



LIPIEC-SIERPIEŃ 7-8/2022 (137)

TSLbiznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA



eCMR



Redukcja czasu przyjęcia dostawy
nawet o 44%



Niższe koszty dostawy po stronie
odbiorcy **o 38%**



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

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych



19.10.2022
Kraków



27.10.2022
Luboń k. Poznania



8.11.2022
Warszawa



24.11.2022
Wrocław

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



Organizatorzy:

KMGmedia

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Zarejestruj się bezpłatnie na **www.spotkania.tsl-biznes.pl**

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie. 4

WYDARZENIA

DB Schenker wysoko w 16. edycji
Rankingu Odpowiedzialnych Firm 8

LOGISTYKA

Konieczność alternatywnych rozwiązań
w transporcie do Ameryki 9
Ameryka Południowa z dużym
potencjałem. 11
Niezbawodny partner logistyczny
to podstawa. 12
Przez Europę i siedem mórz
DB Schenker rozwija swój produkt
drobnicowy 13
Setki połączeń, miliony przesyłek
i... apetyt na więcej. 14
Rozwój biznesu i CSR – priorytety
QSL Polska 16
Digital Twin – cyfrowy bliźniak magazynu . . 17

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Fundament sprawnych łańcuchów
dostaw w CHEP 20
Control Tower – nowy wymiar
zarządzania łańcuchami dostaw. 22

SYSTEMY IT

Coraz bliżej prawdziwej logistyki
bez papieru 23
Dlaczego warto wdrażać
elektroniczny list przewozowy? 24

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Rekordy na rynku nieruchomości
logistycznych 25

Nadal konkurencyjni. 26
Panattoni debiutuje w Azji. 27
Silny popyt obniża podaż do rekordowo
niskiego poziomu. 28

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Bardziej stabilnie niż wielu
przewidywało. 30

PRAWO

Towary niebezpieczne w sprawozda-
niach rocznych – nowe przepisy Ministra
Infrastruktury. 33
Brexit – 10 dobrych praktyk celnych,
o których musisz pamiętać 36
Skazani na chaos 38

TRANSPORT DROGOWY

Rola Polski na europejskim rynku
usług transportowych 41
Kolejne czynniki niszczą
łańcuchy dostaw 42
Wysokie stawki to często
wysokie koszty 43

TRANSPORT LOTNICZY

Multimodal coraz częściej wybiera
transport lotniczy. 44
Nowe, efektywne połączenia
cargo między Europą a Chinami 45

TRANSPORT INTERMODALNY

Spedcont z inwestycją
ważną dla regionu 46



Choć nadal uważa się, że Polska jest potęgą w transporcie drogowym, to wszelkie sygnały mówią, że za rok niekoniecznie będzie tak różowo. Po pierwsze, wysokie ceny paliw, wzrost stóp procentowych i cen, wojna w Ukrainie, Pakiet Mobilności i Covid-19 sprawiły, że koszty świadczenia usług skoczyły w górę. Siłą rzeczy spowodowało to wzrost stawek, które jednak i tak często nie rekompensują wzrostu kosztów. To spowodowało, że w pierwszej połowie roku upadłość w dziale transport i gospodarka magazynowa zgłosiło 13 firm, co stanowi 6,5% wszystkich upadłości w tym okresie.

Do tego niepewność co do jutra sprawia, że po rekordowym 2021 r., wyniki branży leasingowej na rynku samochodów ciężarowych w pierwszej połowie 2022 r. przestały piąć się w górę, a w wypadku ciągników siodłowych, naczep i przyczep, którymi wykonywana jest większość transportów międzynarodowych, nawet miały ujemną dynamikę. Efekt zawieszenia decyzji i wyczekiwania na dalszy rozwój sytuacji widać zwłaszcza w segmencie pojazdów używanych, który najprawdopodobniej będzie dalej hamował w oczekiwaniu na rozwój sytuacji. Firmy leasingowe przewidują nawet, że dynamika całej branży leasingowej na koniec 2022 r. będzie na poziomie -4,5%. Odzwierciedla to ich obawy o dostępność środków trwałych i negatywny wpływ trudnego otoczenia ekonomicznego na aktywność inwestycyjną polskich firm. Brak jest nadal niektórych podzespołów, a ich ceny rosną, co dodatkowo negatywnie wpływa na branżę samochodową. Jakie więc będzie jutro transportu drogowego? 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
Mirosław 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

PRZED W SZYSTKIM DLA FIRMY HENKEL

DHL Supply Chain przedłużył umowę najmu z Logicon, właścicielem i zarządcą nieruchomości logistycznych w Europie, dotyczącą obiektu w Raciborzu.

Hala została rozbudowana o dodatkowe 10 tys. m² powiększając przestrzeń magazynową do ok. 32 tys. m². Inwestycja umożliwi DHL Supply Chain dalszą obsługę długoletniego klienta jaką jest firma



Henkel, która w swoim portfolio ma takie marki jak Unibond i Schwarzkopf.

Nieruchomość położona jest 4 km od centrum Raciborza i około 20 km od granicy polsko-czeskiej oraz 35 km od Ostrawy w Czechach. Aby zwiększyć poziom zrównoważenia, nowa część hali została wyposażona w oświetlenie LED z systemem sterowania DALI, panele słoneczne na dachu oraz inteligentne systemy pomiarowe. Technologia automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych pojazdów umożliwia bezpieczniejszy i wydajniejszy przepływ ruchu na terenie całego obiektu. |

CEVA Z POŁĄCZENIAMI LCL Z GDYNI

CEVA Logistics, łącząc polskich i europejskich klientów z portami na całym świecie, uruchamia nowe biuro oddziału w Gdyni.

Zespół stawia na dynamiczny rozwój usług frachtu oceanicznego, w tym drobnicowego (LCL), całokontenerowego (FCL), a także *break bulk* i Project Forwarding.

Obecnie CEVA posiada w Polsce ponad 30 oddziałów. W nowym gdyńskim biurze zarządzania frachtem pracują członkowie zespołów frachtu oceanicznego oraz Industrial Projects i Energy Services (IP&ES). Pełni ono także funkcję wieży kontroli dla połączeń kolejowych w Europie.

Gdyński oddział świadczy usługi frachtu oceanicznego w oparciu o rozbudowaną, globalną sieć logistyczną, obejmującą 1000 oddziałów i 10 tys. punktów *port-pairs*. Obsługując porty w Gdyni i Gdańsku, CEVA oferuje bezpośrednie połączenia LCL między Europą a Ameryką Północną i regionem Azji i Pacyfiku. Jednym z kluczowych kierunków dla rozwoju usług LCL gdyńskiego oddziału jest Ameryka Północna. Firma uruchomiła już cotygodniowe połączenia z Chicago do Gdyni,

z serwisem odbioru przesyłek z dowolnego miejsca w USA.

W ramach globalnej sieci CEVA świadczy także usługi związane ze zrównoważonym rozwojem. Rocznie obsługuje ok. 500 tys. m³ ładunków LCL. Program offsetowania śladu węglowego w ramach usługi „Share the Box” LCL (nie wiąże się



z dodatkowymi opłatami) realizowany jest przy współpracy z PUR Project i wspiera działania na rzecz ochrony przyrody w Pld-Wsch. części Sierra Leone.

CEVA oferuje także bardziej zrównoważone opcje transportu w zakresie żeglugi bliskiego zasięgu (*short sea*). Firma uruchomiła cotygodniowy serwis morski Greenroute z Gdyni do Tilbury w Wielkiej Brytanii. Wszystkie rejsy odbywają się na statkach zasilanych skroplonym gazem ziemnym LNG. Przez port w Gdyni CEVA realizuje też transporty LCL *short sea* dla klientów z innych krajów Europy Wschodniej, w ramach połączeń z Bratysławy, Hamburga i Pragi. Przesyłki są konsolidowane w gdyńskim porcie, a CEVA odpowiada za kompleksową organizację dostaw, w tym odprawy celne po obu stronach. |

FORTO JEST JUŻ W POLSCE

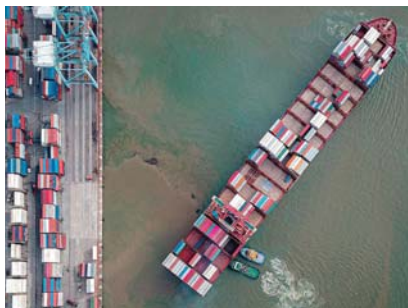
Ten dostawca rozwiązań cyfrowych dla branży logistycznej wchodzi na polski rynek i otwiera biuro w Warszawie w ramach rozszerzania działalności w regionie CEE.

Polski oddział, dzięki bliskości portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie oraz lotnisk w Warszawie, Katowicach i Gdańsku, ma stworzyć logistyczną sieć oferującą szybki i wygodny dostęp do najważniejszych rynków światowych. Jednym z pierwszych kroków biznesowych firmy było mianowanie Pawła Skwarło dyrektorem krajowym w Polsce. Zaznaczmy, że ostatnio był on Air Freight Director'em firmy OMIDA Sea and Air, gdzie stworzył dział frachtu lotniczego.

Forto swoją działalność zaczęło od niewielkiego zespołu w Berlinie. Obecnie ma biura w innych niemieckich miastach oraz w Szanghaju, Ningbo, Shenzhen, Singapurze i Hongkongu. W 2021 r. otworzyło biura m.in. w Kopenhadze, Aarhus, Madrycie, Rotterdamie i Ho Chi Minh. W 2022 r. planuje wejście na rynek belgijski i szwedzki oraz do Europy Południowej.



Forto realizuje wizję przejrzystego, płynnego i zrównoważonego łańcucha dostaw. Technologie platformowe firmy zapewniają kompleksową obsługę procesów – od ofertowania, rezerwowania i zarządzania dokumentacją po monitorowanie i śledzenie oraz proaktywne przetwarzanie wyjątków. Do grona 2500 klientów firmy należą marki z całego spektrum branż (od produkcji po e-commerce), które wspierają firmy w zarządzaniu łańcuchami dostaw. |



FRIGO ROZWIJA MULTIMODAL

Frigo Logistics, specjalizujące się w obsłudze produktów głęboko mrożonych, farmaceutycznych i płynnych produktów spożywczych, rozpoczęło obsługę transportu multimodalnego.

W ramach Działu Frachtu Lotniczego i Morskiego w Błoniu k. Warszawy, firma realizuje transporty, również niespożywcze, do miejsc z całego świata, na co popyt jest duży. Jednym z ważniejszych projektów firmy jest transport kontenerów chłodniczych (reeferów) do Chin, drogą kolejową.

Dzięki rozwojowi międzynarodowego transportu multimodalnego, firma realizuje na skalę globalną dostawy produktów świeżych i mrożonych oraz niespożywczych (opakowań do żywności, sprzętów elektronicznych czy nawet podzespołów i komponentów dla branży automotive). Organizuje również transporty kolejowe w temperaturze kontrolowanej do Chin. Zasięg jej działań obejmuje praktycznie cały świat, w tym na Daleki i Bliski Wschód.

Rozwój multimodalnej, międzynarodowej działalności Frigo Logistics umożliwia zespół ekspertów oraz przystąpienie do międzynarodowej organizacji CLN (Combined Logistics Networks). Firma chce również wstąpić do Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA), co pozwoli jej na bezpośrednią współpracę ze wszystkimi liniami lotniczymi na świecie.

Kompleksowe świadczenie usług w transporcie multimodalnym Frigo Logistics opiera się m.in. na eksporcie i imporcie w systemie *door to door*, odprawach celnych i fiskalnych oraz ubezpieczeniu cargo w zakresie *all risk*. W przypadku transportu lotniczego Frigo Logistics dostarcza własnym transportem drogowym przesyłkę w serwisie konsolidacyjnym lub dedykowanym. W przypadku transportu morskiego, zapewnia doradztwo w zakresie handlu zagranicznego, uzgadniania kontraktowej bazy dostawy zgodnie z INCOTERMS 2010 oraz prawidłowości wymaganych dokumentów handlowych i transportowych. |

MAGAZYNOWANIE PUSTYCH KONTENERÓW

Na przestrzeni ostatniej dekady zarówno eksport z Unii Europejskiej do Chin, jak i import z Państwa Środka do UE odnotowuje wzrosty. Jednak widoczna nierównowaga między sprowadzaniem towarów a ich wywozem przyczyniła się do piętrzenia pustych kontenerów czekających na powrót do Azji.

Sytuacja poskutkowała rosnącymi cenami kontenerów na europejskim rynku oraz zapotrzebowaniem klientów na magazyny do ich składowania.

W odpowiedzi na rosnący popyt AsstrA-Associated Traffic AG wprowadziła nową usługę magazynowania pustych kontenerów. Wybór miejsca nie był przypadkowy. Polska to strategiczny punkt w dostawach kolejowych, a terminal w Małaszewiczach znajduje się w pobliżu pozostałych 4 głównych terminali: PKP, Agropol, Adampol i Europort.

– Całkowita powierzchnia terminala AsstrA wynosi 3 ha. Przyjmujemy do składowania kontenery do 1500 x 40 HC. Klienci mogą być spokojni o cały proces dostawy wraz z przygotowaniem niezbędnej dokumentacji. Maksymalnie jesteśmy w sta-



Irena Topalova

nie przechowywać do 1500 kontenerów 40 stopowych – mówi Irena Topalova, kierownik działu kolejowego dla regionów UE i Chin w AsstrA-Associated Traffic AG. |

WALCZĄC ZE ZMIANAMI KLIMATYCZNYMI

GeoPost/DPDgroup przedstawiła plan krótkoterminowej dekarbonizacji i ambitną ścieżkę do długoterminowego celu zero netto CO₂ do zatwierdzenia przez inicjatywę Science Based Target (SBTi).

Firma zobowiązuje się do zmniejszenia zakresu 1, 2 i 3 emisji gazów cieplarnianych (GHG) o 43% do 2030 r. i 90% do 2040 r. w odniesieniu do poziomu z 2020 r. – o 10 lat wcześniej niż zakłada Porozumienie Paryskie. Inicjatywa Science Based Target (SBTi) zapewnia firmom jasno określoną ścieżkę redukcji emisji zgodnie z celami Porozumienia Paryskiego. GeoPost/DPDgroup spodziewa się uzyskać aprobatę SBTi na początku 2023 r.



Grupa jest neutralna pod względem emisji dwutlenku węgla od 2012 r. i rekompensuje wszystkie pozostałe emisje z transportu i budynków poprzez wiarygodne, certyfikowane projekty energii odnawialnej w Brazylii, Indiach i Indonezji. Jest na dobrej drodze do realizacji do 2025 r. niskoemisyjnych dostaw przesyłek do 350 miast w Europie (docierając do 110 milionów Europejczyków) – poprzez 15 tys. niskoemisyjnych pojazdów dostawczych, 6700 elektrycznych punktów ładowania i 250 oddziałów miejskich. Doprowadzi to do redukcji emisji dwutlenku węgla o 83% oraz redukcji zanieczyszczeń powietrza w wybranych miastach o 95%.

Ponadto GeoPost/DPDgroup współpracuje z Pollutrack w celu monitorowania jakości powietrza w 20 europejskich miastach do końca 2022 roku. |

NOWY CROSS-DOCK FM LOGISTIC W KRAKOWIE

W związku z prężnie rozwijającą się usługą transportu drobnicowego FM Logistic uruchomił nowy magazyn przeładunkowy w Krakowie.



Obsługuje on przede wszystkim województwo małopolskie, ale pełni też rolę regionalnego centrum dystrybucyjnego dla południowo-wschodniej Polski. Poza funkcją przeładunkową pozwala na wykonywanie niewielkich operacji logistycznych, co zaspakaja rosnące potrzeby operatora w tym zakresie oraz umożliwia rozwój usług logistyki miejskiej dla samego miasta.

Cross-dock FM Logistic należy do City Logistics Kraków I realizowanego przez Panattoni. To inwestycja typu *brown-field*, powstająca na terenie poprzemy-

słowym. Operator wynajmuje tu 2300 m² powierzchni, ma do dyspozycji dziewięć *docków* rozładunkowo-załadunkowych i rampę betonową umożliwiającą załadunek/rozładunek z poziomu zero. Daje to nieograniczone możliwości *handlingowe*, pozwala na bardzo szybkie przeładunki i skrócenie czasu realizacji dostaw ostatniej mili.

Operator buduje swoją sieć magazynów przeładunkowych w oparciu o własne i partnerskie obiekty. Pięć głównych hubów zarządzanych przez FM Logistic pełni rolę regionalnych centrów dystrybucyjnych dla pozostałych lokalizacji. Umożliwia realizowanie to w sposób optymalny dystrybucji towarów w regionie Europy Centralnej. Obecnie sieć liczy 30 lokalizacji w regionie o łącznej powierzchni ponad 60 tys m². Transport drobnicowy stanowi około 30% usługi transportowej FM Logistic w Centralnej Europie. Operator planuje dalsze inwestycje w rozwój transportu drobnicowego, modernizację taboru i cyfryzację aktywności. |

CORAZ WAŻNIEJSZA GRUPA E-NABYWCÓW

Czas pandemicznych obostrzeń w handlu postawił nas przed wyzwaniem, jakim jest dokonanie zakupów online. Tegoroczna edycja raportu Barometr E-shopper podkreśla wzrost liczby e-nabywców – seniorów.

Rosnąca grupa e-nabywców w wieku 55+ z reguły korzysta z handlu elektronicznego bardziej z konieczności niż z chęci. Decydując się na zakupy online zwykle ma konkretną potrzebę i cel, a przy tym wyka-

zuje wiele zachowań charakterystycznych dla osób stawiających w internecie pierwsze kroki. Jest ostrożniejsza i podczas zakupów, i podczas dokonywania płatności. Nowinki technologiczne nie są im obce, ale wolą robić zakupy z komputera stacjonarnego lub laptopa, niż z urządzeń mobilnych. Rzadziej korzystają z mediów społecznościowych niż ich dzieci i wnuki. Te wnioski



potwierdza najnowszy raport „Pokolenie Silvers w e-commerce” Fundacji Kobiety e-biznesu – seniorzy internauci to grupa coraz bardziej świadoma i aktywna online.

Nabywcy 55+ mają także wyraźne preferencje co do realizacji zamówienia online. Zazwyczaj chcą otrzymać zamówiony w sieci produkt sprawnie, bezpiecznie i pod same drzwi. |

WIĘCEJ INFORMACJI:

https://www.dpd.com/wp-content/uploads/sites/260/2022/03/Barometr-e-shopper_2021.pdf

GXO ROZSZERZA DZIAŁALNOŚĆ W NIEMCZECH

Nowy zespół ds. rozwoju biznesu w GXO będzie dążył do znacznego zwiększenia udziału w niemieckim rynku logistycznym, skupiając się na branży modowej i e-commerce.

GXO Logistics Inc. ogłosił decyzję znacznego zwiększenia swojego udziału w rynku logistyki magazynowej w Niemczech w ciągu najbliższych pięciu lat. Niemiecki rynek logistyki kontraktowej jest szacowany na 20 mld dol. rocznego obrotu i ma rosnąć w tempie prawie 3,5% do 2023 r., ma więc ogromny potencjał.



Szefem niemieckiego oddziału GXO został Heiko Oberländer posiadający ponad dwudziestoletnie doświadczenie w branży logistycznej.

– *Wobec dynamicznej sytuacji makroekonomicznej i zakłóceń w łańcuchu dostaw, który staje się coraz bardziej złożony, obserwujemy zwiększone zapotrzebowanie na automatyzację dla zapewnienia efektywności, produktywności i szybkiej poprawy wyników finansowych naszych klientów. Jesteśmy wiodącym w branży dostawcą technologii logistycznych oraz niestandardowych rozwiązań wpływających na jakość obsługi, elastyczność oraz skalowalność szczególnie w obszarze logistyki wielokanałowej, co sprawia, że należymy do najczęściej wybieranych operatorów logistycznych* – powiedział Richard Cawston, prezes GXO na Europę.

GXO specjalizuje się w logistyce w sektorze modowym oraz e-commerce. Firma zamierza wykorzystać swoją wiedzę i doświadczenie w tym obszarze oraz sukcesy osiągnięte w branży spożywczej, aby pozyskać nowych klientów na rynku niemieckim. |

GLS CHCE BYĆ FIRMA KLIMATYCZNIE NEUTRALNĄ W 2045 ROKU

Operator kurierski wdraża program Climate Protect i do 2045 roku chce osiągnąć klimatyczną neutralność. Strategia całej Grupy GLS skupia się na stopniowej redukcji CO₂ m.in. dzięki ekologicznej flocie (mniej emisyjne samochody ciężarowe, e-vany, rowery kurierskie), korzystaniu z OZE i codziennym działaniom wszystkich pracowników i partnerów GLS na całym świecie.

Operator już teraz kompensuje całą bieżącą emisję, a do tego do 2025 roku



zamierza ją znacząco obniżyć na każdej paczce. Dodatkowo, GLS Poland w aż 85% korzysta obecnie z odnawialnych źródeł energii, takich jak biomasa, źródła wodne i energia słoneczna. Firma sukcesywnie montuje instalacje fotowoltaiczne na własnych obiektach, dzięki

czemu sama może wytwarzać potrzebną energię.

GLS, w swojej drodze do neutralności klimatycznej, chętnie angażuje się również w inicjatywy promujące ekologiczne postawy, a także sam jest inicjatorem akcji, które mają na celu ochronę klimatu. |

WIELORAZOWA ETYKIETA TIVE TAG

Tive ogłosił wprowadzenie na rynek nowego rozwiązania Tive Tag. Jest to nowoczesny rejestrator temperatury z obsługą chmury w formie elastycznej etykiety wysyłkowej, zaprojektowany tak, aby przełamać bariery cenowe.



Tive Tag to rozwiązanie dla dostaw szczególnie na pierwszym i ostatnim odcinku tranzytu oraz podczas operacji magazynowych, które ułatwia zarządzanie łańcuchem chłodniczym realizowanym drogą lądową, kolejową, lotniczą i morską.

Rejestrator temperatury z obsługą chmury jest zaprojektowany w postaci cienkiej, elastycznej etykiety wysyłkowej, w cenie o połowę niższej od ceny konwencjonalnego rejestratora. Może on działać przez rok i być ponownie używany podczas kolejnej wysyłki w ciągu 365 dni. Posiada przyjazną dla środowiska baterię niklowo-kadmową.

– Jestem naprawdę dumny, że mogę pokazać światu Tive Tag. Tworzymy nowe rozwiązania, przesuwamy granice, dostarczamy na rynek najnowocześniejsze rozwiązania dla globalnego łańcucha dostaw. Tive Tag zapewnia najnowocześniejszą technologię w cenie, jakiej rynek nigdy nie widział. Klienci szukali rozwiązania dla ostatniego odcinka tranzytu, ale koszty za-

wsze były barierą. Odpowiedzią jest Tive Tag – twierdzi Krenar Komoni, założyciel i dyrektor generalny Tive.

Tive Tag to rozwiązanie przeznaczone dla nadawców, sprzedawców detalicznych, operatorów chłodni i dostaw na ostatnim odcinku tranzytu. Pozwala na rejestrację pełnej ścieżki audytu transportu, jest bezpieczne dla frachtu lotniczego, wspiera inicjatywy ESG przy minimalnej ilości odpadów elektronicznych. Wystar-

czy przykleić go, aktywować telefonem i wysłać.

Po uruchomieniu należy zatrzymać Tive Tag, aby zdefiniować poszczególne frachty. Etykiety należy przykleić do pojemnika wielokrotnego użytku (RPC), kartonu lub pudełka, aby mieć dowód dostawy i dowód na to, że łańcuch chłodniczy został utrzymany. Jest bezpieczna i łatwa w użyciu, działa niezależnie od długości trasy. |

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



W kategorii „transport, logistyka, usługi”, DB Schenker został sklasyfikowany na pierwszej pozycji

DB SCHENKER WYSOKO W 16. EDYCJI RANKINGU ODPOWIEDZIALNYCH FIRM

DB Schenker po raz kolejny został nagrodzony w Rankingu Odpowiedzialnych Firm. Operator logistyczny w tegorocznej edycji zestawienia zajął drugie miejsce w kategorii generalnej, uzyskując 96 punktów na 100 możliwych.

Jak co roku, wyróżniono też branżowych liderów. W kategorii „transport, logistyka, usługi”, DB Schenker został sklasyfikowany na pierwszej pozycji.

aby realizować nie tylko cel biznesowy, ale minimalizować wpływ na otoczenie i środowisko – komentuje Piotr Zborowski, CEO North & East Europe w DB Schenker i dodaje – Drugie miej-

Neutralność klimatyczna do 2040 roku

– *Kwestie związane z realizacją strategii zrównoważonego rozwoju pozostają dla nas bardzo istotne. Do 2040 roku chcemy osiągnąć neutralność klimatyczną. Dlatego, coraz częściej, już na etapie projektowania łańcucha dostaw, razem z klientem szukamy takich rozwiązań,*

Do 2040 r. DB Schenker chce osiągnąć neutralność klimatyczną. Dlatego, coraz częściej, już na etapie projektowania łańcucha dostaw, razem z klientem szuka takich rozwiązań, aby minimalizować wpływ na otoczenie i środowisko.

sce w rankingu oraz zwycięstwo w kategorii branżowej są potwierdzeniem, że jesteśmy na właściwej drodze. Gra-



- | Zatrudnia około 76 100 pracowników w ponad 1850 lokalizacjach w 130 krajach.
- | Jeden z wiodących dostawców usług logistycznych na świecie.
- | Świadczy usługi w zakresie transportu lądowego, lotniczego i oceanicznego, a także oferuje kompleksowe rozwiązania w zakresie logistyki i zarządzania globalnym łańcuchem dostaw z jednego źródła.
- | W 2022 r. obchodzi 150. rocznicę powstania firmy. Aby osiągnąć swój ambitny cel, jakim jest neutralność klimatyczna do 2040 r., stale inwestuje w innowacyjne rozwiązania transportowe, energię odnawialną i produkty neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla dla swoich klientów.

www.dbschenker.com/pl

tuluję całemu zespołowi DB Schenker w Polsce.

Wyniki XVI Rankingu Odpowiedzialnych Firm ogłoszono podczas gali, która odbyła się 30 czerwca 2022 r. w siedzibie Akademii Leona Koźmińskiego. W tym roku zgłosiło się przeszło 100 przedsiębiorstw. Ostatecznie do głównego zestawienia zakwalifikowało się ponad 60 firm.

Już od 2007 roku

Ranking Odpowiedzialnych Firm, opublikowany po raz pierwszy w 2007 roku, to prestiżowe zestawienie przedsiębiorstw działających w Polsce ocenianych pod kątem jakości zarządzania społeczną odpowiedzialnością biznesu (CSR). Partnerem ROF 2022 jest

Forum Odpowiedzialnego Biznesu. Partnerem merytorycznym odpowiedzialnym za przegląd odpowiedzi jest Deloitte, zaś partnerem medialnym jest Dziennik Gazeta Prawna. Autorami zestawienia są prof. Bolestaw Rok z Centrum Badań Przedsiębiorczości Pozytywnego Wpływu Akademii Leona Koźmińskiego oraz analityk Jarosław Horodecki.

Ranking pomaga ocenić stopień awansowania przedsiębiorstwa w zakresie zrównoważonego rozwoju i realizacji celów wyznaczonych przez ONZ (SDGs). Jest także cennym instrumentem edukacyjnym. |

Amerykane od początku 2021 r. zaczęli kupować na masową skalę, wracając do nawyków zakupowych. Wpłynęło to na łańcuchy dostaw, dostępność kontenerów i sytuację w portach

KONIECZNOŚĆ ALTERNATYWNYCH ROZWIĄZAŃ W TRANSPORCIE DO AMERYKI

Globalne łańcuchy dostaw są zakłócanie lub ograniczane przez szereg nieprzewidzianych zdarzeń. Klęski żywiołowe, pandemie, konflikty, wojny handlowe i zmiany regulacyjne wpływają na sposób prowadzenia biznesu i wymiany handlowej, zmieniając ich struktury. Jednocześnie konsumenci i przedsiębiorstwa skróciły cykle popytu, wywierając presję na terminy realizacji, które niekiedy bywają trudne do oszacowania.

Masowe zamknięcia z 2020 r. nie dotyczyły wyłącznie importerów, eksporterów, producentów i konsumentów, ale też organizatorów wymiany handlowej – linii lotniczych, armatorów, właścicieli statków, pośredników i operatorów, którzy nadal odczuwają konsekwencje pandemii paraliżujące globalny transport.

Trudny 2020 rok i dalsze tego konsekwencje

W początkowej fazie zawieszono łańcuchy dostaw z Chin na cały świat. Rozprzestrzeniła się zarówno choroba, jak i problemy transportowe. Zamknięcia fabryk, biur, sklepów, centrów handlowych i konieczność pozostania w domach spowodowały wyłączenie wielu głównych linii morskich i lotniczych. Żegluga liniowa, mimo że charakteryzuje się tym, że utrzymuje serwis każdego dnia, przestała być pewna. Pomimo że wymiana handlowa nie wygasła, w znacznym stopniu się ograniczyła: aby podaż towarów sprostała popytowi, pozbyto się szeregu środków z rynku i zawieszono budowę nowych. Ponowne przywrócenie ich do obrotów to ko-

lejne miesiące oczekiwania. W efekcie, gdy pandemia zaczęła się wyciszać, produkcja zaczęła rosnąć, ale nie było środków przewozu. Logistyka jest zależna od ogólnej koniunktury gospodarczej, w tym wypadku gospodarka i handel międzynarodowy były zależne również od infrastruktury logistycznej.

Europa była w stanie szybko przestawić się na nową rzeczywistość (nowe rynki zakupów, modele pracy), jednak w Stanach Zjednoczonych był z tym problem. Amerykanie już od początku 2021 r. zaczęli kupować na masową skalę, wracając do nawyków zakupowych. Wpłynęło to na łańcuchy dostaw, dostępność kontenerów i sytuację w portach. Obecnie na zachodnim wybrzeżu warto omijać dwa porty: San Diego i Long Beach, więc alternatywą jest wysyłanie towarów przez Nowy Jork, Charleston, Savannah, Houston, Vancouver, Seattle, przerzucając je na kolej i pokonując odcinek ostatniej mili ciężarówką. Niestety, w Ameryce Północnej brak kierowców jest jeszcze większym problemem niż w Europie. Średnia wieku kierowcy ciężarówki wynosi tam ok. 50 lat. Napływ pracowników z Meksyku został mocno ograniczony, co również wpłynęło na tę

gałąź przewozów. Istotnym elementem jest również konieczność przemieszczania towarów pomiędzy Amerykami wyłącznie samolotem lub statkiem – transport kolejowy lub drogowy naraża bezpieczną dostawę towarów.

Skutek nie tylko pandemii

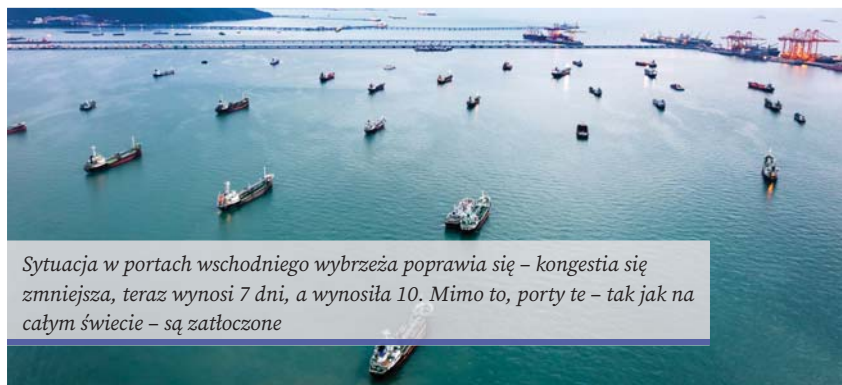
Sytuacja w portach wschodniego wybrzeża na tę chwilę się poprawia – kongestia się zmniejsza, teraz wynosi 7 dni, a wynosiła 10. Mimo to, porty te – tak jak na całym świecie – są zatłoczone. Odczuwalny jest brak środków transportu, siły nabywczej, zatory oraz wydłużony *lead time*. Gdyby pozostały z nami wyłącznie konsekwencje pandemii byłoby dobrze, jednak wojna i agresja Rosji na Ukrainę eskaluje, powoduje kolejne niepewności. Do tego dochodzą wzrastające koszty przewozu i dodatków frachtowych na wszystkich kierunkach. Priorytetem jest zachowanie harmonijności dostaw i, w najlepszym wypadku, przyspieszenie serwisu. Dodatkowym wyzwaniem

jest brak *stocków* magazynowych i infrastruktury, która może przyjąć nowy towar. Ameryka Płn. i Płd. nie są wyjątkiem. Podobne sytuacje dzieją się na całym świecie. W największych europejskich portach, takich jak Hamburg, Bremerhaven pracownicy strajkują. W efekcie port Wilhelmshaven stał się alternatywą dla tych portów. Bazujemy na w miarę ustabilizowanych połączeniach i mamy widoczność w programie seaexplorer, która pozwala na monitorowanie różnych zdarzeń.

W Kuehne+Nagel łączymy wszystkie modele transportu i możliwości magazynowe, aby dowieźć towar do jego miejsca docelowego i przechować go, jak najbardziej efektywnie. Jeśli w porcie przeładunku są zatory i klient nie może podjąć kontenera, oferujemy skorzystanie z pobliskiego magazynu komercyjnego Kuehne+Nagel. Ta opcja jest coraz częściej wykorzystywana, aby zejść z kosztów *demurrage* oraz *storage*, czyli z opłaty za wykorzystanie przez kontener powierzchni na terenie terminala portowego. Wyzwania transportowe pogłębia wyłączenie serwisu kolejowego między Chinami a Europą, ponieważ przewozy te przejeżdżają przez Rosję. Organizatorzy transportu szukają alternatyw, tworząc połączenia przez Turcję, Finlandię, Rumunię, co przeszkadza w przesyłkach z Dalekiego Wschodu, opóźniając dostawy.

W wypadku pilnych przesyłek

Trochę inaczej wyglądają dostawy drogą powietrzną. Rynki pasażerskich podróży lotniczych do i z obu Ameryk były jednymi z najlepszych w ostatnich miesiącach. Region Ameryki Łacińskiej odnotował najszybsze ożywienie pod względem przepustowości i liczby pasażerów na świecie. Skorzystał m.in. z otwartych granic, złagodzonych ograniczeń w podróżowaniu i bliskości Stanów Zjednoczonych. Prognozy dla transportu lotniczego nie są jednak tak optymistyczne z powodu wysokich podat-



Sytuacja w portach wschodniego wybrzeża poprawia się – kongestia się zmniejsza, teraz wynosi 7 dni, a wynosiła 10. Mimo to, porty te – tak jak na całym świecie – są zatłoczone

ków, cen paliw, słabych gospodarek regionalnych i niepewności związanej z wojną. W porównaniu z kwietniem 2019 r. w Ameryce Łacińskiej zaplanowano o blisko 20% mniej lotów. Mając na uwadze to, że loty pasażerskie stanowią znaczny procent wykorzystywanej przestrzeni cargo, zmniejszenie liczby lotów wiąże się z koniecznością szukania alternatywnych rozwiązań dla stałych transportów klientów. Jednym z nich jest wyczerpanie pełnej zdolności ładunkowej dwóch Boeingów 747-8F do obsługi lotów na całym świecie, które już od trzeciego i czwartego kwartału 2022 r. będą dostępne w globalnej ofercie Kuehne+Nagel.

Dodatkowo korzystamy z różnych narzędzi, od lotów z kontrolowaną przepustowością po umowy o blokowaniu przestrzeni, aby zapewnić klientom możliwość przewozu towarów, nawet w czasach zakłóceń



Wojciech Sienicki

frachtu lotniczego Kuehne+Nagel został zaprojektowany tak, aby sprostać wyzwaniom logistycznym z jakimi stykają się nasi klienci

W 2020 r., pomimo że wymiana handlowa nie wygasła, w znacznym stopniu się ograniczyła – aby podaż tonażu sprostała popytowi, pozbyto się szeregu środków z rynku i zawieszono budowę nowych.

i niepewności. Zmiana modalna z uwagi na zatłoczenia w portach i niedobory kontenerów sprawiła, że część klientów wybrała transport lotniczy, korzystała z usług czarterowych lub połączenia rozwiązania morskiego z lotniczym (*sea-air*). Pakiet rozwiązań

każdego dnia. Transport lotniczy nigdy nie będzie jednak alternatywą dla przewozów morskich. Klienci w większości decydują się na przesyłki lotnicze jedynie w przypadku małych i pilnych wysyłek.

Kuehne+Nagel w zestawieniu największych spedytorów morskich i lotniczych pod względem wolumenów w 2021 r. znalazło się na 1. miejscu. Ze wzrostem przewiezionych kontenerów do 4 550 tys. i zwiększeniem wolumenu lotniczego o 54,9% do 2,2 mln ton w transporcie lotniczym. Część wzrostu wolumenów lotniczych stanowiła majowa konsolidacja Kuehne+Nagel z firmą Apex Logistics, która obsługiwała około 750 tys. ton ładunków lotniczych rocznie. |

Wojciech Sienicki,
dyrektor zarządzający
Kuehne+Nagel w Polsce

Transport lotniczy nigdy nie będzie alternatywą dla przewozów morskich. Klienci mogą się decydować na lotnictwo jedynie w przypadku małych i pilnych wysyłek





AMERYKA POŁUDNIOWA Z DUŻYM POTENCJAŁEM

Z roku na rok rośnie znaczenie wymiany handlowej z krajami Ameryki Południowej. Choć wciąż większość transportów do Polski odbywa się z kierunków azjatyckich, to jednak w momencie schłodzenia koniunktury na rynkach Azji, wzrasta znaczenie gospodarek rozwijających się po drugiej stronie półkuli.

W Rohlig Suus Logistics również dostrzegamy potencjał tego regionu i stale umacniamy naszą obecność, oferując klientom kompleksowe wsparcie globalnej sieci Röhlig z biurami m.in. w Argentynie, Urugwaju, Boliwii, Meksyku i Chile. Wierzymy, że dzięki połączeniu naszego wieloletniego doświadczenia i znajomości globalnego rynku jesteśmy w stanie zapewnić naszym klientom najwyższą jakość kompleksowych usług.

Rynek Ameryki Południowej charakteryzuje się przede wszystkim dużą różnorod-

nością. Pomimo licznych problemów gospodarczych, ten region to państwa bardzo szybko rozwijające się. Co więcej, obecna zmienność i niestabilność gospodarcza sprawia, że możemy spodziewać się w najbliższym czasie schłodzenia koniunktury na wszystkich rynkach. Z tego też względu przedsiębiorstwa będą coraz częściej poszukiwały stabilizacji i korzystały z usług kompleksowych i sprawdzonych partnerów biznesowych, oferujących stawki długoterminowe, takich jak Rohlig Suus Logistics.

Każdego roku zwiększamy zakres swojej działalności w Ameryce Południowej. W porównaniu do 2020 r., w 2021 r. odnotowaliśmy czterokrotny wzrost przewożonego wolumenu. Na podstawie wyników



Bartosz Kościelniak

osiągniętych w I kwartale 2022 r. prognozujemy, że także w tym roku utrzyma się tendencja dynamicznego wzrostu. Zgodnie z przyjętą strategią biznesową skupiamy się na dywersyfikacji – zarówno pod względem produktowym, jak i geograficznym. Z tego też względu na kierunku Ameryki Południowej obsługujemy zróżnicowaną gamę produktów – od kawy, przez stal, chemię i papier, po rum i komponenty do branży automotive. |

*Bartosz Kościelniak,
kierownik ds. rozwoju biznesu
z krajami Ameryki Łacińskiej
w Rohlig Suus Logistics*

DACHSER
Intelligent Logistics

SUKCES WYMAGA NIEZAWODNYCH POŁĄCZEŃ.

DACHSER Polska

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Spedycja lotnicza i morską
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Rozwiązania dla branż DIY i CHEM
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Innowacyjne technologie IT





Zadaniem dostawcy usług logistycznych jest reagowanie na nagłe zmiany, przy jednoczesnym rozszerzaniu własnych możliwości transportowych

NIEZAWODNY PARTNER LOGISTYCZNY TO PODSTAWA

Operatorem, który ma duże doświadczenie w obsłudze branży chemicznej jest Dachser. Wie więc bardzo dobrze z jakimi zakłóceniami w łańcuchach dostaw, spowodowanymi nie tylko pandemią i wojną, mierzą się jego klienci. O tym, jak wspiera te firmy, mówi Ewelina Staszewska-Kobiela, kierownik rozwoju biznesu Polska DACHSER Chem Logistics.

Jak rozwinęła się logistyka w branży chemicznej w ciągu ostatnich kilku lat?

W ostatnim czasie bardzo rozwinął się rynek drobnicy. W 2021 roku Dachser przewoził około 4 milionów przesyłek zawierających produkty chemiczne, z czego około 1,25 miliona stanowiły towary niebezpieczne. To efekt dynamicznego rozwoju przemysłu chemicznego, który jest jednym z najważniejszych i najlepiej prosperujących sektorów w całej Unii Europejskiej.

Pomimo tego pozytywnego trendu, w ciągu ostatnich dwóch lat przemysł chemiczny – podobnie jak inne branże – został poddany próbie z powodu zakłóceń w łańcuchach dostaw, niedoborów materiałów i wąskich gardeł. W związku z tym kluczowe jest wykorzystanie analityki predykcyjnej do tego, aby globalne łańcuchy dostaw działały bez zakłóceń.

Coraz większe znaczenie logistyki to przejściowy czy długoterminowy trend?

Pandemia postawiła pod znakiem zapytania wiele pewników. Globalne łańcuchy dostaw cały czas napotykają na kolejne zakłócenia. Wcześniej były to głównie ograniczenia w działalności chińskich portów, teraz doszły do tego problemy związane



Ewelina Staszewska-Kobiela

z wojną w Ukrainie. Oprócz tego branża transportowa wciąż mierzy się z brakiem kierowców i wykwalifikowanego personelu.

Wygląda na to, że niepewność i nieprzewidywalność łańcuchów dostaw będzie nam towarzyszyć przynajmniej do końca

roku. Dlatego firmy w jakimś stopniu muszą dostosować do tej sytuacji swoje łańcuchy dostaw. W związku z tym rośnie rola operatora logistycznego. Logistyka staje się coraz bardziej istotnym czynnikiem sukcesu, a przemysł chemiczny nie jest tu wyjątkiem.

Czy klienci z branży chemicznej reorganizują swoje łańcuchy dostaw? Jak wpływa to na relacje z operatorem logistycznym?

Ze względu na ograniczoną dostępność zdolności przewozowych obecnie klienci koncentrują się na poszukiwaniu rozwiązań, które zapewnią im ciągłość działania łańcuchów dostaw oraz zoptymalizują koszty transportu. Jednak w perspektywie średnio- i długoterminowej zaczęły wprowadzać zmiany strukturalne. Latem ubiegłego roku przeprowadziliśmy wśród naszych klientów badanie, które wykazało, że 70% ankietowanych rozważa regionalizację swoich łańcuchów dostaw.

Generalnie zauważamy, że pierwsze firmy chemiczne przenoszą produkcję bliżej największych rynków zbytu. Natomiast trochę to potrwa i w żadnym wypadku nie zwiastuje końca globalizacji. Całkowita reorganizacja lub regionalizacja łańcucha dostaw byłaby nieoptymalna i ryzykowna. Chodzi tu o coś więcej, niż *nearshoring*. Zapewnienie stabilności i ciągłości łańcuchów dostaw wymaga elastycznych sieci logistycznych. Naszym zadaniem, jako dostawcy usług logistycznych, jest reagowanie na nagłe zmiany, przy jednoczesnym rozszerzaniu własnych możliwości transportowych, na przykład poprzez loty czarterowe.

Wybiegając w przyszłość, jakie będą najważniejsze wyzwania dla logistyki w branży chemicznej?

Oprócz cyfryzacji, zrównoważonego rozwoju i niedoboru kierowców ważną kwestią będzie zwiększenie odporności łańcucha dostaw i odpowiednie przystosowanie sieci. Obecne wąskie gardła są dla wielu firm sygnałem ostrzegawczym. Muszą zareagować, jeśli chcą lepiej chronić swoje łańcuchy dostaw przed potencjalnymi zagrożeniami. Bezpieczeństwo i odporność IT również znajdują się wśród priorytetów, ponieważ bezpieczeństwo danych i ich wymiana są tym, co utrzymuje łańcuchy dostaw produktów na wysokim poziomie.

W ciągu ostatnich dwóch lat przemysł chemiczny został poddany próbie z powodu zakłóceń w łańcuchach dostaw, niedoborów materiałów i wąskich gardeł.



Korzystając z intuicyjnej platformy Connect4Ocean, transport przesyłek mogą w łatwy sposób zlecić nawet małe firmy

PRZEZ EUROPE I SIEDEM MÓRZ DB SCHENKER ROZWIJA SWÓJ PRODUKT DROBNICOWY

Połączenia drobnicy morskiej w pełni zintegrowane z siecią lądową. W 100% bezemisyjny transport oceaniczny. Interaktywny system śledzenia przesyłek w czasie rzeczywistym i przejrzyste raporty on-line.

Rynek jest trudny. Dlatego DB Schenker reaguje na jego potrzeby elastyczną ofertą. LCL system to nowy wymiar produktu drobnicowego w transporcie morskim połączonym z dostawami na lądzie, do tego ubezpieczenie, odprawa celna i certyfikat obsługi towarów niebezpiecznych. Lokalni przedstawiciele DB Schenker w zamorskich portach zadbać o transport priorytetowy w wypadku „wąskich gardeł”, czy na żądanie – zorganizują opóźniony załadunek.

Kompleksowa obsługa od drzwi do drzwi w imporcie i eksporcie

Towary transportowane są od drzwi do drzwi z wykorzystaniem najbardziej rozwiniętej, sieci logistycznej na świecie. To ponad 8,2 tys. frachtowych połączeń drobnicowych dziennie, dostęp do wspólnego portfela produktów w całej Europie – także do opcji premium z gwarantowanym czasem realizacji.

Decydując się na transport morski LCL, np. import drobnicy z Chin, klienci nie muszą zamawiać całego kontenera. Mogą sprowadzać lub wysyłać towar częściej, mniejszymi partiami, w zależ-

ności od potrzeb. Gęstość i regularność połączeń w sieci DB Schenker zapewnia stałą obecność towarów na docelowych rynkach lub liniach produkcyjnych. To także efektywność finansowa – bez kosztów magazynowania i zapasów.

Podobnie jak w przypadku całej oferty DB Schenker, LCL system obejmuje również szereg usług o wartości dodanej, takich jak *pick&pack*, regularne kontrole jakości, staranna segregacja ładunków, etykietowanie, montaż, kompletowanie i dostosowywanie produktów, przewóz odzieży na wieszakach, przepakowywanie, oraz dystrybucja sprowadzonych towarów.

Connect4Ocean i przejrzyste raporty

Korzystając z intuicyjnej platformy Connect4Ocean, transport przesyłek mogą w łatwy sposób zlecić nawet małe firmy, otrzymując od razu dostęp do wielu opcji w ofercie i globalnego zasięgu.

Aplikacja umożliwia natychmiastowe uzyskanie wyceny dla importowanych lub eksportowanych towarów. Kompleksowy system śledzenia (*advanced tracking*) sprawia, że klienci mogą w każdej chwili przeanalizować realny czas transportu.

System raportowania obejmuje intuicyjne wizualizacje wyświetlane według zadanych kryteriów. Wskaźniki KPI dotyczące efektywności dostaw można przeglądać za pomocą elastycznej graficznej wizualizacji lub zestawów danych, które zapewniają wieloaspektową analizę procesu. – Korzystając z LCL system można być naprawdę spokojnym o swoją przesyłkę – rozwiązanie zapewnia kompleksową obsługę i wyznacza najwyższy standard monitorowania dostaw oceanicznych w branży. Klient zyskuje widoczność w czasie rzeczywistym na całej rozpiętości łańcucha dostaw, może skutecznie zarządzać wskaźnikami KPI, dzięki przejrzystości danych. Szczegółowe informacje na temat każdego aspektu pozwalają uzyskać głębszy wgląd w sytuację – mówi Piotr Kozłowski, Vice President Ocean Freight NEE DB Schenker.

Bezemisyjny transport na oceanach

Dzięki współpracy z armatorem CMA CMG przesyłki na odcinku oceanicznym można realizować bezemisyjnie. Umożliwia na zakup przez DB Schenker 2,5 tys. ton biopaliwa łącznie zredukować emisję CO₂ o 7 tys. ton. Klienci, którzy zamówią tę usługę mają możliwość uzyskania certyfikatu ekologicznego transportu zleconych przesyłek. DB Schenker zapowiada, że liczba 2,5 tys. ton zamówionego biopaliwa będzie rosła wraz z zapotrzebowaniem na to rozwiązanie. – Podobnie jak we frachcie lotniczym, jesteśmy pierwszą firmą logistyczną, która oferuje w 100% bezemisyjny transport oceaniczny oparty na biopaliwie. Klienci zamawiając tę usługę będą mogli zredukować swój ślad węglowy – dodaje Piotr Kozłowski. |



Istotą działalności Grupy Raben jest jak najszybsze dotarcie z przesyłkami klienta przy wykorzystaniu klasycznych ciężarówek i własnej sieci połączeń drobnicowych w całej Europie

SETKI POŁĄCZEŃ, MILIONY PRZESYŁEK I... APETYT NA WIĘCEJ

„Osiągnąć pozycję lidera wszędzie, gdzie jesteśmy” – takim mottem kieruje się Grupa Raben w swojej działalności biznesowej. Wizja jest ambitna, ale dla przedsiębiorstwa, które jest obecne już w 15 krajach w Europie, stawia na dalszą ekspansję, a przy tym dba o rozwój własnej sieci drobnicowej na dotychczasowych rynkach – zdecydowanie realna. Od kilku lat operator rozbudowuje system linii międzynarodowych, a specjalny projekt, który tego dotyczy, sukcesywnie obejmuje kolejne regiony i państwa.

—**R**ealizujemy strategię biznesową, zgodnie z którą każdy kraj ma codzienne połączenia drobnicowe nie tylko z innymi w ramach Grupy, ale także ze wszystkimi członkami Unii Europejskiej, ponadto Szwajcarią, Norwegią i Wielką Brytanią. Można śmiało powiedzieć, że nie ma zakątków na świecie, do którego nie byłibyśmy w stanie dostarczyć przesyłek drobnicowych. Tam, gdzie nie mamy własnej sieci, współpracujemy ze sprawdzonymi partnerami, którzy świadczą usługi odbioru i dostawy przesyłek – mówi Łukasz Lubański, Trade Lane Development Director.

Europejska pajęczyna

Jednak głównym obiektem zainteresowania firmy pozostaje Europa, zaś istotą działalności jak najszybsze dotarcie z przesyłkami klienta przy wykorzystaniu klasycznych ciężarówek (transport drogowy odpowiada aż za 65% obrotów Grupy) i własnej sieci połączeń drobnicowych w całej Europie (obecnie ponad 550 linii międzynarodowych). Ta jest rozbudowywana wielotorowo: poprzez akwizycje przedsiębiorstw logistycznych na nowych rynkach, przejęcia kolejnych spółek na dotychczasowych i kontynuację ich działalności, a także inwestycje i otwieranie zupełnie nowych połączeń między oddziałami.

Kiedy na mapie Raben pojawia się nowy kraj, lokalna sieć dystrybucyjna zostaje niemal natychmiast połączona z pozostałymi krajami Grupy poprzez bezpośrednie linie międzynarodowe. W minionym roku do rodziny Raben dołączył grecki Intertrans, a na początku bieżącego austriacki Bexity. W 2021 r. firmie przejęła ponadto 100%

managerów ds. rozwoju połączeń międzynarodowych, których głównym zadaniem jest najbardziej optymalne połączenie oczekiwań klientów, możliwości operacyjnych oraz różnorodności wszystkich spółek. W pierwszej kolejności skoncentrowano się na rynku niemieckim, który od lat cieszy się statusem najważniejszego

W Grupie Raben działa zespół doświadczonych managerów ds. rozwoju połączeń międzynarodowych, których głównym zadaniem jest najbardziej optymalne połączenie oczekiwań klientów, możliwości operacyjnych oraz różnorodności wszystkich spółek.

udziałów Luible Logistik GmbH, rodzinnego przedsiębiorstwa z Górnej Szwabii oraz holenderską Grupę BAS.

Porządki na zachodzie, ekspansja na wschód i południe

Tak ambitne i szeroko zakrojone przedsięwzięcie jak rozwój połączeń międzynarodowych na terenie kilkunastu państw Starego Kontynentu wymagało specjalnej koordynacji. Z myślą o nim powołano w Grupie Raben zespół doświadczonych

partnera handlowego wielu europejskich krajów. Od 2018 r. Grupa Raben poświęca temu rynkowi szczególnie dużo uwagi, czego efektem jest ponad 120 dziennych połączeń na linii Niemcy-Polska (68 w eksporcie i 52 w imporcie). W samym 2021 roku przetransportowano ponad 430 tys. przesyłek drobnicowych (czyli ponad 1,2 mln palet i 450 mln kg), co oznacza zwiększenie skali działania o prawie 20% rok do roku. W ciągu ostatnich czterech lat inwestycje na tym kierunku zaowocowały wzrostem liczby przesyłek o ponad 70%. Dla porównania – według oficjalnych danych Federalnego Urzędu Statystyki

stycznego w Wiesbaden – w tym samym okresie wymiana handlowa pomiędzy Polską a Niemcami wzrosła „tylko” o 34%. W wyniku bardzo dobrych doświadczeń na wspomnianym kierunku Grupa Raben planuje podobną rozbudowę sieci połączeń pomiędzy Niemcami a Czechami.

Po reorganizacji połączeń pomiędzy Polską a Niemcami przyszedł czas na kraje Europy Środkowo-Wschodniej, które zyskują na znaczeniu. Na początku 2021 r. do projektu włączono dziewięć państw: Bułgarię, Rumunię, Węgry, Czechy, Słowację, Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię. Od tego czasu dynamicznie rozwijają się kolejne linie drobnicowe. W ubiegłym roku uruchomiono blisko 40 nowych połączeń międzynarodowych w ramach tych rynków. Wymiana pomiędzy Polską a Czechami plasuje się na drugim miejscu za Niemcami – liczy już 26 codziennych linii (16 eksportowych i 10 importowych), co jest odzwierciedleniem blisko 30-procentowego wzrostu wolumenu, który odnotowano w ciągu zaledwie roku. Coraz większy potencjał prezentują Bułgaria i Rumunia, na tych kierunkach można zaobserwować dwucyfrowe wzrosty wolumenów zarówno z Polski jak i z Czech. Kluczowe znaczenie dla całego tego regionu, a w szczególności dla Węgier, ma centrum dystrybucyjne w Dunaharaszti, które właśnie jest rozbudowywane.

– *Dążymy do podwojenia aktualnych statystyk do końca 2024, czyli osiągnięcia liczby 1,2 mln przesyłek rocznie w Europie Środkowo-Wschodniej oraz stworzenia na tym terenie siatki blisko 300 codziennych i bezpośrednich połączeń pomiędzy naszymi terminalami przeładunkowymi. Mierzmy wysoko, ale tylko takie podejście sprawi, że będziemy gotowi na zmiany w szeroko pojętym europejskim łańcuchu dostaw. Inwestujemy w infrastrukturę, między innymi rozbudowujemy nasz hub przeładunkowy w Dunaharaszti na Węgrzech. Jednak łączymy nie tylko duże ośrodki przemysłowe, bierzemy pod uwa-*



Kiedy na mapie Raben pojawia się nowy kraj, lokalna sieć dystrybucyjna zostaje niemal natychmiast połączona z pozostałymi krajami Grupy poprzez bezpośrednie linie międzynarodowe

gę także mniejsze terminale przeładunkowe. Celem jest maksymalne skrócenie czasu transportu przy jak największej efektywności kosztowej oraz minimalizacji liczby przeładunków – tłumaczy Robert Wolny, manager ds. rozwoju rynku CEE.

O jedną oś przed konkurencją

Taka polityka daje realną przewagę konkurencyjną w postaci krótszego czasu i lepszej jakości dostaw oraz niższych kosztów z racji mniejszej odległości dystrybucyjnej. Dzięki właściwej lokalizacji magazynów oraz odpowiedniej siatce połączeń drobnicowych, które realizowane są z oczekiwaną przez klientów najwyższą jakością, towar może być dostarczony w czasie 24-48 godzin od podjęcia go u klienta. Jakość jest każdego dnia monitorowana w ramach programu Service Excellence.

Raben dąży do podwojenia aktualnych statystyk do końca 2024, czyli osiągnięcia liczby 1,2 mln przesyłek rocznie w Europie Środkowo-Wschodniej oraz stworzenia na tym terenie siatki blisko 300 codziennych i bezpośrednich połączeń pomiędzy terminalami przeładunkowymi.

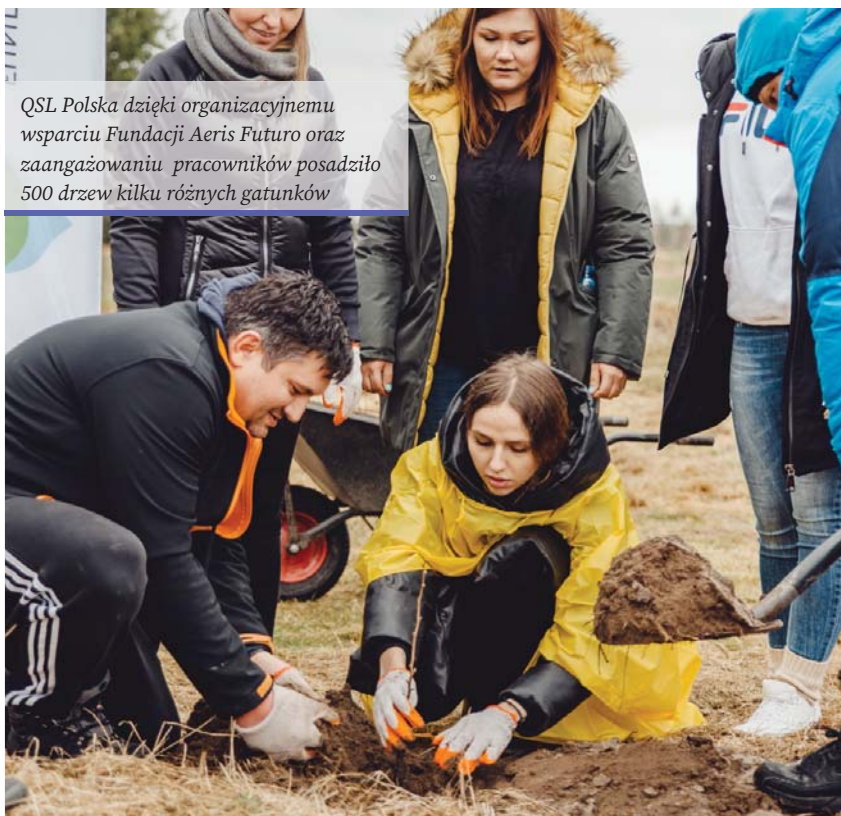


Dzięki właściwej lokalizacji magazynów oraz odpowiedniej siatce połączeń drobnicowych, które realizowane są z oczekiwaną przez klientów najwyższą jakością, towar może być dostarczony w czasie 24-48 godzin od podjęcia go u klienta

(bez „pustych kilometrów”) czy zastosowaniem transportu intermodalnego. W tych warunkach realizacja planów dotyczących rozwoju drobnicowej sieci międzynarodowej na najbliższe lata wydaje się wielkim wyzwaniem, jednak osiągnięcie wyznaczonych celów w tym zakresie będzie tym bardziej satysfakcjonujące. To wszystko jest spójne z wartościami Grupy Raben i przekazem nadrzędnym – że świat dookoła nieustannie się przekształca, ale firma jest otwarta na te zmiany, gotowa na przełamywanie rutyny i każdego dnia pracuje nad usprawnieniami. |

KK

QSL Polska dzięki organizacyjnemu wsparciu Fundacji Aeris Futuro oraz zaangażowaniu pracowników posadziło 500 drzew kilku różnych gatunków



ROZWÓJ BIZNESU I CSR – PRIORYTETY QSL POLSKA

Terminowe dostawy produktów najwyższej jakości są podstawą funkcjonowania branży gastronomicznej. Na logistykach żywności spoczywa więc duża odpowiedzialność. Nie jest to jednak jedyny obszar, w którym logistyk musi się nią wykazać. Coraz większą rolę w firmach logistycznych zaczyna odgrywać CSR, czyli społeczna (i środowiskowa) odpowiedzialność biznesu. Czy również w Quick Service Logistics Polska? – pytamy Agnieszkę Sałek, dyrektorkę handlową tej firmy.

Zdecydowanie społeczna odpowiedzialność biznesu jest jedną z kwestii, które wpisały się już mocno w filozofię i zasady działania firm. Trudne wydarzenia, jak pandemia czy wojna w Ukrainie pokazują, że zadaniem przedsiębiorstw i korporacji, obok realizacji celów biznesowych, jest angażowanie się, w ramach swoich możliwości, w sprawy ważne dla wszystkich ludzi. Dlatego w ubiegłym roku Grupa Meyer QSL ogłosiła strategię QSER – odpowiedzialności społecznej i środowiskowej. Także my, jako QSL Polska, kierujemy się tymi zasadami w codziennych aktywnościach firmy.

Jakie konkretnie działania z zakresu CSR podjęta w ostatnim czasie firma QSL Polska?

W pierwszej połowie tego roku skupiliśmy się na działaniach na rzecz klimatu. Zorganizowaliśmy dla naszych pracowników szkolenie ekologiczne. W trakcie spotkania omówiona została kwestia ograniczenia wpływu człowieka na klimat oraz sposobów, w jaki możemy tego dokonać, m.in. poprzez przestrzeganie zasady 5R (*refuse, reduce, reuse, recycle, rot*). Nawiązaliśmy również współpracę z Fundacją Aeris Futuro w ramach programu „Czas na Las”. Dzięki organizacyjnemu

wsparciu Fundacji oraz zaangażowaniu naszych pracowników posadziliśmy 500 drzew kilku różnych gatunków. Jest to krok w stronę kompensacji emisji generowanych przez transport. Natomiast w drugiej połowie roku planujemy przekazanie dotacji dla jednej z organizacji, które wspierają osoby potrzebujące.

Czy QSL Polska ma też inne plany na ten lub kolejny rok?

Po trudnym okresie *lockdownu* chcielibyśmy skupić się na bieżącej działalności firmy i rozwoju naszych usług oraz infrastruktury. Od momentu zniesienia obostrzeń widzimy, że sytuacja na rynku gastronomicznym zdecydowanie zmieniła się na lepsze, co daje powody do zadowolenia także w naszej branży oraz umożliwia tworzenie odważniejszych planów na



Agnieszka Sałek

przyszłość. Jednocześnie obserwujemy sytuację i przygotowujemy się na różne scenariusze w okresie jesienno-zimowym.

Na rynku wiele mówi się w ostatnim czasie o przerwanych łańcuchach dostaw. Jak z tym zagadnieniem radzi sobie QSL Polska?

Na szczęście większość naszych towarów pochodzi od krajowych dostawców, więc utrzymanie ciągłości transportów nie jest wyzwaniem. Monitorujemy jednak na bieżąco sytuację, aby w razie konieczności móc szybko reagować. Sprawne funkcjonowanie łańcucha dostaw jest kluczowe w działalności firm logistycznych – mamy więc wypracowane scenariusze działań, aby nawet w trudnych okolicznościach być w stanie zapewnić naszym partnerom świeże produkty najwyższej jakości.



Rynek robotów kompletujących w 2019 roku wart był w USA lekko ponad 95 milionów USD, a według prognoz już za trzy lata, w 2025 roku, osiągnie poziom 1,6 miliarda USD, a więc zanotuje CAGR na poziomie aż 62,5%

DIGITAL TWIN – CYFROWY BLIŹNIAK MAGAZYNU

Nowoczesne, zautomatyzowane magazyny, zaprojektowane z ujęciem kilkudziesięciu kilometrów przenośników, automatycznych sorterów, robotów kompletujących i maszyn tworzących gotowe do wysyłki ładunki paletowe są coraz częstszym krajobrazem również polskich parków logistycznych.

Globalne dane pokazują, że rynek robotów magazynowych będzie rość średnio o ponad 16% rocznie, z poziomu 6,2 mld USD osiągniętego w 2021 roku, aż do prawie trzykrotnie większego poziomu 17,8 mld USD już w 2028 roku. Bardziej dynamiczny jest sam rynek robotów kompletujących, który w 2019 roku wart był w USA lekko ponad 95 milionów USD, a według prognoz już za trzy lata, w 2025 roku, osiągnie poziom 1,6 miliarda USD, a więc zanotuje CAGR na poziomie aż 62,5%. Pozytywne sygnały dochodzą również z pracowni badawczej Gartner, która prognozuje, że rynek robotów G2P (*goods-to-person*) wzrośnie czterokrotnie w ciągu trzech najbliższych lat. Analitycy tej firmy twierdzą również, że już w 2024 roku 50% organizacji funkcjonujących w łańcuchu dostaw będzie inwestowało w aplikacje wspomagające sztuczną inteligencję (AI) i zaawansowaną analitykę (AA).

W kierunku lustrzanego świata

Czy łatwo jest zaimplementować operację logistyczną w centrum dystrybucyjnym, w którym część operacji wykonywana jest wciąż manualnie, a część jedynie przez roboty, a jeszcze inny zakres rozdzielony jest pomiędzy roboty i ludzi? Odpowiedź jest prosta i krótka: „Nie”.

Nie do końca wiemy, jaka wydajność będzie nam potrzebna, sorter o jakiej

prędkości i przepustowości będzie odpowiedni do danej operacji, oraz jak faktycznie współpracować będzie robot kompletujący z *pickerem*. Nie wiemy też, jak rozłożą się zamówienia klientów. Jaką część z nich stanowić będą monoszukowe pozycje, a ile podlegać będzie sortowaniu. Jest jednak rozwiązanie, które znacznie ułatwi nam projekt wyposażenia magazynu, a następnie kontrolowania wydajności i właściwego jego funkcjonowania pod kątem operacyjnym i kosztowym. Rozwiązaniem tym jest koncepcja *digital twin*, czyli tzw. cyfrowych bliźniaków.

Czy chcemy tego, czy nie, kierunek, w którym zmierzamy to *mirrorworld*, czyli lustrzany świat, polegający na tym, że przedmioty w świecie fizycznym połą-

Globalne dane pokazują, że rynek robotów magazynowych będzie rość średnio o ponad 16% rocznie, z poziomu 6,2 mld USD osiągniętego w 2021 r., aż do prawie trzykrotnie większego poziomu 17,8 mld USD już w 2028 roku.

zione są ze światem cyfrowym. Według najbardziej odważnych prognoz już za kilkanaście lat każdy przedmiot z realnego świata będzie mieć swojego cyfrowego bliźniaka w świecie naturalnym.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że Microsoft do stworzenia „*Ms Flight Simulator*” stworzył cyfrowe odpowiedniki

półtora miliarda budynków i ponad trzydziestu milionów kilometrów kwadratowych roślinności! Już teraz w Metaverse funkcjonują sklepy H&M i Kauflandu. Możemy przenieść się do wirtualnego świata i wejść do nieistniejącego fizycznie sklepu, skorzystać z wirtualnej przymierzalni i wydać jak najbardziej realne pieniądze. Pierwowzorem Metaverse jest właśnie idea cyfrowego bliźniaka, która tak naprawdę została rozpoczęta przez NASA, ponieważ każde urządzenie wysyłane w kosmos ma swojego bliźniaka, który zostaje na Ziemi, dzięki czemu można łatwo naprawiać poszczególne komponenty.

Ciekawych rozwiązań dotyczących cyfrowych bliźniaków nie trzeba jednak szukać w kosmosie lub nieosiągalnym na razie dla wielu Metaverse. IKEA posiada przykładowo aplikację *IKEA Place*, która pozwala na sprawdzanie, jak dany mebel będzie wyglądał w naszym mieszkaniu. Jedynym niezbędnym krokiem jest sfo-



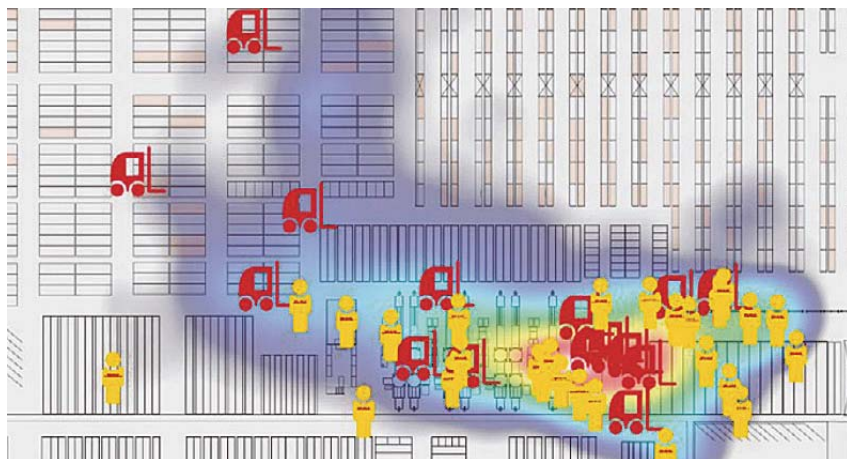
Damian Kołata

tografowanie pomieszczenia. Ponieważ znakomita większość asortymentów IKEA ma swoje cyfrowe bliźniaki, z łatwością wstawimy jej do skanu naszego pokoju i zobaczymy, czy wystarczy nam jeszcze

miejsca na inne bibeloty, czy też wersalka jest stanowczo za długa lub szeroka.

Tak, jak warto sprawdzić, czy sofa nie jest za duża, tak warto zmierzyć, czy proponowany przez producenta sorter nie jest zbyt skomplikowany, *pick tower* ma właściwe ewakuacyjne klatki schodowe, proces będzie płynny, a pole przyjęcia

i wydania towaru nie będzie za małe na dzienny wolumen przepływu. Najlepiej zrobić to właśnie poprzez przeniesienie budynku do świata cyfrowego. Dowodem na to, że są już zwolennicy takiego kroku jest fakt, że według MarketsandMarkets w 2025 roku wartość rynku cyfrowych bliźniaków wyniesie 35,8 mld



dolarów, co oznacza dziesięciokrotny wzrost w stosunku do 2019 roku.

Jak zbudować naszego cyfrowego bliźniaka?

Oprócz zwymiarowanego budynku i jego specyfikacji technicznej, potrzebować będziemy danych procesowych z fizycznego otoczenia. Z pomocą przychodzi tu technologia *big data* w zintegrowanym łańcuchu dostaw, która pozwala na bieżąco gromadzić ogromne ilości danych. Takie informacje następnie przetwarza się przy użyciu sztucznej inteligencji, chmury obliczeniowej czy uczenia maszynowego. Uzyskane w ten sposób dane wyjściowe pozwalają na virtualne odwzorzenie procesu lub produktu.

Przygotowana w taki sposób symulacja działania magazynu pozwala odtworzyć cały logistyczny proces *flow*, od momentu rozładunku naczepy, aż po odłożenie spakowanej paczki do dyspozycji firmy transportowej czy kurierskiej. Dzięki niej dowiemy się, czy możemy pozwolić sobie na wdrożenie usługi *same day delivery*, czy zmniejszając *batch* skompletowanego wolumenu przeznaczonego do sortowania nie powstaną wąskie gardła i inne nieprawidłowości, a także czy przenośniki nadążą za transferem przyjętych towarów do *pick towera* lub sorter wysyłkowy będzie w stanie poradzić sobie z wolumenem

paczek podczas Black Friday. Możemy też z łatwością zweryfikować, czy zasoby ludzkie są właściwie rozlokowane i rozdysponowane do procesów, jak na grafice poniżej¹⁾.

Chcąc ustrukturyzować główne korzyści płynące z zastosowania technologii digital twin, możemy wyróżnić²⁾:

- ! sprawniejszą organizację – cyfrowe bliźniaki pozwalają zidentyfikować wąskie gardła i inne problemy obniżające wydajność pracy;

- ! rozpoznanie możliwości poprawy – możemy wprowadzać dodatkowe elementy czy zmieniać strategię działania magazynu na wirtualnym modelu, a następnie wdrożyć rozwiązania, które sprawdziły się w symulacji;

- ! zapobieganie błędom – cyfrowe bliźniaki pozwalają w porę dostrzec ewentualne problemy i uniknąć późniejszych przestojów w pracy, które mogłyby narazić firmę na straty finansowe i wizerunkowe. To doskonałe narzędzie do analizy predykcyjnej działalności;

- ! kontrolę zapasów – możemy sprawdzić, jak łańcuch logistyczny zareaguje na wahania popytu i uniknąć braku zapasów w magazynie;

- ! oszczędność kosztów – przeprowadzenie symulacji danego scenariusza w środowisku wirtualnym zmniejsza ryzyko konsekwencji finansowych mogących powstać w efekcie wdrożenia rozwiązania bez symulacji;

- ! monitorowanie pracy – dzięki internetowi rzeczy (IoT) wszystkie nowoczesne urządzenia działające w magazynie mogą na bieżąco przysyłać do odpowiednich systemów ogromne ilości danych (*big data*) pozwalających kontrolować działanie łańcucha logistycznego;

- ! ciągłe doskonalenie procesów. Procesy wizualizowane są w środowisku wirtualnym, aby później było możliwe ich zastosowanie w świecie rzeczywistym. Cyfrowa wersja procesów jest poddawana analizie i badaniom oraz na bieżąco korygowana, co pozwala poznać nowe możliwości. Fizyczna wersja jest dzięki temu lepsza;

- ! planowanie przyszłości. Analiza danych i symulacja umożliwiają przewidywanie zachowań i wprowadzanie innowacji we wszystkich procesach, co z kolei pozwala firmie wyprzedzić konkurencję;

- ! wzrost wydajności. Jak zauważyła firma Siemens, symulacja może pomóc przedsiębiorstwom skrócić aż o 50% czas potrzebny na wprowadzenie produktu na rynek (*time to market*) i zwiększyć wydajność o 20%;

- ! planowanie przyszłości. Analiza danych i symulacja umożliwiają przewidywanie zachowań i wprowadzanie innowacji we wszystkich procesach, co z kolei pozwala firmie wyprzedzić konkurencję.

Warto podkreślić, że cyfrowy bliźniak magazynu, to nie tylko sam obiekt, ale też wszystkie instalacje, wyposażenie i produkty w nim składowane. Oczywiście kluczem do prawidłowych wniosków jest pozyskiwanie dużych ilości informacji, które umożliwią nauczenie bliźniaka sposobu działania rzeczywistego systemu.

Znakomita większość asortymentów IKEA ma swoje cyfrowe bliźniaki, więc z łatwością wstawimy jej do skanu naszego pokoju i zobaczymy, czy wystarczy nam jeszcze miejsca na inne bibeloty



Fot. IKEA

¹⁾ www.dhl.com

²⁾ Posiłkowałem się danymi firmy Mecalux, a także doświadczeniem z pracy z modelami dogotai twins

„Inteligentna”, cyfrowa replika obiektu fizycznego

Z czasem jednak liczba przeanalizowanych danych staje się na tyle duża, że powstaje gotowa i dynamiczna, „inteligentna”, cyfrowa replika obiektu fizycznego. *Digital twin* pozwala również na eksperymentowanie z nowymi produktami oraz zoptymalizowanymi procesami, oczywiście w oparciu o realne dane. Cały proces, czy też chociażby nowy produkt w niestandardowym opakowaniu przenoszony jest do wirtualnej przestrzeni, co w efekcie skraca czas wprowadzania nowego asortymentu na rynek i jego obsługi w centrum dystrybucyjnym. Przykładowo, firma z segmentu *fashion* może korzystać z cyfrowych bliźniaków do sprawdzenia nowych, większych kartonów obuwia i odpowiedzi sortera, czy też pojemności *pick towera*. Projektować też można sporo większe struktury, całe parki technologiczne, logistyczne, a nawet całe miasta. Dzisiaj Boston oraz Singapur mają wirtualne bliźniaki, które wykorzystywane są do planowania rozbudowy metropolii.

Niemniej ważnym zastosowaniem *digital twin* jest też weryfikacja kosztów operacyjnych i wygenerowanie odpowiednich komunikatów, gdy sytuacja jest odmienna od pożądanej. Cyfrowe bliźniaki pomogą nam więc nie tylko w eksperymentowaniu z nowatorskimi pomysłami, ale i w weryfikacji, czy w serwerowni jest za gorąco, czy brakuje paliwa w agregacie prądowórczym, czy też temperatura w miejscu pracy stałej niebezpiecznie się zmniejsza. Przykłady na grafice obok³⁾:

Oszczędności, czy tylko wydatki?

Czy *digital twin* to faktycznie realne oszczędności, czy może kolejny logistyczny *buzzword* lub fanaberia niemająca nic wspólnego z rzetelnym oszacowaniem kosztów, optymalizacją procesów i usprawnieniem logistycznego łańcucha dostaw? Wiemy z informacji prasowych, że w 2019 roku PKN Orlen wprowadził pierwsze systemy z elementami sztucznej inteligencji, które pracują w układach zarządzania energią oraz kontrolują pracę jednej instalacji. Zdaniem przedstawicieli firmy zapewniają one wymierne korzyści – zwiększyły wykorzystanie mocy przerobowych, polepszyły kontrolę pracy

systemów i jakość paliw. W planach są wdrożenia podobnych rozwiązań nawet w kilkudziesięciu innych instalacjach. Nieco konkretniejsze rezultaty przytacza BP, które w Angoli o 25% zmniejszyło czas potrzebny na prace inżynierskie, jak projektowanie nowych instalacji, usprawnie-

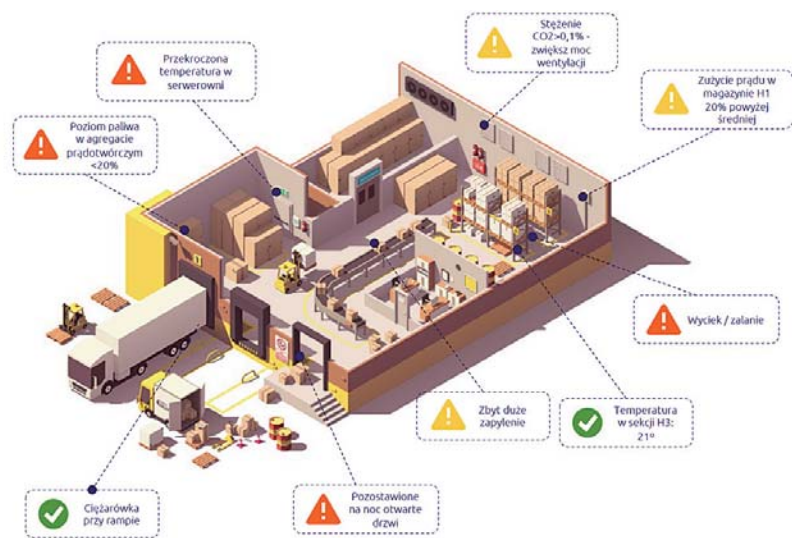
Firma Gartner umieściła cyfrowe bliźniaki na liście najgorętszych trendów technologicznych roku 2019. Zapewne rozwój tej technologii nie jest tak dynamiczny, jak handlu internetowego, czy omnichannelu, niemniej jednak nie jest to rozwiązanie dla każdego biznesu



Fot. Arvato

nienia dotychczasowych, czy uruchamianie nowych linii technologicznych. Inwestycja w tym zakresie przełożyła się na oszczędności wynoszące 135 milionów dolarów rocznie. Kolejne 32 miliony BP zyskało dzięki wydajnemu przekazywaniu informacji i wyższej jakości danych. Po wprowadzeniu technologii *digital twin* w firmie wydobywczej Petroleum Development Oman o 5% skrócił się

i nie można go wdrożyć tak szybko, jak sprzedaży przez internet, co też jest niełatwym zadaniem. Nie ulega wątpliwości fakt, że aby *digital twin* przyniósł pożądane korzyści, musimy zasilić symulację dużą ilością danych i na bieżąco aktualizować wszelkie zmiany. Dlatego właśnie w pierwszej kolejności lustrzany świat powstaje tam, gdzie wydatki mierzone są w milionach dolarów. Biorąc pod



czas poszukiwania informacji przez pracowników. PDO szacuje, że przekłada się to na 10 tys. dni roboczych, co jest ekwiwalentem zatrudnienia 50 wykwalifikowanych osób. Technologia cyfrowych bliźniaków nie jest jednak realizowana jedynie w przemyśle paliwowym i petrochemicznym. Jego użytkownikami są też Grupa PSA, Michelin, Procter & Gamble, L’Oreal, Starbucks, Raben, czy DHL.

uwagę fakt, jak szybko i w jakiej skali powstają w Polsce Centra dystrybucyjne i produkcyjne największych globalnych firm, technologia cyfrowych bliźniaków zagości również w naszym kraju. |

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

³⁾ Materiały sigfox Poland



Centrum serwisowe to punkt startowy a jednocześnie meta na trasie zamkniętego obiegu, jaki pokonują palety CHEP. Firma oferuje je swoim klientom w trybie wynajmu

FUNDAMENT SPRAWNYCH ŁAŃCUCHÓW DOSTAW W CHEP

Ruch non-stop, ciężarówki podjeżdżają i odjeżdżają. Wszystkie wypełnione niebieskimi paletami. Wkrótce zostaną załadowane towarem, który trafi na półki sklepów w całym kraju. Do centrum serwisowego nośniki są przewożone tylko na chwilę, by przejść gruntowną kontrolę i następnie ruszyć w dalszą drogę.

Takich centrów CHEP ma w Polsce osiem i aż 750 na całym świecie. Bez nich nie mogą sprawnie funkcjonować łańcuchy dostaw.

Punkt startowy a zarazem meta

Centrum serwisowe to punkt startowy a jednocześnie meta na trasie zamkniętego obiegu, jaki pokonują palety CHEP. Firma oferuje je swoim klientom w trybie wynajmu. To stąd nośniki wysyłane są do odbiorców CHEP, czyli producentów, importerów i eksporterów produktów. Zastawiane w zakładach klientów palety trafiają następnie do centrów dystrybucyjnych, skąd wysła się je prosto w miejsca sprzedaży detalicznej. Po zwolnieniu palet spod towaru, w sklepach firma CHEP organizuje zbiórkę pustych egzemplarzy, które zwracane są do centrum serwisowego, gdzie przed ich wydaniem do ponownego użycia przechodzą wnikliwe procesy kontroli jakości oraz – gdy zachodzi taka konieczność – są poddawane naprawie.

Każde z centrów serwisowych pracuje niemal bez przerwy po to, by zapewnić

stałą dostępność palet. Najpierw nośniki są rozładowywane z ciężarówek. Następnie każda paleta jest oceniana przez inspektorów, którzy decydują, czy trafi do naprawy, czy może od razu wyruszyć w dalszą drogę. CHEP dba o to, by no-

nicy CHEP dbają, by w każdej chwili wyładowane ciężarówki mogły wyruszyć ze świeżą dostawą w pełni sprawnych nośników. W samej Polsce krąży 38 milionów niebieskich palet o różnym rodzaju i specyfikacjach. Gdyby-

Rozległość i optymalne rozlokowanie sieci, ilość palet w obrocie i zaawansowane procesy ich zbiórki wspomagane są narzędziami korzystającymi z analiz Big Data. Pracownicy CHEP dbają, by wyładowane ciężarówki zawsze mogły wyruszyć ze świeżą dostawą sprawnych nośników.

śniki służyły jak najdłużej, więc co za tym idzie, także elementy ze zniszczonych palet są ponownie wykorzystywane.

Takich miejsc w całej Polsce CHEP posiada osiem: w Kampinosie, Warszawie, Radomiu, Niewiadomiu, Krakowie, Świętochłowicach, Wrocławiu i Środzie Wielkopolskiej. Rozległość i optymalne rozlokowanie sieci, ilość palet w obrocie, a także zaawansowane procesy ich zbiórki wspomagane są narzędziami korzystającymi z analiz Big Data. Pracow-

śmy ułożyli same tylko palety typu Euro jedna obok drugiej, można by po nich przejść z Warszawy do Sydney, a nawet dalej.

Testowanie w każdych warunkach

Aby maksymalnie wydłużyć żywotność palet oraz do minimum ograniczyć ryzyko uszkodzeń towarów podczas transportu,



Pooling palet CHEP działa w modelu cyrkulacyjnym. To znaczy, że cała podróż nośników zaczyna i kończy się w tym samym miejscu – w centrum serwisowym. Nie bez znaczenia jest także globalna sieć

w CHEP funkcjonuje specjalne Centrum Innowacji zlokalizowane w Orlando. To tak naprawdę wielkie laboratorium, gdzie inżynierowie testują nośniki w każdych warunkach i sytuacjach, jakie mogą pojawić się podczas ich użytkowania. Palety i testowe towary na nich umieszczone są więc zamrażane, podgrzewane, poddawane intensywnym wibracjom, upuszczane, uderzane, rozrywane, miażdżone i polewane wodą. Efekty tych eksperymentów poprawiają bezpieczeństwo towarów w łańcuchu dostaw.

Zgodnie z celami zrównoważonego rozwoju

CHEP działa w 60 krajach, w których posiada łącznie 750 centrów serwisowych obsługujących ponad 345 milionów palet i kontenerów. Ta skala działalności powoduje, że ma ona istotny wpływ na tworzenie zrównoważonych łańcuchów dostaw na świecie.

Pooling palet CHEP działa w modelu cyrkulacyjnym. To znaczy, że cała podróż nośników zaczyna i kończy się w tym samym miejscu – w centrum serwisowym. Nie bez znaczenia jest także globalna sieć CHEP, co pozwala na budowanie strategii w oparciu o ogromną skalę oraz na realny wpływ na otaczającą rzeczywistość. Filozofia firmy opiera się dziś nie tylko na tym, aby „być mniej szkodliwym dla środowiska”, ponieważ to już za mało. Cele zrównoważonego rozwoju CHEP zakładają tworzenie regeneratywnych łańcuchów dostaw, czyli takich, które pozytywnie oddziałują na planetę, klimat, ale też na ludzi i społeczeństwo.

Tylko w 2021 r. CHEP osiągnął neutralność węglową własnych operacji, oszczędził 87 milionów kilometrów zbędnego transportu, pomógł w dostarczeniu posiłków do 17 milionów osób dzięki współpracy z bankami

żywności oraz wprowadził na rynek produkt w 100% z *upcyclingu*. Co drugi menedżer w Polsce jest kobietą. To wszystko ma potwierdzenie w rankin-

gach, według których CHEP jest między innymi numerem jeden wśród najbardziej zrównoważonych firm według Barron'sa, osiągnął rating AAA MSCI i jest pierwszą firmą w Polsce, która w ramach Lean&Green złożyła plan akcji zakładający ograniczenie emisji CO₂ o 20% do 2023 r.

Dzięki programowi Współpracy Transportowej CHEP, polegającemu na łączeniu firm i proponowaniu im wspólnych tras mających na celu redukcję pustych przebiegów, od lipca 2021 do czerwca 2022 CHEP udało się ograniczyć aż 373 tysiące kilometrów, którymi miałyby przejechać nie w pełni załadowane ciężarówki, zrealizować 2543 wspólne transporty oraz ograniczyć emisję CO₂ aż o 311 ton. **I**



For all your transport and logistics needs

W DSV zapewniamy dostęp do globalnej sieci transportowej i kompleksowej obsługi logistycznej. Jesteśmy obecni w 90 krajach na 6 kontynentach.

Korzystaj z zalet naszej skali i zasięgu.

Dowiedz się więcej:



Global Transport and Logistics





CONTROL TOWER – NOWY WYMIAR ZARZĄDZANIA ŁAŃCUCHAMI DOSTAW

Łańcuchy dostaw w ostatnim czasie przeszły wiele istotnych zmian w wyniku pandemii, wojen, sankcji handlowych czy nawet ekstremalnych zjawisk pogodowych. W tych okolicznościach i przy dynamicznym rozwoju branży e-commerce konieczne było odejście od dotychczasowego modelu biznesowego i sposobu realizacji dostaw.

Nową normą stały się wielokanałowe strategie realizacji zamówień i obsługi klienta. Taka zmiana była poważnym wyzwaniem dla wielu przedsiębiorstw, które musiały przemodelować swoje procesy biznesowe. Evolucja objęła szeroką sieć partnerów handlowych i operatorów logistycznych zarządzających łańcuchami dostaw. Ponadto pojawiła się konieczność opracowania kompleksowego podejścia, które będzie sprzyjać przejrz-

my do śledzenia przepływów, zarządzane przez różnych przewoźników. Dane pochodzą również ze źródeł zewnętrznych, m.in. stacji meteorologicznych.

Jak podkreślają specjaliści GEFCO, Control Towers służą nie tylko do śledzenia przepływów, które oczywiście są traktowane jako istotne źródło danych. Control Tower przyjmuje dane generowane przez wiele aplikacji i czujników pracujących w środowisku operacyjnym.

Tylko dzięki pełnej widoczności przepływów możliwe będzie uzyskanie odpowiednich informacji, niezbędnych do reagowania na alerty, powiadomienia i nieoczekiwane zdarzenia, które mogą wystąpić praktycznie w każdym łańcuchu dostaw.

stości środowiska operacyjnego. W tych okolicznościach powstała koncepcja Control Tower.

Budowanie odporności biznesowej

Control Towers to punkty agregacji danych generowanych przez różne systemy operacyjne w sieci logistycznej. Źródła danych obejmują systemy zarządzania zapasami, zamówieniami i transportem, syste-

Systemy wykorzystywane przez partnerów w łańcuchu dostaw powinny również dostarczać cennych danych do systemu.

– Od początku pandemii jednym z priorytetów menedżerów łańcucha dostaw stało się budowanie odporności biznesowej. Dlatego nasze Control Towers opieramy na zaawansowanym systemie orkiestracji, obejmującym najnowocześniejsze funkcje planowania i widoczności transportów. Dzięki temu możliwe jest wcześnie ostrzeganie o wszelkich odchyleniach od normy i tworzenie kopii zapasowych

w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu obsługi – mówi Nicolas Thomas, kierownik ds. inżynierii z GEFCO Francja.

Pełna widoczność

Łańcuchy dostaw muszą stać się bardziej elastyczne. Od wielu lat ten trudny do osiągnięcia cel jest priorytetem wielu menedżerów ds. łańcucha dostaw. Jednak dzięki połączeniu platform chmurowych, zaawansowanych systemów informatycznych, tanich urządzeń sensorycznych i wszechobecnej łączności, jego realizacja staje się prostsza. Aby osiągnąć cel, jakim jest elastyczny łańcuch dostaw, niezbędna jest pełna widoczność procesów, od etapu zaopatrzenia produkcji po ostateczną dostawę do klienta.

Kompleksowa widoczność musi obejmować wielu partnerów handlowych i podwykonawców, a także wszystkie operacje dodatkowe, związane na przykład z obsługą zwrotów towarów. Tylko dzięki pełnej widoczności przepływów możliwe będzie uzyskanie odpowiednich informacji, niezbędnych do reagowania na alerty, powiadomienia i nieoczekiwane zdarzenia, które mogą wystąpić praktycznie w każdym łańcuchu dostaw.

Jak centralny układ nerwowy

Taka gigantyczna ilość danych może być następnie wykorzystana przez Control Tower w celu zrozumienia, określenia, a następnie podjęcia odpowiedniej reakcji. Control Tower będzie zatem funkcjonować niczym centralny układ nerwowy. Obecnie klienci oczekują możliwości dostosowania każdego zamawianego produktu do swoich potrzeb oraz szybkiej dostawy z niemal każdej lokalizacji. Według ekspertów GEFCO można to osiągnąć tylko wtedy, gdy łańcuch dostaw stanowi zintegrowaną sieć systemów produkcji, realizacji i obsługi klienta.

– Jeśli elastyczny łańcuch dostaw porównamy do żywego organizmu, Control Tower będzie pełnić funkcję centralnego układu nerwowego. W taki sam sposób, jak organizmy kierują się „czuciem i reagowaniem”, łańcuchy dostaw będą wykazywać podobieństwo do tego biologicznego modelu funkcjonowania. Jest to zrozumiałe, gdy spojrzymy, w jaki sposób produkcja przeszła ewolucję od „sprzedawania tego, co wyprodukowaliśmy” do „produkowania tego, co sprzedajemy” – podkreśla Cyril Bonnin, Control Tower Manager z GEFCO France. |



Fot. Pixabay

Ok. 98% FV wystawianych jest obecnie automatycznie, zaraz po wygenerowaniu PZ u odbiorcy i wysłaniu RECADV

CORAZ BLIŻEJ PRAWDZIWEJ LOGISTYKI BEZ PAPIERU

Wdrożenie modelu Paperless GS1 u Partnerów Fresh Logistics skróciło obsługę przyjęć o 44% i obniżyło jej koszty po stronie odbiorcy o 38%.

Każdego dnia firmy w Polsce obsługują setki tysięcy dostaw, a każdej towarzyszy co najmniej kilka papierowych dokumentów. Stanowią one wąskie gardło, bo są narażone nie tylko na zagubienie, ale także na błędy. Cyfryzacja procesu dostaw towarów w ramach pilotażowego wdrożenia modelu Paperless w łańcuchu dostaw miała wyeliminować te problemy dzięki zastosowaniu komunikatów DESADV i RECADV.

Model Paperless: jak to działa?

Model wymiany informacji bazujący na wystandaryzowanych dokumentach cyfrowych wypracowano w ramach uruchomionego przez GS1 w połowie 2021 roku projektu Paperless. Jego „sercem” jest komunikat DESADV, wykorzystujący standardy GS1. To szereg elektronicznych komunikatów EDI powiązanych z fizyczną etykietą logistyczną GS1 umieszczaną na paletach lub innych jednostkach logistycznych.

Komunikat DESADV zawiera pełną informację na temat struktury dostawy i umożliwia automatyzację jej obsługi.

Dzięki temu można w 100% wyeliminować papierową dokumentację, usprawniając przepływ towarów i dokumentów, a jednocześnie zaoszczędzić czas i chronić środowisko.

Dzięki modelowi Paperless:

- proces dostawy rozpoczyna się szybciej dzięki automatyzacji procesu zamawiania;

Model wymiany informacji bazujący na wystandaryzowanych dokumentach cyfrowych wypracowano w ramach uruchomionego przez GS1 w połowie 2021 roku projektu Paperless. Jego „sercem” jest komunikat DESADV, wykorzystujący standardy GS1.

- producenci i dostawcy mogą szybciej reagować i informować klientów, gdy pojawiają się możliwe opóźnienia w realizacji zamówienia;
- producenci i dostawcy mogą dokładniej prognozować zamówienia i elastycznie zwiększać dostępność produktów;

- zmniejszają się kolejki w dostawach, przez co poprawia się efektywność planowania rozładunku;
- proces księgowania i rozliczania jest łatwiejszy, ponieważ można śledzić i przechowywać wszystkie komunikaty wymienione z partnerami biznesowymi;
- znikają koszty druku dokumentów, co powoduje oszczędności i chroni środowisko.

Korzyści widać już od początku

Wdrożenie modelu Paperless poprawiło sprawność przyjęcia dostawy u ostatecznego odbiorcy o 44% w przeliczeniu na jednego dostawcę. Główną korzyścią jest tu skrócenie czasu realizacji przyjęcia dostaw. Wskaźnik nieprawidłowych dostaw poprawił się o około 5 pp, w głównej mierze za sprawą spadku nieterminowych dostaw z ok. 8% do około 3%. Z kolei dzięki automatyzacji przyjęć koszty obsługi dostaw po stronie odbiorcy spadły o 38%.

Korzyści są zauważalne również u dostawcy. Wdrożenie komunikatu RECADV w ramach modelu Paperless usprawniło proces rozliczenia między partnerami. Ok. 98% FV wystawianych jest obecnie automatycznie, zaraz po wygenerowaniu PZ u odbiorcy i wysłaniu RECADV.

Pilotaż oparty o standardy GS1 pozwolił także na zebranie bardzo wartościowych wskazówek wdrożeniowych, które znacząco skracają proces cyfryzacji.

– Jesteśmy dopiero na początku procesu całkowitej eliminacji dokumentów papierowych z łańcucha dostaw. W kolejnych etapach będziemy skupiali się na zapewnieniu dostawcom oraz odbiorcom jeszcze więcej korzyści. Przewidujemy, że w dłuższej perspektywie będziemy

mogli zmierzyć więcej wskaźników – podsumowuje Jarosław Gulowaty, dyrektor logistyki kontraktowej we Fresh Logistics Polska, przewodniczący Rady GS1 Polska. I

Dariusz Jadczyk,
menedżer ds. retail
GS1 Polska

W przypadku dokumentów cyfrowych spedytor ma możliwość przygotowania ich przed przyjazdem pojazdu na miejsce załadunku, co skraca czas oczekiwania kierowcy na ładunek



Fot. Fotolia

DLACZEGO WARTO WDRAŻAĆ ELEKTRONICZNY LIST PRZEWÓZOWY?

Jak podaje Komisja Europejska we Wniosku o Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego, około 99% operacji transportu międzynarodowego na terytorium Unii Europejskiej nadal wykorzystuje dokumenty papierowe na którymś z etapów operacji.

Wypełnianie papierowych dokumentów transportowych to monotonny oraz czasochłonny proces, który może skutkować wieloma błędami, a co za tym idzie wydłużeniem czasu obsługi dokumentów oraz zwiększeniem ilości wykorzystywanego papieru, który obecnie staje się coraz droższym zasobem.

Każdemu z nas zależy na czasie, zwłaszcza kierowcom, którzy mają sztywno określone godziny załadunku i rozładunku. W przypadku zastosowania cyfrowych dokumentów spedytor ma możliwość przygotowania ich przed przyjazdem pojazdu na miejsce załadunku, co zdecydowanie skraca czas oczekiwania kierowcy na ładunek. Pliki przechowywane są w jednym bezpiecznym miejscu – chmurze, dzięki czemu zyskujemy możliwość łatwego i szybkiego znalezienia dokumentów oraz uwag dotyczących konkretnego transportu. Pamiętajmy, że czas przechowywania dokumentacji transportowej wynosi 5 lat. Duża liczba zleceń sprawia, że jest nam potrzebna również duża przestrzeń do przechowywania dokumentacji, co generuje dodatkowe i niepożądane koszty.

Taniej

Odnosząc się do analizy wykonanej przez SIRA Consulting Research dla Ministerstwa Transportu w Danii, możemy łatwo zobaczyć, jakie oszczędności przynosi za-

stosowanie eCMR. Analizując, wypełnienie i kontrola listu przewozowego zajmują 5 min, druk listu przewozowego – 1 min, kontrola ładunku – 4 min, potwierdzenie odbioru ładunku – 0,5 min, wysłanie dowodu dostawy – 5 min i archiwizacja dokumentacji – 3 min. Proces administracji papierowego listu przewozowego wynosi 23 min, niesie to za sobą koszty rzędu 15,61 zł. Przy zastosowaniu elektronicznego listu przewozowego czas obsługi maleje do 9 min, co redukuje koszty do 6,11 zł na jednym dokumencie!

Szybciej

Kolejnym bardzo ważnym aspektem jest sam proces płatności za wykonaną usługę, który w przypadku papierowej wersji dokumentów rozpoczyna się dopiero po przedstawieniu podpisanych oryginałów dokumentów. Termin płatności po wykonaniu transportu dochodzi nawet do 3 miesięcy. Biorąc pod uwagę również konieczność przesłania dokumentów kurierem lub dowiezienia ich do siedziby przewoźnika cały proces wydłuża nam się do nawet 111 dni! Wysyłka dokumentów kurierem skróci czas oczekiwania na dokumenty, będzie się jednak wiązała z dodatkowymi, niepożądanymi kosztami. Wykorzystując eCMR zyskujemy dostępność dokumentów od razu po zakończonym procesie transportu, dzięki czemu proces fakturowania może

rozpocząć się zaraz po zebraniu podpisu odbiorcy ładunku.

Wydajniej

Cyfryzacja dokumentacji jest znaczącym krokiem w kierunku usprawnienia i zwiększenia wydajności. Wprowadzenie elektronicznego listu przewozowego ograniczenie emisji CO₂ o ok 60 tys. ton rocznie, co odpowiada oszczędnościom związanym z kosztami zewnętrznymi w wysokości 3,5 mln euro rocznie. Wykorzystanie elektronicznego listu przewozowego wiąże się również z redukcją kosztów administracyjnych – związanych z zarządzaniem i wymianą informacji i dokumentacji dotyczących transportu. Jest to równoznaczne z zaoszczędzeniem 75–102 mln godz. rocznie lub 36–49 tys. pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy.

Cyfryzacja w branży TSL

Branża transportowa od niemalże pół wieku posługuje się papierową wersją dokumentu CMR. Rozwój technologii i tym samym dążenie do transformacji cyfrowej wielu firm, umożliwiło stworzenie rozwiązań, które całkowicie eliminują papierowe dokumenty, również w transporcie. Powstałe rozwiązania oferowane przez platformy transportowe (np. GreenTransit) łączą obecne możliwości technologiczne z praktyczną wiedzą dotyczącą digitalizacji dokumentów, gdzie bardzo ważną rolę odgrywa również standaryzacja. Biorąc pod uwagę fakt, że w procesach digitalizacji przekształcamy tradycyjne obiekty, czy dokumenty na ich cyfrowe odpowiedniki, należy wziąć pod uwagę kwestie standardowej i jednoznacznej identyfikacji poszczególnych elementów oraz standardowy sposób przekazywania sobie informacji na ich temat.

Tu z pomocą przychodzą standardowe formaty Elektronicznej Wymiany Dokumentów oferowane przez GS1 – w końcu digitalizacja dokumentów papierowych to obecnie podstawowy aspekt transformacji cyfrowej każdej organizacji. Standard EDI eCMR opracowany przez organizację GS1 Polska umożliwia integrację z obecnie używanymi systemami w przedsiębiorstwach, co znacznie ułatwia cały proces wprowadzenia systemu do firmy. Dzięki temu dokumenty będą wygenerowane oraz przesłane do kierowców i pozostałych uczestników przewozu bez konieczności ludzkiej interwencji. Celem nie jest tylko digitalizacja, a automatyzacja przesyłania danych między podmiotami w łańcuchu dostaw. |

*Agata Horzela, GS1 Polska
Hubert Zaborowski, GreenTransit*



Fot. Prologis

W I kw. najemcy w Europie wynajęli 10 mln m² powierzchni magazynowej, czyli o 28% więcej, niż wynosi średnia pięcioletnia

REKORDY NA RYNKU NIERUCHOMOŚCI LOGISTYCZNYCH

Firma doradcza Savills podała, że aktywność inwestycyjna w europejskim sektorze nieruchomości logistycznych w 2022 r. utrzymuje się na wysokim poziomie. Wartość transakcji zawartych w I kw. sięgnęła 14,3 mld euro, przebijając rekord z 2021 r.

W wyniku niewystarczającej podaży w Europie obserwowany jest wzrost stawek czynszu. Najsilniej odczuwalny jest on w Londynie, gdzie koszty wynajmu najbardziej atrakcyjnych magazynów wzrosły o 20%. W Polsce najwyższe stawki czynszu dotyczą Warszawy, gdzie w rezultacie obserwowanego od początku roku silnego trendu wzrostowego, skala podwyżek zbliża się do notowanego w stolicy Wielkiej Brytanii.

Skutek nie tylko sytuacji geopolitycznej

Największe wolumeny inwestycyjne odnotowano w Niemczech (4,1 mld euro) i Wielkiej Brytanii (2,9 mld euro), których udział w całkowitych obrotach na europejskim rynku w I kw. wyniósł blisko 50%. Wysoki poziom aktywności inwestycyjnej zaobserwowano także w Holandii (2,0 mld euro) i we Francji (1,1 mld euro). – *Do głównych czynników dynamicznego wzrostu sektora logistycznego nadal można zaliczyć zapoczątkowany przez pandemię boom w branży e-commerce, a od niedawna także wysoki popyt na dodatkową powierzchnię magazynową, która umożliwiłaby firmom zabezpieczenie łańcuchów dostaw w obliczu kryzysów geopolitycznych* – komentuje Marcus De Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills.

W I kw. najemcy w Europie wynajęli 10 mln m² powierzchni magazynowej, czyli o 28% więcej, niż wynosi średnia pięcioletnia. Największy udział w strukturze popytu

od początku roku miały firmy w Niemczech (2,4 mln m²), Holandii (2,2 mln m²), Polsce (1,5 mln m²) i Wielkiej Brytanii (1,3 mln m²).

Z raportu firmy Savills pt. „*European Logistics Census 2021*” wynika, że najemcy przewidują, iż jednym z najważniejszych skutków pandemii będzie skracanie łańcuchów dostaw, czyli *reshoring*, co pozwoliłoby na minimalizowanie ryzyka. Zakłócenia w łańcuchach dostaw związane z wojną w Ukrainie i ponownie wprowadzonymi twardymi *lockdownami* w Chinach skutkowały rekordowo dużym wolumenem popytu

Savills przewiduje, że tegoroczny wolumen transakcji inwestycyjnych na rynku logistycznym sięgnie ok. 60 mld euro i będzie zbliżony do ubiegłorocznego rekordu, który wyniósł 62 mld euro.

na powierzchnię magazynową m.in. w Polsce, gdzie w pierwszym kwartale odnotowano najwyższy poziom aktywności najemców w historii polskiego rynku.

Silnie ograniczona podaż

Luka podażowa związana z rekordowym spadkiem wskaźników powierzchni niewyjętej w 2021 r. będzie potęgować zainteresowanie inwestorów obiektami magazynowymi. Najniższe stopy pustostanów nadal obserwuje się w Dublinie (1,1%), Danii (1,5%), Barcelonie (1,7%), Czechach (2,0%), Wielkiej Brytanii (2,7%), Polsce (3,05%) i Holandii (3,2%). Podobnie jak w 2021 r., silnie ograniczona podaż atrakcyjnej powierzchni

magazynowej spowodowała presję na czynsze, które wzrosły na przestrzeni ostatnich 12 miesięcy średnio o 5,9%.

Wskutek utrzymującego się wysokiego zainteresowania kapitału nieruchomościami logistycznymi w Europie, stopy kapitalizacji dla najlepszych obiektów uległy kompresji w ostatnich sześciu miesiącach średnio o 23 punkty bazowe i wynoszą obecnie 4,08%. W Szwecji, Finlandii i Włoszech obniżyły się odpowiednio o 65 pb, 40 pb i 35 pb. W Belgii, Czechach, Danii, Francji i Norwegii spadki sięgnęły 25 pb. Z kolei w Niemczech i Holandii zmniejszyły się odpowiednio o 20 pb i 10 pb. Stopy kapitalizacji pozostały na stabilnym poziomie jedynie w Wielkiej Brytanii, Irlandii i Portugalii.

W szybkim tempie

Optymistycznym sygnałem dla inwestorów poszukujących produktów inwestycyjnych na kluczowych rynkach jest wysoki poziom aktywności deweloperskiej w Europie w I kw. 2022 r. W ujęciu rocznym, zasoby obiektów logistycznych powiększyły się w szybkim tempie między innymi w Polsce (aż o 16,5%), a także w Madrycie (o 11,6%), Holandii (8,8%) i Wielkiej Brytanii (5,5%).

– *Wskutek rosnących kosztów pozyskania przez inwestorów finansowania dłużnego Polska wkracza w etap niespotykanego wcześniej szybkiego wzrostu stawek czynszowych. Czynsze rosną obecnie znacznie szybciej, niż do tej pory, a w przypadku czynszów ofertowych wzrosty sięgają 20%. Jednocześnie indeksacja czynszów w zawartych już umowach najmu będzie czynnikiem zachę-*

cającym do zakupu aktywów generujących przychód – mówi John Palmer, dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego dla sektora nieruchomości magazynowych w Savills w Polsce.

– *Prognozy na najbliższy rok nadal napawają dużym optymizmem. Wszystkie wskaźniki dotyczące rynków najmu są zachęcające – spada stopa pustostanów i rośnie popyt. W porównaniu z innymi sektorami nieruchomości komercyjnych, branża logistyczna nadal ma silne fundamenty. Z tego względu przewidujemy, że tegoroczny wolumen transakcji inwestycyjnych na rynku logistycznym sięgnie ok. 60 mld euro i będzie zbliżony do ubiegłorocznego rekordu, który wyniósł 62 mld euro* – podsumowuje Kevin Mofid, dyrektor działu badań rynku nieruchomości magazynowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills. |

NADAL KONKURENCYJNI

Równowaga pomiędzy kosztami budowy, zwrotem z inwestycji i kosztem najmu, która ukształtowała się w Polsce w ostatnich latach i stanowi podstawę funkcjonowania branży nieruchomości komercyjnych, została ostatnio zaburzona. Dynamiczne zmiany kosztów i wydłużony czas budowy, wysokie oprocentowanie obligacji krajowych to czynniki wpływające na nieunikniony wzrost czynszów.

Z najnowsze raportu BNP Paribas Real Estate Poland wynika, że utrzymujący się wysoki popyt, dynamiczny rozwój e-commerce w logistyce, trend skracania łańcuchów dostaw to elementy pozwalające mimo wszystko optymistycznie prognozować dalszy rozwój branży.

W pierwszym kwartale 2022 roku

Łączne zasoby powierzchni magazynowej, produkcyjnej oraz logistycznej (z uwzględnieniem biur będących częścią obiektów) przekroczyły 25 mln². Na liście największych inwestycji, przy których zakończyły się prace znalazły się: centrum logistyczne Hillwood Bydgoszcz (104 tys. m²), kolejna faza jednego z największych parków logistycznych w zachodniej Polsce P3 Poznań II (82 tys. m²) oraz Hillwood Stryków II (73 tys. m²), obiekt typu BTS przygotowany dla Oponeo.

Analizując pierwszy kwartał pod kątem deweloperów, był to jeden z najbardziej aktywnych okresów w historii. Na budowach toczyły się prace przy 4,8 mln m² nowych magazynów, co daje niemal dwukrotny wzrost z analogicznym okresem 2021 r. Eksperti BNP Paribas Real Estate Poland wskazują, że od stycznia do końca marca wystartował szereg nowych projektów, z których największe i najbar-



dziej znaczące to: Panattoni Park Zgierz (155 tys. m²), obiekt typu BTS w Bydgoszczy budowany przez Panattoni dla Zalando o powierzchni 146 tys. m², nowy kompleks Hillwood powstający pod Łowiczem, który w dwóch budynkach pomieści 112 tys. m², a także rozbudowywane o trzy nowe obiekty centrum MLP Poznań West (102 tys. m²) będące najszybciej rosnącą destynacją całej Grupy MLP.

Z raportu BNP Paribas Real Estate Poland wynika, że współczynnik pustostanów spada i obecnie znajduje się na rekordowo niskim poziomie 3,3%,

gdzie na zamknięciu 2021 r. wynosił 3,9%.

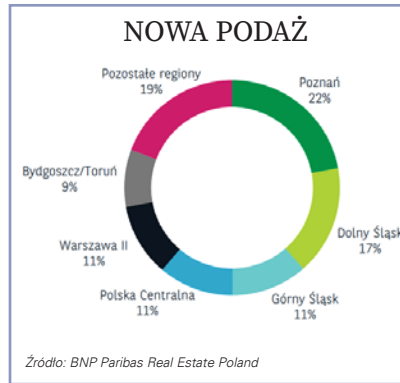
– O mocnej kondycji rynku świadczy utrzymująca się wysoka aktywność po stronie popytu brutto, która w analizowanym okresie sięgnęła prawie 1,5 mln m². To wynik zbliżony do wypracowanego w pierwszym kwartale ubiegłego roku. Widzimy na rynku dużą inercję, dlatego reakcji na to, co dzieje się w gospodarce możemy spodziewać się z jego strony z pewnym opóźnieniem. Na horyzoncie widać już rosnące trudności z kredytowaniem nowych projektów, skutki fali Covid w Chinach czy choćby piętrzące się problemy z dostępem do surowców, szczególnie tych importowanych z Ukrainy czy Rosji – mówi Tomasz Arent, dyrektor Działu Wynajmu Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych, BNP Paribas Real Estate Poland.

W najbliższych miesiącach

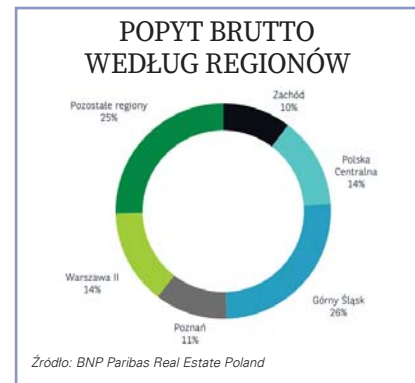
Wpływ na schładzanie rynku będą miały rosnące ceny surowców i problemy z ich dostępnością. Innym istotnym czynnikiem hamującym podaż jest również odpływ pracowników z Ukrainy, którzy są ważnym ogniwem nie tylko



w sektorze transportowo-logistycznym, ale także w budowlanym. Brak wystarczającej ilości rąk do pracy przełoży się bezpośrednio na dłuższy czas realizacji inwestycji, a w niektórych przypadkach może oznaczać istotne opóźnienia w dostarczeniu już zakontraktowanych powierzchni. Dla rozpędanego rynku powierzchni logistycznych i magazynowych będą to nowe wyzwania, jednak jak podkreślają autorzy raportu, nie sprawią one, że rynek zniknie z radarów inwestorów. Wręcz przeciwnie, eksperci BNP Paribas Real Estate Poland zwracają uwagę, że strategia *wait-and-see*, którą przyjęto na rynku dużych inwestycji, zakłada przygotowanie gruntu pod dalszy, bardzo intensywny rozwój sektora.



Na kondycję rynku wpływ będzie miała również kolejna fala Covid w Chinach. O tym, że koronawirus w logistyce się nie skończył mogą świadczyć poważne problemy całej branży TSL. Chiński *lockdown*

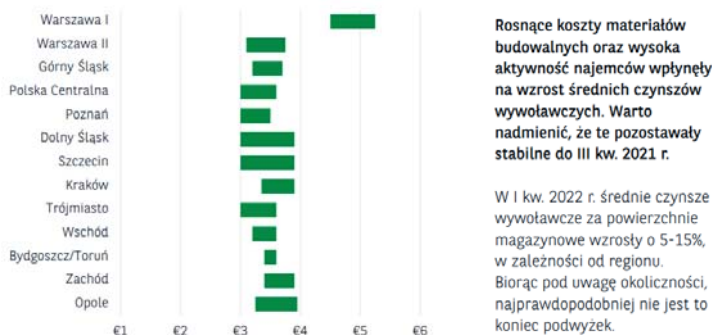


blokujący tamtejsze fabryki i porty, generuje już nie tylko opóźnienia w transporcie, ale często oznacza zupełną niewiadomą co do czasu produkcji i czasu transportu.

Autorzy raportu zwracają uwagę na pozostałe czynniki kształtujące obraz rynku w pierwszym kwartale. Na coraz bardziej widoczny trend energooszczędności i wdrażania konkretnych rozwiązań wpisujących się w ESG oraz na utrzymującą się dynamikę wzrostu całego sektora e-commerce. Rosnąca sprzedaż online i nowe oczekiwania konsumentów stają się polem do rozwoju dla nowych magazynów miejskich czy magazynów obsługujących zwroty towarów.

Co ważne, z raportu wynika także, że krajowy rynek pomimo wzrostu czynszów i rosnących kosztów pracy, nadal pozostaje konkurencyjny na tle innych rynków w krajach Europy Zachodniej. I

ZAKRES BAZOWYCH STAWEK CZYNSZU (EUR/mkw./m-c)



Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland

PANATTONI DEBIUTUJE W AZJI

Panattoni, jeden z największych deweloperów nieruchomości przemysłowych na świecie, zadebiutował na rynkach azjatyckich, otwierając centralę operacyjną w indyjskim Bengaluru, stolicy i największym mieście południowo-zachodniego stanu Karnataka.

Centralą kieruje Sandeep Chanda, dyrektor zarządzający Panattoni w Indiach. Dzięki dynamicznemu i elastycznemu modelowi rozwoju *open-book* (polega na współpracy z globalnymi inwestorami instytucjonalnymi, co ułatwia lokowanie kapitału w bezpośrednie inwestycje na szybko rozwijającym się indyjskim rynku przemysłowym i magazynowym) oraz dobrze zdwyersyfikowanej bazie globalnych inwestorów instytucjonalnych, Panatto-



ni India początkowo skoncentruje się na ośmiu największych indyjskich miastach. Do końca 2023 r. zamierza uruchomić 2-3 projekty, angażując w nie początkowo 200 mln dol. W kolejnej fazie nastąpi ekspansja na rynkach regionalnych. Otwarcie centrali w Bengaluru poprzedziło uruchomienie pierwszego indyjskiego biura w Bombaju. W planach jest również utworzenie placówki w Delhi, by wzmocnić obecność Panattoni w głównych ośrodkach metropolitalnych.

Indie chcą stać się globalnym centrum produkcyjnym na fali rosnącego zainteresowania międzynarodowych korporacji strategiami „Plus-One”, których celem jest zdwyersyfikowanie ich zależności od Chin i ich łańcuchów dostaw. Będzie to kluczowy czynnik przyspieszający rozwój krajowego

sektora logistycznego, wraz ze wzrostem e-commerce, rozwojem infrastruktury i reformami regulacyjnymi. To już generuje rosnące zainteresowanie inwestorów indyjską gospodarką i inwestycjami w nieruchomości.

Sandeep Chanda przewiduje, że dostęp do globalnego kapitału instytucjonalnego oraz międzynarodowej sieci najemców wzmocni popyt na nowoczesne, zrównoważone nieruchomości przemysłowe i logistyczne, który już obserwujemy wśród krajowych firm indyjskich.

Aktywność w zakresie wynajmu powierzchni przemysłowych i logistycznych w Indiach wzrosła o około 39% r/r, do ponad 2,6 mln m² w 2021 r. z 1,8 mln m² w 2020 r., wynika z badań CBRE. Popyt na nowe i nowoczesne powierzchnie logistyczne jest napędzany przez silny wzrost sprzedaży detalicznej online, przy czym detaliści i gracze e-commerce dążą do zwiększenia powierzchni magazynowej. Dzięki zwiększonej aktywności w takich sektorach jak e-commerce i 3PL/logistyka, zasoby magazynowe w kraju mają osiągnąć ponad 35,3 mln m² do 2024 r., według raportu agentów JLL. I



Nowa podaż powierzchni magazynowych w pierwszym kwartale była niższa od oczekiwanej – wyniosła 6,3 mln m². Wskaźnik pustostanów spadł o 20 punktów bazowych w stosunku do poprzedniego kwartału i osiągnął rekordowo niski poziom 3,2%

SILNY POPYT OBNIŻA PODAŻ DO REKORDOWO NISKIEGO POZIOMU

Prologis Research przedstawił nowy, autorski wskaźnik Prologis – True Months of Supply, TMSTM, który precyzyjnie opisuje współzależność podaży i popytu.

W pierwszym kwartale 2022 r. wskaźnik aktywności przemysłowej IBITM Prologis plasował się wysoko na wszystkich 29 amerykańskich rynkach osiągając wartość 65 (wartość powyżej 50 oznacza wzrost). Aktywność ta odzwierciedla wzmożony przepływ towarów i „wyścig” logistyków o zapewnienie trudno dostępnej powierzchni.

Wybrane wnioski z IBITM

Twórcy raportu wyciągnęli z zebranego materiału kilka istotnych wniosków dotyczących I kwartału.

1. Walka o powierzchnię doprowadziła do rekordowego wzrostu czynszów w w.w. kwartale. Wzrosły one o 8,5% w porównaniu z poprzednim¹⁾.

2. Wydatki konsumentów i zmienność łańcucha dostaw zwiększyły popyt na nieruchomości logistyczne, jednakże niska podaż ograniczyła absorpcję. W pierwszym kwartale klienci z branży logistycznej wynajęli 8,2 mln m², co oznacza spadek z około 11 mln m² w porównaniu z poprzednim kwartałem^{2), 3)}.

3. Do tego niedoboru powierzchni przyczyniają się również braki materiałów budowlanych. Nowa podaż w pierwszym kwartale była niższa od oczekiwanej – wyniosła 6,3 mln m². Wskaźnik pustostanów spadł o 20 punktów bazowych w stosunku do poprzedniego kwartału i osiągnął rekordowo niski poziom 3,2%.

Szczegółowa analiza

Z analizy indeksu aktywności przemysłowej IBITM za pierwszy kwartał 2022 r. wynika, że wydatki konsumpcyjne i uzu-

pełnianie zapasów przyczyniły się do wzrostu popytu na nieruchomości logistyczne w kolejnym kwartale. IBITM za pierwszy kwartał na poziomie 65% odpowiada rocznemu bieżącemu wskaźnikowi za-

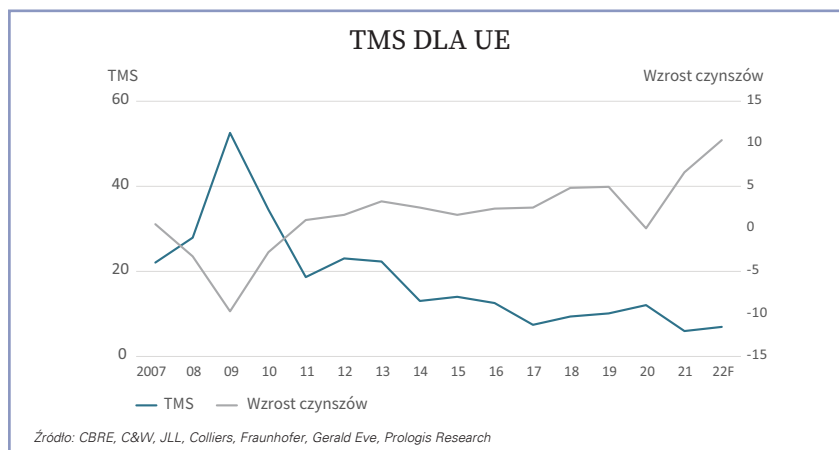


TABELA KORELACJI MIĘDZY WSKAŹNIKAMI PODAŻY

Wskaźnik	USA	Europa
Najnowszy TMS (miesiące):	16	6
Korelacja historyczna:		
TMS - realny wzrost czynszów	-0.84	-0.91
Miesiące podaży – realny wzrost czynszów	-0.11	-0.57

Uwaga: korelacja obejmuje lata 2015–2021 w USA i 2007–2021 w UE.
Źródło: dane dla USA pochodzą z CBRE, C&W, JLL, Colliers, CBRE-EA, CoStar, Prologis Research; dane dla Europy pochodzą z CBRE, C&W, JLL, Colliers, Fraunhofer, Gerald Eve, Prologis Research.

¹⁾ Prologis Research.

²⁾ CBRE, JLL, Cushman & Wakefield, Colliers, CoStar, CBRE-EA, Prologis Research.

³⁾ Nasze historyczne i prognozowane dane dotyczące zasobów, absorpcji netto, powierzchni oddanych do użytku, powierzchni w budowie oraz pustostanów obejmują aktualnie 30 rynków, na których Prologis jest obecny.

potrzebowania na poziomie 29,7 mln m². W marcu sprzedaż detaliczna pozostała na niezmiennym poziomie w ujęciu miesięcznym i wzrosła o 4% w ujęciu rocznym⁴⁾.

Przepływ towarów został otwarty, ponieważ zmniejszyły się zatory w łańcuchu dostaw. Wskaźnik IBITM wzrastał systematycznie do 85,5% w marcu z poziomu poniżej 85% w poprzednim kwartale. Sprzedawcy detaliczni nadal nie utrzymują jednak wystarczających zapasów: ich wskaźnik do sprzedaży wyniósł w lutym 1,11, czyli prawie 10% poniżej poziomu sprzed pandemii⁵⁾. Prologis Research przeprowadził modelowe obliczenia dla spadku sprzedaży towarów o 5%, dochodząc do wniosku, że aby zniwelować obecne braki i osiągnąć 10-proc. wzrost zapasów, potrzebne byłoby dodatkowe 74,3 mln m² powierzchni logistycznej.

Wskaźnik True Months of SupplyTM (TMS) Prologis koreluje z warunkami wynajmu nieruchomości. Autorska miara dokładnie odzwierciedla dynamikę podaży i popytu poprzez porównanie wszystkich wolnych powierzchni (istniejących i niewynajętych oraz będących w budowie) z końcową absorpcją netto. Tradycyjnie miesiące podaży dla nieruchomości logistycznych oblicza się jako stosunek łącznej liczby projektów w budowie do absorpcji netto. Może to jednak określać nieprecyzyjne sygnały na rynkach z bardzo niską liczbą pustostanów (i niską absorpcją netto). TMSTM koryguje tę rozbieżność.

Przy obecnym tempie rozwoju rynku dostępna powierzchnia logistyczna w Stanach Zjednoczonych wyczerpie się w ciągu 16 miesięcy. Średnia ekspansywna wynosi 36 miesięcy, a okres krótszy niż 50 miesięcy jest zgodny z dodatnim wzrostem czynszów realnych. Dlaczego

Prologis Research przeprowadził modelowe obliczenia dla spadku sprzedaży towarów o 5%, dochodząc do wniosku, że aby zniwelować obecne braki i osiągnąć 10-proc. wzrost zapasów, potrzebne byłoby dodatkowe 74,3 mln m² powierzchni logistycznej.

jest taki wysoki? Stany Zjednoczone są dojrzałym rynkiem nieruchomości logistycznych, a w analizowanych zasobach znajduje się więcej przestarzałych pustostanów niż w przypadku mniej dojrzałych rynków, takich jak Europa, Chiny czy Ameryka Łacińska. Amerykański TMS jest na rekordowo niskim poziomie, co odzwierciedla wyzwania stojące przed



wszystkimi klientami, którzy muszą rozwiązać się na ograniczonym rynku.

W Europie

TMS utrzymuje się na rekordowo niskim poziomie od sześciu miesięcy, na niższym niż w Stanach Zjednoczonych ze względu na wyższy odsetek projektów typu *build-to-suit* w przygotowaniu oraz nowsze zasoby logistyczne z mniejszą liczbą

nie poziomu dostaw nieruchomości logistycznych. Inflacja spowoduje wzrost kosztów odtworzenia, a deweloperzy nie będą mieli innego wyjścia, jak tylko podwyższyć czynsze, aby uzasadnić nakłady finansowe na nowe inwestycje. Te czyniki, w połączeniu z szybkim wzrostem w I kwartale, skłoniły Prologis Research do podwyższenia prognozy wzrostu czynszów na 2022 rok do 22%.

Do końca roku liczba pustostanów pozostanie na rekordowo niskim poziomie. Przewidujemy, że w 2022 r. do użytku oddane zostanie 34,8 mln m² powierzchni. Oznacza to spadek w stosunku do wcześniejszej prognozy 37,1 mln m² i wynika ze zwiększonego prawdopodobieństwa opóźnień w dostawach związanych z niestabilnością łańcucha dostaw. Przy absorpcji netto na poziomie 33,4 mln m², w większości lokalizacji popyt, będzie nadążał za nową podażą, a warunki najmu pozostaną trudne dla klientów poszukujących możliwości ekspansji. Planowanie i sprawne działanie to klucz do utrzymania przewagi konkurencyjnej. I

Prologis Research włączy TMS do swojego cyklicznego, kwartalnego opracowania IBI. Oba autorskie wskaźniki zbiorczo podsumowują obecny stan i przyszły kierunek rozwoju rynku nieruchomości logistycznych.

⁴⁾ Amerykański Urząd Spisu Ludności; wyrównana sezonowo sprzedaż detaliczna z wyłączeniem usług gastronomicznych, motoryzacyjnych i benzyny.

⁵⁾ Amerykański Urząd Spisu Ludności; wyrównany sezonowo handel detaliczny z wyłączeniem dealerów pojazdów silnikowych i części.



W ciągu ostatniego roku zmieniła się struktura rynku. Zyskało finansowanie maszyn i innych urządzeń, kosztem pojazdów lekkich

BARDZIEJ STABILNIE NIŻ WIELU PRZEWIDYWAŁO

Jak co roku, Związek Polskiego Leasingu (ZPL) podał wyniki firm leasingowych po I połowie 2022 r. Udzieliły one łącznego finansowania na poziomie 42 mld zł. To wynik niższy o 2,8% niż przed rokiem. Wśród pozytywnych informacji warto podkreślić dodatni wynik całego aktywnego portfela branży leasingowej na koniec czerwca 2022. (+7,1 % r/r, na poziomie 172,7 mld zł). W przypadku portfela ograniczonego do finansowania aktywów ruchomych, dynamika wzrostu wyniosła +7,5 % r/r.

Najnowszy raport ZPL dowodzi, że leasing w większym stopniu niż kredyt jest wykorzystywany przez firmy do finansowania inwestycji w aktywa ruchome. Portfel aktywnych umów leasingowych w obszarze finansowania ruchomości na koniec czerwca 2022 r.,

– Leasing jest produktem komplementarnym dla kredytu, jeśli chodzi o finansowanie inwestycji polskich firm w dobra ruchome. W ostatnich miesiącach portfel aktywnych umów leasingowych przewyższał portfel umów kredytowych udzielanych firmom przez banki. Dla

ce ceny aktywów i przybierają postawę wyczekującą. Dlatego jako branża, przyjmujemy ostrożny scenariusz rozwoju na kolejne miesiące roku. Wyniki sektora leasingowego będą zależne od dostępności aktywów, które leasingodawcy finansują.

Portfel aktywnych umów leasingowych w obszarze finansowania ruchomości na koniec czerwca 2022 r., był wyższy od salda kredytów udzielonych firmom przez banki (167,6 mld zł to portfel branży leasingowej w obszarze finansowania ruchomości, a 166 mld zł to wartość aktywnych kredytów).

był wyższy od salda kredytów udzielonych firmom przez banki (167,6 mld zł to portfel branży leasingowej w obszarze finansowania ruchomości, a 166 mld zł wyniosła wartość aktywnych kredytów).

Paweł Pach, przewodniczący Rady Związku Polskiego Leasingu zauważa:

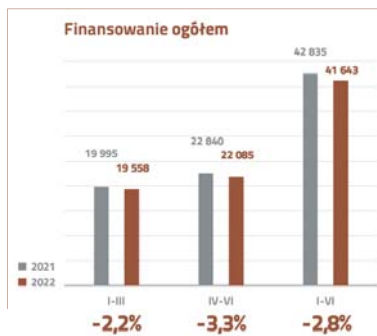
branży leasingowej to pozytywna informacja płynąca z rynku w tych trudnych czasach. Na wyniki branży leasingowej w pierwszej połowie roku oddziaływały problemy podażowe w zakresie nowych pojazdów osobowych oraz problemy popytowe. Przedsiębiorcy obserwują rosną-

Struktura rynku leasingu

Firmy zrzeszone w ZPL koncentrują się na obsłudze transakcji leasingowych, których wartość wyniosła 36,3 mld zł. Rzadziej zawierane są umowy pożyczki (5,4 mld zł w 2022 r.).

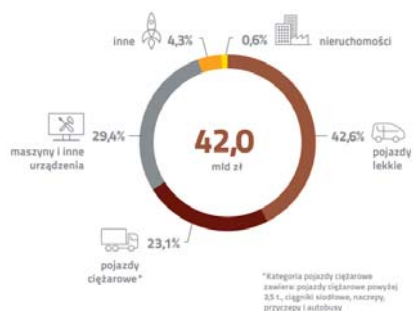
Odbiorcami usług leasingowych pozostają głównie mikro i małe firmy, czyli klienci o obrotach do 20 mln zł, którzy mają obecnie 70,7-procentowy udział w strukturze klientów firm leasingowych. Największą (50,6%) grupą klientów są mikro firmy (klienci o obrotach do 5 mln

ŁĄCZNE AKTYWA SFINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE W I POŁOWIE 2022 I 2021 r. (mld zł/r/r)



Źródło: Związek Polskiego Leasingu

Struktura finansowania przedmiotów



zł). Klienci o obrotach od 5 do 20 mln zł stanowią 20,1%. 28,3% wynosi udział firm o obrotach powyżej 20 mln zł, podczas gdy transakcje zawierane z klientami indywidualnymi stanowią 0,7%. W ostatnim czasie wzrosła wartość umów zawie-

Kolejnym elementem wpływającym negatywnie na liczbę rejestrowanych pojazdów są czynniki popytowe, w tym niepewna sytuacja ekonomiczna. Wielu przedsiębiorców wstrzymuje inwestycje, a ich decyzje są podyktowane rosnącymi

Firmy zrzeszone w ZPL koncentrują się na obsłudze transakcji leasingowych, których wartość wyniosła 36,3 mld zł. Rzadziej zawierane są umowy pożyczki (5,4 mld zł w 2022 r.).

ranych przez leasingodawców z firmami o najwyższych obrotach.

W pierwszej połowie tego roku, przy pomocy leasingu i pożyczki inwestycyjnej, przedsiębiorcy najczęściej finansowali pojazdy lekkie (mające 42,6% udziału w strukturze rynku leasingu) oraz maszyny i inne urządzenia (odpowiadające za 29,4%). W ciągu ostatniego roku zmieniła się struktura rynku. Zyskało finansowanie maszyn i innych urządzeń, kosztem pojazdów lekkich (dla przypomnienia, pojazdy lekkie w I połowie 2021 miały 43,6% udziału). Inne aktywa takie jak: sprzęt IT, samoloty, statki, tabor kolejowy i pozostałe pojazdy mają 4,3-procentowy udział w rynku, podczas gdy nieruchomości – 0,6%.

Trendy w grupach

Pojazdy lekkie (samochody osobowe i dostawcze do 3,5 tony)

Pierwsza połowa 2022 r. upłynęła pod znakiem ograniczonej podaży na rynku nowych samochodów. Była ona spowodowana utrzymującą się niską dostępnością ważnych komponentów (w tym półprzewodników). Dodatkowo wybuch wojny w Ukrainie przerwał dostawy wiązek elektronicznych do europejskich producentów aut.

cenami pojazdów i stóp procentowych oraz brakiem gwarancji terminu dostawy, a nawet ceny pojazdu.

W tych niesprzyjających warunkach branża leasingowa sfinansowała pojazdy

dzeń charakteryzował się dynamicznym rozwojem, a zainteresowanie klientów pozwoliło na sfinansowanie aktywów o łącznej wartości 12,2 mld zł przy +10,1-procentowej dynamice r/r.

Najwyższe wzrosty branża leasingowa osiągnęła w finansowaniu sprzętu medycznego (+24,5% r/r), maszyn do produkcji tworzyw sztucznych i obróbki metali (+7,7% r/r) oraz maszyn poligraficznych (+3,7% r/r). Ujemne dynamiki były obserwowane w segmentach maszyn rolniczych (-0,7% r/r) oraz sprzętu budowlanego (-4,3%).

Pojazdy ciężarowe

Po rekordowym dla leasingodawców 2021 r., wyniki osiągnięte przez branżę w segmencie finansowania pojazdów ciężarowych w pierwszej połowie 2022 r. można określić jako stabilne. Skumulowane dane ZPL za H1 2022 r. pokazują, że branża leasingowa podpisała nowe kontrakty o łącznej wartości 9,6 mld zł, przy dynamice segmentu pojazdów ciężarowych na poziomie +2,4% r/r. Najwyższe wzrosty branża leasingowa osiągnęła w finansowaniu pojazdów ciężarowych pow. 3,5 t. (+13,1% r/r) oraz autobusów (+137,6% r/r). W strefie spadków pozostawało finansowanie ciągników siodłowych (-3,4% r/r) oraz naczep i przyczep (-4,8% r/r).

Wyniki branży leasingowej w tym obszarze rynku są zgodne z poziomem

Fot. Scania



Najwyższe wzrosty branża leasingowa osiągnęła w finansowaniu pojazdów ciężarowych pow. 3,5 t. (+13,1% r/r) oraz autobusów (+137,6% r/r). W strefie spadków pozostawało finansowanie ciągników siodłowych (-3,4% r/r) oraz naczep i przyczep (-4,8% r/r)

lekkie (tj. pojazdy osobowe i dostawcze do 3,5 t.) o łącznej wartości 17,7 mld zł, co oznacza wynik o 11,4% niższy niż przed rokiem. W drugiej połowie 2022 dalej będziemy zmagać się z niską dostępnością samochodów, jednak problemy te będą stopniowo ograniczane.

Maszyny i inne urządzenia

W ciągu pierwszych 6 miesięcy 2022 r. segment maszyn i innych urzą-

rejestracji (dane CEPIK). W pierwszej połowie 2022 r. najczęściej finansowane przez branżę kategorie przedmiotów, tj. ciągniki siodłowe oraz naczepy, stopniowo, pomimo wzrostu cen transakcyjnych r/r o blisko 20%, notowały spadki wartości. W przypadku nowych pojazdów jeszcze nie widać dzisiejszych nastrojów wywołanych zmianami w otoczeniu makroekonomicznym. Pojazdy zamówione w ubiegłym roku są odbiera-

ne przez klientów. Niemniej w segmencie pojazdów używanych widać już efekt zawieszania decyzji i wyczekiwania na dalszy rozwój sytuacji.

Na pozytywny, 2,4-procentowy wynik tego segmentu rynku leasingu miały wpływ transakcje w obszarze finansowania samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony oraz autobusów. Rynek rejestrowanych nowych podwozi urósł o przeszło 10% r/r, co przełożyło się na 13,1-procentowy wzrost w zakresie leasingu pojazdów ciężarowych. Bardzo dobre wyniki finansowania autobusów są zasługą umów na finansowanie autobusów miejskich. W segmencie autobusów turystycznych, klienci od czasu pandemii i ograniczonego ruchu turystycznego, przyjęli postawę wyczekującą. Transakcje zawierane przez nich na nowe autobusy należą do rzadkości,



Fot. Volvo

Otoczenie makroekonomiczne

– Najbliższy rok będzie trudny dla leasingu, jeżeli chodzi o otoczenie makroekonomiczne. Stopy procentowe,

żek stóp NBP będzie powoli dobiegał końca, a w przyszłym roku prawdopodobne jest luzowanie polityki monetarnej. W takim scenariuszu na wyraźną poprawę wyników branży leasingowej trzeba będzie poczekać do 2024 r. – stwierdził na konferencji prasowej Wojciech Matysiak z Departamentu Analiz Ekonomicznych PKO Banku Polskiego.

Prognozowana dynamika branży leasingowej na poziomie -4,5%, na koniec 2022 r., odzwierciedla obawy firm leasingowych o dostępność środków trwałych i negatywny wpływ trudnego otoczenia ekonomicznego na aktywność inwestycyjną polskich firm.

a jeśli się pojawiają, są realizowane najczęściej na potrzeby przewozów pracowników.

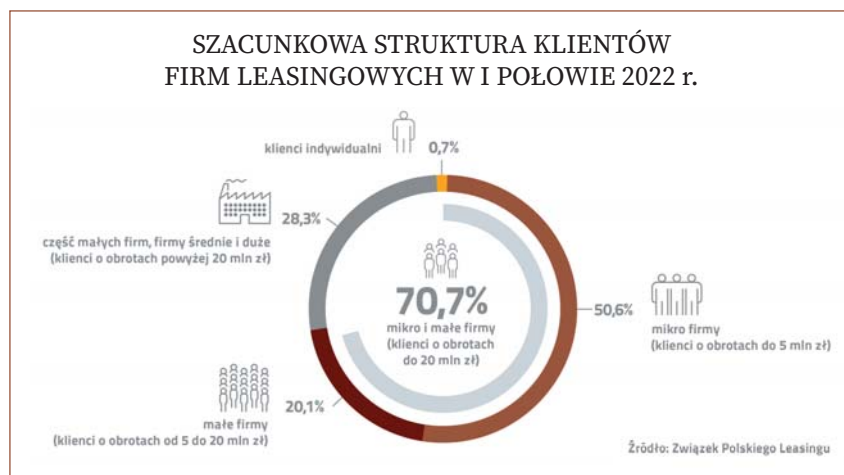
Na rynek leasingu w dalszym ciągu będą wpływały problemy z dostępnością niektórych podzespołów. Obecna sytuacja makroekonomiczna będzie

które stanowią o koszcie leasingu, pozostaną wysokie, a zainteresowanie aktywnością inwestycyjną firm w warunkach pełnych stanów magazynowych firm i silnego hamowania strony popytowej gospodarki – niskie. Szukając dobrych wiadomości nale-

Co w kolejnych miesiącach i na koniec 2022 roku?

Ankietowane firmy oczekują wzrostu zatrudnienia w III kwartale 2022 r., podobnie jak miało to miejsce w poprzednim kwartale. Prognozują również pogorszenie jakości portfela, jednak w mniejszej skali niż w II kwartale bieżącego roku. Jednocześnie spodziewają się przyspieszenia aktywności sprzedażowej w drugiej połowie 2022 r., chociaż nie będzie ono tak wyraźne jak obserwowane w II kwartale 2022. Oczekiwane zwiększenie nowej produkcji będzie bazowało na zwiększeniu średniej wartości transakcji, gdyż oczekiwana ilość wpływających wniosków nadal będzie się zmniejszała. Badane firmy spodziewają się wyższego poziomu finansowania dla głównych badanych grup środków trwałych. Wyraźne wzrosty finansowania oczekiwane są dla pojazdów lekkich oraz dla sektora maszyn, urządzeń oraz IT. Neutralne perspektywy rysują się dla finansowania nieruchomości. Natomiast negatywne perspektywy dla dalszego rozwoju, utrzymują się dla finansowania transportu ciężkiego.

Prognozowana dynamika branży leasingowej na poziomie -4,5%, na koniec 2022 r., odzwierciedla obawy firm leasingowych o dostępność środków trwałych i negatywny wpływ trudnego otoczenia ekonomicznego na aktywność inwestycyjną polskich firm. ■



miała większe oddziaływanie na zamówienia nowych pojazdów na przyszły rok. Wg. dostawców obecne zamówienia będą realizowane bez większych różnic w stosunku do pierwszego półrocza. Natomiast segment pojazdów używanych będzie dalej hamował w wyczekiwaniu na dalszy rozwój sytuacji.

ży zwrócić uwagę na coraz więcej sygnałów pozwalających na prognozowanie spadku inflacji – spadek cen surowców, spadek realnych płac oraz zaostrzenie polityki pieniężnej przez główne banki centralne – Fed i, co najważniejsze dla Polski, w końcu również EBC, i to w skali większej niż oczekiwano. Dzięki temu cykl podwy-



Fot. Photoxpress

W odniesieniu do przewozu drogowego wskazano precyzyjnie, iż sprawozdanie nie obejmuje towarów niebezpiecznych w ilościach, dla których ADR wymaga oznakowania jednostki transportowej tablicą barwy pomarańczowej, o której mowa w przepisie 5.3 ADR

TOWARY NIEBEZPIECZNE W SPRAWOZDANIACH ROCZNYCH – NOWE PRZEPISY MINISTRA INFRASTRUKTURY

24 czerwca 2022 r. weszły w życie przepisy prawne określające nowe warunki i wymagania dotyczące formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania¹⁾. Przepisy te były od dawna oczekiwane w branży TSL ze względu na potrzebę dostosowania dotychczasowych rozwiązań do zmieniających cyklicznie przepisów ADR/RID/ADN²⁾, a także usunięcia niespójności, szczególnie w odniesieniu do jednostek miar podawanych przy ilościach towarów w klasach i w sposobach przewozu.

Wprowadzone zmiany objęły nie tylko tabelaryczny wzór formularza i objaśnienia używanych w nim pojęć, ale także szczegółowe wskazanie, kiedy i jak wpisywać dane do poszczególnych komórek tego formularza. W tym miejscu warto przypomnieć, iż sprawozdanie, o którym mowa, przygotowuje w Polsce doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu drogowego, kolejowego lub żeglugi śródlądowej towarów niebezpiecznych (DGSA), zaś wysyła je uczestnik tego przewozu, do właściwego organu, tj. odpowiednio do: wojewódzkiego inspektora transportu drogowego, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, najpóźniej do dnia 28 lutego każdego roku kalendarzowego, następującego po roku objętym sprawozdawczością.

Przed wszystkim

Zmianie uległa pierwsza strona formularza sprawozdania, zawierająca informacje

identyfikujące każdego uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych oraz zakres działalności wykonywanej w związku z tym przewozem.

Doprecyzowano, że oznaczenie uczestnika przewozu imieniem i nazwiskiem albo nazwą, powinno być tożsame z oznaczeniem zawartym w Krajowym Rejestrze Sądowym lub w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności

krótki opis wypadków i awarii rozszerzono o informacje dotyczące daty i miejsca tych zdarzeń oraz wskazanie, czy wymagały one zgłoszenia do właściwego organu, zgodnie z przepisami 1.8.5.1 i 1.8.5.3 ADR/RID/ADN (jako poważne wypadki i awarie), a jeżeli tak, to dodatkowo wskazanie organu, do którego złożono odpowiedni raport. Dopuszczono także możliwość podawania innych

Wprowadzone zmiany objęły nie tylko tabelaryczny wzór formularza i objaśnienia używanych w nim pojęć, ale także szczegółowe wskazanie, kiedy i jak wpisywać dane do poszczególnych komórek tego formularza.

Gospodarce, a także powinno następować, poprzez wpisywanie Numeru Identyfikacji Podatkowej zamiast przystawiania pieczętki firmowej, która wobec postępującej cyfryzacji i informatyzacji procesów transportowych, jest coraz rzadziej stosowana w praktyce. Ponadto,

zdarzeń niż te, podlegające zgłoszeniu na podstawie ww. przepisu 1.8.5.1 ADR/RID/ADN, co ma szczególne znaczenie w przewozach kolejną towarów niebezpiecznych, dodając że podawanie takich zdarzeń jest fakultatywne w przewozach drogowych i będzie ono miało miejsce,

¹⁾ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2022r. zmieniające rozporządzenie w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. poz. 1227).

²⁾ ADR – Umowa dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz. U. z 2021 r. poz. 874 i 1307); RID – Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) (Dz. U. z 2021 r. poz. 992); ADN – Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN) (Dz. U. z 2021 r. poz. 1165).

jeżeli w ocenie DGSA pomoże to w identyfikacji słabych punktów, wpływających na bezpieczeństwo takich przewozów. W sytuacjach wymagających np. podawania w sprawozdaniu dużej ilości różnorodnych informacji dotyczących wypadków i awarii czy realizacji obowiązków sprawozdawczych wynikających z innych przepisów prawnych niż nowelizowane rozporządzenie, dopuszczono wskazywanie w sprawozdaniu dodatkowego dokumentu, innego niż ww. raport. Oprócz podpisu składanego pod omawianymi powyżej informacjami, który nie będzie musiał być już czytelny (jak dotychczas), każdy uczestnik przewozu będzie podawał dodatkowo imię i nazwisko.

Zakres danych identyfikujących DGSA

Zmianie uległ także zakres danych identyfikujących DGSA, zawarty na pierwszej stronie formularza sprawozdania. Podając numer świadectwa doradcy należy bowiem dodatkowo wskazać kraj wydania tego świadectwa, a jeżeli jest on inny niż Polska, to także datę ważności świadectwa, zaś przy podpisie doradcy będzie można fakultatywnie podać numer

TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA

Małgorzata Wieleba-Walicka, radca prawny Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”



Radca prawny, doktor nauk społecznych w dyscyplinie nauk o bezpieczeństwie. Absolwentka Wydziału Prawa i Administracji UW, ukończyła aplikację legistyczną w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie. Stopień naukowy doktora uzyskała na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego w Akademii Sztuki Wojennej. Z transportem związana od 18 lat. Posiada rozległą wiedzę w zakresie bezpieczeństwa transportu, tworzenia prawa krajowego, unijnego oraz międzynarodowego dot. transportu oraz wieloletnie doświadczenie w obsłudze prawnej, m.in. przedsiębiorstw z branży TSL. Jest wiceprezesem Stowarzyszenia Doradców do Spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych oraz wieloletnim członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR, które należą do Międzynarodowego Stowarzyszenia Stowarzyszeń Doradców do spraw Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych (IASA). Aktualnie pełni również funkcje radcy prawnego związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

nych przez nadawcę, o których mowa w przepisie 1.4 ADR, zaś w dotychczasowej kolumnie dotyczącej pakowania doprecyzowano, że chodzi o ilości towarów niebezpiecznych wynikające z czynności wykonywanych przez pakującego, o którym mowa w przepisie 1.4 ADR. Analogiczne rozwiązanie zastosowano w części B i C formularza, dotyczącej odpowiednio: przewozu kolejną i żegluga śródlądową towarów niebezpiecznych, odsyłając do przepisów 1.4 RID/ADN.

masę netto zawartości materiału wybuchowego w kilogramach (kg), z dokładnością do 0,01 (kg), zaś ilość materiałów ciekłych i gazów sprężonych podaje się jako objętość w litrach (l), albo masę brutto w kilogramach (brutto kg), albo masę netto w kilogramach (netto kg). Wskazano także, iż można stosować dziesiętne wielokrotności i podwielokrotności jednostek miar, a jeżeli wartość dotyczącą jednej pozycji formularza (klasa albo UN, sposób przewozu, rodzaj operacji transportowej) stanowią dane częściowe wyrażone w różnych jednostkach miary, to dane te powinno wprowadzać się do tej samej pozycji formularza, jedno pod drugimi, z podaniem zastosowanej jednostki przy każdej odrębnej ilości.

W sposobie wypełniania formularza doprecyzowano natomiast, iż dotychczasowe wymagania w zakresie czytelności pisma odręcznego, maszynowego lub komputerowego stosuje się wyłącznie do postaci papierowej, nie zaś do formularza elektronicznego, zaś podpis DGSA i uczestnika przewozu składa się zarówno na pierwszej, jak i na ostatniej stronie formularza. Ponadto, w odniesieniu do przewozu drogowego, wskazano pre-

Zmiany, wprowadzone nowymi przepisami Ministra Infrastruktury, należy ocenić raczej pozytywnie. Stanowią one odpowiedź na liczne postulaty zgłaszane od wielu lat przez branżę zaangażowaną w transport towarów niebezpiecznych w Polsce



Fot. Pixabay

telefonu kontaktowego DGSA przygotowującego sprawozdanie dla uczestnika przewozu. Takie rozwiązanie umożliwi zarówno weryfikację, czy sprawozdanie sporządził wykwalifikowany DGSA, z ważnymi uprawnieniami, jak i ewentualny kontakt z DGSA, np. dla organów kontrolnych.

W części A formularza sprawozdania, dotyczącej przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, rodzaj operacji transportowych rozszerzono o kolumnę dotyczącą nadawania, doprecyzowując, iż chodzi o ilości towarów niebezpiecznych wynikające z czynności wykonywa-

Zmianie uległa pierwsza strona formularza sprawozdania, zawierająca informacje identyfikujące każdego uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych oraz zakres działalności wykonywanej w związku z tym przewozem.

Objaśnienia do formularza sprawozdania w zakresie przewozu drogowego, zmodyfikowano przede wszystkim w zakresie jednostek miar stosowanych do podawanych ilości niektórych towarów niebezpiecznych. I tak, ilość przedmiotów klasy 1 podaje się jako całkowitą

czyjnie, iż sprawozdanie nie obejmuje towarów niebezpiecznych w ilościach, dla których ADR wymaga oznakowania jednostki transportowej tablicą barwy pomarańczowej, o której mowa w przepisie 5.3 ADR (np. zwolnienia dotyczące towarów niebezpiecznych pakowanych

w ilościach wyłączonych albo ograniczonych). Podobne rozwiązanie zastosowano w przewozach kolejną, wyłączając obowiązek sprawozdawczości dla towarów niebezpiecznych, których przewóz nie wymaga dokumentu przewozowego, o którym mowa w przepisie 5.4 RID i w przewozach żeglugą śródlądową, doprecyzowując że ilości mniejsze niż określone w ADN są to ilości wyłączone lub ograniczone, zgodnie z tą umową.

Zmiany na plus, ale...

Opisane zmiany, wprowadzone nowymi przepisami ministra infrastruktury, należy ocenić raczej pozytywnie. Po pierwsze, stanowią one odpowiedź na liczne postulaty zgłaszane od wielu lat

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW „TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA”



Organizacja pracodawców utworzona 1 sierpnia 2014 r. w Uniejowie. TLP działa, aby chronić, promować i reprezentować transport, spedycję i logistykę, w tym również ekonomiczne i prawne interesy swoich członków. Organizacja tworzy zarówno w polskiej jak i zagranicznej opinii publicznej pozytywny wizerunek polskiego transportu drogowego, wpływa na sytuację i kształt prawny tej branży oraz chroni jej interesy.

Pierwszy obszar dotyczy precyzyjnego ustalenia, który uczestnik przewozu drogowego towarów niebezpiecznych będzie nadawcą objętym obowiązkiem sprawozdawczości, bowiem w kontekście szerokiej definicji zawartej w przepisach 1.2 ADR, może być nim każde przedsiębiorstwo wysyłające towary niebezpieczne, także wskazane jako nadawca w umowie przewozu. Oznacza to, że

ralna, mająca zastosowanie do przyszłych stanów faktycznych, dotyczących wszystkich rodzajów operacji transportowych, wszystkich uczestników przewozu oraz pełnego okresu sprawozdawczego, co niestety nie zostało zrealizowane. Sytuacja może skomplikować się już w najbliższej przyszłości, bowiem zgodnie z przepisem przejściowym 1.6.1.44 ADR, każdy nadawca towarów niebezpiecznych ma obowiązek wyznaczenia DGSA najpóźniej do dnia 31 grudnia 2022 r., a zgodnie z nowymi przepisami, sprawozdanie uwzględniające czynności nadawania towarów niebezpiecznych będzie dotyczyło całego roku 2022, a więc również okresu, w którym niektórzy uczestnicy przewozu mogli legalnie nie wyznaczać DGSA.



Uproszczenie danych identyfikujących uczestnika przewozu i doprecyzowanie objaśnień oraz sposobu wypełniania formularza sprawozdania, przyczyni się do przejrzystości, spójności i czytelności informacji w nim zawartych i usprawni proces jego przygotowywania przez DGSA

Fot. PKP Cargo

przez branżę zaangażowaną w transport towarów niebezpiecznych w Polsce, w tym przez organizacje pozarządowe, a od roku 2016 zgłaszane także w ramach Zespołu Doradczego do Spraw Przewozu Towarów Niebezpiecznych, powołanego jako organ pomocniczy ww. ministra. Po drugie, uproszczenie danych identyfikujących uczestnika przewozu i doprecyzowanie objaśnień oraz sposobu wypełniania formularza sprawozdania przyczyni się do przejrzystości, spójności i czytelności informacji w nim zawartych, a także usprawni proces jego przygotowywania przez DGSA. Należy zwrócić uwagę, że wprowadzenie całkowicie nowego rozwiązania, tj. możliwości zastosowania w przyszłości formy elektronicznej sprawozdania, prawdopodobnie znacznie ułatwi i przyspieszy proces wpisywania danych oraz wysyłania gotowych sprawozdań do właściwych władz krajowych.

Pomimo ogólnej, pozytywnej oceny wprowadzonych zmian, należy jednak wskazać, iż w dwóch obszarach, mogą one budzić uzasadnione wątpliwości.

nadawcą w takim przypadku stanie się zarówno pierwotny zleceniodawca usługi przewozowej, jak i poszczególne podmioty wysyłające towary niebezpieczne, np. załadownicy, spedytorzy, czy przedsiębiorstwa dokonujące fizycznie przeładunków tych towarów celem dalszego ich transportu, np. pomiędzy centrami logistycznymi, zaś wszelkie wątpliwości będzie rozstrzygała treść umowy przewozowej (a w rzeczywistości treść dokumentów przewozowych stanowiących dowód zawarcia takiej umowy).

Drugi obszar dotyczy wprowadzenia intertemporalnej normy prawnej, odnoszącej się do zrealizowanych i nieistniejących już stanów faktycznych za rok 2021, dodatkowo w połowie obecnego okresu sprawozdawczego. Podkreślić należy, iż sprawozdania za rok 2021, jako rok poprzedzający wejście w życie zmian, były wysyłane do dnia 28 lutego 2022 r., a nowelizacja obowiązuje od dnia 24 czerwca 2022 r., co oznacza, że jakkolwiek norma przejściowa w ogóle nie powinna ich dotyczyć. Zamiast tego wydaje się, że powinna zostać wprowadzona norma intertempo-

Objaśnienia do formularza sprawozdania w zakresie przewozu drogowego zmodyfikowano przede wszystkim w zakresie jednostek miar stosowanych do podawanych ilości niektórych towarów niebezpiecznych



Fot. PEKAES

Pozostaje zatem mieć nadzieję, że wprowadzone przepisy zrealizują jednak swoje *ratio legis*, a ww. wątpliwości, w razie potrzeby, zostaną wyjaśnione poprzez odpowiednie interpretacje, czy wiążące wytyczne, uwzględniające obowiązujące przepisy prawne i praktykę ich stosowania w zakresie transportu towarów niebezpiecznych w Polsce. I

*Małgorzata Wieleba-Walicka,
radca prawny TLP*



BREXIT – 10 DOBRYCH PRAKTYK CELNYCH, O KTÓRYCH MUSISZ PAMIĘTAĆ

Wielka Brytania opuściła struktury Unii Europejskiej 31 grudnia 2020 roku. Wiązało się to z wprowadzeniem szeregu nowych reguł dotyczących transportu towarów i obsługi celnej. Pomimo ponad dwóch lat od tego wydarzenia, proces wdrażania nowych zasad współpracy między Wielką Brytanią a UE nadal trwa.

Wiele zmian już wdrożono. Jednak w celu ułatwienia poruszania się w gąszczu nowych przepisów, specjaliści GEFCO, mający doświadczenie w zakresie multimodalnego łańcucha dostaw, przygotowali zestaw 10 dobrych praktyk, które powinny towarzyszyć obsłudze celnej i transportowej.

Przewiduj i analizuj przepływy.

Określ miejsca wyjazdu i wjazdu, punkty tranzytowe oraz sprawdź procedury celne i brokerów. Określ środki transportu oraz ich rodzaje. Przygotuj swoje zespoły do przestrzegania przepisów celnych. Upewnij się, że Twój zespół logistyczny może przetwarzać deklaracje celne oraz sprawdź, czy posiadasz narzędzia IT niezbędne do spełnienia procedur celnych i licencji eksportowe, jeśli są wymagane. Ponadto sprawdź, czy warunki handlowe umów spełniają wymagania prawne.

Wybierz odpowiednie reguły Incoterms.

Zamiast reguły EXW stosuj Incoterm FCA, nawet kiedy teoretycznie za zgłoszenie eksportowe odpowiada kupujący. W przypadku

kontroli podatkowej, gdy brak jest dowodu prawnego, sprzedający nie będzie w stanie uzasadnić sprzedaży bez VAT. Po drugie, stosuj regułę DAP zamiast DDP, nawet kiedy teoretycznie za zgłoszenie importowe odpowiada sprzedający. Nie kontroluje on ryzyka związanego z importem do kraju, w którym nie ma siedziby. Będzie odpowiedzialny za niezgodności.

– Pomimo że w teorii przepisy pozwalają, aby firma brytyjska pojawiała się ze swoim

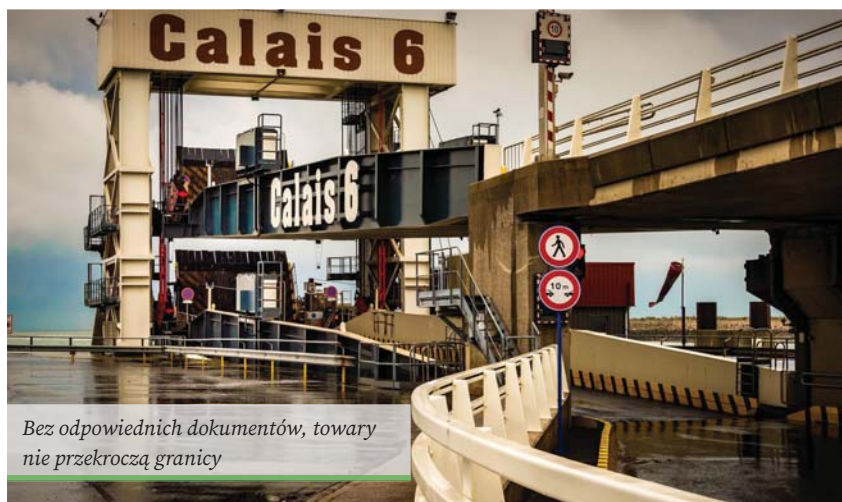
środkiem transportu po towar w Polsce i odpowiadała za jego odprawę w Polsce, to w praktyce takie uzgodnienia są bardzo trudne do przeprowadzenia ze względów technicznych. Wynika to z faktu, że firma brytyjska nie ma dostępu do polskich systemów, ani nie jest zarejestrowana w Polsce, więc dochodzą kwestie podatkowe. Dlatego najlepiej działać według zasady, że każda strona jest odpowiedzialna za obsługę celną w swoim kraju – podkreśla Przemysław Milczarek, kierownik ds. celnych w GEFCO Polska.

Określ swoje kody taryfowe i pochodzenie, aby skorzystać z TCA (umowy o handlu i współpracy).

To wymóg dla każdej operacji celnej. Sprawdź, czy możesz skorzystać z preferencyjnego pochodzenia, aby uniknąć opłat celnych. Jeśli kupujesz towary pochodzące z UE lub Wielkiej Brytanii, upewnij się, że Twój dostawca przekaże dowód pochodzenia zgodnie z TCA (ZAŁĄCZNIK ORIG-1 do 4). Aby mieć pewność prawną, poproś o BTIR (Wniosek o Wiążące Informacje Taryfowe) i/lub BOIR (Wniosek o Wiążące Informacje o Pochodzeniu).

Komunikuj się w swoim ekosystemie.

Wstępnie złożona deklaracja importowa w Wielkiej Brytanii jest obowiązkowa przed wjazdem na teren Unii Europejskiej. Należy przewidzieć proces importu i takie kwestie jak brak miejsca na zatrzymanie, z wyjątkiem kontroli. Deklaracje wywozowe należy dostarczyć na granicy przed jej przekroczeniem. W zależności od reguł Incoterms będziesz musiał dostarczyć odpowiednie dane i dokumenty swojemu dostawcy, agentowi celnemu, przewoźnikowi lub klientowi. Poza tym pamiętaj, że bez odpowiednich dokumentów, towary nie przekroczą granicy.



Bądź przygotowany na GVMS, brytyjski system IT, używany do automatyzacji kontroli danych na granicach Wielkiej Brytanii za pomocą funkcji Wstępnego Zgłoszenia.

Sprawdź, czy Twoi przewoźnicy są zarejestrowani w systemie GVMS w celu zgłoszenia przekroczenia i uzyskania GMR (Goods Movement Record). W zależności od reguł Incoterms, przekaz swoje faktury i dokumenty celne przewoźnikowi, dostawcy lub klientowi. Upewnij się, że agent celny w Wielkiej Brytanii zna brytyjski punkt wyjazdu/wjazdu wybrany przez Twojego przewoźnika, ponieważ proces zgłoszenia celnego może ulec zmianie. Przewoźnik będzie potrzebował także brytyjskich deklaracji eksportowych/importowych, tranzytowych, wywozowej deklaracji skróconej EXS, karnetów TIR/ATA, aby uzyskać GMR przed przejazdem w obie strony.

– Nowy wymóg jakim jest korzystanie z systemu GVMS został wprowadzony od początku 2022 roku. To kolejny krok zmierzający do tego, żeby strona brytyjska miała większą kontrolę nad przepływem towarów. Zmiana dotyczy głównie przewoźników, ale formalności mogą wypełniać również inne podmioty w ich imieniu – dodaje specjalista GEFCO Polska.

Skorzystaj z PVA (odroczonego rozliczenia VAT).

Jest to możliwe w niektórych krajach Unii Europejskiej, np. Polsce i Francji, oraz w Wielkiej Brytanii. Odroczone rozliczenie VAT może podlegać zatwierdzeniu przez lokalne organy celne UE, w zależności od kilku kryteriów.

Zapewnij zgodność faktur eksportowych.

Zwróć uwagę na klauzule prawne na fakturach handlowych. Towary wysyłane z UE do Wielkiej Brytanii nie są już dostawami wewnątrzwspólnotowymi, ale eksportem. Artykuł 146 dyrektywy WE 2006/112 dotyczący operacji eksportowych z UE będzie miał zastosowanie, a jego odpowiednik w prawie brytyjskim jest ujęty w ustawie o VAT z 1994 r., sekcja 30(8).

Kontroluj przepływ importowo-eksportowe opakowań wielokrotnego użytku.

W ich przypadku konieczne jest dopełnienie formalności celnych, ale możesz skorzystać z ułatwień, takich jak deklaracja postępo-

Towary wysyłane z UE do Wielkiej Brytanii nie są już dostawami wewnątrzwspólnotowymi, ale eksportem



Fot. Pixabay

wania. Istnieje możliwość wdrożenia tymczasowych rozwiązań importowo-eksportowych lub lokalnej umowy o swobodnym obrocie. O uproszczenia poproś w Twoim urzędzie celnym.

porcie towarów pochodzenia zwierzęcego i roślinnego do Wielkiej Brytanii.

– Wiosną władze brytyjskie poinformowały, że wstrzymują do końca 2022 roku wprowadzanie kolejnych wymogów na

Firma brytyjska nie ma dostępu do polskich systemów, ani nie jest zarejestrowana w Polsce, więc dochodzą kwestie podatkowe. Dlatego najlepiej działać według zasady, że każda strona jest odpowiedzialna za obsługę celną w swoim kraju.

– Po Brexicie przewóz opakowań wielokrotnego użytku przestał być swobodny z powodu wprowadzenia formalności celnych. Strony nie chcą płacić cła za taki towar skoro cały czas znajduje się w ruchu – wjeżdża i wyjeżdża na teren Unii Europejskiej. Dlatego konieczne były specjalne przepisy, czasami zależne od uzgodnień na poziomie poszczególnych krajów. Mimo że podstawa prawna jest taka sama, formalności związane z obrotem opakowań wielokrotnego użytku mogą się różnić i dlatego warto szczegółowo sprawdzić te kwestie – radzi Przemysław Milczarek z GEFCO.

Poproś eksperta o obsługę rozliczeń podatku VAT.

Zasady rozliczania VAT nie są jednakowe w Europie. W zależności od krajów UE, rejestracją numerów identyfikacyjnych VAT może zarządzać przedstawiciel podatkowy z siedzibą w Unii Europejskiej (27).

Przygotuj się na dalsze zmiany.

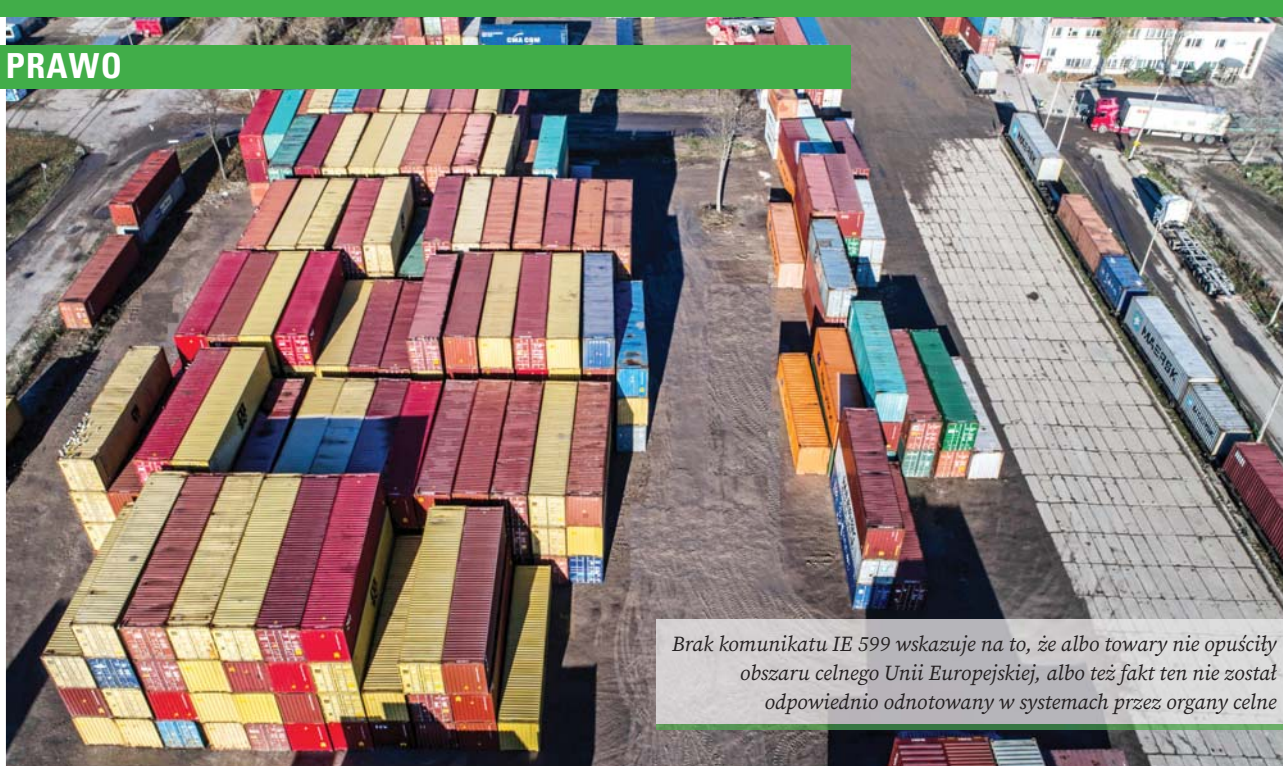
Proces dostosowania reguł wymiany handlowej nadal trwa, dlatego należy w dalszym ciągu systematycznie śledzić wymagania oraz terminy wdrażania nowych procedur, które mogą być przez władze dodatkowo zmieniane. Na przykład, przed nami wprowadzenie nowych zasad przy im-

granicach. Przykładowo, nie są gotowi na wprowadzenie obowiązku przedstawiania świadectw dla towarów pochodzenia zwie-



Przewoźnik będzie potrzebował brytyjskich deklaracji eksportowych/importowych, tranzytowych, wywozowej deklaracji skróconej EXS, karnetów TIR/ATA, aby uzyskać GMR przed przejazdem w obie strony

rzęcego. Borykają się z problemem dostaw, a wprowadzanie kolejnych barier jeszcze bardziej ograniczyłoby import produktów spożywczych i mogłoby wpłynąć na zaopatrzenie brytyjskich sklepów. Pomimo starań, bariery na granicach nadal istnieją, a osiągnięcie wysokiej płynności przepływów towarów i realizacji wszystkich zaplanowanych procedur zajmie jeszcze trochę czasu – podsumowuje ekspert GEFCO. |



Brak komunikatu IE 599 wskazuje na to, że albo towary nie opuściły obszaru celnego Unii Europejskiej, albo też fakt ten nie został odpowiednio odnotowany w systemach przez organy celne

SKAZANI NA CHAOS

Teoretycznie rzecz biorąc, postanowienia Unijnego Kodeksu Celnego oraz towarzyszących mu rozporządzeń wykonawczych i delegowanych obowiązują na całym terytorium Unii Europejskiej. W praktyce, każdy kraj członkowski potrafi poszczególne przepisy interpretować na bardzo różne sposoby, czemu sprzyja ich mętna i niejednoznaczna redakcja.

Najbardziej kuriozalne jest zaś to, że nawet w obrębie tego samego kraju członkowskiego podejście organów celnych do konkretnych zagadnień z zakresu prawa celnego potrafi być diametralnie różne. Najlepszym przykładem tej swoistej schizofrenii jest nie kto inny, lecz Polska właśnie.

Teoria i praktyka

Na pierwszy rzut oka, unijne przepisy dotyczące procedury wywozu wydają się dość klarowne. Co prawda nie bardzo wiadomo, czemu właściwie miały służyć regulacje dotyczące tzw. „właściwości miejscowej”, no ale cóż, mądre czy głupie, prawo jest prawem („dura lex, sed lex”).

Zgodnie z art. 221 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/2447, *następujące urzędy celne są właściwe dla objęcia towarów procedurą wywozu:*

- a) urząd celny właściwy dla siedziby eksportera;
- b) urząd celny właściwy dla miejsca,

gdzie towary są pakowane lub ładowane do transportu wywozowego;

c) inny urząd celny w danym państwie członkowskim właściwy dla danej operacji ze względów administracyjnych.

(...)

W przypadkach uzasadnionych okolicznościami danej sprawy inny urząd celny znajdujący się w lepszej lokalizacji do przedstawienia towarów organom celnym także jest właściwy dla objęcia towarów procedurą wywozu.

Zgodnie z art. 2 ustawy o podatku od towarów i usług, o eksporcie możemy mówić wyłącznie wówczas, jeśli wywóz towarów poza terytorium Unii Europejskiej zostanie potwierdzony przez właściwy organ celny określony w przepisach celnych.

Konia z rzędem temu, kto jednoznacznie przetłumaczy z języka unijnych biurokratów na dowolny zrozumiały język, co oznacza „lepszą lokalizację” i jakie „okoliczności” można uznać za „uzasadnione”. No, ale ostatecznie do tego brukselskiego bełkotu jesteście

już przyzwyczajeni; chcielibyśmy tylko, żeby te sformułowania były w miarę konsekwentnie interpretowane na całym obszarze celnym UE – co niestety nie ma miejsca. W Niemczech właściwość miejscowa jest równie święta jak *Okttoberfest* – albo może i świętsza, jeśli wziąć pod uwagę, że ostatnio owe październikowe święto odbywa się głównie we wrześniu. W Polsce bywa z tym różnie – generalnie można zaryzykować tezę, że, im bardziej na wschód jest po-

łożone dane CUDO (Centrum Urzędowe Dokonywania Odpraw), tym bardziej elastycznie podchodzi się tam do kwestii właściwości miejscowej, która z kolei najbardziej rygorystycznie egzekwowana jest w zachodnich regionach kraju (aczkolwiek z pewnymi wyjątkami).

Alternatywa, czyli brak alternatywy

Na właściwość miejscową można sobie ponarzekać, ale świadomy swoich obowiązków eksporter potrafi ostatecznie jakoś pogodzić się z tym bezsensownym przepisem. Gorzej jest, gdy spojrzymy na dokumentowanie wywozu towarów za granicę w celu zastosowania zerowej stawki VAT. Zgodnie z art. 2 ustawy o podatku od towarów i usług, o eksporcie możemy mówić wyłącznie wówczas, jeśli wywóz towarów poza terytorium Unii Europejskiej zostanie potwierdzony przez właściwy organ celny określony w przepisach celnych.

Art. 41 ust. 6 tej samej ustawy wskazuje, iż:

6. Stawkę podatku 0% stosuje się w eksporcie towarów, o którym mowa

Organ celny może uznać wywóz towaru za dokonany również na podstawie dowodów innych, niż te wskazane w treści rozporządzenia.

w ust. 4 i 5, pod warunkiem że podatek przed upływem terminu do złożenia deklaracji podatkowej za dany okres rozliczeniowy otrzymał dokument potwierdzający wywóz towaru poza terytorium Unii Europejskiej.

6a. Dokumentem, o którym mowa w ust. 6, jest w szczególności:

1) dokument w formie elektronicznej otrzymany z systemu teleinformatycznego służącego do obsługi zgłoszeń wywozowych albo potwierdzony przez właściwy organ celny wydruk tego dokumentu; (...)

W Polsce im bardziej na wschód jest położone CUDO (Centrum Urzędowe Dokonywania Odpraw), tym bardziej elastycznie podchodzi się tam do kwestii właściwości miejscowej, która najbardziej rygorystycznie egzekwowana jest w zachodnich regionach kraju



RUSAK BUSINESS SERVICES (GRUPA RUSAK)



- | Zajmuje się obsługą celną na polskim rynku.
- | Ponad 30-letnie doświadczenie w dziedzinie handlu zagranicznego pozwoliło brokerowi zbudować zespół ekspertów oraz wypracować partnerskie relacje biznesowe z największymi polskimi i międzynarodowymi firmami.
- | Działania agencji koncentrują się w dwóch głównych obszarach: outsourcingu obsługi celnej i Trade Compliance.
- | Rusak Business Services uzyskało certyfikat AEO (Authorised Economic Operator).
- | Firma posiada ponad 25 oddziałów w Polsce oraz biuro w Wielkiej Brytanii, punkty obsługi składów celnych oraz podatkowych, a także szereg miejsc uznanych dla procedury uproszczonej.

Wspomniany w tym przepisie „dokument w formie elektronicznej otrzymany z systemu teleinformatycznego służącego do obsługi zgłoszeń wywozowych” to nic innego jak komunikat IE 599, generowany przez system AES. Brak komunikatu IE 599 wskazuje na to, że albo

jącego szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)



Piotr Sienkiewicz

nr 952/2013 ustanawiającego Unijny Kodeks Celný:

Artykuł 335

Postępowanie poszukiwawcze

(...) 4. Jeżeli urząd celny wywozu poinformuje zgłaszającego o tym, że urząd celny wyprocedowania nie udzielił odpowiedzi w terminie określonym w ust. 3, zgłaszający może przedstawić urzędowi celnemu wywozu dowody świadczące o tym, że towary opuściły obszar celny Unii.

Dowody te może w szczególności stanowić jeden z następujących dokumentów lub kilka z nich:

- a) kopia potwierdzenia dostawy podpisana lub uwierzytelniona przez odbiorcę spoza obszaru celnego Unii;
- b) dowód zapłaty;
- c) faktura;
- d) potwierdzenie dostawy;
- e) dokument podpisany lub uwierzytelniony przez przedsiębiorcę, który wyprocedował towary poza obszar celny Unii;
- f) dokument przetworzony przez organ celny państwa członkowskiego lub państwa trzeciego zgodnie z zasadami

i procedurami mającymi zastosowanie w danym państwie;

g) prowadzony przez przedsiębiorców rejestr towarów dostarczonych na statki morskie, statki powietrzne lub instalacje morskie.

Proszę zauważyć, iż w rozporządzeniu użyto znamiennych słów „dowody te może w szczególności stanowić jeden

odprawy celnej sporządzony/poświadczony przez organ celny zgodnie z zasadami i procedurami mającymi zastosowanie w danym państwie”. Jest to *de facto* nic innego jak komunikat (lub seria komunikatów) wygenerowanych przez system celny obsługujący zgłoszenia importowe w danym państwie. Era papierowych dokumentów, opatrzonych

WŁAŚCIWYM CZASIE. Niektóre sprawy potrafią się ciągnąć ponad 2 lata i nie są to wcale jakieś wyjątkowo skomplikowane przypadki.

Ukrócić samowolki!

Reasumując: polskie organy celne, w zależności od lokalizacji różnie interpretują te same przepisy unijnego prawa celnego. Niektóre z nich pracują bez zarzutu, szybko, sprawnie i zgodnie z prawem rozpatrując otrzymane wnioski, podczas gdy inne prowadzą sprawy w sposób wręcz skandaliczny, przedłużając postępowania do granic absurdu i wymagając od petenta dostarczania dokumentów, których z powodów obiektywnych nie jest w stanie dostarczyć.

Czy rzeczywiście nic z tym nie można zrobić? Otóż można – wystarczy tylko chcieć. Polskie przepisy przewidują możliwość wyznaczenia konkretnego organu Krajowej Administracji Skarbowej (dyrektora jednej z Izb Administracji Skarbowej) do wykonywania określonych zadań. Wystarczyłoby, aby zadania związane z potwierdzaniem wywozu towarów za granicę w trybie art. 335 rozporządzenia wykonawczego powierzyć jednemu wskazanemu organowi, bez względu na lokalizację, w której dokonano zgłoszenia wywozowego. Sprawy rozpatrywane przez ten sam organ byłyby siłą rzeczy prowadzone bardziej spójnie i konsekwentnie niż obecnie w ramach szesnastu różnych IAS. Jedną byłaby również kolejka, co wyeliminowałoby zdarzające się obecnie patologie, kiedy to dwie bliźniaczo podobne sprawy są rozpatrywane w mieście na literę „K” np. w kilkanaście dni, za to w mieście na



Polskie organy celne, w zależności od lokalizacji, różnie interpretują te same przepisy unijnego prawa celnego. Niektóre pracują bez zarzutu, szybko, sprawnie i zgodnie z prawem rozpatrując otrzymane wnioski, podczas gdy inne prowadzą sprawy w sposób skandaliczny

z następujących dokumentów”, co sugeruje, że mamy w tym przypadku do czynienia z katalogiem otwartym – organ celny może uznać wywóz towaru za dokonany również na podstawie dowodów innych, niż te wskazane w treści rozporządzenia.

Niestety, również w tej kwestii poszczególne urzędy celno-skarbowe pozwalają sobie na daleko posuniętą dowolność interpretacyjną. Niektóre z nich uznają, że której eksporter w celu udowodnienia faktu wywozu towaru za granicę może przedłożyć tylko i wyłącznie „poświadczenie odprawy celnej sporządzony/poświadczony przez organ celny zgodnie z zasadami i procedurami mającymi zastosowanie w danym państwie, tłumaczenie odprawy importowej” (pisownia, składnia i interpunkcja zacytowana dosłownie z oryginalnej korespondencji urzędowej – przepraszamy w tym miejscu osoby o standardowej wrażliwości językowej za wrażenia towarzyszące lekturze tych sformułowań).

Warto dodać w tym miejscu, że urzędy potrafią się domagać urzędowych tłumaczeń dokumentów nie tylko z języka suahili czy Indian Navaho, lecz również z języka angielskiego.

Krokodyla daj mi łuby

Zastanówmy się jeszcze, czym właściwie jest lub może być „poświadczenie

pieczęcią i podpisem funkcjonariusza celnego odeszła w niebyt kilkanaście lat temu. W jaki zatem sposób eksporter ma dostarczyć organowi celnemu „poświadczenie przez organ celny” komunikat z odprawy importowej, skoro jest to plik systemowy?

Wszystko w swoim czasie...

Żartobliwa definicja dyplomaty mówi, iż jest to ktoś, kto dziesięć razy zasta-

Polskie przepisy przewidują możliwość wyznaczenia konkretnego organu Krajowej Administracji Skarbowej do wykonywania określonych zadań. Wystarczyłoby, aby zadania związane z potwierdzaniem wywozu towarów za granicę w trybie art. 335 rozporządzenia wykonawczego powierzyć jednemu wskazanemu organowi.

nowi się z nim nic nie powie i według podobnych zasad działają również niektóre Urzędy Celno-Skarbowe – sprawa jest badana gruntownie przez kilkanaście miesięcy, po czym i tak wniosek eksportera zostaje odrzucony. Kodeksowy termin 120 dni przewidziany na rozpatrzenie wniosku strony nie ma tu znaczenia, decyzja jest wydawana WE

literę „W” w terminie przekraczającym 2 lata, przy czym ostateczne rozstrzygnięcia obu UCS-ów są diametralnie różne.

Proste, nieprawdaż? Coś mi mówi, że zbyt proste, aby mogło stać się wyonalne. I

Piotr Sienkiewicz,
dyrektor zarządzający
Rusak Business Services

ROLA POLSKI NA EUROPEJSKIM RYNKU USŁUG TRANSPORTOWYCH

Polskie firmy transportowe w ostatnich latach wypracowały pozycję lidera na europejskich szlakach handlowych, realizując już jedną czwartą przewozów drogowych towarów między Niemcami a Francją. Skutecznie też bronią wypracowanej pozycji, mimo że regularnie pojawiają się pomysły administracyjnego ograniczania dostępu do rynków.



Praca przewozowa wykonana przez firmy zarejestrowane w Polsce czyni nasz kraj największym europejskim rynkiem transportu drogowego. W 2019 r. wyprzedził pod tym względem Niemcy, a polskie firmy realizują niemal 360 mld tonokilometrów przewozów rocznie – większość na terenie kraju lub z/do Polski. Jednak za przyrost w ostatniej dekadzie odpowiada głównie praca wykonywana za granicą, a przede wszystkim w przewozach cross-trade.

– O ile praca w Polsce rosła w latach 2010-2020 w średnim tempie 4,2% rocznie, o tyle praca w przewozach cross-trade i kabotażowych w średnim tempie 9,5%. Tym samym, w minionej dekadzie polskie firmy stały się dominującym graczem w europejskich przewozach międzynarodowych. Jeszcze w 2008 r. przewoziły 8% towarów z Niemiec do Francji (pod względem wagi), a już w 2020 r. aż 25%, wyprzedzając pod tym względem m.in. firmy francuskie. – mówi Ignacy Morawski, dyrektor SpotData.

Mimo ograniczeń w dostępie

Zadaniem eksperta bardzo duży jest również udział polskich firm w przewozie z Niemiec do Belgii, Włoch, Czech, czy

Wielkiej Brytanii. Zaś na trasie pomiędzy Wielką Brytanią a Niemcami niemal połowa towarów jest przewożona pojazdami zarejestrowanymi w Polsce. Tak dokładne dane pochodzą z raportu „Transport drogowy w Polsce 2021+”, który został opracowany przez SpotData oraz Transport i Logistyka Polska (TLP), partnerami publikacji są Inelo oraz Wielton Group.

– Żaden inny kraj nie pełni podobnej roli w transporcie międzynarodowym w nawet zbliżonym stopniu. Wymiana towarów pomiędzy krajami UE, a także unijny eksport i import spoczywa na barkach polskich firm transportowych. Na trasach międzynarodowych (zarówno uwzględniających Polskę, jak i nie) polskie firmy wykonują trzykrotnie większą pracę przewozową (230 mld tonokilometrów) niż firmy z Niemiec, Francji i Włoch liczone łącznie (72 mld t-km). Przychody z eksportu usług transportu drogowego towarów Polski sięgają 9,3 mld euro i są niemal na poziomie wartości sprzedaży eksportowej generowanej przez firmy niemieckie, francuskie i włoskie razem wzięte (ok. 10 mld euro). Tym samym przewóz towarów stał się polską specjalnością. – tłumaczy Maciej Wroński, prezes TLP.

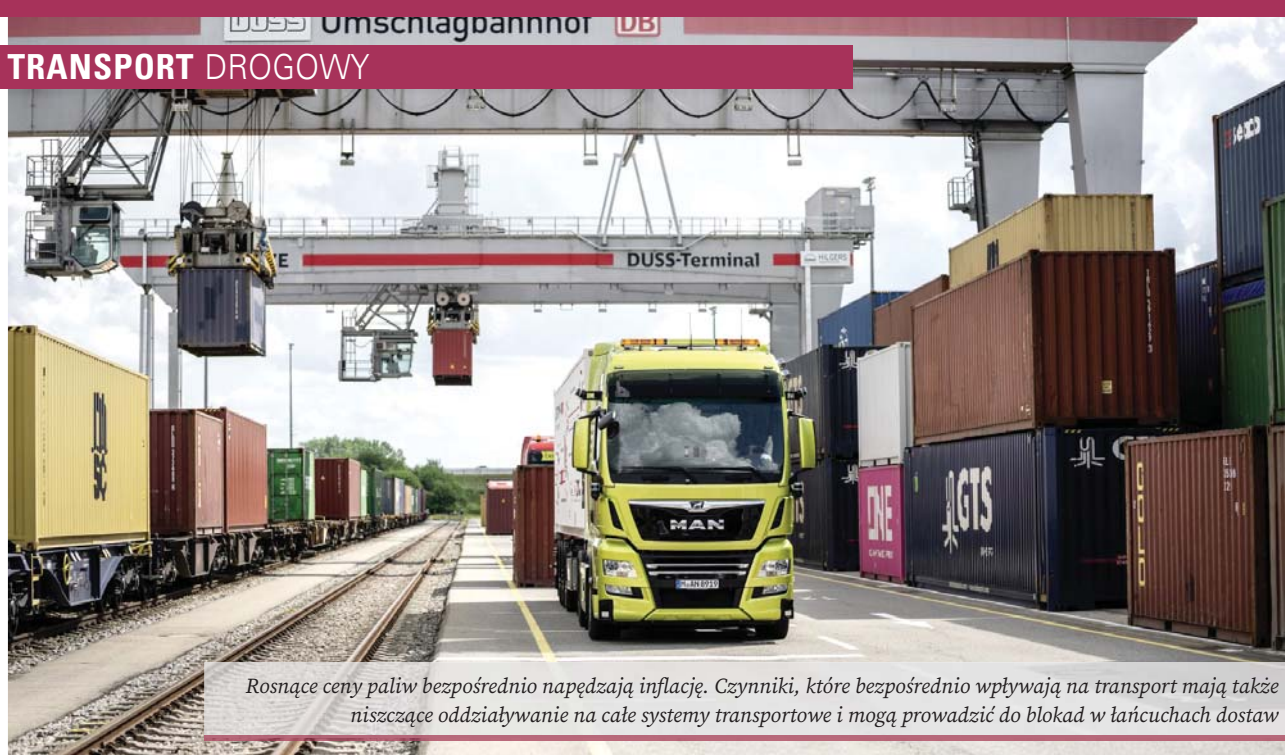
To sprawia, że mimo trudnego otoczenia regulacyjnego, którego przykładem może być Pakiet Mobilności i próby ograniczenia dostępu firm z Polski do europejskiego rynku, można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że nie da się zatrzymać wzrostu znaczenia polskiego transportu w europejskiej gospodarce. Jest on już zbyt ważny, a zagraniczni konkurenci nie posiadają wystarczających zasobów i doświadczenia, by skutecznie rzucić wyzwanie polskim firmom na dużą skalę.

Z korzystnym wpływem na bilans płatniczy

Polski transport drogowy odgrywa strukturalnie ważną rolę w europejskiej gospodarce. Pozwala zachodnim producentom na oszczędności kosztowe, które umożliwiają im z kolei większą konkurencyjność na międzynarodowych rynkach. W ramach wspólnego europejskiego rynku poszczególne kraje i regiony wyspecjalizowały się w określonych elementach łańcucha dostaw, co pozwala całej europejskiej gospodarce budować wyższą efektywność. I tak dziś cała Europa Środkowa odpowiada za ponad jedną czwartą usług przewozowych w UE, mimo że udział tych krajów w PKB Unii nie przekracza 10%. Tego znaczenia nie da się już zmniejszyć.

Warto jednocześnie zauważyć, że eksport usług transportowych odgrywa ważną rolę makroekonomiczną w Polsce poprzez korzystny wpływ na bilans płatniczy (bilans przepływów finansowych między krajem a światem). Sprzedaż przez polskie firmy usług transportowych na rzecz zachodnich przedsiębiorstw stanowi 28% całego polskiego eksportu usług oraz ok. 6% całego krajowego eksportu – licząc towary i usługi łącznie. Jednocześnie Polska notuje w handlu usługami transportowymi potężną nadwyżkę, sięgającą 8,9 mld euro (w 2020 r.), która w ciągu dekady zwiększyła się o 6 mld euro. Tym samym sektor usług transportowych w istotny sposób przyczynia się do stabilności makroekonomicznej naszego kraju. Pozytywny wpływ na saldo obrotów bieżących przekłada się na niższe zapotrzebowanie dotyczące zadłużenia zagranicznego, większą wiarygodność finansową kraju, wyższy rating i niższe koszty obsługi długu. I

Link do raportu „Transport drogowy w Polsce 2021+” w języku polskim i angielskim:
<https://tlp.org.pl/raport-transport-drogowy-w-polsce-2021/>
<https://tlp.org.pl/raport-transport-drogowy-w-polsce-2021-eng/>



Fot. MAN

Rosnące ceny paliw bezpośrednio napędzają inflację. Czynniki, które bezpośrednio wpływają na transport mają także niszczące oddziaływanie na całe systemy transportowe i mogą prowadzić do blokad w łańcuchach dostaw

KOLEJNE CZYNNIKI NISZCZĄ ŁAŃCUCHY DOSTAW

Rosnące ceny energii, po pandemii i wojnie, to kolejny czynnik, który negatywnie wpływa na już załamane łańcuchy dostaw. Sieci transportu drogowego, a z nimi intermodalne łańcuchy dostaw, obsługują głównie priorytetowe dostawy towarów i świadczenie usług. Firmy transportowe są na skraju bankructwa i nie widzą nadziei na pomoc rządów swoich państw w tej trudnej sytuacji.

Jak podaje Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), od stycznia 2021 r. ceny oleju napędowego wzrosły o 63% i wzrost ten prowadzi do dramatycznych strat operatorów transportowych, zagrażając wręcz ich całej działalności biznesowej. W firmach z sektora transportu pogorszył się stan *cash flow* w obliczu kryzysów pieniężnych spowodowanych Covidem-19, wojną, a teraz jeszcze cenami energii. 90% tych firm to małe i średnie przedsiębiorstwa (dane prezesa IRU, stan na maj), którym w tej sytuacji jest najciężej.

wych, transportów kolejowych oraz morskich, a to z kolei bezpośrednio wpływa na całe łańcuchy dostaw i inflację. Do celowo wszystkie te czynniki wpływają na całą światową gospodarkę.

Ceny paliw

Rosnące ceny paliw to bezpośredni czynnik napędzający inflację. Czynniki, które bezpośrednio wpływają na transport mają także niszczące oddziaływanie na całe systemy transportowe i mogą

pamiętać, że z transportem wiąże się kolejne obszary gospodarki: spedycja, magazynowanie, agencje celne, itd. Bankructwa spowodują również, że będziemy mieli mniej kapitału do dalszych inwestycji.

Rezolucja IRU

W maju Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU) poprzez zgromadzenie ogólne wydała 17-punktową rezolucję określającą środki, które rządy powinny podjąć, aby uniknąć katastrofy. Rezolucja wezwała rządy m.in. do:

- uwolnienia strategicznych rezerw ropy i gazu;
- odroczenia podatków i spłat prywatnych pożyczek i leasingów;
- wyeliminowania podatków energetycznych i akcyzowych na odnawialne elementy flot;
- tworzenia funduszy ratunkowych dla przewoźników drogowych;
- dywersyfikacji i zwiększenia produkcji energii odnawialnej w celu dekarbonizacji istniejących flot;

Jak podaje Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), od stycznia 2021 r. ceny oleju napędowego wzrosły o 63% i wzrost ten prowadzi do dramatycznych strat operatorów transportowych, zagrażając wręcz ich całej działalności biznesowej.

Na pogorszenie się przepływów pieniężnych w firmach wpływ mają: wzrost cen oleju napędowego, niekorzystne warunki handlowe, słaba przepustowość i wydajność sieci transportów drogo-

prowadzić do blokad w łańcuchach dostaw, ponieważ mniejszym graczom na rynku grozi bankructwo. W takim przypadku dojdzie do zerwania sieci transportowych i logistycznych. Należy

Doktor Izabella Tymińska,

ekspert ds. cel, prawa celnego,
handlu zagranicznego

Zajmuje się doradztwem z zakresu przepisów prawa celnego, importu i eksportu towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górnej półki trudności” – zawiłych i nietypowych. Wieloletni pracownik Urzędu Celnego. Przez wiele lat pracowała dla firm logistycznych i spedycyjnych, gdzie piastowała m.in. funkcję członka zarządu. Jest wykładowcą na Akademii Sztuki Wojennej na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia w Instytucie Logistyki w Warszawie. Wykładała w Szkole Wyższej w Warszawie ALMAMER, Wyższej Szkole Cła i Logistyki czy Uczelni Techniczno-Handlowej. Absolwentka Ekonomii, Logistyki, Stosunków Międzynarodowych, Zarządzania oraz Ekonomiki Obronności.

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



- zmniejszenia obciążeń finansowych operatorów dekarbonizacją;
- zwiększenia inwestycji w zbiorowy transport pasażerski;
- oraz priorytetowego traktowania dotacji na energię odnawialną dla komercyjnego transportu drogowego.

Jeżeli rządy nic w temacie transportu drogowego nie zrobią i nie podejmą szybkich działań w celu wsparcia istnieją-

cej infrastruktury logistycznej i łańcucha dostaw, to istnieje duże ryzyko załamania całego łańcucha dostaw.

Wpływ na gospodarkę

Covid, trwająca wojna i teraz kolejny czynnik – wysokie ceny paliw, to dla wielu firm perspektywa bankructwa. Dotyczy

to nie tylko branży transportowej. Detaliści i firmy transportowe ogłaszają wzrost cen, a jednocześnie następują ograniczenia dostępności produktów z powodu problemów w łańcuchu dostaw. Słabymi ogniwami w łańcuchu dostaw są w szczególności małe i średnie firmy, które nie są w stanie w krótkim czasie zwiększyć swoich mocy przewozowych.

Niedomagający system transportowy i łańcuchy dostaw mają wpływ na następ-

Covid, trwająca wojna i teraz kolejny czynnik – wysokie ceny paliw, to dla wielu firm perspektywa bankructwa



ne podwyżki cen energii, żywności i innych podstawowych towarów. Ryzyko załamania gospodarczego będzie jeszcze większe i mogą zacząć się niepokoje społeczne. I

*dr Izabella Tyminska,
ekspert celny*

WYSOKIE STAWKI TO CZĘSTO WYSOKIE KOSZTY

Z danych Centralnego Ośrodka Informacji Gospodarczej wynika, że w pierwszej połowie roku w Krajowym Rejestrze Przedsiębiorców pojawiło się 2170 nowych firm z PKD Transport i gospodarka magazynowa (...)

– Znaczne zapotrzebowanie na zdolności przewozowe i wysoki poziom stawek zachęcają nowych graczy do wejścia na rynek. Niestety, w wielu przypadkach okazuje się, że za wysokimi stawkami stoją również wysokie koszty świadczenia usług (...) – ocenia dyrektor zarządzający Rhenus Road – Central Cluster Paweł Trębicki (...).

Dane COIG wskazują, że w pierwszej połowie roku upadłość w dziale transport i gospodarka magazynowa zgłosiło 13 firm, co stanowi 6,5% wszystkich upadłości w tym okresie (...)

– TSL nazywany jest krwioobiegiem gospodarki i z informacji od naszych

klientów (a często również od dłużników z którymi działamy) to właśnie sektor transportowy jako pierwszy odczuł zarówno skutki pandemii COVID-19, jak



Fot. GDDKiA

i wojny w Ukrainie czy rosnące ceny paliw – przyznaje windykator, prezes Grupy Averta, członek Północnej Izby Gospodarczej w Szczecinie Małgorzata Marculewska.

Marculewska przekonuje, że zarówno pandemia jak i wojna w Ukrainie zachwiały finansami firm transportowych. – Ciosem ostatecznym jest jednak dramatyczny wręcz wzrost kosztów prowadzenia działalności transportowej. Wzrost kosztów wynika zarówno z regulacji europejskich, w tym Pakietu Mobilności, jak i cen paliwa czy w końcu kosztów pracowniczych (...) – podkreśla windykator.

Więcej na rp.pl



Fot. Pixabay

W ostatnim czasie Rohlig Suus utworzył nowe połączenia multimodalne z Azji – Road-Air i Rail-Air. W obydwu przypadkach towary są najpierw transportowane drogą lub koleją do portu lotniczego Almaty, a następnie frachtem lotniczym do Europy

MULTIMODAL CORAZ CZĘŚCIEJ WYBIERA TRANSPORT LOTNICZY

Wielu operatorów logistycznych, w tym Rohlig Suus Logistics, korzysta z transportu lotniczego. O tym, jakie znaczenie ma on dla tej firmy, mówi: Mariusz Filec, dyrektor frachtu lotniczego w Rohlig Suus Logistics i Piotr Zagubieniak, zastępca dyrektora frachtu lotniczego w Rohlig Suus Logistics.

Z jakich destynacji i z jakiego rodzaju floty korzysta Rohlig Suus?

Mariusz Filec: Jesteśmy globalnym operatorem logistycznym, oferującym usługi kompleksowe, realizującym transporty lotnicze do każdego portu na świecie. Wykonujemy zlecenia współpracując bezpośrednio z wiodącymi liniami lotniczymi. W zależności od zapotrzebowania naszych klientów czarterujemy też samoloty, oferując rozwiązania dotyczące kierunków wskazanych przez naszych zleceniodawców.

Czy połączenia lotnicze wpisują się w transport intermodalny?

Piotr Zagubieniak: Realizowane przez nas usługi wpisują się w transport multimodalny, który częściowo bazuje na frachcie lotniczym i jest uzupełniany transportem drogowym, kolejowym lub morskim. W naszej ofercie mamy wiele rozwiązań wykorzystujących połączenie różnych środków transportu. Jednym z nich jest transport produktów z Azji, nazywany potocz-

nie Sea-Air, gdzie towary są dostarczane z Chin, Wietnamu lub Bangladeszu drogą morską do Dubaju, a stamtąd samolotem transportowane są do Europy. Od 10 lat nasi klienci z sukcesem korzystają z tej usługi. W ostatnim czasie z Azji utworzyliśmy też nowe połączenia multimodalne Road-Air i Rail-Air. W obydwu przypadkach

Głównymi czynnikami decydującymi o wykorzystaniu frachtu lotniczego jest szybko rosnące zapotrzebowanie na ten produkt na rynku. Z tego względu transport lotniczy jest najczęściej wybierany w sytuacji konieczności dostarczenia towaru w możliwie najkrótszym terminie.

towary są najpierw transportowane drogą lub koleją do portu lotniczego Almaty, a następnie frachtem lotniczym do Europy.

Dla kogo przeznaczony jest fracht lotniczy?

MF: Z transportu lotniczego korzystają firmy niemal z każdej branży.

Głównymi czynnikami decydującymi o wykorzystaniu frachtu lotniczego jest szybko rosnące zapotrzebowanie konkretnego produktu na danym rynku. Z tego też względu transport lotniczy jest najczęściej wybierany w sytuacji, kiedy niezbędne jest dostarczenie towaru w możliwie najkrótszym terminie. W standardowym serwisie lotniczym najczęściej na pokładach samolotów możemy spotkać elektronikę i inne komponenty potrzebne do produkcji, często z branży automotive. Z frachtu lotniczego korzystają również takie branże jak farmaceutyczna, spożywcza czy chemiczna, dlatego często spotykane są produkty łatwopsujące lub wymagające specjalnych warunków transportu, jak np. gotowe leki lub składniki do ich produkcji.

Jakie kierunki są najczęściej obsługiwane w imporcie i eksporcie?

PZ: Najczęściej obsługujemy transport lotniczy w eksporcie i w imporcie na kierunku transatlantyckim do obu Ameryk (USA, Kanada, Meksyk, Brazylia, Chile). Niemniej ważne pozostają Chiny jako jeden z liderów w produkcji globalnej. W czołówce importu znajdują się inne kierunki azjatyckie – Wietnam, Bangladesz, Indie, natomiast w eksporcie są to kraje Bliskiego Wschodu, a także Australia i Afryka z dużym udziałem RPA.

Na ile ważne są obie Ameryki i transportu jakiego towaru dotyczą?

MF: Z roku na rok rośnie znaczenie obu Ameryk w realizowanym przez nas transporcie lotniczym. Na ten moment zdecydowanie większy udział stanowi

transport do/z Ameryki Północnej, jednak intensywnie rozwijamy również swoje usługi dotyczące kierunku Ameryki Południowej. Zapotrzebowanie jest zróżnicowane, od skomplikowanych towarów hi-tech w Ameryce Północnej do mniej wymagających produktów FMCG, które stanowią duży udział w Ameryce południowej.

NOWE, EFEKTYWNE POŁĄCZENIA CARGO MIĘDZY EUROPA A CHINAMI



Nowa trasa jest obsługiwana przez AeroLogic GmbH, towarową linię lotniczą założoną wspólnie przez DHL Aviation i Lufthansę Cargo

DHL Express, firma obsługująca międzynarodowe ekspresowe przesyłki lotnicze, uruchomiła nową trasę cargo, łączącą Chiny i rynek europejski.

W ten sposób operator zwiększy przepustowość połączeń lotniczych w tej części świata. Celem DHL Express jest ułatwienie przepływów handlowych z południowymi Chinami oraz zwiększenie dostępu europejskich firm i konsumentów do dóbr i towarów z Azji.

Odpowiedź na potrzeby klientów

– Uruchomienie nowej trasy jest odpowiedzią na ciągle rosnące potrzeby naszych klientów. Chiny bowiem to główny kierunek, skąd polskie przedsiębiorstwa importują towary. W ubiegłym roku liczba przesyłek z Państwa Środka była o ok. 50% większa niż z USA czy Niemiec – mówi Edwin Osiecki, wiceprezes ds. marketingu i sprzedaży w DHL Express Polska i dodaje: – Polscy konsumenci i przedsiębiorstwa najczęściej z Chin zamawiają elektronikę (części i podzespoły, narzędzia elektryczne, elektronikę użytkową i sprzęt domowy), a także odzież, dobra konsumpcyjne, części do aut, sprzęt budowlany i urządzenia medyczne. W samym 2021 r. import sprzętu elektronicznego z rynku chińskiego do Polski wzrósł aż o 66% w porównaniu do 2020 r. Teraz, dzięki nowemu połączeniu,

łańcuch dostaw pomiędzy Europą a Chinami staje się bardziej efektywny.

Sześć dodatkowych lotów tygodniowo

Nowa trasa jest obsługiwana przez AeroLogic GmbH, towarową linię lotniczą założoną wspólnie przez DHL Aviation i Lufthansę Cargo. Ta spółka *joint venture* planuje sześć dodatkowych lotów tygodniowo w obie strony, które mają się odbywać z lotniska w Shenzhen (Chiny) do Lipska w Niemczech, przez Dehli w Indiach. Połączenie będzie realizowane na pokładzie Boeinga 777F. Frachtowce należące do DHL charakteryzują się większą wydajnością w porównaniu do swoich poprzedników oraz spełniają najnowocześniejsze normy w zakresie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Nowe połączenia na trasie Europa-Chiny zwiększą przepustowość transportu towarów drogą lotniczą o ponad 500 ton.

Odbudowa zerwanych łańcuchów dostaw

– Mamy wielkie nadzieje w związku z uruchomieniem nowych połączeń na trasie



Edwin Osiecki

pomiędzy Shenzhen a Lipskiem. Dynamicznie rozwijająca się międzynarodowa wymiana handlowa stawia przed nami nowe wyzwania, a sytuacja zastana po pandemii na międzynarodowych rynkach wymaga od nas dodatkowych działań, aby odbudować zerwane łańcuchy dostaw. Ponadto chcemy zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na ekspresowe usługi logistyczne i wspierać naszych klientów w skalowaniu ich biznesu i rozwoju na całym świecie – dodaje Edwin Osiecki.

W październiku ubiegłego roku DHL Express uruchomił również trasę z Shenzhen do Los Angeles. Obecnie DHL Express obsługuje łącznie już ponad 30 lotów tygodniowo z Shenzhen Gateway. |



Po rozbudowie terminal SPEDCONT będzie największym intermodalnym terminalem śródlądowym w Polsce pod względem możliwości składowania i jednym z największych terminali pod względem zdolności przeładunkowych, szacowanych na 12 pociągów dziennie

SPEDCONT Z INWESTYCJĄ WAŻNĄ DLA REGIONU

SPEDCONT, spółka należąca do Grupy GEODIS, planuje nową inwestycję, dzięki której terminal SPEDCONT zyska status największego intermodalnego terminala śródlądowego w Polsce i jednego z największych tego typu obiektów pod względem możliwości przeładunkowych.

Nowý projekt ma kluczowe znaczenie dla rozwoju regionu łódzkiego, gdyż pobudzi lokalny rynek i stworzy nowe miejsca pracy.

Efekt konsekwentnej polityki

SPEDCONT od lat konsekwentnie realizuje swoje plany inwestycyjne, które są częścią długofalowej strategii. W tym roku spółka zapowiada projekt mający na celu rozwój terminala i infrastruktury przeładunkowej, który będzie mieć istotne znaczenie dla rozwoju Łodzi, jak i całego regionu łódzkiego. Teraz zakupi należącą do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej SA nieruchomość gruntową o powierzchni 5,5 ha i zbuduje na niej stację przeładunku kontenerów (Container Freight Station) o łącznej powierzchni około 1 ha wraz z niezbędnymi drogami i infrastrukturą oraz powiększy powierzchnię terminalu intermodalnego o około 3,5 ha. Powierzchnia całkowita terminalu po zakończeniu planowanej inwestycji wyniesie ponad 18 ha.

W sercu Europy

Terminal SPEDCONT zlokalizowany jest w Łodzi, przy skrzyżowaniu korytarzy

transportowych sieci TEN-T, Bałtyk – Adriatyk i Morze Północne – Bałtyk oraz na Nowym Jedwabnym Szlaku. Dogodna lokalizacja stwarza wiele możliwości dla organizacji różnego rodzaju transportów. Obecnie powierzchnia terminalu wynosi niespełna 13 ha, a możliwości składowania oscylują na poziomie 7,5 tys. TEU. Po rozbudowie terminal SPEDCONT będzie największym intermodalnym terminalem śródlądowym w Polsce pod względem możliwości składowania i jednym z największych terminali pod względem zdolności przeładunkowych, szacowanych na 12 pociągów dziennie.

Inwestycja SPEDCONT jest zgodna z Planem Rozwoju Strefy w zakresie roz-

eksportu towarów produkowanych w regionie oraz importu półproduktów, stworzeniu nowych miejsc pracy, możliwości konsolidacji i dekonsolidacji kontenerów, budowie intraeuropejskiej siatki połączeń, a wszystko przy wykorzystaniu ekologicznych rozwiązań transportu intermodalnego. – twierdzi Marcin Dobruchowski, prezes zarządu SPEDCONT.

Wiele korzyści

Realizacja inwestycji zapewni sprawną obsługę transportową przechodzących przez Polskę korytarzy transportu międzynarodowego, a także przyczyni się do minimalizacji oddziaływania na środowisko. Wpłynie korzystnie na ograniczenie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa usług transportowych, a także na racjonalne gospodarowanie przestrzenią i ograniczenie emisji zanieczyszczeń.

Szacowana minimalna wartość netto inwestycji wyniesie około 75 mln zł. Przewidywany termin rozpoczęcia procesu inwestycyjnego to III kwartał 2022. Natomiast rozbudowę terminala i budowę stacji przeładunku kontenerów zaplanowano w 2023 roku.

S PEDCONT zakupi należącą do Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej SA nieruchomość o powierzchni 5,5 ha i zbuduje na niej stację przeładunku kontenerów o powierzchni około 1 ha wraz z drogami i infrastrukturą oraz powiększy powierzchnię terminalu intermodalnego o około 3,5 ha.

woju przedsiębiorczości w regionie łódzkim. Dzięki niej wzrośnie konkurencyjność miasta Łodzi, jak i całego regionu.

– Skorzystać może cały region łódzki dzięki znacznej poprawie zdolności operacyjnych i składowych, które umożliwią jeszcze szybszą i wydajną obsługę

SPEDCONT od lat zajmuje silną pozycję na rynku usług intermodalnych. Każdego roku zwiększa się potok ładunków przepływający przez terminal w Łodzi. Tylko w 2021 roku spółka obsłużyła niespełna tysiąc pociągów z ładunkami z/do portów bałtyckich. |

IX Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

7 - 9 listopada 2022
EXPO XXI WARSZAWA

2
HALE
TARGOWE



WYSTAWCY								PROGNOZA	
62	98	113	140	190	242	285	195	300	
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
2000	2600	3300	4500	6050	7030	8100	5850	8500	

UCZESTNICY

ZAPYTAJ O STOISKO



www.translogistica.pl

Dołącz do wiodących targów TSL w Europie Środkowo-Wschodniej!

build -to-suit

Szukasz nowoczesnej
i zrównoważonej powierzchni
magazynowej?

Dostosujemy ją do Twoich potrzeb

www.panattonieurope.com