

TSL **biznes**

WRZESIEŃ 9/2022 (138)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

CREATED BY PEOPLE, POWERED BY TECHNOLOGY

 DOSTAWY „OD DRZWI DO DRZWI”

 LOGISTYKA PROJEKTOWA

 USŁUGI HANDLOWE

 UBEZPIECZENIE ŁADUNKÓW

 USŁUGI CELNE

 MAGAZYNOWANIE



ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG



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

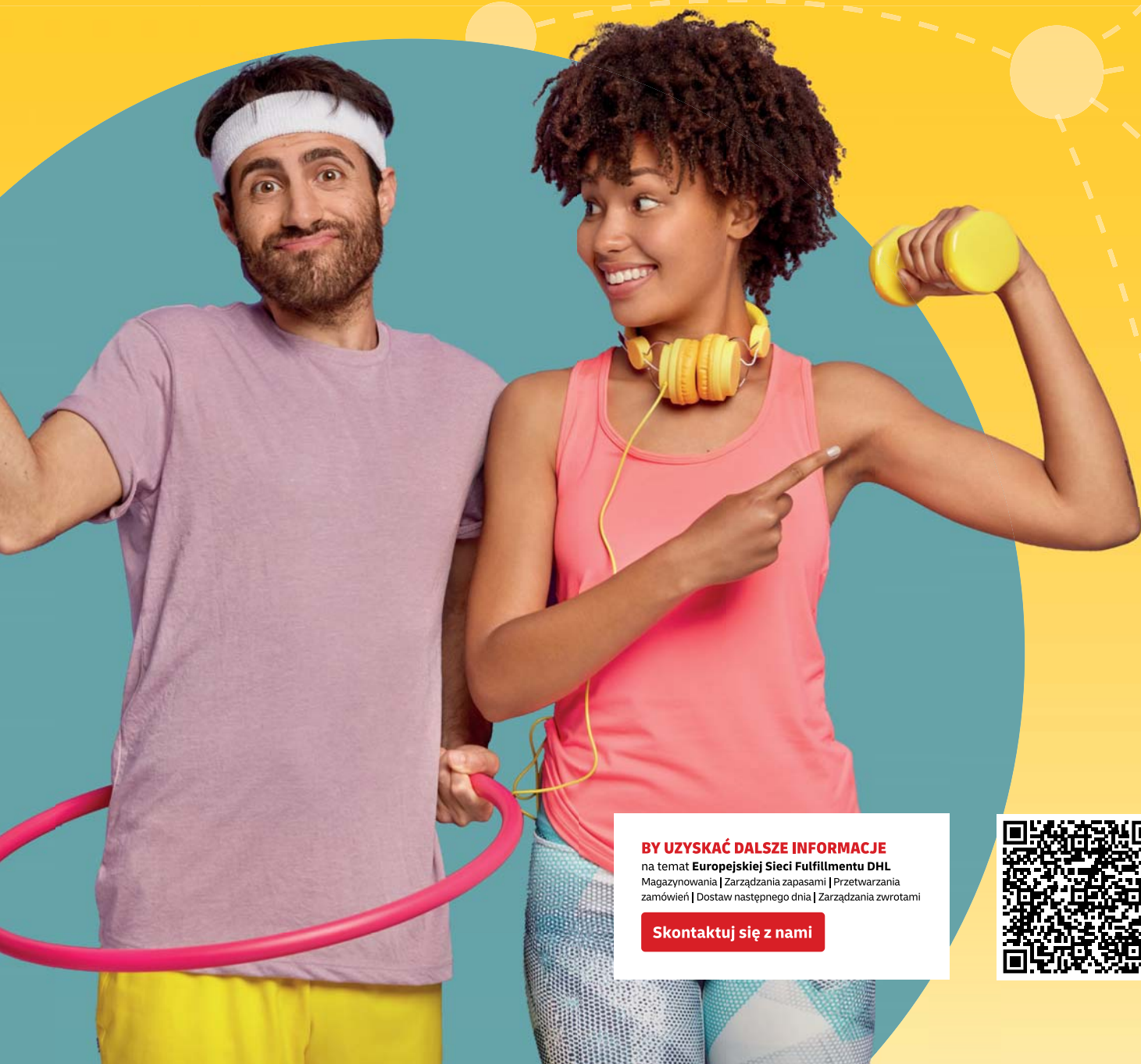


JESTEŚ DYNAMICZNIE ROZWIJAJĄCĄ SIĘ FIRMĄ
PROWADZĄCĄ SPRZEDAŻ PRZEZ INTERNET?

EUROPEJSKA SIEĆ FULFILLMENTU DHL JEST DLA CIEBIE.

Skorzystaj z 30 centrów realizacji zamówień online w Europie, zyskaj szybszą dostawę
i wejdź z łatwością na nowe rynki.

DHL Supply Chain – Excellence. Simply delivered.



BY UZYSKAĆ DALSZE INFORMACJE

na temat Europejskiej Sieci Fulfillmentu DHL
Magazynowania | Zarządzania zapasami | Przetwarzania
zamówień | Dostaw następnego dnia | Zarządzania zwrotami

Skontaktuj się z nami





STATE OF THE ART



www.epal.org.pl

ZAPRASZAMY TWOJĄ FIRMĘ
DO INICJATYW,
KTÓRE WSPIERAMY





Swiadomie, odpowiedzialnie i solidarnie – tak w skrócie można określić zasady postępowania jakimi kierują się firmy, dla których strategia działania nierozdzielnie związana jest ze zrównoważonym rozwojem. A jest ich coraz więcej, również w branży logistycznej, w tym w transportowej. To bardzo ważne, gdyż transport w Unii Europejskiej odpowiada za ¼ emisji gazów cieplarnianych do atmosfery.

Rozwój świadomości ekologicznej i społecznej gwałtownie przyspieszyły zmiany, jakie zachodzą w środowisku, zbliżające nas gwałtownie do katastrofy ekologicznej. Nie można już sobie lekceważyć nadmiernej emisji CO₂ i to nie tylko przez środki transportu, czy też produkcji hałd odpadów. To sprawia, że firmy zaczynają postępować coraz bardziej odpowiedzialnie – czerpią energię elektryczną ze źródeł odnawialnych, a nawet wykorzystują drony towarowe do transportu elementów farm wiatrowych na morzu zamiast statków, nad czym pracuje DSV. Automatyczne oświetlenie, panele fotowoltaiczne na dachach, eliminacja papierowych dokumentów, czy lepsze zarządzanie transportem jest już elementem stałym w zarządzaniu firmami z sektora TSL. Coraz więcej z nich przywiązuje wagę do bezpieczeństwa i dobrostanu swoich pracowników, wspiera ich inicjatywy, stosuje parytety dotyczące zatrudniania kobiet i mężczyzn, a także dba o środowisko pracy, m.in. wprowadzając nowoczesne technologie. Wielu z nich w swoją działalność CSR angażuje też współpracowników i dostawców.

Tu, za Wiesławem Szydłowskim, Central Europe QHSE Director w FM Logistic, warto powtórzyć, że najważniejsze jest to, żeby podejmując różne inicjatywy CSR skupić się przede wszystkim na niwelowaniu ewentualnych negatywnych dla otoczenia skutków własnej działalności firmy. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie. 5

WYDARZENIA

Dwa ważne otwarcia. 8

LOGISTYKA

Czas wyzwań dla branży TSL. 9

Polska – Niemcy. Wymiana handlowa o strategicznym znaczeniu w ujęciu. 11

Nowe oblicze obsługi automotive. 14

Terminale DB Schenker z zieloną energią. 15

Megatrendy w logistyce branży chemicznej. 16

ZRÓWNOWAŻONY ROZWOJ

Zrównoważona logistyka kluczem do lepszego jutra. 17

DSV i Ørsted testują drony towarowe. 18

CSR jednym z filarów strategii FM Logistic. 19

Zielona transformacja w transporcie drogowym. Czy Polska jest na nią gotowa? 21

Na drodze do zeroemisyjnego transportu. 23

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

Partner, który ułatwia rozwój biznesu. 24

GLS Poland wprowadza kolejne rowery kurierskie. Tym razem w Poznaniu. 26

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Bramy XXI wieku dla straży pożarnej. 27

Nowe technologie podbijają rynek. 28

SYSTEMY IT

Startuje Cyfrowy Paszport Produktowy UE. 30

TRANSPORT DROGOWY

MOYA Firma – elastyczne rozwiązanie dla flot. 32

Zielona strategia ESG w DKV Mobility. 33

W krainie „czarnych łabędzi”. 34

TRANSPORT WODNY

Jak przygotować się na wyzwania globalnych łańcuchów dostaw? 35

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Opóźnienie dostawy – możliwość zastosowania odpowiedzialności ograniczonej do kwoty przewoźnego (art. 23 ust. 5 CMR). 37

Stabilizacja, a nawet dalsze wyhamowanie. 38

PRAWO

W dobie pakietu mobilności dobrą reputację można stracić szybciej. 39

Nielegalni imigranci – będą nakładane surowsze kary. 42

Odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenie ładunku w trakcie transportu – case study. 44

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

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

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

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

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

Skład DTP
mkt 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:

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

/TSLbiznes

GS1 NAGRODZI FIRMY

ZA WDROŻENIA W DUCHU PAPERLESS

Wystartowała czwarta edycja konkursu Kod Innowacji GS1 Polska. W tym roku jury weźmie pod lupę wdrożenia standardów GS1 eliminujące wymianę papierowych dokumentów w firmie.



– Naszym celem jest upowszechnianie standardów GS1 w całym łańcuchu wartości. Nie uda się to jednak bez zaangażowania zarówno producentów, jak i sieci handlowych oraz operatorów logistycznych. W tegorocznej edycji konkursu chcemy promować tych uczestników łańcucha dostaw, którzy są odważnymi pionierami we wdrażaniu elektronicznych dokumentów – komentuje Marta Szymborska, menadżer ds. komunikacji, PR i ESG w GS1 Polska.

Nagroda konkursu Kod Innowacji przyznawana jest od 2018 r. firmom lub instytucjom, które skutecznie wdrożyły globalne standardy GS1. Wyróżnienia w dwóch kategoriach (MŚP oraz duże przedsiębiorstwa) przyznaje niezależne jury, a o nagrodzie publiczności decyduje społeczność online.

Patronat medialny nad wydarzeniem objęły: Forbes, TSL Biznes, Nowoczesny Magazyn, Logistyka a Jakość, Logistics Manager, Logistyka, Pracujwlogistyce.pl, Top Logistyk. **I**

Udział w konkursie można wziąć rejestrując, do 30 września, wdrożenie na stronie:

<https://kodinnowacji.pl/zglos-firme/>

Więcej o idei konkursu:

<https://kodinnowacji.pl/#dlaczego>

EWALD RABEN – CZŁOWIEK ROKU RZECZPOSPOLITA TSL AWARDS

25 sierpnia 2022 r., podczas IV Spotkania Liderów Branży TSL, redakcja dziennika „Rzeczpospolita” – już po raz czwarty – nagrodziła najlepsze firmy z sektora TSL oraz wyłoniła Człowieka Roku tej branży. Ten ostatni tytuł trafił w ręce Ewalda Raben, prezesa Grupy Raben.

Ewald Raben został doceniony za całokształt swojej działalności i europejski rozwój Grupy Raben. To on w 1991 r. wykonał pierwszy krok zagranicę i postanowił w Polsce otworzyć oddział rodzinnej, holenderskiej firmy. W ciągu ponad 30 lat działalności stworzył jedną z największych logistycznych firm w Europie, zajmującą się nie tylko transportem drogowym, ale także kompleksowymi usługami obejmującymi logistykę kontraktową, transport morski i lotniczy, transport FTL & intermodalny oraz logistykę produktów świeżych w kontrolowanych temperaturach pod marką Fresh Logistics.

Obecnie Grupa Raben zatrudnia ponad 10 tys. pracowników, dysponuje 1 300 tys. m² powierzchni magazynowej. Globalny obrót firmy osiągnął ponad 1,5 mld euro. Oddziały Grupy znajdują się w 15 krajach europejskich: Austria, Bułgaria, Czechy, Estonia, Niemcy, Grecja, Węgry, Włochy, Łotwa, Litwa, Holandia, Polska, Rumunia, Słowacja, Ukraina. Łącznie jest ich ponad 160.

– Dziękuję dziennikowi Rzeczpospolita za przyznanie mi tytułu: „Człowiek Roku” podczas Rzeczpospolita TSL Awards. Traktuję to



jako wielkie wyróżnienie i docenienie moich dotychczasowych działań. Jednak ta nagroda nie jest tylko moja, bo jeden człowiek nie wystarczy, by zbudować silną i godną zaufania firmę. Jestem w tym miejscu, ponieważ otacza mnie wielu pasjonatów, którzy podzielają i współtworzą wizję Grupy Raben – dziękuję mojemu niezawodnemu zespołowi, moim „People with Drive”. Wiem, że razem możemy osiągnąć wszystko! – podziękował Ewald Raben, prezes Grupy Raben. **I**

NOWA INICJATYWA DLA E-COMMERCE

Po dziewięciu miesiącach warsztatów, testów, opracowań, działalność rozpoczęło stowarzyszenie E-Commerce Logistics Experts Association, które ma być przestrzenią wymiany wiedzy oraz doświadczeń specjalistów z dziedziny logistyki e-commerce.

Przedsięwzięcie powstało w wyniku współpracy ekspertów, którzy posiadają wieloletnie doświadczenie przy operacjach w sektorze retail, omnichannel czy D2C. Poprzedziło je 9 miesięcy pracy, dziesiątki spotkań, warsztatów, testów i opracowań wykonanych przez założycieli. Teraz będą oni dzielić się wiedzą z zakresu planowania sprzedaży, zakupów, zarządzania operacjami magazynowymi, transportem, integracji systemowych oraz kwestii prawnych. Zaingurowana działalność obejmie również budowanie pozytywnego wizerunku branży e-commerce w logistyce. W skład stowarzy-



szenia wchodzą: Damian Kołata, Zbigniew Gawęda, Marcin Klimaszewski, Tomasz Sączek, Adam Sobolewski i Żaneta Ściagała.

Działa już platforma wymiany wiedzy na temat #ecommerce, #logistics, #supplychain. Członkowie stowarzyszenia obiecują, że już wkrótce będzie można spotkać ich na konferencjach, webinarach, oraz meet-up'ach. Zachęcają też innych do dołączenia do nich. **I**

NAJWIĘKSZY MAGAZYN SPEKULACYJNY W HISTORII PROLOGIS

Prologis rozpoczyna budowę spekulacyjnego obiektu dystrybucyjnego o powierzchni 50 tys. m² na terenie Prologis Park Wrocław III.



Budynek ten to nowoczesna hala magazynowa i magazynowo-produkcyjna, co jest odpowiedzią na zapotrzebowanie i zapytania od obecnych i potencjalnych klientów Prologis, którzy poza lokalizacją oraz dostępem do komunikacji miejskiej, cenią sobie funkcjonalność obiektu i szeroką gamę usług stworzonych z myślą o pracownikach.

Obecnie Prologis Park Wrocław III składa się z pięciu budynków o łącznej powierzchni 137 tys. m². Klientami są takie firmy jak np.: Acer, Deichmann, DSV, Farutex, Max Fliz, Neuca, Selena czy Truvant. O jego strategicznej lokalizacji w łańcuchu dystrybucji decyduje bliskie sąsiedztwo lot-

niska obsługującego bezpośrednie loty do Warszawy, Frankfurtu, Wiednia, Kopenhagi czy Monachium, a także zachodniej obwodnicy śródmiejskiej Wrocławia, czyli autostrady A8.

Czwarty budynek Prologis ma być dopasowany do potrzeb przyszłych klientów. Będzie miał w świetle 12 m wysokości, wzmocnioną nośność posadzki oraz zwiększoną izolacyjność ścian i dachu hali. Jak wszystkie nowo powstałe budynki Prologis, zostanie poddany akredytacji BREEAM.

Powierzchnie magazynu i biura oświetlane będą systemem LED. Czujniki ruchu mają być zaprogramowane zgodnie z potrzebami i wytycznymi klienta. Budynek będzie wyposażony w świetliki i panele okienne w elewacji, które zapewnią do 12,5% naturalnego światła. Będą też panele fotowoltaiczne i kolektory słoneczne oraz liczne miejsca parkingowe dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz całodobowa ochrona i szereg udogodnień dla pracowników w ramach programu PARKLife™.

Zakończenie budowy planowane jest na drugi kwartał 2023 r. |

NOWY DYREKTOR DS. ZASOBÓW LUDZKICH W FM LOGISTIC

Piotr Palmowski obejmuje stanowisko dyrektora ds. zasobów ludzkich na Europę Centralną, tj. Czechy, Polskę, Słowację i Węgry, w FM Logistic.



Tym samym dołącza do zespołu zarządzającego firmą, tzw. Committee of Directors w tym regionie. Będzie odpowiedzialny za tworzenie i wdrażanie strategii personalnej, dbanie o politykę, kulturę organizacyjną i standardy HR w firmie oraz strategiczne zarządzanie zasobami ludzkimi w regionie. Jednym z jego głównych celów jest dalsze uspołnienie, usprawnienie i digitalizacja procesów HR-owych.

Jest on absolwentem Prawa i Administracji na Uniwersytecie Łódzkim i studiów podyplomowych w zakresie zarządzania zasobami ludzkimi oraz BHP. W 2006 r., objął stanowisko specjalisty ds. zasobów ludzkich na platformie w Jarostach w FM Logistic. W latach 2008-2014 rozwijał kompetencje w obszarze zarządzania zasobami ludzkimi, wynagrodzeń i benefitów oraz Health & Safety m.in. Bosch and Siemens Appliances. W 2015 r. dołączył do Onninen, działu budownictwa i handlu technicznego Kesko Corporation jako kierownik ds. kadr i płac. W 2020 r. awansował na menedżera ds. wynagrodzeń i świadczeń pozapłacowych. W lutym 2022 r. wrócił do FM Logistic jako kierownik ds. wynagrodzeń i świadczeń pozapłacowych na Europę Centralną. |

ABONAMENT ONLINE DLA POCZĄTKUJĄCYCH

To nowe rozwiązanie oferowane online przez InPost daje możliwość nadania i odbioru przesyłki poprzez Paczkomat® InPost z wykorzystaniem usług kurierskich.

Nową, najtańszą opcją spośród umów abonamentów InPost jest „Micro Firma 150 InPost”. Jej celem jest udostępnienie małym firmom elastycznego i przyjaznego klientom rozwiązania pakietowego, które da im dostęp do wygodnych, konkurencyjnych cenowo usług InPost. Zamówienie, jak i pełna obsługa usługi są dostępne online.

Rozwiązanie skierowane jest do klientów, którzy zaczynają przygodę z biznesem e-commerce, wysyłających 10-20 paczek miesięcznie. „Micro Firma 150 InPost” gwarantuje stałą cenę przez okres trwania umowy, zarówno dla przesyłek wysyłanych przez Paczkomat® InPost, jak i przesyłek

kurierskich. Cena pakietu wynosi 150 zł miesięcznie. Abonament online dostępny jest w planie 24-miesięcznym, można wybrać go z katalogu usług na stronie internetowej InPost. Aby dokonać zamówienia, należy wypełnić formularz, w którym część danych przedsiębiorcy zostanie uzupełniona w sposób automatyczny w oparciu o ogólnodostępne dane rejestracyjne. Na tym etapie istnieje możliwość wykonania symulacji kosztów. Abonament online jest dostępny także w promocji testowej, dzięki której przedsiębiorca może przetestować oferty przez 3 miesiące. Podpisanie umowy odbywa się drogą elektroniczną. |

DACHSER TESTUJE EGZOSZKIELETY

Dachser po raz pierwszy przetestował aktywne egzoszkielety produkowane przez German Bionic, w warunkach codziennej pracy w magazynie.



Aktywne egzoszkielety niemieckiego producenta zostały poddane testom w magazynie magdeburskiego centrum logistycznego Dachser. Celem było zebranie danych empirycznych w rzeczywistych warunkach i uzyskanie opinii pracowników. Urządzenia Cray X zapewniają wsparcie w czynnościach związanych z przyjmowaniem towaru, kompletacją zamówień i przy stole do pakowania. Egzoszkielety pomagają w przenoszeniu i podnoszeniu ciężarów, odciążając pracownika nawet o 30 kg.

– Nasi pracownicy są wspomagani podczas przenoszenia cięższych ładunków, a także mają zapewnioną zewnętrzną stabilizację ciała. Zapobiega to nadmiernemu wysiłkowi i ogranicza ryzyko kontuzji. Dodatkową zaletą urządzeń jest łatwość obsługi, co sprawiło, że testerzy zaakceptowali je w mgnieniu oka – mówi Stephan Heinemann, Contract Logistic Manager w Dachser w Magdeburgu.

W magdeburskim centrum logistycznym będą regularnie używane trzy aktywne egzoszkielety. Wdrożenie nowej

technologii planuje jesienią również centrum logistyczne w Ulm.

Wstępne testy w magazynach Dachser przeprowadził w 2019 r. Dotyczyły one głównie egzoszkieleatów pasywnych z mechanicznymi systemami sprężyn, szynami lub ciężarkami, które pomagają w podnoszeniu ładunków. W międzyczasie aktywne egzoszkieleaty osiągnęły poziom dojrzałości. Wykorzystują one roboty zasilane bateryjnie, aby ułatwić operacje podnoszenia, znacznie odciążając dolną część pleców osób, które obsługują cięższe ładunki. **I**

W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM

DHL Supply Chain rozpoczął budowę pierwszego etapu ekologicznego kompleksu logistycznego w Gorzowie Wielkopolskim o łącznej powierzchni ponad 110 tys. m².



Przedstawiciele DHL Supply Chain i lokalnych władz podpisali akt erekcyjny i wmurowali kamień węgielny pod nową inwestycję. Jej atutem jest lokalizacja – blisko dynamicznie rozwijającego się ośrodka gospodarczego jakim jest Gorzów Wielkopolski, przy trasie S3, doskonale skomunikowanej z autostradą A2 i blisko granicy z Niemcami. Dzięki takiemu położeniu, obiekt DSC umożliwi szybką obsługę rynków zachodniej Europy.

Budowa kompleksu DSC E-com Distribution Center jest kolejnym etapem rozwoju działalności DHL Supply Chain w Zachodniej Polsce oraz odpowiedzią na rosnące zapo-

trzebowanie na obsługę rynku e-commerce. Dlatego też firma wychodzi naprzeciw oczekiwaniom małych i średnich firm, które realizując coraz większą liczbę zamówień zmuszone są skalować działalność. DSC rozwija także swoją europejską sieć EFN.

Obiekt o powierzchni ponad 60 tys. m², to pierwszy etap planowanego kompleksu, który będzie drugim co do wielkości tego typu budynkiem w Gorzowie Wielkopolskim. Jego budowa ma potrwać do początku 2023 r.

Zgodnie z polityką GoGreen DHL obiekt przejdzie proces certyfikacji i będzie realizowany zgodnie z założeniami

systemu BREEAM na poziomie Excellent. Już od momentu rozpoczęcia budowy minimalizowane jest zużycie energii elektrycznej poprzez zastosowanie licznych rozwiązań, takich jak systemy podliczników czy świetliki. Wdrażane są rozwiązania redukujące zużycie wody oraz zarządzające światłem. Planowane są miejsca do ładowania samochodów elektrycznych, a tereny zewnętrzne zostaną zagospodarowane jako obszary zielone. Wiąże się to z zaangażowaniem DHL Supply Chain w zrównoważony rozwój, w tym w zmniejszanie śladu węglowego oraz wyznaczenie najwyższych standardów w zakresie kwestii społecznych i zarządzania. Inwestycja jest realizowana w oparciu o założenia ograniczające użycie paliw kopalnych. Budynek będzie operacyjnie neutralny w kontekście śladu węglowego, zostanie wyposażony w panele fotowoltaiczne, a temperatura wewnątrz będzie kontrolowana poprzez pompy ciepła.

DHL Supply Chain to pierwsza firma logistyczna, która zobowiązała się do osiągnięcia zerowego poziomu emisji do roku 2050. **I**

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





2 września miało miejsce uroczyste otwarcie centrum logistycznego w Łodzi przeznaczonego dla Media Expert

DWA WAŻNE OTWARCIA

Na początku września zostały otwarte dwa ważne centra logistyczne wybudowane przez Panattoni. Pierwsze z nich przeznaczone jest dla Media Expert w Łodzi, a drugie to Fulfillment Center w sieci dystrybucji Grupy LPP.

To kolejne metry magazynów, które Panattoni zrealizował w Europie. W sumie metrów powierzchni magazynowej wybudowanej przez dewelopera jest blisko 17 mln, z czego ponad 11 mln w Polsce.

Dla Media Expert

Przedstawiciele Panattoni i Media Expert, w tym dyrektor zarządzający Panattoni Marek Dobrzycki i wiceprezes TERG S.A. (właściciela Media Expert posiadającego 540 elektromarketów w Polsce) Andrzej Błachowicz oraz prezydent Łodzi Hanna Zdanowska, 2 września uroczystie otworzyli najnowszą część centrum logistycznego Media Expert w Central European Logistics Hub. Dwie hale o powierzchni 160 tys. m² – jedna aktualnie oddana do użytku, druga ukończona przed rokiem – zostały połączone z istniejącym budynkiem Media Expert za pomocą przenośników taśmowych, tworząc centralny kompleks dla dystrybucji krajowej. Trzy budynki zajmują łącznie 232 tys. m². Pracować w nich będzie ok. tysiąc osób. Całkowita powierzchnia wynajęta Media Expert przez Panattoni w regionie łódzkim to już ponad 270 tys. m², a kolejne 35 tys. m² jest w budowie. Przez 17 lat Panattoni dostarczyło w regionie Łodzi ponad 2 mln m².

Lokalizacja Central European Logistics Hub w centralnej części kraju, w granicach Łodzi, tuż przy A1, pozwala optymalizować logistykę i skracać czas dostaw do klientów indywidualnych i sklepów stacjonarnych. Hub oddalony jest zaledwie 30 km od węzła Łódź Północ, który stanowi skrzyżowanie autostrad A1 i A2. Dzięki bardzo dobremu dostępowi do komunika-

cji miejskiej jest atrakcyjnym miejscem dla pracowników.

Docelowa powierzchnia całego Central European Logistics Hub to ponad 720 tys. m². Wśród firm, które tutaj ulokowały już swoje centra logistyczne lub produkcyjne jest m.in. BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego i SMYK.

W sieci dystrybucji Grupy LPP

6 września zostało otwarte Fulfillment Center w Pruszczu Gdańskim, które wygeneruje na Pomorzu do 2 tys. nowych miejsc pracy. Obiekt dedykowany jest obsłudze e-commerce, a zarazem największym tego typu magazynem w sieci dystrybucji Grupy LPP. Na powierzchni

Tricity South II w Pruszczu Gdańskim, w pobliżu autostrady A1 i tras ekspresowych S6 i S7, blisko Centrum Dystrybucyjnego Grupy. Dla Grupy LPP deweloper dostarczył wcześniej 30 tys. m² w ramach Panattoni Park Gdańsk III, a na początku 2023 r. ukończy blisko 70 tys. m² w ramach Panattoni Park Rzeszów North. Nowy magazyn zwiększy wydajność logistyki LPP w obszarze e-commerce i jest kolejnym krokiem w kierunku rozwoju sprzedaży wielokanałowej. Uruchomienie go w globalnej sieci Fulfillment Centers LPP Logistics uwzględniło dynamicznie zmieniające się wymagania rynkowe.

Obiekt zajmuje łącznie 64 tys. m². Za sprawą dwuczęściowej konstrukcji, na którą składa się hala zwrotów o powierzchni 12 tys. m² i połączona z nią bezpośrednio nowa hala wysyłkowa mająca 49 tys. m², przystosowany jest on do jednoczesnej obsługi wysyłek i zwrotów. Magazyn wyposażono w automatyczną linię przenośników o długości 400 m, która połączona jest z sorterem wysyłkowym typu cross-belt, umożliwiającym szybkie i dokładne grupowanie oraz transport gotowych paczek. Sprawną obsługę wspierają wysokowydajne łączniki przepływów, separatory i zaawansowany system wizyjny do skanowania etykiet wysyłkowych. Całością zarządza system WMS zintegrowany z modułem wykorzystującym algorytmy sztucznej inteligencji do skracania ścieżek kompletacyjnych. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom z zakresu automatyki magazynowej, uruchomione Fulfillment Center daje możliwość dziennej obsługi do 100 tys. zamówień i tylu samo zwrotów.

Podczas realizacji projektu Panattoni Park Tricity South II, uwagę zwrócono na rozwiązania z obszaru budownictwa zrów-



Fulfillment Center w sieci dystrybucji Grupy LPP otwarte 6 września w Pruszczu Gdańskim

64 tys. m² pomieści do 6 mln sztuk odzieży i akcesoriów. Inwestycja wspiera dystrybucję zamówień online do klientów Grupy w Polsce, Niemczech, Ukrainie, krajach bałtyckich, we Włoszech i Hiszpanii, a także zapewnia szybką dostępność towarów w sklepie internetowym. Jest to pierwszy obiekt otwierany pod auspicjami operatora logistycznego LPP Logistics.

Położony 15 km od Gdańska magazyn został zlokalizowany w Panattoni Park

noważonego. Obiekt, będący obecnie w trakcie certyfikacji BREEAM na poziomie Excellent, zaprojektowano i wyposażono m.in. w technologię BMS pozwalającą na obniżenie kosztów eksploatacji i ograniczenie jego negatywnego wpływu na środowisko. System automatycznie steruje energią elektryczną, oświetleniem, wentylacją i ogrzewaniem, a także ogranicza zużycie wody. |

Od 1 lipca 2022 r. rząd Rumunii wprowadził obowiązek rejestracji towarów o wysokim ryzyku podatkowym



CZAS WYZWAŃ DLA BRANŻY TSL

Zarządzanie łańcuchem dostaw jest obarczone pewnym ryzykiem. W tak wieloelementowej strukturze często występują przypadki losowe. Ze względu na zmieniającą się sytuację gospodarczą i polityczną trudno przewidzieć długofalowe konsekwencje dla branży logistycznej. Piętrzące się kryzysy w drugim kwartale 2022 r. doprowadziły do rekonfiguracji przepływów towarów w każdej branży.

Dział analityki w AsstrA wymienia czynniki, które wpłyną na proces dystrybucji.

Rosnąca inflacja w strefie euro

Według danych Eurostatu roczna stopa inflacji HICP (znormalizowany indeks cen konsumpcyjnych) w strefie euro w czerwcu wyniosła 8,6% wobec 8,1% w maju i 7,4% w kwietniu br. W całej Unii Europejskiej poziom inflacji w czerwcu wzrósł do 9,6% wobec 8,8% miesiąc wcześniej. Skok wynika z drożejącej energii i żywności. Najwyższe roczne wskaźniki zarejestrowano w Estonii – 22%, na Litwie – 20,5% i Łotwie – 19,2%. Inflacja cen energii w czerwcu wyniosła 55,99%, w porównaniu do

56,80% w maju i 54,11% w kwietniu. Energia elektryczna podrożała o 49,0%.

Presja cenowa pozostanie wysoka w najbliższym czasie ze względu na podwyższone ceny ropy naftowej i gazu oraz podwyżki cen artykułów żywnościowych. Na wzrost cen wpłynęła inwazja na Ukrainę, a także skutki ponownego otwarcia gospodarki i globalnych niedoborów podaży.

Rosnąca inflacja oznacza dalszy wzrost cen paliwa, nowych ciężarówek oraz ich części. Prognozuje się, że pozostanie ona wysoka do końca roku.

Rekordowe ceny paliwa

Skutki inflacji doprowadziły do wzrostu cen oleju napędowego w I kwartale i na początku II kwartału 2022. Inwazja na

Ukrainę i ograniczenia dostaw ropy do państw europejskich nasiliły presję cenową. Jak podała Komisja Europejska, średnia cena samochodowego oleju napędowego z dnia 20 czerwca osiągnęła poziom 2,031 euro za litr, o 5% wyższy w porównaniu do I kwartału i aż o 51% wyższy niż rok temu. Największy wzrost od początku roku zanotowano w Niemczech, Włoszech, Francji, Estonii, Austrii, Rumunii i na Litwie.

Koszty paliwa to główne wyzwanie, z jakim boryka się rynek drogowych przewozów towarowych w Europie.

Rosnąca inflacja oznacza dalszy wzrost cen paliwa, nowych ciężarówek oraz ich części. Prognozuje się, że pozostanie ona wysoka do końca roku.

W związku ze spadkiem konsumpcji produktów ropopochodnych z Rosji w III kwartale 2022 r. wzrosną ceny oleju napędowego.

Niektóre kraje Europy Wschodniej zmagają się z napięciem cenowym. Chorwacja zamroziła ceny paliw, Słowenia borykała się z trudnościami w dostawach. Przewoźnicy, mieszkańcy i partia rządząca wywierały presję na rząd rumuński w celu ograniczenia cen, tak jak zrobili to Węgry i Słowenia. Rumuńscy kierowcy w mediach społecznościowych organizują protesty i paraliżują ruch na stacjach benzy-

nowych, ponieważ od początku roku ceny za paliwo wzrosły o 150%.

Fala strajków w Europie

W drugim tygodniu czerwca sytuację w Europie skomplikowały strajki ostrzegawcze dokerów w niemieckich portach w Hamburgu, Bremerhaven, Bremie, Wilhelmshaven i Emden. Strajki dotyczyły podwyżki płac, które uznano za niewystarczające przy inflacji 7,9%. Centralny Związek Niemieckich Przedsiębiorstw Portów Morskich (ZDS) wyraził swoje niezadowolenie, gdyż negocjacje wynagrodzenia zbiegły się w czasie z opóźnieniami w łańcuchach dostaw w Europie oraz wąskimi gardłami w kolejowych przewozach towarów.

Strajkami zagrożona jest również Belgia. Związek Zawodowy Pracowników Transportu Morskiego (BTB-ABVV) wezwał do udziału w narodowym proteście w Brukseli 20 czerwca. Uczestnicy żądali podwyżek płac i zmian obowiązującego prawa.

27 czerwca francuscy kierowcy ciężarówek przyłączyli się do strajku w ramach walki o wyższe wynagrodzenie. Organizatorzy wezwali uczestniczących do blokowania obszarów przemysłowych miast.

Przewidywana fala bankructw

Inwazja na Ukrainę skomplikowała sytuację z uzyskaniem i przedłużeniem dokumentów potwierdzających legalny pobyt ukraińskich kierowców w krajach Unii,

co w związku z uzyskaniem i przedłużeniem dokumentów potwierdzających legalny pobyt ukraińskich kierowców w krajach Unii, zatrudnionych przez polskich przewoźników.



W drugim tygodniu czerwca sytuację w Europie skomplikowały strajki ostrzegawcze dokerów w niemieckich portach w Hamburgu, Bremerhaven, Bremie, Wilhelmshaven i Emden

zatrudnionych przez polskich przewoźników. Jeżeli sytuacja się nie unormuje, to do końca roku kilku tysiącom przewoźników grozi upadłość, natomiast podaż polskich usług transportowych zmniejszy się o 1/3, a 100 tys. pracowników w międzynarodowym transporcie drogowym będzie bez ważnych dokumentów.

Na decyzję w sprawie przedłużenia wizy czeka również ponad 30 tys. kierowców z innych krajów, między innymi z Białorusi. Dodatkowe utrudnienia

z uzyskaniem dokumentów na wykonywanie przewozów drogowych wynikają z rozporządzeń ministra infrastruktury w Polsce.

Rejestracja towarów wrażliwych w Rumunii

Od 1 lipca 2022 r. rząd Rumunii wprowadził obowiązek rejestracji towarów o wysokim ryzyku podatkowym, tj. napojów alkoholowych. Informacje o nadawcy i odbiorcy, rodzaju, ilości i kosztach przewożonych towarów, miejscu załadunku i rozładunku, środka transportu oraz kodzie ITU (ang. Intermodal Transport Unit, jednostka transportu intermodalnego) są monitorowane w krajowym systemie RO e-transport.

Nieprzestrzeganie zasad skutkuje karami w wysokości od 4 tys. do 25 tys. euro, co zwiększy koszty przewoźników.

Chiny vs. USA

Główna kwestia polityczna wiąże się z Tajwanem. USA są gotowe udzielić Tajwanowi wsparcia, jeśli Pekin użyje przeciwko niemu siły. Stany Zjednoczone dążą również do zacieśnienia współpracy wojskowej z Koreą Południową i włączenia jej do Czterostronnego Dialogu Bezpieczeństwa (QUAD) – współpracy Japonii, Australii, Indii i USA. |

Związek Zawodowy Pracowników Transportu Morskiego (BTB-ABVV) wezwał do udziału w narodowym proteście w Brukseli 20 czerwca. Uczestnicy żądali podwyżek płac i zmian obowiązującego prawa.



Koszty paliwa to główne wyzwanie, z jakim boryka się rynek drogowych przewoźników towarowych w Europie. W związku ze spadkiem konsumpcji produktów ropopochodnych z Rosji, w III kwartale 2022 r. wzrosną ceny oleju napędowego



Dzięki profilowi swojej działalności Raben w ciągu trzech dekad mógł znacząco przyczynić się do wymiany handlowej między Polską a Niemcami

POLSKA – NIEMCY WYMIANA HANDLOWA O STRATEGICZNYM ZNACZENIU W UJĘCIU GRUPY RABEN

Niemcy od lat są najważniejszym i największym partnerem handlowym Polski, co znajduje odzwierciedlenie w strukturze europejskich połączeń Grupy Raben. Operator logistyczny aktualnie oferuje 120 codziennych linii łączących oddziały w obu krajach. Od 2018 roku sieć jest systematycznie rozwijana i dopracowywana, co daje spektakularne efekty: wzrost liczby przesyłek o ponad 70% w ciągu czterech lat i 1,2 mln palet przewiezionych w samym tylko 2021 roku.

Zachodni sąsiad już od początku lat 90. ubiegłego wieku jest nieprzerwanie numerem 1 wśród partnerów handlowych Polski, zarówno w imporcie, jak i eksporcie – jego udział nigdy nie spadł poniżej 20%¹⁾. Grupa Raben działa w kraju nad Wisłą równie długo: w 1991 roku Ewald Raben, obecny CEO firmy, otworzył pierwszy polski oddział w Baranowie pod Poznaniem. Można zatem śmiało pokusić się o stwierdzenie, że dzięki profilowi swojej działalności Raben w ciągu trzech dekad mógł znacząco przyczynić się do wymiany handlowej między krajami.

Nie tylko chemia i używane samochody

W I kwartale br. udział Niemiec w polskim eksporcie wyniósł 27,7%, a w imporcie

20,4%, co stanowi spadek odpowiednio o 1,4 p. proc. i 1,7 p. proc. wobec tego samego okresu 2021 roku. Plusem tej sytuacji jest wciąż dodatnie saldo w wy-

jarzone są z autami, które wcześniej- szymi właścicielami trzymał pod kocem, i chemią gospodarczą, będącą przedmiotem pożądanego każdej per-

W ostatnich latach Polska i Niemcy pod względem wspólnej wymiany handlowej przegoniły takie gospodarki jak Włochy czy Wielka Brytania, a do czwartej Francji brakuje już niewiele.

sokości 20,1 mld PLN, poza tym warto zaznaczyć, że Niemcy od kolejnych krajów na liście sporo dzieli – drugie pod względem eksportu Czechy mają udział ponad czterokrotnie niższy (6,2%), zaś Chiny, zajmujące analogiczną pozycję w zakresie importu, mają udział w wysokości 14,9%, czyli mniejszy o ponad 1/4²⁾.

Jeśli chodzi o towary sprowadzane do Polski, to Niemcy powszechnie ko-

fekcyjnej pani domu. Jak się okazuje, nie są to skojarzenia bezpodstawne: maszyny, urządzenia i sprzęt transportowy, towary przemysłowe oraz chemikalia i produkty pokrewne to trzy najważniejsze kategorie importowe pod względem wartości. Wśród produktów eksportowych dominują (wartościowo) także maszyny, urządzenia i sprzęt transportowy, poza tym rozmaite wy-

¹⁾ Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2021.

²⁾ Obróty towarowe handlu zagranicznego ogółem i według krajów w okresie styczeń – marzec 2022 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, 17.05.2022.

³⁾ Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2021.

roby i towary przemysłowe, w dalszej kolejności chemikalia i żywność³⁾. Częściowo pokrywa się to z zakresem działania Grupy Raben, która obsługuje m.in. branżę spożywczą, chemiczną, motoryzacyjną, technologiczną czy handel detaliczny.

120 kursów dziennie

Wymiana handlowa rodzi ogromne zapotrzebowanie na przewóz towarów. Tu należy zauważyć, że Niemcy przodują również w dziedzinie transportu samochodowego – w 2020 roku ich udział wyniósł prawie 38% w ujęciu wartościowym. Odpowiedzią na tę sytuację jest wciąż rosnąca liczba połączeń między polskimi i niemieckimi oddziałami Grupy Raben. Codziennie z czterech centralnych hubów w Polsce, o różnych godzinach wyrusza 68 aut, aby dotrzeć do oddziałów dostarczających przesyłki klientom jak najbliżej finalnego odbiorcy za zachodnią granicą. To ogromna przewaga Grupy Raben nad konkurencją, bowiem średni dystans dystrybucji przesyłek drobnicowych z magazynu przeładunkowego w Niemczech wynosi ok. 50 km. Tak zorganizowany system drobnicowy pozwala także ograniczyć wpływ operatora na środowisko. Wypełnione naczepy i optymalnie planowane wolumeny w konkretne rejony kraju przekładają się na mniejszą emisję CO₂, ponieważ towar nie jest wielokrotnie przeładowywany, a samochody nie przejeżdżają tzw. pustych kilometrów.

Godny podkreślenia jest fakt, iż jeszcze kilka lat temu Raben Logistics Polska korzystał tylko z jednego terminala na terenie Polski – w Legnicy tuż przy autostradzie A4, podczas gdy obecnie są to dodatkowe trzy punkty zlokalizowane wokół dużych ośrodków przemysłowych: Gądko koło Poznania, Gliwice/Sosnowiec na Górnym Śląsku oraz Chlebia pod Warszawą. Ten system daje również

ogromne możliwości klientom niemieckim, bowiem każdego dnia w godzinach wieczornych towary eksportowe opuszczają macierzysty depot i wyruszają bezpośrednio do Polski. Liczba linii – 52 – jest imponująca i sprawia, że lokalne struktury Raben Trans European Germany mogą bez ograniczeń realizować zlecenia klientów.

– Oczywiście tak rozbudowany system nie powstał w miesiąc ani nawet



Grupa Raben obsługuje m.in. branżę spożywczą, chemiczną, motoryzacyjną, technologiczną czy handel detaliczny

rok, ale jest efektem wieloletniej pracy. W czasie ostatnich czterech lat poświęciliśmy sporo uwagi rozwojowi biznesu w Niemczech oraz codziennych połączeń pomiędzy największymi oddziałami naszej firmy. Dysponując własną siecią drobnicową i bazą ponad 38 oddziałów przeładunkowych na terenie Republiki Federalnej Niemiec oraz 24 podobnych obiektów w Polsce stworzyliśmy siatkę 120 codziennych, bezpośrednich linii – mówi Łukasz Lubański, Trade Lane Development Director w Grupie Raben.

Rosnąć szybciej niż wymiana handlowa

W takim rozwoju biznesu znacząco pomagają akwizycje, których Grupa

Raben na rynku niemieckim dokonała kilka w ostatnim czasie. Przykładowo, w 2021 roku przejęła 100% udziałów Luible Logistik GmbH, rodzinnego przedsiębiorstwa z Górnej Szwabii. Rozszerzyła w ten sposób swoją sieć drobnicową w Niemczech i zwiększyła obecność w segmencie transportu drogowego. Efekty rozbudowy sieci połączeń z zachodnim sąsiadem są imponujące. W 2021 roku, który prze-

cież wciąż był dotknięty pandemiczną rzeczywistością, Raben tylko między Polską a Niemcami przetransportował 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. Inwestycje na tym kierunku zaowocowały wzrostem liczby przesyłek od 2018 roku o ponad 70%. Dla porównania, według oficjalnych danych Federalnego Urzędu Statystycznego w Wiesbaden, w tym samym okresie wymiana handlowa pomiędzy Polską a Niemcami wzrosła „tylko” o 34%.

Ten znakomity rezultat był możliwy m.in. dzięki elastyczności firmy i gotowości zabezpieczenia biznesu klientów nawet w najtrudniejszych okresach. Podczas pandemii serwis drobnicowy nie został zatrzymany choćby na jeden dzień pomimo ogromnej niepewności. Co więcej, okazał się sprawdzianem, jak szybko Raben jest w stanie dostosować swój model biznesowy do zmieniających się warunków, które wynikały np. z różnic wolumenów pomiędzy miesiącami, sięgających nawet 15 tys. przesyłek. To zasługa wszystkich pracowników Grupy, a szczególnie kierowców i obsługi magazynów, którzy pozwalają firmie działać niezwykle elastycznie i reagować na szybkie zmiany w otoczeniu rynkowym.

Podczas pandemii serwis drobnicowy nie został zatrzymany choćby na jeden dzień pomimo ogromnej niepewności



Obustronne korzyści

Niemcy są dla Polski ważnym rynkiem zbytu, ale sami także doceniają to partnerstwo handlowe. W dobie kryzysu związanego z konfliktem w Ukrainie i sankcjami nałożonymi na Rosję spora grupa niemieckich przedsiębiorstw na nowo „odkryła” Polskę, będącą dla ich kraju obecnie piątym partnerem handlowym. W ostatnich latach Polska i Niemcy pod względem wspólnej wymiany handlowej przegoniły takie gospodarki jak Włochy czy Wielka Brytania, a do czwartej Francji brakuje już niewiele. Chiny, USA i Holandia – która w statystykach widnieje jako kraj o bardzo



W 2021 roku Raben tylko między Polską a Niemcami przetransportował ponad 430 tys. przesyłek drobnicowych (ponad 1,2 mln palet i 450 mln kg), co oznacza zwiększenie skali działania o prawie 20% r/r

wanych w portach holenderskich – na razie są raczej poza zasięgiem. Niemniej

najważniejszych partnerów handlowych Republiki Federalnej Niemiec.

Przewagą Grupy Raben nad konkurencją jest to, że średni dystans dystrybucji przesyłek drobnicowych z magazynu przeładunkowego w Niemczech wynosi ok. 50 km. Tak zorganizowany system drobnicowy pozwala ograniczyć wpływ operatora na środowisko.

Rozwój linii między polskimi i niemieckimi oddziałami Grupy Raben jest cenny z punktu widzenia gospodarki obu krajów. Stanowi też wartość dla całej Grupy, jako że zainicjował ogólnoeuropejski projekt rozbudowy jej sieci połączeń, służący zwiększeniu elastyczności i konkurencyjności. W nawiązaniu do tego doświadczenia, Grupa Raben zamierza w ramach projektu połączeń międzynarodowych w zbliżony sposób stworzyć globalną siatkę pomiędzy krajami Europy a piętnastoma krajami, w których firma ma swoje oddziały. **I**

mocnej pozycji eksportera do Niemiec, z racji ogromu towarów pochodzących z Dalekiego Wschodu, a przeładowy-

Polska ma potencjał, z którym trzeba się liczyć – wystarczy wspomnieć, że jeszcze 10 lat temu była poza pierwszą dziesiątką

Colian
LOGISTIC

ikona gospodarności



Dedykowane
systemy
i rozwiązania



Nowoczesne
hale
magazynowe



Sąsiedztwo
dróg szybkiego
ruchu



Energo-
oszczędne
technologie

Działamy gospodarnie.

Wybierz ofertę naszego nowoczesnego
magazynowania!



Seifer Polska prowadzi działalność na Górnym Śląsku, gdzie od 25 lat wzrasta ilość firm branży motoryzacyjnej. Przykładem tego jest magazyn w Bielsku-Białej, którym kieruje Natalia Różalska

NOWE OBLICZE OBSŁUGI AUTOMOTIVE

Seifert Logistics Group to firma logistyczna, która jest obecna wszędzie tam, gdzie w Europie rozwija się automotive. Odpowiada ona za kompleksową obsługę logistyczną w fabrykach motoryzacyjnych w Malsch, Rastatt, Lipsku i we francuskim Hambach. Seifert Polska – spółka córka, czerpie wiedzę z jej 75-letniego doświadczenia.

Seifert Polska, dla której pracuję, specjalizuje się w bezpośredniej obsłudze transportowej i logistycznej z wartością dodaną producentów automotive, ale też pośrednio wspiera logistycznie OEM-y (producentów oryginalnego wyposażenia). W ten sposób uczestniczymy w kompleksowym zaopatrzeniu linii produkcyjnych, a bliskość fabryk ma bezpośrednie przełożenie na zapotrzebowanie na pobliskie powierzchnie magazynowe z profesjonalną obsługą. Stąd nasza obecność na Górnym Śląsku, gdzie od 25 lat wzrasta liczba firm działających w obszarze motoryzacji. Przykładem tego jest magazyn w Bielsku-Białej, którym kieruję. Z kolei na Dolnym Śląsku, w Jaworze jako Saifert Automotive Polska, od 2019 r. zapewniamy wewnętrzną i zewnętrzną obsługę logistyczną pierwszej w kraju fabryki 4.0, niemieckiego producenta samochodów. Ponadto, od lata 2020 odpowiadamy za logistykę nowo powstałej fabryki baterii do modeli hybrydowych i elektrycznych.

Obecnie też, z powodu zwiększonych potrzeb branży motoryzacyjnej, rozbudowaliśmy o kolejne 15 tys. m² Centrum Logistyczno-Spedycyjne

w Bielsko-Białej i powiększyliśmy powierzchnię magazynową o 15 tys. m² w Mysłowicach, gdzie mieści się główna siedziba Seifert Polska.

Nie łatwe w obsłudze

Specjalistyczne magazyny automotive nie należą do łatwych w obsłudze, chociażby dlatego, że czynności wykonywane manualnie nie mają tu już racji bytu. W skomputeryzowanych magazynach pracuje się zdecydowanie łatwiej. Automatyzacja usprawnia obsługę ładunków, kompletację zamówień oraz przygotowywanie towarów do wysyłki. Przynosi ona realne oszczędności powierzchni i zwiększa poziom bezpieczeństwa, niweluje przestoje i problemy kadrowe, a więc poprawia jakość i szybkość funkcjonowania magazynu, a co za tym idzie, komfort pracy.

Aby magazyny odpowiadały potrzebom klienta, ich uruchomienie wymaga zaangażowania najlepszych specjalistów z dziedziny planowania i projektowania logistycznego, a także koordynacji systemów informatycznych i przejścia

wymaganych certyfikacji: od ISO 9001, ISO 1401 po AEO czy IATF.

Natomiast zauważam, że postępujące w ostatnich latach procesy komputeryzacji i automatyzacji otworzyły drogę i sprzyjają zatrudnianiu kobiet w magazynach, a idąc dalej – wewnętrzna polityka firm daje nam kobietom możliwość dalszego rozwoju i awansu.

Coraz więcej kobiet

W magazynach Seifert Polska obecnie nastąpiła równowaga zatrudnienia – mamy po 50% zatrudnionych kobiet i mężczyzn. W Seifert Automotive Polska, która odpowiada za obsługę logistyczną fabryki 4.0 w Jaworze, kobiety stanowią 52% załogi, a operatorek wózków widłowych jest ponad 30%. Obie spółki już na etapie ogłoszeń rekrutacyjnych podkreślają chęć zatrudniania kobiet, poprzez samo nazewnictwo, tj.: magazynier/-ka, koordynator/-ka magazynu, operator/-ka wózka widłowego itp.

Jestem pierwszą kobietą w 75-letniej historii Seifert Logistics Group, która kieruje magazynem w branży automotive, absolwentką zarządzania. W Saifert

Polska pracuję od 6 lat. W ciągu dwóch lat od zatrudnienia, z funkcji pracownicy administracji magazynowej, poprzez stanowisko koordynatorki, awansowałam na kierownicze stanowisko w magazynie automotive w Bielsku-Białej, którym kieruję już czwarty rok.

Na podstawie mojej kariery został wdrożony projekt „Ladies w logistyce” autorstwa Seifert Polska, którego celem jest świadome, metodyczne wspieranie zatrudnienia i rozwoju karier kobiet, w tym awansów poziomych i pionowych. Projekt zapoczątkowano w 2018 r. i od tego czasu jest on z konsekwencją

w którym kobiety jeszcze kilka lat temu głównie znajdowały pracę w sekretariatach, administracji czy księgowości.

Ostatnie zakłócenia w łańcuchu dostaw

Za sprawą pandemii i wojny prosta zależność między pustym a pełnym magazynem oraz bessą i hossą straciła na znaczeniu. Nierówna walka ze skutkami wirusa wymagała od zarządów przedsiębiorstw związanych z motoryzacją stałej, bieżącej analizy sytuacji rynkowej

Postępujące w ostatnich latach procesy komputeryzacji i automatyzacji otworzyły drogę i sprzyjają zatrudnianiu kobiet w magazynach, a idąc dalej – wewnętrzna polityka firm daje nam możliwość dalszego rozwoju i awansu.

wprowadzany, najpierw w formie pilotażowej, a następnie adaptacyjnej w naszej spółce córce Seifert Automotive Polska. Jest on realizowany przy dużym zaangażowaniu dyrektora logistyki SPL Szymona Szczepanika oraz przy wsparciu Jana Brachmanna, prezesa Seifert Polska. Jest odpowiedzią na wymogi jakie zachodzą w magazynach automotive, a także na zmasakulizowane środowisko logistyczne,

i wyciągania wniosków. Jako branża logistyczna, będąca swoistym krwioobiegiem gospodarki, byliśmy zmuszeni szczególnie szybko reagować na tempo i spektrum zachodzących zmian. Już w czasie pandemii logistyka otrzymała wyraźny sygnał do kumulowania i skracania dystansów, odwrotnie aniżeli społeczeństwo. Na przykładzie naszych klientów widać, że przewagę rynkową



Natalia Różalska

zyskały te firmy, które realizują politykę *safety stock*, a więc podejmują działania polegające na zapobieganiu i minimalizowaniu ryzyka wystąpienia dłuższych przestoju. Dlatego, na wzór przedcovidowego standardu *just in time*, jako Seifert Polska wspieramy od dwóch lat swoich stałych i nowych klientów dodatkowym rozwiązaniem *just in stock*, w formie buforowania i tworzenia w kraju zapasów surowców oraz półproduktów z branży automotive. |

*Natalia Różalska,
kierowniczka magazynu automotive
Seifert Polska w Bielsku-Białej*

TERMINALE DB SCHENKER Z ZIELONĄ ENERGIĄ

W pierwszym półroczu 2022 r. terminale DB Schenker w Polsce zużyły 2 845,74 MWh energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych według standardów Energia 2051. Zastąpienie energii z paliw kopalnych jej zieloną wersją to właściwy kierunek dla biznesu.

DB Schenker dąży do tego, aby jego terminale cross-dockingowe w Polsce, obsługujące rocznie miliony przesyłek klientów z różnych branż, miały jak najmniejszy wpływ na środowisko. W pierwszym półroczu 2022 r. zużył 2845,74 MWh energii elektrycznej pochodzącej z certyfikowanych, zielonych źródeł (OZE).

Rozległe powierzchnie logistyczne i magazynowe potrzebują niemal cały czas energii elektrycznej do efektywnej, bezpiecznej i niezakłóconej pracy. Pozysskanie jednej megawatogodziny w sposób tradycyjny, przez spalanie paliw ko-

palnych, wytwarza aż 765 kilogramów CO₂. Łatwo więc uzmysłowić sobie skalę wpływu na środowisko i jednocześnie poziom redukcji szkodliwych gazów.

– *Postawiliśmy sobie jasny cel, który jest wpisany w naszą strategię – neutralność klimatyczna do 2040. Aby ją osiągnąć stale inwestujemy w innowacyjne rozwiązania transportowe, energię odnawialną i produkty neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla dla naszych klientów* – mówi Szymon Bielias, CFO North & East Europe w DB Schenker. Inwestycje w infrastrukturę własną firmy i odpowiedzial-



ny wybór dostawców sprawiły, że już 13 z 17 terminali cross-dockingowych firmy wykorzystuje energię pochodzącą wyłącznie z OZE: farm fotowoltaicznych i wiatrowych.

W 2022 r. DB Schenker w Polsce rozpoczął także weryfikację źródeł energii zamawianej przez właścicieli wynajmowanych przez firmę obiektów, w tym magazynów logistycznych. Z audytu wynika, że obecnie cztery z nich zasilane są w pełni zieloną energią. Planowane są dalsze działania pod kątem zwiększenia udziału zasilania z OZE w całym wolumenie energii zużywanej przez operatora logistycznego. Długofalowym celem spółki jest przejście w 100 procentach na zieloną energię – w obiektach własnych i wynajętych. |

Efektywne i inteligentne zarządzanie siecią oraz łańcuchem dostaw wiąże się z jak najdokładniejszymi prognozami zapotrzebowania na moce przerobowe. Dlatego w coraz większym stopniu wykorzystuje sztuczną inteligencję i analizę Big Data

MEGATRENDY W LOGISTYCE BRANŻY CHEMICZNEJ

Ochrona środowiska i cyfryzacja to już truizm. Eksperci DACHSER wyróżniają globalne trendy, które przez najbliższe lata będą kształtować logistykę w branży chemicznej i zadecydują o przyszłości kierowców, dyspozytorów oraz innych uczestników łańcucha dostaw.

O złożoności przemysłu chemicznego może świadczyć fakt, że wykorzystuje on ponad 30 tys. substancji, z których powstaje ponad milion produktów. Niektóre z nich są klasyfikowane jako niebezpieczne, stąd wiele rygorystycznych przepisów dotyczących ich transportu. Choć branża chemiczna i farmaceutyczna doświadczyła już daleko posuniętych przekształceń, transformacja w kierunku cyfrowej i zrównoważonej gospodarki nadal wymaga urealnienia.

Zmiana dla środowiska

Sektor potrzebuje jak najszybciej stać się neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Ważne jest również przejście z energii i zasobów opartych na paliwach kopalnych na źródła odnawialne i gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jedynym sposobem na osiągnięcie tego celu jest wykorzystanie wielu możliwości oferowanych przez cyfryzację.

– Troska o środowisko jest istotnym czynnikiem, który generuje potrzebę zmian. Na przykład DACHSER od stycznia 2022 r. na całym świecie przechodzi stopniowo na energię elektryczną wytwarzaną ze źródeł odnawialnych. Ponadto instalujemy i rozbudowujemy systemy fotowoltaiczne na dachach swoich budynków w Europie. Jednak największą

Na wiele pytań, przed którymi dziś stoją firmy logistyczne, można znaleźć cyfrowe odpowiedzi, ale – jak podkreślają eksperci – nie zastąpią one ludzi.

dźwignią w logistyce chemicznej jest precyzyjne planowanie i maksymalne wykorzystanie pojemności ciężarówek. Sztuczna inteligencja może odegrać ważną rolę w osiągnięciu tego celu – mówi Ewelina Staszewska-Kobiela, kierownik rozwoju biznesu DACHSER Chem Logistics w Polsce.

Wydajna sieć powiązań

Szybko zmieniające się wymagania klientów wiążą się z tym, że cały czas powstają nowe modele biznesowe i kanały sprzedaży, co z kolei zmienia łańcuchy dostaw. Transportowi giganci dokonują gwałtownej ekspansji już nie tylko na lądzie, ale także na morzu i w powietrzu, wzmacniając usługi frachtu lotniczego i morskiego. Zorganizowanie tak skomplikowanej sieci połączeń jest niemożliwe bez odpowiedniej technologii cyfrowej.

– Efektywne i inteligentne zarządzanie siecią oraz łańcuchem dostaw wiąże się z jak najdokładniejszymi prognozami zapotrzebowania na moce przerobowe. Dlatego w coraz większym stopniu wykorzystujemy sztuczną inteligencję i analizę Big Data – dodaje ekspertka DACHSER Chem Logistics.

Już teraz staje się jasne, że Big Data usprawni pracę logistyki na każdym etapie planowania. Dla firm takich jak DACHSER główne zalety technologii cyfrowych polegają na tym, że mogą one wspierać ludzi w procesie podejmowania decyzji i odciążać ich od rutynowych zadań. Digitalizacja zwiększa również przejrzystość w całym łańcuchu dostaw. Inteligentne, połączone czujniki zbierają oraz przesyłają dane dotyczące pozycji, temperatury i czynników środowiskowych. Jest to szczególnie przydatne podczas transportu substancji chemicznych, z których wiele wymaga specyficznych warunków.

Ludzie są kluczem

Na wiele pytań, przed którymi dziś stoją firmy logistyczne, można znaleźć cyfrowe odpowiedzi, ale – jak podkreślają eksperci – nie zastąpią one ludzi. Dlatego DACHSER przewiduje system cyber-socjo-fizyczny, w którym przepływ danych i towarów łączy się, aby zaspokoić potrzeby jedno-

stek. Tym poważniejszy jest ciągły dobór wykwalifikowanych pracowników, w tym kierowców. Biorąc pod uwagę wysoki popyt, odwrócenie tego trendu zależy od współpracy całej branży. Firmy logistyczne muszą uczynić siebie jeszcze bardziej atrakcyjnymi pracodawcami dla potencjalnych kandydatów. **I**



Colian Logistic wdraża energooszczędne rozwiązania w każdym możliwym obszarze swojej działalności

ZRÓWNOWAŻONA LOGISTYKA KLUCZEM DO LEPSZEGO JUTRA

Jako przedstawiciele branży TSL jesteśmy coraz bardziej świadomi odpowiedzialności jaką ponosimy za wpływ naszych działań na środowisko. To, jak rzeczywistość będzie wyglądała za kilka, kilkanaście czy kilkadziesiąt lat jest w dużej mierze uwarunkowane strategicznymi decyzjami, podejmowanymi każdego dnia. Świadomość ta przekłada się na realne zmiany w funkcjonowaniu przedsiębiorstw.

Coraz więcej firm decyduje się na zmianę strategii w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju. Wśród nich na szczególną uwagę zasługuje Colian Logistic, wdrażający energooszczędne rozwiązania w każdym możliwym obszarze swojej działalności.

W magazynach

Głównym założeniem strategii zrównoważonego rozwoju jest zachowanie równowagi pomiędzy wzrostem gospodarczym a ochroną środowiska, czyli ograniczenie wpływu procesów logistycznych na otoczenie naturalne. Przedsiębiorstwa funkcjonujące w obszarze transportu coraz częściej wdrażają rozwiązania ekologiczne, mające na celu zmniejszenie emisji spalin oraz śladu węglowego. Także duża część magazynów wyposażona jest w energooszczędne narzędzia technologiczne – agregaty prądowe czy automatyczne oświetlenie LED. Do zwolenników takich działań należy Colian Logistic, który poza wyżej wymienionymi rozwiązaniami, zdecydował się również na dodatkowe wsparcie realizacji strategii zrównoważonego rozwoju. Wózki litowo-jonowe, owijarki zużywające mniejsze ilości folii i energii, świetliki czy ogrzewanie gazowe to tylko niektóre z przykładów nowoczesnych

urządzeń energooszczędnych stosowanych przez firmę.

I poza nimi

Rozwiązania wykorzystywane w magazynach nie są jednak jedyną formą optymalizacji działań w Colian Logistic. – W większości działów wprowadziliśmy elektroniczny obieg dokumentów, planujemy rozszerzać ten trend na wszystkie obszary i procesy w firmie. Cyfryzacja oraz nowe technologie pomagają nam korzystniej planować transporty, co ogranicza puste przebiegi kilometrów. Systemy

możliwości wdrożenia robotyzacji w procesach logistycznych – chcemy rozwijać się w tym kierunku. Mamy już za sobą pierwsze próby wykorzystania tego typu technologii, a kolejne testy dostarczają nam wyłącznie pozytywnych doświadczeń i dodatkowe argumenty do kontynuowania prac – dodaje Daniel Nowicki.

Jeden z najnowocześniejszych obiektów

Grupa Colian uruchomiła również automatyczny magazyn wysokiego składowania, z którego prowadzi dystrybucję własnych

Głównym założeniem strategii zrównoważonego rozwoju jest zachowanie równowagi pomiędzy wzrostem gospodarczym a ochroną środowiska, czyli ograniczenie wpływu procesów logistycznych na otoczenie naturalne.

efektywniej organizują zagospodarowanie magazynów czy aktywność naszych pracowników – mówi Daniel Nowicki, członek zarządu w Colian Logistic.

Firma ma także plany dalszej intensyfikacji działań prowadzonych na rzecz zrównoważonego rozwoju. – Chcemy ulepszyć funkcjonowanie Systemu Zarządzania Transportem, dzięki któremu optymalizujemy pracę zespołu. Dodatkowo, widzimy

produktów. Jego powierzchnia umożliwia składowanie 27 tysięcy palet, czyli aż 13 500 tys. butelek. To jeden z najnowocześniejszych takich obiektów w Polsce.

– Jako ikona gospodarności staramy się rozsądnie gospodarować posiadanymi zasobami. Działając w zrównoważony sposób, wspólnie tworzymy lepszą przyszłość – podsumowuje Marika Rajter, Specjalista ds. marketingu w Colian Logistic. |

Drony to szybkie, opłacalne i ekologiczne rozwiązanie



DSV I ØRSTED TESTUJĄ DRONY TOWAROWE

DSV Global Transport & Logistics oraz duńska firma energetyczna Ørsted przeprowadzają eksperymenty dotyczące transportowania części zamiennych i narzędzi za pomocą dronów towarowych. Celem jest przetestowanie zastosowania technologii dronów na dłuższych dystansach.

Ørsted, która uznawana jest za najbardziej zrównoważoną firmą energetyczną na świecie, chce osiągnąć do 2025 r. całkowitą neutralność pod względem emisji dwutlenku węgla. By to zrealizować firma stale poszukuje możliwości zapewnienia jak największej ciągłości i efektywności pracy farm wiatrowych oraz zmniejszenia emisji CO₂ w logistyce. DSV także nieustannie stara się wprowadzać innowacje i optymalizować swoje usługi, dlatego cel, jakim jest wykorzystanie dronów towarowych i ich rola w zrównoważonej logistyce morskich farm wiatrowych, jest wspólny.

Szybka i wydajna alternatywa

Morskie farmy wiatrowe są zazwyczaj zlokalizowane daleko od wybrzeża, a transport ekip technicznych, które serwisują turbiny, odbywa się zwykle statkiem. Technicy są zaopatrzeni w typowe, najczęściej używane w turbinach wiatrowych części eksploatacyjne, ale jeśli zapotrzebowanie jest niestandardowe, niezbędne części trzeba odbierać z lądu. Jest to kosztowne i czasochłonne, a co za tym idzie, spowalnia w znaczącym stopniu wykonanie naprawy. Rozwiązaniem

w takiej sytuacji mogą być drony towarowe, które z powodzeniem mogą transportować zwłaszcza mniejsze elementy. To może przyczynić się do znacznie szybszego usunięcia usterki i ponownego uruchomienia turbiny wiatrowej.

Klaus Baggesen Hilger, Head of Operations Digital & Innovation w Ørsted, twierdzi: – *W Ørsted stale badamy nowe możliwości minimalizacji przestoju turbin wiatrowych w celu zwiększenia produkcji zielonej energii. Razem z DSV,*

DSV nieustannie stara się wprowadzać innowacje i optymalizować swoje usługi, dlatego cel jakim jest wykorzystanie dronów towarowych i ich rola w zrównoważonej logistyce morskich farm wiatrowych, jest wspólny.

Ørsted uruchomiło inicjatywę, której celem jest zbliżenie magazynu części zamiennych do ludzi pracujących w turbinach wiatrowych, aby jak najszybciej zapewnić ich ponowną pracę, a tym samym produkcję energii. Drony działają na zielonej energii i poruszają się autonomicznie do podstawy na morzu, ale mamy nadzieję, że w dalszej perspektywie będziemy mogli testować również drony docierające do samych turbin wiatrowych i sprawnie dostarczać brakujące części zamienne

w jeszcze krótszym czasie, a tym samym zwiększyć produkcję zielonej energii. Jednocześnie w ten sposób zmniejszymy zapotrzebowanie na transport statkami, co oznacza redukcję emisji CO₂, związanej z eksploatacją morskich farm wiatrowych.

DSV w Danii jest liderem w transporcie i logistyce oraz jest także trzecim, co do wielkości operatorem logistycznym na świecie. Ponieważ dla firmy rozwijanie innowacyjnych rozwiązań i zautomatyzowanych procesów w usługach logistycznych jest od lat jednym z priorytetów, oczywistym było, że dołączy do eksperymentu. DSV już teraz używa dronów we własnych centrach logistycznych i widzi wiele możliwości wykorzystania tej technologii w nowych obszarach.

– *W DSV nieustannie pracujemy nad tworzeniem optymalnych łańcuchów dostaw dla naszych klientów, dlatego współpraca z Ørsted, w celu optymalizacji ich łańcucha dostaw, od wybrzeża do morskich farm wiatrowych, jest dla nas oczywista. Drony to szybkie, opłacalne i ekologiczne rozwiązanie i nie możemy się doczekać zakończenia testów –* mówi Peter Matthiesen, szef działu innowacji i produktów cyfrowych w DSV.

Eksperymenty na morzu na odcinku od Grenaa do Anholt są pierwszymi w swoim rodzaju, tak jak współpraca pomiędzy Ørsted i DSV na polu badawczym.

O lotach testowych

Loty testowe dronów pokażą, czy jest możliwość dostarczania komponentów z bazy operacyjnej Ørsted w porcie Grenaa do podstawy morskiej i potencjalnie do samych turbin wiatrowych, na trasie liczącej 25 km. Eksperymenty przeprowadzane są za pomocą drona z napędem

elektrycznym, który ma zasięg 100 km i ładowność 2,5 kg. Celem eksperymentów jest ustalenie czy drony towarowe mogą być faktycznym uzupełnieniem logistyki wielu działających morskich farm wiatrowych firmy.

DSV podpisała umowę ze szwajcarskim dostawcą dronów RigiTech i duńskim operatorem Holo, którzy są specjalistami w zakresie autonomicznych rozwiązań mobilności. Zarówno RigiTech, jak i Holo wspierają loty testowe dronów. |



Od stycznia 2021 wszystkie magazyny będące własnością FM Logistic w regionie Centralnej Europy (Polska, Czechy, Słowacja) są zasilane energią elektryczną pochodzącą wyłącznie ze źródeł odnawialnych

CSR JEDNYM Z FILARÓW STRATEGII FM LOGISTIC

Trudno znaleźć na rynku logistycznym znaczącego operatora, który w swojej strategii zarządzania nie uwzględniałby społecznej odpowiedzialności biznesu. Wśród tego grona znajduje się również FM Logistic. O tym, w jakim zakresie CSR wprowadzane jest w firmie, mówi Wiesław Szydłowski, Central Europe QHSE Director, FM Logistic.

Jakiego typu rozwiązania, które ograniczają szkodliwy wpływ na środowisko wdrożyło FM Logistic?

W FM Logistic wspieramy odpowiedzialną konsumpcję poprzez projektowanie rozwiązań dla zrównoważonego łańcucha dostaw, więc lista jest dość długa. Skupię się zatem na najważniejszych kwestiach. Od stycznia 2021 wszystkie magazyny będące własnością FM Logistic w regionie Centralnej Europy (Polska, Czechy, Słowacja) są zasilane energią elektryczną pochodzącą wyłącznie ze źródeł odnawialnych. Inwestujemy też we własne instalacje fotowoltaiczne. Dążymy do tego, aby pokrywały one około 20% naszego całkowitego zapotrzebowania na energię. Jest to też punkt wyjścia do innych proekologicznych projektów umożliwiających stworzenie zielonego łańcucha energetycznego, np. stacje do ładowania samochodów elektrycznych, produkcja zielonego wodoru do zasilania wózków widłowych. W FM Logistic w Hiszpanii to już jest rzeczywistość, teraz kolej na następne kraje.

Ponadto, wszystkie nasze nowe obiekty zgłaszamy do certyfikacji LEED dla zrównoważonego budownictwa. Obecnie posiadamy 3 takie certyfikaty.

Modernizujemy też naszą flotę. Na ten moment 64% naszych samochodów

stanowią te spełniające standard normy Euro 5 lub wyższej.

Które działania są priorytetowe, i to nie tylko dotyczące środowiska, ale również społecznej odpowiedzialności i ładu korporacyjnego?

Najważniejsze – moim zdaniem – jest to, żeby podejmując różne inicjatywy CSR skupić się przede wszystkim na niwelowaniu ewentualnych negatywnych dla otoczenia skutków własnej działalności firmy. W FM Logistic od 2019 r. opracowujemy Raport Zrównoważonego Rozwoju. Pozwala nam to monitorować sytuację i doskonalić pod tym kątem codzienne aktywności oraz angażować

współpracy, które są zgodne z programem Global Compact i nawiązują nie tylko do standardów pracy i środowiska, ale również obejmują prawa człowieka i przeciwdziałanie korupcji. To daje wszystkim stronom poczucie bezpieczeństwa i wzajemnego zaufania, a jednocześnie buduje wizerunek firmy. Każdy też ma możliwość zgłoszenia nam swoich uwag, zastrzeżeń, nieprawidłowości poprzez specjalną infolinię. Wspieramy różne inicjatywy społeczne w ramach działającej w firmie Fundacji FM, głównie dla dzieci z pieczy zastępczej. To jest nasz sposób działania przeciw wykluczeniu oraz angażowania naszych pracowników w wolontariat.

Drugą, bardzo ważną moim zdaniem kwestią jest zadbanie o środowi-

Do końca roku operator chce obniżyć o 12% zużycie energii oraz zmniejszyć ślad węglowy, a także dąży do tego, aby 20% dochodu pochodziło ze sprzedaży usług opierających się na zrównoważonych rozwiązaniach logistycznych.

w projekty również naszych klientów, dostawców, współpracowników. Ustanowiliśmy Kodeks Postępowania, który obejmuje wszystkie wyżej wspomniane grupy interesariuszy. Określa on jasne zasady

sko pracy i kompleksowe podejście do pracownika poprzez zaspokojenie jego różnorodnych potrzeb (*well-being*). Stąd w FM Logistic inwestycje w nowoczesne technologie, których celem jest poprawa

bezpieczeństwa, ergonomii i warunków pracy. Są to m.in. takie rozwiązania jak SoterCoach dbający o prawidłową postawę pracowników podczas pracy, Risk Hunter – wirtualne szkolenie BHP, czy roboty MIR odciążające pracowników od ciężkich, nudnych i powtarzalnych zadań. Są to też działania mające na celu przeciwdziałanie dyskryminacji w miejscu pracy. Z końcem stycznia tego roku FM Logistic dołączył do sygnatariuszy Karty Różnorodności, której koordynatorem w Polsce jest Forum Odpowiedzialnego Biznesu, organizacja pozarządowa, działająca na rzecz zrównoważonego rozwoju.

Czy polityka dbałości o środowisko dotyczy również odpadów opakowaniowych?

Odpady opakowaniowe, z racji specyfiki naszej działalności, stanowią największą grupę odpadów (karton, folia, palety). Prowadzimy bieżący monitoring ich ilości, kampanie informacyjne dotyczące prawidłowej segregacji i naszego



Wiesław Szydłowski

wpływu na poziom recyklingu. Dzięki raportowi SD Dashboard możemy analizować wpływ na środowisko odpadów opakowaniowych, tj. ślad węglowy w poszczególnych jednostkach i aktywnościach operacyjnych. Rzetelne dane są podstawą do podejmowania działań usprawniających. Obecnie na przykład, z jednym z klientów w Słowacji, prowadzimy testy zmiany opakowań towaru z tworzywa sztucznego na papierowe.

Czy w związku z prowadzoną polityką CSR firma otrzymała certyfikaty środowiskowe?

Poza wspomnianą już certyfikacją LEED dla obiektów magazynowych FM Logistic,

w Europie Centralnej posiadamy Zintegrowany System Zarządzania, który spełnia wymagania ISO 14001:2015 we wszystkich jednostkach w Czechach, w Słowacji oraz w kluczowych jednostkach w Polsce. Norma ta jest potwierdzeniem wdrożenia przez firmę w swojej działalności CSR wszystkich standardów mających na celu ograniczenie naszego negatywnego oddziaływania na środowisko,

Czy na polu CSR FM Logistic współpracuje również z klientami?

Jak najbardziej, większość naszych klientów objęliśmy już tzw. Dashboardem SD. Pozwala nam to mocniej angażować ich na rzecz poszukiwania nowych zrównoważonych rozwiązań, a także realizowania ich celów w tym zakresie. Staramy się też włączać w te inicjatywy odbiorców naszych klientów, np. sieci handlowe.

Przykładem wspólnych działań są warsztaty Continuous Improvement, podczas których wspólnie analizujemy możliwość zmniejszania emisji CO₂, i nie tylko, w trakcie realizacji codziennych czynności, zmniejszenie wykorzystania materiałów opakowaniowych, wielokrotne wykorzystanie materiałów, zmniejszenie wykorzystania wyposażenia czy zużycia energii zgodnie z zasadą małych kroków w całym procesie od producenta do konsumenta. Istotą warsztatów jest spojrzenie na proces z wielu perspektyw – nie tylko ekonomicznej, ale również bezpieczeństwa pracowników i towaru oraz wpływu na środowisko.

Wdrożenie wspólnie wypracowanych rozwiązań bywa jednak trudne, nie tylko ze względów ekonomicznych, ale również ze względów technologicznych (reorganizacja procesu produkcyjnego, transportu itp.).

Gdzie są największe wyzwania, jeśli chodzi o ograniczenie emisyjności?

Sektor logistyczny odpowiada za około 10-11% globalnej emisji CO₂, przy czym największy udział ma tu transport. I według mnie to jest właśnie obszar stanowiący największe wyzwanie. Mimo postępów w tej dziedzinie wciąż brak efektywnych rozwiązań alternatywnych napędów dla samochodów ciężarowych na długich dystansach. Samochody elektryczne sprawdzają się głównie na krótszych trasach i w ruchu miejskim. Brak też odpowiedniej infrastruktury do ich ładowania. Ponadto, napęd elektryczny nie zawsze jest idealnym rozwiązaniem ze względu na źródła pozyskiwania ener-

gii. W przypadku Polski chociażby, gdzie energię nadal produkuje się głównie z paliw kopalnych, a nie ze źródeł odnawialnych, nawet w przypadku korzystania z pojazdów elektrycznych wciąż zostawiamy znaczący ślad węglowy. FM Logistic angażuje się więc bardzo w temat związany z samochodami wodorowymi, szczególnie, że już produkujemy takie paliwo samodzielnie. Obecnie tylko w Hiszpanii, ale za chwilę również w innych krajach.

Czy FM Logistic wyznaczył sobie cele na najbliższe i dalsze lata?

Oczywiście, nasze cele są jasno określone od kilku lat i konsekwentnie dążymy do ich realizacji. O wielu już powiedziałem, ale warto jeszcze wspomnieć o kilku. Już do końca tego roku planujemy obniżyć o 12% zużycie energii oraz

Bardzo ważne jest zadbanie o środowisko pracy i kompleksowe podejście do pracownika poprzez zaspokojenie jego różnorodnych potrzeb (well-being). Stąd w FM Logistic inwestycje w nowoczesne technologie



zmniejszyć nasz ślad węglowy poprzez m.in. modernizację floty, redukcję emisji CO₂ magazynów o 20%. Dążymy również do tego, aby do końca 2022 r. 20% dochodu FM Logistic pochodziło ze sprzedaży usług opierających się na zrównoważonych rozwiązaniach logistycznych, np. logistyka miejska, obsługa w obiektach z certyfikatem LEED, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii itp. Jako operator logistyczny inwestujący we własne obiekty, do roku 2030 chcemy opracować też projekt w pełni ekologicznego, neutralnego dla środowiska magazynu. |

Transport odpowiada on za ok. 1/4 całkowitej emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej, z czego, według wyliczeń Europejskiej Agencji Środowiska za rok 2019, ponad 70% przypada na transport drogowy

Fot. Freepik

ZIELONA TRANSFORMACJA W TRANSPORCIE DROGOWYM. CZY POLSKA JEST NA NIĄ GOTOWA?

Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze samochodów dostawczych o 55 % do 2030 roku i zakończenie 2035 z zerową emisją GHG – takie cele stawia przed transportem drogowym pakiet reform Fit for 55, dążący do radykalnych zmian w zakresie polityki klimatycznej Unii Europejskiej. Zmiany to konieczność, ale czy branża TSL będzie w stanie sprostać tak wyśrubowanym wymaganiom?

Pakiet Fit for 55 to zestaw aktów prawnych stworzony przez Komisję Europejską, których celem jest osiągnięcie przejściowego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych na poziomie 55% do 2030 roku. Oznacza to zmianę prawa we wszystkich sektorach gospodarki emitujących CO₂, obejmującą reformę aktualnego systemu handlu emisjami. Jedną z kluczowych jest objęcie uprawnieniami do emisji CO₂ nowych sektorów gospodarki, w tym transportu lądowego, dla którego stworzono odrębny system handlu – ETS 2. Co istotne, w tym systemie nie będzie certyfikatów darmowych, a jedynie odpłatne. Konsekwencje są oczywiste – „brudny” transport stanie się jeszcze droższy, co ma zmobilizować sektor do proekologicznych zmian.

Niechlubny lider w dziedzinie zanieczyszczeń

Decyzja o objęciu kolejnych gałęzi transportu regulacjami pakietu Fit for 55 nie dziwi. Zgodnie z danymi przytaczanymi przez Parlament Europejski, transport jest jedynym sektorem, który zwiększył emisję gazów cieplarnianych w ciągu ostatnich trzydziestu lat, i to o ponad jedną trzecią. Ogółem odpowiada on za ok. 1/4 całkowitej emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej, z czego – według wyliczeń Europejskiej

Agencji Środowiska za rok 2019 – ponad 70% przypada na transport drogowy. Dla porównania, transport lotniczy już objęty systemem ETS, w tym samym okresie odpowiadał za 13,4% ogółu emisji, natomiast kolejowy wygenerował zaledwie 0,4%.

Kiedy więc zmiany wejdą w życie? Ich ostateczny kształt teraz jest w rękach państw członkowskich wspólnoty, które muszą je zaakceptować:

– *Parlament Europejski wsparł zawarte w pakiecie cele, co otwiera pole do negocjacji jego zapisów z krajami UE, które mają potrwać do 2024 r. Można więc liczyć na modyfikację założeń nowych przepisów, ale zmiany są nieuchronne* – mówi Maciej Maroszyk, dyrektor operacyjny w TC Kancelaria Prawna i dodaje – *Z niecierpliwością czekamy też na dalsze informacje dotyczące funkcjonowania systemu ETS 2 i jego realnych konsekwencji dla branży TSL. A czasu jest niewiele – zgodnie z przewidywaniami,*

nowy system handlu emisjami ma wejść w życie 1 stycznia 2025 roku.

Marząc o BEV-ie

Czy całkowite przekształcenie flot ze spalinyowych na bardziej przyjazne środowisku jest możliwe do 2035 roku? Na tę chwilę ten cel wydaje się trudno osiągalny w Polsce, z kilku przyczyn. Pierwszą jest fakt, że auta zasilane paliwami alternatywnymi to wciąż nisz – ich udział w krajowym rynku motoryzacyjnym nie przekracza 2%, z czego większość stanowią samochody osobowe. Jak podaje Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych, w 2021 r. po polskich drogach jeździło zaledwie 1800 elektrycznych aut ciężarowych, w stosunku do ponad 40 tys. osobowych.

Wyzwaniem nadal pozostają zasięgi aut elektrycznych, choć sytuacja z roku na rok



W 2017 r. samochód z napędem BEV (w pełni elektryczny) był w stanie przejechać maksymalnie 280 km na jednym ładowaniu, obecnie – nawet ponad 500 km

Fot. DPD

się poprawia. Jeszcze w 2017 r. samochód z napędem BEV (czyli w pełni elektryczny) był w stanie przejechać maksymalnie 280 km na jednym ładowaniu, obecnie – nawet ponad 500 km, a ten wynik z pewnością będzie się poprawiał. Maciej Maroszyk z TC Kancelaria Prawna zwraca uwagę, że warunkiem powodzenia zielonej transformacji jest również zwiększenie liczby ogólnodostępnych punktów ładowania – *Poprawa ich dostępności jest kluczowa dla przepustowości i sprawności transportu drogowego. Mądre planowanie przewozów uwzględniające te zmienne wpływa na ich efektywność, również ekologiczną, bo mniej pustych kilometrów to niższa emisja CO₂.*

Warto też mieć na uwadze, że Polska, obecny lider transportu drogowego w Europie, jest na szarym końcu kontynentu, gdy mowa o popularności aut elektrycznych. Pod tym względem ustępujemy większości naszej bezpośredniej konkurencji w tym sektorze, w tym w Hiszpanii, Rumunii czy Łotwie.

Konkurencja na torach

Zielona transformacja w transporcie drogowym to konieczność płynąca nie tylko ze zmian prawnych. Jej brak grozi polskiemu przewoźnikom utratą kluczowej pozycji w branży. Gdy mowa o liczbie przewożonych ładunków, obecny status transportu

2035 r. będzie kresem ery flot spalinowych. Po tej dacie sprzedaż samochodów zasilanych konwencjonalnie nie będzie możliwa



Fot. Volvo

drogowego jest niezagrożony, jednak pod względem norm emisyjnych transport kolejowy ma szansę wysunąć się na pozycję lidera. Jego znaczenie może wzrosnąć w kolejnych latach ze względu na znacznie niższą emisyjność. Zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiska, transport kolejowy już teraz generuje aż 9 razy mniej gazów cieplarnianych na tona-kilometr w porównaniu z transportem drogowym. Zdecydowanie łatwiej będzie mu więc dostosować się do nowych, bardziej restrykcyjnych norm emisji GHG.

Już teraz obserwujemy także wzrost popularności transportu intermodalnego, w którym



TC Kancelaria Prawna jest jedną ze spółek należących do grupy Trans.eu, właściciela jednej z największych giełd ładunków w Europie. Specjalizuje się w prawie transportowym, dlatego większość klientów spółki to firmy z branży TSL. Głównym profilem działalności kancelarii są usługi doradcze i reprezentacja w sprawach spornych. Swoimi działaniami wspiera również inne podmioty współpracujące z wymienioną branżą, m.in. koncerny paliwowe, firmy leasingowe. Specjalizuje się też w zakresie dochodzenia wierzytelności w Polsce i za granicą.

oszczędna energetycznie kolej stanowi kluczowe ogniwo, zwłaszcza na długich trasach.

Zielona flota w praktyce

Niezależnie od tego, czy wyznaczone przez UE cele uda się osiągnąć, 2035 r. będzie kresem ery flot spalinowych. Po tej dacie sprzedaż samochodów zasilanych konwencjonalnie nie będzie możliwa. Nie trzeba, a co więcej, nie warto czekać ze zmianami we flotach do tego momentu, zwłaszcza że producenci aut ciężarowych wychodzą naprzeciw trendowi zerowych emisji.

Volvo Trucks już teraz oferuje samochody z napędem elektrycznym i zasilane biopaliwami, a do 2030 r. chce wprowadzić na rynek modele wytwarzające energię elektryczną z wodoru. Samochody napędzane wodorem są najczystsze i najbardziej efektywne, ale wprowadzenie ich



Maciej Maroszyk

syjnych samochodów ciężarowych nowej generacji, o dopuszczalnej masie całkowitej do 62 ton, z przeznaczeniem na regionalne trasy długodystansowe. Ich produkcja ma się rozpocząć pod koniec 2023 r. Z kolei w roku 2024 na rynek trafią premierowe, ciężarowe „elektryki” marki MAN Truck & Bus z napędem BEV. Pierwsze testy w warunkach drogowych przejdzie również premierowy model ciężarówki MAN napędzanej wodorem, której projekt wspierają władze Bawarii.

Rewolucja nie nadciąga – ona już tu jest. Carlsberg w Szwajcarii, Enride w Szwecji czy DHL w Polsce to przykłady tylko kilku firm, które już teraz dynamicznie rozwijają w pełni elektryczne floty.

– *Zaostrzenie prawa unijnego zmusi sektor TSL do zmian, które już stają się jego udziałem, co jest dobrym prognostykiem na przyszłość* – przekonuje Maciej Maroszyk, Operational Director w TC Kancelaria Prawna – *Pozostaje nam liczyć na to, że krajowa i międzynarodowa*

do powszechnego użytku to nadal pieśń przyszłości, biorąc pod uwagę, że na tę chwilę na terenie Polski mamy zaledwie

Pakiet Fit for 55 to zestaw aktów prawnych stworzony przez Komisję Europejską, których celem jest osiągnięcie przejściowego celu redukcji emisji gazów cieplarnianych na poziomie 55% do 2030 roku. Oznacza to zmianę prawa.

kilkanaście stacji wodorowych. Bardzo dynamicznie swoją ofertę elektryków rozwija Scania. W czerwcu 2022 firma poinformowała o planach wprowadzenia zero emi-

infrastruktura nadąży za tempem zmian i umożliwi zieloną transformację w transporcie jak najszybciej. I

KK

IKEA Industry, Volvo Trucks i Grupa Raben, połączyły siły w Polsce, aby wdrożyć zeroemisyjne samochody ciężarowe Volvo FM Electric



NA DRODZE DO ZEROEMISYJNEGO TRANSPORTU

Volvo Trucks, IKEA Industry i Grupa Raben podpisały umowę o współpracy w zakresie zeroemisyjnego transportu ciężkiego.

IKEA wprowadzi ciężkie elektryczne samochody ciężarowe Volvo do obsługi wewnętrznych przepływów transportowych w dwóch swoich fabrykach w Zbąszynku, w Polsce, które będą obsługiwane przez Grupę Raben. Wnioski z pilotażu zostaną wykorzystane do elektryfikacji operacji transportowych na dużą skalę w większej sieci transportowej.

IKEA jest dużym odbiorcą usług transportowych, realizującym ponad dwa miliony przesyłek rocznie, na całym świecie. Aby osiągnąć swój strategiczny cel klimatyczny, jakim jest zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych podczas transportu produktów o 70% na przesyłkę¹⁾, elektryfikacja pojazdów ciężarowych ma kluczowe znaczenie. Elektryfikacja transportu to jedno z rozwiązań, które ma na celu przeciwdziałanie głównym przyczynom zmian klimatycznych.

Do obsługi wewnętrzne-go przepływu

Teraz IKEA Industry, Volvo Trucks i Grupa Raben połączyły siły w Polsce, aby wdro-

żyć zeroemisyjne samochody ciężarowe Volvo FM Electric. Pojazdy będą wykorzystywane do obsługi wewnętrznego przepływu towarów pomiędzy dwiema fabrykami IKEA Industry położonymi w odległości 14 kilometrów od siebie, w Zbąszynku i Babimoście w zachodniej Polsce. Pojazdy będą ładowane w za-

Elektryfikacja transportu to jedno z rozwiązań, które ma na celu przeciwdziałanie głównym przyczynom zmian klimatycznych.

kładach produkcyjnych IKEA Industry za pomocą odnawialnej energii elektrycznej z zewnętrznego źródła. Pierwszy elektryczny samochód ciężarowy rozpocznie pracę jesienią, a plan zakłada rozbudowę floty w oparciu o wnioski z pilotażu.

– Z przyjemnością ogłaszamy tę współpracę, która ma na celu przyspieszenie naszego przejścia na bardziej zrównoważony transport drogowy. Ten projekt umożliwia nam zbadanie i poznanie wyzwań i możliwości we wdrażaniu operacji trans-

portu elektrycznego na dużą skalę i jego współzależności w większej sieci transportowej – mówi Małgorzata Dobies-Turuliska, dyrektor zarządzający IKEA Industry Zbąszynnek.

Pierwszy krok

Dla Grupy Raben projekt ten jest pierwszym krokiem w procesie dekarbonizacji floty własnej firmy i kolejnym w kierunku realizacji ambitnych planów redukcji emisji CO₂, zatwierdzonych niedawno przez ekspertów SBTi²⁾.

– Dzięki temu zmierzamy do realizacji ambitnych planów redukcji emisji CO₂, zatwierdzonych niedawno naukowo przez ekspertów Science Based Targets (SBTi). Jest to również ważny projekt dla procesu transportu całopojazdowego. Jesteśmy jedną z pierwszych firm logistycznych w Europie, która podjęła ambitne wyzwanie wprowadzenia do floty elektrycznej ciężarówki współpracującej z 24-tonową naczepą – tłumaczy Piotr Banasiak, dyrektor zarządzający Raben Transport.

Konsekwencja polityki firmy

Volvo Trucks seryjną produkcję elektrycznych samochodów ciężarowych rozpoczęło w 2019 r., jako jedna z pierwszych marek samochodów ciężarowych na świecie. Dziś ma

sześć modeli elektrycznych pojazdów w produkcji seryjnej. To najszerza linia elektrycznych ciężarówek w branży. Celem firmy jest, aby do 2030 r. połowa jej całkowitej sprzedaży samochodów ciężarowych była elektryczna.

– Jesteśmy podekscytowani możliwością współpracy z IKEA i Grupą Raben w kierunku bardziej zrównoważonych transportów ciężarowych. Zarówno IKEA, jak i Raben mają ambitne cele klimatyczne, podobnie jak Volvo. Ten projekt dostarczy nam cennych spostrzeżeń i stanowi dobrą podstawę do rozszerzonej współpracy w przyszłości – podkreśla Robert Grozdanovski, SVP Europe Central East & East w Volvo Trucks. |

¹⁾ W porównaniu z rokiem bazowym 2017 (nie obejmuje dostaw do klientów końcowych).

²⁾ Science Based Targets initiative <https://sciencebasedtargets.org>



PARTNER, KTÓRY UŁATWIA ROZWÓJ BIZNESU

Ogólnoświatowa pandemia i obostrzenia z nią związane były momentem przełomowym dla usług e-commerce, które są motorem napędowym dla firm kurierskich. Mimo popularności bezgotówkowych form płatności, Polacy wciąż chętnie korzystają z gotówki a w przypadku dostaw kurierskich wybierają płatności „za pobraniem”, płacąc za wysyłkę dopiero w momencie jej odbioru, co sprawia, że kurierzy często są odpowiedzialni za znaczne kwoty. O tym, jak zoptymalizować proces rozliczania gotówki w firmie, mówi Bartosz Szymczak, Head of Innovative Products Sales w Euronet Polska.

Euronet jest powszechnie znany jako operator sieci bankomatów. Jak to odpowiada potrzebom firm kurierskich?

Od ponad 25 lat naszej działalności w Polsce bankomaty stały się wiodącą częścią biznesu, jednak dzięki zmianom na rynku od 2012 r. instalujemy wpłatomaty, a w kolejnych latach urządzenia 2w1 zwane wpłato-bankomatami lub recyklerami. Obecnie mamy ponad 3300 takich urządzeń w naszej sieci, a ta liczba stale się powiększa. Nasze urządzenia zlokalizowane są w najczęściej odwiedzanych punktach na terenie całego kraju, często z dostępnym parkingiem oraz możliwością korzystania z nich przez całą dobę.

To wszystko sprawia, że nasze wpłatomaty stają się idealnym miejscem do bieżącego rozliczania gotówki odbieranej przy dostarczaniu paczek za pobraniem. Daje to wymierne korzyści naszym partnerom, gdyż kurierzy nie muszą na koniec dnia wracać do centrum logistycz-

nego, by się rozliczyć i jednocześnie minimalizując ryzyko, które niesie ze sobą przewożenie dużych kwot.

Kurier wpłaca pieniądze we wpłatomacie Euronet, a jak firma kurierska dowiaduje się o tej wpłacie?

Nasi klienci otrzymują dostęp do wszystkich naszych urządzeń z możliwością wpłaty, co daje najszerzy zasięg obsługi gotówki w Polsce. Urządzenia przyjmują wszystkie nominały dostępne

DZIĘKI EURONET ZYSKUJESZ:

- ! optymalizację procesu obsługi gotówki oraz pracy kuriera,
- ! redukcję kosztów z usprawnieniem przepływu środków w firmie,
- ! mitygowanie ryzyka związanego z przewożeniem gotówki,
- ! jeden spójny proces o ogólnokrajowym zasięgu, dostępny dla pracowników przez całą dobę.

na polskim rynku, a ponieważ są certyfikowane przez Narodowy Bank Polski ze 100% skutecznością, automatycznie wykrywają fałszywe lub uszkodzone banknoty. Dodatkowo, bilon pozostaje w rękach kuriera i on zarządza saldem na swoim własnym rachunku, dzięki temu zawsze ma kilka złotych na wydawanie „końców-



Bartosz Szymczak

wek” odbiorcom, co ostatecznie przekłada się na satysfakcję tych ostatnich, którzy nie muszą rozmieniać pieniędzy.

Przelew wpłacanych środków jest następnego dnia roboczego, jednak najważniejsza jest informacja o statusie wpłat. Tu mamy kilka możliwości informowania firmy o wpływach, od rozliczania dobowego na podstawie szczegółowych raportów, przez informacje dostarczane w uzgodnionych interwałach czasowych, po wymianę danych w czasie rzeczywistym. W tym ostatnim przypadku współpracujemy z firmą, która ma także duże doświadczenie w integrowaniu naszych rozwiązań z wiodącymi firmami branży TSL.

Jakie doświadczenia mają Państwo we wdrożeniach tej usługi w Polsce?

Już 10 lat umożliwiamy przyjmowanie gotówki w naszych urządzeniach, natomiast branżę TSL obsługujemy od blisko 4 lat. Przez te lata dobrze poznaliśmy oczekiwania firm z tego sektora oraz wiemy za co cenią nasze rozwiązanie, m.in. za poprawienie płynności finansowej przez codzienne wpływy na rachunek, niższe koszty i przejrzysty system prowizyjny, dedykowaną aplikację mobilną dla użytkowników, optymalizację pracy pracowników i procesu obsługi gotówki. Nasz usługa to ułkon zarówno w stronę pracodawcy, jak i pracownika.

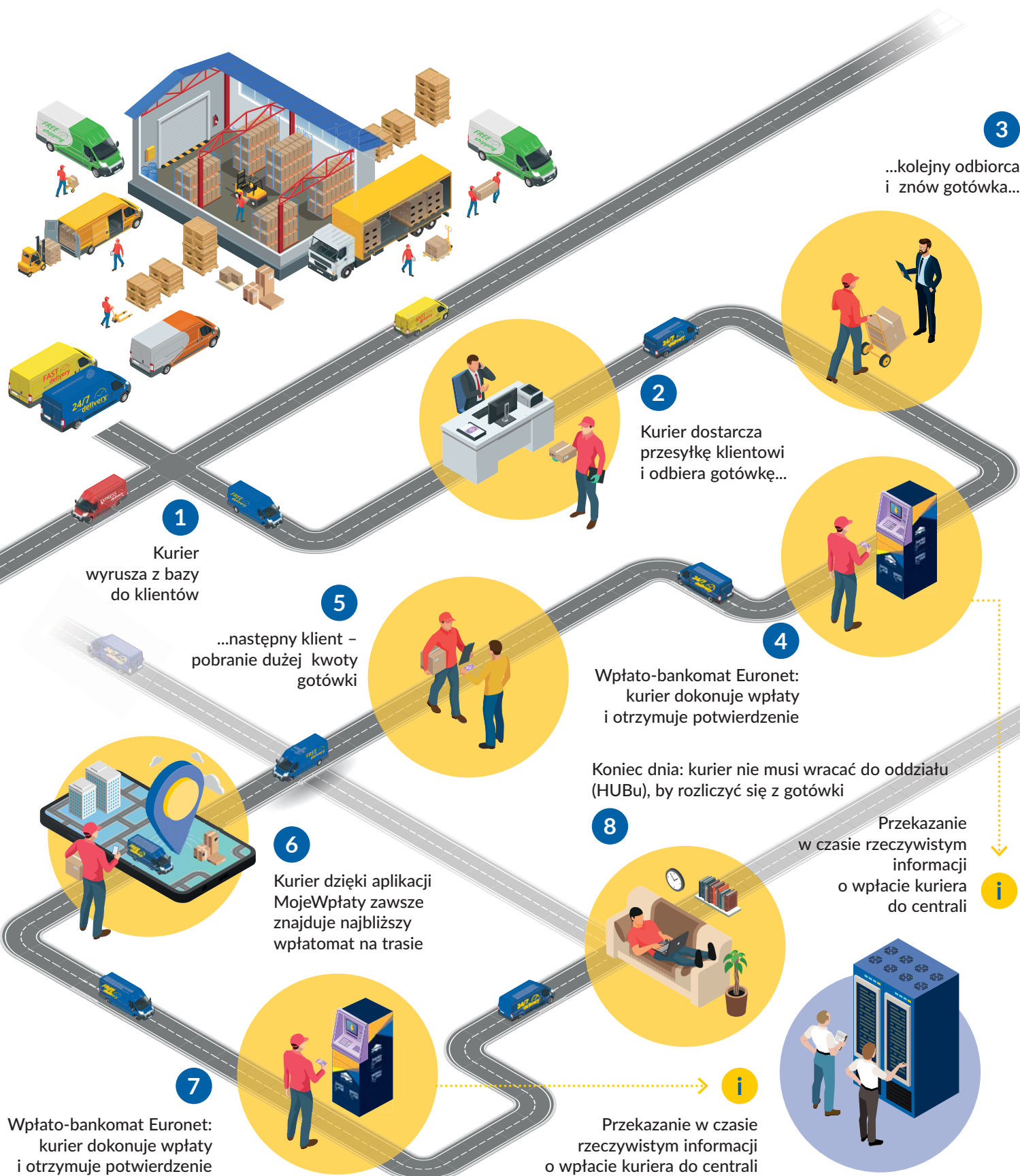
■ Dziękujemy za rozmowę

Skorzystaj z usługi Wpłaty dla firm:

e-mail: wpłatydlafirm@euronetworldwide.com

tel.: 785 602 602

www.euronetpolska.pl





Rowery są wyposażone we wspomaganie elektryczne i przystosowane do jazdy przez cały rok. Miejsce kuriera jest zadaszone, pojazd ma również przednią szybę. Skrzynia ładunkowa, umieszczona z tyłu, jest szczelnie zamknięta

GLS POLAND WPROWADZA KOLEJNE ROWERY KURIERSKIE. TYM RAZEM W POZNANIU

Nie generują hałasu ani spalin. Rowery kurierskie w barwach GLS debiutują w kolejnym mieście w Polsce – w Poznaniu. Łącznie w swojej flocie GLS Poland będzie miał 16 takich pojazdów. Będą rozwoziły paczki w najgęściej zabudowanych rejonach polskich miast.

Rowery kurierskie stają się już codziennym widokiem na ulicach polskich miast, choć nadal przykuwają uwagę i wzbudzają zainteresowanie. GLS Poland swój pierwszy rower kurierski wprowadził latem 2020 roku w Krakowie. Rozpoczął on regularną obsługę ścisłego centrum miasta, wyłączonego z ruchu kołowego.

– Wtedy był to jeszcze projekt pilotażowy, ale nasz rower sprawdził się bardzo dobrze. Okazał się rozwiązaniem optymalnym dla dostaw w krakowskim rynku i jego bliskim otoczeniu – mówi Justyna Glaza, environmental manager GLS Poland.

Już w wielu miastach

Zaraz potem operator uruchomił kurierskie rowery we Wrocławiu (tam jeżdżą już dwa) oraz w Warszawie (w tej chwili w stolicy funkcjonują trzy takie pojazdy). W tym roku doszły kolejne miasta: Gliwice, Władysławowo, Gorzów Wielkopolski, Łódź, Zielona Góra, Gdańsk czy

Oświęcim, a teraz również stolica Wielkopolski.

– Rowery sprawdzają się w gęstej zabudowie, w obszarach o natężonym ruchu pieszym czy objętych ograniczeniami dla ruchu samochodowego – podkreśla Justyna Glaza.

Rowery kurierskie przynoszą korzyść również dla klimatu. Jeden taki pojazd oszczędza w ciągu roku 12,5 tony emisji CO₂. Poza tym rower nie generuje hałasu. Takie rozwiązanie doskonale wpisuje się więc w ideę zrównoważonego rozwoju.

Zauważa, że kurier poruszający się na rowerze nie stoi również w korkach i nie musi szukać miejsca do parkowania. Te korzyści są oczywiście widoczne przede wszystkim tam, gdzie rowery kurierskie operują w okolicach z normalnym ruchem kołowym. Tak jest np. w Warszawie.

– Poza tym, kurier może podjechać praktycznie pod adres dostawy. Każdy z wymienionych elementów oznacza

oszczędność czasu przy każdym doręczeniu. Mówimy tu o rozwiązaniu dla ostatniej mili. W określonych obszarach rowery okazały się rozwiązaniem najbardziej efektywnym, a etap pilotażu już dawno jest za nami. Obecnie rowery kurierskie są integralnym elementem naszej sieci operacyjnej – dodaje Justyna Glaza. Pojazdy są wyposażone we wspomaganie elektryczne i przystosowane do jazdy przez cały rok. Miejsce kuriera jest zadaszone, pojazd ma również przednią szybę. Skrzynia ładunkowa, umieszczona z tyłu, jest szczelnie zamknięta i w pełni odporna na deszcz czy śnieg.

Operacyjna sprawność i ekologia

Oprócz efektywności, rzecz jasna w określonych warunkach, rowery kurierskie przynoszą korzyść również dla klimatu. Jeden taki pojazd oszczędza w ciągu roku 12,5 tony emisji CO₂. Poza tym rower nie generuje hałasu. Takie rozwiązanie doskonale wpisuje się więc w ideę zrównoważonego rozwoju.

– Jesteśmy przekonani, że cele ekologiczne można z powodzeniem łączyć z biznesowymi, czyli w praktyce z zapewnianiem naszym klientom usług w oczekiwanym przez nich standardzie. Rowery kurierskie są tego doskonałym przykładem – mówi Justyna Glaza.

Czy w przyszłości rowerów kurierskich GLS będzie w Polsce coraz więcej?

– Patrzymy na rowery jako na element sieci operacyjnej. Trzeba być też gotowym do wdrażania różnego rodzaju rozwiązań, spójnie ze sobą powiązanych. E-van może np. dostarczać przesyłki z oddziału do stosunkowo małego

punktu przeładunkowego, z którego już bezpośrednio są rozwożone rowerem kurierskim. Wymaga to elastyczności w działaniu i planowaniu. To oczywiście tylko jeden przykład, dotyczący ostatniej mili, ale dobrze obrazuje sytuację. Właśnie elastyczność – zarówno w działaniu na co dzień, jak i w planowaniu na poziomie strategicznym – wydaje się dziś cechą kluczową w nowoczesnej logistyce – podsumowuje Justyna Glaza. |

Sześć szybkobieżnych bram „Made in Germany” wyprodukowanych w EFAFLEX stanowi część wysokiej jakości wyposażenia technicznego stacji Derrimut. Cztery z nich to szybkobieżne bramy harmonijkowe EFA-SFT®-S usytuowane od strony wyjścia z budynku



BRAMY XXI WIEKU DLA STRAŻY POŻARNEJ

NAJNOWOCZEŚNIEJSZA REMIZA STRAŻACKA W MELBOURNE
ZOSTAŁA WYPOSAŻONA W BRAMY FIRMY EFAFLEX

Jest to najnowocześniejsza i największa remiza, jaka powstała w Melbourne na przestrzeni ostatnich trzydziestu lat. Placówkę wybudowano w Derrimut, zachodnim przedmieściu Melbourne i oddano do użytku pod koniec października 2020 r. Jest to jedna z 85 stacji ratowniczo-gaśniczych FRV w stanie Wiktorii i jest uważana za pierwszą w Australii pięciogwiazdkową remizę według systemu oceny Green Star. Organizacja Fire Rescue Victoria (FRV) została utworzona 1 lipca 2020 r. Obecnie w jednej organizacji skupia wszystkie jednostki Melbourne Fire Brigades (MFB) i strażaków podlegających Country Fire Authority (CFA). W ten sposób cała struktura jest przystosowana do wymagań XXI wieku.

Fire Rescue Victoria obsługuje miasto Melbourne i najważniejsze centra regionalne – 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. 16 strażaków, którzy na co dzień pełnią służbę w stacji Derrimut, również należy do nowej organizacji. Gaszą pożary, ratują życie, pomagają w zdarzeniach z udziałem niebezpiecz-

Kiedy z centrum kontroli przychodzi rozkaz wyjazdu, nie można zmarnować ani sekundy. Strażacy muszą być bardzo szybcy, a technologia musi działać perfekcyjnie. Profesjonalnie utrzymane pojazdy to nie wszystko. Remiza wyposażona jest w najnowocześniejszą technologię dostępną obecnie na rynku. Dotyczy to również

Systems Pty Ltd. z Melbourne wykonała to zadanie w ścisłej współpracy z generalnym wykonawcą Harris HMC.

Czerwień sygnałowa i napis „Made in Germany”

Sześć szybkobieżnych bram „Made in Germany” wyprodukowanych przez lidera rynku EFAFLEX, stanowi część wysokiej jakości wyposażenia technicznego stacji Derrimut. Cztery z nich to szybkobieżne bramy harmonijkowe EFA-SFT®-S usytuowane od strony wyjścia z budynku. Każda z tych otwieranych pionowo bram harmonijkowych ma szerokość 4 tys. mm i wysokość 4,5 tys. mm. Dwie bardzo szerokie szybkobieżne bra-

Brama EFA-SFT® doskonale łączy w sobie funkcjonalność i estetykę. Opatentowana konstrukcja modułowa sprawia, że jest ona łatwa w naprawie i konserwacji.

nych substancji chemicznych, podejmują skomplikowane akcje ratownicze i są gotowi do niesienia pomocy w nagłych przypadkach medycznych.

wyposażenia budynków w bramy, które w przypadku alarmu w ułamku sekundy zwalniają pełną wysokość wyjścia dla wozów strażackich. Firma Premier Door

my turbo EFA-STT@-ÜS (szerokość 8 tys. mm, wysokość 4,5 tys. mm) otwierają wjazd do budynku od tyłu.

Szybkobieżne bramy harmonijkowe serii F otwierają się z dużą prędkością i są niezwykle wytrzymałe – to kolejny powód,

sprawia, że brama jest łatwa w naprawie i konserwacji.

Brama harmonijkowa wykonana jest z aluminium i stali, co stanowi połączenie zapewniające najwyższy standard jakości. Części nośne są standardowo wykonane

różnić, w zależności od życzenia klienta. W remizie strażackiej w Derrimut wszystkie metalowe części płaszczy bramy są w kolorze czerwieni sygnałowej, a ościeżnice w kolorze czarnym, zgodnie z logo FRV.



W remizie strażackiej w Derrimut wszystkie metalowe części płaszczy bramy są w kolorze czerwieni sygnałowej, a ościeżnice w kolorze czarnym, zgodnie z logo FRV

dla którego ten wart 10 milionów dolarów projekt finansowany przez rząd stanu Wiktorii został wyposażony w bramy firmy EFAFLEX. Brama EFA-SFT@ doskonale łączy w sobie funkcjonalność i estetykę. Opatentowana konstrukcja modułowa

z ocynkowanej blachy stalowej. Płaszcz bramy wykonany jest z anodowanego, nieulegającego korozji aluminium i wyposażony w jednowarstwowe szkło akrylowe, które wpuszcza do budynku dużo światła dziennego. Kolor bramy może się

100% Australii

Premier Door Systems Pty Ltd. jest wieloletnim partnerem firmy EFAFLEX w Australii. Firma wyspecjalizowała się w elastycznych kurtynach służących do kontroli warunków we wnętrzu pomieszczeń, a w ciągu ostatnich dwudziestu lat stała się liderem w branży produkcji, instalacji i konserwacji inteligentnych drzwi i bram.

Firma sprzedaje do wielu regionów Australii bramy EFAFLEX, jak również własne bramy z siedziby głównej w Melbourne oraz z biur w Queensland i Nowej Południowej Walii do wielu regionów Australii. Technicy są szkoleni przez firmę EFAFLEX i doskonale znają specyficzne cechy bram.

Zakłady produkcyjne Premier Door Systems znajdują się w Campbellfield w Melbourne i są w 100% własnością australijską. |

NOWE TECHNOLOGIE PODBIJAJĄ RYNEK

Zgodnie z raportem „The Future of Jobs 2020” przygotowanym przez World Economic Forum, ponad 80% kadry zarządzającej planuje przyspieszyć cyfryzację procesów w firmach.

Rozwój innowacji związany jest m.in. z gwałtownie postępującą robotyzacją. A przecież pierwsze roboty pojawiły się zaledwie dekadę temu, dzisiaj szturmem zdobywają kolejne branże, nie tylko logistyczną. Rozwój i adaptację nowych technologii zwłaszcza w obszarze handlu detalicznego znacznie przyspieszyła pandemia Covid-19, a w ciągu najbliższych lat ich rola w biznesie będzie jeszcze większa. Z ubiegłorocznego raportu „Roboty w handlu detalicznym” opracowanego przez RetailWire i Brain Corp wynika, że blisko połowa ankietowanych planuje wdrożyć automatykę w swoich punktach sprzedaży w ciągu najbliższych 18 miesięcy. Ponadto, blisko 65% z nich uważa, że jednym z kluczowych elementów funkcjonowania przedsiębiorstw jest posiadanie klarownej strategii automatyzacji.

Roboty są wszechstronnymi partnerami dla codziennych działań firm. Maszyny z powodzeniem wspierają ludzi w wielu rutynowych czynnościach, takich jak utrzymanie porządku, kontakt z klientami czy przetwarzanie danych. Dzięki nim zespoły mogą skupić się na rzeczach wymagających ich uwagi, np. poszerzeniu oferty produktowej lub wdrażaniu nowych rozwiązań, które w przyszłości poprawią doświadczenia zakupowe konsumentów. Należy przyjąć, że zainteresowanie systemami wspierającymi procesy sprzedażowe zmieni rynek handlu i jeszcze bardziej spersonalizuje podejście detalistów do obecnych i potencjalnych klientów.

Prace nad wykorzystywaniem innowacji technologicznych przyspieszyły w zaskakującym tempie w okresie głębo-



Jakub Kaczmarski

kiego lockdownu, przestając być jedynie prototypami i nowinkami dla wąskiego grona osób. Przykładem może być pojawienie się pod koniec 2021 r. na stacjach benzynowych Shell w Polsce dwóch jeżdżących robotów. Pierwszy dostarcza zamówione produkty z oferty gastronomicznej bezpośrednio do stolików, drugi informuje klientów o aktualnych ofertach promocyjnych. |

Fragment artykułu
Jakuba Kaczmarskiego,
CTO w MODIVO SA

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!



STARTUJE CYFROWY PASZPORT PRODUKTOWY UE

W kwietniu 2022 r. ruszyły prace nad Cyfrowym Paszportem Produktowym. Dzięki temu rozwiązaniu w przyszłości każdy będzie mógł śledzić szczegółowe informacje o zakupionym produkcie: jego składzie, pochodzeniu i sposobach recyklingu.

W ramach Zielonego Ładu UE, pod koniec marca 2022 roku Komisja Europejska przyjęła projekt regulacji „Zrównoważony Produkt”. Wprowadza on ideę Cyfrowego Paszportu Produktowego. W prace nad tym rozwiązaniem włączyło się aktywnie GS1 in Europe.

Nowe wymogi unijnego prawa wpłyną na globalną gospodarkę, ponieważ zobowiązują wszystkie podmioty gospodarcze do udostępniania odpowiednio ustrukturyzowanych danych produktowych. Ponadto zabraniają niszczenia niesprzedanych produktów i promują towary wyprodukowane zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Cała wiedza o produkcie w zasięgu ręki

Pomysł, aby każdy produkt miał swój cyfrowy paszport, nie jest nowy, ale dopiero teraz jest wprowadzany w życie w ramach zielonej i cyfrowej transformacji.

Cyfrowy Paszport Produktowy to zestaw istotnych danych (wyspecyfikowanych w regulacji) umożliwiających

identyfikację produktu i jego składu oraz pochodzenia w całym cyklu życia. Obejmuje dane o produktach oraz o komponentach i półproduktach. Paszport dotyczy nie tylko towarów wyprodukowanych w Europie, ale także sprowadzonych do UE z innych rynków. Tylko pewne rodzaje żywności, pasz oraz produktów farmaceutycznych zostały zwolnione z jego posiadania. W pierwszej kolejności Paszport będzie dotyczył od 2024 r. baterii i tekstyliów, materiałów budowlanych, a od 2026 – urządzeń elektrycznych i elektronicznych.

– *Paszport produktowy zapewni konsumentom, firmom i organizacjom dostęp do ważnych dla nich informacji produktowych o składzie, procesie produkcji, producencie oraz miejscu wyprodukowania, włącznie z konkretnym budynkiem. Pozwoli to odbiorcom biznesowym, ale również indywidualnym, na podejmowanie świadomych decyzji o zakupie oraz działania na rzecz zrównoważonego rozwoju* – mówi Marta Szymborska z GS1 Polska.

Paszport produktowy poprawia identyfikowalność produktów w łańcuchu do-

staw oraz ułatwia organom nadzoru weryfikację ich zgodności z przepisami. W ten sposób zwiększa kontrolę nad surowcami lub komponentami. – *Koszty implementacji tego rozwiązania zależą od modelu, który zostanie finalnie wdrożony. Z raportu opracowanego przez firmę doradczą Deloitte wynika, że szacunkowy koszt wprowadzenia globalnego, otwartego standardu może wynosić od 3 mld EUR do 7,1 mld EUR. Jednakże, gdyby powstały konkurujące ze sobą standardy nakłady finansowe musiałyby być kilkadziesiąt razy wyższe i mogły wynieść od 63 mld EUR nawet do 152 mld EUR* – mówi Julia Patorska, partner associate, ekspertka w obszarze analiz ekonomicznych i środowiskowych w Deloitte.

Raport firmy Deloitte na temat wyzwań oraz korzyści Cyfrowego Paszportu Produktowego dostępny jest na: <https://cutt.ly/xX55NYd>

Sieć współpracy

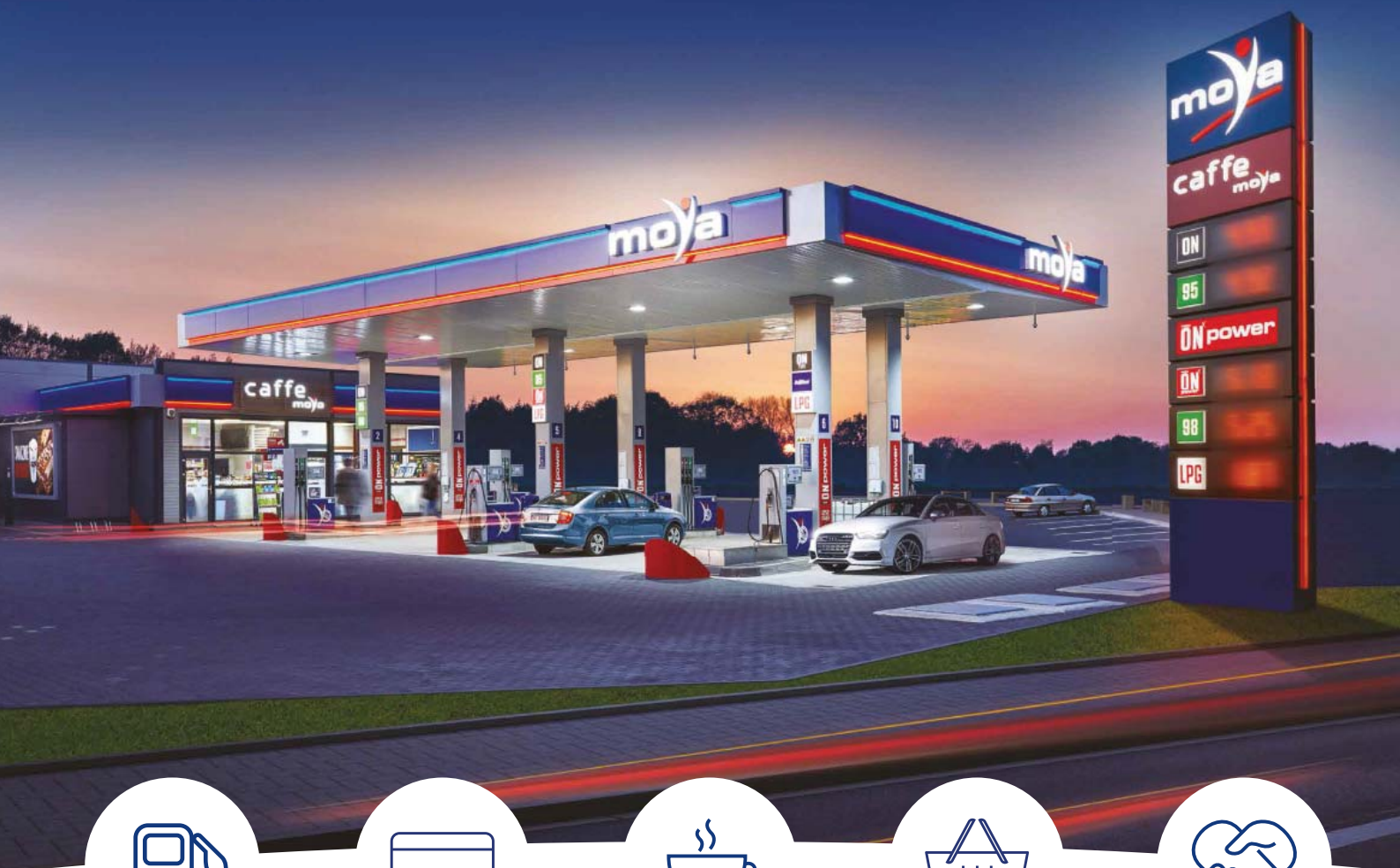
EuroCommerce oraz GS1 in Europe wypracowały i opublikowały wspólne stanowisko popierające koncepcję Cyfrowego Paszportu Produktowego. Obie organizacje dostrzegają potencjał paszportu produktowego w umacnianiu firm i konsumentów przy podejmowaniu dobrych decyzji inwestycyjnych i zakupowych nakierowanych na zrównoważony rozwój. Ten potencjał zadziała, gdy paszport produktowy będzie wykorzystywał otwarte globalne standardy produktowe już stosowane przez firmy i umożliwi prosty dostęp konsumentom do danych przez skanowanie kodów lub w sklepie. Polska Izba Handlu i Dystrybucji oraz GS1 Polska będą wspólnie wspierać opublikowane założenia Cyfrowego Paszportu Produktowego i promować jego koncepcję wśród swoich interesariuszy. Przy wykorzystaniu odpowiedniej struktury danych, Cyfrowy Paszport Produktowy może umożliwić efektywniejszą realizację celów polityki UE oraz celów samej branży, co przełoży się na korzyści dla konsumenta. Paszport może pozwolić na lepsze zarządzanie danymi produktów, efektywniej je współdzielić w ramach globalnych łańcuchów dostaw.

Kiedy paszport stanie się powszechny?

Uchwalone przez Parlament Europejski przepisy uruchamiają procedurę legislacyjną, która wymaga zaangażowania Parlamentu Europejskiego oraz Komisji. Proces ten może trwać do 16-18 miesięcy. |

MOYA.

Więcej niż dobre paliwa.



**Najwyższej
jakości
paliwa**



Program
dla klientów
biznesowych
MOYA Firma



Koncept
kawiarniano
-gastronomiczny
Caffe MOYA



Dobrze
zaopatrzone
**sklepy
convenience**



Partnerska
**współpraca
biznesowa**

www.moyastacja.pl

Zeskanuj QR Code
i zobacz wszystkie
nasze lokalizacje!





W sieci MOYA znajduje się wiele stacji automatycznych, które położone są przy głównych szlakach transportowych. Ich oferta skierowana jest wyłącznie do obsługi klientów flotowych

MOYA FIRMA – ELASTYCZNE ROZWIĄZANIE DLA FLOT

Niezwykle istotnym narzędziem dla każdego menedżera floty są karty paliwowe. MOYA – najszybciej rozwijająca się sieć stacji paliw w Polsce – oferuje swoim klientom biznesowym karty paliwowe MOYA Firma. Rozwiązanie to dostosowane jest do wymagań firm – ich wielkości, liczby i rodzajów pojazdów, a także ilości tankowanego paliwa. Ponieważ oczekiwania klientów w zakresie oferowanych na stacjach usług rosną, jednym z dodatkowych rozwiązań w ramach kart paliwowych MOYA Firma jest aplikacja mobilna.

Najważniejszym zadaniem karty paliwowej MOYA Firma jest umożliwienie użytkownikom optymalizacji kosztów poprzez atrakcyjne rabaty na paliwa oraz uproszczenie procesu rozliczania tankowania poprzez wystawianie zbiorczych faktur. Stosowanie tych kart ponadto zapewnia pełną kontrolę nad dokonanymi tankowaniami poprzez panel klienta oraz aplikację mobilną. Oferta MOYA Firma to również możliwość bezpłatnego ubezpieczenia każdego użytkownika karty paliwowej – pakiet NNW to kolejna forma oszczędności dla pracodawcy.

Rozliczenia – pod pełną kontrolą

Menedżerowie flot doceniają kwestie związane z rozliczeniami za usługi. Karta MOYA Firma umożliwia optymalny dla każdej firmy sposób rozliczenia tankowania, oferuje atrakcyjne warunki handlowe, zbiorcze fakturowanie i raportowanie za ustalone okresy. Bardzo istotnym uzupełnieniem programu MOYA Firma jest aplikacja mobilna pod tą samą nazwą. Oferuje ona dwa profile funkcjonowania.

Profil właściciela pozwala na sprawne zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad przebiegiem procesu tankowania pojazdów. Użytkownik ma wgląd w transakcje z dowolnych przedziałów czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie

Najważniejszym zadaniem karty paliwowej MOYA Firma jest umożliwienie użytkownikom optymalizacji kosztów poprzez atrakcyjne rabaty na paliwa oraz uproszczenie procesu rozliczania tankowania poprzez wystawianie zbiorczych faktur.

bez użycia fizycznej karty na wszystkich stacjach sieci (obsługowych, samoobsługowych i automatycznych). Oferuje także nawigację i aktualną mapę stacji MOYA.

Coraz większy zasięg

Oferta MOYA Firma jest dostosowana do różnicowanego grona odbiorców. Karty MOYA Firma honorowane są na każdej z niemal 400 stacji MOYA w Polsce.

W sieci MOYA znajduje się także wiele stacji automatycznych, które położone są przy głównych szlakach transportowych. Ich oferta skierowana jest wyłącznie do obsługi klientów flotowych. Tankowanie na stacjach automatycznych odbywa się błyskawicznie, a płatność za paliwo dokonywana jest w zewnętrznym terminalu.

Oferta MOYA Firma ma zasięg międzynarodowy dzięki ubiegłorocznej akwizycji holenderskiej spółki The Fuel Company, emitenta i operatora kart paliwowych TFC. Karty TFC akceptowane są na ponad 8 tys. stacjach w 18 krajach Europy. W ramach usług TFC klienci MOYA Firma, oprócz zapewnienia cen za paliwo i bezgotówkowych rozliczeń, mają możliwość także rozliczania opłat drogowych oraz szybkiego zwrotu podatku VAT i akcyzy za zakupione zagranicą paliwo. Co więcej, TFC oferuje w ramach swoich usług również stacje tankowania LNG w kluczowych pod względem lokalizacji miejscach w Europie.

Plany na przyszłość

Plany rozwoju oferty MOYA Firma zakładają wprowadzenie szeregu nowych możliwości, rozwiązań oraz narzędzi, które usprawnią zarządzanie flotą samochodową i pozwolą jeszcze bardziej zoptymalizować wydatki. Duży nacisk położony jest na dalszy rozwój aplikacji mobilnej. Spółka dąży do tego, by była ona jak najbardziej funkcjonalna, intuicyjna i przyjazna dla użytkowników, czyli kierowców i osób zarządzających flotą pojazdów lub właścicieli firm transportowych.

Należy podkreślić, że otwierane są kolejne stacje automatyczne – przeznaczone dla klientów flotowych. Lokalizowane są

one w dużych aglomeracjach miejskich, jak i przy ważnych szlakach transportowych – w miejscach, strategicznych z punktu widzenia krajowej i międzynarodowej logistyki.

Stacje paliw MOYA – więcej niż dobre paliwa

Stacje paliw MOYA oferują najwyższej jakości paliwa – benzynę 95, 98, olej

napędowy oraz uszlachetniony diesel, ON MOYA Power, a także LPG. Dzięki szczegółowej kontroli jakości w całym łańcuchu dostaw, paliwa oferowane na stacjach MOYA zachowują wszystkie wymagane parametry. Jakość paliw jest stale kontrolowana przez niezależne laboratorium JS Hamilton Poland.

Jednak MOYA to nie tylko paliwa. Na większości obsługiwanych stacji MOYA działa

koncept gastronomiczno-kawiarniany Caffè MOYA, w którym klienci mogą skosztować hot-dogów, zapiekane, świeżych kanapek, burgerów, dań obiadowych i pizzy. Dostępny jest szeroki asortyment ciastek, rogalików i muffinek, do tego aromatyczna kawa.

Stacje paliw MOYA to także wielobranżowe sklepy typu convenience. Artykuły dostępne z logo MOYA występują w dobrych cenach i w wysokiej jakości.

Wśród nich najbardziej popularnym jest napój energetyzujący MOYA Energia. Sklepy to szeroka oferta przekąsek, napojów, słodczy czy artykułów przemysłowych i higienicznych. Nie brakuje również artykułów motoryzacyjnych i środków eksploatacyjnych do pojazdów: olejów silnikowych, płynów do spryskiwaczy, płynów do chłodziwy czy pasów do mocowania ładunku. **I**



W panelu badawczym Sustainalytics (mierzącym poziom realizacji ESG) DKV Mobility sklasyfikowana została w gronie 2% firm najlepiej realizujących odpowiedzialne prowadzenie biznesu

ZIELONA STRATEGIA ESG W DKV MOBILITY

DKV Mobility opublikowała „Raport o zrównoważonym rozwoju 2021”, który podkreśla postępy firmy w realizacji jej zielonych zobowiązań, a także strategii ESG, która obejmuje dziesięć celów na 2025 rok.

ESG to podejście opisujące czynniki pozafinansowe, które pomagają biznesowi raportować ich realne zaangażowanie na rzecz zrównoważonej przyszłości. Obejmuje wskaźniki środowiskowe (Environmental), społeczne (Social) i ład korporacyjny (Corporate Governance).

Ochrona środowiska w parze z biznesem

Jedną z branż, która w dużym stopniu odciska swoje piętno na kondycji środowiska i dobrobycie społeczeństw, z którą związana jest DKV Mobility, jest transport. Mimo to w 2021 r. firma ta zmniejszyła emisję gazów cieplarnianych (GHG) o 43% w porównaniu z rokiem bazowym

2019. W ciągu roku prawie podwoiła swoją sieć punktów ładowania pojazdów elektrycznych i rozszerzyła sieć akceptacji dla stacji paliw alternatywnych w Europie. Ponadto rozwinęła swoją strategię ESG i poczyniła znaczne postępy, szczególnie w promowaniu różnorodności płci oraz w realizacji ambicji związanych z obywatelstwem korporacyjnym.

– W roku 2021 doświadczyliśmy dynamicznego rozwoju biznesu przy jednoczesnym zmniejszeniu emisji gazów cieplarnianych (GHG). Najbardziej cieszy nas, że udało się tak nakierować nasz rozwój, aby działania na rzecz ochrony środowiska szły w parze z dobrymi wynikami biznesowymi. Zgodnie ze strategią DKV Mobility, nasze produkty mają pomagać klientom w przechodzeniu na alternatywne źródła energii – mówi

Marco van Kalveveen, dyrektor generalny DKV Mobility.

Przeście w kierunku ekologicznego transportu

Rok po zobowiązaniu, by do 2023 r. więcej redukować niż emitować szkodliwych substancji do atmosfery wyniki DKV Mobility są bardzo obiecujące. W porównaniu z rokiem bazowym 2019 emisje gazów cieplarnianych w 2021 zostały obniżone o 43%. W ciągu zaledwie jednego roku niemal dwukrotnie udało się zwiększyć liczbę punktów ładowania aut elektrycznych, współpracujących z DKV. Obecnie jest to około 310 tys. obiektów, w stosunku do około 240 tys. na koniec 2021 r. Łączny wolumen sprzedaży paliw alternatywnych wzrósł rok do roku o 141%. Natomiast sieć stacji oferujących CNG, LNG i wodór, które akceptują kartę DKV, powiększyła się o 24%. Aktualnie jest ich około 20 tys.

Strategia ESG uznana przez agencje ratingowe

Oprócz ambitnych celów klimatycznych, DKV Mobility kontynuuje działania związane z rozwojem zasobów ludzkich. Firma planuje do 2025 r. zwiększyć udział kobiet wśród kadry kierowniczej do 35%. Już teraz osiągnięto parytet (50/50%) płci, jeśli chodzi o zatrudnienie na wszystkich poziomach stanowisk.

Opisany wyżej wysiłek został nagrodzony w 2021 r. złotym medalem przyznawanym przez EcoVadis, niezależną agencję ratingową, oceniającą ponad 90 tys. firm. Ta ocena plasuje DKV Mobility wśród 3% najlepszych firm z kategorii „inna działalność usługowa wspierająca biznes”.

Z kolei w panelu badawczym Sustainalytics (mierzącym poziom realizacji ESG) DKV Mobility sklasyfikowana została w gronie 2% firm najlepiej realizujących odpowiedzialne prowadzenie biznesu – spośród 15 tys. podmiotów ocenianych na całym świecie. **I**



Fot. MAN

Kolejne fale pandemii i lockdownów, wojna w Ukrainie, kryzys energetyczny, inflacja – wszystkie te czynniki mają wpływ na rynek przewozowy

W KRAINIE „CZARNYCH ŁABĘDZI”

Niestabilne ceny za fracht, cotygodniowe lub miesięczne korekty paliwowe w umowach, presja na wyższe stawki dla kierowców – to wyzwania, z którymi przyjdzie się mierzyć przez najbliższe miesiące uczestnikom rynku TSL.

Tak wynika z raportu “Market Insights ON”, nowej analizy danych z rynku transportowego. Jak mogą radzić sobie producenci i firmy handlowe w tej chaotycznej sytuacji? Menedżerowie logistyki nie mają wątpliwości: pozostaje elastyczne reagowanie na sytuację rynkową i uzyskiwanie powierzchni ładunkowej z różnych źródeł.

Coraz więcej nieprzewidywalnych zjawisk

Eksperci “Market Insights ON” przeanalizowali dane z rynku transportowego z ostatnich dwóch lat, próbując jednocześnie wyciągnąć wnioski na najbliższe miesiące. Kolejne fale pandemii i lockdownów, wojna w Ukrainie, kryzys energetyczny, inflacja – wszystkie te czynniki mają wpływ na rynek przewozowy.

– Słyszałem ostatnio celny dowcip, który opowiadają sobie spedytorzy. Co jest lepsze: przewoźnik kontraktowy czy Boże Narodzenie? Oczywiście przewoźnik kontraktowy, ale Boże Narodzenie jest częściej – komentuje Rafał Jabłoński, CEO w System Transport, jeden z ekspertów w Market Insights ON.

ssima Nicholasa Taleba. – Chodzi o to, że prognozy się często nie sprawdzają, bo pojawiają się jakieś zjawiska nieprzewidywalne. Rynek transportowy i cała gospodarka co rusz targane są takimi właśnie „czarnymi łabędziami” – dodaje.

Co czeka łańcuchy dostaw?

Autorzy analizy w Market Insights ON starają się wywnioskować na podstawie dostępnych danych, co czeka łańcuchy dostaw w najbliższych miesiącach: jak mogą kształtować się ceny frachtu, paliwa, jaka może być wyso-

Rynek transportowy w najbliższym czasie będzie pod wpływem wielu różnych wydarzeń, ale niekoniecznie gwałtownych i niespodziewanych.

kość inflacji i dostępność nowych ciężarówek.

– Jeśli już mielibyśmy nawiązywać do metafory z łabędziami, to powiedziałbym, że raczej możemy spodziewać się szarych łabędzi. Rynek transportowy będzie bowiem w najbliższym czasie pod wpływem

Market Insights ON
Dane ze świata transportu

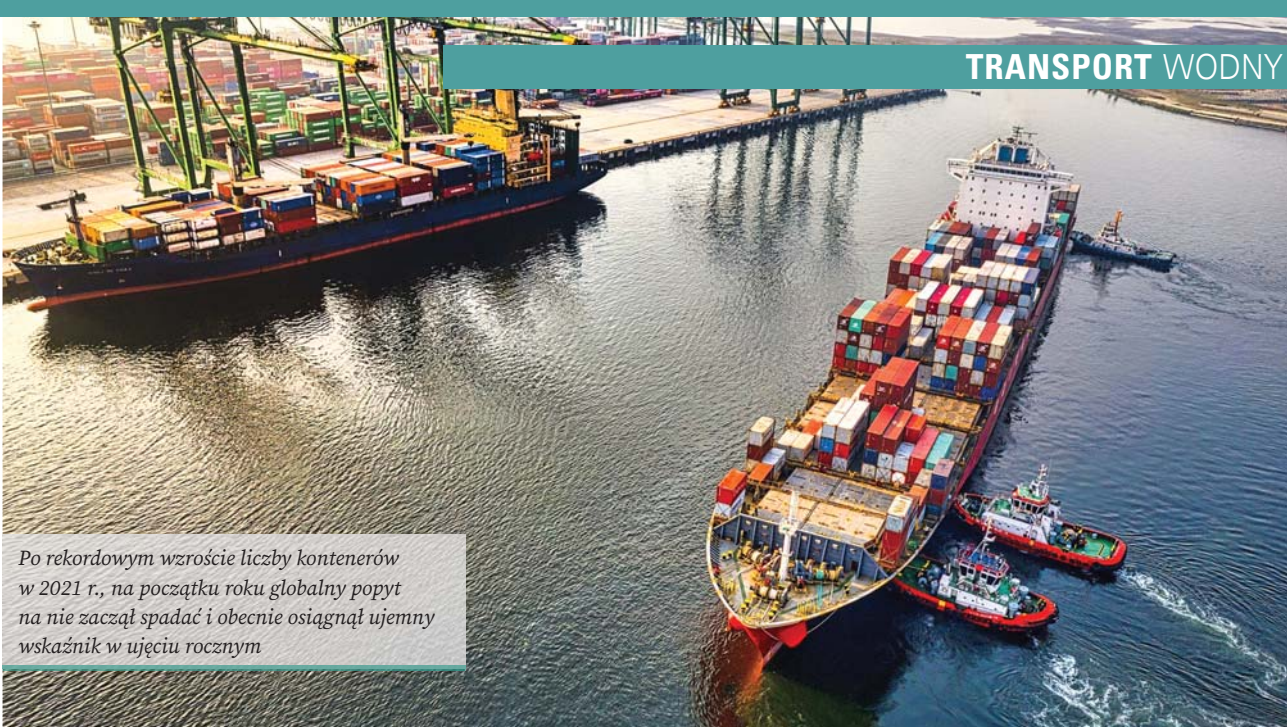
BEZPŁATNY RAPORT

Piotr Roczniak z Trans.eu w odniesieniu do obecnej sytuacji używa metafory „czarnego łabędzia”. To pojęcie wprowadzone kilkanaście lat temu przez wybitnego statystyka i ekonomistę Na-

wielu różnych wydarzeń, ale niekoniecznie gwałtownych i niespodziewanych – mówi dr Jacek Karcz, ekspert w dziedzinie transportu drogowego i kurierskiego, doradca w Gruber Logistics. |

Szczegółowe dane w pierwszym numerze Market Insights ON. Do pobrania bezpłatnie: <https://lp.cargoan.eu/pl/marketinsights-1>

Wydawcą raportu jest CargoON, dostawca zautomatyzowanego i elastycznego systemu do zarządzania transportem drogowym, należący do Grupy Trans.eu.



Po rekordowym wzroście liczby kontenerów w 2021 r., na początku roku globalny popyt na nie zaczął spadać i obecnie osiągnął ujemny wskaźnik w ujęciu rocznym

JAK PRZYGOTOWAĆ SIĘ NA WYZWANIA GLOBALNYCH ŁAŃCUCHÓW DOSTAW?

Zawirowania na globalnym rynku żeglugowym wywołane przez wiele czynników, jak chociażby pandemia, poważnie zakłóciły łańcuchy dostaw. Odczuwają to już nie tylko importerzy i eksporterzy, ale także konsumenci. Jak obecnie wygląda sytuacja na rynku i co jest największym wyzwaniem? – komentuje Hillebrand Gori, operator wyspecjalizowany w logistyce dla beverage, w tym spedycji morskiej.

W czerwcu światowa flota kontenerowa osiągnęła kamień milowy w dostępności wolnej przestrzeni kontenerowej – 25 mln TEU (+3 % r/r), a do końca roku prognozowany wzrost ma wynieść 3,5%. Portfel zamówień nowej powierzchni ładunkowej wynosi 7 mln TEU, z dostawą na lata 2023 i 2024, co stanowi równowartość 27% obecnej floty. Co warto podkreślić, to bezprecedensowy wskaźnik od 2011 r., kiedy dostępność nowej powierzchni ładunkowej wynosiła tylko 15 mln TEU. Przewiduje się, że nominalna flota ma wzrosnąć o 8% w 2023 r. i 9% w 2024 r., bez uwzględnienia opóźnień lub złomowania.

Spowalnia globalny popyt na kontenery

Po rekordowym wzroście popytu na kontenery w 2021 r., na początku roku, globalny popyt na nie zaczął spadać i obecnie osiągnął ujemny wskaźnik w ujęciu rocznym. Uwzględniając wpływ na światową gospodarkę wojny w Ukrainie i chińskiej polityki „zero COVID”, w kwietniu popyt na kontenery zmniejszył się o 4%. Spadek globalnego popytu od początku roku pozostaje na poziomie

–1,5%. Regionem, który w największym stopniu odczuwa jego skutki, jest Afryka.

Stawki spot spadają, ale wciąż są na wysokim poziomie

Jak pokazuje Drewry's World Container Freight Index, w lipcu stawki za fracht morski spadły o 17%, w porównaniu do stycznia. Ale to wciąż o 300% więcej niż w styczniu 2020 r. i o 5% więcej niż w czerwcu 2021 r. Uwzględniając możliwość wystąpienia m.in. nowych zakłóceń, nie należy spodziewać się większych zmian w stawkach oceanicznych.

Wydłuża się czas tranzytu

Jednym z największych wyzwań, przed którymi stoi dziś światowy przemysł żeglugowy jest też *transit-time*. Pandemia zmieniła międzynarodowy handel. Globalny kryzys kontenerowy zakłócił przepływ towarów, co nadawcy odczuli w braku dostępności kontenerów. To właśnie te czynniki wpłynęły nie tylko na wzrost stawek, ale także wydłużenie czasu tranzytu. W maju wolumen przewozów z Europy na wschodnie wybrzeże USA wzrósł o 42% r/r. W czerwcu armatorzy zrezygnowali z 27 rejsów ze względu na zatory i pozaplanowe usłu-



W perspektywie długoterminowej oczekuje się, że stawki frachtowe pozostaną na wysokim poziomie, ze względu na utrzymanie stawek czarterowych, wysokich kosztów paliwa i zatory w przeładunkach kontenerów w portach, co przekłada się na dostępność pustych kontenerów

gi, a jednocześnie jeden z przewoźników uruchomił nowe serwisy: między Europą Płn. a Meksykiem oraz Bliskim Wschodem a USA. Na niskim poziomie wciąż utrzymuje się terminowość dostaw. Według Sea-Intelligence, w maju br. na trasie Ameryka Płn.-Europa do portów punktualnie wpłynęło 28,9% statków, a średni czas opóźnienia wyniósł ok. 6 dni.

Brak kontenerów odczuwają też konsumenci

Na globalne łańcuchy dostaw negatywny wpływ ma niedobór kontenerów. Odpowiada za to m.in. zatłoczenie w portach spowodowane brakiem siły roboczej, będące skutkiem pandemii Covid. Trzeba pamiętać, że wciąż stanowi ona zagrożenie zgodnie z przewidywaniami, będzie trwać do 2023 r. Kluczowa jest też zmiana zachowań zakupowych konsumentów, a co się z nią wiąże, nieregularność i zmienny popyt. Co więc oznacza brak dostępności wolnych kontenerów dla konsumentów? Przede wszystkim zmniejszone dostawy, puste półki i brak niektórych produktów a także wzrost ich cen. Obecnie nic nie wskazuje na to, że w najbliższym czasie sytuacja może się poprawić.

Co dalej? – wyzwania i prognozy

Mimo niewielkiego spadku wolumenów, dla portów i operatorów intermodalnych nadal wyzwaniem są nadchodzące przepływy towarów i zaległości ładunkowe. Kongestia, która poprawiała się w portach na zachodnim wybrzeżu USA, pogorszyła się w Europie i na wschodnim wybrzeżu USA. To wpływa na nieefek-

tywne wykorzystanie wolnej powierzchni ładunkowej. Wciąż trzeba liczyć się też z ryzykiem powrotu kolejnych fal Covid i wprowadzania nowych ograniczeń.

W perspektywie długoterminowej oczekuje się, że stawki frachtowe pozostaną na

ści łańcucha dostaw. Dlatego tak ważne jest monitorowanie zmian i wprowadzanych ograniczeń oraz odpowiednie planowanie dostaw. Jak można zmniejszyć negatywne skutki braku kontenerów? Eksperti Hillebrand Gori rekomendują



Kongestia, która poprawiała się w portach na zachodnim wybrzeżu USA, pogorszyła się w Europie i na wschodnim wybrzeżu USA. To wpływa na nieefektywne wykorzystanie wolnej powierzchni ładunkowej

wysokim poziomie, ze względu na m.in.: utrzymanie stawek czarterowych, wysokich kosztów paliwa i zatory w przeładunkach kontenerów w portach, co przekłada się na dostępność pustych kontenerów. Kluczowe znaczenie będzie miał też wzrost kosztów zatrudnienia oraz problemy z dostępnością pracowników w portach.

Logistyka dla beverage – przygotowani na wyzwania

Dla branży beverage i alkoholowej kluczowe znaczenie ma zachowanie ciągło-

zwiększenie zapasów i uwzględnianie w planach dostaw możliwości wydłużenia terminu realizacji zamówień, przy jednoczesnym krótszym czasie dostępności kontenerów. Priorytetowe znaczenie powinno mieć zabezpieczenie zdolności przewozowych w ramach kontraktów długoterminowych. Trzeba też uwzględnić wyższe opłaty związane z opóźnieniami i tzw. „wąskimi gardłami” w transporcie lądowym. W przypadku bardzo pilnych dostaw warto alternatywnie rozważyć skorzystanie z transportu lotniczego. Kluczowe znaczenie dla beverage ma też wybór doświadczonej firmy logistycznej, która zapewni terminową i bezpieczną dostawę towarów, z zachowaniem ich jakości oraz świeżości. Co warto podkreślić, Hillebrand, jako część DHL Global Forwarding, Freight i dzięki połączeniu z Gori, zyskał nowe możliwości rozwoju oraz wykorzystania potencjału silnej, globalnej sieci logistycznej. To pozwala operatorowi na przygotowanie dedykowanych rozwiązań transportowych, które zapewniają ciągłość łańcucha dostaw w tak niepewnych czasach. |

HILLEBRAND GORI

Hillebrand GORI a company of **DHL**

- Firma logistyczna Hillebrand powstała w 1844 roku w Mainz w Niemczech. Po ponad 177 latach działalności jest dziś wiodącym światowym operatorem logistycznym i dostawcą łańcuchów dostaw dla producentów napojów i alkoholi.
- Działając jako globalna sieć w 90 krajach, Hillebrand osiągnął przychody na poziomie ok. 1,4 mld EUR.
- Zatrudnia ok. 2,7 tys. pracowników, wyspecjalizowanych w obsłudze tzw. beverage market. Oferuje najwyższej klasy usługi logistyczne, transportowe i spedycyjne (fracht morski, lotniczy, drogowy, kolejowy) oraz celne, a także narzędzia informatyczne i rozwiązania technologiczne dla klientów.
- Współpracuje z największymi globalnymi producentami, np. Diageo, Beam Santory czy Brown-Forman, jak i lokalnymi dostawcami alkoholi i napojów.
- W 2022 r. Hillebrand został przejęty przez Grupę Deutsche Post DHL i jest częścią dywizji DHL Global Forwarding, Freight. Po integracji z Gori rozwija specjalistyczne usługi logistyczne dla napojów, piwa, wina i alkoholi spirytusowych, pod jedną marką „Hillebrand Gori – a DHL company”.
- W Polsce firma Hillebrand działa od 2013 r. z siedzibą w Gdyni, gdzie oprócz usług logistycznych wspiera też klientów w zdobywaniu rynków zagranicznych.

Najnowszy raport „State of the Industry”, opracowany przez ekspertów Hillebrand Gori dostępny jest na stronie:
https://hillebrand.com/docs/default-source/android-app/state-of-the-industry-july-2022.pdf?sfvrsn=db43da4c_1



Odszkodowanie za obydwie szkody przysługuje tylko wtedy, gdy przyczyny są różne

OPÓŹNIENIE DOSTAWY – MOŻLIWOŚĆ ZASTOSOWANIA ODPOWIEDZIALNOŚCI OGRANICZONEJ DO KWOTY PRZEWOŹNEGO (art. 23 ust. 5 CMR)

W czerwcowym numerze TSL Biznes Lutz zwracał uwagę przewoźnikom, że w przypadku szkód powstałych w sektorze drogowego transportu towarów, powinni przestrzegać terminów przedawnień. Dziś zajmiemy się wątpliwościami przewoźników co do prawidłowości zgłaszanych wobec nich roszczeń odszkodowawczych.

Załóżmy, że z powodu poważnej awarii, przewoźnik któremu powierzono transport pomarańcze, dostarcza towar dopiero po uzgodnionym terminie dostawy. Z powodu opóźnienia wszystkie pomarańcze zostały narażone na uszkodzenie i w momencie dostarczenia ich do odbiorcy miały już obniżoną wartość. Odbiorca uważa, że towar został uszkodzony i domaga się odszkodowania odpowiadającego obniżeniu jego wartości (art. 25 w związku z art. 23 ust. 1-4 CMR). Przewoźnik podnosi, że szkoda została spowodowana opóźnieniem, dlatego też przysługuje odszkodowanie tylko do wysokości przewoźnego (art. 23 ust. 5 CMR). Komu należy przyznać rację?

Rację ma odbiorca

Szkody powstałe w towarze (zwane równieżzkodami w substancji przesytki), jeżeli powstały w wyniku opóźnienia dostawy, podlegają odszkodowaniu zgodnie z art. 25 w związku z art. 23 ust. 1-4 CMR. Nie ma tu zastosowania ograniczenie odpowiedzialności do wysokości uzgodnionego przewoźnego.

Jeżeli odbiorca, oprócz szkody w substancji towaru, poniesie także szkodę majątkową, należy sprawdzić – zgodnie z międzynarodowym orzecnictwem – czy obie szkody wynikają z tej samej przyczyny, czy też nie. Odszkodowanie za obydwie szkody przysługuje tylko wtedy, gdy przyczyny są różne, co ilustruje poniższy przykład.

Przyczyny czasem pozornie różne

Jak należałoby ocenić tę sytuację, gdyby pomarańcze wypadły na drogę podczas transportu i wszystkie uległyby uszkodzeniu, a opóźnienie dostawy wynikałoby z konieczności ich zebrania, w związku z czym odbiorca poniósłby np. koszty za wynajem powierzchni na swoje stoisko targowe, które wówczas stałoby puste?

Szkody powstałe w towarze, jeżeli powstały w wyniku opóźnienia dostawy, podlegają odszkodowaniu zgodnie z art. 25 w związku z art. 23 ust. 1-4 CMR. Nie ma tu zastosowania ograniczenie odpowiedzialności do wysokości uzgodnionego przewoźnego.

Również i w tym przypadku można dochodzić jedynie odszkodowania za szkodę w towarze zgodnie z wymienionymi wcześniej przepisami, regulującymi kwestię odpowiedzialności. Szkoda spowodowana opóźnieniem, dotycząca majątku odbiorcy – w tym przypadku koszt wynajmu powierzchni – nie podlega dodatkowej rekompensacie, ponieważ szkoda w towarze i szkoda majątkowa mają tę samą przyczynę (wypadnięcie pomarańczy z ciężarówki). Należy jednak zauważyć, że nie wszystkie sądy rozstrzygnęłyby tę kwestię jednakowo.

Wątpliwości w sprawie roszczeń

W praktyce wielu przewoźników ma stale wątpliwości co do prawidłowości i kompletności zgłaszanych wobec nich roszczeń odszkodowawczych. Mamy nadzieję, że dzięki tej publikacji udało się wyjaśnić Czytelnikom kwestie, które zostały w nim omówione. W przypadku jakichkolwiek pytań prosimy o kontakt z firmą LUTZ ASSEKURANZ. I



→ www.lutz-assekuranz.eu

STABILIZACJA, A NAWET DALSZE WYHAMOWANIE

Po bardzo dobrym 2021 roku, w którym branża leasingowa sfinansowała inwestycje o wartości 88 mld. zł, przy ponad 30-procentowej dynamice rozwoju rynku, pierwsze sześć miesięcy bieżącego roku wyraźnie wskazują na stabilizację obrotów. Złożyło się na nią kilka czynników.

Do zaburzeń w łańcuchach dostaw i ograniczonego dostępu do dóbr inwestycyjnych dołączyła wysoka inflacja i następujący wzrost stóp procentowych oraz wzrost cen wyrobów gotowych. Wszystkie te czynniki odbiły się negatywnie na tempie rozwoju finansowania inwestycji, w tym także poprzez leasing.

Najgorzej w mniejszych przedsiębiorstwach

W szczególności odczuli to najmniejsze przedsiębiorstwa, o obrotach rocznych nieprzekraczających 5 mln zł, które albo wstrzymywały się z podjęciem decyzji inwestycyjnych, albo z nich rezygnowały. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy tego roku ich udział w łącznym finansowaniu udzielonym przez branżę leasingową zmniejszył się z 54,1% do 50,6%. Wzrósł natomiast z 25,4% do 28,3% udział największych firm, czyli tych o obrotach rocznych powyżej 20 mln zł.

Pomimo turbulencji

W I połowie 2022 r. branża leasingowa sfinansowała inwestycje o wartości 41,6 mld. zł, czyli na poziomie nieznacz-

nie niższym niż w podobnym okresie ubiegłego roku. Jednocześnie o 7% r/r wzrosła łączna wartość aktywów będących w użytkowaniu firm leasingowych, przekraczając poziom 172 mld. zł, czyli osiągając tym samym wyższy poziom od salda kredytów inwestycyjnych udzielonych przez banki firmom na rynku ruchomości. Dane te potwierdzają, że pomimo okresowych turbulencji w gospodarce rynek leasingu od wielu lat rozwija się stabilnie.

Duży wpływ niepewnej sytuacji

Najwyższą dynamikę (10,1% r/r) branża leasingowa osiągnęła w segmencie maszyn i urządzeń, w którym sfinansowano transakcje o wartości 12,3 mld. zł, najniższą w segmencie pojazdów lekkich (-11,4% r/r). W tym ostatnim przypadku na gorsze wyniki, poza wzrostem cen pojazdów, miało wpływ znaczne pogorszenie się nastrojów konsumenckich wywołane wysoką inflacją oraz niepewną sytuacją geopolityczną.

Segment pojazdów ciężkich, który w 2021 roku osiągnął dynamikę na poziomie 63%, w I połowie 2022 r. wyhamował, utrzymując jednak dodatnią



Andrzej Sugajski

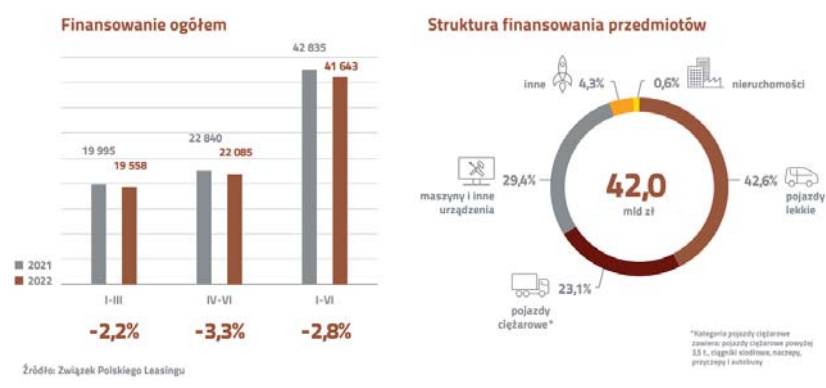
dynamikę wzrostu na poziomie 2,4%. Pozytywną dynamikę, w tym segmencie rynku, branża zawdzięcza przede wszystkim zainteresowaniu klientów samochodami ciężarowymi o ładowności powyżej 3,5 t oraz finansowaniu autobusów miejskich.

Czy dalsze hamowanie?

W ocenie firm leasingowych, uczestniczących w cyklicznym badaniu organizowanym przez ZPL, w III kwartale br. nastąpi dalsze wyhamowanie rozwoju rynku finansowania pojazdów ciężkich. Natomiast pozytywne perspektywy przewidywane są dla rozwoju segmentu pojazdów lekkich oraz maszyn i urządzeń. W III kwartale branża spodziewa się kontynuacji trendu zmniejszającej się ilości napływających wniosków leasingowych przy jednoczesnym wzroście ich wartości. W całym 2022 r. szacujemy, że branża leasingowa sfinansuje inwestycje o wartości ok. 84 mld. zł. **I**

Andrzej Sugajski,
prezes zarządu,
Związek Polskiego Leasingu

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



W DOBIE PAKIETU MOBILNOŚCI DOBRA REPUTACJĘ MOŻNA STRACIĆ SZYBCIEJ

NOWA KLASYFIKACJA NARUSZEŃ W UNII EUROPEJSKIEJ

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej rozszerzył się o kolejne zapisy. Rozporządzenia opublikowane trzy miesiące temu są konsekwencją zmian zainicjowanych przez pakiet mobilności.

Do pierwszej fali nowości zalicza się specjalny rating przewoźników, który klasyfikuje firmy ze względu na ocenę ryzyka wystąpienia naruszeń w przedsiębiorstwie według jednolitego wzoru, dostępnego dla krajów Unii Europejskiej. Dodatkowo, dane przedsiębiorstwo transportowe będzie wyświetlać się inspektorom na odpowiedni kolor w zależności od wyliczonej średniej naruszeń na pojazd w ciągu ostatnich dwóch lat. Drugi przepis aktualizuje rozporządzenie (UE) 2016/403, określając stopień nowych naruszeń wprowadzonych w 2020 i 2022 przez pakiet mobilności. Brak przestrzegania tych norm sprawia, że jeszcze bardziej nabiera na znaczeniu dobra reputacja przewoźników.

– Zmieniły się zasady liczenia średniej bardzo poważnych naruszeń w przedsiębiorstwie do celów wszczęcia postępo-

wania oceny dobrej reputacji. Wcześniej można było ją stracić w wyniku trzech bardzo poważnych naruszeń przeliczonych średnio na każdego zatrudnionego kierowcę w ciągu roku. Aktualnie wystarczą trzy bardzo poważne naruszenia liczone na średnią liczbę pojazdów w ciągu roku, a warto zaznaczyć, że przedsię-

szybciej – zauważa Mateusz Włoch, ekspert ds. rozwoju i szkoleń, Grupa Inelo.

Mobilna wizytówka

Dobra reputacja jest potwierdzeniem, że przedsiębiorstwo transportowe speł-

Każdy kraj jest zobligowany do kontroli wszystkich skategoryzowanych naruszeń w całej Unii Europejskiej, a tym samym musi się dostosować do przepisów pakietu mobilności. Przed zmianami w klasyfikacji naruszeń niektóre państwa nie nadzorowały tych nowych wykroczeń.

biorstwa transportowe zazwyczaj mają mniej pojazdów niż kierowców, co oznacza, że dobrą reputację można stracić

nia wszystkie wymagania rzetelnego przewoźnika. Co więcej, dobra reputacja przewoźnika jest elementem niezbęd-

Wszelkie naruszenia mogą być powodem do wszczęcia postępowania oceny dobrej reputacji firmy transportowej. W konsekwencji zagrożona zostaje licencja przewoźnika

nym do kontynuowania działalności gospodarczej. Wszelkie naruszenia mogą być powodem do wszczęcia postępowania oceny dobrej reputacji firmy transportowej. W konsekwencji zagrożona zostaje licencja przewoźnika.

– Nasi eksperci z OCRK bardzo często pomagają w sprawach związanych z oceną dobrej reputacji. Wiele problemów powstaje z uwagi na przeoczenia i nadmiar obowiązków, dlatego też niezbędne jest wsparcie przewoźników w tej kwestii, zwłaszcza, że mówimy o ryzyku zawieszenia licencji i braku możliwości wykonywania zawodu – zaznacza Mateusz Włoch.

Warto pamiętać, że uzyskanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie zwalnia właściciela firmy z dalszej troski o właściwy przebieg zarządzania operacjami. To właśnie dobra reputacja umożliwia dalszą pracę. Odpowiedzialność jednak nie leży wyłącznie po stronie właściciela firmy. Kierowca ma również obowiązek przestrzegać zasady, które mogłyby zapobiec ewentualnemu postępowaniu kontrolnemu. Dlatego też odpowiednia edukacja pracowników oraz dostarczanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych optymalizuje przebieg każdego zlecenia i zwiększa konkurencyjność firmy transportowej na rynku. Jest to szczególnie ważne, ponieważ liczba postępowań i przewoźników, którzy stracili reputację systematycznie wzrasta.

– Jak wynika z najnowszych danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w ostatnim półroczu 2022 r. dobrą reputację straciło 49 osób, z czego 39 przedsiębiorców, a 10 zarządzających transportem. W analogicznym okresie w 2021 roku liczba ta była nieco mniejsza i wynosiła 35 podmiotów, w tym 5 zarządzających transportem. Można z tego wnioskować, że problem utraty dobrej reputacji stopniowo narasta. War-

to pamiętać, że wszczęcie postępowania oceny dobrej reputacji przewoźnika nie jest tożsame z odebraniem uprawnień przewoźnikowi. Całe postępowanie jest wieloetapowe i przewoźnik może wnieść wyjaśnienia i dowody, które wskazują na właściwą organizację pracy. Decyzja o utracie dobrej reputacji to wstęp do kolejnego postępowania administracyjnego, które może zakończyć się zawieszeniem zezwolenia na wykonywanie przewozu drogowego – tłumaczy Mateusz Włoch.

Dobra reputacja przewoźnika a pakiet mobilności

Ten system rozliczenia przewoźników ma ogromne znaczenie w kontekście wprowadzanych zmian pakietu mobilności. Nowa klasyfikacja naruszeń UE wprowadza kolejne pozycje, które mogą podważyć status operatora transportowego. Na czym polega charakter zmian?

– Nowa klasyfikacja naruszeń definiuje nielegalne praktyki, które do tej pory

Dobłą reputację wcześniej można było stracić w wyniku trzech bardzo poważnych naruszeń, przeliczonych średnio na każdego zatrudnionego kierowcę w ciągu roku. Aktualnie wystarczą trzy bardzo poważne naruszenia liczone na średnią liczbę pojazdów w ciągu roku.

były nieokreślone, a są związane głównie z pakietem mobilności. Przykładowo, naruszenie obejmujące brak organizacji powrotu kierowcy do bazy, firmy lub domu raz na cztery tygodnie, nie było sklasyfikowane w żaden sposób. Po nowelizacji taka pozycja jest klasyfikowana jako bardzo poważne naruszenie – wyjaśnia



Matusz Włoch

Mateusz Włoch i dodaje, że szczególnie interesujący jest zapis o nieodpowiednim użyciu symboli państw podczas rozpoczęcia oraz zakończenia pracy, a także przekraczania granic, gdzie występuje

tutaj niezgodność. W polskim taryfikatorze to naruszenie jest klasyfikowane jako bardzo poważne, a z rozporządzenia unijnego wynika, że jest to naruszenie o kategorię niższą, czyli poważne.

Inne naruszenia odnoszą się do nieodpowiedniego stosowania oznaczeń korzystania z pociągów lub promów, całej grupy naruszeń dotyczących kabotażu czy całej grupy naruszeń związanych z delegowaniem i zgłaszaniem pracowników. To ostatnie naruszenie może kosztować zagranicznych przewoźników w Szwecji aż 60 tys. koron, czyli aż 26 tys. złotych. Warto również zaznaczyć, że od teraz każdy kraj jest zobligowany do kontroli wszystkich skategoryzowanych naruszeń w całej Unii Europejskiej, a tym samym musi się dostosować do przepisów pakietu mobilności. Przed zmianami w klasyfikacji naruszeń niektóre państwa nie nadzorowały tych nowych wykroczeń.

Co więcej, ustalony system naruszeń w czytelny sposób kategoryzuje określono-



Fot. Volvo

Uzyskanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego nie zwalnia właściciela firmy z dalszej troski o właściwy przebieg zarządzania operacjami. To właśnie dobra reputacja umożliwia dalszą pracę

ne sytuacje. Najpoważniejsze naruszenia (NN) odpowiadają okolicznościom, które najmocniej ingerują w przyjęte normy. Kolejny poziom to bardzo poważne naruszenia (BPN), za które uznaje się brak zgłoszenia delegowania lub niedostosowanie się do zasad kabotażu. Ostatni punkt dotyczy poważnych naruszeń (PN), które także zostały uwzględnione w przepisach pakietu mobilności.

Fracht pod kontrolą

Finalna wartość kary w poszczególnych krajach wykonywania transportu bardzo często zależy od określonego poziomu przewinienia. Istotnym wskaźnikiem związanym z uruchomieniem procedury oceny dobrej reputacji przewoźnika drogowego jest częstotliwość występowania takich naruszeń.

– Już tylko jedno najpoważniejsze naruszenie, nałożone na firmę transpor-

Kierowca ma również obowiązek przestrzegać zasady, które mogłyby zapobiec ewentualnemu postępowaniu kontrolnemu



Fot. Volvo

Trzy poważne naruszenia są traktowane jako jedno bardzo poważne, a trzy bardzo poważne naruszenia średnio na rok na

– W praktyce mamy wiele przykładów takich postępowań. Przykładowo, podczas kontroli kierowcy w Słowacji, gdy służby stwierdzą brak aktualnych badań technicznych pojazdu, to poza karą na miejscu, zapis o przewinieniu pojawi się automatycznie w europejskim rejestrze, a to oznacza, że do przewoźnika nawet po kilku miesiącach może zgłosić się ITD i rozpocząć kolejne postępowanie, tym razem mogące skończyć się utratą licencji – podsumowuje ekspert.

Dostosowanie się do nowych regulacji może okazać się kolejnym wyzwaniem dla przewoźników. Dlatego też właściciele firm transportowych coraz chętniej sięgają po nowoczesne rozwiązania technologiczne, takie jak program do rozliczania czasu pracy kierowców 4Trans, w którym można weryfikować naruszenia na bieżąco, w taki sam sposób, jak robią to służby kontrolne. Zaawansowane wsparcie pozwala oszczędzić czas, zmniejsza ryzyko występowania błędów, a w konsekwencji pozwala uniknąć wysokich kar. Skomplikowane przepisy i wyśrubowane normy mają na celu podnoszenie bezpieczeństwa na drodze i zapewnienie kierowcom niezbędnego wypoczynku. W końcu jednym z podstawowych obowiązków pracodawców w transporcie jest weryfikacja przestrzegania zasad przez kierowców i planowanie zgodnych z przepisami tras. |

Finalna wartość kary w poszczególnych krajach wykonywania transportu często zależy od określonego poziomu przewinienia. Istotnym wskaźnikiem związanym z uruchomieniem procedury oceny dobrej reputacji przewoźnika drogowego jest częstotliwość występowania naruszeń.



Fot. Ford

Nowa klasyfikacja naruszeń definiuje nielegalne praktyki, które do tej pory były nieokreślone, a są związane głównie z pakietem mobilności

tową na terenie Unii Europejskiej, jest przyczyną do rozpoczęcia postępowania w sprawie oceny dobrej reputacji. Do takich wykroczeń najczęściej należy jazda bez obowiązkowej karty kierowcy lub posługiwanie się nie swoją kartą kierowcy. Z innej strony również częste popełnianie bardzo poważnych i poważnych naruszeń jest także przyczyną wszczęcia postępowania oceniającego, czy przewoźnik może dalej prowadzić działalność.

pojazd to wszczęcie postępowania oceniającego – dodaje Mateusz Włoch i zaznacza, że poważne naruszenia zostają automatycznie odnotowane w europejskim rejestrze, a to wiąże się z tym, że krajowe organy kontrolne zostaną poinformowane o przewinieniu dokonany na terenie innego kraju Unii Europejskiej.

PELNA KLASYFIKACJA NARUSZEŃ JEST DOSTĘPNA W ROZPORZĄDZENIU KOMISJI (UE) 2016/403:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02016R0403-20220523>

→ www.inelo.pl



BORDER FORCE

Organem właściwym dla prowadzenia spraw w zakresie nielegalnego przewozu imigrantów jest Border Force Clandestine Entrants Civil Penalty Team

koben

NIELEGALNI
IMIGRANCY

– BĘDĄ NAKŁADANE SUROWSZE KARY

Problem nielegalnych imigrantów usiłujących dostać się na terytorium Wielkiej Brytanii, niestety, pozostaje wciąż aktualny, zwłaszcza dla przewoźników wykonujących tam zlecenia transportowe. Nie tylko związany jest z narażeniem życia i zdrowia osób, które ukrywają się w pojazdach ciężarowych w celu nielegalnego przekroczenia granicy, ale stanowi także zagrożenie dla samych kierowców, jak i przewoźników, którzy narażeni są w tym zakresie na wysokie kary.

W chwili obecnej maksymalna wysokość kary, jaka może zostać nałożona za wykrycie jednego nielegalnego imigranta w pojeździe, to aż 2 tys. GBP. Ponadto osobna kara nakładana jest na kierowcę. Należy pamiętać, że przewoźnik i kierowca odpowiadają za zapłatę kar solidarnie, co oznacza, że w momencie, jeśli kierowca nie zapłaciłby swojej części kary, to ten obowiązek poniekąd automatycznie przechodzi na przewoźnika. Organem właściwym dla prowadzenia spraw w zakresie nielegalnego przewozu imigrantów jest Border Force Clandestine Entrants Civil Penalty Team. Jest to organ podlegający brytyjskiemu Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, odpowiedzialny m.in. za operacje kontroli imigracyjnych oraz kontrole ruchu pasażerów i towarów na pierwszej linii granicznej w portach lotniczych, morskich i kolejowych w Wielkiej Brytanii.

Jak uchronić się przed nielegalnym imigrantem w pojeździe?

Z wyżej wymienionych powodów należy zwrócić uwagę na kroki, jakie przewoźnicy i kierowcy powinni podjąć w celu uchronienia się od wtargnięcia do pojazdu osób niepożądanych. Art. 34 §3 Immigration and Asylum Act z 1999 r. wskazuje możliwości uniknięcia odpowiedzialności przewoźnika i kierowcy za naruszenie. Niemniej jednak

tylko w przypadku, jeżeli zostanie wykazane, że:

- a) przewoźnik nie wiedział i nie miał podstaw, aby podejrzewać, iż osoba niepożądana ukrywa lub może się ukrywać w jego pojeździe;
- b) wprowadzono i zastosowano efektywny system zapobiegania przewozowi osób niepożądanych;
- c) osoba/osoby odpowiedzialne za prawidłowe funkcjonowanie efektywnego systemu zastosowały go prawidłowo.

Zgodnie z zaleceniami Border Force, oprócz przygotowania wymaganej dokumentacji transportowej, tj. między innymi checklisty oraz wszelkich instrukcji dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, należy dokładnie obserwować sam proces dokonywania załadunku oraz dokładnie sprawdzić stan załadowanego towaru.

Ponadto, zaraz po dokonaniu załadunku konieczne jest zamontowanie odpowiednich zabezpieczeń, a następnie już w trakcie realizowania konkretnej trasy trzeba rzetelnie sprawdzać stan zastosowanych urządzeń zabezpieczających i odnotowywać na checklistę wszelkie ewentualne usterki, czy też dostrzeżone nieprawidłowości.

Analogiczne czynności kierowca powinien wykonać także po odbyciu każdego ewentualnego postoju, bez względu na czas jego trwania. Wskazane środki zapobiegawcze powinny zostać podjęte raz jeszcze tuż przed samym wjazdem do tzw. United Kingdom Control Zone.

Zasady postępowania z nielegalnymi imigrantami wg Border Force

Border Force precyzyjnie wskazuje, jak należy się zachować w razie wykrycia osób niepożądanych w pojeździe. Jeżeli kierowca zauważy cokolwiek podejrzanego, co mogłoby świadczyć o obecności nielegalnych imigrantów w pojeździe, powinien niezwłocznie skontaktować się z Crimestoppers – organizacją w Wielkiej Brytanii.

Możliwe jest także zgłoszenie próby nielegalnego wtargnięcia poprzez dedykowaną do tego stronę internetową.

Postępowanie przed Border Force w wypadku wykrycia niepożądanych osób

Wykrycie nielegalnych imigrantów przez brytyjskie organy powoduje, iż przedsiębiorca oraz kierowca w dalszej kolejności otrzymują zawiadomienie o zamiarze nałożenia kary. Termin na złożenie odpowiedzi wynosi 28 dni. Przy czym, jest on liczony od daty wskazanej w treści zawiadomienia. W przypadku otrzymania zawiadomienia o nałożeniu kary istnieje konieczność udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w korespondencji wraz z przedstawieniem wyjaśnień dotyczących przewoźnika, kierowcy, użytych zabezpieczeń i podjętych działań prewencyjnych.



Dział Prawny Kancelarii Transportowej KOBEN wspiera przedsiębiorców i kierowców w przygotowaniu odpowiedzi na otrzymane zawiadomienia o zamiarze nałożenia kary, jak również na dalszych etapach postępowania. Warto wskazać na wiele sukcesów Kancelarii KOBEN w tym przedmiocie. W wypadku kary pieniężnej nałożonej na przewoźnika, wielokrotnie udało się zmniejszyć w znacznym stopniu jej wysokość, bądź przyczynić się do podjęcia przez organ brytyjski decyzji o jej umorzeniu. Podobnie, w wypadku postępowania prowadzonego przeciwko kierowcy, bardzo często w wyniku wsparcia Kancelarii KOBEN dochodzi do zmniejszenia wysokości kary. W ostatnim czasie uczestnicząc w postępowaniu, w którym na kierowcę miała zostać nałożona kara 3 600 GBP, w związku z wykryciem dziewięciu osób niepożądanych w pojeździe, wysokość kary nałożonej na kierowcę została zmniejszona do kwoty 270 GBP.

Uzyskanie akredytacji

Border Force przewiduje także możliwość ubiegania się o uzyskanie oficjalnej akredytacji

Zgodnie z zaleceniami Border Force, oprócz przygotowania wymaganej dokumentacji transportowej, należy dokładnie obserwować sam proces dokonywania załadunku oraz dokładnie sprawdzić stan załadowanego towaru.

tacji stosowanego w danym przedsiębiorstwie transportowym systemu mającego na celu zapobieganie wtargnięciom nielegalnych imigrantów.

Uzyskanie akredytacji Border Force z całą pewnością stanowi duży atut w razie ewentualnego wykrycia nielegalnych imigrantów w pojeździe i może doprowadzić do uchylenia potencjalnej kary, bądź jej obniżenia. Prawnicy Kancelarii KOBEN

przeprowadzają przewoźników przez cały proces akredytacji Border Force, pomagając w przygotowaniu samego wniosku, jak również w całej niezbędnej procedurze mającej na celu uzyskanie akredytacji.

Należy pamiętać, że podczas ewentualnego postępowania w sprawie wtargnię-

w sprawie propozycji surowszych kar w celu zwalczania nielegalnej migracji, w tym zwiększenia maksymalnej kary dla przewoźników i kierowców pojazdów, którzy przewożą nielegalnych imigrantów.

Zgodnie z informacją przedstawioną przez brytyjskie organy w ramach dalszej

KANCELARIA TRANSPORTOWA KOBEN

Bartłomiej Muc,

wspólnik oraz członek zarządu Kancelarii Transportowej KOBEN, odpowiedzialny za działy: prawny, sprzedaży oraz marketingu

Doświadczony doradca transportowy, ekspert i praktyk prawa transportowego, prelegent branżowych konferencji, doświadczony trener, szkoleniowiec i wykładowca. Posiada certyfikat kompetencji zawodowych Instytutu Transportu Samochodowego. Absolwent Akademii Górnośląskiej im. Wojciecha Korfańskiego w Katowicach.



cia nielegalnych imigrantów, konieczne jest wykazanie, że dochowano należytej staranności i rzeczywiście nie uczestniczą w tym nielegalnym procederze, ani też nie można było temu zapobiec. Dlatego niezwykle istotne jest, aby posiadać na bieżą-

walki z nielegalną migracją, zmiany w istniejącym systemie kar cywilnych zostaną wprowadzone za pośrednictwem ustawy o obywatelstwie i granicach. Obejmą one nowe kary cywilne dla przewoźników i kierowców pojazdów, którzy nie zabezpieczają odpowiednio swojego pojazdu i nie przeprowadzają odpowiednich kontroli, niezależnie od tego, czy wykryto nielegalnych imigrantów.

Brytyjskie organy wskazują, iż od 2020 r. liczba nielegalnych uczestników przybyszających do Wielkiej Brytanii samochodami ciężarowymi nadal rośnie z roku na rok. W konsekwencji czego brytyjski rząd jest zdeterminowany, aby temu zapobiec, w tym poprzez zwiększenie wysokości kar nakładanych na przewoźników i kierowców pojazdów. Konsultacje społeczne w tej sprawie na terenie Wielkiej Brytanii mają zakończyć się 12 września 2022 r.

Dział prawny Kancelarii KOBEN na bieżąco weryfikuje aktualne informacje w zakresie trwających prac i o wszelkich istotnych zmianach informuje na stronie internetowej www.koben.pl

W sytuacji, kiedy doszło do naruszenia bez spełnienia wymaganych procedur, pomagamy przewoźnikom i kierowcom w złożeniu niezbędnych wyjaśnień w imieniu przedsiębiorcy i osoby prowadzącej pojazd. Wskazać należy, iż w przypadku nałożenia kary jest możliwość złożenia odwołania od otrzymanych decyzji w wyznaczonym przez organ terminie. Kancelaria KOBEN skutecznie pomaga wielu przedsiębiorcom i kierowcom w tego rodzaju sprawach. **I**

*Bartłomiej Muc,
wspólnik, członek zarządu
Kancelarii Transportowej KOBEN*

Planowane zmiany

Pomimo wysokich kar pieniężnych nakładanych na przedsiębiorstwo, jak również na samego kierowcę, brytyjski rząd rozpoczął 18 lipca 2022 r. konsultacje branżowe

co opracowywane dokumenty, procedury i szkolenia, które ową staranność wykażą.

W chwili obecnej maksymalna wysokość kary, jaka może zostać nałożona za wykrycie jednego nielegalnego imigranta w pojeździe, to aż 2 tys. GBP. Ponadto osobna kara nakładana jest na kierowcę



Wykonanie usługi przeładunku zbiorników przewoźnik podzlecił profesjonalnej firmie świadczącej usługi dźwigowe: zbiorniki należało rozładować bezpośrednio z barki i załadować na naczepy pojazdów

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWÓŹNIKA ZA USZKODZENIE ŁADUNKU W TRAKCIE TRANSPORTU – CASE STUDY

Odpowiedzialność przewoźnika za uszkodzenie ładunku w trakcie transportu dotknęła niejedną firmę. Niektóre z nich, aby uzyskać należne im pieniądze, wchodzą na drogę sądową i przy wsparciu kancelarii prawnych wygrywają. Jedną z nich jest Kancelaria Prawna IURIDICA, która w „TSL Biznes” podjęła tę tematykę. Przedstawia ona dwa konkretne przypadki, które zostały prawomocnie rozstrzygnięte przez sądy w Polsce.

Ze względu na zawile okoliczności oraz skomplikowany proces sądowy zostaną one omówione w dwóch oddzielnych artykułach. Dziś zajmiemy się pierwszym, a drugim w numerze październikowym.

Odpowiedzialność za czynności ładunkowe

W praktyce najczęściej podstawą roszczeń kierowanych wobec przewoźnika są przypadki kradzieży przewożonego towaru lub jego uszkodzenia w trakcie przewozu na skutek wadliwego załadunku lub zabezpieczenia towaru. W konsekwencji takie sytuacje najczęściej stanowią przedmiot postępowań likwidacyjnych prowadzonych z ubezpieczenia odpowie-

dzialności cywilnej przewoźnika. W żadnym wypadku jednak nie wyczerpują one katalogu sytuacji, w których przewoźnik ponosi odpowiedzialność za przewożony towar. Artykuł przedstawia dwa – nietypowe – stany faktyczne, które skutkowały koniecznością zapłaty przez przewoźników kilkuset tysięcy odszkodowań na rzecz swoich zleceniodawców. Finałnie jednak, w obydwu przypadkach, przewoźnicy odzyskali całość zapłaconych odszkodowań wraz z odsetkami i kosztami postępowania.

Zarówno przepisy polskiej ustawy prawo przewozowe, jak i przepisy Konwencji CMR przewidują, iż odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przewożonym towarze uwarunkowana jest zaistnieniem szkody w określonym czasie, tj. między

przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem. Co do zasady, przewoźnik nie jest odpowiedzialny za wykonanie czynności ładunkowych (zarówno załadunkowych, jak i rozładunkowych), jednak jeżeli na podstawie zawartej umowy zobowiąże się do ich zrealizowania, wówczas ponosi odpowiedzialność za szkodę, do której dojdzie w czasie wykonywania tych czynności.

Z udziałem podwykonawcy

Na podstawie umowy przewozu zawartej ze swoim zleceniodawcą, przewoźnik zobowiązał się do realizacji przewozu siedmiu zbiorników: sześciu o wadze ok. 20 ton, jednego większego i cięższego

o wadze ok. 28 ton. Z uwagi na wymiary oraz masę towaru, który miał być przedmiotem przewozu, a w konsekwencji również na naciski osi i pojazdy, które miały zrealizować przewozy, wykorzystano pojazdy nienormatywne w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym. Na podstawie umowy zawartej ze swoim kontrahentem, oprócz samej realizacji przewozu, przewoźnik zobowiązał się również do przeładunku zbiorników z barrek, na których zbiorniki drogą rzeczną dotarły do nadbrzeża jednego z polskich miast, na naczepy pojazdów realizujących ostatni, lądowy odcinek przewozu. Wykonanie usługi przeładunku zbiorników przewoźnik podzielił profesjonalnej firmie świadczącej usługi dźwigowe: zbiorniki należało rozładować bezpośrednio z barki i załadować na naczepy pojazdów. W treści zlecenia udzielonego firmie dźwigowej przewoźnik wskazał przedmiot przeładunku oraz załączył rysunki zawierające dokładne parametry, wymiary i wagę zbiorników. Zgodnie z treścią zawartej umowy sprzęt potrzebny do wykonania usługi przeładunku miał zostać wybrany przez firmę dźwigową.

Pierwsza partia zbiorników została przez firmę dźwigową przeładowana w sposób prawidłowy, zgodny z umową i żaden zbiornik nie uległ uszkodzeniu. Podczas przeładunku ostatniego (największego) zbiornika doszło jednak do pęknięcia belki rozporowej (trawersy), która spadając uszkodziła zbiornik. W związku z zaistniałą

szkodą przewoźnik zobowiązał się do realizacji przeładunku zbiorników, a w trakcie jego wykonywania bezspornie doszło do uszkodzenia jednego z nich, przewoźnik nie kwestionował roszczenia swojego zleceniodawcy, lecz obciążył firmę dźwigową taką samą kwotą odszkodowania za szkodę spowodowaną uszkodzeniem zbiornika. Firma ta jednak odesłała przewoźnikowi notę obciążeniową bez księgowania i odmówiła zapłaty żądanej kwoty.

Pozew o zapłatę odszkodowania trafił do sądu

Wobec braku możliwości zakończenia sprawy na drodze polubownej, przewoźnik skierował przeciwko firmie dźwigowej pozew o zapłatę odszkodowania. Również w trakcie postępowania sądowego firma dźwigowa kwestionowała swoją odpowiedzialność – zarówno co do zasady, jak i co do wysokości. Po pierwsze, zaprzeczyła, że przewoźnik zlecił jej realizację usługi przeładunku zbiorni-

Przepisy polskiej ustawy prawo przewozowe i przepisy Konwencji CMR przewidują, iż odpowiedzialność przewoźnika za szkody w przewożonym towarze uwarunkowana jest zaistnieniem szkody w określonym czasie, tj. między przyjęciem towaru do przewozu a jego wydaniem.



Agnieszka Sowa

sokości szkody, której naprawienia się domaga, twierdząc, iż w żaden sposób nie kwestionował on wysokości kwot, którymi obciążył go zleceniodawca.

Po przeprowadzeniu postępowania sądowego, w toku którego przesłuchano



W związku z zaistniałą szkodą, zleceniodawca obciążył przewoźnika kosztami naprawy zbiornika w łącznej wysokości ponad 33 tys. euro, a kwota ta została przez zleceniodawcę potrącona z wynagrodzenia należnego przewoźnikowi za realizację przewozu

szkodą, zleceniodawca obciążył przewoźnika kosztami naprawy zbiornika w łącznej wysokości ponad 33 tys. euro, a kwota ta została przez zleceniodawcę potrącona z wynagrodzenia należnego przewoźnikowi za realizację przewozu.

W związku z tym, że na podstawie umowy zawartej ze swoim zleceniodaw-

ków – zdaniem firmy dźwigowej treścią zlecenia było jedynie dostarczenie na miejsce przeładunku dźwigu wraz z przeszkolonym operatorem, a to przewoźnik miał odpowiadać za wszelkie czynności przeładunkowe (koordynację, organizację i przeładunek). Ponadto, firma dźwigowa zarzuciła, iż przewoźnik nie wykazał wy-

12 świadków oraz strony, a dwóch biegłych sporządziło łącznie 5 opinii, finalnie powództwo zostało uwzględnione niemal w całości (w ponad 95%) wraz z odsetkami i kosztami postępowania. Materia sprawy była wielowątkowa i skomplikowana, co przełożyło się na czas trwania procesu – przedmiotem postępowania przed sądem było zarówno ustalenie stanu faktycznego sprawy, w tym zakresu uszkodzeń jakich doznał zbiornik w wyniku zdarzenia, rodzaju umowy zawartej pomiędzy przewoźnikiem a firmą dźwigową, prawnych podstaw odpowiedzialności odszkodowawczej, jak i ustalenie wysokości szkody, tj. kosztów naprawy uszkodzonego przedmiotu, którym był specjalistyczny zbiornik.

Dokonując prawnej oceny żądania przewoźnika sąd przede wszystkim nie podzielił stanowiska firmy dźwigowej, że umowa zawarta z przewoźnikiem obejmowała jedynie najem dźwigu wraz z operatorem – przyznał rację przewoźnikowi, iż zlecił on firmie dźwigowej kompleksową usługę przeładunku siedmiu zbiorników z barki na środek transportu drogowego. Skoro firma dźwigowa przyjęła takie

zlecenie i zobowiązała się do wykonania przeładunku zbiorników, to na niej spoczywał obowiązek zorganizowania sprzętu i personelu niezbędnego do prawidłowego wykonania zobowiązania. Jeżeli firma dźwigowa do wykonania usługi przeładunku posłużyła się innymi osobami, a nie wyłącznie swoimi pracownikami lub osobami działającymi na jej zlecenie, to na podstawie art. 474 kodeksu cywilnego odpowiadała za ich działania lub zaniechania jak za własne działania lub zaniechania i nie mogła tej odpowiedzialności przerzucić na przewoźnika.

Wysokość roszczenia odszkodowawczego kwestią sporną

Złożonym aspektem postępowania sądowego było również ustalenie wysokości roszczenia odszkodowawczego – z dokumentów przedłożonych przez przewoźnika oraz z zeznań świadków

Z uwagi na wymiary oraz masę towaru, który miał być przedmiotem przewozu, a w konsekwencji również na naciski osi i pojazdy, które miały zrealizować przewozy, wykorzystano pojazdy nienormatywne w rozumieniu przepisów prawa o ruchu drogowym



Fot. Pixabay

nalnie ustalenia poczynione przez sąd na podstawie przedłożonych dokumentów, zeznań świadków oraz opinii biegłych potwierdziły wysokość odszkodowania żadanego przez przewoźnika. Przedmiotem przeładunku był specjalistyczny zbiornik, dlatego koszty jego naprawy nie ograniczyły się wyłącznie do kosztów materiałów oraz robocizny. Stwierdzenie szczegółowych uszkodzeń zbiornika i zakresu koniecznej naprawy możliwe było dopiero po osadzeniu go w gnieździe, a prace

Odnosząc się do zarzutów firmy dźwigowej dotyczących wysokości odszkodowania, sąd wskazał, że wobec ustalenia przez biegłego wysokości kosztów naprawy potrzebnych do przywrócenia zbiornika do stanu sprzed szkody, bezprzedmiotowy był zarzut, że przewoźnik w żaden sposób nie kwestionował wysokości kwot, którymi obciążył go zleceniodawca i nie starał się uzyskać informacji, w jaki sposób szkoda została wyliczona. Sąd zwrócił uwagę, że podobieństwo kosztów wyliczonych



Finalnie powództwo zostało uwzględnione niemal w całości (w ponad 95%) wraz z odsetkami i kosztami postępowania

spawalnicze i ślusarskie konieczne do prawidłowej naprawy zbiornika, niosły za sobą ryzyko zaprószenia ognia – z tego względu wymagany był jego demontaż i przeniesienie go na czas naprawy w bezpieczne miejsce, poza linię innych zbiorników.

przez biegłego z kosztami, którymi został obciążony przewoźnik wskazywało na to, że koszty te zostały ustalone prawidłowo i nie odbiegały od cen rynkowych.

W rezultacie Sąd zasądził od firmy dźwigowej na rzecz przewoźnika ponad 95% dochodzonego roszczenia, tj. ok.

W praktyce najczęściej podstawą roszczeń kierowanych wobec przewoźnika są przypadki kradzieży przewożonego towaru lub jego uszkodzenia w trakcie przewozu na skutek wadliwego załadunku lub zabezpieczenia towaru.

Demontaż zbiornika i przeniesienie go w inne miejsce na czas naprawy, a także ponowne jego osadzenie i wypionowanie wymagało z kolei zaangażowania dźwigów, wykonania dodatkowej ramy wsporczej oraz użycia rusztowań, co skutkowało kolejnymi kosztami. Podczas naprawy w Polsce obecni byli także pracownicy zagranicznego producenta zbiornika, którzy nadzorowali prace z jego ramienia – również koszt sprawowanego przez nich nadzoru sąd uznał za zasadny. Po wykonaniu napraw, zbiornik musiał natomiast przejść próbę ciśnieniową, której koszt wchodził w zakres należnego odszkodowania.

32 tys. euro wraz z odsetkami za opóźnienie obejmującymi cały okres trwania postępowania sądowego oraz kosztami postępowania, które z uwagi na znaczną ilość przesłuchanych świadków oraz sporządzonych opinii oscyływały w granicach 30 tys. zł. Doceniając czasochłonny i skomplikowany charakter sprawy oraz nakład pracy pełnomocnika przewoźnika, Sąd zasądził na rzecz przewoźnika koszty zastępstwa procesowego w wysokości potrójnej stawki minimalnej. |

*Adwokat Agnieszka Sowa,
Kancelaria Prawna iuridica
www.iuridica.com.pl*

Fot. ITD

wynikało jednoznacznie, że zleceniodawca obciążył przewoźnika kosztami naprawy zbiornika, a kwota ta została potrącona z należnym przewoźnikowi wynagrodzeniem za wykonanie przewozu. Firma dźwigowa kwestionowała jednak wysokość tych kosztów, co skutkowało koniecznością przeprowadzenia opinii przez dwóch biegłych, którzy łącznie, z uwagi na zarzuty obu stron postępowania, sporządzili pięć opinii. Fi-



SOLARIS

A CAF GROUP COMPANY



URBINO 18 hydrogen

Zmieniamy oblicze
transportu publicznego

CAF | GROUP

A butterfly with orange and black wings is perched on a white, elongated flower cluster. The background is a blurred blue building with large windows. The text is overlaid on the image.

small
things
**big
difference**

**Some of our earthwise solutions
may be easily missed.
But we plan the smallest details
to make the biggest impact.**

www.panattonieurope.com



PANATTONI