ NAJBLIŻSZEJ PRZYSZŁOŚCI

Biorąc pod uwagę zalegające w portach kontenery i ograniczone możliwości żeglugi oceanicznej, jest mało prawdopodobne, że w pierwszej połowie 2022 roku czas tranzytu w żegludze światowej powróci do poziomu sprzed pandemii

Jakie są prognozy dotyczące łańcucha dostaw na rok 2022? Niewiele się zmieni w stosunku do sytuacji w roku 2021. Podobnie jak w roku ubiegłym, załadownicy, przewoźnicy i dostawcy usług logistycznych będą musieli zmagać się z niedoborami siły roboczej, zakłóceniami w łańcuchu dostaw, wąskimi gardłami w infrastrukturze i ograniczoną przepustowością we wszystkich rodzajach transportu.

Ciąg dalszy problemów na morzu

Chociaż w powyższych obszarach nastąpiło pewne złagodzenie sytuacji, firmy nadal będą musiały stawiać czoła ciągłym utrudnieniom w przepływach łańcucha dostaw i zarządzaniu zapasami. Weźmy na przykład żeglugę morską. Według danych Supply Chain Data Insights z project44, średnie opóźnienia przesyłek z Chin do portów Zachodniego Wybrzeża

światowej powróci do poziomu sprzed pandemii.

Nie widać zmian na lepsze w transporcie ciężarowym

Sytuacja w zakresie przewozów drogowych nie jest dużo lepsza, ponieważ popyt na usługi transportowe przewyższa podaż. W ubiegłym roku rynek spotowy

na dystrybucję jak i produkcję w całym łańcuchu dostaw. Chociaż produkcja i magazynowanie mogą w pewnym stopniu polegać na rosnącej automatyzacji, sektor transportowy pozostaje na razie w dużym stopniu uzależniony od pracowników obsługujących sprzęt.

Zminimalizuj te problemy dzięki widoczności

Firmy stojące w obliczu kontynuacji problemów z łańcuchem dostaw, z którymi borykały się w ubiegłym roku, nie mogą sobie pozwolić na bezczynność, gdyż w przeciwnym razie pozostaną zdane na łaskę wąskich gardel i zakłóceń.

Platforma widoczności transportu multimodalnego w czasie rzeczywistym project44 zapewnia firmom widoczność przesyłek w transzycie aż do poziomu zamówienia, dzięki czemu mogą one zidentyfikować odchylenia w czasie realizacji przesyłek i zamówień, które mają wpływ na uzupełnianie zapasów i dostępność produktów. Mając dostęp do informacji w czasie rzeczywistym, menedżerowie łańcucha dostaw mogą dostosowywać dystrybucję, zaopatrzenie i produkcję w celu uniknięcia problemów i zapewnienia ciągłości dostaw do klientów. |

Tomasz Swolkien
Sales Director Central
& Eastern Europe (CEE)
Polska, project44

Platforma widoczności transportu multimodalnego w czasie rzeczywistym project44 zapewnia firmom widoczność przesyłek w transzycie aż do poziomu zamówienia, dzięki czemu mogą one zidentyfikować odchylenia w czasie realizacji przesyłek i zamówień.

USA wzrosły w ubiegłym roku o 114% w porównaniu z tym samym okresem w roku 2020. Stwierdzono również, że średnie opóźnienie przesyłek z Chin do Europy również wzrosło, w tym wypadku o 172% w 2021 roku w porównaniu z rokiem 2020.

Biorąc pod uwagę zalegające w portach kontenery i ograniczone możliwości żeglugi oceanicznej, jest mało prawdopodobne, że w pierwszej połowie 2022 roku czas tranzytu w żegludze

dla przewozów ciężarowych był szczególnie napięty, co spowodowało gwałtowny wzrost stawek, a oczekuje się, że w tym roku sytuacja ta się utrzyma.

Podstawową przyczyną problemu jest brak osób chętnych do siadania za kierownicą ciężarówki w celach zarobkowych. Niedobór kierowców będzie się pogłębiał, ponieważ więcej osób przechodzi na emeryturę niż pojawia się nowych, które do tego trzeba odpowiednio przeszkolić. Niedobór siły roboczej wpływa zarówno

Zależnie od gałęzi transportu, którą wybierze się do realizacji zlecenia, można przewozić farmaceutyki na dwa sposoby: kontenerami chłodniczymi (typu reefer) lub samochodami-chłodniami



Z PRODUKTEM DEDYKOWANYM BRANŻY FARMACEUTYCZNEJ

Celem nadrzędnym logistyki branży farmaceutycznej jest szczególna troska o bezpieczeństwo produktów leczniczych – od chwili ich wytworzenia do momentu przekazania pacjentowi.

Arynek medyczny to nie tylko branża o wysokim zaangażowaniu technologicznym i dużym potencjale finansowym. To także obszar, w którym ewentualny błąd kosztuje utratę reputacji i straty finansowe, ale przede wszystkim może oznaczać narażenie na utratę zdrowia lub życia osoby trzeciej.

Jeden z ważniejszych sektorów polskiej gospodarki

Rynek farmaceutyczny jest jednym z ważniejszych sektorów polskiej gospodarki i stale się rozrasta. Jako kraj jesteśmy jednym z liderów Europy Środkowej, a także plasujemy się w pierwszej dziesiątce rynków farmaceutycznych w Unii Europejskiej. Dlatego w Polsce, ale też w innych europejskich krajach, rozwiązania logistyczne dla branży medycznej są istotne dla Kühne+Nagel i stale czynione są tu inwestycje. Dzięki ich rozwijaniu, możliwa jest konieczność globalnej dystry-

bucji szczepionki przeciw COVID-19 i to w optymalnym czasie oraz z zachowaniem najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Dzięki rozległej sieci logistycznej i licznym partnerstwom oraz przejęciom, m.in. firmy Quick wyspecjalizowanej w dostawach krytycznych czasowo także dla branży medycznej, Kühne+Nagel może realizować transporty leków i produktów medycznych i tym samym wspierać opiekę zdrowotną na całym świecie.

Kühne+Nagel jest firmą wyspecjalizowaną w obsłudze produktów far-

maceutycznych i posiada dedykowany produkt – KN PharmaChain. Podstawą dystrybucji i przechowywania leków jest sieć farmaceutyczna, obejmująca połączenia z ponad 230 certyfikowanymi lokalizacjami na całym świecie. W Polsce firma posiada jeden hub dedykowany obsłudze farmaceutyków w Wysogotowie. Jest to *cross dock* z możliwością przechowywania towarów w temperaturze kontrolowanej. Natomiast w skali europejskiej jest to hub w Luxemburgu.

Zgodnie z zapisami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej, środki farmaceutyczne przewozi się wyłącznie specjalnie przygotowanymi do tego środkami transportu



Drogą lotniczą

W poszukiwaniu najlepszego dostawcy transportu farmaceutyków drogą lotniczą, fundamentalną rolę odgrywa certyfikacja usług zapewnianych przez operatora logistycznego. Poświadczeniem o kompetencjach operacyjnych oraz technicznych w lotnictwie jest IATA CEIV Pharma, certyfikat nadawany przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Lotniczego (IATA). Kuehne+Nagel posiada pełną certyfikację IATA CEIV Pharma dla globalnej usługi KN Pharma-Chain. Certyfikat ten ma na celu podnieść poziom kompetencji i gwarantować kluczową dla transportu produktów farmaceutycznych gotowość operacyjną i techniczną w branży. W ramach drugie-

W ramach transportu drogowego

Wybierając dostawcę transportu drogowego dla produktów farmaceutycznych, bardzo istotnym czynnikiem jest zwrócenie uwagi na posiadaną przez operatora flotę oraz specjalistyczną sieć dedykowanych centrów farmaceutycznych. Samochody, których używa partner logistyczny powinny być przystosowane do przewozów produktów termowrażliwych. Co więcej, bezwzględnym kryterium jest stosowanie się przewoźnika do norm Dobrych Praktyk Dystrybucji (GDP). Gwarantuje to spełnianie przez niego najbardziej rygorystycznych wymogów, które zapewniają integralność serwisu oraz najwyższe standardy bezpieczeństwa.



Wojciech Sienicki

Polska jest jednym z liderów Europy Środkowej, a także plasuje się w pierwszej dziesiątce rynków farmaceutycznych w Unii Europejskiej. Dlatego rozwiązania logistyczne dla branży medycznej są istotne dla Kuehne+Nagel, w które czynione są inwestycje.

go etapu wyboru operatora logistycznego, zaraz po zapewnieniu, że gwarantuje on transport z certyfikacją IATA CEIV Pharma, firmy farmaceutyczne, w zależności od przewożonego towaru, mogą skorzystać z dwóch serwisów.

Pierwszy z nich to *serwis active*. Jest on najbezpieczniejszą formą zabezpieczenia towaru przed wahaniami temperatur. Przewóz ładunków w *serwisie active* następuje w kontenerach chłodniczych z wykorzystaniem suchego lodu i gwarantuje odpowiednią cyrkulację powietrza wewnątrz, z możliwością regulacji temperatury. W tym serwisie Kuehne+Nagel obsługuje ładunki wymagające transportu w zakresie -20°C do $+30^{\circ}\text{C}$. Ten serwis zapewnia także monitoring temperatury i wilgotności w całym łańcuchu dostaw w czasie rzeczywistym oraz raporty z odczytów przesyłane zarówno do spedytora odpowiadającego za przesyłkę jak i do klienta.

Drugi to *serwis passive*, który wykorzystuje się do przewozów w zakresie temperaturowym $+2^{\circ}\text{C}$ do $+25^{\circ}\text{C}$. Nie stanowi on jednak pełnej gwarancji utrzymania temperatury bez zastosowania dodatkowego opakowania. Ten typ serwisu realizowany jest za pośrednictwem linii lotniczych oferujących serwis temperaturowy, czyli posiadających strefy temperaturowe w punktach tranzytowych i gwarantujących pierwszeństwo w ich przeładunku.

Zgodnie z zapisami Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej, środki farmaceutyczne przewozi się wyłącznie specjalnie przygotowanymi do tego środkami transportu.

Zależnie od gałęzi transportu, którą wybierze się do realizacji zlecenia, moż-

stosowane są zazwyczaj w transporcie długodystansowym.

Aby monitorować transport w czasie rzeczywistym, Kuehne+Nagel posiada liczne systemy alarmowe informujące o odstępstwach od założonych warunków magazynowania. Dotyczą one warunków temperaturowych, wilgotności, a także mierzą wstrząsy jakim podlegają towary podczas podróży. Ich rola jest szczególnie ważna z kilku powodów. Po pierwsze, monitorowanie produktów



Przewóz ładunków w *serwisie active* następuje w kontenerach chłodniczych z wykorzystaniem suchego lodu i gwarantuje odpowiednią cyrkulację powietrza wewnątrz, z możliwością regulacji temperatury

na przewozić farmaceutyki na dwa sposoby: kontenerami chłodniczymi (typu *reefer*) lub samochodami-chłodniami. Kontenery chłodnicze służą do przewozu towarów w temperaturze kontrolowanej (w zakresie od -35°C do $+30^{\circ}\text{C}$ i powszechnie używa się ich w transporcie morskim i lotniczym. Sprawdzają się też w transporcie intermodalnym, dlatego

medycznych podczas przewozu i składowania daje gwarancję, że produkt jest bezpieczny i można go podać pacjentowi, a po drugie, zapewnia pełną transparentność dla klienta, co obecnie jest koniecznością w branży. I

Wojciech Sienicki,
dyrektor zarządzający
Kuehne + Nagel w Polsce



Wykorzystanie COBOTA
do repaletyzacji
opakowań zautomatyzowało
kolejny etap produkcji

CEVA LOGISTICS SYSTEMATYCZNIE ROZSZERZA ZAKRES WSPÓŁPRACY Z BRANŻĄ MEDYCZNĄ

Od ponad 10 lat CEVA współpracuje z jednym z największych producentów leków na świecie. W Europie zarządzamy łącznie 4 magazynami MMW (Multi Market Warehouse), we Francji, Włoszech, Hiszpanii i Polsce. Świadczymy pełen zakres usług magazynowych, takich jak rozładunek, kontrola jakości, obsługa zwrotów, składowanie, przygotowanie przesyłek, załadunek i przepakowywanie.

Z magazynu w Polsce leki dystrybuowane są do kilkunastu państw w Europie, w tym na Islandię oraz do Niemiec, na jeden z największych i najbardziej wymagających rynków farmaceutycznych. Dzięki naszemu doświadczonemu zespołowi i zasobom, możemy zarządzać MMW z zachowaniem najwyższych standardów, systematycznie rozszerzając zakres współpracy. Kilka lat temu, po uzyskaniu licencji, otworzyliśmy tu strefę wytwarzania, gdzie przepakowujemy produkty w opakowania.

W CEVA stawiamy na nowoczesne rozwiązania dedykowane procesom logistycznym, dostosowanym do potrzeb klienta. Chociaż na początku wolumen był niewielki, a większość prac odbywała się manualnie, to mimo to udało

nam się uzyskać bardzo dobrą jakość. Wraz ze wzrostem wolumenów rosła też potrzeba nowych, zautomatyzowanych rozwiązań. Zaprojektowaliśmy

W porównaniu z innymi branżami, w przypadku logistyki dla branży farmaceutycznej mamy do czynienia z bardzo rozbudowaną dokumentacją i procedurami, zwłaszcza w zakresie kontroli procesów i jakości produktów.

urządzenie pakietujące, które jest w stanie przygotowywać produkty w kilku różnych rozmiarach. To pozwoliło nam znacznie zwiększyć wydajność procesu i obsługiwanego wolumenu. Kolejnym etapem było wdrożenie COBOTA do repaletyzacji opakowań zbiorczych. Au-

tomatyczne ramię umożliwia zasilenie maszyny pakietującej w półprodukt, co z sukcesem zautomatyzowało kolejny etap produkcji.

Procedury i warunki

Logistyka leków podlega ścisłym regulacjom prawnym. Jako operator zarządzający magazynem dla firmy farmaceutycznej, gdzie składowane są produkty lecznicze, musimy spełniać bardzo restrykcyjne i określone wymagania wskazane w Prawie Farmaceutycznym oraz certyfikacjach Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (DPD) i Dobrej Praktyki Wytwarzania (DPW). Wszystkie aspekty naszej działalności muszą być szczegółowo opisane w ramach SOP (standardowa procedura operacyjna) i instrukcjach. Jest to działalność *stricte* regulowana, wykonywana na podstawie zezwoleń Głównego Inspektoratu Farmaceutycznego, kontrolowana przez audyty i wymagająca uzyskania specjalnych licencji. Co warto podkreślić, restrykcyjne wymogi dotyczą nie tylko procedur i procesów. Jednym z przykładów może być odzież robocza dla naszych pracowników. W strefie czystej wytwarzania, tak jak w szpitalach, obowiązują specjalne jednorazowe ubrania, fartuchy, rękawiczki, czepki i ochraniacze na buty.

Pod stałym monitoringiem

Nowe technologie coraz mocniej wkraczają do codziennego funkcjonowania firm, choć z pewnością łatwiej i na większą skalę w produkcji, gdzie procesy są powtarzalne i dotyczą dużych ilości. Podobnie jest w logistyce dla farmacji. Na przykład magazynowanie leków wymaga kontroli stałej temperatury. Nasze systemy nie tylko ją mo-

nitorują, zbierają i archiwizują dane, ale też automatycznie informują o zmianach i alarmują w przypadku wystąpienia jakichkolwiek przekroczeń. Systemy kontroli dostępu do określonych pomieszczeń pozwalają na właściwe zarządzanie personelem. Nasze magazyny działają

w oparciu o globalny system WMS, opracowany przez CEVA pod kątem obsługi branży farmaceutycznej. Taki sam system działa w magazynach CEVA na świecie. Jedną z jego funkcjonalności jest wsparcie pracowników w pobraniu właściwej serii produktu, z odpowiednią datą ważności (FEFO/FIFO). Wykorzystanie skanerów czytających kod produktu z opakowania pozwala na uniknięcie pomyłek przy wydawaniu leków. Każde opakowanie (sztuka) leku ma swój unikalny kod, dzięki któremu można je śledzić od początku produkcji aż do wydania pacjentowi w aptece. Zastosowana technologia pozwala nam na kontrolę kodów, dzięki odpowiednim urządzeniom jesteśmy w stanie zweryfikować, czy kod został wydrukowany we właściwy sposób i formacie lub czy nie został sfalszowany. Technologie zwiększają efektywność procesów lub etapów, coraz szybciej zastępując pracę manualną.

CEVA FORPATIENTS, dedykowane branży medycznej i farmaceutycznej

Polska jest jednym z największych rynków farmaceutycznych w Europie, który już od wielu lat systematycznie rośnie

dlatego w ubiegłym roku uruchomiliśmy nowe usługi CEVA FORPATIENTS, dedykowane branży medycznej i farmaceutycznej, stawiające pacjenta w centrum łańcucha dostaw. CEVA FORPATIENTS w zakresie logistyki dla branży medycznej obejmuje rozwiązania dedykowane obsłudze produktów wrażliwych na temperaturę, farmacji i biofarmacji, urządzeń medycznych, zdrowia pacjentów, opieki szpitalnej i domowej, usług diagnostycznych i laboratoryjnych.

Produkt dostosowany do potrzeb każdego pacjenta

W porównaniu z innymi branżami, w przypadku logistyki dla branży farmaceutycznej mamy do czynienia z bardzo rozbudowaną dokumentacją i procedurami, zwłaszcza w zakresie kontroli procesów i jakości produktów. Pod względem jakościowym musimy spełniać wszystkie wymagania DPD, jak kwalifikacja środków transportu, transport monitorowany (z zachowaniem określonej temperatury) i umowy jakościowe. Jest to dość trudne, głównie ze względu na często dość różną interpretację przepisów prawa przez ustawodawcę. Kolejne zależą od rodzaju kontraktu, wymagają podpisania odpowiednich umów pomiędzy producentem, dostawcą czy dystrybu-

minowania reklamacji, a gdy już do nich dochodzi, właściwej ich identyfikacji. Tu też pomaga technologia, CCTV czy systemy, które umożliwiają podanie numeru kartonu, w którym powinien znajdować się lek. W obecnej sytuacji musimy być

CEVA Logistics stawia na nowoczesne rozwiązania dedykowane procesom logistycznym, dostosowane do potrzeb klienta.

przygotowani na dynamiczne zmiany związane z pandemią, w tym dodatkowe obostrzenia, mniejszą dostępność materiałów potrzebnych do kompletacji, jak np. palety, a także wzrost kosztów materiałów. Kluczowe znaczenie dla obsługi naszych klientów z branży farmaceutycznej mają pracownicy, eksperci CEVA, dlatego też dokładamy wszelkich starań, aby stać się pracodawcą pierwszego wyboru dla najbardziej utalentowanych specjalistów w zakresie logistyki dla farmacji.

Doświadczenie wykorzystywane przy obsłudze innych produktów

Procedury obowiązujące w farmaceutycznym systemie jakości są bardzo dokładne i szczegółowe, dzięki czemu z powodzeniem mogą być bazą do wykorzystania przy obsłudze innych, nieco mniej wymagających produktów, takich dla których nie są potrzebne zezwolenia, certyfikaty itp., i co szczególnie ważne, nie mają bezpośredniego przełożenia na życie i zdrowie człowieka. Programy CEVA, powstające w oparciu o dzieleniu się najlepszymi praktykami, pozwalają na ciągły rozwój, wzrost efektywności i jakości pracy, bez względu na branżę klientów. Przykładem może być wdrożenie przez nas w magazynie dla firmy farmaceutycznej „Zrobotyzowanej stacji – COBOT”, usprawniającej linię produkcyjną do przygotowywania pakietów leków, a następnie przeniesienie tej funkcjonalności do innego magazynu, prowadzonego dla klienta z zupełnie innej branży. |

Dariusz Szefer,
Contract Manager,
CEVA Logistics



Technologie zwiększają efektywność procesów magazynowych

– rok do roku odnotowuje wzrosty. Na przykład, jak prognozuje PEX Pharma-Sequence, na koniec 2021 r. sprzedaż całego rynku aptecznego to 39,2 mld zł., o 3,9% więcej niż rok wcześniej. Dla CEVA obsługa rynku farmaceutycznego ma kluczowe znaczenie i z pewnością będziemy rozwijać naszą ofertę skierowaną do firm z tego sektora. To właśnie

torem. Dodatkowo trzeba też pamiętać, że każdy rynek może mieć własne, wewnętrzne wymagania, co ma kluczowe znaczenie w przypadku przygotowania produktów do dystrybucji na rynki międzynarodowe. Dla klienta ważne jest to, aby otrzymać produkt, który będzie właściwy dla każdego pacjenta. Dla nas, jako operatora, oznacza to konieczność wyeli-



FM Logistic prowadzi największe w regionie Centralnej Europy centrum dystrybucji dla farmacji, zlokalizowane na platformie w Błoniu koło Warszawy. Magazyn ten liczy ponad 80 tys. m² i pozwala na składowanie ponad 100 tys. palet



BRANŻA Z POTENCJAŁEM DLA FM LOGISTIC

Decyzja FM Logistic o świadczeniu usług logistycznych dla sektora farmaceutycznego była decyzją strategiczną i sięga roku 2006, kiedy to podpisaliśmy pierwszy kontrakt z producentem farmaceutycznym. Z całą pewnością mogę powiedzieć, że był to krok w dobrą stronę. Dziś obsługujemy już blisko 40 klientów z tego sektora, w tym kilku kluczowych graczy rynkowych, co tylko potwierdza wysoką jakość naszego serwisu.

Od 2009 r. systematycznie też rozwijamy naszą infrastrukturę magazynową w tym zakresie. Na dzień dzisiejszy prowadzimy największe w regionie Centralnej Europy centrum dystrybucji dla farmacji zlokalizowane na naszej platformie w Błoniu koło Warszawy. Magazyn ten liczy ponad 80 tys. m² i pozwala na składowanie ponad 100 tys. palet. Nasi klienci posiadają tu własne hurtownie farmaceutyczne i magazyny wytwórcy lub korzystają z hurtowni prowadzonej przez FM Logistic. Ze względu na fakt, że powierzchnię w Błoniu już wypełnił, to kolejnym magazynem, gdzie lokować będziemy klientów z tego sektora, jest nasza nowa platforma w Wiskitkach, która właśnie zaczęła działać. Mamy tu już zakontraktowanych pierwszych klientów farmaceutycznych, a finalnie powierzchnia magazynu liczyć będzie ponad 100 tys. m², więc możliwości rozwoju mamy naprawdę duże.

Przede wszystkim spełnić formalności

Wymagania formalne, jakim musimy sprostać świadcząc usługi dla branży farmaceu-

tycznej, są niezwykle wysokie. Składowanie farmaceutyków jest ściśle regulowane prawnie. Podstawowe dokumenty definiujące zasady przechowywania artykułów leczniczych oraz wymagania dotyczące ich dystrybucji określa Prawo Farmaceutyczne oraz rozporządzenie ministra zdrowia w sprawie wymagań Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej oraz Dobrej Praktyki Wytwarzania. Mamy też około 300 procedur jakościowych, których ściśle przestrzegamy.

Pierwszym krokiem jest uzyskanie od Głównego Inspektoratu Farmaceutycznego (GIF) pozwolenia na prowadzenie hurtowni farmaceutycznej. Wspomniany podmiot musi spełnić kilka obligatoryjnych kryteriów, takich jak pełne i trwałe odseparowanie produktów od innych podmiotów. Obiekt do przechowywania produktów leczniczych powinien być wyposażony w dostosowane komory przyjęć i wydań oraz podlegać pełnej kontroli temperatury wraz z systemem powiadamiania na każdym etapie procesu. Każde pomieszczenie musi być wyposażone w awaryjne zasilanie (agregat prądotwórczy) oraz dedykowany sprzęt, tj. wózki widłowe wraz z ładowaniem, część socjalną dostosowaną do specjalnych warunków

pracy, specjalne zabezpieczenia uzależnione od potrzeb (kamery, bariery, kody dostępu). Dodatkowych środków ostrożności wymagają też produkty uznane za narkotyki.

Przygotowanie magazynu i operacji logistycznych na potrzeby obsługi sektora farmaceutycznego jest zatem dość skomplikowane, wymaga eksperckiej wiedzy oraz stałego monitorowania regulacji w tym zakresie.

Systemy IT kluczowe w zapewnieniu bezpieczeństwa

Technologia w zakresie magazynowania i transportu zawsze miała duże znaczenie. Kontrola i zabezpieczenie odpowiedniej temperatury zarówno wewnątrz magazynu, jak i w przestrzeni załadunkowej to w zasadzie tylko jeden z elementów. Oprócz tego ważne są takie elementy jak chociażby system kontroli na wyjściu, monitoring poprawności *pickingu* czy systemy informacyjne, które muszą zapewnić odpowiedni nadzór i kontrolę nad składowanymi produktami. Bezpieczeństwo danych zapewnia system WMS, który zawiera wszystkie informacje na temat produktu, a do każdej niemal czynności w systemie wymagana jest walidacja farmaceuty. Równie istotna jest integracja WMS ze ZSMOPL (Zintegrowany System Monitorowania Obrotu Produktami Leczniczymi), czyli z modulem służącym do bieżącego raportowania (oznaczenie produktów, odbiorców i dostawców). Wspomniane rozwiązania wraz z systemem baz gromadzącym informacje o produktach leczniczych z terenu Unii Europejskiej mają na celu przeciwdziałanie obecności sfałszowanych produktów leczniczych w legalnym łańcuchu dystrybucji. Procedury w zakresie logistyki leków obejmują także restrykcje sprzedażowe – odbiorcy są walidowani w dedykowanych zespołach. Systemy IT są zatem kluczowe dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa łańcucha dostaw w tym sektorze.

Polska atrakcyjna dla branży farmaceutycznej

Polska to kraj atrakcyjny dla branży farmaceutycznej. Po pierwsze, już sam fakt, że jest dużym krajem daje ogromne możliwości producentom farmaceutycznym, zarówno jeśli chodzi o rozwój, jak i rynek zbytu. Po drugie, nasze położenie geograficzne jest bardzo korzystne i atrakcyjne z punktu widzenia logistyki i lokowania tutaj centrów dystrybucyjnych, które obsługują nie tylko rynek lokalny, ale też kraje bałtyckie

i Europę Centralną. I wreszcie, pod kątem kosztów pracy Polska to wciąż atrakcyjny rynek, a do tego pod względem wykształcenia zajmujemy wysoką pozycję w Europie, więc znalezienie wykwalifikowanych pracowników nie jest trudne.

FM Logistic jako globalny operator obsługuje sektor farmaceutyczny w kilku krajach, ale w Polsce te operacje logistyczne mają największą skalę i wciąż widzimy tu duży potencjał do rozwoju.

Atutem wykwalifikowania pracownicy i szerokie portfolio klientów

Przestrzeganie Prawa Farmaceutycznego czy też zapisów DPD i DPW to dla nas codzienność, która dzięki wieloletniemu doświadczeniu nie stanowi problemu, podobnie zapewnienie właściwej infrastruktury

wymaga odpowiedniego zespołu wykwalifikowanych i zaufanych pracowników, którzy realizują procesy logistyczne. W pierwszej kolejności należy więc zadbać o nich, tj. zapewnić zarówno odpowiednie wykształcenie, jak i właściwe narzędzia pracy, w tym technologie i systemy, które mogą ich w tym zadaniu wesprzeć i wyeliminować ewentualne pomyłki, jak też zapewnić komfortowe warunki pracy i taki rozwój, aby chcieli się związać z firmą na dłużej. W FM Logistic możemy się pochwalić naprawdę długimi stażami pracy, średni wynosi u nas 7,6 roku. Biorąc pod uwagę fakt, że dziś zapotrzebowanie na pracowników w branży logistycznej jest bardzo duże, a dostępność zasobów na rynku niewystarczająca, jest to bardzo ważny wskaźnik gwarantujący też jakość usługi.

Operator logistyczny posiadający zdywersyfikowane portfolio klientów i współpracujący z różnymi branżami ma przewagę nad innymi, bo może czerpać



Paweł Janicki

tym samym wartość dodaną do świadczonej usługi. Poza sektorem farmaceutycznym FM Logistic w dużej mierze współpracuje z branżą FMCG, trudno jednak jednoznacznie stwierdzić w jakim stopniu ta współpraca przekłada się na stosowane procedury w obsłudze branży farmaceutycznej i odwrotnie. *Benchmark* procesów i know how transferujemy w takim samym stopniu pomiędzy operacjami dla różnych sektorów i dla każdego klienta tworzymy rozwiązania szyte na miarę. **I**

Paweł Janicki,
Senior Business Development
Director, FM Logistic

FM Logistic jako globalny operator obsługuje sektor farmaceutyczny w kilku krajach, ale w Polsce te operacje logistyczne mają największą skalę i wciąż widać tu duży potencjał do rozwoju.

magazynowej czy warunków transportu. Na pierwszym miejscu stawiamy jakość świadczonego przez FM Logistic serwisu, a to

doświadczenie, przenosić i adaptować rozwiązania między operacjami logistycznymi dla klientów z różnych sektorów tworząc

Wspólnie tworzymy przyszłość.

Nasze wartości to: *rodzinnność* oraz *legendarna wielkopolska gospodarność*, a priorytety zawsze są w zgodzie z wyzwaniami, które stawiają przed nami Klienci. To dlatego, w sposób zrównoważony i przemyślany, realizujemy kolejne projekty w myśl zasady: **słuchamy, rozumiemy, gospodarujemy.**



Dziękujemy za honorowe wyróżnienie w programie **“Operator Logistyczny roku 2021”** (organizacja regularnych linii dostaw wewnątrz kraju).

colianlogistic.pl

Colian  **LOGISTIC** ikona gospodarności



Pharma Competence Center to centrum kompetencji działające w ramach DB Schenker, którego celem jest budowanie rozwiązań transportowych dla przesyłek farmaceutycznych w oparciu o nowe technologie, lokalne przepisy prawne, przy zachowaniu najwyższych standardów obsługi

NATYCHMIASTOWA REAKCJA NA ZMIANĘ POTRZEB JEDNYM Z ELEMENTÓW SUKCESU

DB Schenker należy do wybranych firm, które obsługują branżę farmaceutyczną, a to wymaga specjalnych kompetencji. O tym, jak operator logistyczny może osiągnąć znaczącą pozycję na tym rynku, mówi Norbert Pająk, kierownik rozwoju VM Healthcare w Biznesie Lotniczym w DB Schenker.

Dlaczego DB Schenker angażuje się w przewóz i magazynowanie leków? Jakie ma do tego zaplecze?

Niezawodna dostawa produktów branży ochrony zdrowia może ratować ludzkie życie. Dlatego wraz z naszymi klientami opracowujemy rozwiązania w zakresie łańcucha dostaw, aby produkty wrażliwe na zmiany temperatur i wymagające szybkiej dostawy bezpiecznie dotarły do celu. DB Schenker od dłuższego czasu ma w swojej ofercie rozwiązania z zakresu logistyki farmacji. Korzystamy z usług zaufanych, sprawdzonych partnerów biznesowych. Powołaliśmy Pharma Competence Center – centrum kompetencji, którego głównym celem

jest budowanie rozwiązań transportowych dla przesyłek farmaceutycznych w oparciu o nowe technologie, lokalne przepisy prawne, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższych standardów obsługi. Powołana struktura jest platformą z ugruntowaną wiedzą i globalnym centrum wymiany doświadczeń. Dzięki temu możemy oferować rozwiązania,

W logistyce dla branży farmaceutycznej konieczne jest dogłębne zrozumienie potrzeb klienta oraz wypracowanie dedykowanych rozwiązań. Tu szczególnie ważne jest zaufanie, bezpieczeństwo i jakość.

które wzmocnią przewagę konkurencyjną naszych klientów.

Jakich procedur i warunków wymaga logistyka leków?

W realizacji procesów dla branży farmaceutycznej istotne jest stworzenie wewnętrznych procedur i dokładne stosowanie się do obowiązujących przepisów, a niejednokrotnie wymaga to zwiększania nakładów finansowych i czasu. W logistyce dla branży farmaceutycznej konieczne jest dogłębne zrozumienie potrzeb klienta oraz wypracowanie dedykowanych rozwiązań. Tu szczególnie ważne jest zaufanie, bezpieczeństwo i jakość.

W przypadku transportu produktów farmaceutycznych konieczna jest pogłębiona wiedza wynikająca z obowiązujących przepisów. Należą do nich Ustawa Prawo Farmaceutyczne, Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 13 marca 2015 r. w sprawie wymagań Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej oraz Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 3 grudnia 2015 r. dot. wymagań Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej substancji czynnych i ich interpretacja Głównego Inspektoratu Farmaceutycznego. Przepisy określają kwestie związane z zabezpieczeniami farmaceutyków przed uszkodzeniem, fałszowaniem czy kradzieżą. Normy prawne dotyczą też m.in. kontroli warunków przechowywania produktów leczniczych w trakcie transportu i zapisów z monitoringu temperatury. Odnoszą się także do procedur postępowania w razie odchyłań podczas transportu i definiują wymagania dla pojazdów przeznaczonych do transportu produktów leczniczych czy metod dotyczących korzystania z pojazdów i sprzętu używanego w procesie dystrybucji.

Jak technologie pomagają tej branży? Na ile ich rola rośnie?

DB Schenker oferuje klientom zaawansowany serwis w zimnym łańcuchu dostaw. Działania realizujemy m.in. z wykorzystaniem specjalistycznych kontenerów chłodniczych wyposażonych w nowoczesne technologie, co gwarantuje wysoką jakość usług oraz zachowanie najwyższych standardów, tym samym znacząco ograniczając ryzyko odchyłań temperaturowych. Te-

stujemy różne rozwiązania, które nie tylko optymalizują procesy, ale również wpływają na jakość naszych działań, np. korzystamy z etykiet wyposażonych w mikroprocesory, które ścigają temperaturę otoczenia.

Stawiamy również na rozwój internetu rzeczy (IoT), wdrażając Smartboxy, które są w stanie dostarczyć cały szereg kluczowych pomiarów w procesie transportu – nie tylko informacji o lokalizacji przesyłki, temperaturze, wstrząsach czy wilgotności. Po wylądowaniu w kraju przeznaczenia Smartboxy wysyłają automatycznie raport do chmury, skąd podmiot odpowiedzialny może w czasie rzeczywistym go analizować, zanim towar trafi do odbiorcy. Wcześniej ten proces był znacznie dłuższy i angażował wiele stron, a sama informacja często

Air Cargo / Kurier: HKG / SZX / CAN / PVG / PEK →

→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

FCL / LCL: Hongkong / Shenzhen / Guangzhou / Ningbo / Szanghaj →

→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

Chiny → krajowy transport drogowy i odprawy celne

www.sdr-logistics.com

SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (HK) LIMITED
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (SHENZHEN) LIMITED



TRANSPORT KONTENEROWY:

Mr Starry Shi, starryshi@sdr-logistics.com, tel.: +86 400-1036-800



za Q4 2021 pokazują globalny wzrost w lotnictwie na poziomie 18% vs 2019 r. To drugi najszybciej rozwijający się sektor po automotive, czyli sektorze motoryzacyjnym (+23%). Jesteśmy żywo zainteresowani aktywnym uczestnictwem w tej części gospodarki nie tylko z uwagi na

przekroczyć. Proces obsługi w tej branży jest złożony i wymaga świadomego zarządzania ryzykiem w całym łańcuchu dostaw oraz postępowania zgodnie z restrykcyjnymi przepisami prawa farmaceutycznego. Obecnie największym wyzwaniem stały się zmiany prawa i lo-

DB Schenker oferuje klientom zaawansowany serwis w zimnym łańcuchu dostaw. Działania realizuje m.in. z wykorzystaniem specjalistycznych kontenerów chłodniczych wyposażonych w nowoczesne technologie, gwarantujące zachowanie najwyższych standardów.

trafiała do zainteresowanych z opóźnieniem. Dzisiaj dostarczanie kluczowych danych w czasie rzeczywistym staje się naszą przewagą konkurencyjną i stanowi wartość dla klientów.

Czy Polska to istotny dla branży farmaceutycznej rynek? Czy DB Schenker rozwija u nas swoją działalność?

Przed pandemią sektor farmaceutyczny regularnie rósł 6-8% rok do roku

dynamikę sektora, ale też rozwój technologii. To bardzo wymagająca branża.

Co jest najtrudniejsze w obsłudze logistycznej branży farmaceutycznej: skala przewozu, konieczność przestrzegania restrykcyjnych warunków temperaturowych, a może coś innego?

W przypadku logistyki produktów farmaceutycznych kluczowe jest precyzyjne zdefiniowanie oczekiwań klienta i zapro-



Norbert Pająk

kalnych regulacji związanych z pandemią. Za przykład może posłużyć Szanghaj, gdzie we wrześniu władze lokalne nagle wprowadziły zasadę 7/7/7 dla pracowników handlingowych, co skutkowało dużym backlogiem na lotnisku, czyli w rezultacie opóźnieniem w wysyłkach towarów. Styczeń z kolei ciekawie rozpoczął się w Hong Kongu, gdzie władze w ostatnich dniach zawiesiły połączenia Cathay Pacific, a skutki są dość jasne do przewidzenia.

Na ile doświadczenie zdobyte w branży farmaceutycznej i stworzone procedury są wykorzystywane przy logistyce innych towarów?

Nasza globalna sieć łączy transport lotniczy, oceaniczny i lądowy oraz logistykę kontraktową. Wszystko to umożliwia nam elastyczne podejście i natychmiastowe reagowanie na wszelkie zmiany potrzeb w zakresie dystrybucji.



Dane z Seabury Cargo Air Trade za Q4 2021 pokazują globalny wzrost w lotnictwie na poziomie 18% vs 2019 r. DB Schenker jest zainteresowany aktywnym uczestnictwem w tej części gospodarki nie tylko z uwagi na dynamikę sektora, ale też rozwój technologii

bez względu na sytuację gospodarczą. Obecnie dane z Seabury Cargo Air Trade

jektowanie na ich podstawie rozwiązań, które te oczekiwania spełnią, a najlepiej



System zarządzania transportem TMS



Aplikacja mobilna dla przewoźników



Optymalizacja procesów w dystrybucji i logistyce



Firma Omecon dostarcza wydajne rozwiązania do obsługi procesów logistycznych. Zarówno systemy webowe jak i aplikacje mobilne w ramach modułowej platformy &UP® adresowane są do sektora farmaceutycznego w obszarze wsparcia procesów transportu czy dystrybucji leków. Oferowane rozwiązania udostępniane są zarówno w formie płatnych licencji jak i w modelu SaaS (Software as a Service). Platforma &UP® charakteryzuje się wydajnością, wysoką dostępnością oraz otwartością umożliwiającą integrację z zewnętrznymi systemami zarządzania magazynem (WMS), transportem (TMS), mobilną aplikacją przewoźników czy też systemem monitorowania i kontroli temperatur.

AUTOMATYZACJA I OPTYMALIZACJA PROCESÓW LOGISTYCZNYCH KLUCZEM DO EFEKTYWNEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW

NORMY GDP JAKO ISTOTA DYSTRYBUCJI FARMACEUTYCZNEJ

Poruszając kwestię szeroko pojętej logistyki rynku farmaceutycznego, nie sposób nie zacząć od normy GDP (Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej), określającej zasady bezpieczeństwa w zakresie przyjmowania, magazynowania i organizacji transportu.

O ile wdrożeniu, przestrzeganiu i cyklicznej weryfikacji GDP podlegają nade wszystko producenci, podmioty świadczące usługi magazynowania, transportu i dystrybucji, a również sprzedawcy leków, o tyle wymogi systemu jakości nakładają – choć nie wprost – określone obowiązki także na dostawców rozwiązań IT. Bowiem zgodnie z GDP produkty higieniczno-lecznicze powinny mieć zagwarantowaną między innymi: wysoką i niezmienną jakość usług logistycznych oraz jednakowe parametry na każdym etapie ich obrotu (od produkcji po dystrybucję). Z kolei w zapewnieniu tych właśnie, jakże kluczowych wartości, mają służyć systemy wspierające swoją funkcjonalnością realizację procesów dystrybucyjno-transportowych w celu zachowania efektywności zimnego łańcucha dostaw. W dużej mierze to właśnie warstwa informatyczna odpowiedzialna jest za efektywny przebieg i realizację optymalnie zaplanowanych operacji.

Technologia i informatyzacja procesów to konieczność

– *Transport wrażliwego i wartościowego towaru musi być wspierany technologią na najwyższym poziomie, bez możliwości pozostawienia miejsca na jakiegokolwiek błąd. Aby zachować wysoką jakość i bezpieczeństwo produktów farmaceutycznych, kluczowe jest zapewnienie wymaganych warunków temperaturowych* – podkreśla Paweł Garbacz, dyrektor ds. rozwoju w Omecon. – *Wyzwaniem staje się bowiem organizacja transportu i dystrybucji w sposób nieprzerwany na każdym z etapów łańcucha dostaw. Dla zapewnienia bezpieczeństwa składowania, transportu i dystrybucji nieoceniona jest możliwość natychmiastowej reakcji na wszelkie zmiany zwłaszcza temperatury* – dodaje.

W dobie nieustannego pozyskiwania, gromadzenia i przetwarzania olbrzymich ilo-

ści danych, efektywny przepływ informacji jest niezwykle istotny zwłaszcza w dystrybucji farmaceutycznej, w której czas i terminowość mają strategiczne znaczenie dla jakości realizowanych usług transportu i dostaw. Obszar planowania tras pomiędzy producentem a hurtowniami (magazynami), a następnie dystrybucją do klientów końcowych (aptek i szpitali) musi być zinformalizowany i w dużym stopniu wspierany algorytmami optymalizacyjnymi. Bardzo ważna jest efektywna koordynacja przewozów oraz planowanie tras przy użyciu wspomnianych algorytmów. – *Odpowiedzią na te potrzeby jest między innymi system zarządzania transportem &UP® TMS, który zapewnia wsparcie w obszarze planowania połączeń i harmonogramów jazdy, realizacji i monitoringu operacji logistyczno-dystrybucyjnych oraz kontroli rozliczeń wykonanych zleceń. Wdrożenie systemu klasy TMS umożliwia optymalizację procesów załadunkowo-rozładunkowych oraz wzrost*



wydajności dzięki obsłudze większej liczby transportów. Zapewnia również oszczędności w wymiarze czasowym dzięki jego skróceniu w przypadku reakcji na ewentualne zmiany w harmonogramie tras oraz automatyzacji rozliczeń przewoźników – podsumowuje Paweł Garbacz.

Terminowość i wydajność wyznacznikami jakości usług logistycznych

W przypadku ostatniej mili mającej miejsce w procesie dystrybucji produktów leczniczych, nie mniej istotną rolę niż sam środek transportu wyposażony w urządzenia zapewniające optymalną temperaturę i warunki transportu, odgrywa wsparcie informatyczne. Mobilna aplikacja &UP® do monitoringu i realizacji dostaw, ma na celu sprostanie niezbędnym procedurom stosowanym w hurtowej dystrybucji zaopatrzenia aptek i szpitali. – Dzięki funkcji bieżącego monitoringu temperatury, przewoźnik jest w stanie w czasie rzeczywistym utrzymywać i kontrolować jej poziom oraz podejmować ewentualne reakcje w sytuacjach awaryjnych. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek odstępstw, czujniki odpowiedzialne za odczyt temperatury w komorze chłodniczej przekazują do aplikacji informację o przekroczeniu wyznaczonej wartości w postaci alertu. Z kolei dzięki natychmiastowej wymianie danych z centralnym systemem, możliwe jest raportowanie klientom aktualnych statusów temperatury lub potwierdzeń jej utrzymania na całym odcinku realizowanej dostawy – komentuje Paweł Garbacz. Warto również wspomnieć, że aplikacja kompleksowo wspiera przewoźnika w całym procesie dystrybucji, od momentu kompletacji i załadunku samochodu, poprzez realizację kolejnych dostaw z listy, rozliczenia z klientami, a w uzasadnionych przypadkach nawet po odbiór opakowań zwrotnych.

Redukcja kosztów i wzrost efektywności wartościami nie do przecenienia

Rygor wymogów nie obejmuje jednak tylko i wyłącznie monitoringu temperatury, lecz także ograniczenia czasowe w samym transzycie. Jedną z wielu docenianych przez klientów korzyści wykorzystania wspomnianej aplikacji jest bowiem wzrost terminowości, a tym samym wydajności realizacji dostaw, która bezpośrednio przekłada się na poprawę jakości obsługi aptek i szpitali. Jednak, by uzyskać zadowalające efekty w tym wymiarze, konieczna jest szczegółowa analiza zagadnień transportowych oraz ich późniejsza optymalizacja.

– Nasze wieloletnie doświadczenie wskazuje, że kluczowe znaczenie w procesach

2. **podział zleceń** z uwzględnieniem powyższych kryteriów oraz ograniczeń wagowych i objętościowych, warunków przewozu towarów i parametrów posiadanej floty;
3. **ustalenie liczby oraz lokalizacji** oddziałów/centrów dystrybucyjnych;
4. **podział na strefy transportowe** z uwzględnieniem częstotliwości dostaw i/lub prognozowanej sprzedaży na trasie;
5. **geokodowanie** czyli zamiana adresu pocztowego na współrzędne geograficzne.

Optymalizacje geograficzne opieramy na aktualnych mapach cyfrowych, wyznaczając najszybsze i/lub najkrótsze bądź najkorzystniejsze kosztowo trasy, uwzględniające ograniczenia drogowe, czasowe i flotowe. Z kolei planiście obsługującemu aplikację udostępniamy rozbudowany mechanizm sugestii do generowania alternatywnych scenariuszy przy zadanych kryteriach.

– Efektami jednej z przeprowadzonych dla sieci hurtowni farmaceutycznych (13 centrów dystrybucyjnych, 2500 aptek, ponad 100 pojazdów) analiz w zakresie stref transportowych i tras, były korzyści w postaci redukcji: liczby stref (tras) o 17% oraz łącznej długości tras do 2500 km w skali dnia, co w konsekwencji wpłynęło na zmniejszenie łącznego czasu pracy kierowców. Wyzwaniem w projekcie było bez wątpienia opracowanie tras o największym stopniu wykonalności – podkreśla Krzysztof Hołowacz. – Planowanie to polegało na wyznaczeniu dla każdej trasy podobnego dystansu, liczby obsługiwanych aptek/szpitali oraz wolumenu towarów. Równie



dystrybucji farmaceutycznej ma wyznaczenie stałych i optymalnych, a przy tym wysoce wykonalnych stref transportowych dla sieci dystrybucji – dodaje Krzysztof Hołowacz, kierownik projektów optymalizacyjnych. To jedna z pięciu usług jakie w ramach działań optymalizacyjnych oferujemy naszym klientom:

1. **trasowanie**, czyli określenie kolejności realizacji zleceń dostosowanej do wymaganych okien czasowych, przy jednoczesnej minimalizacji długości tras i parametrów kosztowych;

ważne okazało się zatem prognozowanie wielkości zamówień i optymalne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej pojazdu. Ostatecznie jednak osiągnięty został cel minimalizacji kosztów dystrybucji dzięki urealnieniu faktycznych przejazdów i optymalizacji wykorzystania dostępnej floty – podsumowuje. |

Krzysztof Hołowacz, kierownik projektów optymalizacyjnych
Paweł Garbacz, dyrektor ds. rozwoju
Omecon Sp. z o.o.



W Polsce prekursorem na rynku automatów paczkowych była firma InPost, która stworzyła swoje autorskie Paczkomaty – ich liczba wynosi obecnie około 16 tys.

Fot. InPost

AUTOMATY PACZKOWE ZAWOJOWAŁY POLSKI RYNEK

Ostatnie lata upłynęły pod dyktando dynamicznego rozwoju branży e-commerce, która zrewolucjonizowała rynek zarówno handlowy, jak i magazynowy na całym świecie. Od 2015 r. w krajach Unii Europejskiej odsetek osób kupujących przez Internet co najmniej raz w roku, wzrósł niemal dwukrotnie, a w 2020 r. w Polsce wyniósł on 61%.

Wielkim wygranym trendu rozwoju e-commerce jest rynek automatów paczkowych, co potwierdza najnowszy raport Colliers pt. „Rudolf sam sobie nie poradzi – rynek automatów paczkowych w Polsce”.

Na potrzeby raportu, na przełomie listopada i grudnia, została przeprowadzona ankieta wśród blisko 400 osób, mająca na celu zbadanie rynku automatów paczkowych w Polsce pod względem zachowań konsumentów i ich preferencji, rozpoznawalności poszczególnych operatorów oraz potencjalnych kierunków rozwoju tego rynku.

Polska z największą liczbą automatów paczkowych na świecie

Automaty paczkowe są konceptem, który w Polsce cieszy się wyjątkowo wysoką popularnością – korzysta z nich aż 97% uczestników ankiety przeprowadzonej przez Colliers. Nasz kraj znajduje się w pierwszej piątce wśród członków Unii Europejskiej pod względem liczby punktów odbioru na osobę. Ponadto spośród wszystkich państw świata to

właśnie w Polsce znajduje się najwięcej automatów paczkowych.

– W tegorocznym badaniu Colliers 85% respondentów odpowiedziało, że przy wyborze formy dostawy często i regularnie decyduje się na automaty

paczkowe, a 32% wybiera tę formę za każdym razem, gdy jest ona dostępna. Obecnie w naszym kraju dostawy do automatów paczkowych stanowią niemal 40% wszystkich przesylek, natomiast 50% to dostawy bezpośrednio do miej-

Polska znajduje się w pierwszej piątce wśród członków Unii Europejskiej pod względem liczby punktów odbioru na osobę. Ponadto, spośród wszystkich państw świata to właśnie w Polsce znajduje się najwięcej automatów paczkowych.



Firma Allegro planuje pokrywać przednie strony One Box-ów roślinami, aby jej automaty wpasowywały się w otoczenie

Fot. Allegro

sca zamieszkania. Do końca 2024 roku udział tych dwóch form dostaw powinien się wyrównać – mówi Dominika Jędrak, dyrektor Działu Doradztwa i Badań Rynku w Colliers.

W Polsce prekursorem na rynku automatów paczkowych była firma InPost, która stworzyła swoje autorskie Paczkomaty – ich liczba wynosi obecnie około 16 tys. W ostatnich latach małe sieci automatów paczkowych zainstalowały DHL oraz Poczta Polska, jednak żaden z operatorów logistycznych nie decydował się na większą inwestycję w ten rynek. Pod koniec 2020 r. swoje pierwsze automaty paczkowe uruchomiła firma DPD, natomiast rok 2021 upłynął pod znakiem pierwszych maszyn Allegro, Orlenu oraz AliExpress. Na koniec roku 2021 r. liczba automatów paczkowych w Polsce wy-



Fot. DHL

W ostatnich latach małe sieci automatów paczkowych zainstalowały DHL oraz Poczta Polska

paczkowe nieposiadające ekranu i zasilane z wbudowanej baterii. Aby jak najbardziej zmniejszyć ślad węglowy,

nnych przesyłek. Już teraz kształtuje on trendy logistyczne w całej Polsce. Przeprowadzone badanie pokazuje, iż firmy prowadzące na nim operacje mają wielu oddanych klientów, a nowe udogodnienia oraz rozwiązania mające pozytywny wpływ na środowisko mogą sprawić, że użytkowników automatów paczkowych będzie jeszcze więcej. 2021 r. rynek automatów paczkowych zakończył się wynikiem 450 mln dostarczonych przesyłek – szacuje się, że 2024 r. może być ich nawet dwukrotnie więcej.

– Zauważamy coraz większe zainteresowanie firm kurierskich inwestowaniem w infrastrukturę automatów paczkowych. Dodatkowo czołowi gracze sektora e-commerce, m.in. Allegro, rozwijają własne sieci maszyn. Jedną z firm, która w 2021 r. zapowiedziała plany budowy sieci automatów do odbioru paczek jest np. Furgonetka.pl. Nowi gracze na rynku sprawiają, że staje się on bardziej rozdrobniony, a poziom konkurencji wzrasta. To wszystko świadczy o tym, że rynek nie osiągnął jeszcze dojrzałości i wkracza w okres swojego największego oraz najszybszego rozwoju – mówi Maciej Chmielewski, Senior Partner, dyrektor Działu Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych w Colliers.

– Trendem, którego realizacji możemy się spodziewać w przyszłości, są nowe rozwiązania dotyczące dostaw. Już teraz darmowe dostawy do automatów paczkowych w weekend stają się standardem. Operatorzy logistyczni w coraz większej liczbie ośrodków miejskich wprowadzają również usługę „same day delivery”. W najbliższych latach możemy spodziewać się także zwiększonej liczby automatów paczkowych zlokalizowanych na wsiach oraz w mniejszych miejscowościach – podsumowuje Antoni Szwech, analityk w Dziale Doradztwa i Badań Rynku w Colliers. |

Colliers

Na koniec roku 2021 r. liczba automatów paczkowych w Polsce wyniosła łącznie około 18 tys., a do końca przyszłego roku szacuje się, że przekroczy 25 tys.

niosła łącznie około 18 tys., a do końca przyszłego roku szacuje się, że przekroczy 25 tys.

Trend na ekologię również w automatach paczkowych

Operatorzy logistyczni sieci automatów paczkowych przywiązują coraz większą wagę do rozwiązań ekologicznych. W lipcu 2021 firma InPost uruchomiła pierwszy Paczkomat zasilany za pomocą paneli fotowoltaicznych, natomiast Allegro chce, aby wszystkie firmowane przez nich automaty One Box były zasilane energią pochodzącą z odnawialnych źródeł oraz zostały wyposażone w czujniki jakości powietrza. DPD natomiast zaczęło instalować automaty

operatorzy stawiają również na zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych w swojej flocie.

Coraz częściej zwraca się uwagę na to, aby automaty paczkowe nie zaburzały miejskiego pejzażu. Firma Allegro planuje pokrywać przednie strony One Box-ów roślinami, aby jej automaty wpasowywały się w otoczenie. Dodatkowo zrezygnowano z umieszczania reklam na ich powierzchni.

Świetlana przyszłość automatów paczkowych?

Rynek automatów paczkowych jest jedną z najprężniej rozwijających się gałęzi rynku logistycznego oraz kandydatem na lidera pod względem liczby obsłu-



Fot. DPD

Aby jak najbardziej zmniejszyć ślad węglowy, operatorzy, w tym DPD, stawiają również na zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych w swojej flocie



Bramy szybkie EFA-SRT® CR posiadają gładką strukturę powierzchni i nie mają wystających krawędzi. Dlatego są łatwe w czyszczeniu i w dużym stopniu uniemożliwiają osadzanie się cząstek brudu

BRAMY ZAPOBIEGAJĄCE ZANIECZYSZCZENIOM KRZYŻOWYM

GLATT GMBH BINZEN STAWIA NA INDYWIDUALNE
SYSTEMY BRAMOWE EFAFLEX

Dwa przedsiębiorstwa rodzinne, pionierzy w swojej branży, ten sam sposób pracy – Glatt GmbH z Binzen w południowej Badenii jest liderem w dziedzinie budowy obiektów life science do rafinacji i przetwarzania proszków dla przemysłu farmaceutycznego. Oferuje również usługi dla firm farmaceutycznych. EFAFLEX GmbH & Co.KG jest liderem w branży szybkie bram przemysłowych i dostarczył firmie Glatt GmbH swoje systemy bramowe umożliwiające różnorodne możliwości zastosowania i modyfikacji.

Pomieszczenia czyste, magazyny, kabiny ważące, sterylne korytarze to obszary przeznaczone do różnych zastosowań, które muszą posiadać odpowiednio dopasowane śluzy i bramy zamykające. Richard Brenneisen, dyplomowany inżynier o specjalności technologia chemiczna, jest aktualnie współodpowiedzialny za budynki i urządzenia na terenie zakładu. Wyjaśnia on, jakie funkcje spełniają bramy do pomieszczeń sterylnych EFA-SRT® CR (Clean Room) firmy EFAFLEX w ramach koncepcji strefy ciśnieniowej w firmie Glatt.

– Firma Glatt GmbH pracuje zgodnie z zasadą Clean Corridor – czyli sterylnego korytarza, którego zadaniem jest ochrona przed zanieczyszczeniami krzyżowymi. Rozkład pomieszczeń zaprojektowany jest

w taki sposób, że przed pomieszczeniami technologicznymi znajduje się centralny korytarz, w którym panuje najwyższe ciśnienie. Po otwarciu drzwi jednego z pomieszczeń strumień powietrza przepływa do pomieszczenia produkcyjnego, co zapobiega wydostawaniu się substancji z tego obszaru.

Do pomieszczeń sterylnych

– Bramy do pomieszczeń sterylnych firmy EFAFLEX są doskonale dopasowane do wymagań w kontrolowanych strefach produkcji. Są one gwarancją wysokiej szczelności wejść do tych

pomieszczeń. Pozwala to oszczędzać energię i redukować koszty – podkreśla Brenneisen.

Technik procesu o przeszło 25-letnim stażu pracy w firmie jest dzięki temu doskonale poinformowany o procesach i przebiegach w zakładzie. Otwiera on drzwi do kabiny ważenia. – Może wygląda to nieco niezwykale, lecz tutaj bramę trzeba było zamontować tak, aby całe urządzenie prowadzące do pomieszczenia sterylnego znajdowało się po wewnętrznej stronie kabiny – zauważa Richard Brenneisen. – Na potrzeby niektórych procesów roboczych przed pomieszczeniem musi znajdować się śluza dekontaminacyjna, wbudowana szczelnie w ścianę. Następnie pokazuje na czujniki ręczne do

bezdotykowego otwierania zlokalizowane obok bram: – *Zostały one tam zamontowane na nasze życzenie* – twierdzi.

Okienka bezpieczeństwa w poszyciu bramy są bardzo niewielkie – są one również wykonane przez EFAFLEX pod kątem potrzeb klienta. – *W pomieszczeniu tym czasami pracujemy z substancjami wrażliwymi na działanie światła. Aby podczas tych procesów do kabin nie wpadało światło dzienne ani mieszane, można dodatkowo pracować w nich ze światłem żółtym* – podkreśla.

Na drodze prowadzącej przez hale magazynowe w niektórych miejscach jest ciepło, a w innych raczej chłodno. – *W zależności od tego, jakie substancje są tutaj przechowywane, w strefach panują temperatury pomiędzy $+20$ a $\pm 5^{\circ}\text{C}$. Również te obszary są od siebie skutecznie oddzielone bramami EFAFLEX.* – opowiada inżynier.

Wraz z wprowadzeniem nowej technologii syntezy proszków w roku 2015 firma poszerzyła zakres swojej działalności o innowacyjne projektowanie cząstek. Wynikiem tej zmiany są zintegrowane rozwiązania w całym łańcuchu tworzenia gotowych produktów: od produkcji cząstek pierwotnych, poprzez rafinację, aż

z V2A. Jak wszystkie bramy szybkie firmy EFAFLEX, i te do pomieszczeń sterylnych, dzięki doskonałej jakości, cechują się niezwykle dużą odpornością na obciążenia.

Standardowa brama do pomieszczeń czystych, spełniających wymagania GMP, dzięki swojej konstrukcji i wysokiej her-

Bramy do pomieszczeń sterylnych firmy EFAFLEX są doskonale dopasowane do wymagań w kontrolowanych strefach produkcji. Są one gwarancją wysokiej szczelności wejść do tych pomieszczeń. Pozwala to oszczędzać energię i redukować koszty.

po gotowe tabletki. Firma Glatt GmbH posiada 15 oddziałów i filii na całym świecie i obsługuje klientów z branży farmaceutycznej, spożywczej i chemii precy-

metryczności może być stosowana m.in. w pomieszczeniach sterylnych kategorii 8 wg DIN EN ISO 14644 do odgradzania pomieszczeń kategorii 7. Oczywiście brama EFA-SRT® CR Premium może być również montowana w pomieszczeniach sterylnych innych kategorii.

EFA-SRT® CR Premium stanowi idealne zamknięcie pomieszczeń, w których panują różne warunki ciśnieniowe. Szybkie otwieranie i zamykanie zwiększają efektywność ekonomiczną w pomieszczeniu sterylnym.

Firma Efaflex

Producent bram do zastosowań przemysłowych, przedsiębiorstwo założone w roku 1974, obsługuje klientów między innymi z branży przemysłowej, rzemieślniczej, produkcji artykułów spożywczych oraz chemicznej i farmaceutycznej. Jako jedyny producent szybkie bram przemysłowych rodzinną firmą Efaflex jest wpisana na listę światowych liderów, a tym samym należy do 461 wiodących przedsiębiorstw na rynkach: niemieckim, austriackim i szwajcarskim. Przedsiębiorstwo zatrudnia obecnie ponad 1200 pracowników na całym świecie. Jego siedziba mieści się w bawarskim mieście Bruckberg i jest tam największym pracodawcą w regionie. Poza tym firma jest



Brama prowadząca do pomieszczenia sterylnego znajduje się po wewnętrznej stronie kabiny

Na koniec wskazuje na największą bramę. Ma ona wysokość 4500 mm. W tym miejscu dokonuje się przeładunku produktów. Wysokie pojazdy, takie jak wózki widłowe i średniej wielkości ciężarówki mogą przez nią wjechać do hali.

Glatt GmbH

Glatt GmbH zalicza się do światowych liderów oferujących technologie ziół fluidalnych. Służą one do uszlachetniania i przetwarzania proszków. Siedziba firmy Glatt jest zlokalizowana w Binzen. Zakład ten jest również siedzibą działu sprzedaży i serwisu dla zakładów przemysłu farmaceutycznego. Pierwszym przedmiotem działalności firmy Glatt jest technologia procesowa dla branży farmaceutycznej. W jej siedzibie przeprowadzane są ponadto studia wykonalności dotyczące rozwoju produktów i optymalizacji procesów.

zyjnej oferując innowacyjne rozwiązania procesowe.

Brama szybkie EFA-SRT® CR

Te wydajne bramy szybkie posiadają gładką strukturę powierzchni i nie mają wystających krawędzi. Dlatego są łatwe

Największa brama ma wysokość 4500 mm. W tym miejscu dokonuje się przeładunku produktów. Wysokie pojazdy, takie jak wózki widłowe i średniej wielkości ciężarówki, mogą przez nią wjechać do hali.

w czyszczeniu i w dużym stopniu uniemożliwiają osadzanie się cząsteczek brudu. Bramy z serii CR, spełniające wymagania GMP, są w większości wykonane

obecna na rynkach międzynarodowych – posiada dziesięć filii na pięciu kontynentach. Ponad 40% obrotu uzyskuje za granicą. |

CTHINGS.CO

5G SUITE OF SOLUTIONS

Kompleksowy system IoT wspierany
komunikacją 5G



KORZYŚCI Z 5G IOT W PRZEMYŚLE I W LOGISTYCE

Polsko-austriacki startup CTHINGS.CO w ramach Akceleratora Technologii 5G w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej rozwija autorskie rozwiązania IoT 5G. Działania wspierane przez firmę Ericsson, poprzez udostępnianie sprzętu i mentoring, mają przekonać krajowy przemysł, że Internet Rzeczy 5G na linii produkcyjnej to droga do ograniczenia kosztów i wyższej produktywności. Korzyści z wdrożeń potwierdzają projekty CTHINGS.CO w obszarach robotów kolaboracyjnych, trakerów przemysłowych i usług komunalnych dla miast.

Według raportu Analysys Mason, Polska dzięki wdrożeniu technologii 5G w inteligentnej produkcji i logistyce zyska 7 mld euro. Z kolei według prognoz MarketsAndMarkets, globalny rynek przemysłowego Internetu Rzeczy 5G w latach 2020-2026 wzrośnie z 0,5 mld do 15,7 mld dolarów, przy skumulowanym rocznym wskaźniku wzrostu CAGR na poziomie 79,1%.

Odpowiadając na potrzeby branży przemysłowej, CTHINGS.CO opracował autorski system 5G Suite, złożony z routera przemysłowego 5G IOT Gateway, systemu operacyjnego do przetwarzania krawędziowego (*edge computing*) oraz platformy chmurowej Orchestra. Według wyliczeń prezentowanych przez startup, wdrożenie systemu 5G Suite pozwala skrócić o 75% czas wdrożenia przemysłowego Internetu

– Już minęliśmy etap, w którym opowiadaliśmy biznesowi o 5G w kontekście szybkości transmisji danych. Dzisiaj o sieciach piątej generacji i przemysłowym IoT dyskutujemy myśląc o pieniądzach. Coraz częściej słyszę pytania, ile zaoszczędzę, czy zwiększę wydajność produkcyjną i przy okazji poprawię bezpieczeństwo? Starania jakie podejmujemy z ŁSSE, specjalistami firmy Ericsson

Sieć piątej generacji

Przełomem w popularyzacji technologii piątej generacji w Polsce będzie aukcja rozdysponowania częstotliwości. Dzisiaj poligonem doświadczalnym dla usług 5G są m.in. przemysłowe sieci kampusowe, takie jak działająca na terenie Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która powstała przy wsparciu firmy Ericsson. Z perspektywy startupu CTHINGS.CO, to idealne środowisko do rozwijania systemów IoT 5G dla przemysłu.

Wdrożenie systemu 5G Suite pozwala skrócić o 75% czas wdrożenia przemysłowego Internetu Rzeczy 5G oraz podnieść o 65% wydajność operacyjną. Dzięki tak wyraźnym korzyściom, inwestycja w przemysłowy IoT 5G ma szansę zwrócić się w okresie do 3 miesięcy.

Rzeczy 5G oraz podnieść o 65% wydajność operacyjną. Dzięki tak wyraźnym korzyściom, inwestycja w przemysłowy IoT 5G ma szansę zwrócić się w okresie do 3 miesięcy.

oraz innymi partnerami przybliżają nas do realizacji wizji nowoczesnego przemysłu w sieciach 5G na krajowym podwórku – mówi Arnold Wierzejski, prezes CTHINGS.CO.

5G SUITE OF SOLUTIONS

5G IOT
GATEWAY

- Urządzenie wielofunkcyjne z łącznością 5G i WAN
- Bogate portfolio interfejsów
- Wysoka moc przetwarzania na krawędzi

SYSTEM
OPERACYJNY

- Zoptymalizowany system operacyjny do szybkiego wdrażania aplikacji
- Umożliwia integratorom i dostawcom rozwiązań wykorzystanie potencjału 5G

PLATFORMA
ON-LINE

- Zapewnia uproszczone wdrażanie, konfigurację i utrzymanie systemów Edge Computing
- Umożliwia tworzenie cyfrowego bliźniaka oraz integrację rozwiązań IoT w przemyśle

Mierzalne oszczędności

Szef CTHINGS.CO wskazuje konkretne oszczędności dla przemysłu. Na przykład, uruchomienie w firmie produkcyjnej cobota 5G (robota współpracującego z człowiekiem) obniża koszty utrzymania pracownika o 80% oraz ogranicza ryzyko strat materiałowych i uszkodzeń produktu w wyniku błędów ludzkich o 30%. Praca i aktualizacjami cobota w systemie 5G Suite steruje algorytm sztucznej inteligencji, a w chmurze iVeOrchestra działa cyfrowy bliźniak maszyny.

Przykładem oszczędności jest też zastosowanie lokalizatorów rozmieszczonych na terenie kampusu przemysłowego, np. w obiektach magazynowych. Urządzenia lokalizują się wzajemnie, a analiza oraz wymiana informacji odbywa się za pomocą szybkiego urządzenia 5G, które przekazuje dane do chmury. Takie rozwiązanie może znacznie usprawnić przepływ w łańcu-

chach dostaw oraz poprawić zarządzanie czasem personelu.

– *Udział w Akceleratorze S5 Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej to możliwość dalszego rozwoju naszej autorskiej platformy oraz kontakt z szerokim gronem odbiorców. Początki naszej współpracy ze specjalistami firmy Ericsson sięgają testów, jakie prowadziliśmy w ramach sieci badaw-*

Polskie start-upy
motorem
dla wykorzystania 5G

Akcelerator S5 w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (ŁSSE) pełni funkcję realnego ekosystemu przemysłowego, w którym bierze udział 40 startupów

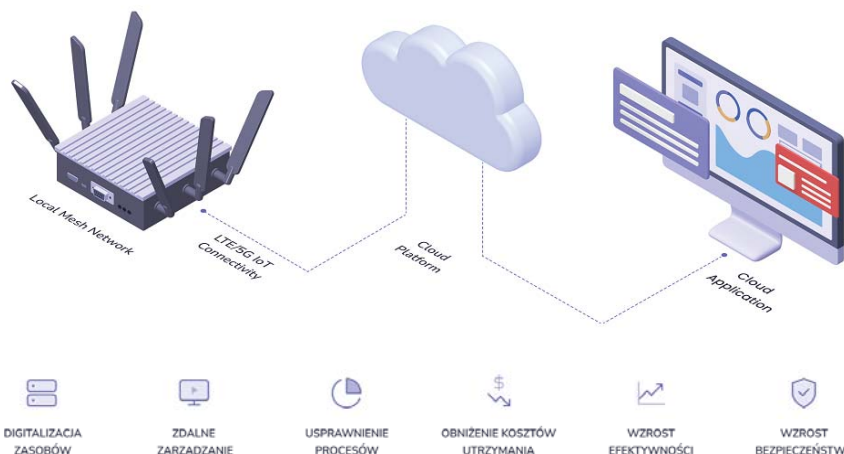
U uruchomienie w firmie produkcyjnej cobota 5G (robota współpracującego z człowiekiem) obniża koszty utrzymania pracownika o 80% oraz ogranicza ryzyko strat materiałowych i uszkodzeń produktu w wyniku błędów ludzkich o 30%.

czej 5G na terenie kampusu Politechniki Łódzkiej. Dzisiaj, przy wsparciu technologicznym Ericssona jesteśmy w stanie dostarczyć platformę 5G dla dowolnego podmiotu w ŁSSE – dodaje Arnold Wierzejski.

oraz pięciu partnerów przemysłowych: Polkomtel, Miele, PGE, Indigo i Wielton. Firma Ericsson zaprojektowała i dostarczyła urządzenia potrzebne do uruchomienia sieci wewnętrznej 5G na terenie kampusu ŁSSE oraz pomaga każdemu ze startupów na etapie inkubacji i akceleracji projektu.

Eksperti firmy Ericsson w roli mentorów zapewniają indywidualny transfer wiedzy technicznej i biznesowej, przede wszystkim dla startupów współpracujących z ŁSSE. Dodatkowo wspierają mniej doświadczone startupy w odnalezieniu się w audycie czy wdrożeniu.

Ericsson w Polsce razem z Łódzką Specjalną Strefą Ekonomiczną i Politechniką Łódzką współpracują ze środowiskiem akademickim, startupami, przedsiębiorstwami i operatorami telekomunikacyjnymi, aby umożliwić branżom w Polsce wdrożenie nowych produktów i usług opartych na technologii 5G. I



Jeżeli ten sam ładunek będzie transportowany przy użyciu mniejszej ilości paliwa, spółki transportu morskiego osiągną znaczne oszczędności

EKOLOGICZNE ROZWIĄZANIA W TRANSPORCIE

Instytucje publiczne oraz firmy w ostatnich latach podjęły wiele inicjatyw na rzecz rozwoju strategii paliw alternatywnych, które zastąpiłyby niektóre lub wszystkie paliwa kopalne. Takie zmiany umożliwiają spedytorom korzystanie z transportu bardziej przyjaznego środowisku i obniżenie wydatków na paliwa, co sprzyja poprawie rentowności firm z branży TSL.

Zmiany wymagają jednak znacznych inwestycji w modernizację tradycyjnych systemów transportowych. Starania w tym zakresie opisuje raport „Jak zwiększyć efektywność ekologiczną i kosztową w łańcuchu dostaw?”, przygotowany przez GEFCO, eksperta w zakresie multimodalnych łańcuchów dostaw.

Wynika z tego, że w pandemii dostawy ostatniej mili stały się bardziej ekologiczne. Konsumenci zaczęli kupować coraz więcej produktów przez internet oraz wzrosła gęstość dostarczania przesyłek. W obecnej sytuacji żaden podmiot na rynku nie jest w stanie samodzielnie stworzyć zrównoważonej usługi dostaw ostatniej mili. Takie zadanie wymaga współpracy wszystkich uczestników rynku w sposób jaki nigdy wcześniej nie był możliwy. Jak podaje Accenture (The Sustainable Last Mile, marzec 2021 r.), łańcuch dostaw ostatniej mili oparty na lokalnych centrach realizacji zamówień może obniżyć emisję od 17% do 26% do 2025 r.

Transport morski

Według danych Międzynarodowej Izby Żeglugii (2021), każdego roku statkami prze-

wozi się około 11 miliardów ton towarów. Stanowi to imponujące 1,5 tony na osobę w przeliczeniu na aktualną liczbę ludności na świecie. W Unii Europejskiej transport morski stanowi 80% całkowitego eksportu i importu pod względem wielkości i około 50% pod względem wartości.

Międzynarodowa Organizacja Morska zobowiązała sektor żeglugii do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 50% do 2050 r. oraz do jak najszybszego osiągnięcia zerowej emisji. To oznacza, że nowe statki, które mają przed sobą 30-letni okres eksploatacji, będą musiały pracować już w nowych realiach. Dzięki środkom operacyjnym i nowej technologii możliwe jest zmniejszenie zarówno emisji, jak i kosztów transportu. Co więcej, jeżeli ten sam ładunek może być transportowany przy użyciu mniejszej ilości paliwa, spółki transportu morskiego osiągną znaczne oszczędności.

Transport drogowy

Według szacunków Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju OECD, w latach 2021-2050 emisja zanieczyszczeń związanych z transportem wzrośnie od

50 do 250%. Transport drogowy jest postrzegany jako ten, dzięki któremu paliwa alternatywne zyskają na znaczeniu w perspektywie średnioterminowej.

Biopaliwo, pozyskiwane z materii organicznej lub hodowli zwierząt, zyskuje coraz większe znaczenie jako zamiennik tradycyjnego oleju napędowego, paliw żeglugowych czy lotniczych. Jednak nadal stanowi tylko ułamek całkowitej ilości używanego paliwa.

Wodór wyróżnia potencjał czystej formy energii. Energia jest wytwarzana w wyniku reakcji chemicznej między wodorem a tlenem, której ubocznym produktem jest jedynie para wodna. Jest to technologia w dużym stopniu w fazie rozwoju i uznawana jako preferowana szczególnie na obszarach miejskich.

Na świecie rośnie liczba pojazdów ciężarowych o średniej i dużej ładowności, napędzanych gazem ziemnym. Ich popularność wynika z niskiej emisji tlenków azotu i cząstek stałych. Są również cichsze niż ich odpowiedniki z silnikami wysokoprężnymi, co czyni je dobrze przystosowanymi do dostaw miejskich.

Zaletą pojazdów elektrycznych jest brak emisji podczas jazdy i cichsza eksploatacja. Jednak pod względem emisji dwutlenku węgla, zrównoważony rozwój pojazdów

i flot elektrycznych zależy od rodzaju paliwa wykorzystywanego do produkcji energii elektrycznej.

Transport lotniczy

Transport lotniczy odpowiada za 2% globalnej emisji dwutlenku węgla (źródło: IATA, Working Towards Ambitious Targets, 2020). Strategie mające na celu zrównoważenie negatywnego wpływu frachtu lotniczego na środowisko obejmują: rozwój nowoczesnych paliw lotniczych, produkcję samolotów nowej generacji, wzrost liczby e-frachtów, lekkie jednostki ładunkowe ULD, inwestycje w kompensację emisji dwutlenku węgla.



Transport drogowy jest postrzegany jako ten, dzięki któremu paliwa alternatywne zyskają na znaczeniu w perspektywie średnioterminowej

Transport kolejowy

Transport kolejowy od dawna jest postrzegany jako bardziej ekologiczna alternatywa dla drogowego transportu towarowego. Na przykład, Umweltbundesamt, niemiecka Federalna Agencja Ochrony Środowiska, wskazuje, że emisja CO₂

– Transport kolejowy pozwala na przewożenie ogromnych wolumenów towarów na duże odległości przez większość czasu wyłącznie za pomocą energii elektrycznej. Jeden pociąg odpowiada 40 ciężarówkom i może przejechać 1000 km w ciągu jednego dnia, co sprawia, że rozwiązanie jest zrównoważone pod względem śladu węglowego, ale także niezawodne i odporne w sytuacjach kryzysowych – wyjaśnia

139 ton CO₂, podczas gdy wybór kolei ogranicza tę wartość do 5 ton CO₂. Jednak, jak czytamy w raporcie GEFCO, nawet jeden kontener transportowany koleją jest nadal bardziej emisyjny niż transport morski. Chociaż ma tę zaletę, że zmniejsza emisję cząstek stałych (PM10) i siarki (SO₂) o 50%, jest znacznie szybszy niż transport morski i jest dobrą alternatywą dla frachtu lotniczego.

– Jeśli wydajne terminale ładowania na dużą skalę zostaną zainstalowane co 400 km, przewoźnicy drogowi mogą wdrożyć system konwojowy, aby zamieniać naczepy między terminalami i zapewnić podróż w 100% bezemisyjną. W terminalach zlokalizowanych poza miastami, towary z ciężarówek będą trafiać do mniejszych, ekologicznych pojazdów na potrzeby dostaw ostatniej mili w centrach miast – mówi Luc Nadal, prezes GEFCO. Zarządzana przez niego firma kieruje się innowacyjną wizją dekarbonizacji transportu dalekobieżnego w Europie, która zakłada wykorzystanie nowych technologii i infrastruktury na autostradach.

– W przyszłości autonomiczny transport ciężarowy, ograniczony do autostrad, również radykalnie zmieni branżę, umożliwiając dłuższe przejazdy bezemisyjne, jednocześnie pomagając złagodzić niedobory kierowców. Jako eksperci ds. logistyki z niecierpliwością czekamy na współpracę ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym z rządami, innowatorami, operatorami autostrad i specjalistami ds. transportu ciężarowego, aby szybko osiągnąć tę wizję – dodaje prezes GEFCO. I

Wobecnej sytuacji żaden podmiot na rynku nie jest w stanie samodzielnie stworzyć zrównoważonej usługi dostaw ostatniej mili. Takie zadanie wymaga współpracy wszystkich uczestników rynku w sposób jaki nigdy wcześniej nie był możliwy.

z transportu kolejowego na tkm wynosi zaledwie 18 gramów, podczas gdy emisja z transportu drogowego na tkm to 112 gramów, czyli sześciokrotnie więcej. Jednak do tej pory wygoda i elastyczność transportu drogowego zapewniały mu dominującą pozycję.

Alice Defranoux, Rail Development Manager z GEFCO.

W przypadku transportu dalekobieżnego, kolej radzi sobie bardzo dobrze w porównaniu z frachtem lotniczym. Dane Greencarrier pokazują, że przeciętna dostawa z Chin do Europy Północnej generuje



Nawet jeden kontener transportowany koleją jest nadal bardziej emisyjny niż transport morski



Więcej informacji o GEFCO znajdziesz na stronie:
<http://pl.gefco.net/pl/newsroom/newsy>.

Polub profil GEFCO Polska na Facebooku:
www.facebook.com/GEFCOPolska/



System AutoStore pozwala zwiększyć czterokrotnie powierzchnię składowania bez konieczności przeprowadzki do nowego budynku, a jednocześnie polepszyć przepustowość realizacji zamówień aż dziesięciokrotnie bez zatrudniania dodatkowego personelu

Fot. Element Logic

REKORDY 2021 I TRENDY 2022

– CO W NIERUCHOMOŚCIACH MAGAZYNOWYCH PISZCZY

Zeszły rok był absolutnie rekordowy pod kątem dostarczonej powierzchni magazynowej, a jej zasoby przekroczyły poziom 24 mln m². Warto też wspomnieć, że w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy roku wynajęto aż 5 mln m² i jest to wynik o ponad 40% lepszy niż w analogicznym okresie 2020 r. Ponadto w budowie cały czas znajduje się 3,7 mln m², a więc prawie 150% więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku.

Na pierwszy rzut oka mówimy generalnie o nowoczesnej powierzchni magazynowej. Dla laika magazyn to duża bryła z rampami, pod które podjeżdżają samochody ciężarowe, a w środku prowadzone są bliżej nieokreślone operacje magazynowe. Gdy jednak przyjrzymy się tematowi magazynów bliżej, szybko zauważymy, że na pozór podobnie wyglądający budynek charakteryzuje się niejednorodną specyfikacją techniczną, wyposażeniem i spełnia różnorodne role w procesie zarządzania łańcuchem dostaw. Na jego powierzchni może odbywać się praca kilku, kilkunastu osób, ale też na niewiele większej nawet kilku tysięcy pracowników magazynowych. Może też być miejscem rozpoczęcia operacji w ramach łańcucha dostaw w danym kraju, bądź też elementem jego ostatniej mili, lub nawet ponownego wprowadzenia do obiegu.

Reasumując – coraz częściej mówimy o pozornie podobnych konstrukcjach, lecz o całkowicie różnorodnym przeznaczeniu i funkcji. W krajobrazie polskich magazynów widzimy więc coraz częściej nie tylko duże centra dystrybucyjne, ale i magazyny miejskie, huby kurierskie, centra zwro-

tów, a nawet powierzchnie magazynowe w galeriach handlowych ulokowane przy omnichannelowych sklepach, czy też *dark stores* (małe powierzchnie magazynowe zajmujące często miejsce dawnych lokali usługowych i małych sklepów osiedlowych). Różnorodność powierzchni magazynowych będzie więc rosnąć wraz

nego budynki odpowiadają za 40% globalnego zużycia energii i jedną trzecią emisji gazów cieplarnianych, a priorytetem działań państw członkowskich UE ma być ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Plany są ambitne, gdyż zgodnie z założeniami KE cel klimatyczny ma polegać na obniżeniu emisji o co najmniej 55% do

Walcząc o coraz lepszą wydajność, eliminując wąskie gardła w sekwencji procesów, chcąc zachować coraz większą precyzję i mając na względzie problemy z dostępem do zasobów ludzkich i rosnące koszty pracy, automatyzacja będzie coraz częściej spotykanym rozwiązaniem.

z nasyceniem polskiego rynku, rosnącymi żądaniami klientów i rosnącą konkurencją.

Trend proekologiczny

W zeszłym roku zauważyliśmy rosnący nieustannie nacisk na ekologiczne rozwiązania. Trend ten będzie obecny w jeszcze większej skali w roku obecnym. Według danych Światowego Forum Ekonomicz-

2030 r. W kolejnych dekadach emisje gazów cieplarnianych mają się stopniowo zmniejszać, aby w 2050 r. UE mogła osiągnąć neutralność klimatyczną.

Dotychczas myśląc o ekologii w magazynach, poruszaliśmy zwykle temat paneli fotowoltaicznych i słynnych już uli na dachach centrów dystrybucyjnych. Od jakiegoś czasu zielone podejście jest jednak coraz bardziej ustrukturyzowane i nosi nazwę ESG (*economical, social re-*

sponsibility and corporate governance). Kryteria ESG, w oparciu o które tworzone są ratingi podmiotów gospodarczych, jako jeden z trzech głównych filarów zakładają właśnie „E”, czyli „environmental”.

Ważne, że ekologia w tym znaczeniu to też potężne oszczędności. Według kalkulacji różnych deweloperów działających na polskim rynku, przy zastosowaniu paneli fotowoltaicznych, zwiększonej izolacyjności ścian i dachu, oświetlenia LED oraz systemu zarządzania zużyciem energii, pobór energii w budynku spada nawet

czy infrastruktura rowerowa sprawiają, że efektywność osób zadowolonych z miejsca pracy wzrasta.

Automatyzacja coraz częściej spotykanym rozwiązaniem

Różnorodne i ekologiczne magazyny, to również magazyny automatyczne. Dyskutując o automatyzacji procesów logistycznych, powinniśmy mieć świadomość, że



Damian Kołata

Dark stores mogą być różnej wielkości – zarówno osiedlowego sklepu stacjonarnego, jak również dużego magazynu fulfillment o powierzchni kilkudziesięciu tysięcy metrów kwadratowych.

o 50%. Oświetlenie LED pobiera o 90% mniej energii niż standardowa żarówka. Z kolei inteligentny system sterownia oświetleniem DALI (*Digital Addressable Lighting Interface*) dostosowuje natę-

jest to niezbędny element dzisiejszej logistyki. Logistyki, która nie może być centrum kosztów dla firm i nie powinna być postrzegana w kategorii miejsca, gdzie w razie problemów można łatwo zoptymalizować rachunek zysków i strat, ale też logistyki, która jest miejscem osiągnięcia przewagi konkurencyjnej. Niezależnie od tego jak wyświechtany jest to slogan i jak łatwo jest dopasować go do wielu działań w ramach organizacji, logistyka stała się z pewnością dziedziną, która jak żadna inna ostatnimi czasy udowadnia, że jej wcześniejsza deprecjacja może mieć zgubne skutki.

Wózek widłowy, paleta, regał wysokiego składowania, a nawet system komputerowy zarządzający magazynem

tek machnięcia czarodziejską różdżką, która błyskawicznie rozwiąże wszelakie bóleczki. Nie zawsze też wyłącznie automatyczne rozwiązania będą najlepszymi.

Warto jednak mieć na uwadze, że walcząc o coraz lepszą wydajność, eliminując wąskie gardła w sekwencji procesów, chcąc zachować coraz większą precyzję i mając na względzie problemy z dostępem do zasobów ludzkich i rosnące koszty pracy, automatyzacja będzie coraz częściej spotykanym rozwiązaniem.

Jeśli dodamy do tego oszczędność powierzchni (przykładowo system Auto-Store pozwala zwiększyć czterokrotnie powierzchnię składowania bez konieczności przeprowadzki do nowego budynku, a jednocześnie polepszyć przepustowość realizacji zamówień aż dziesięciokrotnie

Fot. EH



Quick commerce to coraz częstszy element handlu internetowego, który polega na szybkim, nawet 10-15 minutowym dostarczeniu zakupów spożywczych zamówionych online, pod drzwi naszego mieszkania

żenie światła do zmiennych warunków otoczenia. Wykorzystuje czujniki ruchu i schematy aktywności, zapewniając optymalne warunki pracy oraz efektywne zarządzanie energią. Ładowarki do aut elektrycznych, nasadzenia roślinności, łąki kwietne, czy zielone dachy, pozwalają z kolei na redukcję emisji dwutlenku węgla o około 381 ton rocznie dla średniej wielkości magazynu. Z punktu widzenia najemców budynku liczy się także fakt, że zielone rozwiązania wpływają na dobrostan ich pracowników. Zieleni wokół budynku, strefy relaksu, mała architektura

Fot. Panattoni



Zieleni wokół budynku, strefy relaksu, mała architektura czy infrastruktura rowerowa sprawiają, że efektywność osób zadowolonych z miejsca pracy wzrasta

nie wystarczą do tego, aby realizować nowoczesne usługi logistyczne. Oczywiście nie musimy od razu przenosić się do nowoczesnych i w pełni zautomatyzowanych centrów rodem z filmów ukazujących powierzchnie chińskich gigantów internetowych. Pamiętajmy również, że wdrożenie automatyki nie nastąpi wsku-

bez zatrudniania dodatkowego personelu i niskie zużycie energii (roboty kompletujące nie zużywają jej więcej niż domowy odkurzacz), a także nieocenioną pomoc rozwiązań automatycznych w przypadku bezpieczeństwa i higieny pracy oraz obsłudze materiałów niebezpiecznych, to wydaje się, że już wkrótce każdy ma-

gazyn wyposażony będzie w choć częściowo zautomatyzowany proces. Warto pamiętać, że pracownik magazynowy spędza nawet 50% swojego czasu pracy na przejścia z jednej lokalizacji do drugiej, a koszty kompletacji stanowią nawet 50% wszystkich kosztów magazynowych. Każda więc optymalizacja w tym zakresie będzie sporą oszczędnością.

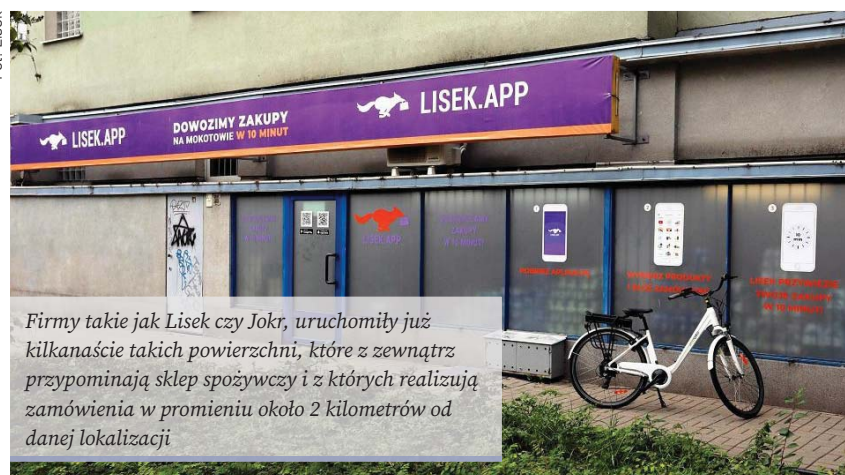
Boom na e-grocery i szybkie zakupy spożywcze

Kolejnym zauważalnym trendem łączącym zeszły i bieżący rok jest boom na e-grocery i szybkie zakupy spożywcze, którymi to zainteresowaliśmy się jeszcze w 2020 r., w czasie wybuchu pandemii. Wtedy jeszcze nazwa q-commerce była niejasnym szyfrem, teraz quick commerce to coraz częstszy element handlu internetowego, który polega na szybkim, nawet 10-15 minutowym dostarczeniu zakupów spożywczych zamówionych online pod drzwi naszego mieszkania. Z pewnością nie raz macie Państwo okazję zauważyć na ulicach charakterystycznie ubranych rowerzystów i motocyklistów, którzy w kwadratowych torbach wiozą zakupy. Czytelnicy, których pasjonuje logistyka, zapytają zapewne, skąd te zakupy pochodzą. O ile w początkowej fazie były one po prostu dokonywane w sklepach, to ostatnimi czasy jak grzyby po deszczu powstają w największych polskich miastach tzw. dark stores.

zwyczaj w miastach lub tuż przy szlakach komunikacyjnych. W Polsce rozwija się na razie koncept mniejszych dark stores, które zajmują często miejsca w lokalach handlowych wspólnot mieszkaniowych i nie przekraczają 200-250 m², posiadając w swojej ofercie około 1500 SKU. Firmy takie jak Lisek czy Jokr, uruchomiły już kilkanaście takich powierzchni, które z zewnątrz przypominają sklep spożywczy (jak

spożywczych, ale i odzieży. Ponadto, wspólnie z magazynem w centrach handlowych i systemem FFS (fullfillment from store) stworzą one nową sieć dostaw ostatniej mili. Sieć o wiele bardziej wydajną i efektywną. Warto wziąć pod uwagę, że według wielu ekspertów z branży, koszty ostatniej mili wahają się od 40% do nawet 55% całości kosztów łańcuchów dostaw. Stąd właśnie tak wie-

Fot. Lisek



Firmy takie jak Lisek czy Jokr, uruchomiły już kilkanaście takich powierzchni, które z zewnątrz przypominają sklep spożywczy i z których realizują zamówienia w promieniu około 2 kilometrów od danej lokalizacji

na zdjęciu) i z których realizują zamówienia w promieniu około 2 kilometrów od danej lokalizacji. Do otwarcia podobnych konceptów w niedalekiej przyszłości szykują się również Bolt, Glovo, Wolt, Gorillas, czy takie tuż jak Żabka i Bideronka (we współpracy z Glovo, jako BIEK, czyli Biedronka Ekspres). Co ważne, q-commerce cieszy się również coraz większym zainteresowaniem nie tylko klientów, ale i in-

le inicjatyw mających na celu optymalizację logistyki i wydatków na nią w zakresie logistyki miejskiej i last mile oraz na reorganizację dostaw.

Automaty paczkowe numerem 1

Bieżący rok będzie też zapewne kolejnym okresem rozwoju sieci automatów paczkowych. Dostawa przesyłki do maszyny paczkowej to najczęściej wybierana forma dostawy w Polsce. Krajowy rynek jest na tym polu absolutnym wyjątkiem w Europie. Według raportu „E-Commerce w Polsce 2021”, przygotowanego przez Gemius, aż 77% kupujących przez internet korzysta właśnie z takiej formy dostawy, co oznacza wzrost w porównaniu do analogicznego badania z 2020 roku aż o 16 p.p.. Dopiero na drugim miejscu (50%) znalazła się dostawa kurierem bezpośrednio do domu lub pracy.

Aż dla 81% Polaków kupujących w internecie forma dostawy do automatu paczkowego jest elementem motywującym do złożenia zamówienia. Z oczywistych powodów, nie zawsze mamy czas, aby oczekiwać na kuriera w domu. W miejscu pracy możliwość odbioru paczki też nie jest oczywistością. Kontakt telefoniczny z kurierem w celu umówienia ponownej dostawy też jest często utrudniony. Z pewnością nie tylko dla mnie

Fot. Allegro



Aż dla 81% Polaków kupujących w internecie, forma dostawy do automatu paczkowego jest elementem motywującym do złożenia zamówienia

Dark stores mogą być różnej wielkości – zarówno osiedlowego sklepu stacjonarnego, jak również dużego magazynu fulfillment o powierzchni kilkudziesięciu tysięcy metrów kwadratowych (szczególnie w USA, gdzie dark stores tworzone są w miejscu likwidowanych galerii handlowych, jak opisano powyżej, i noszą nazwę dark warehouse). Mieszczą się one za-

westorów oraz funduszy venture capital. Tylko w tym roku owe fundusze zainwestowały w przedsiębiorstwa dostarczające ekspresowo artykuły spożywcze ponad 1,5 mld USD, podczas gdy w ciągu całego poprzedniego roku była to kwota prawie trzykrotnie mniejsza (687 mln USD).

Już wkrótce dark stores pojawiają się nie tylko w zakresie dostaw artykułów

przygoda z dostawą kurierską kończyła się nieraz wizytą na głębokich przedmieściach miasta, celem odebrania paczki z magazynu firmy kurierskiej. Z tego właśnie powodu automaty paczkowe stały się w Polsce miejscem odbioru numer 1.

Nie da się ukryć, że coraz szybciej rosnąca popularność automatów paczkowych na naszym rynku wiąże się z ekologią i dbałością o środowisko. Według informacji udostępnianych przez największego operatora takich urządzeń w Polsce, firmy InPost, aż 37% ankietyowanych dociera do Paczkomatów pieszo. Ponadto, 61% osób korzystających z usług InPost przyznaje, iż użytkuje Paczkomaty wyłącz-



Fot. InPost

Polski rynek automatów paczkowych jest największy w Europie. Jest ich w naszym kraju już prawie 20 tys. Niewątpliwie największym graczem jest InPost, którego sieć liczy już 16 tys. paczkomatów

W krajobrazie polskich magazynów widzimy coraz częściej nie tylko duże centra dystrybucyjne, ale i magazyny miejskie, huby kurierskie, centra zwrotów, a nawet powierzchnie magazynowe w galeriach handlowych ulokowane przy omnichannelowych sklepach, czy też dark stores.

nie przy okazji załatwiania innych spraw. Co więcej, 93% ankietyowanych nie nadkłada drogi lub pokonuje maksymalnie 5 km, aby dotrzeć do miejsca odbioru.

Badania przeprowadzone przez naukowców z Akademii Górniczo-Hutnicza w Krakowie wykazały, że dzięki dostar-

Polski rynek automatów paczkowych jest największy w Europie. Jest ich w naszym kraju już prawie 20 tys. Niewątpliwie największym graczem jest InPost, którego sieć liczy już 16 tys. paczkomatów. Wiele paczkomatów ulokowanych jest również w mniejszych miejscowo-

przynajmniej 3 tys. Podobne plany rozwoju kreuje Orlen ze swoim produktem „Orlen Paczka”. PKN Orlen uruchomił już 200 automatów paczkowych dostępnych przez całą dobę, w których klienci będą mieć aż 3 dni robocze na odebranie przesyłek. Według osób odpowiedzialnych za projekt, do końca 2022 r. klienci będą mogli korzystać z 2000 automatów paczkowych na terenie całego kraju. Poczta Polska zainstalowała już we współpracy z duńską firmą Swipbox ponad 200 automatów. Samoobsługowe automaty nie są jednak odrębną usługą, a stanowią element programu „Odbiór w Punkcie”. Dzięki temu zamawiający nie będzie już uzależniony od godziny pracy urzędu pocztowego. Będzie mógł również przekierować przesyłkę do jednego z kilkunastu tysięcy punktów uczestniczących w projekcie, np. do sklepu Żabka, na stację PKN Orlen oraz do kiosku czy saloniku prasowego sieci Ruch. 2020 r. to też inauguracja sieci automatów paczkowych AliExpress, obsługiwanych przez logistyczną odnogę giganta – Cainiao. Aktualnie jest ich około 300, ale docelowo liczba ma sięgnąć 8 tysięcy.

Nieziemiennie polski rynek magazynowy będzie w coraz większym stopniu związany z e-commerce. Świadczy też o tym coraz gęstsze natężenie hubów kurierskich. Tylko w czwartym kwartale zeszłego roku InPost dostarczył aż o 71% przesyłek więcej niż w analogicznym okresie zeszłego roku, a w całym roku obsłużył 424 miliony paczek, czyli praktycznie tyle, ile cała polska branża KEP w 2018 r., który zakończył się wynikiem 493 milionów. Śmiało można stwierdzić, że magiczna granica miliarda przesyłek rocznie w polskiej sieci kurierskiej zostanie w tym roku przekroczona. |

*Damian Kołata,
partner, dyrektor Działu Industrial
& Logistics w Polsce
i dyrektor E-Commerce w regionie
CEE w Cushman & Wakefield*

Pracownik magazynowy spędza nawet 50% swojego czasu pracy na przejściu z jednej lokalizacji do drugiej, a koszty kompletacji stanowią nawet 50% wszystkich kosztów magazynowych. Każda więc optymalizacja w tym zakresie będzie sporą oszczędnością



Fot. Ceva

czaniu wielu paczek w jedno miejsce, następuje redukcja dwutlenku węgla nawet o 95%, a rocznego zużycia paliwa – o ponad 20 mln litrów. Opracowany przez InPost specjalny kalkulator wskazuje z kolei, że gdyby tradycyjne dostawy kurierem do domu były zastąpione dostawą do Paczkomatu, emisja CO₂ mogłaby się obniżyć nawet o 75%.

ściach, co czyni ofertę firmy dostępną dla wielu konsumentów.

Paczkomaty InPost nie są jednak jedynymi maszynami, za pomocą których możemy odbierać przesyłki. Allegro uruchomiło w zeszłym roku usługę logistyczną One Box by Allegro opartą na sieci własnych automatów paczkowych. Na razie firma ma ich 1000, za rok chce ich mieć



Fot. Panattoni

95% najemców biorący udział w badaniu przewiduje, że w najbliższych trzech latach ich zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe wzrośnie lub utrzyma się na dotychczasowym poziomie, a prawie połowa rozważa zwiększenie zajmowanej powierzchni

SKRACANIE ŁAŃCUCHÓW DOSTAW ODMIENI OBLICZE SEKTORA LOGISTYCZNEGO W EUROPIE

W ramach minimalizowania ryzyka biznesowego najemcy magazynów stawiają na skracanie łańcuchów dostaw – trend ten może mieć największy wpływ na kształtowanie się popytu na powierzchnie magazynowe w Europie w perspektywie najbliższych trzech lat, podaje Savills oraz Tritax EuroBox plc. Według Savills, Polska staje się celem dużych, bezpośrednich inwestycji zagranicznych.

W badaniu European Real Estate Logistics Census przeprowadzonym przez Savills i Tritax EuroBox plc (firma inwestująca w nieruchomości logistyczne w Europie), we współpracy z firmą Analytiqa specjalizującą się w badaniach globalnych łańcuchów dostaw, 68% respondentów zadeklarowało zainteresowanie *reshoringiem*. Relokacja procesów biznesowych na rodzime rynki jest związana z zakłóceniami dostaw spowodowanymi przez pandemię, brakiem rąk do pracy i wzrostem cen paliw.

Duży wzrost zapotrzebowania na powierzchnie magazynowe

18% najemców uczestniczących w badaniu rozważa ograniczanie dostaw z rynków zagranicznych. Jednocześnie 54% respondentów przewiduje, że firmy będą gromadziły większe zapasy, aby móc sprawniej realizować zamówienia internetowe.

Według autorów raportu, trendom tym towarzyszy duży wzrost zapotrzebowania na powierzchnie magazynowe,

które w najbliższych miesiącach nadal będzie rosło – częściowo wskutek upowszechniania się w Europie modelu pracy zdalnej, który dodatkowo generuje popyt konsumencki w kanale online.

95% najemców biorących udział w badaniu przewiduje, że w najbliższych trzech latach ich zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe wzrośnie lub utrzyma się na dotychczasowym poziomie, a prawie połowa rozważa zwiększenie zajmowanej powierzchni.

Do najbardziej ekspansywnych najemców należą operatorzy logistyczni 3PL – aż 58% z nich liczy się z koniecznością wynajęcia dodatkowej powierzchni. Ekspansywne są także sieci handlowe (46%) i firmy produkcyjne (41%).

– Od wybuchu pandemii Covid-19 popyt na powierzchnię magazynową szybko rośnie, a towarzyszy temu jej malejąca dostępność. Z kolei wysoki poziom aktywności najemców potęguje zainteresowanie inwestorów tym sektorem, o czym świadczy wzrost rocznego wolumenu transakcji inwestycyjnych do 35 mld euro oraz spadek stóp kapitalizacji dla najlepszych aktywów poniżej progu

3% na wielu najbardziej atrakcyjnych rynkach – komentuje Marcus De Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych w regionie EMEA.

– W całej Europie brakuje magazynów, a z powodu rosnącej popularności sprzedaży internetowej możemy oczekiwać wzrostu stawek czynszowych w najbliższych 3-5 latach – dodaje Mike Barnes, associate, dział badań rynków europejskich w Savills.

Według 66% ankietowanych deweloperów automatyzacja procesów magazynowych będzie miała największy wpływ na łańcuchy dostaw w perspektywie kolejnych 12 miesięcy



Według 66% ankietowanych deweloperów automatyzacja procesów magazynowych będzie miała największy wpływ na łańcuchy dostaw w perspektywie kolejnych 12 miesięcy.

– *W ramach dążenia do minimalizowania ryzyka zakłóceń i zapewnienia klientom lepszej obsługi 68% respondentów stawia na nearshoring, czyli przeniesienie operacji do bliższych regionów, a 54% przewiduje konieczność zwiększenia zapasów. W połączeniu z prognozowaną, dalszą automatyzacją procesów magazynowych i upowszechnianiem się pracy zdalnej, te długoterwale trendy strukturalne dodatkowo podkreślają jak ważne dla najemców są nieruchomości logistyczne, a zwłaszcza magazyny w kluczowych lokalizacjach na największych rynkach europejskich. Wraz z coraz bardziej odczuwalną luką podażową, w dłuższej perspektywie przełoży się to na wzrost popytu najemców i inwestorów na wysokiej jakości obiekty logistyczne w najlepszych lokalizacjach – mówi Nick Preston, partner i menedżer funduszu Tritax EuroBox.*

O BADANIU:

- W ramach pozyskiwania danych Savills i Tritax EuroBox plc nawiązały współpracę z firmą doradcą Analytica, specjalizującą się w badaniach globalnych łańcuchów dostaw.
- W badaniu, które zostało przeprowadzone latem 2021 r., wzięło udział ponad 400 respondentów, w tym przedstawiciele najemców (27%), firm deweloperskich (12%), inwestycyjnych (28%), właścicieli gruntów (3%), firm zarządzających aktywami (12%), świadczących usługi pośrednictwa (5%) oraz firm doradczych (12%).
- Wśród najemców firmy produkcyjne, sieci handlowe i operatorzy logistyczni 3PL stanowiły odpowiednio 39%, 35% i 26% respondentów.

Niemniej jednak wyzwaniem dla branży deweloperskiej nadal są rosnące ceny gruntów i koszty budowy – ponad połowa (57%) deweloperów przewiduje, że w najbliższych pięciu latach będą one rosły w tempie przekraczającym 5% rocznie.

Savills w swoim raporcie wskazuje również na różnice w podejściu do kwestii związanych z ESG. 71% firm inwestycyjnych i zarządzających aktywami już uwzględniło wymogi ESG w procesach inwestycyjnych, natomiast 28% planuje je uwzględnić lub spełnić w najbliższych trzech latach.

– *Polska staje się celem dla większych bezpośrednich inwestycji zagra-*

nicznych, ponieważ jest jednym z nielicznych dojrzałych rynków, który może zaoferować atrakcyjne tereny inwestycyjne i możliwość realizacji projektów w krótkim czasie, a także konkurencyjne koszty pracy. Pojawia się coraz więcej zapytań od najemców zainteresowanych otwarciem fabryk, obiektów produkcji lekkiej czy głównych centrów dystrybucyjnych na terenie Polski – dodaje John Palmer, dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego dla sektora nieruchomości magazynowych w Savills Polska.

KK

PANATTONI Z KOLEJNĄ REALIZACJĄ DLA LPP

Po raz kolejny Panattoni buduje Fulfillment Center dla LPP – największej firmy odzieżowej w regionie CEE. W 2022 r. dostarczy aż 133 tys. m². Obecnie kończy obiekt w Gdańsku o powierzchni 64 tys. m², a w III kw. br. w Panattoni Park Rzeszów North, który zajmie 69 tys. m².

Lokalizacja na Podkarpaciu wpisuje się w strategię rozwoju sieci logistycznej LPP, która pozwoli na sprawniejszą obsługę rynków ościennych, takich jak Niemcy, Czechy, Słowacja, Ukraina, Węgry, a w momencie dużego zapotrzebowania częściowo Polski. Otwarcie tego obiektu pozwoli na szybszą obsługę klientów i doskonalenie obszaru *customer service*. Zaimplementowane zostaną w nim m.in. dostosowane systemy informatyczne, które wesprą działania z zakresu omnichannel i pozwolą na nowatorskie operacje konsolidacji towaru ze sklepów stacjonarnych oraz magazynu. Powierzchnia zostanie przygotowana pod automatyczną linię przenośników w strefie pakowania, na powierzchni ok. 5 tys. m². Zostanie ona połączona z sorterem wysyłkowym, co pozwoli na sprawny podział na poszczególne regiony kilku tysięcy paczek na godzinę. Nowa powierzchnia umożliwi realizowanie do

100 tys. zamówień dziennie oraz składowanie ponad 7 mln sztuk asortymentu.

– *Po ukończeniu realizacji w Rzeszowie, powierzchnia dostarczona przez nas dla LPP w kraju przekroczy 170 tys. m²... Postawienie LPP właśnie na Podkarpaciu to także ważny krok dla rozwoju województwa, w którym póki co, znajduje się bardzo mało nowoczesnej powierzchni przemysłowej. Panattoni już w 2015 r. dostrzegło potencjał i od tego czasu rozbudowuje swoje portfolio na tym obszarze, napędzając zainteresowanie regionem – mówi Martyna Sochaczewska, Senior Leasing Manager z Panattoni. To atrakcyjne położenie zdecydowało o wyborze Panattoni Park Rzeszów North na miejsce nowego Fulfillment Center przez LPP. Obiekt znajdzie się między węzłami autostrady A4, która łączy granicę południowo-wschodnią z południowo-zachodnią. Ponadto kompleks położony będzie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajo-*



wej 19 prowadzącej na Słowację i 1 km od Lotniska Rzeszów – Jesionka.

Panattoni Park Rzeszów North będzie docelowo składał się z 2 budynków klasy A o łącznej powierzchni 83,5 tys. m². Kompleks pozwoli na prowadzenie zarówno procesów magazynowych i logistycznych, jak i lekkiej produkcji. Realizacja zostanie przygotowana zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju Go Earthwise with Panattoni. Deweloper zastosuje m.in. czujniki zmierzchu dla oświetlenia zewnętrznego, systemy inteligentnego zarządzania energią, czy wodooszczędną armaturę sanitarną. Firma zaprojektowała również tereny zielone z łakami kwietnymi, a na terenie obiektu znajdują się domki dla bezkręgowców, owadów i ptaków. Użytkownicy obiektu skorzystają ze stacji ładowania samochodów elektrycznych oraz wiatrowych wyposażonych w gniazda elektryczne i zestawy naprawcze.



Każdy przewoźnik powinien wiedzieć, że tzw. „odsprzedawanie” zleceń transportowych przewoźnikom dalszym (podwykonawcom) nie zmienia ich automatycznie w spedytorów – odpowiadają za nich jak za siebie

DZIAŁALNOŚĆ SPEDYCYJNA A UBEZPIECZENIE. CZYLI Z CZYM WIAŻE SIĘ ZABAWA W SPEDYCJĘ

Prowadzenie działalności w zakresie transportu drogowego wymaga od przedsiębiorców posiadania szerokiej wiedzy z różnych obszarów i na takim poziomie, aby mogli sprawnie i bezpiecznie ją wykonywać. Wielu z nich nie potrafi jednak trafnie ocenić w jakiej roli występują, jaką ponoszą odpowiedzialność i czym ryzykują decydując się na prowadzenie określonej działalności transportowej.

Co decyduje o ponoszonej odpowiedzialności? Jak rozpoznać, czy zawarta umowa jest umową przewozu czy spedycji? Czy zlecenie przewozów podwykonawcom to spedycja? Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem umownym? Jak ubezpieczać faktyczną odpowiedzialność spedytorów? Na te i inne pytania odpowiem w niniejszej publikacji.

Co decyduje o ponoszonej odpowiedzialności?

Działalność spedycyjna i przewozowa polega na świadczeniu określonych usług. W każdym przypadku rodzaj świadczonych usług wynika z zawartych umów. Zarówno spedytor jak i przewoźnik ponoszą odpowiedzialność za niewykonanie lub nie należyte wykonanie tych umów. Jest to klasyczna konstrukcja prawna oparta na art. 471 k.c. Czynności wykonywane przez dzisiejszych spedytorów polegają głównie na przyjmowaniu zleceń transportowych, wyszukiwaniu przewoźników i zawieraniu z nimi umów przewozu. Są to czynności,

które składają się na tzw. organizację przewozów. Większość z nich nie dysponuje środkami transportu i samodzielnie nie dokonuje przewozów. W środowisku istnieje pogląd, że spedytor ponosi odpowiedzialność wyłącznie za czynności związane z organizowaniem przewozów, a za same przewozy odpowiada przewoźnik. Niestety tak nie jest. To, że spedytorzy nie dokonują przewozów nie oznacza, że nie ponoszą odpowiedzialności za szkody powstałe w czasie ich wykonywania przez podwykonawców. Determinantem tej odpowiedzialności jest bowiem umowne zobowiązanie, a nie charakter prowadzonej (zarejestrowanej) działalności, czy też rodzaj wykonywanych czynności faktycznych.

Zakres ponoszonej odpowiedzialności spedytora wynika z umowy zawartej z podmiotem zamawiającym usługę, czyli z jego zleceniodawcą. Jeżeli jest to umowa przewozu, ona kształtuje odpowiedzialność spedytora. Zatem, w sytuacji gdy w zawartej z zamawiającym usługę umowie spedytor zobowiązuje się do wykonania przewozu, powinien liczyć się z tym, że wstępuje w stosunek prawny umowy przewozu ze

wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami. Główną jest ponoszenie odpowiedzialności analogicznej do tej, jaką ponoszą zawodowi przewoźnicy drogowi, czyli za wszelkie szkody w przesyłce powstałe w czasie dokonywania przewozu. I nie ma tutaj znaczenia, że spedytor fizycznie nie przewozi towaru, nie ma do tego wymaganych uprawnień, ani polisy OCP – jego odpowiedzialność wyznacza zawarta umowa przewozu. Aby spedytor ponosił odpowiedzialność jak spedytor z zawartej umowy, nie może w żadnym razie wynikać zobowiązanie spedytora do wykonania przewozu lub transportowy charakter usługi przyjętej do wykonania.

Jak rozpoznać, czy zawarta umowa jest umową przewozu czy spedycji?

Spedytor będzie ponosił odpowiedzialność jak spedytor, jeżeli w zawartej z zamawiającym usługę umowie zobowiąże się do kodeksowego wysłania lub odbioru przesyłki, albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem (art. 794 k.c.). Zgodnie z literaturą prawniczą, wysłanie przesyłki oznacza sytuację, kiedy spedytor zobowiązuje się, co najmniej do zawarcia umowy przewozu na rachunek zamawiającego usługę (zleceniodawcy), a odbiór przesyłki, kiedy spedytor zobowiązuje się, co najmniej do dokonania czynności prawnych odbiorcy przesyłki w rozumieniu przepisów przewozowych [E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 6, Warszawa 2014, również L. Ogieć, (w:) System prawa prywatnego, t. 7, 2011, s. 909]. Za czynności mieszczące się w innych usługach związanych z przewozem uznać można m.in. takie czynności jak: fachowe poradnictwo, przygotowanie przesyłki do przewozu (opakowanie, odcinanie, ważenie, liczenie, sortowanie), zamówienie środka transportowego, sporządzenie dokumentów przewozowych, zawarcie umowy przewozu, ubezpieczenie przesyłki, dokonanie odprawy celnej, zmiana umowy przewozu, przyjmowanie zawiadomień o nadejściu przesyłki, czasowe przechowanie lub składowanie (T. Szancilo, Przegląd Sądowy, listopad-grudzień 2012, a także wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 19 grudnia 2007 r., VI ACa 400/07, OSA 2009, nr 12, s. 42.). Powyższe skrótkowo i trafnie ujął Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 25 września 2007 r. sygn. akt VI ACa 645/2007, w którym uznał, że – *Jeżeli przyjęto ofertę, której przedmiotem są usługi związane z przewozem przesyłki, a żadne czynności konkludentne*

(dorożumiane – przypis JR) nie wskazują na dodatkowe postanowienia umowne dotyczące przewozu, to umowa taka jest *stricto* *umową spedycji*. Jeżeli przedmiotem umowy nie będzie zobowiązanie się do wykonania przewozu, a jedynie do wykonania czynności związanych z przewozem (określonych powyżej), taką umowę będzie można uznać za umowę spedycji.

W praktyce większość spedytorów przyjmuje zlecenia, które mają *stricto* transportowy charakter. W mniejszym lub większym stopniu wynika z nich zobowiązanie do wykonania przewozu, czego nie zauważają, albo nie umieją ocenić.

Węście spedytora w prawa i obowiązki przewoźnika drogowego może nastąpić np. poprzez:

- I użycie w nazwie dokumentu wyrażenia „zlecenie transportowe” lub „zlecenie przewozu”,
- I zastosowanie wobec spedytora określenia „przewoźnik”,
- I określenie ceny za usługę jako „fracht” lub „zapłata za fracht”,
- I wpisanie spedytora w list przewozowy jako przewoźnika,
- I zawarcie w treści zlecenia konwencji CMR i/lub ustawy prawo przewozowe jako podstawy prawnej dla określania praw, obowiązków oraz odpowiedzialności stron umowy,

Zakres ponoszonej odpowiedzialności spedytora wynika z umowy zawartej z podmiotem zamawiającym usługę, czyli z jego zleceniodawcą. Jeżeli jest to umowa przewozu, ona kształtuje odpowiedzialność spedytora.

- I zobowiązanie się spedytora wprost do wykonania przewozu lub
- I np. poprzez uznanie przez sąd zawartej umowy za umowę przewozu.

Zawarcie przez spedytora umowy przewozu powoduje, że ponosi on odpowiedzialność jak klasyczny przewoźnik. Jeżeli spedy-

CDS KANCELARIA BROKERSKA

Jerzy Różyk, szef zespołu, broker

Od ponad 35 lat związany z branżą ubezpieczeniową, w tym od 20 lat obsługuje podmioty sektora TSL w zakresie obsługi ubezpieczeń transportowych, szkód i roszczeń oraz diagnostyki ryzyka w transporcie. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe jak też obowiązujące w krajach Unii Europejskiej oraz ryzyka związane z oszustwami i kradzieżami w transporcie.

Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów, prowadzenia audytów i analiz związanych z prawną odpowiedzialnością podmiotów transportowych, organizowania obsługi reklamacji i roszczeń związanych ze szkodami transportowymi oraz wsparcie w postępowaniach związanych z likwidacją szkód prowadzoną przez zakłady ubezpieczeń.

Wykładowca na studiach podyplomowych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego oraz prelegent na licznych konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych. Autor ponad 100 analiz i publikacji z zakresu prawa przewozowego, oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych. Twórca autorskiego opracowania pt. „Analiza skuteczności metod weryfikacji podwykonawców”, które ukazało się w 2020 r.



tor sam nie dokonuje przewozu, określa się go mianem przewoźnika umownego.

Czy zlecenie przewozów podwykonawcom to spedycja?

Zlecenie przewozów podwykonawcom (przewoźnikom) jest normą przy prowadzeniu działalności spedycyjnej, czy – jak kto woli – polegającej na pośrednictwie przy przewozie rzeczy. Nie jest jednak zarezer-

wiem – jak już pisałem powyżej – to, czy występują w charakterze przewoźnika, czy spedytora wynika nie z tego, kto dokonuje przewozu, a z charakteru zawartej przez nich umowy. I nie chodzi tutaj o umowy zawierane z podwykonawcami, ale o umowy zawierane z zamawiającymi usługi (zleceniodawcami). Z punktu widzenia prawa przewozowego, dzielenie działalności na transportową i spedycyjną nie ma więc żadnego uzasadnienia. Jeżeli przewoźnik zawrze umowę przewozu i wykonuje ją za pośrednictwem podwykonawcy (przewoźnika dalszego), ponosi odpowiedzialność również za szkody w przesyłce powstałe w czasie dokonywania przewozu przez swojego podwykonawcę. Stanowią o tym dość jednoznacznie art. 3 konwencji CMR i 5 ustawy Prawo Przewozowe. To samo dotyczy spedytora. Odstępstwem od powyższej zasady jest zawarcie umowy spedycji, która nie będzie już podlegała prawu przewozowemu, a kodeksowi cywilnemu (art. 794 do 804 k.c.). Należy jednak pamiętać, że taka umowa nie może posiadać ani transportowego charakteru, ani też nie może z niej wynikać zobowiązanie do wykonania przewozu. Każdy przewoźnik powinien zatem wiedzieć, że tzw. „odsprzedażanie” zleceń transportowych przewoźnikom dalszym (podwykonawcom) nie zmienia ich automatycznie w spedytorów – odpowiadają za nich jak za siebie.

Kiedy spedytor staje się przewoźnikiem umownym?

W obszarze transportu przewoźnik umowny to taka osoba, która zawiera umowę przewozu, ale jej bezpośrednio nie wykonuje. Jeżeli spedytor zawrze z zamawiającym przewóz (zleceniodawcą) umowę przewo-



W sytuacji gdy w zawartej z zamawiającym usługę umowie spedytor zobowiązuje się do wykonania przewozu, powinien liczyć się z tym, że wstępuje w stosunek prawny umowy przewozu ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami

Fot. Dachser

zu, będzie wykonawcą tej umowy. Jeżeli zleci wykonanie tej umowy podwykonawcy (zawodowemu przewoźnikowi) będzie wykonawcą umownym, czyli w tym przypadku przewoźnikiem umownym. W takiej konfiguracji podwykonawca będzie występował w charakterze przewoźnika faktycznego. Jeżeli podwykonawca zleci wykonanie przewozu dalszemu przewoźnikowi, również będzie określany jako przewoźnik umowny.

Większość firm spedycyjnych zawiera ze swoimi zleceniodawcami umowy przewozu. Większość – co jest oczywiste – wykonuje te umowy za pośrednictwem zawodowych przewoźników, z którymi spedytor zawiera odrębne umowy przewozu. W takich relacjach spedytor występuje zawsze w charakterze przewoźnika umownego. To

Wysyłanie przesyłki oznacza sytuację, kiedy spedytor zobowiązuje się co najmniej do zawarcia umowy przewozu na rachunek zleceniodawcy, a jej odbiór, kiedy zobowiązuje się co najmniej do dokonania czynności prawnych odbiorcy przesyłki w rozumieniu przepisów przewozowych.

samo dotyczy przewoźników zawierających umowy przewozu i korzystających z usług przewoźników dalszych. Prawo przewozowe nie dzieli przewoźników na umownych i faktycznych. Z punktu widzenia odpowiedzialności cywilnej nie ma więc znaczenia, czy podmiot występuje w charakterze przewoźnika umownego, czy faktycznego – w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu zawsze ponosi odpowiedzialność jak przewoźnik.

Jak ubezpieczać faktyczną odpowiedzialność spedytorów?

Spedytor zawierający umowy przewozu ma dość duże trudności w uzyskaniu ochrony ubezpieczeniowej, która optymalnie zabezpieczy ponoszoną przez niego odpowiedzialność. Pomimo, że opisany model spedycji funkcjonuje od kilkunastu lat, polski rynek ubezpieczeniowy do dziś nie wypracował odpowiedniej oferty dla spedytorów pełniących rolę przewoźników umownych. Głównym powodem jest niechęć do zmiany utrwalonego modelu ubezpieczeń.

Nie bez znaczenia jest również fakt, iż większość spedytorów nie posiada uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych, co stanowi dla zakładów ubezpieczeń przesłankę do nie udzielania ochrony na bazie OCP. O czymś takim jak przewoźnik umowny w obszarze drogowych przewozów kabotażowych ubezpieczyciele



CDS Kancelaria Brokerska
02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

Ubezpieczenia transportowe:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego (OCPu)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej (OCZ)

Szczegóły na: www.cds-odszkodowania.info

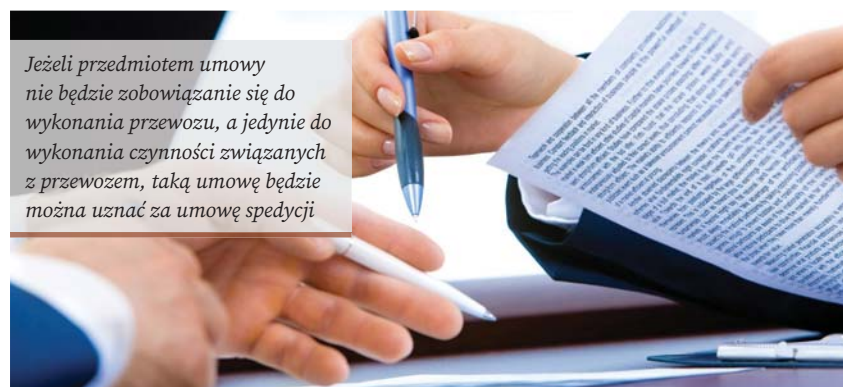
Kontakt:

Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

nawet nie chcą słyszeć. Nie oznacza to jednak, że zawarcie takiego ubezpieczenia nie jest możliwe. Niewiele zakładów ubezpieczeń jednak oferuje spedytorom ubezpiecze-

wożnikom, a podmiotom, które w związku z prowadzoną działalnością przyjmują na siebie określoną odpowiedzialność – w przypadku spedytora będzie to odpowiedzialność analogiczna do tej jaką ponosi przewoźnik. Taka polisa będzie chroniła odpowiedzialność cywilną spedytora występującego w charakterze przewoźnika (tutaj umownego), wynikającą z wykonywania przez niego umów przewozu zarówno międzynarodowego, krajowego, jak również kabotażowego. Oczywiście polisa obejmuje również odpowiedzialność cywilną spedytora, jednakże w sytuacji, gdy spedytor na 100% wszystkich umów zawiera 99% umów przewozu, ryzyko spedycyjne jest marginalne.

Należy więc zaznaczyć, że skoro spedytorzy zawierają umowy przewozu muszą mieć świadomość, że odpowiadają również jak przewoźnicy. Nie oznacza to jednak, że muszą zmienić przyjęty model pracy, gdyż opisane rozwiązanie i bez tego pozwala na ubezpieczenie ponoszonej przez nich odpowiedzialności. Muszą tylko wiedzieć kogo



Jeżeli przedmiotem umowy nie będzie zobowiązanie się do wykonania przewozu, a jedynie do wykonania czynności związanych z przewozem, taką umowę będzie można uznać za umowę spedycji

transportowych jest znacznie ograniczona, a ich rola sprowadza się jedynie do sprzedaży ubezpieczeń.

Preferowany przez nas model asekuracji ryzyk ponoszonych przez spedytorów polega to na tym, że ubezpieczyciel akceptuje określony status ubezpieczającego i niezależnie od posiadanych uprawnień oferuje ochronę w granicach ponoszonej przez niego odpowiedzialności. To sprawia, że ubezpieczenie jest dedykowane nie spedytorom, czy prze-

o to zapytać. W przeciwnym razie zostaną z kieszki polisą bez pokrycia, a taka niesfaworyzowalność w przypadku szkody może ich kosztować wiele tysięcy euro. I

Jerzy Różyk
 ekspert ds. prawa przewozowego,
 oceny ryzyka w transporcie
 i ubezpieczeń transportowych
 CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-spedytora.info



Modelem, który może być sfinansowany w ramach programu „Mój Elektryk” jest MAN eTGE, czyli elektryczna wersja znanego w branży TSL modelu TGE

DOPLĄTY DO LEASINGU NA SAMOCHODY ELEKTRYCZNE MAN

MAN Financial Services dołączył do programu „Mój Elektryk” i przyjmuje wnioski o dopłaty do rat leasingu na pojazdy z napędem elektrycznym. Całkowite koszty posiadania (TCO) takich aut będą jeszcze niższe.

Podpisana pod koniec grudnia 2021 r. w siedzibie firmy umowa z Bankiem Ochrony Środowiska oznacza, że spółka dołączyła do pozostałych marek z Grupy Volkswagena.

– *Przystąpienie do programu „Mój Elektryk” jest kamieniem milowym zarówno dla nas, jak i całej branży transportowo-logistycznej. Dzięki dotacjom, obniżeniu ulegnie koszt posiadania auta z napędem niskoemisyjnym. Oznacza, że przedsiębiorcy coraz częściej będą prześiadać się na takie pojazdy. Zwłaszcza ci, którzy realizują dostawy na mniejszych dystansach czy w miastach* – mówi Piotr Borowski, dyrektor departamentu Truck & Bus w Volkswagen Financial Services oraz członek zarządów MAN Financial Services Polska i EURO-leasing Polska.

– *Jako Bank Ochrony Środowiska stale pracujemy nad tym, by program „Mój Elektryk” odpowiadał na potrzeby jak największej grupy użytkowników. Współpraca z MAN Financial Services w tym zakresie pozwoli na szersze użycie pojazdów elektrycznych nie tylko w segmencie samochodów osobowych, ale także specjalistycznych. Transport*

w Polsce jest odpowiedzialny za 24% całkowitych emisji CO₂, więc każdy krok ograniczający jego wpływ na środowisko jest niezwykle istotny – komentuje Marzena Kocut, wiceprezes zarządu Banku Ochrony Środowiska.

Zgodnie z zasadami programu, BOŚ udziela dopłat do leasingu zeroemisyjnych pojazdów osobowych (samocho-

BOŚ udziela dopłat do leasingu zeroemisyjnych pojazdów osobowych oraz pojazdów dostawczych z masą do 3,5 t. Wysokość dopłaty do leasingu jest uzależniona od kategorii leasingobiorcy i typu pojazdu.

dy do przewozu max. 8 osób) oraz pojazdów dostawczych z masą do 3,5 t. Wysokość dopłaty do leasingu jest uzależniona od kategorii leasingobiorcy i typu pojazdu. Z dopłat do leasingu mogą skorzystać m.in.: przedsiębiorcy, osoby fizyczne, spółdzielnie i rolnicy indywidualni, jednostki sektora finansów publicznych, stowarzyszenia

i fundacje oraz kościoły i inne związki wyznaniowe.

Także MAN eTGE

Modelem, który może być sfinansowany w ramach programu „Mój Elektryk” jest MAN eTGE, czyli elektryczna wersja znanego w branży TSL modelu TGE. Posiada on w pełni bezemisyjny silnik o mocy 100 kW (136KM) i momencie obrotowym 290 Nm. Można go naładować na kilka sposobów: za pomocą ścienniej stacji ładującej AC MAN, na stacji szybkiego ładowania DC (prądem stałym) oraz ze zwykłego gniazdka o mocy 230 V. Auto może osiągnąć realny zasięg do 130 km (110-115 km wg. WLTP), a na akumulator o pojemności 36 kWh udzielana jest gwarancja 8 lat lub 160 tys. km. Dzięki wyjątkowo cichej pracy i możliwości wjazdu w strefy o ograniczonym dostępie, samochody te mogą transportować i zaopatrywać 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu w sposób ekologiczny, cichy i ekonomiczny. MAN eTGE to wiele wersji nadwozia: od furgona, kombi, wywrotki do zabudowy skrzyniowej.

Jak wziąć w leasing elektryka MAN z dopłatami?

Procedura skorzystania z oferty leasingowej z dopłatą jest prosta. Aby wziąć w leasing elektryka marki MAN należy zgłosić się do MAN Financial Services lub odwiedzić jeden z salonów MAN w całej Polsce. Na podstawie parametrów wybranej przez klienta oferty leasingowej zostanie dobrana najkorzystniejsza oferta leasingu z uwzględnieniem dofinansowania. Następnie wspólnie z klientem wypełniony

zostanie wniosek o dotację. Po jego zaakceptowaniu klient podpisuje umowę leasingu oraz umowę dotacji i odbiera zarejestrowany przez MAN FS samochód.

MAN FS to spółka należąca do Volkswagen Financial Services, która oferuje produkty finansowe i usługi klientom marki MAN z branży transportu drogowego. **I**

Przedsiębiorstwa posiadające status AEO zapewniają bezpieczny łańcuch dostaw, dlatego najczęściej także one decydują się współpracować z partnerami, którzy również posiadają status AEO



Fot. Kuehne+Nagel

STATUS AEO DUŻYM PRZYWILEJEM DLA PRZEDSIĘBIORCY

Status uprzywilejowanego przedsiębiorcy AEO to nie tylko potwierdzenie wiarygodności dla organów kontrolnych. Jeśli nie tylko, to czym jest jeszcze? – na to pytanie odpowiada dr Izabella Tymińska będąca ekspertem celnym.

Status AEO, Authorised Economic Operator, czyli upoważniony przedsiębiorca – co to jest i dlaczego jest tak ważny dla branży TSL?

Posiadanie statusu uprzywilejowanego przedsiębiorcy AEO nie jest obowiązkowe, ale stanowi duży przywilej znalezienia się w gronie podmiotów gospodarczych uznanych za rzetelnych partnerów biznesowych i wiarygodnych dla organów kontrolnych. Posiadacz AEO jest podmiotem dającym gwarancję, że jego procesy są przejrzyste i klarowne oraz wykonywane z poszanowaniem przepisów prawa. Jeżeli cały łańcuch dostaw jest posiadaczem AEO, to wówczas ten konkretny łańcuch jest bezpiecznym pod względem prawidłowości przepływu towarów do partnerów, którzy biorą w nim udział oraz dla organów, które odstępują od kontroli.

Kto może ubiegać się o taki status?

O status AEO może się ubiegać przedsiębiorca, który jest podmiotem bezpośrednim albo pośrednim w międzynarodowym łańcuchu dostaw. Podmiot może importować, eksportować towary oraz być podmiotem, który uczestniczy bezpośrednio w przewozie międzynarodowym, np. spedytorzy czy firmy transportowe, albo pośrednio, np. agencje celne czy produ-

cenci towarów, którzy sami nie eksportują czy nie importują towarów.

Wyróżniamy kilka rodzajów AEO. Czym się one różnią?

Można wystąpić o AEOC, czyli o upoważnionego przedsiębiorcę w zakresie uproszczeń celnych, AEOS, czyli upoważnionego przedsiębiorcę w zakresie bezpieczeństwa i ochrony, albo o oba razem, czyli AEOF. Nawet jeżeli najpierw się wystąpi i uzyska jeden rodzaj AEO, to później można wystąpić

Ale firmom naprawdę opłaca się poświęcić czas, by dobrze przygotować się do uzyskania AEO. Aby uzyskać status AEO przedsiębiorca musi spełnić określone wymagania zawarte w przepisach unijnego prawa celnego, w tym przestrzegać przepisów prawa celnego i podatkowego, posiadać odpowiedni system zarządzania ewidencją handlową oraz – w stosownych przypadkach – transportową, być wysoko wypłacalnym, spełniać praktyczne standardy w zakresie kompetencji lub kwalifikacji zawodowych bezpośrednio związanych z prowadzoną działalnością (AEOC) oraz posiadać odpowiednie standardy bezpieczeństwa i ochrony (AEOS). Dodatkowo przedsiębiorstwo musi pracować na podstawie opisanych i wprowadzonych procedur w przedsiębiorstwie, które zapewniają prawidłowe i zgodne z przepisami prawa funkcjonowanie tego przedsiębiorstwa oraz przewidują ścieżki postępowania w razie wykrycia nieprawidłowości. O status AEO przedsiębiorca występuje z wnioskiem do organu celnego.

Jak widzę, przedsiębiorca musi spełnić sporo wymogów, aby uzyskać status AEO. Czy zatem warto? Proszę powiedzieć, jakie korzyści daje ten status w oczach organu kontrolnego?

Przedsiębiorca, któremu przyznano status AEO, jest traktowany przez organy celne jako przedsiębiorca wiarygodny. Oznacza to przyznanie mu wielu przywilejów, takich jak znacznie szybsza i prostsza droga do uzyskania innych pozwoleń i uproszczeń celnych. Dzieje się tak dlatego, że inne pozwolenia i uproszczenia w dużej mierze opierają się na formularzach, które wypełnia się w celu uzyskania pozwolenia AEO. Innymi uproszczeniami/pozwoleńiami mogą być: upoważniony nadawca, odbiorca, eksporter, odroczenie płatności, zawieszenie płatności podatku oTiU, procedura uproszczona, wpis

Posiadacz AEO jest podmiotem dającym gwarancję, że jego procesy są przejrzyste i klarowne oraz wykonywane z poszanowaniem przepisów prawa. Jeżeli cały łańcuch dostaw jest posiadaczem AEO, to oznacza, że jest on bezpieczny pod względem prawidłowości przepływu towarów do partnerów.

o drugi, co daje większe przywileje i większe zabezpieczenie łańcucha dostaw.

Czy proces uzyskiwania statusu upoważnionego przedsiębiorcy AEO jest trudny?

Nie powiedziałabym, że jest trudny, tylko raczej, że jest dość czasochłonny.

do rejestru zgłaszającego, obniżenie kwoty referencyjnej do 0%, procedury specjalne, samoobsługa celna i scentralizowana odprawa, która jest niezmiernie ważna dla agencji celnych. Komisja Europejska pracuje nad uznawaniem AEO przez inne służby kontrolne, tj. inspekcję handlową, weterynarza, sanepid, WIHARS, fitosanitarną.

Status upoważnionego przedsiębiorcy AEO oznacza korzyści nie tylko w kontaktach z organami kontrolnymi. To także znak, że jesteśmy godnym zaufania partnerem biznesowym.

Tak, AEO to swoisty znak jakości i jego posiadacz może być traktowany przez innych przedsiębiorców jako wiarygodny partner handlowy. Przedsiębiorstwa posiadające status AEO zapewniają bezpieczny łańcuch dostaw, dlatego najczęściej także one decydują się współpracować z partnerami, którzy również posiadają status AEO. Z mojego doświadczenia wynika, że wprowadzenie wszystkich niezbędnych zmian w przedsiębiorstwie w celu uzyskania statusu AEO, standaryzuje pracę oraz bezpieczeństwo przeprowadzanych transakcji przez przedsiębiorstwo.

Założmy, że firma otrzymała już od organu celnego status AEO. Czy ma jakieś obowiązki po jego uzyskaniu?

Tak, i to sporo. Posiadanie statusu AEO zmienia podejście przedsiębiorstwa do sposobu funkcjonowania, przestrzegania procedur w firmie oraz regularnego kontaktu z organami. Każde naruszenie procedur oraz wprowadzanie procedur naprawczych

Doktor Izabella Tymińska, ekspert celny

Zajmuje się doradztwem z zakresu przepisów prawa celnego, importu i eksportu towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górnej półki trudności” – zawiłych i nietypowych. Wieloletni pracownik Urzędu Celnego. Pracowała również dla firm logistycznych i spedycyjnych, gdzie piastowała m.in. funkcję członka zarządu. Jest wykładowcą na Akademii Sztuki Wojennej na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia w Instytucie Logistyki w Warszawie, a także w Szkole Wyższej w Warszawie ALMAMER, Wyższej Szkole Cła i Logistyki i Uczelni Techniczno – Handlowej. Absolwentka ekonomii, logistyki, stosunków międzynarodowych, zarządzania oraz ekonomii obronności.

<https://www.linkedin.com/in/dr-izabella-tyminska-ekspert-celny/>
<https://www.facebook.com/Ekspert.celny.Doradztwo.celne/>



Skąd konieczność posiadania w zespole koordynatora AEO?

Koordynator AEO jest obowiązkowym stanowiskiem w przypadku uzyskania pozwolenia AEO i musi posiadać status agenta celnego, żeby zapewnić wymagane przepisami prawa udokumentowane 3-letnie doświadczenie

myślą, że mając ISO nie muszą wprowadzać AEO. Czy może to Pani skomentować?

Przede wszystkim muszę wyjaśnić, że nie są to tożsame zagadnienia i nie można ich porównać. Ale posiadanie certyfikatu ISO to dobra baza w przygotowaniu przedsiębiorstwa pod uzyskanie pozwolenia AEO. Gdy podmiot już posiada certyfikat ISO, to już wprowadzone procedury rozbudowuje się i na ich podstawie buduje się strukturę do AEO. Czyli w skrócie można powiedzieć, że ISO to podstawa zapewnienia jakości w przedsiębiorstwie i baza wyjścia do opracowania procedur do AEO. Jeżeli natomiast przedsiębiorstwo nie ma ISO, to i tak normy jakości przygotować należy pod AEO.

O status AEO może się ubiegać przedsiębiorca, który jest podmiotem bezpośrednim albo pośrednim w międzynarodowym łańcuchu dostaw. Podmiot może importować, eksportować towary lub być podmiotem, który uczestniczy bezpośrednio w przewozie międzynarodowym.

Fot. Prime Cargo



Przedsiębiorca, któremu przyznano status AEO, jest traktowany przez organy celne jako przedsiębiorca wiarygodny. Oznacza to przyznanie mu wielu przywilejów, takich jak znacznie szybsza i prostsza droga do uzyskania innych pozwoleń i uproszczeń celnych

musi zostać zgłoszone do wyznaczonej osoby z organu celnego. Wszelkie zmiany w przedsiębiorstwie są na bieżąco zgłaszane, a przedsiębiorstwo jest w ciągłym monitoringu ze strony organów. Zapewnia to prawidłową komunikację pomiędzy przedsiębiorstwem oraz organami. Również cały zespół jest zobowiązany do przechodzenia szkoleń z zakresu AEO co rok.

w obrocie towarowym. Koordynator ma pieczę nad wszystkimi procesami w przedsiębiorstwie i pozostaje w stałym kontakcie z wyznaczoną osobą z ramienia organu. Nadzoruje wprowadzenie procedur i jest osobą, która musi zostać powiadamiana o wszelkich naruszeniach.

Powróćmy jeszcze do tematu uzyskiwania statusu AEO. Firmy często

Jeśli już firma zdecyduje się, że chce wystąpić o AEO to jak przygotować się do uzyskania tego statusu?

Należy zacząć od „samooceny” działalności przedsiębiorstwa. Tu wskazany jest audyt procesów w firmie, aby rozpoznać, które procesy należy skorygować, a które można zacząć spisywać w formę procedur. Kolejnym krokiem jest weryfikacja polityki bezpieczeństwa informacji. Tu może się okazać, że potrzebne będą nakłady finansowe do prawidłowego zabezpieczenia firmy od strony sprzętowej. Później trzeba spisać wszystkie procesy w firmie w formie procedur oraz wypełnić kwestionariusz samooceny przedsiębiorcy. Proces przygotowawczy należy zaplanować na okres 6 miesięcy. Kolejnym krokiem jest złożenie wniosku do organu celnego i czekanie na wyznaczenie terminu postępowania audytowego. A jeśli audyt przejdziemy pomyślnie, to pozostaje nam oczekiwanie już tylko na formalne wydanie pozwolenia AEO.



Nawet uznając, że powód może domagać się zapłaty ponad kwotę frachtu w euro, to jego żądanie zapłaty równowartości podatku VAT może być wyrażone jedynie w walucie transakcji

Fot. Pixabay

FRACHT W ZLECENIU TRANSPORTOWYM A WALUTA ZAPŁATY

W branży transportowej czas ma kluczowe znaczenie – najważniejsze warunki wykonania przewozów uzgadniane są najczęściej na giełdach transportowych, a zleceniodawca drogą mailową przesyła zlecenie przewozowe „potwierdzające” warunki uzgodnione w korespondencji między spedytorami.

Z uwagi na mnogość zleceń oraz niewielką ilość czasu, w praktyce rzadkością jest sytuacja, w której przewoźnicy szczegółowo analizują warunki zlecenia, zawierające bardzo często kilka stron – skoro uzgodniono termin załadunku, rozładunku i wysokość frachtu, zlecenie jest przyjmowane bez uwag, bo przecież termin załadunku jest już bliski.

O tym, jak ważna jest szczegółowa analiza treści zleceń przewozowych i precyzyjne określenie w treści zlecenia przewozowego, czy wysokość frachtu wyrażona jest w kwocie netto, czy też w kwocie brutto oraz w jakiej walucie, przekonał się ostatnio jeden z przewoźników – klient kancelarii.

Konieczność analizy sporządzonych umów

Przewoźnik zawarł ze zleceniodawcą zlecenie przewozowe, na mocy którego zobowiązał się do wykonania usług międzynarodowego przewozu drogowego towarów z Wielkiej Brytanii do Niemiec. W treści zlecenia określono, iż fracht wyrażony jest w walucie euro, w szczegółowych warunkach zlecenia określono natomiast, iż płatność nastąpi w terminie 60 dni od daty otrzymania prawidłowo wypełnionej faktury wraz z dokumentami przewozowymi. Ponadto,

w warunkach zlecenia wskazano, iż do przeliczenia stawki w PLN lub VAT stosuje się kurs NBP ogłoszony w dniu poprzedzającym rozładunek. W treści zlecenia znalazł się również zapis: – *zastrzegamy sobie możliwość płatności w EURO lub w PLN, proszę o podanie na fakturze dwóch numerów rachunków bankowych w EURO i w PLN.*

Przewoźnik prawidłowo wykonał zleceny mu przewóz, towar został odebrany przez odbiorcę bez żadnych zastrzeżeń. Pomimo wielokrotnych wezwań do zapłaty zleceniodawca nie uregulował jednak należnego

Pzewoźniku pamiętaj, aby w zleceniu transportowym twój fracht był prawidłowo określony, np. „fracht 1000 € netto” lub „fracht 1000€ + VAT”, ewentualnie fracht 1000 € +23%”.

przewoźnikowi wynagrodzenia. Przewoźnik złożył więc do sądu pozew, domagając się zasądzenia na jego rzecz od zleceniodawcy kwoty frachtu netto w walucie euro oraz podatku VAT w walucie złotych polskich. Wydając wyrok w przedmiotowej sprawie sąd uwzględnił jednak powództwo jedynie co do kwoty wyrażonej w walucie euro (kwoty netto), oddalił natomiast powództwo w zakresie kwoty wyrażonej w walucie złotych polskich – kwoty podatku VAT. W uzasadnieniu wyroku sąd wskazał, iż

w związku z tym, że przewozy miały miejsce na trasie pomiędzy Wielką Brytanią a Niemcami, zawarte przez strony umowy podlegały regulacji Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokołu podpisania, sporządzonych w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 r., nr 49, poz. 238 z późn. zm. dalej: Konwencja CMR). Przepisy Konwencji CMR nie zawierają regulacji odnoszącej się do obowiązku zleceniodawcy przewozu do zapłaty wynagrodzenia, dlatego w tym zakresie zastosowanie miało prawo krajowe. Skoro zaś ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r., poz. 8) również nie zawiera szczególnej regulacji dotyczącej zapłaty wynagrodzenia przez nadawcę, w świetle art. 90 ustawy Prawo przewozowe (dalej: ustawa Prawo przewozowe) konieczne było zastosowanie przepisów ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny (Dz.U. 2020.1740 t.j. ze zm.) (dalej: k.c.). Roszczenie powoda wobec pozwanego ma swoją podstawę w przepisie art. 774 k.c., z którego należy wywodzić obowiązek podmiotu zlecającego przewóz do zapłaty wynagrodzenia. Wysokość wynagrodzenia oraz termin jego zapłaty określono w umowach zawartych przez strony, zawarcie przez strony umowy na warunkach określonych w zleceniu nie uległo zaś wątpliwości.

Niezbędne precyzyjne określenie treści zlecenia przewozowego

Odnosnie zaś kwoty wyrażonej w walucie złotych polskich – kwoty podatku VAT, sąd uzasadniając swoją decyzję o oddaleniu powództwa w tym zakresie wskazał, iż strony umowy nie dokonały wyraźnego zastrzeżenia, że wynagrodzenie określone w zleceniu wyrażone jest w kwocie netto. Sąd przy tym

wskazał, iż w jego ocenie, takiego postanowienia nie sposób wywodzić ze wskazania w zleceniu dnia istotnego dla przeliczenia podatku VAT na walutę złotych polskich – z tego zastrzeżenia wywodzić należy jedynie sposób określenia wysokości podatku w walucie polskiej na potrzeby wywiązania się przez powódkę z obowiązku zapłaty tego podatku na rzecz organu podatkowego. Skoro zaś strony nie określiły wprost, czy cena frachtu zawiera podatek VAT, to konieczne było odwołanie się do ustawy z dnia 9 maja

2014 r. o informowaniu o cenach towarów i usług (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 178), dalej: „ustawa o cenach”, która ma zastosowanie do umów zawieranych między przedsiębiorcami oraz między przedsiębiorcami a konsumentami (art. 2 ustawy o cenach). Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy o cenach, ceną jest wartość wyrażona w jednostkach pieniężnych, którą kupujący jest obowiązany zapłacić przedsiębiorcy za towar lub usługę, a w cenie uwzględnia się podatek od towarów i usług oraz podatek akcyzowy, jeżeli na podstawie odrębnych przepisów sprzedaż towarów (usług) podlega obciążeniu podatkiem od towarów i usług lub podatkiem akcyzowym. Sąd również powołał się na wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 2007 r., sygn. akt V CSK 44/07, w którym przyjęto, że podatek VAT ma charakter cenotwórczy – stanowi element ceny, a z powołanych przepisów wynika domniemanie objęcia ceną podatku VAT. Podzielając ten podgląd, Sąd doszedł do przekonania, że kwoty wynagrodzenia umownego określone w zleceniach są kwotami brutto, obejmującymi podatek od towarów i usług, tym samym powodowi nie przysługiwało roszczenie o zapłatę wynagrodzenia w kwotach przewyższających uzgodnione kwoty w walucie euro. Ponadto sąd stwierdził, że powództwo w tym zakresie pozostawało niezasadne również przy przyjęciu, iż wynagrodzenie umowne określone zostało w kwocie netto, a powód poza należnościami w wysokości określonej w walucie euro, mógł żądać od pozwanego również zapłaty równowartości podatku VAT.

W zleceniu przewozowym jako walutę rozliczenia transakcji wskazano walutę euro. Z uwagi zaś na brak szczegółowych przepisów dotyczących waluty wykonania zob-

świadczenie w walucie polskiej, chyba że ustawa, orzeczenie sądowe będące źródłem zobowiązania lub czynność prawna zastrzega spełnienie świadczenia wyłącznie w walucie obcej. Przepis ten zawiera uprawnienie dla dłużnika wierzytelności do spełnienia w walucie polskiej świadczenia, wyrażonego w walucie obcej. Z przepisu tego nie można jednak w ocenie Sądu wywodzić normy prawnej, która uprawniałaby do tego wyboru wierzyciela. Uprawnienia takiego nie można wywodzić również z przepisu art. 358 par. 3 k.c., gdyż przewidziane w tym przepisie uprawnienie wierzyciela polega na możliwości żądania przeliczenia świadczenia według kursu średniego ogłaszanego przez NBP z dnia zapłaty, uprawnienie to aktualizuje się jedynie w przypadku, gdy dłużnik korzysta z unormowania przewidzianego w art. 358 par. 1 k.c. Art. 358 par. 3 k.c. ma jedynie zabezpieczać wierzyciela przed stratą majątkową wynikającą z wahań kursowych. Sąd w uzasadnieniu wyroku zwrócił uwagę także na fakt, iż upoważnienia dla powoda do żądania zapłaty w walucie złotych polskich nie przewidziano także w umowie stron, w zleceniu przewozowym wskazano jedynie, że pozwany jest uprawniony do zapłaty

Jeśli strony nie uzgodnią uprawnienia dla wierzyciela do żądania zapłaty w walucie złotych polskich, a fracht wyrażony będzie w walucie obcej, to dłużnikowi, a nie wierzycielowi, przysługiwać będzie prawo do wyboru waluty, w której spełni roszczenie.

wynagrodzenia według swojego wyboru – w walucie polskiej lub w walucie transakcji. W konkluzji Sąd wskazał, iż choć pozwany był uprawniony do spełnienia świadczenia



Patrycja Wróblewska

i tylko w takim wypadku zasługiwałoby na uwzględnienie.

Przewoźniku pamiętaj!

Analiza powyższego wyroku jednoznacznie wskazuje jak ważne jest precyzyjne określenie w treści zlecenia przewozowego, czy fracht wyrażony jest w kwocie netto czy brutto. Wielu przewoźników bowiem niejako automatycznie przyjmuje, że skoro fracht

określono w danej kwocie, bez określenia czy jest to kwota netto czy brutto, to przewoźnik uprawniony jest do powiększenia tej kwoty o należny podatek VAT. Ponadto, kluczową kwestią jest także uzgodnienie przez strony waluty, w której wyrażone jest wynagrodzenie z tytułu wykonania usługi przewozu – jeśli strony nie uzgodnią uprawnienia dla wierzyciela do żądania zapłaty w walucie złotych polskich, a fracht wyrażony będzie w walucie obcej, to dłużnikowi, a nie wierzycielowi, przysługiwać będzie prawo do wyboru waluty, w której spełni roszczenie.

Przewoźniku pamiętaj, aby w zleceniu transportowym twój fracht był prawidłowo określony, np. „fracht 1000 € netto” lub „fracht 1000€ + VAT”, ewentualnie fracht 1000 € + 23%”. Tylko w ten sposób zapewnisz sobie wynagrodzenie o jakim myślałem w chwili przyjmowania zlecenia transportowego do realizacji. Ta zasada ma oczywiście znaczenie tylko w tych przypadkach, gdy VAT ma być zapłacony w Polsce (np. zleceniodawca ma siedzibę w Polsce).

Adwokat Patrycja Wróblewska
Kancelaria Prawna Iuridica
www.iuridica.com.pl



Wielu przewoźników niejako automatycznie przyjmuje, że skoro fracht określono w danej kwocie bez określenia czy jest to kwota netto czy brutto, to przewoźnik uprawniony jest do powiększenia tej kwoty o należny podatek VAT

wiązania w Konwencji CMR oraz w ustawie Prawo przewozowe, zastosowanie znajdował art. 358 k.c. Zgodnie z art. 358 par. 1 k.c., jeżeli przedmiotem zobowiązania podlegającego wykonaniu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest suma pieniężna wyrażona w walucie obcej, dłużnik może spełnić

w walucie polskiej, to powód nie mógł żądać od niego wykonania zobowiązania w tej walucie. Nawet więc uznając, że powód może domagać się zapłaty ponad kwotę frachtu w euro, to jego żądanie zapłaty równowartości podatku VAT może być wyrażone jedynie w walucie transakcji – w walucie euro

PAKIET MOBILNOŚCI – I CO DALEJ?

Fot. Scania

Od 2 lutego 2022 r. kierowcy będą musieli otrzymywać pełne wynagrodzenie minimalne, adekwatne do kraju, w którym wykonują usługę. Dotyczyć będzie to przejazdów kabotażowych, czyli przewożenia towarów przez kierowcę na terenie innego kraju Unii lub cross trade

ZMIANY, KTÓRE CZEKAJĄ BRANŻĘ TRANSPORTOWĄ

Z początkiem lutego w życie wejdą kolejne przepisy unijnego pakietu mobilności dla branży transportowej. Obejmą one m.in. kwestie związane z dostępem do rynku, delegowaniem pracowników czy tachografami. To jedna z największych, jak do tej pory, zmian w branży transportowej.

Zmiana ta dotyka wszystkich przewoźników na terenie Unii Europejskiej. Dla polskich oznacza jednak znaczący wzrost kosztów działalności. Według przedstawicieli Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, mogą one sięgnąć nawet 14 mld zł rocznie.

Poniżej prezentujemy przegląd najważniejszych zmian oraz ich wpływ na firmy transportowe. Pierwsze zaczną obowiązywać już za niespełna miesiąc.

Czym jest Pakiet Mobilności?

Pakiet Mobilności wprowadza przepisy regulujące transport drogowy w ramach Unii Europejskiej. Został ostatecznie przegłosowany w lipcu 2020 r., a pierwsze zmiany zaczęły obowiązywać już od sierpnia zeszłego roku. Zobligowano wtedy każdego kierowcę do powrotu do bazy na co najmniej 45 godzin co każde 4 tygodnie, by mógł należycie odpocząć – nie w kabinie pojazdu, ale w hotelu czy swoim domu. Zaostbrono także reguły dotyczące tzw. skróconych odpoczynków tygodniowych.

– To jednak nic w porównaniu do zmian, które wejdą w życie już w lutym 2022 r. Oznaczają one bowiem prawdzi-

wą rewolucję dla międzynarodowych przewoźników z Polski. Realnie wpłyną na wzrost kosztów i zmniejszenie konkurencyjności polskich firm. Co więcej, polscy przewoźnicy mają mało czasu na przystosowanie się do nich, bo nadal

Polscy przewoźnicy mają mało czasu na przystosowanie się do nadchodzących zmian, bo nadal brakuje polskich uregulowań prawnych wdrażających unijne rozwiązania w kwestii delegowania pracowników.

brakuje polskich uregulowań prawnych, wdrażających unijne rozwiązania w kwestii delegowania pracowników. Proces legislacyjny rozpoczął się późno i ciągle jeszcze trwa w parlamencie – komentuje Tomasz Rodak, dyrektor sprzedaży Bibby Financial Services, firmy faktoringowej od lat obsługującej branżę transportową.

Delegowanie pracowników i płace minimalne

Jednym z głównych zamysłów pakietu mobilności jest poprawa warunków płacy kierowców, szczególnie w pań-

stwach, w których płaca minimalna nie jest zbyt wysoka, a tym samym zapewnienie konkurencyjności usług przedsiębiorstwom transportowym z wszystkich unijnych krajów. Już od 2 lutego 2022 r. kierowcy będą musieli otrzymywać peł-

ne wynagrodzenie minimalne adekwatne do kraju, w którym wykonują usługę. Dotyczyć będzie to przejazdów kabotażowych, czyli przewożenia towarów przez kierowcę na terenie innego kraju Unii lub cross trade, czyli przewozów z jednego państwa unijnego do drugiego, innego niż siedziba przewoźnika. Z tej regulacji wyłączone będą przejazdy tranzytowe oraz transport bilateralny z i do Polski.

Co to oznacza dla polskich firm? Pracownik polskiego przewoźnika wykonujący transport międzynarodowy (cross-trade lub kabotaż) na terenie Wspólnoty będzie musiał zarabiać tyle samo, co kierowca w danym kraju Unii Europejskiej. Np. jeśli jedzie z Niemiec do Francji, to

za czas pracy w tym pierwszym kraju ma dostać co najmniej taką samą płacę, jaką dostałby pracownik niemiecki. Tak samo we Francji i to ze wszystkimi dodatkami (stażowymi, za pracę w nocy itd.), które należałyby się francuskiemu kierowcy. A stawki płacy minimalnej są w większości krajów Unii zdecydowanie większe niż w Polsce.

Wynagrodzenie kierowców bez wliczania diet i ryczałtów noclegowych

Najbardziej istotną dla kosztów pracy w firmach przewozowych zmianą będzie jednak brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do wynagrodzenia kierowcy. A tak, do tej pory, polskie firmy radziły sobie z wysokimi wynagrodzeniami kierowców. Szacuje się, że te pozycje stanowiły nawet 50-75% miesięcznej wypłaty netto kierowców. Wzrost kosztów pracowniczych w polskich firmach ma ograniczyć zmiana polskich przepisów dotyczących wynagrodzeń kierowców. Pierwsza wersja przerażała jednak branżę, bo oznaczała wzrost kosztów pracodawcy nawet o 40%. Procedowana obecnie w parlamencie wersja przepisów już bardziej chroni polski transport przed negatywnymi skutkami pakietu w tym zakresie.

W prawidłowym naliczaniu należnego wynagrodzenia zagranicznego ma pomóc – także wchodzący w lutym w życie – obowiązek rejestrowania przekroczeń granicy w tachografie cyfrowym. Kierowca, przekraczając dowolną granicę, będzie musiał zatrzymać się w najbliższym możliwym miejscu i wpisać kraj, do którego wjechał. Pracodawca będzie

natomiast musiał zgłosić delegowanego kierowcę przez udostępnioną przewoźnikom drogowym platformę IMI. Ta platforma będzie również służyła do przesyłania dokumentów dotyczących kontroli przestrzegania przepisów o delegowaniu. Zagraniczne służby za jej pośrednictwem będą mogły prowadzić e-kontrole dokumentów potwierdzających rozliczenie i wypłatę części zagranicznej płac dla kierowców.

Zezwolenia dla mniejszych pojazdów i nakaz powrotu do bazy

Kolejne zmiany, które zaczną obowiązywać od lutego 2022 r., dotkną zwłaszcza przewoźników używających mniejszych pojazdów, w przedziale 2,5–3,5 tony DMC. Pojawi się wymóg uzyskania przez

PODSTAWY PRAWNE PAKIETU MOBILNOŚCI

- Rozporządzenie (UE) 2020/1054 wprowadzające zmiany w czasie i odpoczynku (561/2006) oraz tachografach (165/2014)
- Rozporządzenie (UE) 2020/1055 wprowadzające zmiany w dostępie do rynku (1071/2009 oraz 1072/2009)
- Dyrektywa (UE) 2020/1057 dotycząca delegowania pracowników w transporcie oraz kontroli

zwolenia nie będą potrzebowali jedynie przedsiębiorcy wykonujący transport krajowy na terenie danego państwa. Dodatkowo trzeba będzie zabezpieczyć finansowo pojazdy – na pierwszy pojazd będzie to 1800 euro, na każdy kolejny 900 euro.



Pojawi się wymóg uzyskania licencji transportowej i zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika dla transportu od 2,5 tony DMC. Zezwolenia nie będą potrzebowali jedynie przedsiębiorcy wykonujący transport krajowy na terenie danego państwa

Fot. Ford

nich licencji transportowej i zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika dla transportu od 2,5 tony DMC. Ze-

W przypadku pojazdów jeżdżących w transporcie międzynarodowym pojawi się też wymóg ich powrotu do bazy nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jej opuszczenia. Powrót pojazdu do kraju musi być udokumentowany zapisami na tachografie. Wymogi formalne uzupełni konieczność posiadania przez przewoźnika drogowego siedziby firmy (czerwiec 2022 r.), w której powinny być przechowywane wszystkie dokumenty.

Cztery dni bez kabotażu

Jedną z istotniejszych zmian dotyczy kabotażu. Zgodnie z przepisami pakietu mobilności, przewoźnicy będą mogli wykonać 3 operacje kabotażowe w ciągu 7 dni tym samym pojazdem w jednym państwie członkowskim. Nie mogą tym samym wykonywać w tym państwie takich przewozów przez 4 dni od zakończenia poprzedniego przewozu tego typu.



W prawidłowym naliczaniu należnego wynagrodzenia zagranicznego ma pomóc obowiązek rejestrowania przekroczeń granicy w tachografie cyfrowym. Kierowca, przekraczając ją, będzie musiał zatrzymać się w najbliższym możliwym miejscu i wpisać kraj, do którego wjechał

Fot. Volvo

Przepis ma także zastosowanie do przewozów kombinowanych, jeśli ich częścią są usługi obejmujące początkowe lub końcowe odcinki drogowe w przyjmującym państwie członkowskim.

Zgodnie z przepisami pakietu mobilności, przewoźnicy będą mogli wykonać 3 operacje kabotażowe w ciągu 7 dni tym samym pojazdem w jednym państwie członkowskim



Fot. Fotolia

– To wiąże się z szeregiem nowych obowiązków dla przewoźnika, bo to na nim spocznie ciężar udowodnienia takich przewozów. Będzie musiał przedstawić

go dnia i poprzedzających go 56 dni. Tachografy analogowe i cyfrowe będą musiały też być wymienione na inteligentne tachografy drugiej generacji. Ma to nastąpić 2 lata po wejściu w życie prze-

pisów technicznych (sierpień 2023 r.). Nowe tachografy umożliwią m.in. automatyczną rejestrację przekroczenia granicy, rejestrację miejsc załadunku/

Najbardziej istotną dla kosztów pracy w firmach przewozowych zmianą będzie jednak brak możliwości zaliczania diet i ryczałtów za nocleg do wynagrodzenia kierowcy. A tak, do tej pory, polskie firmy radziły sobie z wysokimi wynagrodzeniami kierowców.

śłużbom kontrolnym dokumenty dotyczące poprzedniego przewozu międzynarodowego oraz każdego kolejnego przewozu kabotażowego. A także dokumenty na cztery dni wstecz w momencie wjazdu do danego kraju, w którym będzie wykonywał kabotaż. Muszą one potwierdzać, że w okresie ostatnich czterech dni nie wykonywał takich przewozów w danym państwie – wyjaśnia Tomasz Rodak.

Inwestycja w nowoczesne tachografy

Nowe regulacje mają umożliwić dokładniejsze i bardziej skuteczne kontrole przewoźników, zarówno w zakresie przestrzegania norm czasu pracy i odpoczynków, jak również zasad delegowania kierowców. Sprzyjać temu będzie szersza digitalizacja transportu drogowego i rosnące znaczenie tachografów. W grudniu 2024 r. wejdzie w życie obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z dane-

go rozładunku czy rodzaju wykonywanego przewozu.

Z kolei od lipca 2026 r. przepisami unijnego rozporządzenia zostaną objęte

Nowe regulacje mają umożliwić dokładniejsze i bardziej skuteczne kontrole przewoźników, zarówno w zakresie przestrzegania norm czasu pracy i odpoczynków, jak również zasad delegowania kierowców. Sprzyjać temu będzie szersza digitalizacja transportu drogowego i rosnące znaczenie tachografów



Fot. ROHLIG SUUS

pojazdu o DMC od 2,5 do 3,5 tony. Obejmie je wtedy wymóg montażu i użytkowania inteligentnych tachografów oraz

stosowania się do reguł dotyczących czasu jazdy i odpoczynku kierowców. Nie będzie to jednak dotyczyło przewoźników poruszających się wyłącznie po terenie kraju oraz tych, którzy busami przewożą ludzi. Wyłączenie dotyczy także międzynarodowych przewozów na potrzeby własne.

Za złamanie unijnych regulacji już od lutego 2022 r. będą groziły kary. Ich rodzaj oraz wysokość każde państwo członkowskie określa samodzielnie.

Faktoring w transporcie

Chociaż polskie firmy przewozowe szybko uporały się z kryzysem, przed nimi stoją już kolejne wyzwania – wyraźny wzrost kosztów prowadzenia działalności, problemy z zatorami płatniczymi, konieczność inwestycji w nowoczesne technologie i sprzęt. Wiele firm może tego nie udźwignąć bez zewnętrznego finansowania. Odpowiedzią na te potrzeby może być faktoring i współpraca z doświadczoną firmą faktoringową, taką jak Bibby Financial Services, która od lat wspomaga branżę transportową i doskonale zna jej realia.

Gotówka uzyskana od faktora – w ciągu 24 godz. od wystawienia faktury – pozwalała nie tylko na bieżące regulowanie płatności niezbędnych do realizacji frachtu, ale i dalszy rozwój firmy, co pozwoli generować większe przychody i zyski. Firma taka jak Bibby Financial Services, sprawdzi się tutaj świetnie jako partner, który zweryfikuje np. nowego zagranicznego odbiorcę, nada limit, ubezpieczy transakcję i wreszcie będzie monitorował

płatności, zmniejszając w ten sposób ryzyko bolesnej wpadki. |

Bibby Financial Services

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

24.03.2022 – Luboń
k. Poznania |

31.03.2022 – Kraków |

7.04.2022 – Gdańsk |

21.04.2022 – Białystok |

28.04.2022 – Warszawa
(Ołtarzew) |

12.05.2022 – Lublin |

19.05.2022 – Katowice |

26.05.2022 – Wrocław |

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

Specjaliści i eksperci branżowi wskazują rozwiązania bieżących oraz potencjalnych problemów branży transportowej.
Nie wdajemy się w jałowe narzekanie i zbędne politykowanie, lecz udzielamy konkretnych wskazówek i porad.

STREFA EKSPERCKA I BIZNESOWA:

Uzupełnieniem części merytorycznej jest obszerna strefa ekspercka i biznesowa, w której do dyspozycji uczestników pozostają eksperci prawni oraz dostawcy produktów i usług, prezentujący rozwiązania wspierające bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

STREFA ZAŁADOWCÓW:

Spotkasz tu przedstawicieli firm produkcyjnych, dystrybucyjnych i spedycyjnych oraz operatorów logistycznych, którzy poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chcą przekazać przewoźnikom informacje o swojej działalności i ofercie. Zapewniamy różne formy obecności (stanowisko promocyjne, krótka prelekcja, dystrybucja materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy także wszystkie firmy, które poszukują przewoźników do stałej współpracy.

**Dołącz do grona tych,
którzy wiedzą więcej.**

Dodatkowe informacje:

KMG Media Sp. z o.o.
Redakcja TSL Biznes
i Truck & Van
spotkania@kmgmedia.pl
tel. 22 213 88 28,
515 750 900



Organizatorzy:

KMGmedia

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck & Van
www.truck-van.pl

Zarejestruj się bezpłatnie na **www.SpotkaniaTransportowe.pl**

NOWE LOKALIZACJE

**SIEDLCE / WAŁBRZYCH / ELBLĄG
KOLUSZKI / GORZÓW WIELKOPOLSKI / BŁONIE
RADOM / RZESZÓW / OLSZTYN / JELENIA GÓRA**



**W CIĄGU OSTATNICH 17 LAT DOSTARCZYLIŚMY
PONAD 13 MILIONÓW M² NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ**

www.panattonieurope.com