

TSL **biznes**

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY SPOŻYWCZEJ I FMCG
WOJNA PRZEMODELOWAŁA ŁAŃCUCHY DOSTAW
JAK UZYSKAĆ LICENCJĘ TRANSPORTOWĄ?
NAJBARDZIEJ ROZGRZANY SEGMENT RYNKU
NIERUCHOMOŚCI KOMERCYJNYCH



SCHENKER

ISSN 2081 5255



03 >

9 772081 525208

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

Upgreat.

Nowy Actros L. Bardziej odprężająca jazda, bardziej wydajna praca, bardziej komfortowe przebywanie w kabinie: Nowy Actros L definiuje na nowo klasę premium Mercedes-Benz Trucks. Więcej informacji na stronie internetowej www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie. 4

LOGISTYKA

Wojna przemodelowała łańcuchy dostaw 8
DB uruchamia operację Most Kolejowy z pomocą humanitarną dla Ukrainy 12
Sytuacja, plany i społeczna odpowiedzialność biznesu 13
Najważniejsze, żeby towar był świeży i na czas 14
Pod jednym dachem dla wielu kanałów sprzedaży 16
Od lat na rynku logistyki produktów głęboko mrożonych 18
Uniwersalny, z wkładem izolacyjnym, a może lepiej chłodniczy? Hillebrand radzi jaki typ kontenera wybrać do transportu wina, napojów czy soków 20

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Francuski operator logistyczny stawia na paletę CS1 firmy Craemer 22
Niezawodne bramy szybkie i bezpieczne służą już przeszło od 20 lat.
Bramy EFALFLEX w firmie Schwarzwaldmilch GmbH Offenburg ... 23

SYSTEMY IT

Nowy wymiar monitoringu transportu. ... 24
Pakiet Mobilności to problem dla polskiej branży transportowej 25

Visibility a transparentność łańcucha dostaw 26
Jak wybrać platformę widoczności transportu w czasie rzeczywistym? 28

TRANSPORT KOLEJOWY

Transport kolejowy jest uzupełnieniem transportu drogowego, a nie jego konkurencją 29

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Najbardziej rozgrany segment rynku nieruchomości komercyjnych 31
Ponad 4,5 mln m² certyfikowanej powierzchni w dwa lata.
Panattoni podsumowuje zielony rok 2021 i planuje następny 36
W Europie w 2021 roku również bito rekordy 38

PRAWO

2022: ciąg dalszy brexitowych zawirowań 39
Jak uzyskać licencję transportową? W tym licencję transportową dla pojazdów o DMC powyżej 2,5 i nieprzekraczających 3,5 tony 40
Taryfikator kar w ustawie o transporcie drogowym po 02.02.2022 r. 44



Wojna w Ukrainie ma ogromny wpływ nie tylko na losy ludzkie, ale też na funkcjonowanie łańcuchów dostaw. Trudno się temu dziwić, jeżeli szlaki transportowe prowadzące z Chin i innych państw Azji do Europy, przebiegają przez kraje uczestniczące w konflikcie, jak Ukraina, gdzie toczy się wojna oraz Rosja i Białoruś, które objęte zostały sankcjami gospodarczymi. Ucierpiało na tym wiele firm, które do tej pory korzystały z Kolejowego Jedwabnego Szlaku. Z powodu zamknięcia korytarzy powietrznych nad Rosją i Ukrainą oraz zakazu korzystania z rosyjskich samolotów w przestrzeni powietrznej Europy i Ameryki Północnej zakłócony również został transport lotniczy. To spowodowało, że loty długodystansowe, szczególnie te odbywające się nad Eurazją, wydłużyły się o kilka godzin. Dlatego też wiele przedsiębiorstw próbuje przewozić lotnicze zamienić na morskie, licząc na to, że już niedługo czas podróży z Chin do Europy zostanie skrócony do 10 dni, dzięki ominięciu niektórych portów.

Z powodu wojny ucierpiało też transport drogowy. I to podwójnie. Po pierwsze dlatego, że wjazd do Ukrainy, Rosji i Białorusi nie jest bezpieczny, a podróżujących tam mogą dotknąć sankcje. Po drugie, znaczną grupę kierowców firm transportowych stanowili pracownicy z Ukrainy, którzy w wielu wypadkach wrócili do swojego kraju walczyć z wrogiem. Po nich pozostały tylko wakaty. Podobnie jest w wypadku pracowników magazynowych.

Firmy jednak jakoś sobie radzą z tymi problemami, a co więcej, pomagają ludziom, którzy ucierpieli w wyniku konfliktu. Większość operatorów logistycznych i firm transportowych organizuje przewozy darów dla Ukrainy, a także uciekinierów z Ukrainy. Ich pracownicy zajmują się zbieraniem przedmiotów pierwszej potrzeby i pieniędzy dla tych, którzy zostali pozbawieni dachu nad głową. Organizują im też miejsca pobytu w Polsce. W akcję przewożenia rzeczy dla Ukrainy i ludzi do Polski włączył się TSL Biznes. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNA 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 Marcuk – tel. 513 432 305
m.marcuk@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

NAJWIĘKSZY TEGO TYPU OBIEKT W CENTRALNEJ EUROPIE

Z początkiem 2022 roku FM Logistic zakończył rozbudowę platformy w Błoniu koło Warszawy. Nowy moduł dedykowany jest największemu klientowi operatora z branży farmaceutycznej – firmie Polpharma.



Obiekt liczy niemal 85 tys m², posiada ponad 100 tys. miejsc paletowych i jest największym centrum dystrybucji dla sektora farmaceutycznego w Centralnej Europie. FM Logistic prowadzi tutaj m.in. obsługę logistyczną, w tym dla kanału e-commerce, hurtowni farmaceutycznych, magazynów wytwórcy i importera swoich klientów. Ma też własną multikienką hurtownię farmaceutyczną, a w jej ramach skład konsygnacyjny. Średnio miesięcznie obsługiwanych jest 30 tysięcy palet. Kolejnych klientów z tej branży operator będzie lokował na swojej nowej platformie w Wiskitkach między Warszawą a Łodzią.

Firma Polpharma klientem FM Logistic jest od 2016 r. W Błoniu posiada magazyn i hurtownię farmaceutyczną o powierzchni niemal 20 tys. m² i ponad 35 tys. miejsc paletowych. W nowym module realizowana będzie przede wszystkim operacja dla dystrybucji eksportowej. Dodatkowa powierzchnia ma też zabezpieczyć wciąż rosnące wolumeny w dystrybucji krajowej.

– W Błoniu obsługujemy niemal 30 producentów produktów leczniczych. Codziennie realizujemy dostawy do ponad 900 odbiorców, w tym szpitali, aptek i hurtowni farmaceutycznych. W obiekcie tym pracuje kilkaset osób, a nasze doświadczenie w obsłudze tego wyjątkowo wymagającego sektora doskonalimy już od 16 lat. – mówi Paweł Janicki, Senior Business Development Director, FM Logistic. |

GLS OTWIERA 46. FILIĘ W POLSCE

Operator kurierski zagęszcza sieć w południowo-wschodniej Polsce. Najnowsza filia GLS Poland znajduje się w Zamościu, przy ul. Strefowej 9.

To 32 bramy kurierskie, trzy rozładunkowo-załadunkowe oraz magazyn o powierzchni 900 m². Paczki będzie codziennie obsługiwało ok. 20 kurierów oraz dwa samochody wachadłowe. W ciągu trzech lat sieć planuje otworzyć ok. 20 kolejnych oddziałów w całym kraju.

GLS intensywnie rozwija również sieć punktów nadania i odbioru Szybka Paczka. W tej chwili dostępnych jest ok. 4500 tego rodzaju punktów w całej Polsce. Dodatkowo, GLS prowadzi firmowe punkty Szybkiej Paczki zlokalizowane w samych centrach Krakowa i Wrocławia oraz na Os. Oświecenia w Poznaniu.

Rozbudowa infrastruktury bazowej jest kluczowym elementem strategii rozwoju firmy. W planach jest również budowa



nowego centrum regionalnego, które będzie zlokalizowane na Górnym Śląsku, a w dalszej perspektywie budowa nowej centralnej sortowni. |

GXO ROZWIJA FLOTĘ ATONOMICZNYCH ROBOTÓW

W 2021 r. ten operator logistyki kontraktowej zwiększył zastosowanie robotów współpracujących o 200%, podnosząc efektywność, produktywność i bezpieczeństwo.

Obecnie GXO Logistics, Inc. rozwija flotę autonomicznych robotów mobilnych (AMR), wspierając klientów w 28 krajach. Roboty te mogą zwiększyć wydajność nawet o 60% i poprawić dokładność operacji. Wpływają również na poprawę jakości obsługi klienta końcowego. Po udanym wprowadzeniu cobotów do obsługi operacji dla klientów z branży e-commerce i dystrybucji, GXO wdraża je teraz dla klientów

z branży spożywczej i produktów wielkogabarytowych. W ciągu najbliższych kilku miesięcy GXO wprowadzi flotę AMR w Wielkiej Brytanii i Holandii.

– W ciągu ostatnich 18 miesięcy przyspieszyliśmy proces wdrażania technologii modułowych. Małe i zwinne roboty autonomiczne AMR mają przewagę nad instalacjami, które są cięższe i stacjonarne. Kiedy w szczycie sezonu obsługujemy większe wolumeny, możemy łatwo zwiększyć ilość robotów, a następnie przesunąć je do innej lokalizacji. W ostatnim kwartale 2021 r. zastosowanie urządzeń AMR pomogło naszym klientom zarządzić zmianami wynikającymi z przejścia konsumentów do kanału e-commerce – stwierdził Phil Shaw, wiceprezes Centrum Doskonalenia GXO.

W centrach logistycznych na całym świecie GXO zwiększa zastosowanie robotów AMR, wdrażając coboty opracowane przez 6 River Systems, Lowpad, iFollow i Locus. W jednym z centrów dystrybucyjnych o powierzchni 40 tys. m² w Holandii, GXO wykorzystuje roboty Lowpad do optymalizacji operacji dla branży spożywczej, która tradycyjnie obsługiwana jest w sposób ręczny. Praca robotów AMR jest nadzorowana przez specjalnie skonfigurowane oprogramowanie i algorytmy planujące trajektorie robotów, zaprojektowane tak, by optymalizować proces dystrybucji. |



W CELU OBNIŻENIA ZUŻYCIU PALIWA

Volvo Trucks wprowadza do I-Save nowe usprawnienia, które mają na celu obniżenie zużycia paliwa i znaczne ograniczenie emisji CO₂ oraz poprawę właściwości jezdnych.



I-Save obejmuje optymalizację technologii silnika, oprogramowania sterującego i elementów zmniejszających opór powietrza po to, aby zwiększyć efektywność energetyczną. Krok dalej poszło Volvo. Volvo FH I-Save zapewnia pełną optymalizację procesu spalania w silnikach, dostosowując wtryskiwacze, kompresję i wałek rozrządu do udoskonalonych tłoków. Zmniejszono masę całkowitą i tarcie wewnętrzne. Wysokowydajna turbosprężarka i pompa olejowa zostały zmodernizowane. Sercem układu I-Save jest 13-litrowy silnik, D13TC, z opracowaną przez Volvo technologią *turbo compound*, która umożliwia osiąganie wysokiego momentu przy niskich obrotach silnika przez dłuższy czas. W efekcie jazda jest płynna i cicha.

Do zarządzania pracą silnika wprowadzono nową generację oprogramowania, która komunikuje się z unowocześnioną skrzynią biegów I-Shift. Zmniejszono zużycie paliwa i poprawiono właściwości jezdne dzięki aktualizacji inteligentnej skrzyni zmiany biegów.

I-Torque (inteligentne oprogramowanie w zakresie momentu obrotowego) zwiększa wydajność energetyczną poprzez analizę danych topograficznych z systemu I-See i dostosowywanie jazdy do trasy. System I-See korzysta z informacji o planowanej trasie, aby jak najlepiej wykorzystać energię kinetyczną samochodu. Funkcja I-Torque zarządza wyborem biegów, momentem obrotowym silnika i hamowaniem, gdy włączony jest system I-Cruise. Funkcja ta patrzy na drogę przed pojazdem i ocenia topografię terenu oraz masę samochodu, aby informacje te wykorzystać do oceny, ile momentu obrotowego potrzebuje silnik, aby pracować jak najbardziej efektywnie energetycznie. |

BOEING 747-8F NA POTRZEBY KUEHNE-NAGEL

Kuehne+Nagel zawarło długoterminową umowę czarterową z Atlas Air, spółką zależną Atlas Air Worldwide Holdings Inc, na eksploatację dwóch Boeingów 747-8F. Są to najbardziej wydajne samoloty transportowe na świecie.

W odpowiedzi na zmiany na rynku, Kuehne+Nagel od trzeciego i czwartego kwartału 2022 r. wyczarteruje pełną zdolność ładunkową dwóch B747-8F do obsługi lotów na całym świecie. 747-8F zapewniają o 20% większą ładowność i o 16% mniejsze zużycie paliwa niż bardzo wydajny 747-400F. Obsługując największą na

wiska poprzez redukcję hałasu, emisji samolotów i zużycia zasobów.

– Cieszymy się, że możemy rozszerzyć naszą współpracę z Kuehne+Nagel poprzez zapewnienie dedykowanej przepustowości dla ich rozwijającej się globalnej sieci lotniczej. Boeing 747-8F pełni niezwykle ważną rolę w globalnym trans-



świecie flotę 747, Atlas Air zamówił ostatni 747 seryjny samolot, aby wykorzystać duży popyt i zapewnić klientom przestrzeń ładunkową, wzmacniając jednocześnie swoje zaangażowanie w ochronę środo-

porcie lotniczym, dzięki zaawansowanej technologii, która pozwala na mniejsze zużycie paliwa i większą pojemność – stwierdził John W. Dietrich, prezes i dyrektor generalny Atlas Air Worldwide. |

NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA

ID Logistics zwiększa zaangażowanie w działania na rzecz ochrony środowiska, przy współpracy z klientami i oparciu o autorskie projekty oraz nowoczesne technologie.



Przykładem jest narzędzie do wizualizacji danych MydataCO₂ IDEO, wdrożone przez IDEO, spółkę zależną ID Logistics, specjalizującą się w zarządzaniu transportem kolejowo-drogowym w Europie. Za to rozwiązanie i proaktywne podejście do środowiska, IDEO otrzymało nagrodę EVE Trophy 2021 w kategorii najbardziej innowacyjnych rozwiązań na

rzecz ochrony środowiska. MydataCO₂ IDEO jest autorskim rozwiązaniem, opracowanym przez specjalistów IDEO, przy wsparciu klientów oraz przewoźników kolejowych i drogowych. Jej zastosowanie ma uświadomić pracownikom IDEO i ich klientom jaki wpływ na środowisko mogą mieć podejmowane przez nich decyzje.

Aplikacja IDEO opiera się o dane zebrane we współpracy z klientami i przygotowane na ich podstawie wizualizacje. Wspiera spedytorów, kierowników ds. transportu i dystrybucji, łańcuchów dostaw i zakupów transportu w monitorowaniu oraz optymalizacji procesów redukcji śladu węglowego przepływów transportowych. Od wdrożenia aplikacji w 2020 r. IDEO zmniejszyło emisję CO₂ w transporcie o 5 907 t CO₂, co odpowiada ponad 8 400 przejazdów samochodów ciężarowych na trasie Paryż-Lyon.

W ciągu ostatnich 3 lat IDEO przeanalizowało przepływy ok. 800 tys. przesyłek. W systemie zarządzania uwzględniono przewożony tonaż, ewolucję wskaźnika wypełnienia według wagi i palet w zależności od rodzaju pojazdu i rodzaju przepływu, przebytą odległość, odwzorowanie przepływu, wykorzystanie różnych środków transportu, udział paliw alternatywnych i rozkład przewoźników według ich zaangażowania w kartę Objectif CO₂, zgodnie z kryterium Eco-Score. |

PUDEŁKA DOPASOWYWANE DO ZAWARTOŚCI

GXO, operator logistyczny specjalizujący się w logistyce kontraktowej, zastosował technologię 3D i automatyzację w opakowaniach o niestandardowych rozmiarach.

Zautomatyzowane rozwiązanie do pakowania dopasowuje pudełko do ich zawartości, co pozwala znacząco zmniejszyć zużycie materiałów, pozytywnie wpływa na środowisko i obniża koszty wysyłki. Instalacja w centrum logistycznym GXO w Saint-Vulbas, w regionie Lyon, we Francji umożliwia pełną automatyzację procesu przygotowywania zamówień, co zwiększa wydajność i redukuje koszty zapewniając jednocześnie



większą satysfakcję klienta końcowego. Rozwiązanie do pakowania 3D wspiera rozwój e-commerce klienta GXO jakim jest firma Amer Sports.

Urządzenie może przetwarzać do 700 paczek na godzinę. Najpierw skanuje i mierzy zamówienie w 3D, następnie wycina i składa karton w celu dokładnego dopasowania, a na koniec waży, zakleja i etykietuje paczkę przed skierowaniem jej do odpowiedniego transportera. Zmniejszony rozmiar pudełka i wzmocnione narożniki zwiększają jego trwałość i umożliwiają ponowne wykorzystanie w przypadku zwrotu produktu.

Nad rozwojem technicznym i testami nowych funkcji urządzenia GXO pracowało od lutego 2020 roku. Aktualnie w pełni wykorzystuje możliwości maszyny. |

Z FLOTA POJAZDÓW BEZEMISYJNYCH

Dachser chce zwiększyć wykorzystanie pojazdów o zerowej emisji, czyli takich, które nie emitują gazów cieplarnianych ani zanieczyszczeń powietrza.

Do końca 2023 r. firma wprowadzi na trasy co najmniej 50 dodatkowych elektrycznych ciężarówek z napędem akumulatorowym, a flotę pojazdów służbowych i serwisowych zasili ok. 1000 elektrycznych samochodów osobowych. Równolegle będzie kontynuować projekty pilotażowe, mające na celu opracowanie i przetestowanie ciężarówek napędzanych wodorem. Pierwsze tego typu pojazdy różnych producentów mają wyjechać na drogi w sieci Dachser najpóźniej do 2023 r.

Obecnie Dachser wykorzystuje pojazdy akumulatorowe głównie do dostaw miejskich, w ramach sieci drobnicowej. W Europie firma korzysta z – poza rowerami towarowymi ze wspomaganie elektrycznym – pojazdów elektrycznych o dmc do 7,5 t. Barię jest to, że dostępnych jest niewiele w pełni elektrycznych produkowanych seryjnie pojazdów o wyższej dopuszczalnej masie całkowitej. Jedyną tego typu ciężarówką

użytkowaną przez Dachser (w Stuttgarcie) jest przedprodukcyjny, 19-tonowy model Mercedes-Benz eActros.

W ciągu dwóch lat Dachser zakupi ok. 50 dodatkowych ciężarówek o zerowej emisji, w tym ciężkie pojazdy akumulatorowo-elektryczne i ciągniki siodłowe różnych producentów. W tym roku będzie rozszerzać wykorzystanie tego typu ciężarówek na przewozy regionalne, w szczególności wahałowe. Zamierza również wykorzystywać pojazdy zasilane akumulatorami do przemieszczania nadwozi wymiennych i naczep pomiędzy oddziałami.

Do końca 2023 r. co drugi samochód służbowy Dachser w Europie będzie elektrycznym pojazdem akumulatorowym – łącznie jest to około 1 tys. samochodów osobowych różnych producentów. Członkowie zarządu firmy przejdą na elektryczne samochody służbowe w 2022 roku.



Równolegle Dachser tworzy w oddziałach stacje ładowania samochodów elektrycznych. Planowanych jest ponad 40 nowych punktów szybkiego ładowania dla ciężarówek, każdy o mocy ładowania 180 kW. Wszystkie punkty ładowania są zasilane zieloną energią elektryczną. |

NOWA LOKALIZACJA W MIŃSKU MAZOWIECKIM

PEKAES przeniósł Oddział w Mińsku Mazowieckim do nowej lokalizacji i powiększył znacząco powierzchnię terminalu dystrybucyjnego. W terminalu tym obsługiwane są krajowe i międzynarodowe przesyłki drobnicowe.

Nowy obiekt PEKAES jest położony bezpośrednio przy trasie DK50, na odcinku Mińsk Mazowiecki-Kolbiel. Taka lokalizacja zapewnia sprawną obsługę klientów z pobliskich miejscowości, m.in. z Sulejówka, Otwocka i Karczewa oraz skróci czas dostaw przesyłek do Siedlec oraz miejscowości znajdujących się na terenie województwa lubelskiego.

– Zgodnie z zapowiedzią z początku 2020, kiedy otwieraliśmy Oddział w Miń-

sku Mazowieckim, skutecznie realizujemy naszą strategię nastawioną na ekspansję i rozwój usług drobnicowych. Dzięki zaangażowaniu całego zespołu plan został zrealizowany zgodnie z założeniami. Jestem dumny z tego, że w tak wymagających czasach, stale umacniamy naszą pozycję na rynku oraz zwiększamy możliwości operacyjne, zapewniając naszym klientom dostawy w jeszcze krótszym czasie. – mówi Maciej Bachman, prezes Zarządu PEKAES.

Krajowa sieć dystrybucyjna PEKAES rozwija się dynamicznie. Ostatnie lata upłynęły pod znakiem znaczących inwestycji spółki w segment drobnicowy i intermodalny, a na mapie terminalowej PEKAES pojawiły się nowoczesne obiekty, m.in. w Gdańsku, Kielcach, Bydgoszczy, Opolu, Legnicy, Białymstoku i Zielonej Górze, natomiast w kwietniu 2021 r. rozpoczął pracę 21. Oddział PEKAES w Kaliszu. |

Logistyka e-commerce oraz sieci handlowych



Moda



Kosmetyki



Elektronika



Zdrowie

**WYSYŁAMY
POZYTYWNE EMOCJE**

blog.arvato.pl

www.arvato-supply-chain.pl

zapytania@arvato-scs.com

arvato

BERTELSMANN

Supply Chain Solutions



Fot. MAN

Wsparcia finansowego dotkniętym wojnom Ukraincom udzielili też pracownicy MAN przekazując 100 tys. euro na pomoc Ukraincom

Większość zawiesza działalność w Ukrainie

Naturalną konsekwencją rozpoczęcia wojny jest zawieszenie działalności do odwołania na terenie konfliktu zbrojnego. Większość firm, w tym FM Logistic, Raben, Kuehne+Nagel, DSV Solution, Colliers, czy Wielton, tłumaczy to bezpieczeństwem pracowników w Ukrainie. Siedziba spółki zależnej Wielton w Ukrainie – należąca do naszego największego producenta nacze – mieści się na terenie objętym działaniami wojennymi, nie jest więc możliwe jej normalne funkcjonowanie, w tym sprzedaż i wysyłanie wyrobów do Ukrainy. Również należności od klientów nie są spłacane, gdyż możliwości transferów środków pieniężnych z Ukrainy są bardzo ograniczone. Raben z kolei wstrzymał do odwołania przewozy wszystkich przesyłek wjeżdżających/wyjeżdżających z Ukrainy lub wymagających tranzytu przez ten kraj. Firma doradcza Colliers zamknęła biuro w Kijowie i zawiesiła wszelkie operacje biznesowe. Większość usług, z wyjątkiem niezbędnych dostaw krajowych, zawiesił FM Logistic. Centrum logistyczne w rejonie Kijowa zostawił otwarte, ale z minimalną liczbą pracowników, dzięki czemu zapewnione są dostawy żywności i sprzętu medycznego tam, gdzie pozwalają na to warunki bezpieczeństwa. Z kolei w Kuehne+Nagel powstają zespoły reagowania kryzysowego, które stale analizują sytuację i pozostają w bliskim kontakcie z pracownikami i partnerami biznesowymi. Firma obserwuje rozwój sankcji nałożonych przez USA i Unię Europejską i zapewnia klientom nieprzerwaną pomoc oraz udziela wskazówek dotyczących dalszych działań.

WOJNA PRZEMODELOWAŁA ŁAŃCUCZY DOSTAW

Wojna w Ukrainie ma wpływ na funkcjonowanie firm logistycznych. Wiele z nich już w pierwszych dniach wojny wycofało się z rynku rosyjskiego i białoruskiego oraz zostało zmuszonych do zaprzestania działalności w Ukrainie. Ucierpiał również transport przechodzący przez teren tych krajów – drogowy, kolejowy i lotniczy.

Sytuacja za naszą wschodnią granicą jest bezprecedensowa na bardzo wielu poziomach, dlatego trudno jest przewidzieć jej wpływ na sytuację makroekonomiczną w Europie i na świecie. Powodem podjętych przez firmy działań z jednej strony jest bezpieczeństwo pracowników, zwłaszcza tych zatrudnionych w Ukrainie, a z drugiej względy etyczne i sankcje nałożone na Rosję i Białoruś. Wojciech Sienicki, dyrektor zarządzający Kuehne + Nagel w Polsce, tłumaczy to tak: – *Sytuacja w Ukrainie i idące za nią dalekosiężne sankcje na Federację Rosyjską mają duży pośredni wpływ na globalne przepływy handlowe i logistyczne. Zamknięcie korytarzy powietrznych nad Rosją i Ukrainą oraz zakaz korzystania z rosyjskich samolotów w przestrzeni powietrznej Ameryki Północnej i Europy doprowadziły do ograniczeń przepustowości i dłuższych czasów realizacji dostaw. Niektóre loty długodystansowe, szczególnie te przemierzające półkulę euroazjatycką, wydłużyły się o kilka godzin. W odniesieniu do transportu kolejowego, Kuehne+Nagel wstrzymało przyjmowanie rezerwacji na przewozy do i z Europy (Eurasia Express).*

I dodaje: – *Z kolei drastyczne wzrosty cen paliw w ostatnich dniach bezpośrednio wpływają na zwiększenie kosztów transportu. Wstrzymanie możliwości hurtowego*

Firmy logistyczne czekają na uruchomienie przez armatorów szybkich, bezpośrednich połączeń morskich z Chin do Hamburga czy Bremerhaven. Dzięki temu statki nie będą zawijać po drodze do kilku różnych portów, co skróci przewozy drogą morską nawet do 10 dni.

zakup paliwa jest szczególnie dokuczliwe dla przewoźników. Większość z nich posiada własne punkty tankowania w swoich bazach transportowych, z których aktualnie nie mogą korzystać. Większość również najczęściej rozliczała się z zakupów hurtowo, z odroczonymi płatnościami, co obecnie także zostało ograniczone. Dążąc do zminimalizowania zakłóceń w łańcuchu dostaw, ściśle współpracujemy z naszymi klientami i wszystkimi naszymi głównymi partnerami przewoźnikami, aby ocenić dalszy wpływ zmian na globalną działalność logistyczną.

W specyficznej sytuacji jest GEFCO – firma założona w 1949 r. przez koncern francuski Peugeot, którego większościowym akcjonariuszem dziś są Koleje Rosyjskie. Sankcje Stanów Zjednoczonych i Unii Europejskiej ograniczają temu akcjonariuszowi nowe finansowanie. Firma zapewnia jednak, że pozostaje niezależnym i apolitycznym podmiotem, a sankcje nie mają wpływu na jej działalność biznesową. W swoim oświadczeniu pisze: – *GEFCO to globalna, francuska marka, która posiada międzynarodowych klientów i zespoły*

oraz światowy zasięg. Działamy niezależnie od naszych udziałowców i płacimy podatki oraz składki na ubezpieczenie społeczne w krajach, w których prowadzimy działalność.

Na rynku rosyjskim

Wiele firm ze względów etycznych, jak DB Schenker, już w pierwszych dniach wojny wycofało się z rynku rosyjskiego. Zarząd Wielton S.A. podjął decyzję o zawieszeniu do odwołania dostaw produktów na ten rynek i od 24 lutego br. nie zrealizował żadnej z nich. Wpływa to znacząco na działalność firmy, strategię i uzyskane zyski. W 2021 r. przychody firmy z rynku rosyjskiego wyniosły 255,8 mln zł – ok. 9,5% przychodów ze sprzedaży Grupy. Do lutego 2022 r. Rosja zaliczana była do grupy rynków strategicznych. W 2021 r. Grupa zajmowała w Rosji dziewiąte miejsce w rejestracjach nowych naczep i przyczep, z udziałem rynkowym na poziomie 3,8%. Negatywny rozwój sytuacji związa-

Sytuacja w Ukrainie i idące za nią dalekosiężne sankcje na Federację Rosyjską mają duży pośredni wpływ na globalne przepływy handlowe i logistyczne.

ny z wojną może spowodować konieczność utworzenia odpisów na należności i z tytułu trwałej utraty wartości aktywów, w wysokości do ok. 4 mln euro. Wielton odwołuje więc realizację celów na 2022 r. – *Pracujemy nad przeformulowaniem tegorocznych planów operacyjnych tak, aby ubytek przychodów z rynków wschodnich zrekompensować większą aktywnością sprzedażową na innych rynkach Europy i Afryki. Kontynuujemy także analizy dotyczące przygotowania nowej strategii, która powinna uwzględniać zmieniającą się sytuację geopolityczną i koniunkturalną* – wyjaśnia Paweł Szataniak, prezes Zarządu Grupy Wielton.

Firmy logistyczne, w tym Raben, wstrzymały transporty do/z/przez Rosję i Białoruś. DSV wstrzymało tam wszelkie dostawy, jednak działa na bieżąco, zgodnie z rekomendacjami dotyczącymi sankcji nakładanych na Rosję. Dostawy importowe do Federacji Rosyjskiej zawiesiło Kuehne+Nagel. Obecnie ściśle monitoruje sytuację i oce-

POMOC W RAMACH BEZPŁATNYCH USŁUG LOGISTYCZNYCH



Wojciech Sienicki,

dyrektor zarządzający Kuehne+Nagel w Polsce

Grupa Kuehne+Nagel zobowiązuje się do udzielenia natychmiastowej pomocy w wysokości 10 mln franków szwajcarskich. Pomoc ta będzie świadczona w ramach bezpłatnych usług logistycznych na rzecz organizacji pomocowych w zakresie transportu i czasowego składowania zasobów w Ukrainie oraz w Polsce, na Słowacji, Węgrzech i w Rumunii do lata 2022 r. Towary będą tymczasowo składowane w lokalizacjach logistyki kontraktowej Grupy, również w tych znajdujących się na zachodniej granicy Ukrainy. Ponadto, pracownicy Grupy mogą osobiście zaangażować się w akcję zbierania funduszy „Koledzy dla kolegów”. Tak jak w przypadku podobnych akcji w przeszłości, Kuehne+Nagel podwoi zebraną kwotę darowizny i będzie ściśle współpracować z lokalnym kierownictwem, aby zapewnić, że fundusze zostaną wykorzystane na bezpośrednią pomoc ukraińskim kolegom w potrzebie. W Polsce pracownicy Kuehne+Nagel, wraz z wieloma innymi firmami, biorą udział w ogólnopolskiej zbiórce obuwia i odzieży dla Ukrainy „Otwarte Serca – Otwarte Szafy”, której inicjatorem jest WoshWosh.

nia konsekwencje tego kroku dla pracowników i klientów.

Większość firm francuskich nadal prowadzi działalność magazynową i transportową w Rosji, w tym FM Logistic i GEFCO.

Alternatywa dla dotychczasowych działań

Wyłączenie obszaru Ukrainy, Rosji i Białorusi z łańcuchów dostaw, zmusiło wiele firm do ich przemodelowania. Szereg działań zapewniających dodatkową przepustowość podjęło Kuehne+Nagel. Dodatkowo, firma ta wdraża serwis Sea-Air z wieloma punktami połączeń w Azji Południowo-Wschodniej, na Bliskim Wschodzie i na Zachodnim Wybrzeżu USA, co pomaga uniknąć potencjalnych zatorów.

Rohlig Suus Logistics uzgodnił z klientami przeniesienie priorytetowych dostaw kolejowych na transport lotniczy, a pozostałe zostały przekierowywane na transport morski. Planuje uruchomienie dwóch regularnych lotów czarterowych tygodniowo z Szanghaju do Frankfurtu, czeka też na uruchomienie przez armatorów szybkich, bezpośrednich połączeń morskich

Fot. DSV



W normalnych okolicznościach priorytetem firm logistycznych jest zapewnienie wszystkim klientom usług na najwyższym poziomie. Ale gdy stanęliśmy przed faktem wojny u naszych sąsiadów, najważniejsze stało się wsparcie tych ludzi

z Chin do Hamburga czy Bremerhaven. Dzięki temu statki nie będą zawijać po drodze do kilku różnych portów, co skróci przewozy drogą morską nawet do 10 dni.

Firmy, które kontynuują działalność w Polsce i Europie Środkowej, również liczą się z zaburzeniem łańcucha dostaw. FM Logistic ostrzegło klientów o możliwych opóźnieniach w dostawach do,

NIE POZOSTAJEMY BIERNI



Paweł Szataniak,

prezes zarządu Grupy Wielton

Nie pozostajemy bierni wobec sytuacji na wschodniej granicy. Angażujemy się w różne formy pomocy. Mamy w swoich szeregach pracowników z Ukrainy. Wspieramy ich i ich rodziny, udzielając im pomocy organizacyjnej oraz wsparcia w sprawach logistycznych i administracyjnych. Jesteśmy również gotowi pomóc w bezpiecznym sprowadzeniu kolejnych bliskich naszych pracowników do Polski, aby mogli znaleźć tu schronienie. W tym celu przygotowaliśmy mieszkania, w których będą mogli zamieszkać ich rodziny. Nie zapominamy także o innych potrzebujących przybywających do naszego kraju. Nasi pracownicy są zaangażowani w zbiórki odzieży, środków higieny, podstawowych środków medycznych i żywności oraz inne różne formy pomocy. Pomagamy także w transporcie na granicę. We współpracy z Pamapolem dostarczyliśmy również na granicę naczepę pełną produktów żywnościowych.

ZE WZGLĘDÓW ETYCZNYCH I Z UWAGI
NA BEZPIECZEŃSTWO

Andrzej Kozłowski,
członek zarządu Rohlig Suus Logistics

Inwazja na Ukrainę zaburzyła ciągłość łańcuchów dostaw na kierunkach wschodnich. Duża część należących do międzynarodowych koncernów fabryk na terenie Ukrainy, Białorusi i Rosji wstrzymała pracę, co zmniejszyło popyt na transport do/z tych państw. Brakuje też kierowców – wielu ukraińskich pracowników wróciło do kraju, by bronić ojczyzny.

W związku z wybuchem wojny w Ukrainie podjęliśmy decyzję o zawieszeniu transportu przez, z i do Rosji oraz Białorusi, a także połączeń na Nowym Jedwabnym Szlaku. Zdecydowaliśmy się na ten krok ze względów etycznych oraz z uwagi na bezpieczeństwo pracowników i przewożonych ładunków. Chińscy kontrahenci starali się przekonać nas do zmiany decyzji – oferowali nawet możliwość ubezpieczenia ładunków, bez wyłączenia ryzyka wojny i sankcji, co nie jest standardem w przypadku takich polis. Odmówiliśmy, ponieważ wierzymy, że zawieszenie serwisu na szeroką skalę może skłonić Chiny do wywierania większej presji na Rosję, by ta zakończyła wojnę.

z i na terenie Polski oraz krajów sąsiednich w wyniku napięć dotyczących przepustowości. Globalne łańcuchy dostaw już teraz odczuwają skutki rekordowych cen paliw, zmniejszenia dostaw i możliwych przesunięć tras transportowych. Do tego dochodzi nagły powrót do ojczyzny kierowców i pracowników magazynowych narodowości ukraińskiej, którzy zatrudnieni byli w wielu firmach transportowych i logistycznych. Skutkuje to wystąpieniem zakłóceń w europejskim łańcuchu dostaw. Raben, DSV i inne firmy muszą więc dokładać starań, aby skutki tej sytuacji były jak najmniej odczuwalne dla klientów.

Michał Samborski, Head of Development, Panattoni dodaje: – *Rynek transportowy i szlaki dostaw znów muszą złapać swój poziom. Problemy z dostawą komponentów i surowców z Ukrainy, Białorusi, Rosji oznaczają, że tę produkcję która tam nie działa, gdzieś trzeba ulokować. Oczywiście trudno powiedzieć jak to się odbije na nas w krótko- i długofalowej perspektywie, ale raczej powinniśmy spodziewać się wzrostu popytu. Co do rynku e-commerce Polski i Europy Zachodniej, to jest on dalej stabilny, bez zmian.*

Pomoc ukraińskim pracownikom

W normalnych okolicznościach priorytetem firm logistycznych jest zapewnienie wszystkim klientom usług na najwyższym poziomie. – *Ale gdy stanęliśmy przed faktem wojny u naszych sąsiadów, najważniejsze stało się wsparcie tych ludzi, nie mogliśmy pozostać obojętni na podstawową dla nich w tym momencie potrzebę kontaktu z bliskimi i chęć śledzenia na bieżąco rozwoju wypadków. To spowalniało i dezorganizowało procesy logistyczne, wymuszając na nas przeorganizowanie*

pracy – tłumaczy Wojciech Cipiur, Managing Director, DSV Solution Poland.

Do firm logistycznych, które pomagają swoim pracownikom z Ukrainy należy Rohlig Suus. Firma ta sprawdza potrzeby

Raben, FM Logistic, GEFCO, Wielton czy Collier swoim pracownikom w Ukrainie chcą zapewnić bezpieczeństwo – zarówno tym, którzy pozostają w kraju i tym, którzy szukają schronienia poza jego granicami, a także ich rodzinom, które ucierpiały w wyniku działań Rosji.

zatrudnionych pracowników ukraińskiego pochodzenia. Zapewnia im i ich najbliższym niezbędne wsparcie, włączając w to pomoc w relokacji. – *Uruchomiliśmy specjalną pulę środków, aby móc wesprzeć pracowników przy ewentualnej relokacji ich rodzin z Ukrainy do Polski. W pomoc zaangażowali się też nasi pracownicy z działu prawnego i HR, którzy będą udzielać kolegom i ich bliskim porad dot. prawa*

pracy czy pobytu w Polsce. A obok pomocy materialnej czy finansowej, postanowiliśmy także zaoferować wsparcie psychologiczne – wymienia Andrzej Kozłowski, członek zarządu Rohlig Suus Logistics.

Raben, FM Logistic, GEFCO, Wielton czy Collier swoim pracownikom w Ukrainie chcą zapewnić bezpieczeństwo – zarówno tym, którzy pozostają w kraju i tym, którzy szukają schronienia poza jego granicami, a także ich rodzinom, które ucierpiały w wyniku działań Rosji. Oddziały firm organizują transporty z zagrożonego terenu i zapewniają w sąsiednich krajach tymczasowe zakwaterowanie oraz wsparcie rzeczowe i finansowe. FM Logistic pomaga koleżankom i kolegom oraz ich rodzinom opuszczającym Ukrainę na terenie Polski i Rumunii. Na poziomie grupy zbierane są dary z kilku krajów i wysłane do Polski, gdzie nawiązano współpracę z lokalnymi organizacjami pozarządowymi.

Pracownicy Grupy Kuehne+Nagel angażują się w akcję zbierania funduszy

NA NASZYCH OCZACH ZMIENIAJĄ SIĘ ŁAŃCUCHY DOSTAW



Michał Samborski,
Head of Development, Panattoni

Wojna w Ukrainie powoduje przemodelowanie łańcucha dostaw i łańcucha produkcyjnego. Tamtejsze fabryki przestały pracować, przestały dostarczać części, co obserwujemy w przypadku dostawców dla dużych koncernów motoryzacyjnych, np. Skoda z grupy Volkswagena ma problem z częściami do niektórych pojazdów. Również inni producenci borykają się z brakiem dostaw komponentów, które były wytwarzane w Ukrainie, co oznacza, że trzeba znaleźć nowych kontrahentów – bliżej Europy Zachodniej lub w niej samej. Drugim aspektem jest kondycja i przepustowość Nowego Jedwabnego Szlaku i jego kanałów – z jednej strony przewożą towarów koleją przez Ukrainę, dalej do Polski i na Węgry. Z drugiej, trasą przez Rosję i Białoruś, która co prawda działa, ale może być niestabilna i obciążona ryzykiem. Na naszych oczach zmieniają się łańcuchy dostaw. Tacy armatorzy jak Maersk i MSC przestali zawiązać do rosyjskich portów, a to oznacza wstrzymanie nadawania przesyłek z Chin koleją. Decyzję swoją argumentują utratą zaufania do przewoźników właśnie przez Rosję i Białoruś, a także problemami z dostępnością taboru.

„Koledzy dla kolegów”, z której pochodzące pieniądze zostaną przeznaczone na pomoc pracownikom z Ukrainy. Kuehne+Nagel podwoi zebraną kwotę darowizny.

Centrala GEFCO podaje, że jest w bliskim kontakcie z zespołami w Ukrainie oraz regionie, wspiera pracowników i ich rodziny na każdym poziomie. – *Zapewniamy im opiekę medyczną, pomoc w za-*

kwaterowaniu oraz wsparcie finansowe. Wspieramy również ukraińskich pracowników GEFCO Polska oraz ich rodziny w Polsce.

Wsparcie humanitarne

W ramach bieżącej pomocy Ukrainie GEFCO zakupiło artykuły medyczne i obuwie. W całej firmie zbierane są środki medyczne, spiwory, koce, plecaki, artykuły spożywcze z długim terminem przydatności do spożycia i na bieżąco przesyłane do Ukrainy. Do naszych wschodnich sąsiadów trafił transport leków i wyrobów medycznych od GEFCO Polska o wartości ponad 100 tys. zł, które pomogą w ratowaniu ludności pokrzywdzonej działaniami wojennymi. Transport odbył się z oddziału GEFCO Psary do Ukrainy.

Rohlig Suus Logistics koncentruje się na zabezpieczeniu transportu, co dotyczy pomocy humanitarnej dla Ukrainy, także klientów firmy, którzy zgłosili się z prośbą o pomoc w zorganizowaniu takiego transportu. Skala tej pomocy jest bardzo duża. Firma angażujemy się również w konsolidację pomocy z całej Polski, wykorzystując sieć oddziałów. Wysiłki koncentrują się na – zbieraniu darów i dostarczaniu do hubów logistycznych oraz na wysyłaniu transportów bezpośrednio do potrzebujących. Firma wspiera również w obszarze logistycznym m.in. Bank Żywności SOS w Warszawie.

Grupa Kuehne+Nagel zobowiązała się do udzielenia natychmiastowej pomocy w wysokości 10 mln franków szwajcarskich. W Polsce pracownicy Kuehne+Nagel, wraz z wieloma innymi firmami, biorą udział w ogólnopolskiej zbiórce obuwia i odzieży dla Ukrainy „Otwarte Serca – Otwarte Szafy”.

Wsparcie finansowe na rzecz URCS (Ukrainian Red Cross Society), który współpracuje bezpośrednio z Ministerstwem Zdrowia Ukrainy i organizuje zakup i dostawę środków medycznych dla rannych i potrzebujących w Ukrainie, przekazała Grupa Raben. Firma zorganizowała

ODPOWIEDŹ NA ROSYJSKĄ INWAZJĘ



Jay Hennick,

Global President & Chief Executive Officer
w Colliers

Kiedy miliony Ukraińców musiało opuścić swoje domy, nie możemy stać bezczynnie. Nasza decyzja o wyjściu z Rosji i Białorusi (po ponad 28 latach działalności) jest decyzją, którą podejmujemy z pełną świadomością i przekonaniem. To odpowiedź firmy na rosyjską inwazję na niepodległe państwo Ukrainę i jej obywateli oraz akt poparcia wobec wszelkich sankcji nałożonych na Rosję przez społeczność międzynarodową. Działania prowadzone przez Rosję nie znajdują żadnego uzasadnienia i są całkowicie sprzeczne z zasadami demokracji i wolności, które są bliskie Colliers. Dziękujemy naszym lokalnym pracownikom i partnerom za ich wieloletnią pracę. Jestem poruszony tą falą wsparcia ze strony pracowników Colliers z całego świata. Aby zmaksymalizować wsparcie dla pomocy humanitarnej, firma zbiera również darowizny od pracowników za pośrednictwem Colliers Crisis Fund.

wała także zbiórkę wśród pracowników funduszy przez Fundację Raben, a zebrane środki przekaze na cel wymagający najbardziej pilnej pomocy w danym momencie. Grupa w wielu regionach współpracuje z samorządami lokalnymi i służy im pomocą przy organizacji transportów charytatywnych. Również współorganizuje takie inicjatywy.

Pracownicy niemieckich zakładów i przedsiębiorstw MAN zbierają centy ze swoich wynagrodzeń w tzw. „Restcentkasse”. Jest to fundusz, który mogą oni w krótkim czasie i bez większych kosztów przeznaczyć na większe wsparcie w sytuacjach awaryjnych. Pieniądze wpływają na „darowiznę pracowniczą”, która została ustanowiona przez przedstawicieli firmy

Fot. MAN



Pracownicy i wolontariusze są w pogotowiu, aby nieść pomoc humanitarną i zaopatrywać ludność Ukrainy w artykuły codziennej potrzeby

NA GRANICY POWSTAJE HUB PRZELADUNKOWY



Wojciech Cipiur,

Managing Director, DSV Solution Poland

Nie mogę jeszcze podzielić się z Państwem wszystkimi szczegółami, ale DSV podjęło już jakiś czas temu rozmowy z jedną z największych światowych organizacji humanitarnych, która posiada odpowiednie kompetencje i doświadczenie w efektywnym przekazywaniu celowej pomocy tam, gdzie i komu jest ona najbardziej potrzebna. W ramach naszej współpracy przy polskiej granicy z Ukrainą powstaje hub przeładunkowy dla wszelkich niezbędnych w warunkach wojny artykułów.

Magazyn jest tworzony i będzie obsługiwany przez naszych pracowników, którzy sami zgłosili się do tego projektu. W ten sposób chcemy spożytkować ogromną energię i chęć działania na rzecz naszych ukraińskich sąsiadów i przyjaciół.

i pracowników na poziomie Grupy Volkswagen. Pieniądze trafiają na konto przyznane przez ONZ na pomoc dla uchodźców w związku z sytuacją na Ukrainie. Volkswagen od wielu lat jest partnerem programu ONZ ds. uchodźców (UNHCR). Przedstawiciele UNHCR ściśle współpracują z władzami Ukrainy i krajów sąsiednich w celu zorganizowania pomocy nadzwyczajnej. Należy dodać, że Grupa Volkswagen przekazała ONZ już milion euro w imieniu wszystkich swoich marek na pomoc humanitarną uchodźcom. I

Elżbieta Haber



DB URUCHAMIA OPERACJĘ MOST KOLEJOWY Z POMOCĄ HUMANITARNA DLA UKRAINY

Operacja most kolejowy prowadzona przez DB Cargo i DB Schenker nabiera prędkości. W piątek 11 marca ze stacji Seddin pod Berlinem wyruszył pierwszy pociąg z pomocą humanitarną dla ludności Ukrainy. Na pociąg załadowano 15 kontenerów.

W skład ładunku wchodzi żywność, karimaty, pieluchy, żywność w puszkach, woda pitna, ciepła odzież i żywność dla niemowląt. Są to również produkty medyczne, takie jak strzykawki, plastry, bandaż i kaniule. W ten sposób Ukraina otrzyma łącznie 350 ton pomocy humanitarnej.

Stabilne połączenie z Ukrainą

– Kolej zapewnia stabilne połączenie z Ukrainą. Dziś uruchamiamy szybką pomoc – dostarczając to, co jest najbardziej potrzebne. W celu zapewnienia skutecznej pomocy ważne jest stabilne połączenie i doświadczenie w procesach logistycznych – mówi dr Sigrid Nikutta, Member of the Board of Management Deutsche Bahn Group for freight transport i szef DB Cargo.

Jochen Thewes, Chairman of the Board of Management w DB Schenker

dodaje: – Logistyka umożliwia dostarczanie rzeczy tam, gdzie są potrzebne, szczególnie w dobie kryzysu. Nasz most kolejowy zapewnia, że ogromna gotowość i wsparcie społeczności międzynarodowej, dociera do ludzi w Ukrainie.

Logistyczna sieć kolejowa Deutsche Bahn

W ramach pomocy dla Ukrainy firma Deutsche Bahn utworzyła logistyczną

W ramach pomocy dla Ukrainy firma Deutsche Bahn utworzyła logistyczną sieć kolejową i drogową, aby transportować pomoc humanitarną z Niemiec bezpośrednio do Ukrainy.

sieć kolejową i drogową, aby transportować pomoc humanitarną z Niemiec bezpośrednio do Ukrainy. Umożliwi to

w najbliższych tygodniach przewiezie nie transportem drogowym i kolejowym tysięcy ton żywności, wody pitnej i artykułów sanitarnych bezpośrednio do tego kraju.

Zespoły logistyczne DB Cargo i DB Schenker pracują ramię w ramię: darowizny zbierane są za pomocą samochodów ciężarowych w Niemczech. Następnie przesyłki są pakowane do kontenerów i transportowane przez granicę do Ukrainy pociągiem towarowym w ramach europejskiej sieci kolejowej DB Cargo. Jest to możliwe dzięki współ-

pracy polskiego oddziału DB Cargo z koleją ukraińską oraz zespołami DB Schenker znajdującymi się w Polsce. |



2022 powinien być rokiem rozwoju. Po dwóch latach skupienia na utrzymaniu operacji na najwyższym poziomie, QSL chciałaby przejść do aktywnej rozbudowy firmy i usług

SYTUACJA, PLANY I SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ BIZNESU

Logistyka żywności jest niezwykle ważną dziedziną, która zapewnia nam dostęp do świeżych produktów. Firmą, która specjalizuje się w dostawach dla gastronomii – do restauracji i kawiarni – jest QSL Polska. O sytuację na rynku pytamy Agnieszkę Sałek, dyrektorkę handlową Quick Service Logistics Polska.



Agnieszka Sałek

Jak obecnie wygląda sytuacja na rynku?

Po trudnym czasie pandemii sytuacja na rynku wraca na stare tory. Od 1 marca zniesione zostały limity w lokalach gastronomicznych, co pozytywnie wpłynęło na ich obroty. Zarówno my jako biznes jak i konsumenci tęskniliśmy za możliwością bezproblemowych wizyt w lokalach i spędzenia tam czasu w gro-

nie najbliższych – rodziny i przyjaciół. Oczywiście nadal obowiązują niektóre wytyczne, jak obowiązek zastrzeżenia ust i nosa, których my i nasi partnerzy przestrzegamy. Nie maleje popularność zamawiania jedzenia z dostawą. W trakcie pandemii ta forma stała się dominującą i wygląda na to, że już na stałe wpisała się w przyzwyczajenia konsumentów. Myślę, że najbliższe miesiące będą okresem ponownego rozkwitu

gastronomii i wszystkich powiązanych z nią sektorów.

Jakie prognozy i plany ma firma QSL Polska na nadchodzący rok?

Mamy nadzieję, że 2022 będzie rokiem rozwoju. Po dwóch latach skupienia na utrzymaniu operacji na najwyższym poziomie chcielibyśmy przejść do aktywnej rozbudowy firmy i naszych usług. Jednocześnie uważnie obserwujemy rynek i zachodzące na nim zmiany oraz niepokoje związane z wojną w Ukra-

Wtrakcie pandemii zamawianie jedzenia do domu stało się bardzo popularne i wygląda na to, że już na stałe wpisało się w przyzwyczajenia konsumentów.

inie. Analizujemy także łańcuchy dostaw i wspólnie z naszymi partnerami rozważamy potencjalne zagrożenia i szanse, aby w razie potrzeby reagować szybko i skutecznie.

To zrozumiałe, że sytuacja w Ukrainie, a także związane z nią konsekwencje ekonomiczne skupiają w ostatnich dniach naszą uwagę. Wierzymy, że naszym zadaniem jako biznesu jest udzielenie wsparcia osobom, które dotknęła tragedia wojny. Wspieramy organizacje humanitarne niosące pomoc, będziemy też oferować zatrudnienie w naszej firmie dla osób, które przekroczyły polską granicę.

Ogłoszona w zeszłym roku strategia QSER jest ważnym elementem działań QSL. Jakie działania aktualnie prowadzicie w tym zakresie?

W ramach QSER skupiamy się na działaniach środowiskowych. Na początku roku zorganizowaliśmy dla naszych pracowników szkolenie ekologiczne z zewnętrznymi ekspertami. W jego trakcie rozmawialiśmy o zasadzie 5R, śladzie węglowym, recyklingu i możliwych zmianach, które my jako konsumenci możemy wprowadzić w naszym życiu, aby zadbać o planetę. Z kolei wiosną planujemy przeprowadzić akcję nasadzeń drzew z jedną z organizacji ekologicznych.

Dziękuję za rozmowę.

Specyfika logistyki produktów świeżych wymaga monitoringu online całej trasy przesyłki, tak aby finalny konsument mógł cieszyć się nie tylko świeżością produktów, ale przede wszystkim ich bezpieczeństwem



NAJWAŻNIEJSZE, ŻEBY TOWAR BYŁ ŚWIEŻY I NA CZAS

Obecne trendy rynkowe dążą zgodnie w jednym kierunku – operator logistyczny ma za zadanie dostarczać więcej, częściej, dokładniej, bezbłędnie i bez uszkodzeń. Oczekiwania konsumentów przez ostatnie lata ewoluowały w kierunku rosnących oczekiwań jakościowych gwarantujących bezpieczeństwo i świeżość żywności.

Fresh Logistics Polska rocznie obsługuje ponad milion przesyłek ze świeżą żywnością. Nie dziwi zatem fakt, że dokładamy wszelkich starań, aby zawsze być blisko rynku i odpowiednio reagować na preferencje konsumenckie. Dlatego postanowiliśmy przeprowadzić badanie rynku, na podstawie którego stworzyliśmy raport dotyczący oczekiwań konsumentów, w odniesieniu do produkcji, transportu i przechowywania świeżej żywności. Raport *Świeżo i na czas*^{*)} jasno pokazuje, że dla współczesnego konsumenta najbardziej liczy się wysoka jakość i świeżość produktu, co jest możliwe do spełnienia dzięki szybkości, bezpieczeństwu i higienie transportu, a także odpowiedniej infrastrukturze.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa żywnościowego

Utrzymanie świeżości produktów jest, według badanych osób, zależne głównie od czystości i higieny transportu, dostępu do chłodni, ale też warunków, w jakich żywność jest przechowywana w sklepie oraz częstotliwości dostaw. Zdaniem badanych, dostawca usług logistycznych w szczególności powinien być ekspertem w dziedzinie przechowywania i transportu.

Co zatem robimy, aby spełniać te oczekiwania? Należy się tu odnieść do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością zaimplementowanego we Fresh Logistics, który zakłada, że Krytyczny Punkt Kontroli (Critical Control Point), jakim jest właściwa temperatura podczas transportu i magazynowania, to jeden z najistotniejszych elementów decydujących o wyborze partnera logistycznego.

Warunki termiczne, w jakich przebywają artykuły spożywcze na każdym etapie swojej drogi (od producenta do konsumenta), muszą być zgodne z obowiązującymi w Polsce i krajach UE przepisami prawa żywnościowego. Temperatura towaru musi być stale monitorowana oraz audytowana od chwili odbioru od klienta, poprzez cały okres składowania i transportowania, aż do drzwi odbiorcy. Kluczowe jest, aby ciąg chłodniczy nie został przerwany, ponieważ dopuszczalny okres magazynowania dla produktów spożywczych jest ograniczony, szczególnie w przypadku świeżego mięsa czy ryb charakteryzujących się bardzo krótkim terminem przydatności do spożycia. W takim przypadku operator ma w praktyce jedną szansę na niezawodną dostawę. Fresh Logistics Polska jest gwarantem bezpieczeństwa transportowanych i magazynowanych towarów, czego potwierdzeniem są uzyskane certyfikaty m.in. ISO, IFS czy certyfikat BIO.

Ponadto, operator logistyczny świadczący usługi dla przemysłu spożywczego zobowiązany jest do posiadania zezwolenia na przewóz i magazynowanie artykułów spożywczych wydanego przez Inspekcję Weterynaryjną. Co więcej, naczepa pojazdu przewożąca żywność w warunkach chłodniczych powinna posiadać ważny certyfikat ATP.

Higiena środków transportu oraz warunki temperaturowe są stale monitorowane. Odpowiednio przeszkoleni pracownicy kontrolują stan higieniczny środków transportu podczas załadunku i rozładunku towarów, tj. sprawdzają stan czystości naczepy, zapach oraz czy nie ma jakichkolwiek pozostałości po transportowanym towarze. Raz na dwa tygodnie (lub częściej, jeżeli jest taka konieczność) każdy środek transportu jest myty oraz dezynfekowany środkami chemicznymi odpowiednimi dla produktów spożywczych.

Online przez cały czas

Specyfika logistyki produktów świeżych wymaga monitoringu online całej trasy przesyłki tak, aby finalny konsument mógł cieszyć się nie tylko świeżością produktów, ale przede wszystkim ich bezpieczeństwem, którego gwarantem są właściwe warunki termiczne podczas

^{*)} Więcej informacji na temat raportu „Świeżo i na czas” znajduje się pod linkiem: Informacja prasowa – Raben Group (raben-group.com)

transportu i magazynowania. Dzięki nadajnikom zainstalowanym na środkach transportu możemy w sposób ciągły monitorować temperaturę na naczepach w czasie rzeczywistym. W przypadku możliwych opóźnień dział transportu otrzymują alert, dzięki czemu w szybki sposób mogą zareagować na potencjalny problem. Jeżeli temperatura na naczepie wzrasta, natychmiast wysyłany jest również alert do dyspozytora, który kontaktuje się z kierowcą w celu wyjaśnienia zmiany temperatury.

W celu zapewnienia ochrony transportowanych i przechowywanych produktów spółka Fresh Logistics wdrożyła procedury Food Defence. Opracowano plan ochrony żywności, którego celem jest właściwe zabezpieczenie magazynowanych produktów poprzez kompleksowy monitoring obiektów, kontrolę wejść na teren zakładu, ograniczenie dostępu do zastrzeżonych obszarów, identyfikację gości oraz wiele innych. Ma to zredukować prawdopodobieństwo oraz konsekwencje wrogiego ataku, jak również chronić wizerunek firmy i kontrahenta.

W przypadku usług logistyki kontraktowej dla świeżych produktów spożywczych niezwykle istotne jest monitorowanie stanów magazynowych pod kątem numeru partii czy terminu przydatności do spożycia. Odpowiedzialni dostawcy usług logistycznych są świadomi konieczności inwestowania w nowoczesne systemy IT zarządzające pracą magazynu (systemy WMS), dzięki którym całość jest zoptyma-

temy zapewniają także identyfikowalność towarów w całym łańcuchu logistycznym, co jest szczególnie ważne w przypadku konieczności wycofania całego towaru lub jego danej partii z rynku. Kluczowym elementem łańcucha chłodniczego jest, oprócz WMS, system nadzorujący transport, czyli tzw. TMS (Transport Management System), dzięki któremu można zaplanować optymalną trasę przesyłki, śledzić stan realizacji zlecenia transportowego, obliczać przestrzeń ładunkową czy koszty ładunku.

Z wykorzystaniem robotów i systemu FEFO

Jeśli chodzi o automatyzację w magazynach-chłodniach, operatorzy logistyczni w coraz większym stopniu inwestują w maszyny lub nawet roboty, które pozwalają realizować zaawansowane usługi z wartością dodaną (VAS). Przykładem mogą być tutaj roboty do przygotowywania jednostek logistycznych składających się z więcej niż jednego smaku danego produktu, np. tworzenie z palet homogenicznych palet multismakowych. Innym

Zintegrowany System Zarządzania Jakością zaimplementowany we Fresh Logistics, zakłada że Krytycznym Punktem Kontroli (Critical Control Point) jest właściwa temperatura podczas transportu i magazynowania.



Antoni Zbytniewski

produkcyjnym klienta. Operator logistyczny, dysponując zapasem towarów w swoim magazynie, realizuje takie usługi pod konkretne zamówienie odbiorcy. Automatyzacja procesu pozwala na szybszy czas reakcji przy zachowaniu dużej elastyczności wolumenowej.

Raport „Świeżo i na czas” pokazuje, że dla konsumenta najbardziej liczy się wysoka jakość i świeżość produktu, co jest możliwe dzięki szybkości, bezpieczeństwu i higienie transportu oraz odpowiedniej infrastrukturze

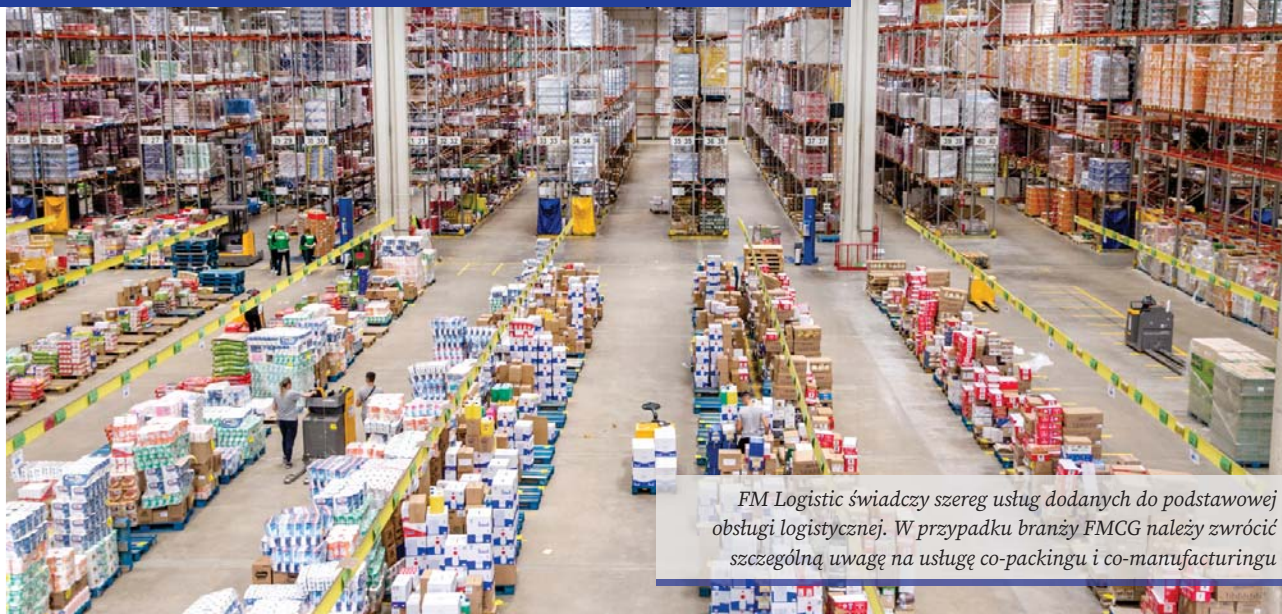


lizowana tak, aby ograniczać do minimum ewentualne straty. Nowoczesne systemy informatyczne zapewniając bieżącą wymianę danych z systemem ERP klienta, umożliwiają odpowiednie zarządzanie i dysponowanie towarami – system bierze pod uwagę specyficzne wymagania odbiorców, jak minimalna data przydatności do spożycia w momencie dostawy. Sys-

przykładem jest znakowanie lub tworzenie zestawów promocyjnych za pomocą zautomatyzowanych linii. Producent żywności zyskuje nie tylko możliwość dynamicznego spełniania wymagań odbiorcy, ale też eliminuje ryzyko związane z wahaniami zapotrzebowania na towary podlegające dodatkowej obróbce – jeśli proces ten byłby realizowany w zakładzie

Fresh Logistics Polska prowadzi systemową kontrolę terminów przydatności produktów świeżych w ramach systemu WMS (warehouse management system). Nasi klienci przesyłają dane logistyczne produktów. System WMS gromadzi i analizuje przesłane dane umożliwiając monitoring składowanych towarów pod kątem terminów ich przydatności do spożycia. Przed upływem daty przydatności, z odpowiednim wyprzedzeniem, system alarmuje o zbliżającym się terminie, a Fresh Logistics przekazuje informację klientom. Nasze magazyny pracują według zasady FEFO (first expires, first out). Z magazynu w pierwszej kolejności wysyłane są partie produktu z najkrótszym pozostałym czasem do przeterminowania. Oczywiście, na życzenie klientów możemy złamać zasadę FEFO na rzecz innych standardów takich jak FIFO (first in, first out) czy LIFO (last in, first out).

Antoni Zbytniewski,
Business Development Manager,
Fresh Logistics Polska,
Grupa Raben



FM Logistic świadczy szereg usług dodanych do podstawowej obsługi logistycznej. W przypadku branży FMCG należy zwrócić szczególną uwagę na usługę co-packingu i co-manufacturingu

POD JEDNYM DACHEM DLA WIELU KANAŁÓW SPRZEDAŻY

Wieloletnim doświadczeniem w obsłudze klientów z branży spożywczej i FMCG, a zarazem sukcesami na tym polu, może pochwalić się FM Logistic. Na pytania dotyczące tego, jak osiągnąć znaczącą pozycję na rynku i radzić sobie z wyzwaniami, odpowiada Anna Galas, Senior Business Development Director, FM Logistic.

Jaki zakres usług oferuje FM Logistic klientom z branży spożywczej i FMCG?

FM Logistic zapewnia swoim klientom z branży FMCG obsługę pełnego łańcucha dostaw w zależności od ich potrzeb. Po-

dwukomorowe naczepy, które umożliwiają transport różnych grup asortymentowych w odpowiednich zakresach temperatury, na jednym samochodzie. Ten zakres temperaturowy jest dość duży w zależności od rodzaju produktów, począwszy od 0°C do 2°C dla mięsa, 2°C-4°C dla nabia-

ślone przepisy prawa, zwłaszcza jeśli mówimy o produktach świeżych, tzw. *fresh*. Na każdym etapie procesu wymagana jest ścisła kontrola i zachowanie pełnego *traceability* produktu, z możliwością szybkiej weryfikacji historii każdego artykułu, zarządzanie numerem partii, datą przydatności itp. Szczególnie ważna jest też higiena operacji logistycznych i estetyka, zwłaszcza w kanale e-commerce przy przygotowywaniu zamówień, które trafiają bezpośrednio do konsumentów.

Sektor spożywczy i FMCG to, obok branży farmaceutycznej, najbardziej wymagające sektory pod względem zachowania standardów jakościowych, które często też są ściśle regulowane przez określone przepisy prawa, zwłaszcza jeśli mówimy o produktach świeżych.

Czy FM Logistic rozwija również obsługę kanału e-commerce dla tych branż? Z jakimi wyzwaniami to się wiąże?

Tak, oczywiście, jak wspomniałam świadczymy dla naszych klientów z branży FMCG usługi logistyczne również w kanale e-commerce. Ostatnie dwa lata pandemii znacznie zwiększyły udział tych branż w handlu elektronicznym. Marki FMCG sprzedają już w internecie nie tylko poprzez dystrybutorów, jak sieci handlowe, ale coraz częściej też decydują się na uruchomienie swojej własnej, bezpośredniej sprzedaży, na przykład poprzez *marketplace'y*. O pomoc w zorganizowaniu tej działalności zwracają się do operatora logistycznego, licząc na jego *know-how* i doświadczenie w tym za-

cząwszy od magazynowania przez usługi *co-packingowe*, transport i dostawy do klienta finalnego, nie tylko biznesowego, ale też indywidualnego, gdyż realizujemy również zamówienia w kanale e-commerce. W przypadku sektora spożywczego wiele produktów wymaga utrzymania temperatury kontrolowanej na każdym etapie łańcucha dostaw, co też zapewniamy. Zarówno w przestrzeni magazynowej, która jest zorganizowana tak, aby umożliwić składowanie towarów wymagających różnych warunków termicznych, jak i w transporcie, gdzie wykorzystywane są

tu, 6°C do 10°C dla warzyw i owoców po 12°C-18°C dla takich czy innych produktów spożywczych jak czekolada.

Na ile obsługa tych dwóch branż jest podobna?

Obsługa logistyczna obu tych branż jest bardzo zbliżona. Sektor spożywczy i FMCG to, obok branży farmaceutycznej, którą FM Logistic również obsługuje, najbardziej wymagające sektory pod względem zachowania standardów jakościowych, które często też są ściśle regulowane przez okre-

kresie. W FM Logistic taką wiedzę dzielimy się z naszymi klientami i jesteśmy w stanie wspomóc ich w organizacji takiej sprzedaży od podstaw. Naszą główną przewagę konkurencyjną upatrujemy jednak przede wszystkim w usługach dla *omnichannel*, tj. obsługę „pod jednym dachem”, czyli przez jednego operatora usług logistycznych, wszystkich kanałów sprzedaży. Pozwala to na stworzenie unikalnego rozwiązania opartego na synergii pomiędzy tymi kanałami i wygenerowaniu oszczędności w takich obszarach, jak np. zasoby i koszty.

Oczywiście operacje dla e-commerce różnią się od tych w kanale tradycyjnym, chociażby ze względu na większą ilość i rozdrobnienie zamówień. Należy zatem zwrócić uwagę na produktywność i ergonomię pracy, żeby proces kompletacji nie stracił na efektywności, wykorzystując na przykład automatyzację i takie rozwiązania jak technologię *Goods to man*. Nie bez znaczenia jest także aspekt ekologiczny, na który konsumenci często zwracają szczególną uwagę i może to determinować wybór producenta/dostawcy. Staramy się zatem ograniczać zużycie folii bąbelkowej czy poduszek powietrznych na rzecz wypełniaczy kartonowych, stosować opakowania pochodzące z recyklingu, kartony z certyfikatem FSC czy ekologiczną taśmę



Anna Galas

Bezpośrednio wpłynęła na to pandemia i, zwłaszcza w początkowej fazie, unikanie przez konsumentów dużych skupisk ludzkich, a to z kolei zmieniło ich przyzwyczajenia zakupowe. Klienci przywykli i polubili zakupy internetowe nawet tych podstawowych produktów, po które wcześniej najczęściej wybierali się do sklepu. Według pracowni IGD udział sektora FMCG w sprzedaży e-commerce, która w roku 2020 stanowiła 1% całej sprzedaży internetowej w Polsce, już w tym roku może zwiększyć

dy i odciążają pracowników od powtarzalnych zajęć nie wnoszących żadnej wartości dodanej. Te ostatnie staramy się usprawniać głównie poprzez automatyzację procesów administracyjnych z użyciem RPA (Robotic Process Automation). W samych operacjach magazynowych wykorzystujemy chociażby automatyczne linie pakujące, w tym maszyny, które są w stanie same dopasować wielkość opakowania do wielkości produktu. Dzięki temu uwzględniamy w ten sposób również aspekt ekologiczny.

W branży FMCG nowe technologie pozwalają przede wszystkim na jeszcze lepszy nadzór i zachowanie bezpieczeństwa całego procesu poprzez zbieranie i wymianę informacji o produkcie między systemami w czasie rzeczywistym. Jest to szczególnie ważne w przypadku żywności świeżej.

Jakie usługi specyficzne dla branży spożywczej i FMCG są rozwijane w firmie?

W FM Logistic świadczymy szereg usług dodanych do podstawowej obsługi logistycznej. W przypadku tych branż należy zwrócić szczególną uwagę na usługę *co-packingu* i *co-manufacturingu*.

Co-packing, czyli konfekcjonowanie, operuje zazwyczaj na produkcie zamknię-

Przewagę konkurencyjną FM Logistic upatruje przede wszystkim w usługach dla *omnichannel*, czyli przez jednego operatora usług logistycznych wszystkich kanałów sprzedaży. Pozwala to na stworzenie unikalnego rozwiązania opartego na synergii pomiędzy kanałami.

papierową, zastępujemy foliopaki kurierskie lub koperty z folią bąbelkową przez koperty papierowe.

Jaki wpływ miała pandemia na obsługę tych branż, zwłaszcza spożywczej? Czy wymagania klientów są teraz większe?

Największe zawirowania pojawiły się oczywiście na początku pandemii, kiedy konsumenci kupowali na zapas. Odnotowaliśmy wówczas znaczne wzrosty aktywności. Nie chcąc zawieść naszych klientów musieliśmy podjąć szereg działań, jak: wprowadzenie dodatkowej nocnej zmiany, przesunięcie pracowników z jednostek o mniejszym ruchu tam, gdzie zleceń było więcej, zwiększenie liczby transportów.

W dalszej perspektywie największa zmiana jest zauważalna we wzroście udziału branży FMCG w kanale e-commerce.

się do 5%. W ten sposób Polska zbliżyła się do rynku brytyjskiego, gdzie udział FMCG w sprzedaży online wynosi 6% i jest najwyższy w Europie. Najszybciej zaś, według prognoz, w tym sektorze urośnie rynek sprzedaży online artykułów spożywczych, bo aż o 27,4% (CAGR 2020-2022).

Jak FM Logistic wykorzystuje nowe technologie w obsłudze tych branż?

Zadaniem nowych technologii czy automatyzacji jest przede wszystkim wspieranie naszych pracowników, którzy wciąż pozostają trzonem naszych operacji ze względu na dynamikę i elastyczność konieczną w branży logistycznej. Rozwiązania technologiczne nie zawsze są w stanie tę elastyczność zapewnić, dlatego wybieramy takie, które wspierają przede wszystkim produktywność, zapewniają precyzyjną kontrolę eliminując ewentualne ludzkie błę-

W branży FMCG nowe technologie pozwalają na jeszcze lepszy nadzór i zachowanie bezpieczeństwa całego procesu



tym, czyli opakowaniu jednostkowym lub zbiorczym bez ingerencji w sam produkt i polega na łączeniu pojedynczych produktów w multipaki, miksy produktów, etykietowaniu, foliowaniu, tworzeniu zestawów promocyjnych, stand-ów (display), które widzimy w sklepach itp.

Co-manufacturing, czyli koprodukcja, to usługa bardziej zaawansowana i wyspecjalizowana. Często oznacza pracę z otwartym produktem, pakowanie czy też rozlewanie w opakowania jednostkowe. Wymaga to odpowiednich warunków sanitarnych, certyfikatów i uprawnień, które oczywiście posiadamy. W FM Logistic świadczymy tego rodzaju usługi głównie dla klientów z branży spożywczej i kosmetycznej.



W 2021 r. Frigo Logistics oddało do użytku pierwszy w Polsce sorter produktów mrożonych. Znajduje się on w nowo wybudowanej hali, w centrum dystrybucyjnym w Radomsku.

OD LAT NA RYNKU LOGISTYKI PRODUKTÓW GŁĘBOKO MROŻONYCH

Frigo Logistics od lat specjalizuje się w obsłudze logistycznej produktów głęboko mrożonych. O specyfikę tej obsługi pytamy Jarosława Kołodziejskiego, dyrektora operacyjnego w firmie Frigo Logistics.

Jaki zakres usług oferuje operator klientom z branży spożywczej?

Możemy pochwalić się ugruntowaną pozycją na rynku. Od lat jesteśmy liderem logistyki produktów głęboko mrożonych i jest to niezmiennie nasz główny obszar działalności. Specjalizujemy się w dystrybucji, magazynowaniu oraz transporcie. Współpracujemy z największymi sieciami sklepów spożywczych w Polsce, takimi jak Auchan, Carrefour, Stokrotka, Netto, MAKRO, SPAR, czy też Aldi. Łącznie dostarczamy produkty do 4,5 tys. punktów zlokalizowanych w całej Polsce.

Obserwując trendy rynkowe i potrzeby naszych partnerów, nieustannie roz-

ważamy obsługę dla segmentu *e-grocery* – w ramach współpracy z dynamicznie rozwijającym się start-upem Pora na Pola.

Co spowodowało, że swoją ofertę firma rozszerzyła o obsługę produktów świeżych? Na ile obsługa tych dwóch rodzajów produktów jest podobna?

Zdecydowaliśmy się na rozszerzenie oferty o logistykę produktów świeżych, ponieważ takie zapotrzebowanie sygnalizowali nam nasi klienci. Obsługa segmentu *fresh* była więc naturalną konsekwencją rozwoju współpracy z partnerami, która w większości przypadków jest długofalowa. Cieszy nas zaufanie, jakim jesteśmy

jest czas, odpowiednia temperatura oraz zabezpieczenie produktów, ponieważ artykuły te, po dotarciu do klienta, muszą zachowywać swoją świeżość i spełniać wysokie standardy jakości. Produkty mrożone natomiast wymagają przechowywania i transportu w znacznie niższych temperaturach, sięgających nawet do -20 st. C (jak ma to miejsce w naszych centrach dystrybucyjnych), ale ich magazynowanie może trwać dłużej ze względu na dłuższe terminy przydatności produktów.

Czy Frigo Logistics rozwija również obsługę kanału *e-commerce*? Z jakimi wyzwaniami to się wiąże?

Segment zakupów online produktów świeżych i mrożonych najbardziej rozwinął się w pandemii. Wielu Polaków przełamało wtedy swoje obawy dotyczące świeżości i jakości produktów spożywczych (wymagających kontrolowanych temperatur bądź szybko tracących świeżość – jak warzywa i owoce), które do nich dotrą i zaczęło wtedy robić zakupy spożywcze przez internet. Dla klientów to rozwiązanie bardzo wygodne, ale od operatorów wymagało dużej optymalizacji dostaw, by czas od momentu złożenia zamówienia do dostawy był jak najkrótszy, uwzględniając niewielkie wolumeny zamówień.

Żeby odpowiedzieć na to zapotrzebowanie, w ciągu ostatnich miesięcy, wiele

Frigo Logistics od lat jest liderem logistyki produktów głęboko mrożonych, co jest głównym obszarem działalności firmy. Specjalizuje się w dystrybucji, magazynowaniu oraz transporcie i współpracuje z największymi sieciami sklepów spożywczych w Polsce.

wijamy zakres usług, by wyjść naprzeciw nowym oczekiwaniom rynku. Jakiś czas temu do naszej oferty wprowadziliśmy usługę magazynowania i transportu artykułów świeżych. Co więcej, w ubiegłym roku rozpoczęliśmy działalność na nowym dla nas polu – rynku produktów farmaceutycznych. Niedawno rozpoczęliśmy

darzeni, oraz to, że nasze wysokie standardy pracy i jakości usług przekładają się na zadowolenie klientów.

Jeśli chodzi o różnice w obsłudze tych dwóch kategorii, to produkty świeże wymagają przede wszystkim krótszego czasu realizacji dostawy do sklepu. Najbardziej istotną kwestią w tym przypadku

firm, także sieciowych, dużych supermarketów, weszło w ten segment określany jako *e-grocery*. Powstały również nowe podmioty na rynku oferujące dostarczenie zakupów nawet w 15 minut.

Jako Frigo Logistics nie tylko z zaciekawieniem przyglądaliśmy się tym działaniom, ale również prowadziliśmy rozmowy z partnerami, dzięki którym mogliśmy poznać ich potrzeby oraz poszukać możliwości wspólnych działań. W lutym nawiązaliśmy współpracę ze startupem Pora na Pola. To internetowy rynek oferujący naturalną żywność od lokalnych rzemieślników, tj. mięsa, ryby, nabiał, pieczywo oraz owoce i warzywa. Ten e-targ – sklep internetowy bardzo prędko się rozwija, o czym

Segment *e-grocery* jest bardzo przyszłościowy i cieszy nas to nowe wyzwanie, dzięki któremu nabieramy kompetencji w tym obszarze.

Jaki wpływ miała pandemia na obsługę branży spożywczej? Czy wymagania klientów są teraz większe?

Pandemia znacząco wpłynęła na rynek produktów spożywczych. Przełożyło się to na biznes – notowaliśmy zwiększenie wolumenów, na które musieliśmy szybko i elastycznie reagować (szczególnie wiosną 2021 r.) oraz skutkowało to pojawieniem się nowych podmiotów na rynku *e-grocery*, wyróżniających się bardzo szyb-

Zakupy spożywcze przez internet to rozwiązanie bardzo wygodne dla klientów, ale od operatorów wymaga dużej optymalizacji dostaw, by czas od momentu złożenia zamówienia do dostawy był jak najkrótszy, uwzględniając niewielkie wolumeny zamówień.

świadczą liczby – od początku swojej działalności rok do roku notuje wzrost przychodów średnio aż o 140%.

Jakie specyficzne usługi przeznaczone dla kanału e-commerce są rozwijane w firmie?

Do obsługi zamówień internetowych korzystamy z mniejszych samochodów,

ką dostawą, nawet w przypadku niewielkich zamówień.

Zmieniły się również nasze przyzwyczajenia. Podczas *lockdownu* Polacy zaczęli nie tylko bardziej gromadzić zapasy żywności – tu obok produktów sypkich czy puszkowanych świetnie sprawdziły się mrożonki – chętniej również zaczęliśmy korzystać z potraw gotowych czy półproduktów, z uwagi na zamknięcie



Frigo Logistics zdecydowało się na rozszerzenie oferty o logistykę produktów świeżych, gdyż takie zapotrzebowanie sygnalizowali klienci

rozpoczęliśmy również dostawy kartonowe. Tak samo jak w przypadku współpracy ze sklepami stacjonarnymi, również w obsłudze e-sklepów najważniejsze jest, aby dostawy były realizowane w kontrolowanych temperaturach, odpowiednich dla poszczególnych produktów – łańcuch chłodniczy nie może zostać przerwany. Jako firma, która posiłkuje się usługami podwykonawców, odpowiadamy za całość dostaw zamówień Pora na Pola do odbiorców, odpowiadając za jakość i bezpieczeństwo procesu.

restauracji. Był to dla nas, jako operatora logistycznego, bardzo intensywny i pełen wyzwań czas.

Na ile firma korzysta z nowych technologii w obsłudze klientów?

Inwestycje w technologie, a w szczególności w automatykę, są dla nas bardzo ważne – z uwagi na braki kadrowe na rynku oraz możliwość usprawnienia procesów i odciążenia naszych pracowników w przypadku pracy w wymagają-



Jarosław Kołodziejski

czych warunkach, jakie panują w mroźniach.

Jako Frigo Logistics w 2021 r. oddaliśmy do użytku naszą flagową inwestycję – pierwszy w Polsce sorter produktów mrożonych. Znajduje się on w nowo wybudowanej hali w naszym centrum dystrybucyjnym w Radomsku. Rozwiązanie to pozwala na sprawną kompletację w temperaturze –20 st. C. Inwestycja znacząco przyspiesza przygotowanie wysyłek do poszczególnych sklepów z całej Polski – przy zachowaniu bezpieczeństwa i najwyższej jakości.

Nasz sorter wspiera obsługę dwóch dużych sieci handlowych w Polsce – Carrefour oraz Auchan, które obsługują



Produkty świeże wymagają krótszego czasu realizacji dostawy do sklepu niż mrożone

ne są w modelu *cross-dock*, czyli bez magazynowania. Proces przyjęcia, sortowania, kompletacji, wydania oraz dystrybucji towaru odbywa się w ciągu 24 godzin. Towary, po dostarczeniu przez producentów trafiają do strefy sortowania i tam następuje automatyczny podział na poszczególne sklepy. Tego samego dnia rozpoczynamy również dystrybucję do naszych klientów.

Obszarów, w których technologie wspierają naszą działalność jest oczywiście znacznie więcej. W ostatnim czasie, oprócz zautomatyzowanego sortera, zainwestowaliśmy również w specjalne narzędzia IT, które wyznaczają naszym kierowcom zmodyfikowane i zoptymalizowane trasy. Pozwalają one zmniejszyć zużycie paliwa, emisję CO₂ oraz skrócenie czasu dostaw.



Decyzja o wyborze typu kontenera i tym samym wymaganego poziomu ochrony towarów, uzależniona jest od stopnia ich wrażliwości oraz warunków klimatycznych, na których działanie będą narażone podczas całego procesu transportowego

UNIWERSALNY, Z WKŁADEM IZOLACYJNYM, A MOŻE LEPIEJ CHŁODNICZY?

HILLEBRAND RADZI JAKI TYP KONTENERA WYBRAĆ DO TRANSPORTU WINA, NAPOJÓW CZY SOKÓW

– Czy mój towar dotrze w dobrym stanie? – To pytanie bardzo często zadają sobie dostawcy towarów wrażliwych na transport, takich jak wina, alkohole i soki.

W transporcie wykorzystywane są różnego typu kontenery, a od ich wyboru może zależeć jakość przewożonych ładunków. Istotne jest to zwłaszcza teraz, gdyż planując wysyłkę, trzeba się liczyć z tym, że w obecnej, nieprzewidywalnej sytuacji na rynku transportowym, mogą wystąpić problemy z dostępnością kontenerów. Eksperti Hillebrand, globalnego operatora logistycznego specjalizującego się w transportach dla branży *beverage*, wyjaśniają co należy brać pod uwagę przy planowaniu dostawy alkoholi, soków i innych napojów.

Najczęstszą przyczyną psucia się towarów wrażliwych na warunki transportu, takich jak wina czy soki, jest szok termiczny, zanieczyszczenia i wilgotność powietrza. Ekstremalne zmiany temperatury i wilgotności mogą nieodwracalnie uszkodzić płyny, zmienić ich smak i konsystencję. Wybór odpowiedniego kontenera ma więc dla dostawców kluczowe znaczenie. Jaki kontener wybrać? Uniwersalny, z wkładem izolacyjnym czy chłodniczy?

Kontenery uniwersalne ogólnego przeznaczenia

W przypadku transportu ładunków, na które wpływu nie mają takie czynniki jak temperatura, wilgotność czy nieprzyjemne zapachy, dobrym i ekonomicznym wyborem są uniwersalne kontenery - 20' i 40'.

Przeznaczone są do przewozu towarów w opakowaniach. Można je wykorzystać również do masowego transportu płynów luzem z wykorzystaniem zbiornika elastycznego flexitanka instalowanego wewnątrz kontenera. Inaczej sytuacja wygląda kiedy ładunek jest bardziej wrażliwy na czynniki powstające w trakcie jego przewozu.

Kontenery z wkładem izolacyjnym

W przypadku towarów, które wymagają ochrony przed nagłymi zmianami temperatur wywołującymi szok termiczny, wilgoć, kondensację pary, albo przed zanieczysz-

czeni, zapobiegając zmianom temperatury, które mogą zepsuć jakość wina i innych artykułów spożywczych. Zapewniają też ochronę przed zanieczyszczeniami, gdyż instalowane wewnątrz kontenera, tworzą powłokę ochronną, wykonaną z materiałów przeznaczonych do kontaktu z żywnością. Opracowane przez ekspertów Hillebrand nowoczesne i opatentowane folie termostaticzne VinLiner odbijają aż 94% ciepła, czyli prawie dwa razy więcej niż inne tego typu wkłady i pozwalają na utrzymanie stałej temperatury podczas transportu. Po umieszczeniu i „zamknięciu” w nich wrażliwego ładunku, temperatura wewnątrz może wzrosnąć maksymalnie do 11°C (w zależności od temperatury pakowania).

Najczęstszą przyczyną psucia się towarów wrażliwych na warunki transportu, takich jak wina czy soki, jest szok termiczny, zanieczyszczenia i wilgotność powietrza. Ekstremalne zmiany temperatury i wilgotności mogą nieodwracalnie uszkodzić płyny, zmienić ich smak i konsystencję.

czniami krzyżowymi czy zapachami, dobrym rozwiązaniem będzie umieszczenie w kontenerze uniwersalnym specjalistycznego termicznego wkładu izolacyjnego.

Wkłady izolacyjne nie chłodzą i nie ogrzewają, ale zmniejszają efekty ciepłego promieniowania, przewodzenia i konwek-

Zainstalowanie termicznej folii izolacyjnej wewnątrz kontenera uniwersalnego skutecznie chroni wrażliwe towary podczas długich transportów, nawet tych trwających 40 dni i więcej. Warto też podkreślić, że jeśli chodzi o możliwość kontrolowania temperatury, w porównaniu do kontenerów

chłodniczych, wykorzystanie termicznej folii jest opcją bardziej ekonomiczną i jednocześnie przyjazną dla środowiska. Folie termostatyczne Hillebrand w porównaniu do kontenerów chłodniczych zapewniają 23-procentową redukcję emisji gazów cieplarnianych i są też wykonane z materiałów nadających się do recyklingu.

Kontenery chłodnicze

Są one najlepszym rozwiązaniem w transporcie towarów łatwo psujących się i wrażliwych, które wymagają przechowywania w ściśle określonych temperaturach. Agregaty w kontenerach chłodniczych zapewniają cyrkulację zimnego powietrza, działając jak gigantyczna lodówka. Ich praca jest zazwyczaj sterowana cyfrowo. Są one jednak droższym wyborem i mniej przyjaznym dla środowiska. Jak obliczyli eksperci Hillebrand, ślad węglowy w przypadku transportu w kontenerze '20 uniwersalnym i z wkładem izolacyjnym, w których można przewieźć 9 900 l wina, wynosi 1930 kg/CO₂e. W kontenerze '20 chłodniczym można przetransportować już tylko 7 500 l wina, a ślad węglowy równa się 2 510 kg/CO₂e.

Kontenery chłodnicze są najlepszym rozwiązaniem w transporcie towarów łatwo psujących się i wrażliwych, które wymagają przechowywania w ściśle określonych temperaturach

Co więc wybrać?

Decyzja o wyborze typu kontenera i tym samym wymaganego poziomu ochrony towarów, uzależniona jest od stopnia ich wrażliwości oraz warunków klimatycznych, na których działanie będą narażone podczas całego procesu transportowego. Dlatego też eksperci Hillebrand, przed

podjęciem decyzji o wyborze rodzaju środka transportu, szczegółowo analizują nie tylko trasy dostaw morskich w oparciu o bardzo dokładne prognozy pogody WMO (Światowa Organizacja Meteorologiczna), ale też wilgotność, dokładny czas transportu, warunki przeładunków w portach oraz wiele innych czynników. |

MM



ASSTRA.PL

CREATED BY PEOPLE, POWERED BY TECHNOLOGY



SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI: ✉ SALES@ASSTRA.PL ☎ +48 22 59 29 500



Zasoby palet z tworzywa sztucznego CS1 w jednym z 29 magazynów przedsiębiorstwa logistycznego należącego do dużej grupy z branży handlu żywnością we Francji, porównywalnej z sieciami Rewe czy Edeka działającymi w Niemczech

FRANCUSKI OPERATOR LOGISTYCZNY STAWIA NA PALETĘ CS1 FIRMY CRAEMER

Operator logistyczny piątej pod względem wielkości grupy branży handlu żywnością we Francji, pożegnał się z drewnianymi paletami i tworzy swoje własne zasoby palet z tworzywa sztucznego. Na potrzeby wewnętrznego przepływu towarów między 29 magazynami i niemal 1600 supermarketami sieci handlowej zainwestował w 330 tys. palet z tworzywa sztucznego – palety CS1 firmy Craemer.

Pierwsze palety dostarczono w 2018 r., a od 2020 wszystkie sztuki objęte zleceniem są użytkowane przez klienta. Do głównych czynników zamiany drewna na tworzywo sztuczne należą: chęć poprawy warunków pracy magazynierów, postępująca automatyzacja oraz polityka zrównoważonego rozwoju.

Przeznaczone dla artykułów mieszanych

Przedsiębiorstwo logistyczne zatrudnia 5000 pracowników i dostarcza rocznie 700 milionów jednostek opakowaniowych, wykorzystując 1800 ciężarówek. Operator logistyczny wykorzystuje palety z tworzywa sztucznego wyłącznie

do paletyzowania i transportu komisjonowanych artykułów mieszanych – tak zwanych palet heterogenicznych – w ramach zaopatrzenia niemal 1600 supermarketów, obsługiwanych bezpośrednio z własnych magazynów towarów.

– Niemal całkowicie zamknięta powierzchnia odkładacza palet CS1 idealnie nadaje się do przewożenia towarów workowanych, kartonów i innych jednostek opakowaniowych – mówi Cyril Wahl, dyrektor sprzedaży w Craemer France Sarl. – Dzięki wyposażeniu nośników w trzy metalowe profile, na palecie umieszczonej w regale wysokiego składowania można bezpiecznie przechowywać towar ważący do 1000 kilogramów. Z uwagi na fakt, że firma spedycyjna wyposaża

ła swoje ciężarówki w regały do palet, dostarczane przez nas palety CS1 posiadają specjalne płozы antypoślizgowe. Rozwiązanie to zapobiega przesuwaniu się palet spoczywających na śliskich i wąskich belkach regatów w czasie transportu – kontynuuje.

Przewaga palet z tworzyw sztucznych nad drewnianymi

Według rzeczownika operatora logistycznego, przejście na nośniki z tworzyw sztucznych służy realizacji wielu celów. Z jednej strony w przyszłości mają być stosowane tylko takie palety, które będą działać w połączeniu z nowo wprowadzaną we własnych magazynach automatyką. Zdeformowane palety z drewna groziły blokowaniem mechanicznych przenośników rolkowych i łańcuchowych. Dzięki własnym zasobom palet z tworzywa sztucznego można też ograniczyć uzależnienie od palet drewnianych, zapewniając płynny przepływ towarów w ramach łańcucha dostaw. Z drugiej strony chodzi o poprawę warunków pracy magazynierów, a co za tym idzie, o spełnienie założeń związanych z odpowiedzialnością społeczną firmy (Corporate Social Responsibility). Od tej pory nie ma możliwości zranienia się drzazgami. Poza tym paleta z tworzywa sztucznego CS1, ważąca 17 kilogramów, jest znacznie łatwiejsza w przenoszeniu niż drewniana paleta, która waży 23 kilogramy.

Innym decydującym kryterium jest zgodność palet Craemer z założeniami polityki zrównoważonego rozwoju. – Fakt, że CS1 produkowana jest z wysokiej jakości polietylenu (PE) pochodzącego ze sprawdzonych źródeł, a na koniec cyklu życia można ją przekazać do recyklingu, koresponduje z zasadami zarządzania środowiskowego sieci handlowej, która realizuje założenia polityki zrównoważonego rozwoju – komentuje Cyril Wahl. Grupa rozpoczęła między innymi sortowanie i ponowne przetwarzanie odpadów opakowaniowych generowanych w marketach, realizowane w specjalnie do tego powołanej firmie zajmującej się recyklingiem. Jeszcze jeden plus CS1: podobnie jak wszystkie pozostałe palety firmy Craemer, jest ona ekstremalnie wytrzymała i wykazuje się wieloletnią trwałością również w przypadku dużej liczby procesów przepakowywania – zawdzięcza to swojemu projektowi i wykonaniu w formie jednego elementu w ramach produkcji metodą formowania wtryskowego. I



Przedstawicielstwo w Polsce

Polska Zachodnia
Jacek Udziński
tel. 666 403 390
jacek.udzinski@craemer.com

Polska Wschodnia
Arkadiusz Wissuwa
tel. 608 635 059
arkadiusz.wissuwai@craemer.com

www.craemer.com/pl

Dzięki wysokim prędkościom otwierania i zamykania bram, w połączeniu z najkrótszymi czasami otwarcia, hala w bezpośrednim sąsiedztwie bramy nie wychładza się nadmiernie w zimnych porach roku

NIEZAWODNE BRAMY SZYBKOBIEŻNE SŁUŻĄ JUŻ PRZESZŁO OD 20 LAT

BRAMY EFAFLEX W FIRMIE SCHWARZWALDMILCH GMBH OFFENBURG

Produkty opuszczające zakład w Offenburgu mają niezwykle wiele zastosowań. Są wykorzystywane w przetworach na bazie mleka oraz artykułach spożywczych, a także specjalnych wyrobach farmaceutycznych. Głównym przedmiotem działalności firmy obecnie jest osuszanie oraz uszlachetnianie wyrobów. Są one stosowane w artykułach spożywczych, suplementach diety i pomocniczych substancjach dla przemysłu farmaceutycznego. Tak jak różne są produkty i procesy ich wytwarzania, tak różne jest przeznaczenie i lokalizacja szybkobieżnych bram firmy EFAFLEX stosowanych w zakładzie.

Teren zakładu w centrum Offenburga został wzniesiony w latach 1952-1969 wokół starego zakładu mleczarskiego z 1944 r. Nowe produkty wymagają nowego wyposażenia produkcyjnego. W tym celu potrzebne były również bardziej nowoczesne budynki. – *Wraz z rozwojem naszego przedsiębiorstwa wielokrotnie miały tutaj miejsce rozbudowy i modernizacje* – mówi Frank Bonacker z działu Centralnego Planowania Projektów. Podczas obchodu zakładu, zwraca uwagę na kilka szybkobieżnych bram rolowanych. – *Niektóre bramy firmy EFAFLEX mają ponad 20 lat* – zaznacza.

Do różnych celów

Pomieszczenia produkcyjne oraz linie do napełniania i pakowania są hermetycznie zamknięte za pomocą bram EFA-SRT® EC (Easy Clean) do pomieszczeń sterylnych. Od roku 1993 roku firma działa jako producent kontraktowy, a zarazem niezawodny partner dla znanych firm z branży spożywczej i farmaceutycznej. Jak w wielu firmach produkujących dla tych sektorów przemysłu, również w Schwarzwaldmilch Offenburg na wielu obszarach produkcyjnych pracuje się z podciśnieniem lub nadciśnieniem. Na tych obszarach bramy EFA-SRT® EC gwarantują bardzo wysoki stopień hermetyczności, dzięki czemu ciśnienie w pomieszczeniu pozostaje stabilne.

W innych działach dużej, regionalnej mleczarni bramy szybkobieżne firmy EFAFLEX zapewniają utrzymanie nadciśnienia. Materiały pomocnicze dla przemysłu farmaceutycznego nie mogą być zanieczyszczone przez obce cząstki, dlatego strumień powietrza musi zawsze wydobywać się z pomieszczenia, gdy otwierają się drzwi.

Bramy EFAFLEX zostały zamontowane jednak nie tylko w celu zachowania odpowiednich różnic ciśnienia. Pracownicy w magazynie wysyłkowym muszą mieć np. zapewnioną temperaturę na jednakowym poziomie. Dzięki wysokim prędkościom otwierania i zamykania bram, w połączeniu z najkrótszymi czasami otwarcia, hala w bezpośrednim sąsiedztwie bramy nie wychładza się nadmiernie w zimnych porach roku. – *Tutaj, w magazynie wysyłkowym mamy prawdopodobnie jedną z pierwszych bram firmy EFAFLEX, zamontowanych w zakładzie* – mówi Frank Bonacker. – *Podobnie jak kilka innych bram, także ta została przeniesiona tutaj przynajmniej raz z innego miejsca zakładu. I działają one bez problemu już od wielu lat. Na pewno zdecydowałbym się ponownie na zakup bram EFAFLEX* – zaznacza.

Specjalista w zakresie bezpiecznego osuszania

Firma Schwarzwaldmilch GmbH Offenburg liczy sobie 80 lat tradycji. W 1932 r. w dziel-

nicy Oststadt w Offenburgu została założona Ortenauer Milchhandels-Agentur (Agencja sprzedaży mleka Ortenauer). W 1935 r. zakupiono obecną siedzibę przy ulicy Okenstraße. Już w latach 50-tych firma Schwarzwaldmilch GmbH Offenburg była znana jako producent twarogu, jogurtu, masła i sera śmietankowego. Firma w coraz większym stopniu zajmowała się produkcją pasz dla zwierząt oraz żywności w proszku, płynnej i specjalnej. Od tego czasu specjalizuje się w sektorach technologicznych osuszania, filtracji, separacji i fermentacji. Od 1993 r. jest również producentem kontraktowym artykułów spożywczych, suplementów diety i substancji pomocniczych dla branży farmaceutycznej. W roku 2005, w zakładzie Schwarzwaldmilch we Freiburg, skupiono całą produkcję świeżej żywności. Od tego czasu głównym przedmiotem działalności Schwarzwaldmilch GmbH Offenburg jest suszenie mleka i artykułów spożywczych oraz produkcja kontraktowa.

Brama szybkobieżna EFA-SRT® EC

Inżynierowie skonstruowali bramę EFAFLEX w ścisłej współpracy z przedstawicielami przemysłu spożywczego. EFA-SRT® EC to optymalne rozwiązanie do wszystkich wewnętrznych przejść w zakładach, w których panują najwyższe wymagania w zakresie higieny, np. w zakładach przemysłu spożywczego. EFA-SRT® EC jako jedyna higieniczna brama rolowana do zastosowania w przemyśle spożywczym jest polecana przez Niemieckie Zrzeszenie Kontrolerów Żywności [Bundesverband der Lebensmittelkontrolleure] e. V. (BVLLK).

Cała konstrukcja bramy rolowanej jest wykonana seryjnie ze stali szlachetnej. Elastyczny płaszcz spełnia wymagania HACCP i FDA. Dzięki kompaktowej konstrukcji EFA-SRT® EC może być również używana w stosunkowo ciasnych miejscach. Blokadę pokryw ościeżnic można łatwo zwolnić i otworzyć je do czyszczenia. BVLLK zwraca szczególną uwagę na możliwość czyszczenia pianą oraz myjką parową.

Oslona walka nawojowego jest skośna, aby ciecze mogły swobodnie spływać i aby nie kapąły na drogę transportową lub produkty spożywcze. W prosty sposób można również osłonę obrócić do góry i łatwo wytrzeć jej spód.

Konstrukcja bramy EFA-SRT® EC jest dopracowana we wszystkich szczegółach. Elementy elektryczne i elektroniczne mikroprocesorów i przetwornic częstotliwości są umieszczone w skrzynce sterowniczej wykonanej z V2A o stopniu ochrony IP 65. |

MM



Solo 5G z bezpieczną dla środowiska baterią nikolowo-kadmową

NOWY WYMIAR MONITORINGU TRANSPORTU

Pełny monitoring przesyłek to jedno z ważniejszych zadań jakie stoi przed firmami logistycznymi, gdyż zarówno nadawcy jak i odbiorcy chcą wiedzieć, gdzie w danym momencie są ich towary i kiedy dotrą do celu. Coraz częściej na rynku pojawiają się rozwiązania odpowiadające na ich potrzeby, a jednym z bardziej zaawansowanych jest oferta amerykańskiego startup-u Tive, Inc.

Proponowane przez niego rozwiązanie łączy najnowocześniejszą technologię i logistykę, a oferuje pełen monitoring stanu przesyłek, który dotyczy temperatury, wilgotności i miejsca, w którym znajduje się paczka. Z możliwości tych mogą od stycznia korzystać firmy w Polsce, które dołączyły do innych rynków europejskiej oraz rynku Stanów Zjednoczonych, z którego wywodzi się startup. Swoje pierwsze biuro w naszym kraju Tive otworzyło w Katowicach.

– Wartość polskiego eksportu wyniosła w 2021 roku 1 305,2 mld zł^{*)}. Podobną wartość przedstawia import (1 308,1 mld zł^{*)}. Polska jest więc dla nas naturalnym kierunkiem rozwoju – twierdzi Marcin Zasuń, dyrektor sprzedaży Tive, Inc. na Polskę.

Z wykorzystaniem technologii 5G

Rozwiązania technologiczne w projektowaniu łańcucha dostaw logistyka wykorzystuje od lat. Odbiorcy dostają powiadomienia z punktów kontrolnych po zakończeniu każdego z etapów transportu. Większość firm monitoruje także sygnały GPS środka

transportu, np. tira, w którym znajduje się paczka. Inne rozwiązania pozwalają na śledzenie statków, samolotów lub pociągów. Rozwiązanie Tive jest bardziej uniwersalne i dokładniejsze. Dzięki wykorzystaniu technologii 5G, internetu rzeczy oraz chmury obliczeniowej i umiejscowieniu w samej przesyłce małego urządzenia o nazwie Tracker pozwala na bieżące śledzenie

Tracker pozwala na bieżące śledzenie przesyłek na specjalnie zaprojektowanej platformie, niezależnie od wykorzystywanego rodzaju środka transportu, a także przy zmianie sposobu przewozu paczek np. w transporcie kombinowanym.

przesyłki na specjalnie zaprojektowanej platformie, niezależnie od wykorzystywanego rodzaju środka transportu, a także przy zmianie sposobu przewozu paczek, np. w transporcie kombinowanym.

– Technologia wykorzystywana przez Tive może być zaimplementowana w dowolnym momencie i w każdym miejscu pozwalając naszym klientom nie tylko na monitorowanie przesyłek w czasie rzeczywistym pod względem lokalizacji, ale

także warunków, w jakich znajdują się one w danym momencie. Jest to niezwykle istotne nie tylko w przypadku przewozu np. produktów medycznych, dzieł sztuki, czy też sprzętu elektronicznego, ale także przy transporcie żywności, np. owoców i warzyw – wyjaśnia Marcin Zasuń.

Trackery wielokrotnego użytku

Trackery, które pozwalają na monitorowanie przesyłek, są montowane bezpośrednio na opakowaniu (lub wewnątrz opakowania) – kartonie, palecie lub kontenerze, co oznacza, że monitorowana może być nawet najmniejsza paczka. Dostępnych jest 5 modeli urządzenia: Tracker Podstawowy, Solo 5G, Solo 5G z bezpieczną dla środowiska baterią nikolowo-kadmową, Solo 2G oraz Beacons. Są one przeznaczone dla sektora B2B, ale trwają prace nad stworzeniem Trackerów zaprojektowanych dla B2C. W zależności od modelu można śledzić lokalizację, sprawdzić otwarcie przesyłki, zmianę natężenia światła (np. jeśli ktoś otworzy kontener lub paczkę), temperaturę, wilgotność, upadek czy też wstrząs, a nawet orientację przesyłki. Urządzenie może działać od kilkudziesięciu do kilkuset godzin bez ładowania, w zależności od częstotliwości nadawanego do odbiorcy sygnału. Przy regularnym ładowaniu można je wykorzystywać ok. 20 lat. Urządzenie można kupić na własność lub korzystać z abonamentu.

Trackery komunikują się z platformą Tive w czasie rzeczywistym dzięki wykorzystaniu sieci Wi-Fi, GPS w triangulacji sieci komórkowej oraz w przypadku braku sieci – śledzenia satelitarne. Intuicyjna platforma pokazuje dokładną lokalizację i parametry

przesyłki. W przypadku zmiany jednego z monitorowanych parametrów, użytkownik dostaje powiadomienie sms, email lub powiadomienie systemowe (API, webhook).

– Nasze rozwiązania są przyszłością rynku dostaw. Tive, jako jedna z pierwszych firm na świecie skupia się na monitorowaniu przesyłek, a nie środka transportu, czy też weryfikacji punktów kontrolnych – podsumowuje Marcin Zasuń. |

EH

^{*)} <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-grudzien-2021-roku,1,113.html>

PAKIET MOBILNOŚCI TO PROBLEM DLA POLSKIEJ BRANŻY TRANSPORTOWEJ



2 lutego wszedł w życie kolejna część przepisów europejskich dla branży transportu w ramach Pakietu Mobilności. Dotyczą one m.in. zmian w delegowaniu pracowników i dostępie do rynku europejskiego.

Przepisy zaczynają traktować kierowców międzynarodowych jako pracowników delegowanych. Oznacza to, że pracownicy przy większości kursów będą rozliczani po stawkach krajów, w których realizują zlecenia. Dodatkowo w życie wchodzi nowe regulacje odnośnie przerw w pracy, powrotów do kraju czy dni bez wyjazdu.

Balagan z wprowadzeniem e-TOLL, podwyższenie płacy minimalnej, niepewność płynąca z przepisów Polskiego Ładu,



Paweł Turniak

inflacja, podwyżki cen paliw, a teraz druga odsłona Pakietu Mobilności komplikują życie polskiemu przewoźnikowi, zmniejszając jego konkurencyjność na europejskim rynku usług transportowych.

Ograniczenia spowodowane nowymi przepisami

Pakiet Mobilności w teorii ma za zadanie poprawić warunki pracy kierowców i zrównać konkurencyjność europejskich firm transportowych. Pojawia się szereg zmian i ograniczeń:

- l konieczność dokładnego rozliczenia wynagrodzenia kierowców według układu zbiorowego i stawek kraju, w którym zrealizowano przewóz;
- l ograniczenie liczby przewozów kabotażowych w innym kraju do 3 na tydzień (jednym pojazdem);

- l dodanie do rejestru ERRU i KREPTD tzw. ratingu przedsiębiorstwa, określającego współczynnik występowania naruszeń;
- l obowiązek powrotu pojazdu do bazy raz na 8 tygodni;
- l obowiązek kierowcy wprowadzenia do tachografu symbolu państwa, do którego wjechał.

Pakiet Mobilności w praktyce bardzo utrudnia działanie naszym przewoźnikom na unijnym rynku. Przykładem jest choćby konieczność precyzyjnego wyliczenia wynagrodzenia kierowcy za pracę za granicą oraz ścisłe przestrzeganie przerw w pracy. Wymaga to sporego zaangażowania kierowców i bardziej zaawansowanych systemów informatycznych.

Wzrost biurokracji i obowiązków raportowych

Firmy transportowe operujące na rynku europejskim muszą znacząco zwiększyć swoje zaangażowanie w zbieranie danych o transportach i ich rzetelne przetwarzanie. Europejskie służby kontrolne muszą mieć wgląd do jednej wspólnej bazy naruszeń. Niezbędna jest zatem konieczność analizowania na bieżąco przez przewoźnika czasu pracy kierowcy.

Rozliczenie stawki pracownika, który przekracza kilkanaście obszarów prawnych w ciągu miesiąca w transporcie międzynarodowym jest niewykonalne bez systemu in-

Rozwiązaniem jest system

Seris Konsalnet jest producentem systemu Smart GPS, który służy do zarządzania flotą pojazdów, rozliczaniem czasu pracy kierowców również na trasach europejskich oraz dbającym o poprawność rozliczeń. Kontroluje on zarówno pozycję pojazdu jak i kierowcy, rozlicza koszty pracy pojazdu i kierowcy oraz diety krajowe i zagraniczne. Jego funkcjonalności oparte są na urządzeniach lokalizacyjnych, podpiętych do magistral CAN, dających dostęp do informacji o przebiegu pojazdu, wskazaniach tachografu, obrotach silnika, spalaniu i wielu innych parametrach. Istnieje również możliwość monitorowania pozycji telefonu kierowcy dzięki aplikacji Seris Connect, co dodatkowo pomaga w potwierdzeniu pozycji pojazdu i sprawowaniu kontroli nad kierowcą. Liczne integracje z giełdami transportowymi, TMS, platformami logistycznymi czy sieciami stacji paliw, w połączeniu z podstawowymi usługami monitorowania czy zabezpieczenia ładunku, wspierają przewoźników w ich codziennej pracy. Jedną z funkcji systemu Seris Smart GPS jest wyznaczanie obszarów i korytarzy w celu precyzyjnej kontroli trasy kierowcy i kosztów realizowanego zlecenia. W świetle oczekiwanych zmian prawnych, kluczowa staje możliwość pobierania w dowolnym momencie plików DDD z karty kierowcy i tachografu oraz wie-

Seris Konsalnet jest producentem systemu Smart GPS, który służy do zarządzania flotą pojazdów, rozliczaniem czasu pracy kierowców również na trasach europejskich oraz dbającym o poprawność rozliczeń.

formatycznego. Firmy transportowe muszą szukać sprawdzonych i pewnych rozwiązań zmierzających do redukcji kosztów z powodu wzrostu wynagrodzeń pracowniczych. Prognozuję, że i tak wzrosną koszty transportu – ze wstępnych szacunków wynika, że nawet o 30%.

dza zarządzającego transportem o dostępnym czasie pracy kierowcy, co wydaje się kluczowe w kontekście wejścia w życie uregulowań Pakietu Mobilności. l

*Paweł Turniak,
dyrektor ds. systemów GPS,
Seris Konsalnet*



Monitoring okresowy zlecenia, czyli time&tour, pozwala na czasowe udostępnienie monitoringu klientowi, dając również możliwość zdefiniowania trasy zlecenia wraz z miejscami załadunku i rozładunku oraz wyliczeniem ETA

VISIBILITY A TRANSPARENTNOŚĆ ŁAŃCUCHA DOSTAW

W ostatnich latach transparentność i optymalizacja łańcuchów dostaw zyskuje na znaczeniu. Wykorzystywanie do maksimum przestrzeni ładunkowej i lepsze planowanie przejazdów staje się coraz ważniejsze w obecnej sytuacji geopolitycznej. By sprostać temu wyzwaniu, nieodzowne mogą okazać się kompleksowe narzędzia visibility.

W logistycznych podsumowaniach 2021 roku zwracano uwagę na wyraźny trend dążenia do zwiększenia kontroli w zarządzaniu łańcuchami dostaw. W związku z zaangażowaniem w ich realizację wielu podmiotów i zmianami regulacji prawnych, już w grudniu przewidywano, że bieżący rok upłynie pod znakiem poprawy koordynacji zleceń, lepszego wykorzystywania przestrzeni ładunkowej i śledzenia statusu transportów w czasie rzeczywistym. Chcąc uzyskać w tym obszarze wymierne korzyści i oszczędności, warto znać możliwości, jakie daje visibility.

Przewaga dzięki visibility

Visibility, czyli cyfrowe śledzenie statusu zleceń transportowych, daje możliwość automatycznego opomiarowania czynności, które wcześniej nie były mierzone lub były mierzone w mało ustrukturyzowany sposób. Kluczowe jest to, żeby firma decydująca się na monitoring w czasie rzeczywistym, miała jasną wizję powodu, dla którego rozwiązanie jest wdrażane. Niezależnie od tego, czy celem jest lepszy dobór przewoźników do zleceń określonego typu, czy też lepsze planowanie załadunku i rozładunku pozwalające uniknąć kar za opóźnienia, żeby zrealizować założenia, trzeba najpierw je poczynić. Żeby tracking

w czasie rzeczywistym przyniósł realne korzyści biznesowe, trzeba myśleć o nim w szerszym kontekście.

Monitorowanie pojazdu czy monitorowanie zlecenia?

Obecnie standardem jest monitorowanie pojazdów zakontraktowanych na stałe przez firmy zlecające. Dzięki temu klient

nie monitoringu klientowi, dając również możliwość zdefiniowania trasy zlecenia wraz z miejscami załadunku i rozładunku oraz wyliczeniem ETA. – *W udostępnieniu monitoringu zlecenia przez platformę CO³ to wykonawca określa na jaki czas udostępnia monitoring zlecenia transportowego. Klient nie musi posiadać własnego konta w platformie, aby z tego o monitoringu skorzystać – mówi Paweł Tronina, CCO i Co-founder CO³ Sp. z o.o. – Co więcej, integrując swoje pojazdy w platformie, fir-*

Standardem jest monitorowanie pojazdów zakontraktowanych na stałe przez firmy zlecające. Dzięki temu klient uzyskuje stały wgląd do pozycji wybranych pojazdów określonych przez numer rejestracyjny.

uzyskuje stały wgląd do pozycji wybranych pojazdów określonych przez numer rejestracyjny. Zaletą monitoringu permanentnego jest możliwość zaplanowania miejsc rozładunku i załadunku tak, żeby maksymalnie zminimalizować puste przejazdy, co szczególnie w czasie wzrostu cen paliwa jest ekonomicznie zasadne. Jednak dla firm korzystających z usług wielu różnych przewoźników często lepiej sprawdza się usługa typu time&tour. Monitoring okresowy zlecenia pozwala na czasowe udostęp-

nia transportowa ma możliwość udostępniania ich lokalizacji swoim klientom jednocześnie zyskując darmowy podgląd własnej floty.

Czy monitorowanie zleceń z giełdy jest możliwe?

Należy spodziewać się, że w obliczu narastającego problemu braku kierowców,

wzrośnie liczba przypadków doraźnego poszukiwania partnerów na giełdach transportowych. Stałe śledzenie pojazdów będzie uszczelniać monitoringowi pojedynczych zleceń transportowych. – Naszym celem jest umożliwienie klientom możliwości mierzenia efektywności konkretnych wykonawców, nawet gdy podejmują oni pojedyncze zlecenie – mówi Grzegorz Patynek, CEO i Co-founder CO³. – Firmom korzystającym z giełd transportowych udostępniliśmy wyszukiwarkę umożliwiającą weryfikację, czy dany przewoźnik lub pojazd udostępnia lokalizację przez naszą platformę. W takim przypadku nawet zlecenie pomiędzy nowymi partnerami biznesowymi może mieć szybko uruchomiony monitoring. Akceptacja przez wykonawcę transportu żądania monitoringu od zleceniodawcy

Celem CO³ jest umożliwienie klientom możliwości mierzenia efektywności konkretnych wykonawców, nawet gdy podejmują oni pojedyncze zlecenie



jest tu równoznaczna z rozpoczęciem monitoringu. Warunkiem skorzystania z usługi express monitoringu jest to, że zarówno klient, jak i firma transportowa muszą być użytkownikami naszej platformy – dodaje Patynek. Praca w tym modelu daje dostęp do nowej bazy wykonawców oraz gwarantuje komfort realizacji zlecenia, co może pozytywnie wpłynąć na budowę trwałej relacji na linii klient-przewoźnik.



Firmy korzystające z giełd transportowych mogą w CO³ szybko zweryfikować czy dany przewoźnik lub pojazd udostępnia lokalizację przez platformę. W takim przypadku nawet zlecenie pomiędzy nowymi partnerami biznesowymi może mieć szybko uruchomiony monitoring

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



Rynek przewoźnika a wymagania klienta

W czasie, gdy to firmy transportowe mają silniejszą pozycję negocjacyjną, wiele małych i średnich firm obawia się nałożenia wymogu udostępnienia lokalizacji

mę, daliśmy starań, aby jej interfejs był przyjazny dla przewoźników. Sposób funkcjonowania systemu CO³ zapewnia im odpowiedni poziom prywatności. Przewoźnicy zyskują także korzyść w postaci bezpłatnego monitoringu własnej floty. Choć dla klientów zlecających transport główną korzyścią naszego rozwiązania jest fakt możliwości integracji API i połączenia danych zbieranych przez różne narzędzia widelnic, dla firm transportowych ważny jest prosty i przyjazny proces integracji floty, możliwość wdrożenia już od pierwszego pojazdu oraz uzyskanie danych niezależnie od dostawcy lub liczby dostawców GPSa – stwierdza Grzegorz Patynek. – Misję CO³ postrzegamy jako kreowanie trendu celowego pozyskiwania jakościowych danych, ich dogłębnej analizy i wykorzystania dla optymalizacji procesów w firmach. Chcemy, aby wszystkie ogniwa dostaw mogły efektywnie ze sobą współpracować – tak, aby wdrożenie vi-

Wudostępnieniu monitoringu zlecenia przez platformę CO³ to wykonawca określa na jaki czas udostępnia monitoring zlecenia transportowego. Klient nie musi posiadać własnego konta w platformie, aby z tego monitoringu skorzystać.

transportu. Jednak według relacji CO³, interesy wszystkich zaangażowanych stron da się pogodzić. – Tworząc platfor-

sibility przynosiło wszystkim stronom długofalowe korzyści – dodaje. Dzięki takim rozwiązaniom jak CO³, przewoźnicy mogą bezpłatnie i prosto zyskać dostęp do zleceń wymagających monitoringu, spedytorzy są w stanie monitorować stan realizacji zleceń bez konieczności ciągłego kontaktu z kierowcami i minimalizować kary za opóźnienia, a zleceniodawcy mogą lepiej planować w oparciu o ETA rozładunki i uzależnione od nich procesy produkcyjne. – Wierzymy, że dzięki upowszechnieniu rozwiązań takich jak nasze, transparentność dostaw może stać się rzeczywistością – nie tylko dużych firm i globalnie działających spedytorów, ale dla każdego przedsiębiorstwa branży logistycznej – konkluduje Grzegorz Patynek z CO³. I



Platformy RTTVP powinny dostarczać dokładne i terminowe informacje o lokalizacji i szacowanym czasie realizacji przesyłki, zwiększając widoczność w łańcuchu dostaw firmy i usprawniając jej procesy

JAK WYBRAĆ PLATFORMĘ WIDOCZNOŚCI TRANSPORTU W CZASIE RZECZYWISTYM?

Teraz, bardziej niż kiedykolwiek, firmy potrzebują aktualnych informacji o przesyłce, aby zarządzać zakłóceniami, monitorować szacowany czas przyjazdu i podejmować odpowiednie działania w razie problemów. Wszystko to i wiele więcej oferuje platforma zapewniająca widoczność transportu w czasie rzeczywistym lub RTTVP.

Platformy RTTVP powinny dostarczać dokładne i terminowe informacje o lokalizacji i szacowanym czasie realizacji przesyłki, zwiększając widoczność w łańcuchu dostaw firmy i usprawniając jej procesy. Jak zatem wybrać najlepszą dla siebie platformę?

W kwietniu 2021 r. firma Gartner opublikowała wyniki pierwszego w historii badania Magic Quadrant w dziedzinie widoczności przewozowej w czasie rzeczywistym. Oceniając platformy na podstawie „zdolności realizacji” i „kompletności wizji”, Magic Quadrant jest doskonałym miejscem do rozpoczęcia poszukiwań dostawcy RTTVP. Analiza rynku nie jest jednak wystarczającym źródłem informacji na temat tego, która platforma zapewni obsługę klienta i oferuje funkcje najbardziej potrzebne Twojej firmie, więc wciąż pojawiają się pytania, na które należy znaleźć odpowiedź.

Jakie funkcje są potrzebne Twojej firmie?

Wybierając dostawcę usług, należy rozważyć, jakie tryby transportu są obsługiwane w porównaniu z trybami, z których korzystasz. Czy produkt może być dostosowany do Twoich potrzeb? Ponieważ platformy

RTTVP korzystają z danych, należy dowiedzieć się, w jaki sposób te dane są gromadzone i rozważyć chęć klientów do udziału w nowym systemie – jak prosty jest proces wdrażania i udostępnianie danych?

Podczas gdy większość platform będzie stale aktualizować i ulepszać swoją ofertę, należy upewnić się, że ta, wybrana przez Ciebie spełnia Twoje obecne potrzeby. Dodatkowo oceń dostawcę pod kątem innowacyjności i reagowania na informacje zwrotne. Być może w przyszłości Twoja opinia pomoże w opracowaniu nowej funkcji, która poprawi usługę dla wszystkich.

Czy platforma jest skalowalna?

Po podjęciu decyzji w sprawie funkcji, których obecnie potrzebujesz, przejdź o krok dalej. Jak Twoja firma planuje się rozwijać w przyszłości? Być może obecnie realizujesz usługi krajowe, ale myślisz o transporcie międzynarodowym i w przyszłości będzie konieczne dodanie transportu morskiego do swoich narzędzi. Czy masz w planach magazyn? Dowiedz się, jak platforma RTTVP może dostosować się do przyszłych zmian. Pamiętaj, by sprawdzić też informacje na temat bieżą-

cej relacji z dostawcą i czy masz dedykowanego przedstawiciela lub czy możesz szybko skontaktować się z dostawcą w przypadku wystąpienia problemów.

Jakie dostawca ma wyniki?

Upewnij się, że wybrany dostawca ma potwierdzoną zdolność do zapewniania funkcji, które oferuje. Warto zacząć od pytań na temat rozwoju firmy, obecnych klientów, referencji i historii innowacji. Zasoby, takie jak Gartner Peer Insights i G2, oferują dostęp do opinii prawdziwych klientów i zapewniają jasny obraz współpracy z konkretnym dostawcą RTTVP oraz funkcjonowania platformy.

Jeśli chcesz zainwestować w platformę zapewniającą Twojej firmie widoczność transportu w czasie rzeczywistym, project44 ma największą globalną sieć przewoźników. Nasza baza klientów obejmuje 3 najlepsze firmy na liście Fortune 500, i znaleźliśmy się na pierwszym miejscu na liście FreightWaves FreightTech 25, która wyróżnia najbardziej innowacyjne i przełomowe firmy branży transportowej.

Dołącz do project44 i odnoś sukcesy z nami

Umów się na demo, aby sprawdzić, jak nasza platforma zapewniająca widoczność transportu w czasie rzeczywistym może zmienić Twoją firmę.

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



Fot. VIIA

VIIA korzysta z systemu Lohr, który wykorzystuje specjalne wagony pozwalające na przewóz praktycznie każdego rodzaju naczepy. Dzięki VIIA po raz pierwszy idea autostrady kolejowej została wdrożona na trasie dalekobieżnej

TRANSPORT KOLEJOWY JEST UZUPEŁNIENIEM TRANSPORTU DROGOWEGO, A NIE JEGO KONKURENCJĄ

Iwona Okręt, Sales Manager na Europę Wschodnią w firmie VIIA, deklaruje, że misją firmy VIIA jest rozwijanie sieci autostrad kolejowych w Europie i ułatwienie firmom transportowym dostępu do kolei w prosty, opłacalny i ekologicznie zrównoważony sposób.

Co to jest autostrada kolejowa?

Jest to system umożliwiający przewóz kolejną konwencjonalnych naczep, które są ładowane w poziomie na specjalnie do tego przeznaczone wagony. Autostrady kolejowe istnieją od dawna, ale przez wiele lat ograniczały się do przewozu samochodów ciężarowych kolejną na krótkich trasach w celu ominięcia naturalnych przeszkód, takich jak łańcuchy górskie czy akweny wodne, jak np. w przypadku Eurotunelu.

Z jakiej technologii korzysta VIIA?

Opiera się na systemie Lohr, który wykorzystuje specjalne wagony

pozwalające na przewóz praktycznie każdego rodzaju naczepy. Dzięki VIIA po raz pierwszy idea autostrady kolejowej została wdrożona na trasie dalekobieżnej jako integralna część międzynarodowego łańcucha transportowego.

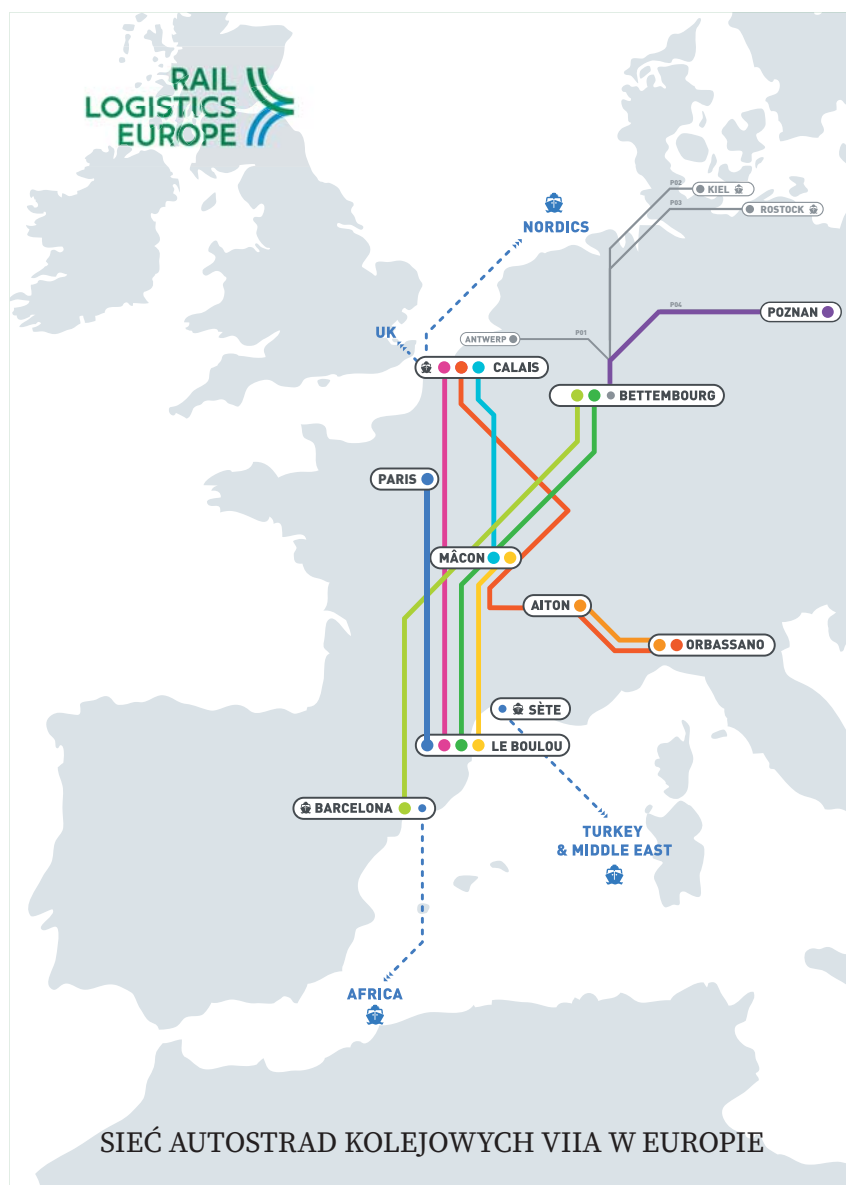
Dlaczego VIIA zdecydowała się na rozwinięcie idei autostrad kolejowych?

Misją VIIA jest rozwój autostrad kolejowych w Europie, zapewnienie firmom transportowym dostępu do kolei w prosty, rentowny i ekologicznie zrównoważony sposób. Początki VIIA, która jest spółką należącą do SNCF (Francuskie

Autostrada kolejowa to system umożliwiający przewóz kolejną konwencjonalnych naczep, które są ładowane w poziomie na specjalnie do tego przeznaczone wagony.

Koleje Państwowe), sięgają roku 2007, kiedy uruchomiliśmy pierwszą dalekobieżną autostradę kolejową. Umożliwiło to przewozy z Hiszpanii do innych europejskich krajów, łącząc przygraniczny

Transport kolejną jest uzupełnieniem transportu drogowego, a nie jego konkurencją czy substytutem. Model VIIA oparty jest na współpracy z przewoźnikami, ambicją firmy jest świadczenie usług dostosowanych do potrzeb rynku transportowego.



terminal Le Boulou z Luksemburgiem. **Obecnie kursuje na tej linii 50 pociągów tygodniowo.**

Z komercyjnego punktu widzenia, transport kolejną jest uzupełnieniem transportu drogowego, a nie jego konkurencją. Nasz model oparty jest na współpracy z przewoźnikami, naszą ambicją jest świadczenie usług dostosowanych do potrzeb rynku transportowego.

„Autostrada kolejowa jest systemem szybkim, elastycznym, ekonomicznym i ekologicznym”

Jakie zalety oferuje rynkowi VIIA?

Chodzi o zaproponowanie szybkiego, elastycznego, ekonomicznego i ekologicznego rozwiązania. Dla klienta-przewoźnika ma ono wiele zalet: bez inwestycji w dodatkowy sprzęt czy personel może wykonać większą ilość transportów.

Terminale otwarte są przez całą dobę, duża częstotliwość kursowania pociągów czy obsługa klienta dostępna 24 godziny na dobę są dodatkowymi atutami, które zachęcają do korzystania z naszych autostrad kolejowych.



Iwona Okręt

Jaki jest główny rynek VIIA?

Przewoźnicy drogowi realizujący przewozy dalekobieżne. Głównym rynkiem, na którym działamy, jest Hiszpania, ponieważ nasz główny terminal znajduje się właśnie przy granicy z Hiszpanią. Mamy klientów z 20 różnych krajów, ale 50% z nich to Hiszpanie.

Ostatnio obserwujemy duże zainteresowanie transportem intermodalnym, w szczególności w krajach Europy Wschodniej, w Polsce, Rumunii, Czechach czy Bułgarii. Znaczący wzrost kosztów transportu, wprowadzenie pakietu mobilności i brak kierowców, a także wymogi Unii Europejskiej zobowiązujące załadowców do redukcji emisji CO₂ to główne czynniki, które wpłynęły na wzrost zainteresowania rozwiązaniami multimodalnymi.

Istnieją obecnie autostrady kolejowe z Polski do Hiszpanii?

Obecnie istnieją dwie autostrady kolejowe z terminala CLIP w Swarzędzu. Jeden do Le Boulou, w pobliżu granicy francusko-hiszpańskiej, a drugi do Barcelony. Połączenie z Barceloną zostało tymczasowo zawieszono, ale wznowimy je na początku kwietnia 2022 r.

Jakie są korzyści środowiskowe i ekonomiczne z korzystania z autostrady kolejowej VIIA?

Każda podróż pociągiem VIIA pozwala zaoszczędzić 980 kg emisji CO₂ w porównaniu z taką samą podróżą drogą. Oznacza to prawie tonę CO₂ na trasę i ciężarówkę. Jeśli chodzi o korzyści ekonomiczne, transport intermodalny z wykorzystaniem kolei w porównaniu z transportem w 100% drogowym jest około 10% tańszy.



W II kw. 2021 r. rynek powierzchni magazynowych po raz pierwszy w historii przekroczył granicę 3 mln m² powierzchni w trakcie realizacji

NAJBARDZIEJ ROZGRZANY SEGMENT RYNKU NIERUCHOMOŚCI KOMERCYJNYCH

Z końcem 2021 roku zasoby rynku magazynowego w Polsce przekroczyły 24 mln m², jak podaje większość ekspertów od rynku magazynowego. To oznacza, że urósł on w ciągu jednego roku o 3,5 mln m². Sam popyt brutto przekroczył 7,3 mln m², a netto – 5,4 mln m². Rekordowa była też podaż i wielkość budowanej powierzchni. Natomiast wielkość wolnej powierzchni skurczyła się poniżej 4%. A wszystko dzięki niebywałemu rozwojowi branży e-commerce.

Zwiększony popyt na powierzchnię magazynową widoczny był już 2020 r., a spowodowany był pandemią Covid-19, która znacznie przyspieszyła rozwój sektora e-commerce. W 2021 deweloperzy starali się nadążyć za rozgrzanym sektorem logistycznym i przemysłowym. Nie zapominając o tym, aby budowane przez nich obiekty spełniały jak najwyższe standardy ekologiczne, i to mimo rosnących kosztów budowy, coraz mniejszej dostępności gruntów, wykwalifikowanych pracowników i materiałów budowlanych.

– *Magazyny napędza e-handel i logistyka. Na dobre weszliśmy w erę szybkich dostaw realizowanych w ciągu 48 lub nawet 24 godzin. Pożądane przez klientów skracanie czasu oczekiwania na swoje internetowe zakupy przełoży się na nowe centra dystrybucyjne, które wystrają zarówno na obrzeżach, jak i w granicach miast* – mówi Robert Pawłowski, zastępca dyrektora z Działu Po-

wierzchni Przemysłowych i Logistycznych, BNP Paribas Real Estate Poland.

Plac budowy o niespotykanej powierzchni

W najnowszym raporcie BNP Paribas Real Estate Poland, poświęconym powierzchniom logistycznym, magazynowym i prze-

Na koniec minionego roku prace toczyły się przy nowo powstających obiektach o łącznej powierzchni ponad 4,6 mln m². To wynik ponad dwukrotnie lepszy od uzyskanego na koniec 2020 r. (2 mln m² na budowach) i na koniec roku 2019 (1,9 mln m²).

mysłowym, można przeczytać, że na koniec minionego roku prace toczyły się przy nowo powstających obiektach o łącznej powierzchni ponad 4,6 mln m². To wynik

ponad dwukrotnie lepszy od uzyskanego na koniec 2020 r. (2 mln m² w budowie) i na koniec roku 2019 (1,9 mln m²). Najwięcej powierzchni powstaje w Polsce Centralnej, gdzie na koniec grudnia wybudowano prawie 850 tys. m². To daje wynik o 111% lepszym od tego, który raportowano na koniec trzeciego kwartału.

W reakcji na rosnący rynek tylko w IV kw. deweloperzy rozpoczęli realizację nowych

projektów o całkowitej powierzchni ponad 1,6 mln m² – podaje Cushman & Wakefield, dodając, że łącznie w budowie na koniec września br. znajdowało się rekordowe



4,5 mln m² powierzchni magazynowej. Około 1,9 mln m² nie było zabezpieczonych umowami najmu, co świadczy o najwyższym do tej pory wolumenie inwestycji realizowanych spekulacyjnie.

Wyniki podane przez poszczególne firmy doradcze są nieco inne ze względu na różnice w sposobie liczenia czy w danych wyjściowych branych pod uwagę. AXI IMMO w swoich wstępnych danych napisało, że w budowie na koniec 2021 r. znajdowało się kolejnych 4,9 mln m² – najwięcej na Dolnym i Górnym Śląsku oraz w Polsce Centralnej. W ciągu najbliższych 12 miesięcy zasób powierzchni magazynowej na tych rynkach ma powiększyć się łącznie o ok. 2,5 mln m². Colliers natomiast podaje, że pod koniec IV kw. 2021 r. wielkość powierzchni w trakcie realizacji równała się 4,2 mln m², zaznaczając że najwięcej buduje się w regionie Górnego Śląska (706,8 tys. m²). Co do jednego wszyscy są zgodni – w II kw. 2021 r. rynek powierzchni magazynowych po raz pierwszy w historii przekroczył granicę 3 mln m² powierzchni w trakcie realizacji.

Savills dodaje, że 55% powierzchni pozostającej w budowie zostało już wynajęte. Wartość transakcji inwestycyjnych w sektorze magazynowym sięgnęła 2,96 mld euro, co stanowi ponad połowę całkowitego wolumenu inwestycyjnego w 2021 r. i oznacza wzrost o 15% w ujęciu rocznym.

– Rok 2021 był rekordowy na rynku powierzchni magazynowych pod wieloma względami. Deweloperzy, aby zaspokoić potrzeby klientów, decydowali się na rozpoczęcie nowych projektów, z których coraz większą część stanowiły obiekty czysto spekulacyjne. Dzięki temu, w ubiegłym roku zarówno wolumen nowej podaży, jak i tej w budowie osiągnęły rekordowo wysokie wartości. Przez wyjątkowo wysoki popyt, pomimo ogromnego wolumenu dostarczanej powierzchni, stopa pustoszań nie wzrosła, a wręcz przeciwnie – jej poziom jest najniższy w historii rynku – mówi Dominika Jędrak, dyrektor Działu Doradztwa i Badań Rynku w Colliers.

Regiony z największą podażą

Rok 2021 dla sektora powierzchni logistycznych i magazynowych był także rekordowym pod względem podaży nowych obiektów. BNP Paribas Real Estate Poland podaje, że w ciągu dwunastu miesięcy na rynek dostarczono ponad 3 mln m² powierzchni, a jest to o ponad 300 tys. m²



W ciągu dwunastu miesięcy na rynek dostarczono ponad 3 mln m² powierzchni, a jest to o ponad 300 tys. m² więcej niż w dotychczas rekordowym roku 2019

ISTNIEJĄCY TREND PRZYSPIESZY W 2022 ROKU



John Palmer, dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego dla sektora nieruchomości magazynowych w Savills w Polsce

Rynek magazynowy w Polsce bije kolejne rekordy. Ten trend nie tylko się utrzyma, lecz także przyspieszy w 2022 r. i kolejnych latach. Nadal obserwujemy wysoki apetyt inwestorów na aktywa i portfele generujące przychód oraz finansowanie nowych inwestycji w oparciu o strukturę forward funding. Polska oferuje konkurencyjne koszty pracy, zachęty dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz sprawnie działający system uzyskiwania decyzji planistycznych i pozwoleń na budowę; dodatkowym czynnikiem jest wzrost krajowej konsumpcji. Zmieniają się również preferencje najemców, którzy coraz częściej są zainteresowani nieruchomościami wysokiej jakości, ekologicznymi i spełniającymi wymogi ESG oraz zarządzanymi profesjonalnie i długofalowo.

więcej niż w dotychczas rekordowym roku 2019. Według AXI IMMO rok ten zakończył się oddaniem do użytkowania ok. 2,8 mln m², które powiększyły całkowite zasoby rynku do ponad 25 mln m². Firma potwierdza, że jest to najlepszy wynik od 2019 r. i dodaje, że na zakończenie 2022 r. polski rynek magazynowy może zbliżyć się

wej kształtowały się na poziomach odpowiednio: 5,2 mln m², 4,3 mln m² oraz 3,5 mln m².

Choć AXI IMMO także podaje, że najwięcej dostarczonej powierzchni zrealizowano na trzech rynkach, w tym na Górnym Śląsku, w Warszawie i okolicach, to jako trzeci wymienia Polskę Zachodnią*, gdzie oddano do dyspozycji najem-

* Znacząca większość oddanej powierzchni w regionie to wielokondygnacyjna inwestycja o użytkowej powierzchni ok. 200 000 mkw. dla firmy Amazon.

ZŁOTY OKRES DLA RYNKU MAGAZYNOWEGO


Renata Osiecka,
partner zarządzająca, AXI IMMO

Według naszych wstępnych wyliczeń, całkowity wolumen transakcji inwestycyjnych w sektorze logistycznym i przemysłowym przebił kolejną granicę, uzyskując rekordowe 3 mld EUR. Wydawało się, że ubiegłoroczny wynik, tj. 2,6 mld EUR, był wysoko postawioną poprzeczką, niemniej inwestorzy ponownie postanowili nas zaskoczyć. Przedmiotem ich zainteresowania są głównie w pełni wynajęte i dobrze zlokalizowane magazyny typu BIG-BOX na najbardziej dojrzałych rynkach, a także rosnący w siłę segment logistyki ostatniej mili, który korzysta z boomu na e-commerce. Rynek magazynowy znajduje się w złotym okresie, który z pewnością będzie trwał przez kilkanaście najbliższych miesięcy.

ców łącznie 1,3 mln m². To region, który w ostatnim czasie rośnie na znaczeniu, co potwierdzają autorzy raportu BNP Paribas Real Estate Poland. Wskazują, że w ciągu ostatnich dwóch lat największe przetasowania pod kątem nowej powierzchni zaobserwowano na ścianie zachodniej i w regionie trójmiejskim, które powiększyły swoje zasoby o odpowiednio 93 i 61%.

Do największych obiektów magazynowych zrealizowanych w ciągu 2021 r. Colliers zalicza: Panattoni BTS Świebodzin (200 tys. m²) wybudowany dla Amazona, Hillwood Rokito (112 tys. m²) oraz GLP Łędziny Logistics Centre (112 tys. m²). Firma informuje, że w 2021 r. regionami, które przekroczyły granicę 1 mln m² całkowitych zasobów powierzchni magazynowej były Polska Zachodnia oraz Trójmiasto. W tym roku do tego grona dołączy Szczecin.

Aktywność najemców generowana rozwojem e-commerce

W 2021 r. obserwowaliśmy skokowy wzrost popytu na powierzchnie magazynowe, a całkowity wolumen transakcji najmu oscyluje wokół 7,5 mln m² (wg Cushman & Wakefield wzrósł o 50% r/r, a w Colliers o ponad 2 mln m²). Tę pierwszą liczbę podaje zarówno Cushman & Wakefield jak i Colliers, który dodaje, że popyt brutto osiągnął 6,8 mln m² (+30% r/r). Tylko na trzech rynkach regionalnych (Warszawa i okolice, Poznań i Górny Śląsk) przekroczył poziom 1 mln m². W raporcie BNP Paribas Real Estate Poland można przeczytać, że popyt brutto, wynoszący ponad 7,3 mln m² powierzchni, jest wynikiem o 40% lepszym od tego z roku

2020 i aż o 80% wyższym w stosunku do roku 2019.

Z kolei popyt netto, tj. wolumen nowych umów najmu, wg Colliers wyniósł 5,4 mln m² (nieuwzględniający umów krótkoterminowych i przedłużeń dotychczasowych kontraktów), a według Cushman & Wakefield jest to 5,8 mln m² i wzrósł o 68% r/r. Ta ostatnia firma tłumaczy go wysokim zapotrzebowaniem na powierzchnie magazynowe, wynikającym zarówno z potrzeby dywersyfikacji sieci logistycznej dostosowanej do potrzeb rynku e-commerce, jak i wciąż z widocznych zatorów w globalnych łańcuchach dostaw, co skłania wiele firm do zwiększenia poziomu zapasów. Dlatego też widoczna jest wysoka aktywność najemców z sektorów: handlowego, e-commerce, logistyczno-kurierskiego, produkcyjnego i motoryzacyjnego. Zgłaszają one zapotrzebowanie na różne zakresy wielkości i typy magazynów, obejmujące zarówno duże centra dystrybucyjne i projekty typu BTS (*build-to-suit*), ale również magazyny miejskie, huby kurierskie oraz centra zwrotów.

Największy wolumen transakcji, na poziomie ponad 1,9 mln m², jak podaje Colliers, obserwowano w ostatnim kwartale roku. Najwięcej powierzchni wynajęto w Warszawie (1,26 mln m²), na Górnym Śląsku (1,17 mln m²) oraz w Poznaniu (1,10 mln m²). Pod względem sektorów działalności najemców liderami były branża 3PL (39%), e-commerce (14%) oraz handel (14%).

Cushman & Wakefield dodaje, że ub.r. okazał się wyjątkowy pod względem liczby dużych transakcji najmu, z których 38 przekraczało 30 tys. m². Największe umowy zawarte zostały m.in. przez Zalando (140 tys. m², Panattoni BTS Bydgoszcz), poufnych najemców z branży e-commerce (104 380 m² w Hillwood Bydgoszcz oraz 82,2 tys. m² w Panattoni BTS Gorzyczki), TEDi (87 tys. m², Panattoni BTS Stargard), Westwing (82,5 m², P3 Poznań II), ID Logistics (78 159 m², Hillwood Rokito), LPP (69 tys. m², Panattoni Park Rzeszów-North) oraz Fiege (62,5 tys. m², 7R Park Goleniów II).

– Ubiegły rok upłynął pod znakiem dalszego znacznego rozwoju e-commerce. W III kw. 2021 r. swoje pierwsze centrum dystrybucyjne w Polsce otworzył AliExpress, natomiast na początku ubiegłego roku działalność logistyczną w naszym kraju rozpoczął jeden z jego większych konkurentów w Chinach – firma JD.com. Co więcej, w Świebodzinie swoje kolejne centrum dystrybucji w Polsce otworzył światowy gigant sektora e-commerce – jest ono drugim największym obiektem logistycznym w Polsce. Pod koniec roku firma Zalando ogłosiła,

WSKAŹNIK PUSTOSTANÓW I CZYNSZ BAZOWY



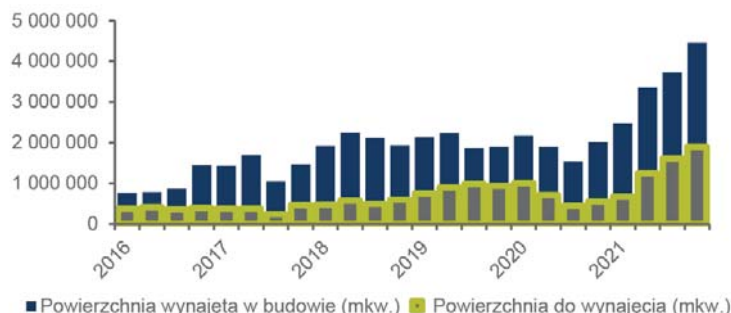
Źródło: Cushman & Wakefield

PANDEMIA AKCELERATOREM ROZWOJU


Maciej Chmielewski, Senior Partner,
dyrektor Działu Powierzchni Logistycznych
i Przemysłowych w Colliers

Pandemia COVID-19 nie tylko nie wpłynęła negatywnie na rynek powierzchni magazynowej w Polsce, lecz jest jednym z akceleratorów jego rozwoju. Dobra koniunktura sprawia, że po historycznym roku 2021, w trakcie którego z kwartału na kwartał padały kolejne rekordy po stronie podaży i popytu, możemy spodziewać się, że rok 2022 będzie czasem dalszego intensywnego rozwoju rynku. Duży udział w tym będzie miał sektor e-commerce, którego obsługa nie wiąże się tylko z zapotrzebowaniem na powierzchnię czołowych graczy tego sektora, ale też m.in. firm kurierskich czy operatorów logistycznych sieci automatów paczkowych, których, jak wynika z naszego raportu „Rynek automatów paczkowych w Polsce”, z roku na rok jest coraz więcej.

AKTYWNOŚĆ DEWELOPERSKA



Źródło: Cushman & Wakefield

2021 ROKIEM REKORDÓW W SEKTORZE PRZEMYSŁOWO-LOGISTYCZNYM



Igor Roguski, szef Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych z BNP Paribas Real Estate Poland

Rynek powierzchni magazynowych nie zwalnia tempa. Na koniec IV kw. zbliżył się do granicy 24 mln m² powierzchni, a w całym 2021 r. dostarczono ponad 3 mln m² powierzchni logistyczno-magazynowej. Poprzedni rekord padł w 2019 r., kiedy to w całym roku dostarczono 2,7 mln m² powierzchni. W budowie na koniec 2021 r. znajdowała się rekordowa ilość metrów kwadratowych powierzchni – 4,6 mln, co w porównaniu do końca roku 2020 stanowi wzrost o 140%. Kolejnym pobitym rekordem w 2021 r. jest popyt brutto wynoszący ponad 7,3 mln m², co stanowi wzrost o 40% w stosunku do 2020 r. i prawie 80-procentowy wzrost w stosunku do 2019 r. W 2022 r. spodziewamy się, że dynamika wzrostu pozostanie bardzo wysoka, albowiem motorem napędowym sektora pozostaje rozwój e-commerce oraz coraz śmielsze prognozy rozwoju nearshoringu.

że otworzy dwa nowe centra logistyczne w okolicach Bydgoszczy, których łączna powierzchnia wyniesie około 250 tys. m² – mówi Antoni Szwech, analityk w Dziale Doradztwa i Badań Rynku w Colliers.

Wzrost liczby nowych umów, stabilne czynsze

W strukturze transakcji dominowały nowe umowy (55%). Znaczny udział przypadł także na renegotiacje oraz umowy typu BTS, które stanowiły odpowiednio 23% i 17% popytu – czytamy w raporcie Colliers. Czynsze na wszystkich rynkach magazynowych pozostały stabilne. Najwyższe odnotowano w warszawskiej strefie I, gdzie stawki bazowe zaczynały się od 4 euro/m²/miesiąc, a najwyższe przekraczały poziom 5,50 euro/m²/miesiąc. W warszawskich strefach II i III (poza granicami miasta) oraz na pozostałych rynkach regionalnych stawki bazowe wahały się w przedziale 2,70-3,90 euro/m²/miesiąc.

Cushman & Wakefield informuje, że stawki bazowe czynszów zawierają się w zakresie 2,80-3,90 euro/m²/miesiąc w przypadku projektów typu BIG-BOX oraz 4,30-5,50 euro/m²/miesiąc w przypad-

ku mniejszych modułów magazynowych typu SBU. Czynsze efektywne wahały się w zakresie od 2,00-3,10 euro/m²/miesiąc, w zależności od lokalizacji. Zachęty finansowe oferowane przez deweloperów sięgają zazwyczaj 10-25% czynszu bazowego w zależności od warunków najmu.

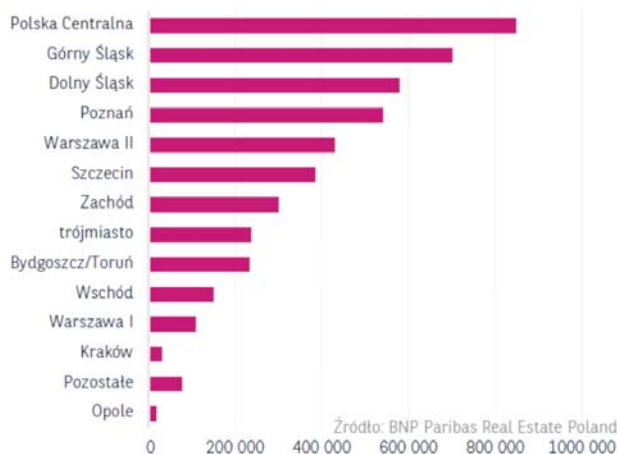
Czynsze w Polsce nadal są niższe niż w pozostałych krajach europejskich, jednak eksperci z Cushman & Wakefield przewidują, że szybko malejący wolumen

pustostanów, w połączeniu ze wzrostem kosztów realizacji inwestycji deweloperskich (koszty budowy wzrosły o około 20% r/r), stworzą większą presję na wzrost czynszów za powierzchnie magazynowe. Spodziewają się stopniowego wzrostu stawek bazowych i zmniejszenia elastyczności deweloperów w zakresie zachęt finansowych oferowanych najemcom. Niemniej, rynek magazynowy w Polsce nadal pozostanie wysoce konkurencyjny, ponieważ wzrost czynszów przewidywany jest na większości rynków europejskich.

Rekordowo niski wskaźnik pustostanów

Duża podaż nie zdołała odwrócić trendu spadkowego wskaźnika pustostanów, który – dane Cushman & Wakefield – uległ dalszej kompresji o 2,2 pp. w ujęciu kwartalnym oraz o 3,0 pp. w ujęciu rocznym, osiągając na koniec 2021 r. poziom 3,8%, a więc najniższy od początku pomiarów. (Wg. BNP Paribas Real Estate Poland na końcu 2020 r. było to 6,9%, a 2019 r. – 7,4%. Historycznie najniższą wartość 4,3% odnotowano w III kwartale 2018 r., o czym pisze AXI IMMO). Absorpcja netto, wyrażająca powierzchnię wchłoniętą przez rynek wyniosła aż 1,11 mln m², już w kolejnym kwartale przekraczając wolumen nowej podaży. Niemal na wszystkich rynkach regionalnych nastąpił spadek wskaźnika pustostanów, przy czym największe zmiany w porównaniu do stanu sprzed roku odnotowano w regionach: świętokrzyski (3,1%; –17,5 pp.), łódzki (2,9%; –5,5 pp.), wielkopolski (0,8%; –5,1 pp.), opolski (3,2%; –4,5 pp.), dolnośląski (2,8%; –4,4 pp.), kujawsko-pomorski (4,3%, –4,4 pp.) oraz pomorski (2,5%, –4,1 pp.). Rynkiem o relatywnie największej dostępności po-

POWIERZCHNIE PRZEMYSŁOWO-LOGISTYCZNE W BUDOWIE



Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland

NAJWIĘKSZE OBIEKTY W BUDOWIE

	BUDYNEK	REGION	POWIERZCHNIA (m kw.)
1	Panattoni Park Zgierz	Polska Centralna	154 500
2	Panattoni Park Pabianice	Polska Centralna	118 000
3	Hillwood Bydgoszcz	Bydgoszcz /Toruń	104 400

Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland

wierzchni (dane AXI IMMO) jest Górny Śląsk (ok. 7%).

– Współczynnik powierzchni niewynajętej na rynku magazynowym w całym kraju wyniósł na koniec 2021 r. 3,8%, notując tym samym spadek o 2,8 p.p. w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Współczynnik pustostanów zmniejszył się także o 0,1 p.p. w stosunku do III kw. 2021 r. Jest to najniższa wartość wskaźnika powierzchni niewynajętej w historii rynku – zauważa Antoni Szwech z Colliers. Firma ta dodaje, że na koniec IV kw. 2021 r. w Polsce około 52,8% powierzchni magazynowej w budowie zostało objęte umowami przednajmu. Spośród wyznaczonych stref magazynowych najwyższą wartość tego współczynnika zarejestrowano w Warszawie (strefa III), gdzie całość budowanej powierzchni jest już wynajęta, natomiast najmniejszą w Polsce Zachodniej (19,8%).

Rok 2022 wielką niewiadomą

Jak rynek magazynowy będzie wyglądał w tym roku? Na to pytanie trudno obecnie udzielić odpowiedzi ze względu na konflikt zbrojny w Ukrainie. Przedstawione poniżej prognozy zrobiono jeszcze przed agresją

zbrojną Rosji na ten kraj. Przyjmuję jednak, że są one miarodajne.

Jeszcze w lutym eksperci z Cushman & Wakefield spodziewali się, że zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce w 2022 r. wzrosną o 20%, a poziom 30 mln m² zostanie przekroczony już w pierwszych miesiącach 2023 r. Colliers podkreślał, że rozwijały będą się obiekty miejskie, skupione wokół większych

Łącznie w budowie na koniec września br. znajdowało się rekordowe 4,5 mln m² powierzchni magazynowej. Około 1,9 mln m² nie było zabezpieczonych umowami najmu, co świadczy o najwyższym do tej pory wolumenie inwestycji realizowanych spekulacyjnie.

miast Polski, na co wpływ będzie miał rozwój sektora e-commerce, pociągający za sobą rozwój usług kurierskich. – Do tej pory obiekty typu last mile logistics oraz SBU znajdowały się głównie w pobliżu dużych miast takich, jak Warszawa, Katowice, Wrocław i innych aglomeracji miejskich. Obecnie pojawiają się one nawet w mniejszych ośrodkach miejskich, takich jak Elbląg lub Kalisz – wymienia Maciej Chmielewski Senior Partner, dyrektor

Działu Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych w Colliers.

Według ekspertów z tej firmy na popularności będzie zyskiwał także koncept dark store, który jest ściśle powiązany z rynkiem magazynowym. Nastąpi także znaczny rozwój rynków wschodzących takich, jak Bydgoszcz/Toruń oraz Wschód, w ramach których obecnie buduje się najwięcej powierzchni w historii. Prognozują dalsze zainteresowanie rozwiązaniami ekologicznymi.

– Najemcy coraz częściej zwracają uwagę na rozwiązania ekologiczne w potencjalnych obiektach, nie tylko ze względu na ochronę środowiska, ale i przez oszczędność. Trend na coraz bardziej „zielone” magazyny będzie się nasilał w nadchodzącym roku – dodaje Maciej Chmielewski.

W raporcie BNP Paribas Real Estate Poland sporo miejsca poświęcono czynnikom, które mogą skutkować spowolnieniem dynamiki rozwoju sektora. Na ich czele znajdują się rosnące koszty prowadzenia budowy i problemy z dostępnością materia-

tów, które z kolei generują ryzyko opóźnień, a także coraz trudniejszy lub droższy dostęp do gruntów, które nie wymagają nakładów w ich przygotowanie do uruchomienia projektów. Wysoko na liście wyzwań jest też znalezienie odpowiednio wykwalifikowanych pracowników, w tym magazynierów, operatorów wózków, spedytorów czy kierowników zarządzających zespołami. Nie ma jednak w nim mowy o naszej sytuacji geopolitycznej, czy też o wstrzymaniu inwestycji w Polsce przez niektóre firmy. Małgorzata Fibakiewicz, współautorka raportu, Head of Business Intelligence Consultancy Hub w tej firmie stwierdziła: – Ten rok będzie bardzo dobry również dla mniejszych, wschodzących rynków. Region skoncentrowany wokół Bydgoszczy i Torunia, gdzie buduje się dziś ponad 230 tys. m² magazynów, niebawem powiększy swoje zasoby o 56%. Doskonałego wyniku można się też spodziewać na północnym-zachodzie kraju, gdzie w okolicach Szczecina powstaje dziś 385 tys. m² nowoczesnej powierzchni, która już niedługo powiększy istniejący wolumen o ponad 40%. |

Opr. Elżbieta Haber

POPYT BRUTTO WEDŁUG REGIONÓW


Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland



Firma jako pierwsza w Polsce ustanowiła BREEAM Excellent częścią swojego standardu

PONAD 4,5 MLN M² CERTYFIKOWANEJ POWIERZCHNI W DWA LATA

PANATTONI PODSUMOWUJE ZIELONY ROK 2021 I PLANUJE NASTĘPNY

Zesłoroczne osiągnięcia w zakresie zrównoważonego rozwoju podsumował Panattoni. Firma ukończyła proces certyfikacji środowiskowej dla budynków o łącznej powierzchni ponad 1,2 mln m², a także podniosła standard swoich obiektów do BREEAM Excellent. Ten lider rynku nieruchomości przemysłowych w Europie postawił też kolejne wyzwania w tym zakresie.

W 2022 r. Panattoni dostarczyło 250 tys. MWh energii z odnawialnych źródeł do swoich realizacji w kraju, a w tym roku zwiększył ją do 312 tys. MWh, dzięki czemu zaoszczędził 160 tys. ton CO₂. Ponadto będzie prowadzić procesy certyfikacji środowiskowej blisko 3,5 mln m² powierzchni, dzięki czemu zwiększy portfolio zielonych realizacji do 7/8 mln m².

Panattoni kolejny rok wyznacza kierunek zielonych zmian całej branży

Rok 2021 to dalszy ciąg zielonej rewolucji przeprowadzonej przez dewelopera na rynku nieruchomości przemysłowych. Panattoni ukończyło certyfikację środowiskową dla 46 budynków o łącznej powierzchni 1 260 tys. m² oraz rozpoczęło proces dla blisko 3,5 mln m². Firma jako pierwsza w Polsce ustanowiła BREEAM Excellent częścią swojego standardu, a także dostarczyła pierwszy obiekt na tym poziomie w kraju – Panattoni Park Sosnowiec I. Zrealizowała również inwe-

stycję BTS w Świebodzinie – najbardziej zieloną nieruchomość przemysłową w Polsce na koniec 2021 roku. – *Kolejne podwyższenie standardu oraz znacznie ponad milion m² zielonej powierzchni to kolejne potwierdzenie, że podążamy w odpowiednim kierunku. Musimy*

Rok 2021 to dalszy ciąg zielonej rewolucji przeprowadzonej przez dewelopera na rynku nieruchomości przemysłowych. Panattoni ukończyło certyfikację środowiskową dla 46 budynków o łącznej powierzchni 1 260 tys. m² oraz rozpoczęło proces dla blisko 3,5 mln m².

jednak pamiętać, że najważniejsza nie jest sama certyfikacja, a środki do jej osiągnięcia i nasz nadrzędny cel, czyli osiągnięcie zeroemisyjności. Postęp jaki uczyniliśmy od stycznia do grudnia 2021 r. oraz kapitał powierzchni z rozpoczętym procesem certyfikacji, napawają ogromny optymizmem – mówi Emilia Dębowska, Sustainability Director w Panattoni.

Coraz mniej CO₂

Panattoni już teraz notuje redukcję emisji CO₂ swoich obiektów o nawet 45-50% względem wartości bazowych, co przekłada się na ponad 280 ton rocznie dla budynku o powierzchni 10 tys. m².

Ponadto, w samym 2021 r. na terenach inwestycji firmy dostarczonych zostało 400 punktów ładowania samochodów elektrycznych, z czego ponad 130 stanowią stanowiska szybkiego ładowania DC. Deweloper postawił też wyraźnie na OZE. W 2021 r. aż 250 tys. MWh zielonej energii zasiliło obiekty o łącznej powierzchni 3 mln m², co wiąże się z oszczędnością ponad 125 tys. ton CO₂. Przedsiębiorstwo

coraz częściej stawia również na pompy ciepła (m.in. w fabryce Danfoss Poland w Grodzisku Mazowieckim) i instalacje fotowoltaiczne. Tylko w 2021 r. powstało kilkanaście konstrukcji o wzmocnionym dachu pod fotowoltaikę, m.in. w Świebodzinie – gdzie obiekt o powierzchni 200 tys. m² został wyposażony w blisko 4 tys. paneli – czy w Bydgoszczy. Ponadto w podpoznańskich Żernikach czy Pietrzykowicach Panattoni zrealizowało instalacje naziemne.



Przedsiębiorstwo coraz częściej stawia na instalacje fotowoltaiczne. W podpoznańskich Żernikach czy Pietrzykowicach zrealizowało instalacje naziemne

Efektywnie, bez lania wody

Panattoni cały czas stale poprawia swoje wyniki w zakresie energooszczędności budynków oraz oszczędności wody w inwestycjach. Rozwiązania stosowane przez firmę pozwalają ograniczyć zużycie energii nawet o 50%, a także zmniejszyć pobór mocy do 60%. Deweloper stosuje m.in. modelowanie energetyczne BRE, kompleksowe systemy olicznikowania, inteligentne oświetlenie, czy zaawansowaną automatykę budynkową BMS. Panattoni uzyskuje również redukcję zużycia wody na poziomie 6 tys. litrów dziennie dla obiektu o powierzchni 20 tys. m², a w najbardziej zielonych inwestycjach ograniczenie wynosi ponad 60% względem wartości bazowych. Firma korzysta m.in. z instalacji z wodą szarą, a także na szeroką skalę gospodaruje tzw. deszczówką. W zwiększonej oszczędności wody pomaga odpowiedni dobór roślinności i wykorzystanie licz-

nych łąk kwietnych niewymagających częstego podlewania.

Realizacje bliższe ludziom i przyrodzie

Inwestycje Panattoni weszły w 2021 r. na kolejny poziom zarówno *wellbeingu*, jak i bioróżnorodności. Tylko w ub. r. deweloper zasadził na terenie swoich inwestycji 1045 drzew, 12 044 krzewów, ponad 400 tys. m² trawnika oraz blisko 47 tys. m² łąk kwietnych. Pojawiło się także 57 hoteli dla owadów, a także liczne domki dla bezkręgowców i ptaków, budki dla jeży oraz ule. Zielone strefy to również ważny element dobrostanu użytkowników, którzy mogą odpocząć na ekologicznych meblach miejskich.

Deweloper przygotowuje również nowoczesne pomieszczenia biurowe, które oprócz zwiększonego dostępu do światła dziennego, są badane pod kątem akustyki oraz komfortu termicznego. Dla każdej nowej realizacji Panattoni opracowuje plan jakości powietrza oraz projektuje system wentylacji mechanicznej, który pozwala minimalizować stężenie i recyrkulację zanieczyszczeń. Deweloper dostarcza również, m.in. siłownie plenerowe, czy infrastrukturę rowerową – ponad 3 tys. nowych miejsc postojowych w 2021 r.

Ambitne plany Panattoni na rok 2022

W 2022 r. Panattoni intensyfikuje działania i robi kolejny krok w celu spełnienia celów wyznaczonych przez Unię Europejską w ramach Zielonego Ładu. Deweloper dokłada cegiełkę do niezbędnych zmian całego sektora, który odpowiedzialny jest za ok. 35% emisji CO₂ krajów Europejskiej Wspólnoty. W 2022 r. Panattoni nie tylko planuje poddać certyfikacji środowiskowej blisko 3,5 mln m², zwiększając portfolio zielonej powierzchni do 7/8 mln m², ale też dostarczyć 312 tys. MWh energii pochodzącej z odnawialnych źródeł, co pozwoli na ograniczenie emisji CO₂ o 160 tys. ton. Ponadto firma zrealizuje w ramach inwestycji ponad 500 miejsc ładowania samochodów elektrycznych i ponad 4000 miejsc dla rowerów. Deweloper stworzy także 100 zielonych stref wejściowych i rekreacji, zasadzi ponad 1200 drzew, 15 tys. krzewów, a także zasieje 60 tys. m² łąk kwietnych oraz ponad 500 tys. m² trawnika. Dostarczy również ponad 70 hoteli dla owadów. |

EH



W zwiększonej oszczędności wody pomaga odpowiedni dobór roślinności i wykorzystanie licznych łąk kwietnych niewymagających częstego podlewania

W EUROPIE W 2021 ROKU RÓWNIEŻ BITO REKORDY

Podobnie jak polski, również europejski rynek nieruchomości w 2021 r. charakteryzował się rekordową aktywnością inwestorów i najemców. Popyt na nieruchomości magazynowe i logistyczne na terenie całej Europy związany jest również z dynamicznym rozwojem branży e-commerce, co potwierdza międzynarodowa firma doradcza Savills, która podsumowała zeszłoroczne wyniki.

Rok 2021 również był rokiem nowych rekordów, zarówno pod względem aktywności inwestycyjnej, jak transakcji najmu. Całkowita wartość transakcji inwestycyjnych w sektorze nieruchomości magazynowych w Europie wyniosła ok. 62 mld euro, co oznacza wzrost aż o 79% w porównaniu do średniej za poprzednie pięć lat. W skali całego kontynentu najwięcej, bo 19,5 mld euro, za-inwestowano w Wielkiej Brytanii – 31% łącznego wolumenu. Wysokie poziomy aktywności inwestycyjnej odnotowano także w Niemczech (8,6 mld euro), Francji (6,5 mld euro), Szwecji (5,8 mld euro) oraz Holandii (5,7 mld euro).

Katalizatorem rozwoju e-commerce

Udział transakcji w sektorze magazynowym w całkowitym wolumenie kapitału zainwestowanego na rynku nieruchomości w Europie wzrósł z 47% w 2019 r. do 66% w 2021 r. Inwestorzy byli chętni zapłacić więcej za aktywa w tym segmencie.

– Rosnąca popularność zakupów przez internet w czasie pandemii zapoczątkowała boom na e-commerce,

co okazało się istotnym katalizatorem rozwoju tego sektora i nie widać oznak jego spowolnienia pomimo zniesienia obostrzeń. Z powodu dużego zainteresowania kapitału inwestycjami w aktywa w tym sektorze, stopy kapitalizacji dla najlepszych obiektów w ostatnich sześciu miesiącach uległy kompresji o średnio 27 punktów bazowych i obecnie kształtują się na poziomie 4,20%. W Portugalii, Hiszpanii i Finlandii obniżyły się o 50 punktów bazowych – komentuje Mike Barnes, z Działu Badań Rynków Europejskich w Savills.

cy (8,6 mln m²), Holandia (6,9 mln m²) i Wielka Brytania (5,1 mln m²). Wynik powyżej średniej pięcioletniej odnotowano także w Rumunii (+63%), Francji (+63%) i Hiszpanii (+62%).

Presja wzrostowa na czynsze

Eksperci firmy Savills dodają, że rekordowo niska podaż obiektów magazynowych wysokiej klasy powoduje presję wzrostową na czynsze, które wzrosły

Całkowita wartość transakcji inwestycyjnych w sektorze nieruchomości magazynowych w Europie wyniosła ok. 62 mld euro, co oznacza wzrost aż o 79% w porównaniu do średniej za poprzednie pięć lat.

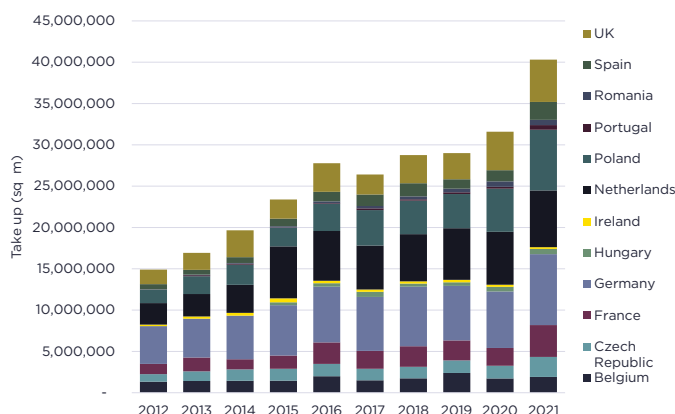
O skali popytu świadczy poziom aktywności najemców w sektorze magazynowym na terenie całej Europy – wolumen transakcji najmu w ubiegłym roku wyniósł 38 mln m² i był wyższy o 28% od średniej za poprzednie pięć lat. Największy udział w tym miały Niem-

średnio o 5% w ujęciu rocznym. Największe wzrosty zaobserwowano w Londynie (+25%), Dublinie (+17%) i Pradze (12%).

– Sytuacja na rynku mocno sprzyja rozwojowi tego sektora w ostatnich latach i w tym roku nie będzie inaczej. Z naszego ubiegłorocznego raportu European Real Estate Logistics Census wynika, że 46% najemców przewiduje konieczność wynajęcia dodatkowej powierzchni magazynowej w najbliższych 12 miesiącach – najwięcej takich opinii pojawiało się wśród firm związanych z handlem internetowym. Z powodu ograniczonej podaży, pomimo rosnących kosztów budowy, przewidujemy wzrost aktywności deweloperów w tym sektorze, a także zainteresowania aktywami w lokalizacjach poza głównymi rynkami, ponieważ inwestorzy coraz chętniej podejmują większe ryzyko w poszukiwaniu wyższych zysków – mówi Marcus De Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills. |

Opr. EH

POPYT NA POWIERZCHNIE LOGISTYCZNE W EUROPIE (w m²)



Źródło: Savills



2022: CIĄG DALSZY BREXITOWYCH ZAWIROWAŃ

Minęły dwa lata, od kiedy Wielka Brytania opuściła Unię Europejską. Niemniej to nie koniec brexitowej przygody. W kontekście celnym Brexit został podzielony na etapy. Należy przygotować się na nowe formalności w 2022 r.

Małgorzata Matwiejuk, kierownik Agencji Celnej w Koroszczynie z AsstrA Polska Sp. z o.o. zwraca uwagę na zaplanowane kilkuetapowe zmiany.

Od 1 stycznia 2022 r.

– W pierwszej fazie zmian wprowadzono pełne deklaracje celne i kontrolę, przy czym pamiętajmy, że deklaracje bezpieczeństwa i ochrony (Safety and Security Declarations) nie będą wymagane do 1 lipca 2022 r. Przewoźnicy transportujący towary przez porty w UK korzysta-

rzęcego, zostaje utrzymany. Co więcej, nadal będą wymagane dokumenty potwierdzające pochodzenie produktu.

Od 1 lipca 2022 r.

– Inspekcja żywych zwierząt będzie odbywać się w wyznaczonych punktach kontroli granicznej, które uzyskały stosowną zdolność operacyjną w miejscu wejścia. W przypadku braku wyznaczonego punktu kontroli rewizje nadal będą przeprowadzane w miejscu przeznaczenia dla pozostałych miejsc wejścia,

Podstawowe wymogi dotyczące bezpieczeństwa produktów pochodzenia zwierzęcego nie odbiegają od regulacji europejskich i w ciągu najbliższych lat najprawdopodobniej nie ulegną zmianie.

jące z usługi przemieszczania towarów pojazdami, tzw. GVMS (Goods Vehicle Movement Service), muszą być zarejestrowani w tej usłudze – zaznacza Małgorzata Matwiejuk.

Wymóg prenotyfikacji, tj. wcześniejszego zgłaszania przez brytyjskich importerów za pośrednictwem systemu IPAFFS (Import of products, animals, food and feed system) ładunków z produktami roślinnymi i pochodzenia zwierzęcego oraz produktów wysokiego ryzyka niebędących pochodzenia zwierzęcego, zostaje utrzymany. Co więcej, nadal będą wymagane dokumenty potwierdzające pochodzenie produktu.

do czasu uruchomienia wystarczającej liczby punktów kontroli granicznych posiadających zdolność operacyjną. Od 1 lipca 2022 r. rozpoczną się odprawy na śródlądowych punktach kontroli Sevington i wyznaczonych punktach kontroli na lotniskach – kontynuuje Małgorzata Matwiejuk.

Jednak to nie wszystko. Wprowadzony zostanie zakaz wwozu na rynek brytyjski produktów P&R (Prohibited and Restricted), tj. chłodzonego mięsa mielonego (wołowego, wieprzowego, jagnię-



Małgorzata Matwiejuk

cego, baraniego oraz koziego), chłodzonego lub mrożonego mięsa mielonego (drobiowego), oddzielonego mechanicznie mięsa pozyskanego z drobiu i ptaków bezgrzebieniowych lub ptaków łownych, nieklasyfikowanych jaj, chłodzonych surowych wyrobów mięsnych.

Od 1 września 2022 r.

W tym terminie branża musi przygotować się na weryfikację certyfikatów i kontrole fizyczne dla wszystkich produktów z kategorii nabiału.

Od 1 listopada 2022 r.

Pod koniec bieżącego roku wprowadzony zostanie również monitoring certyfikatów i kontrole fizyczne dla wszystkich produktów pochodzenia zwierzęcego, w tym produktów złożonych i produktów rybnych.

Należy również zauważyć, że do 1 stycznia 2023 r. został przedłużony termin uznawania w Wielkiej Brytanii oznakowania CE. Znak CE na produktach informuje, że wyrób spełnia wymagania dyrektyw europejskich. Zapewnia on konsumenta o bezpieczeństwie użytkowania produktu.

– Podstawowe wymogi dotyczące bezpieczeństwa produktów nie odbiegają od regulacji europejskich i w ciągu najbliższych lat najprawdopodobniej nie ulegną zmianie – podkreśla Małgorzata Matwiejuk z AsstrA Polska Sp. z o.o. To oznacza, że produkty spełniające wymagania odpowiednich europejskich norm i dotychczas znakowane znakiem CE będą również spełniały oczekiwania brytyjskich tzw. wyznaczonych standardów. I



Fot. MAN

Zasady wydawania zezwolenia i licencji będą, co do zasady, takie same dla wszystkich pojazdów, a różnić będą się jedynie innymi wymogami odnośnie udowodnienia zdolności finansowej przedsiębiorcy

JAK UZYSKAĆ LICENCJĘ TRANSPORTOWĄ?

W TYM LICENCJĘ TRANSPORTOWĄ DLA POJAZDÓW O DMC POWYŻEJ 2,5 I NIEPRZEKRACZAJĄCYCH 3,5 TONY

Każdy, kto zamierza rozpocząć działalność gospodarczą jako przewoźnik w zakresie wykonywania transportu drogowego towarów lub osób w skali kraju, ma obowiązek uzyskać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Z kolei w celu wykonywania transportu międzynarodowego konieczne jest uzyskanie wspólnotowej licencji transportowej.

Od 21.05.2022 r. obowiązek uzyskiwania przedmiotowych zezwoleń oraz licencji będzie dotyczył także wykonywania przewozu pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy.

Z obowiązku nadal zwolnione będą jednak pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony:

1. w krajowym transporcie drogowym rzeczy – ale tylko wówczas gdy przedsiębiorca wykonuje wyłącznie krajowy transport drogowy rzeczy;
2. w niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy.

Celem uzyskania licencji oraz zezwolenia konieczne jest złożenie stosownych wniosków w formie papierowej lub elektronicznej, po uiszczeniu wymaganych opłat. Wniosek o wydanie zezwolenia składa się do starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu – właściwego dla siedziby lub adresu prowadzenia działalno-

Od 21.05.2022 r. obowiązek uzyskiwania przedmiotowych zezwoleń oraz licencji będzie dotyczył także wykonywania przewozu pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 tony w transporcie drogowym rzeczy.

ści przez przedsiębiorcę. Z kolei wniosek o wydanie licencji wspólnotowej należy złożyć do głównego inspektora transportu drogowego.

Od 5 lutego 2022 roku

Dla pojazdów lub zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t i nieprzekraczającej 3,5 t można:

- wnosić o udzielenie zezwolenia lub licencji,
- zgłaszać dodatkowe pojazdy do licencji lub zezwolenia,
- wnosić o wydanie dodatkowych wypisów z licencji lub zezwolenia.

Jeżeli przedsiębiorca dotychczas zwolniony był z obowiązku posiadania licencji, bowiem wykonuje międzynarodowy transport drogowy rzeczy wyłącznie pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t i nieprzekraczającej 3,5 t, powinien wystąpić o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji wspólnotowej uprawniającej do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego oraz wypisów z tej licencji.

Jeżeli przedsiębiorca dysponuje już zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencją wspólnotową uprawniającą do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego

go rzeczy to powinien dokonać zgłoszenia pojazdu, który dotychczas nie podlegał takiemu obowiązkowi (samodzielnie lub jako zestaw pojazdów będzie przekraczać 2,5 t i nie przekraczać 3,5 t) – należy skorzystać z druku LM8.

Jeżeli przedsiębiorca dysponuje już zezwoleniem na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, ale nie dysponuje licencją wspólnotową uprawniającą do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy i chce dokonać zgłoszenia pojazdu, który dotychczas takiemu obowiązkowi nie podlegał (powyżej 2,5 t do 3,5 t), to może zgłoszenia takiego

Zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego oraz licencji wspólnotowej udziela się na wniosek przedsiębiorcy złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej.

Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada do organu, wykaz pojazdów.

Po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca przedkłada corocznie do organu wydającego zezwolenie w terminie do dnia 31 marca roku następnego:

Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji innej niż licencja wspólnotowa albo bez wymaganej licencji wspólnotowej stanowi najpoważniejsze naruszenie przepisów ustawy o transporcie drogowym



Fot. MAN

pojazdu do zezwolenia dokonać od 5 lutego 2022 r. a jednocześnie może wystąpić o udzielenie licencji wspólnej oraz wydanie wypisu z licencji wspólnotowej dla takiego pojazdu.

Jeżeli przewoźnik wykonujący międzynarodowy transport drogowy rzeczy pojazdami o DMC powyżej 2,5 t do 3,5 t, zatrudnia lub korzysta z usług kierowcy, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego ani rezydentem długoterminowym w rozumieniu dyrektywy Rady 2003/109/WE z dnia 25 listopada 2003 r. dotyczącej statusu obywateli państw trzecich będących rezydentami długoterminowymi, to także dla kierowcy prowadzącego pojazd o DMC powyżej 2,5 t do 3,5 t ma obowiązek uzyskania świadectwa kierowcy zgodnie z art. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r., dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Zasady wydawania zezwolenia i licencji będą, co do zasady, takie same dla wszystkich pojazdów, a różną się jedynie innymi wymogami odnośnie udowodnienia zdolności finansowej przedsiębiorcy.

1. oświadczenie o liczbie osób zatrudnionych, w tym kierowców, na dzień 31 grudnia poprzedniego roku, bez względu na formę zatrudnienia;
2. informację o średniej arytmetycznej liczby kierowców wykonujących operacje transportowe w roku poprzedzającym obowiązek złożenia informacji.

Wymóg w zakresie prowadzenia dokumentów księgowych uznaje się za spełniony, jeżeli przedsiębiorca powierzył prowadzenie ksiąg rachunkowych przedsiębiorcy, o którym mowa w ustawie o rachunkowości, a oryginały dokumentacji przechowywane są na terytorium RP



Fot. Pixabay



Monika Malinowska
absolwentka prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego, członek Izby Adwokackiej w Katowicach

Wymogi dotyczące przewoźników drogowych

Zgodnie z regulacją art. 3 – 9 rozporządzenia WE nr 1071/2009 przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego muszą spełniać wymienione poniżej wymogi.

1. Posiadać rzeczywistą i stałą siedzibę w jednym z państw członkowskich – siedziba firmy musi być umiejscowiona w danym państwie członkowskim wraz z lokalami, w których prowadzona jest główna działalność i w których znajdują się w szczególności oryginały dokumentów dotyczących głównej działalności – w formie elektronicznej lub w dowolnej innej formie – w szczególności umów przewozowych, dokumentów dotyczących pojaz-

dów, którymi dysponuje przedsiębiorca, dokumentów księgowych, akt pracowników, dokumentów zawierających dane na temat czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku oraz inne dokumenty potwierdzające zgodność prowadzenia działalności z przepisami rozporządzenia (a); Wymóg w zakresie prowadzenia dokumentów księgowych uznaje się za spełniony, jeżeli przedsiębiorca powierzył prowadzenie ksiąg rachunkowych przedsiębiorcy, o którym mowa w ustawie o rachunkowości, i oryginały dokumentacji przechowywane są na terytorium RP.

Od 21 lutego 2022 roku do spełnienia warunku posiadania rzeczywistej i stałej siedziby konieczne jest także aby:

- organizować przewozy flotą pojazdów w taki sposób, aby pojazdy wykorzystywane w przewozach międzynarodowych wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia (b);
- być zarejestrowanym w rejestrze spółek handlowych tego państwa członkowskiego lub w innym rejestrze tego rodzaju (c);
- podlegać podatkowi od dochodów oraz posiadać NIP (d);
- gdy zezwolenie zostanie wydane, dysponować co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub wprowadzony do ruchu i dopuszczony do użytkowania zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego (e);
- w sposób rzeczywisty i ciągły prowadzić działania administracyjne i handlowe przy wykorzystaniu odpowiedniego sprzętu i urządzeń w lokalach biurowych oraz w sposób rzeczywisty i ciągły zarządzać przewozami z wykorzystaniem pojazdów floty przy użyciu odpowiedniego sprzętu technicznego znajdującego się w tym państwie członkowskim (f);
- wymóg bazy eksploatacyjnej – na bieżąco i w sposób regularny dysponować liczbą pojazdów zarejestrowanych

Wymóg uznaje się za spełniony, jeżeli przedsiębiorca dysponuje odpowiednią do skali prowadzenia działalności bazą eksploatacyjną, znajdującą się na terytorium RP, wyposażoną co najmniej w miejsca postojowe dla pojazdów wykorzystywanych w transporcie drogowym, w liczbie odpowiadającej co najmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika do organu wydającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. W przypadku zgłoszenia nie więcej niż dwóch pojazdów konieczne jest dysponowanie co najmniej jednym miejscem postojowym. W przypadku posiadania przez przewoźnika drogowego kilku baz eksploatacyjnych znajdujących się na

jącej lub sankcje za popełnienie poważnego naruszenia obowiązujących przepisów krajowych:

- art. 173-175, art. 178-180, art. 189a, art. 218-221, art. 296-306 i art. 308 kodeksu karnego;
- art. 586-589 kodeksu spółek handlowych;
- art. 522 i art. 523 ustawy prawo upadłościowe;
- art. 54-61, art. 62 ust. 2, art. 62b ust. 2 i art. 66 ustawy o przeciwdziałaniu narkomanii;
- art. 399 i art. 400 ustawy prawo restrukturyzacyjne;
- art. 54 § 1 i 2, art. 55 § 1 i 2, art. 60 § 1 i 2, art. 62 § 1-4, art. 65 § 1-2b, art. 67 § 1 i 2, art. 69a § 1, art. 69b § 1, art.

Każde przedsiębiorstwo transportowe musi posiadać co najmniej jedną osobę zarządzającą transportem



Fot. Pixabay

terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, łączna liczba miejsc postojowych musi odpowiadać co najmniej 1/3 liczby pojazdów zgłoszonych przez przewoźnika drogowego do organu wydającego zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.

2. Musi cieszyć się dobrą reputacją (przy określaniu, czy przedsiębiorca spełnił ten wymóg, państwa członkowskie

69c § 1, art. 73a, art. 76a § 1 i 2 ustawy kodeks karny skarbowy.

3. Koniecznym jest posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej. Przedsiębiorca wykazuje (na podstawie dokumentów: rocznych sprawozdań finansowych, gwarancji bankowych lub ubezpieczenia, w tym ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej) że każdego roku dysponuje kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej:

- a. 9 000 EUR, na pierwszy wykorzystywany pojazd silnikowy;
- b. 5 000 EUR na każdy dodatkowy pojazd silnikowy lub zespół pojazdów DMC powyżej 3,5 tony;
- c. 900 EUR na każdy dodatkowy pojazd silnikowy lub zespół pojazdów o DMC powyżej 2,5 tony i nie więcej niż 3,5 tony.

Ponadto, przedsiębiorcy wykonujący zawód przewoźnika drogowego rzeczy z wykorzystaniem pojazdów silnikowych lub zespołów pojazdów, których DMC przekracza 2,5 tony, ale nie przekracza 3,5 tony, wykazują co roku na podstawie rocznych sprawozdań finansowych poświadczonych

Wniosek o wydanie zezwolenia składa się do starosty lub prezydenta miasta na prawach powiatu: właściwego dla siedziby lub adresu prowadzenia działalności przez przedsiębiorcę, a wniosek o wydanie licencji wspólnotowej do głównego inspektora transportu drogowego.

w państwie siedziby (o których mowa w pkt. e) i kierowcami umieszczone w tym państwie członkowskim, proporcjonalnie do wielkości wykonywanych przez przedsiębiorcę przewozów (g).

uwzględniają postępowanie przedsiębiorcy, jego zarządzających transportem, dyrektorów wykonawczych oraz innych odpowiednich osób określonych przez dane państwo członkowskie). Dobrą reputację podważają w szczególności wyroki skazu-

przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, że na każdy rok dysponują kapitałem i rezerwami w łącznej wysokości co najmniej:

- a. 1 800 EUR na pierwszy wykorzystywany pojazd; oraz
- b. 900 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd.

4. Przedsiębiorca musi posiadać wymagane kompetencje zawodowe (dana osoba lub dane osoby muszą posiadać wiedzę na poziomie przewidzianym w załączniku 1, część 1 do rozporządzenia w wymienionych tam dziedzinach. Wiedza ta zostaje sprawdzona w trakcie obowiązkowego egzaminu pisemnego, który – jeśli tak zdecyduje państwo członkowskie – może zostać uzupełniony egzaminem ustnym). Potwierdzeniem tych umiejętności jest certyfikat kompetencji zawodowych, którym musi dysponować osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie lub osoba fizyczna uprawniona przez przedsiębiorcę na podstawie umowy do wykonywania zadań zarządzającego transportem w jego imieniu (oprócz spełnienia wymogu dobrej reputacji). Każde przedsiębiorstwo transportowe musi posiadać co najmniej jedną osobę zarządzającą transportem.

Ubieganie się o wydanie wspólnotowej licencji transportowej

Po spełnieniu opisywanych warunków, a więc również po uzyskaniu zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, można wreszcie ubiegać się o wydanie wspólnotowej licencji transportowej.

W razie uzyskania decyzji odmownej w przedmiocie wydania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, istnieje możliwość złożenia odwołania od decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego za pośrednictwem organu, który wydał decyzję, w terminie 14 dni od jej doręczenia. W przypadku odmowy wydania licencji wspólnotowej można złożyć wniosek o ponowne rozpoznanie sprawy do GITD w analogicznym terminie.

Należy wskazać, że zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego wydawane jest na czas nieoznaczony, z kolei wspólnotowa licencja transportowa wydawana jest na okres maksymalnie do 10 lat, z możliwością przedłużenia.

Za udzielenie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego w zakresie przewozu osób lub rzeczy pobierana jest opłata w wysokości 1.000,00 zł.

Z kolei za udzielenie licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego

koben

LICENCJA DLA BUSÓW

Od 21 maja 2022r. wymagana licencja wspólnotowa na przewóz rzeczy.



zarobkowego przewozu drogowego rzeczy pobiera się następujące opłaty, w zależności od okresu, na jaki wydawana jest licencja:

- 1) przy licencjach wydawanych na okres do 5 lat – w wysokości 4000 zł;
- 2) przy licencjach wydawanych na okres powyżej 5 lat do 10 lat – w wysokości 8000 zł;

Wypis z licencji – w przypadku pojazdu zgłoszonego do wniosku to koszt 1% opłaty od wniosku (odpowiednio 10 zł, 40 zł lub 80 zł).

1) przy licencjach wydawanych na okres do 5 lat – w wysokości 3600 zł;

2) przy licencjach wydawanych na okres powyżej 5 lat do 10 lat – w wysokości 7200 zł.

Opłaty za wypis z licencji to także odpowiednio 1% lub 11% opłaty za udzielenie licencji.

Wykonywanie transportu drogowego bez wymaganego zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub bez wymaganej licencji innej niż licencja wspól-



Fot. Pixabay

Natomiast wypis z zezwolenia lub licencji w przypadku pojazdów niezgłoszonych do wniosku o wydanie zezwolenia lub licencji wynosi 11 % opłaty od wniosku (odpowiednio 110 zł, 440 zł, lub 880 zł).

Natomiast za udzielenie licencji wspólnotowej na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu osób autobusem lub autokarem pobiera się następujące opłaty, w zależności od okresu, na jaki wydawana jest licencja:

notowa albo bez wymaganej licencji wspólnotowej zagrożone jest karą 12.000 złotych i stanowi najpoważniejsze naruszenie przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Monika Malinowska
Adwokat w Kancelarii Transportowej KOBEN

Kancelaria Transportowa KOBEN pomaga we wszelkich formalnościach związanych z uzyskaniem licencji. Więcej informacji:
<https://koben.pl/licencje-transportowe/>



Duże kary przewidziano dla przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnej masie do 3,5 t, którzy „nie lubią” warzyć swoich pojazdów po załadunku i przekraczają dopuszczalne normy w tym zakresie

TARYFIKATOR KAR W USTAWIE O TRANSPORCIE DROGOWYM PO 02.02.2022 R.

Już nie sposób policzyć ile artykułów zostało poświęconych tematyce czterech aktów prawnych uchwalonych w połowie 2020 r. w Pakiecie Mobilności. Mnóstwo słów zostało wypowiedzianych na temat nowych przepisów dotyczących powrotu kierowcy co 4 tygodnie, pojazdu – co 8 tygodni, odstępie poświęconym odbierania dwóch tygodniowych odpoczynków skróconych, następujących po sobie w transporcie międzynarodowym, które stanowią odstępstwo od zasady dwutygodniowej z co najmniej jednym odpoczynkiem regularnym.

Ostatni okres poświęcony jest również tematyce nowych zasad wynagradzania kierowców wykonujących zagraniczne przewozy drogowe. W tym artykule zajmiemy się jednak czymś zupełnie innym. Powiemy sobie o zmianach w taryfikatorach dla przedsiębiorcy, kierowcy i osoby zarządzającej transportem, stanowiących załączniki do ustawy o transporcie drogowym (dalej UTD).

Projektowano drastyczny wzrost kar w transporcie

27 lipca 2021 r. ukazał się projekt Ustawy, który poruszył chyba każdego przed-

siębiorcę zajmującego się transportem drogowym. Dokument ten świadczył o licznych zmianach w UTD oraz Ustawie o czasie pracy kierowców, które z pew-

można było znaleźć 12 stron świadczących o zmianach w taryfikatorach zawartych w UTD. Nie trudno się domyślić, że nie przewidywały one obniżenia kar

Konsultacje publiczne okazały się skuteczne i miały ogromny wpływ na efekt końcowy ustawy. Wynikiem są niewielkie zmiany w kwestii kar finansowych za nieprzestrzeganie przepisów, które sprowadzają się głównie do zmian terminologii, a nie wysokości sankcji.

nością wpływają na zasobność portfeli firm przewozowych. Poza zmianami wymienionymi w pierwszym akapicie,

za naruszenie poszczególnych przepisów. Poza nowymi karami związanymi z przepisami wniesionymi przez Pakiet

Mobilności, można było znaleźć w projekcie potężne wzrosty tych, które odnoszą się do przepisów obowiązujących już wcześniej. Niektóre z nich potrafiły sięgać wzrostu od kilkuset do nawet tysiąca procent. W trakcie konsultacji publicznych Ministerstwo Infrastruktury wskazało na powód tak drastycznych zmian w tym zakresie. Na liczne uwagi i pytania odpowiedziało: – *Wysokość zaproponowanych kar pieniężnych zawartych w załącznikach do Ustawy o transporcie drogowym ma na celu udoskonalenie systemu sankcji w transporcie drogowym, przy uwzględnieniu, zgodnie z nowym brzmieniem art. 19 rozporządzenia 561/2006, aby sankcje te były: skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące, a także aby wysokość kar była adekwatna do kategorii wagi naruszenia (PN – poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, NN – najpoważniejsze naruszenie). Tym samym zmiany te mają na celu zapewnienie poprawy skuteczności, efektywności i spójności egzekwowania przepisów prawa UE z zakresu transportu drogowego oraz zapewnienia wzmocnienia uczciwej konkurencji na rynku przewozów drogowych.* Największy wzrost wartości kar dotyczył osób zarządzających transportem, co pozostaje spójne z celem wytyczonym przez Pakiet Mobilności, aby osoby te w sposób realny pełniły swe funkcje.

Efekt konsultacji lepszy niż się spodziewano

Stowarzyszenia, które brały udział w konsultacjach publicznych, zwróciły jednak uwagę na to, iż firmy transportowe nie są w stanie udźwignąć tylu zmian, które skutkują dużym wzrostem obciążeń finansowych. Nie inaczej rzecz się ma w kwestii kar finansowych. Gąszcz przepisów, brak kierowców i nieprzewidziane sytuacje powodują, że bardzo ciężko jest uniknąć powstawania naruszeń w firmie – choćby tych, które nie są uznane za poważne. Ostatnie lata przyniosły nam już nowe kary za nieprzestrzeganie przepisów ustawy o czasie pracy kierowców (brak przerwy po 6 godzinach pracy, przekroczenie 10 godzin pracy, gdy wykonywana była ona w porze nocnej, czy przekroczenie maksymalnego dopuszczalnego czasu pracy w tygodniu) oraz naruszenia związane z przekroczeniami do 15 minut (usunięcie tzw. tolerancji). Do tego zmiany do rozporządzeń wewnętrznych europejskich związane z Pakietem Mobilności wniosły nowe przepisy

nakazujące organizację pracy, umożliwiającą powrót kierowcy co 4 tygodnie i pojazdów – co 8 tygodni. Oczywiście jest, że nowe taryfikatory przewidują sankcje związane z nieprzestrzeganiem niniejszych wymogów. Czy zatem rozsądne byłoby podwyższanie dotychczasowych kar przy tak licznych zmianach? Jak ministerstwo odniosło się ostatecznie do wnoszonych uwag i zastrzeżeń? Mówiąc wprost... z punktu widzenia przedsiębiorcy ostateczny „kształt” taryfikatorów wygląda lepiej niż można było się spodziewać. W ustawie z dnia 26 stycznia 2022 r., która stanowi efekt końcowy projektu z dnia 27 lipca 2021 r., ilość zmian w taryfikatorach ograniczono z 12 stron do 4. Większość z nich nie stanowi o podniesieniu wartości, lecz dostosowaniu do zmienionej terminologii. Oczywiście pojawiły się nowe kary, ale ich kwoty pomniejszono nawet dziesięciokrotnie względem tych zaproponowanych w projekcie. Mowa jest tutaj o karze znajdującej się już w załączniku nr 3 do UTD (taryfikator dla przedsiębiorcy), lp. 5.10a oraz załączniku nr 1 (taryfikator



Konrad Urban

dniove okresy odpoczynku’. Przewidziana wysokość kary za to naruszenie, zarówno dla kierowcy jak i przedsiębiorcy, wynosi 50 zł. Przedsiębiorca wykonujący przewozy rzeczy pojazdami o DMC powyżej 3,5T, musi też liczyć się z nowymi karami, co widać w tabeli 1.

TABELA 1

lp.	Naruszenie	Kara finansowa
1.7a	Niedokumentowanie, nieprzechowywanie w lokalu przedsiębiorstwa lub nieokazanie do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 – za każdego kierowcę (powrót kierowcy co 4 tygodnie).	150,00 zł
1.17	Naruszenie wymogu dotyczącego posiadania dokumentów, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, z zastrzeżeniem art. 7b ust. 4 ustawy o transporcie drogowym (posiadanie dokumentów firmowych w rzeczywistej siedzibie).	3 000,00 zł
1.18	Naruszenie wymogu dotyczącego posiadania siedziby w zakresie organizacji przewozów flotą pojazdów w sposób, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 (powrót pojazdu co 8 tygodni).	2 000,00 zł

dla kierowcy) lp. 5.7, stanowiącej o ‘wykorzystaniu w pojeździe lub w miejscu zakwaterowania niewyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową

Dla osób zarządzających transportem, u których propozycje zmian przewidywały największy wzrost kar (średnio o kilkaset procent), wprowadzono wyłącznie

TABELA 2

lp.	Naruszenie	Kara finansowa
14a	Organizacja pracy uniemożliwiająca wykorzystanie przez kierowcę regularnego tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin, wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygodniowe okresy odpoczynku w miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.	50,00 zł
20	Niedokumentowanie, nieprzechowywanie w lokalu przedsiębiorstwa lub nieokazanie do kontroli dokumentów potwierdzających spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 8a rozporządzenia (WE) nr 561/2006 – za każdego kierowcę.	50,00 zł

i sanitarną, regularnego, tygodniowego okresu odpoczynku lub dowolnego, tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin, wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone tygo-

dwie zmiany związane z nowymi karami – patrz tabela 2.

Powyższe pokazuje, że konsultacje publiczne okazały się bardzo skuteczne i miały ogromny wpływ na efekt koń-

TABELA 3

Ip.	Naruszenie	Kara finansowa		Procentowy wzrost wartości
		do 01.02.2022	od 02.02.2022	
1.4	Nieokazanie zapisów odręcznych i wydruków za dni podlegające kontroli, karty kierowcy, jeżeli kierowca posiada taką kartę.	200,00 zł	200,00 zł	0,00%
1.4a	Nieokazanie 1 wykresówki za dzień podlegający kontroli.	200,00 zł	500,00 zł	150,00%
1.4b	Nieokazanie od 2 do 15 wykresówek za dni podlegające kontroli.	200,00 zł	1 000,00 zł	400,00%
1.4c	Nieokazanie powyżej 15 wykresówek za dni podlegające kontroli.	200,00 zł	1 500,00 zł	650,00%

cowy ustawy. Wynikiem są niewielkie zmiany w kwestii kar finansowych za nieprzestrzeganie przepisów, które sprowadzają się głównie do zmian terminologii, a nie wysokości sankcji.

Strzeżcie się

Są jednak dwie rzeczy, które według uchwalonej ustawy powinny być mocno piętnowane od 02.02.2022 r. W taryfikatorze dla kierowcy zwiększono kary finansowe za nieokazanie wykresówek w trakcie kontroli. Do dnia 01.02.2022 kierowca musiał liczyć się z karą za takie wykroczenie w wysokości 200 zł za każdą nieokazaną wykresówkę z ostatnich 28 dni. Obecnie załącznik nr 1 został znowelizowany w tym zakresie i przedstawia się tak, jak w tabeli 3.

Powyższe powinno mocno zniechęcić kierowców do tzw. „wietrzenia tachografów” starszej generacji.

Druga rzecz, która rzuca się w oczy jako piętnowana od lutego 2022 r., dotyczy przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnej masie do 3,5 t, którzy „nie lubią”

warzyć swoich pojazdów po załadunku i przekraczają dopuszczalne normy w tym zakresie. W związku z powyższym w taryfikatorze dla przedsiębiorców znajdziemy nowe pozycje – tabela 4.

Podsumowując treść niniejszego artykułu, można zacytować stare przysłowie mówiące, że „nie taki diabeł straszny jak

go malują”. Jeszcze raz podkreślić należy wagę konsultacji publicznych, które w zakresie ustawy z dnia 26 stycznia 2022 r. o zmianie Ustawy o transporcie drogowym, Ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, przyniosły ogromny skutek, który z całą pewnością uchronił wielu polskich przedsiębiorców przed koniecznością zakończenia działalności. Oczywiście, patrząc obiektywnie,

W ustawie z 26 stycznia pojawiły się nowe kary, ale ich kwoty pomniejszono nawet dziesięciokrotnie względem tych zaproponowanych w projekcie.



TABELA 4

Ip.	Naruszenie	Kara finansowa
10.5	Dopuszczenie do wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego pojazdem lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t do 3,5 t, których dopuszczalna masa całkowita została przekroczona:	
	1) mniej niż 5%	500,00 zł
	2) co najmniej 5% i mniej niż 10%	1 000,00 zł
	3) co najmniej 10% i mniej niż 20%	1 500,00 zł
	4) co najmniej 20%.	2 000,00 zł

W ustawie z dnia 26 stycznia 2022 r., która stanowi efekt końcowy projektu z dnia 27 lipca 2021 r., ilość zmian w taryfikatorach ograniczono z 12 stron do 4. Większość z nich nie stanowi o podniesieniu wartości, lecz dostosowaniu do zmienionej terminologii.

firmy transportowe i tak mają nie lada wyzwanie w kwestii wzrostu kosztów działalności, nie wspominając już o problemach związanych z organizacją przewozów kabotażowych w państwach przyjmujących czy brakiem kierowców i potężnym wzrostem cen paliwa wywołanych konfliktem za wschodnią granicą. W związku z powyższym żywić tylko należy nadzieję, że obecne problemy szybko zostaną rozwiązane, a rynek dostosuje się do nowych realiów pod kątem stawek za frachty. Wszystko to przełoży się w końcu na dalszy wzrost inflacji, lecz pozwoli ochronić polski transport drogowy. |



Konrad Urban,
prezes zarządu
Kancelarii
Transportowej
TRANSCARE
www.kancelariatranscare.pl

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

28.04.2022 – Kraków |

12.05.2022 – Luboń
k. Poznania |

19.05.2022 – Katowice |

26.05.2022 – Wrocław |

2.06.2022 – Warszawa
(Ołtarzew) |

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

2022

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**



Your **excellent** choice!



▲ **Odzysk wody deszczowej pozwala zaoszczędzić do 50% wody zużywanej w budynku do celów innych niż technologiczne**



► **System wykrywania dużych wycieków wody w budynku i na odcinku wodociągu minimalizuje straty wody pitnej**



► **Wodoszczędna armatura z perlatorami zmniejsza zużycie wody nawet do 2 litrów na minutę**

 **PANATTONI**

Wybierz zielone rozwiązania i oszczędzaj na rachunkach
Zwrot z inwestycji 3 lata! www.panattonieurope.com