

TSL **biznes**

GRUDZIEŃ 12/2022 (141)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

NOWE PROJEKTY LOGISTYCZNE SEIFERT POLSKA

JAK ROZWÓJ OMNICHANNEL WPŁYWA NA AKTYWNOŚCI KLIENTÓW?

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

DOKĄD ZMIERZA POLSKI TRANSPORT DROGOWY?



ISSN 2081 5255

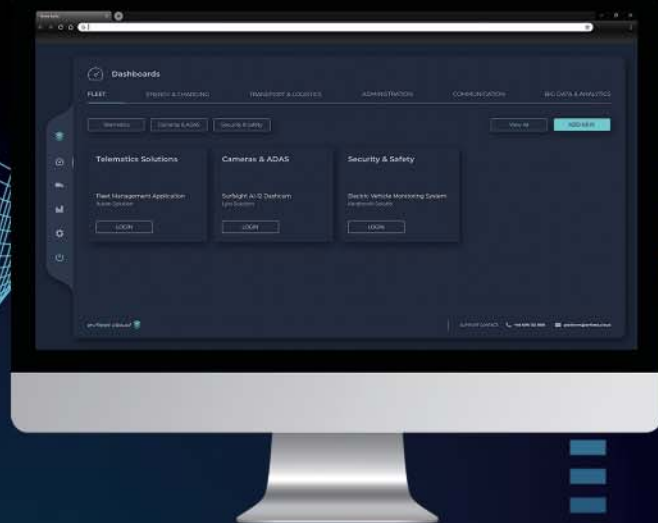


Zamów bezpłatną e-prenumeratę
Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

**Wesołych Świąt
i szczęśliwego
Nowego Roku**



TRANSFORMACJA CYFROWA I ENERGETYCZNA W BRANŻY TRANSPORTU I LOGISTYKI MIEJSKIEJ



DIGITAL TWIN

PLATFORMA

ułatwia płynną interakcję między różnymi usługami i danymi, umożliwiając firmom transportowym i logistycznym czerpanie większych korzyści z możliwości digitalizacji bez konieczności tworzenia własnych projektów informatycznych wymagających dużych zasobów i kosztów.

<http://platform.evfleet.cloud>



Drodzy Czytelnicy...

„Życie jest jak jazda na rowerze. Żeby utrzymać równowagę, musisz być w ciągłym ruchu” – już wiek temu stwierdził to Albert Einstein. Dziś można dodać, że to samo dotyczy logistyki, która zmienia się z roku na rok, a zmiany te stale przyspieszają, chociażby z powodu Covid-19 i wojny w Ukrainie, ale nie tylko. Zaciera się granica pomiędzy różnymi branżami, na coraz większą skalę wchodzi do nich e-commerce i nowoczesne technologie. Kto zareaguje wcześniej na aktualne trendy zawsze będzie krok przed innymi.

Życzę więc Państwu, żebyście w przyszłym roku byli przygotowani na to co przyniesie jutro i nie zwlekali z reakcją na nadchodzące zmiany, bo tylko wtedy utrzymacie równowagę. Nie zapominajcie przy tym o rodzinie, otaczającym Was świecie i swoim prywatnym życiu – wręcz przeciwnie pielęgnujcie je i kochajcie. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego



Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
i Szczęśliwego
Nowego Roku

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie. 4

LOGISTYKA

Jak rozwój omnichannel wpływa na aktywności klientów?
Jak w związku z tym zmieniają się galerie handlowe? 7
Nowe projekty logistyczne Seifert Polska.
Rozwój w logistyce od 75 lat. 10
Celem fundamentalnym zaufanie klientów. 12
Świeżość i bezpieczeństwo – ścieżka działania logistyka żywności 14

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Eko-rozwój w Grupie Utz to strategia na lata. Zrównoważone działania dzięki tradycji i wizji przyszłości 15
Zrównoważone rozwiązania transportowe. Kiedy branża transportu osiągnie neutralność klimatyczną? 16
Firmy lepiej rozumieją zrównoważony rozwój. 18
Najemcy potrzebują zrównoważonych rozwiązań. 20

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

O czym warto pamiętać przy zakupach internetowych przed świętami 22
Świąteczne przesyłki Polaków. 23
GLS Poland stawia na rozwój informatyzacji i infrastruktury. 24

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Projekt w Budapeszcie o wartości 167 mln euro: podniesienie poziomu bezpieczeństwa na lotnisku. 25
Palety przeznaczone dla branży napojów. Tworzywo sztuczne zamiast drewna. 26

SYSTEMY IT

e-CMR przyszłość zintegrowanej logistyki 28
EV Fleet rewolucjonizuje towarowy transport miejski 30
Samoobsługa coraz bardziej dostępna. 33

TRANSPORT DROGOWY

TBM w podróży – rekordowa operacja logistyczna DB Schenker. 34
Dokąd zmierza polski transport drogowy? 36

PRAWO

Nowe zasady zatrudniania cudzoziemców w branży transportowej 40
Odpowiedzialność przewoźnika w przypadku naruszenia obowiązku postoju na parkingach strzeżonych 42
Kontrakt magazynowy jako umowa składu 44

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Do obsługi ostatniej mili 46

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNA LOGISTYKA

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

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

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

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

Skład DTP
mt art

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl

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

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

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

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

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

KMGmedia
www.kmg-media.pl

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

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:



/TSLbiznes



NOWE OGNIWO W SIECI HELLMANN POLSKA

Hellmann Worldwide Logistics Polska, zgodnie z przyjętą strategią rozwoju i potrzebami powiększającej się listy klientów, rozszerzył swoją sieć logistyczną o oddział w Toruniu.

Jest on usytuowany na terenie kompleksu Pannatoni Park II, położonego obok węzła autostrady A1 w Lubiczu. Magazyn o powierzchni 2500 m² i biura o powierzchni 210 m², wspierane przez 12 doków przeładunkowych oraz jedną bramę na poziomie zerowym, znajdu-

ją się w nowo wybudowanym obiekcie klasy A z certyfikatem BREEAM. Otwarcie własnego oddziału dystrybucyjnego w województwie kujawsko-pomorskim wpisuje się w strategię rozwoju własnej drobnicowej sieci Hellmanna w Polsce.

Toruń jest dziesiątym własnym oddziałem dystrybucyjnym w sieci Hellmanna w Polsce, składającej się z 16 hubów i realizującej przewozy nawet 10 tysięcy palet dziennie. Zintegrowaną sieć logistyczną operator rozszerza w miarę potrzeb i zgodnie z przyjętą strategią rozwoju. |

ZA POMOCĄ 30 CIĘŻARÓWEK ELEKTRYCZNYCH

Coca-Cola Europacific Partners (CEP) podczas ostatniego etapu dostawy do lokalnych klientów w Belgii będzie korzystać z 30 ciężarówek elektrycznych.

We współpracy z Renault Trucks, Coca-Cola elektryfikuje jedną piątą swojej floty samochodowej i tworzy największą flotę elektrycznych samochodów dostawczych w Belgii^{*)}. Firma obniży emisję CO₂ o 75% w porównaniu z pojazdami z silnikiem Diesla. – Nasza branża stoi w obliczu trudności, które z jednej strony wymagają szybkiej adaptacji, a z drugiej dużego zaangażowania w prowadzenie działań długoterminowych. Inwestycje w pojazdy elektryczne



pozwolą Coca-Cola Europacific Partners na ograniczenie emisji CO₂ o 30% w całym łańcuchu wartości do 2030 r. i osiągnięcie do 2040 r. neutralności klimatycznej – mówi An Vermeulen, wiceprezes

i dyrektor krajowy Coca-Cola Europacific Partners w Belgii i Luksemburgu.

Pięć pierwszych pojazdów Renault E-tech D i D Wide już wyjechało na drogi w rejonie Antwerpii. Kolejne pojawią się w zakładach produkcyjnych i centrach dystrybucji w Ghent i Chaudfontaine w Belgii w nadchodzących miesiącach. – Większość naszych dostaw ma bardzo lokalny charakter, odbiorcami są supermarkety i firmy znajdujące się w pobliżu naszych lokalizacji, a trasy dostaw to średnio 150 km dziennie, przy czym pojazdy pozwalają na przejechanie 200 km dziennie. Zmiana pojazdów na te z napędem elektrycznym ma głęboki sens, a umożliwia ją inwestycja o łącznej wartości około 7 mln euro – wyjaśnia An Vermeulen.

Każdy pojazd ma dedykowaną stację ładującą, która umożliwia pełne naładowanie akumulatora przez noc. Te stacje są zasilane w 100% zieloną energią generowaną na miejscu. |

^{*)} Do tej pory w Belgii zarejestrowano 28 samochodów dostawczych z napędem elektrycznym. Źródło: European Alternative Fuels Observatory, listopad 2022 r.

NA RZECZ OCHRONY KLIMATU

W ramach kampanii na rzecz ochrony klimatu Dachser wdroży do końca 2023 r. program szkoleń dla zawodowych kierowców ciężarówek. Ekonomiczny styl jazdy pozwoli znacząco zmniejszyć szkodliwe emisje CO₂.

Firmy logistyczne zmagają się z wyzwaniem zerowej emisji netto, dlatego kluczową rolę będą odgrywać pojazdy bezemisyjne. Jednak zmniejszenie emisji CO₂ można też osiągnąć w obecnie użytkowanych samochodach ciężarowych z silnikiem wysokoprężnym, np. dzięki odpowiedniemu stylowi jazdy. W tym celu Dachser przeprowadził

w trzech oddziałach pilotażowy program szkoleniowy, w którym wzięło udział 54 zawodowych kierowców ciężarówek, zatrudnionych bezpośrednio przez firmę.

Przed rozpoczęciem projektu Dachser ocenił dane telematyczne z bieżącej działalności, aby ustalić punkt odniesienia dla zmian i oceny efektywności przedsięwzięcia. W ciągu czterech tygodni prze-

szkolona osoba odpowiedzialna za flotę oraz instruktor towarzyszyli kierowcom w regularnych trasach i szkolili ich w zakresie stylu jazdy, który sprzyja ochronie klimatu. Przejazdy poddano analizie, aby zdefiniować pola do poprawy. W rezultacie zawodowi kierowcy zmniejszyli emisję CO₂ średnio o 14%. W przeliczeniu na każdą ciężarówkę oznacza to zaoszczędzenie 9,5 ton CO₂ rocznie przy przebiegu 120 tys. kilometrów.

Dachser zamierza w pierwszej kolejności przeszkolić wszystkich 250 kierowców zawodowych, a w kolejnym kroku chce zaoferować szkolenia również podwykonawcom. |

PEAK ŚWIĄTECZNY W LOGISTYCE

Szczyt sezonu zakupowego tradycyjnie przypada na czwarty kwartał. Sieci handlowe w odpowiedzi na przedświąteczną gorączkę prezentową konsumentów uzupełniają zapasy na długo przed świętami, niekiedy jeszcze w okresie letnim.



Branża logistyczna w tym intensywnym czasie poszukuje rozwiązań pozwalających zminimalizować efekt spiętrzenia zamówień. Aby odpowiednio przygotować się do świątecznego *peaku* sprzedażowego, kluczowe jest planowanie. Okres wzmożonego popytu na zakupy wymaga analizy danych, prawidłowego rozplanowania pracy, kompetentnego zarządzania i zaradności w natłoku różnych czynności.

– *Od kilku lat obserwujemy wzrost sprzedaży w całym czwartym kwartale, a nie tylko w grudniu. Wynika to z rosnącej świadomości konsumentów o dostępności towarów i dynamicznego rozwoju e-commerce. Poza tym pandemia, a obecnie inwazja na Ukrainę oraz szalejąca inflacja wpłynęły na wydłużenie czasu realizacji zleceń transportowych. Klienci mają świadomość postępujących zmian, dlatego realizują zakupy świąteczne z wyprzedzeniem* – mówi Marcin Nagodziński, specjalista ds. sprzedaży w AsstrA. |

NA KOLEJNE PIĘĆ LAT

CEVA Logistics podpisała długoletni kontrakt przedłużający współpracę z ASOS, modową platformą sprzedażową, na świadczenie usług fulfilment w magazynie o powierzchni 80 tys. m² w Großbeeren w Niemczech.

Współpracę z ASOS w Großbeeren CEVA Logistics rozpoczęła w 2014 r. Teraz umowa została przedłużona o kolejne 5 lat, do 2027 r. Z nowoczesnego centrum fulfilment, o zdolności składowania ok. 25 mln artykułów, CEVA realizować będzie zamówienia klientów ASOS w 62 krajach i odpowiadać za przyjęcia towarów przychodzących, magazynowanie, realizację zamówień e-commerce i wysyłkę do klientów. Dedykowany magazyn w Großbeeren jest położony w pobliżu hubów największych firm kurierskich w Europie.

CEVA Logistics zatrudnia w Großbeeren ok. 3300 osób. Centrum fulfilment jest prawie w całości zautomatyzowane i wyposażone w najnowocześniejsze rozwiązania technologiczne. Należą do nich automatyczny system procesowania przesyłek przychodzących, zautomatyzowany system składowania i wyszukiwania, stacje *goods-to-person*, *pocket sorter*, stacje



sortujące, dodatkowy sorter przesyłek, dynamiczna strefa buforowa i rozbudowana sieć przenośników. Eksperti monitorują całość operacji z dedykowanego centrum kontroli. Dzięki wdrożeniu innowacyjnych rozwiązań, CEVA i ASOS znacznie przyspieszą czas obsługi zamówień internetowych, jednocześnie optymalizując warunki pracy dla pracowników. |

WĄSACZE W MAGAZYNACH DB SCHENKER

W listopadzie we wszystkich 13 magazynach DB Schenker w Polsce odbyła się akcja pod hasłem „Zrób to dla jaj. Zapuć wąsy i zapisz się na badania”.

W placówkach logistyki kontraktowej, w przygotowanych przestrzeniach, zespół medyków przeprowadził badania USG jąder i poziomu antygenu PSA we krwi, pod kątem profilaktyki nowotworów jąder i prostaty. W sumie przebadano 230 pracowników.

– *W logistyce kontraktowej DB Schenker mężczyźni stanowią większość, to ponad 400 osób. Z jednej strony, dzięki akcji chcemy zwiększyć świadomość pracowników na temat nowotworów jąder i prostaty, a z drugiej, umożliwić badania jak największej grupie naszych kolegów* – mówi Ewa Śliwińska, szef obsługi logistycznej oraz pomysłodawczyni i koordynatorka akcji.

Listopad jest miesiącem profilaktyki „męskich” nowotworów. Movember, znany jako Wąsopad, to również czas zapuszczania wąsów w geście solidarności



oraz w celu zwiększania świadomości społecznej dotyczącej tego typu nowotworów.

Co roku w Polsce na nowotwór jądra choruje ponad 1500 mężczyzn, głównie w wieku 14-35 lat. Wcześniej wykryty to szansa na wyzdrowienie sięgająca 95%. Na raka prostaty, szacuje się, że zachoruje co trzeci mężczyzna w wieku 50-80 lat. Zajmuje on 4. miejsce pod względem śmiertelności na świecie. Profilaktyka i wczesne wykrycie mają kluczowe znaczenie*).

– *W niektórych placówkach przebadano się ponad 80% mężczyzn. Z kolei akcja informacyjna związana ze zwiększaniem świadomości wykroczyła poza biznes logistyki kontraktowej i już widzimy, że w przyszłości warto zorganizować badania w całej firmie* – tłumaczy Ewa Śliwińska. |

*) Źródła: zwrotnikraka.pl; mosznowladcy.pl



Aż 30% polskich konsumentów stwierdziło, że odwiedza galerie po to, aby obejrzeć lub przymierzyć produkty, które zamówi potem w internecie, ale o 2% więcej respondentów wybiera się tam po to, aby zakupić te rzeczy, które już w internecie oglądała

JAK ROZWÓJ OMNICHANNEL WPŁYWA NA AKTYWNOŚCI KLIENTÓW?

JAK W ZWIĄZKU Z TYM ZMIENIAJĄ SIĘ GALERIE HANLDOWE?

Łańcuchy dostaw podlegają nieustannej ewolucji związanej zarówno z globalnymi trendami rynkowymi, wdrażaniem innowacji, jak i zjawiskami określonymi przez jednych jako czarny łabędź, a jeszcze innych jako szary nosorożec. Nie bez znaczenia pozostają również postawy konsumentów, ich preferencje oraz konkurencja powodująca, że usprawnienia, o których mogliśmy jeszcze niedawno czytać w kontekście możliwych do wdrożenia w przeciągu kilku lat, są z nami na dobre już teraz.

Jak logistyka *retailu* i e-commerce zmieniała się na przestrzeni ostatnich lat i miesięcy? Czy *omnichannel* to wciąż *buzzword*, czy może istniejąca już faktycznie wielokanałowość i czy na nim kończy się rozwój udogodnień dla klienta, czy może rynek przynosi nam coś jeszcze?

Droga do omnichannel

Gdy w 1984 roku, 74-letnia Brytyjka, Jane Snowball dokonała pierwszego w historii zakupu przez internet (a dokładniej, za pomocą telegazety), okazało się, że klienci mogą zgłaszać zapotrzebowanie inaczej, niż poprzez wizytę w sklepie. Pomijając czasy sprzedaży katalogowej i telefonicznej, która w Polsce, w odróżnieniu od kraju naszych zachodnich sąsiadów, nie osiągnęła zbyt

niej popularności, przedsiębiorcy musieli zacząć przeformatowywać łańcuchy dostaw, aby móc spełnić oczekiwania klientów, ale także pozyskać o nich wiedzę,

Single channel to jedyny kanał sprzedaży idealnie odwzorowujący tradycyjny łańcuch dostaw w postaci pionowego tunelu. Wraz z umożliwieniem klien-

Single channel to jedyny kanał sprzedaży idealnie odwzorowujący tradycyjny łańcuch dostaw w postaci pionowego tunelu. Wraz z umożliwieniem klientom zakupu w innych kanałach, coraz bardziej popularne stawały się strategie multichannel i cross channel.

spróbować dokładnie przeanalizować ich preferencje i wyjść naprzeciw rosnącym wymaganiom konsumenckim. Tak właśnie zaczęła się droga od *single channel* prezentowanego w dużym uproszczeniu poniżej, do *omnichannel*, a nawet wdrażanego aktualnie coraz częściej *connected retail*.

tom zakupu w innych kanałach, coraz bardziej popularne stawały się strategie *multichannel* i *cross channel*. O ile multichannel miał postać odrębnych silosów, w ramach których istniały często odrębne działy sprzedaży nie kontaktujące się ze sobą, a nawet konkurujące o tego samego klienta i wdrażające równole-



Damian Kołata

gle istniejące programy lojalnościowe, o tyle w *cross channel* dochodziło już do pierwszych, nieśmiałych przecięć w ścieżkach zakupowych. Czasami mogliśmy rzecz zamówioną przez internet odebrać w sklepie stacjonarnym. W innej cenie, dostarczonej z innego magazynu, z organizacyjnego punktu widzenia może nawet od innego podmiotu, ale klient mógł poczuć, że ma możliwość wyboru sposobu zakupu i odbioru. *Cross channel* pozostał bardzo długo elementem budowania przewagi konkurencyjnej na rynku, wciąż zresztą jest mylony z *omnichannel*, choć wymagania klientów od tego czasu wzrosły niesamowicie. Ciekawy przykład tego, jak bardzo różnią się preferencje klientów i oferty sprzedawców przynosi nam oczywiście media społecznościowe. Poniższy przykład doskonale posłuży nam do odpowiedzi na pytanie, czym jest *omnichannel*, jakie korzyści za sobą niesie, a także jakie wyzwania logistyczne z sobą pociąga.

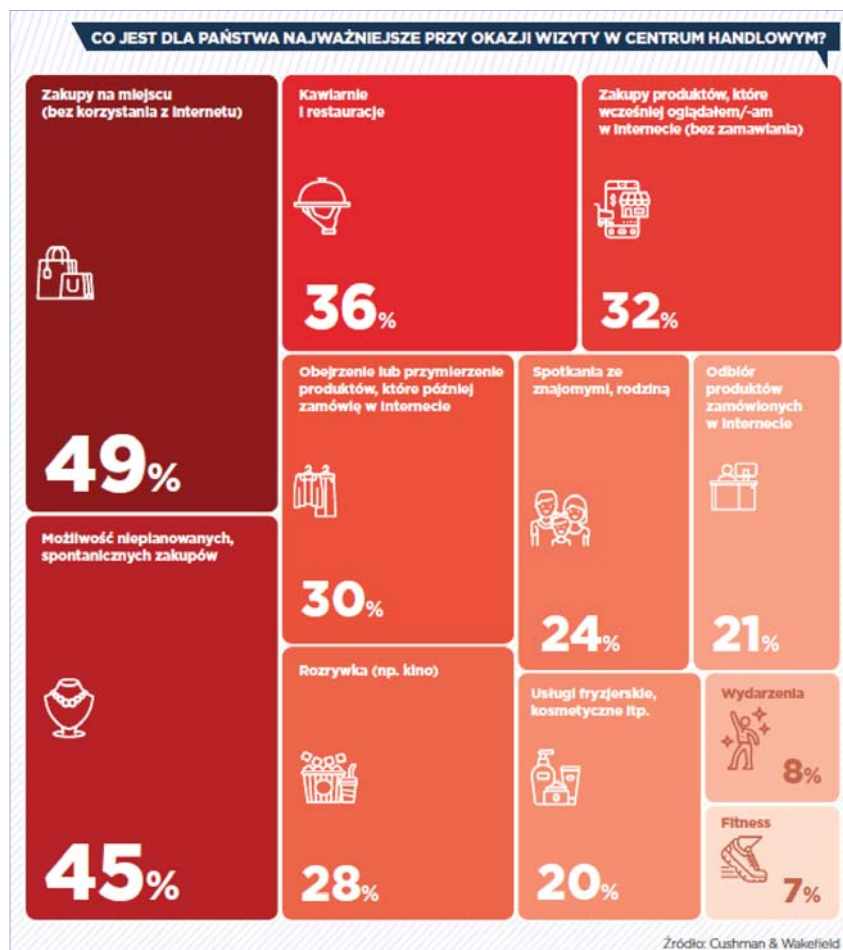
Czym jest omnichannel

Jak zdążyli Państwo na pewno zauważyć, *omnichannel* to nic innego jak strategia, w której granice pomiędzy kanałami sprzedaży nie istnieją, a klient ma możliwość dostępu do zamówienia towaru o każdej porze, w każdym miejscu i po tej samej cenie. Za pomocą jednego programu lojalnościowego sprzedawca zbiera informacje o preferencjach i historii zakupów, celebrytuje z nim tzw. decydujące momenty (np. 10 zamówienie w roku, przekroczenie określonego pułapu kwotowego, rocznicę pierwszej aktywności itp.), oferuje coraz bardziej spersonalizowane doświadczenia, a klient wybiera zakup w tym kanale, w którym akurat jest

mu wygodnie, bez żadnych strat i przeszkód względem drugiego.

Łatwo napisać, znacznie trudniej wdrożyć. Wygląda jednak na to, że konsumenci nie pozostawiają wyboru i poprzez swoje preferencje pokazują, że tylko firmy, które udostępnią wielokanałowy system sprzedaży pozostaną na rynku. Typowa sprzedaż prowadzona jedynie offline, jak i sprzedaż prowadzo-

lowym. Aż 30% badanych stwierdziło, że odwiedza galerie po to, aby obejrzeć lub przymierzyć produkty, które zamówi potem w internecie, ale o 2% więcej respondentów wybiera się tam po to, aby zakupić te rzeczy, które już w internecie oglądało. Nie należy też zapominać o kolejnych 21% badanych, którzy wizytę w centrum handlowym wykorzystują na odbiór produktów zamawianych w internecie.



na tylko i wyłącznie online, w pewnym momencie osiąga pewne granice i aby koło zamachowe naszego obrotu mogło się rozpędzić dalej, musimy połączyć oba kanały i umożliwić klientom wybór. To dzieje się już chociażby na rynku mody, w którym według badania KPMG i niemieckiego EHI Retail Institute, w 2030 roku będziemy kupowali odzież przez internet równie często, jak w sklepach stacjonarnych, mimo że w zeszłym roku średni udział kanału online nie przekraczał 25%.

Co ważne, przywykliśmy do wielokanaowości i chcemy z niej korzystać. W badaniu przeprowadzonym latem tego roku przez Inquiry na zlecenie Cushman & Wakefield, zapytano polskich konsumentów o to, co jest dla nich najważniejsze przy okazji wizyty w centrum han-

Dla kupujących nie są już tajemniczą zagadką pojęcia takie jak *click & collect*, a eksperci marketingu i sprzedaży jednym tchem wymieniają skróty BOPIS, BORIS, ROPO, odwrócone ROPO i ROTOPO, jako nieodzowne elementy proklienckiego podejścia. BOPIS to nic innego, jak *buy online pick-up in store*, czyli bardziej fachowa nazwa *click & collect*, natomiast BORIS odzwierciedla zachowanie polegające na zakupie online i fizycznym zwrocie towaru w sklepie stacjonarnym, a więc *buy online, return in store*. ROTOPO wiąże się z coraz większym krzyżowaniem się kanałów i oznacza ścieżkę zakupową zapoczątkowaną online (*research online*), poprzez sprawdzenie i przymiarkę w sklepie stacjonarnym (*try offline*) i dokonanie zakupów przez internet (*purchase online*).



Fot. Pixabay

Badania potwierdzają, że konsumenci dokonyujący zwrotów w sklepie stacjonarnym, aż w 71% przypadków dokonują ponownych zakupów, więc umożliwienie klientom formy omnikanalowej aktywności jest niesamowicie zyskowne

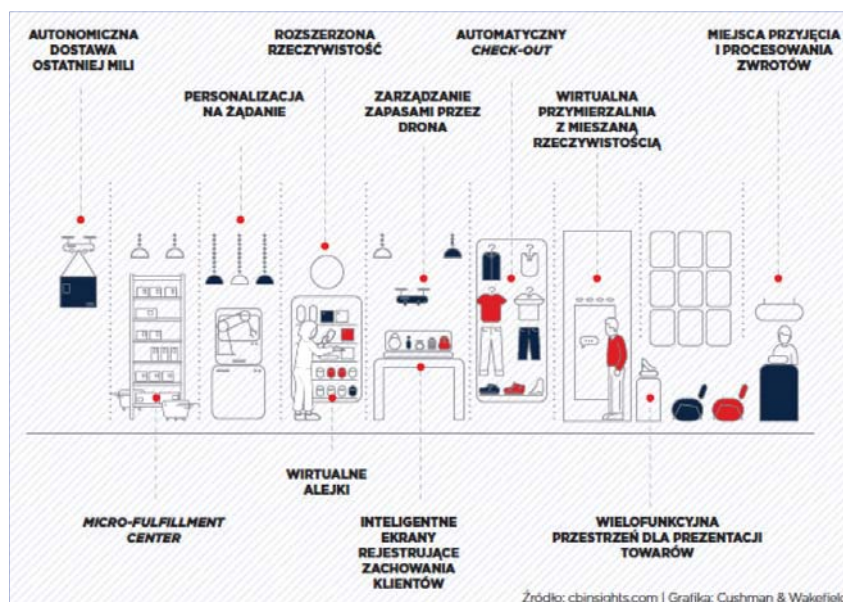
Zyskowne rozwiązanie

Badanie potwierdza, że konsumenci dokonyujący zwrotów w sklepie stacjonarnym, aż w 71% przypadków dokonują ponownych zakupów, więc umożliwienie klientom formy omnikanalowej aktywności jest doprawdy niesamowicie zyskowne. Wszystkie ułatwienia, które wprowadzają sprzedawcy, możliwość szybkiego odbioru towaru z półki (w ciągu nawet 30 minut), ale zamówionego online, bądź zwrotu zamówienia online w sklepie stacjonarnym, czy też wizyty w sklepie celem odbioru zamówienia internetowego złożonego kilka dni wcześniej powodują,

że konsumenci nie wyobrażają już sobie kanałowych silosów, odrębnej polityki cenowej, czy też różnych programów lojalnościowych. Doświadczenie omni-

Liczy mówią same za siebie i potwierdzają niejako, że sprzedawcy muszą planować swoje działania całościowo i funkcjonować we wszystkich możliwych kanałach sprzedaży, niezależnie od tego, czy klient finalizuje zakup offline, czy też w sklepie internetowym.

W pełni uzasadnione jest również stwierdzenie, że magazynem dla e-commerce może być też lokalizacja w centrum handlowym. Sklep przyszłości może bowiem wyglądać całkiem inaczej, niż ten dzisiejszy. O odważną prognozę pokusili się eksperci CB Insight, którzy zwizualizowali sklep przyszłości jako miejsce, z którego zasilane będą dostawy dronami i pojazdami autonomicznymi AGV, gdzie będziemy wirtualnej przymierzalni dobierać odpowiedni *outfit* i składać zamówienia na dostawę do domu, czy też zwracać asortyment zakupiony wcześniej lub odbierać zamówienia z aparatów paczkowych w formacie *click & collect*.



Typowa sprzedaż prowadzona jedynie offline, jak i sprzedaż tylko i wyłącznie online, w pewnym momencie osiąga pewne granice i aby koło zamachowe naszego obrotu mogło się rozpędzić dalej, musimy połączyć oba kanały



channel na dobre przyjęło się wśród klientów polskich sklepów i zapewne prędzej niż później to głównie w ramach przechodzenia pomiędzy kanałami będziemy rozpoczynać i finalizować proces zakupowy. Według danych Deloitte zawartych w raporcie „Global Powers of retailing. Transformative change, reinvigorate commerce”, aż 56 centów z każdego dolara wydanego w sklepie tradycyjnym, to efekt kontaktu klienta z kanałami cyfrowymi. Trzy lata wcześniej, było to jedynie 36 centów, a więc tendencja jest niesamowicie dynamiczna. Co więcej, ci, którzy są aktywni w różnych kanałach, wydają ponad dwa razy więcej niż ci, którzy dokonują zakupów jedynie w sklepie stacjonarnym.

Edge Retail Insight prognozuje z kolei, że już wkrótce nawet jedna trzecia powierzchni sklepu stacjonarnego będzie przeznaczona na aktywności związane z kompletacją zamówień internetowych i ich zwrotami, a udział e-commerce w całości sprzedaży detalicznej wyniesie w 2025 roku 40%. Nikogo nie będzie dziwić fakt, że sklepy staną się naturalnymi centrami dystrybucji dla aglomeracji miejskich, w których są ulokowane i z których towary do klientów będą dostarczane w przeciągu kilkunastu-kilkudziesięciu minut. |

Damian Kołata,
Head of Industrial & Logistics Poland,
Head of E-commerce CEE
w Cushman & Wakefield



Widok z autostrady A8 na nowe centrum logistyczne grupy Seifert Logistics

NOWE PROJEKTY LOGISTYCZNE SEIFERT POLSKA

ROZWÓJ W LOGISTYCE OD 75 LAT

Trzy projekty, które przyniosą dwucyfrową kwotę przychodu w milionach polskich złotych.

Seifert Polska przygotowuje się właśnie do uruchomienia nowego magazynu we Wrocławiu, 2 kilometry od granic miasta, przy Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (AOW), która zapewni sprawne połączenie z trasą S8, w kierunku Łodzi, Warszawy, Białegostoku i autostradą A4, w stronę Opola, Oławy czy Jelcza-Laskowic.

Ten nowy magazyn typu *multi-user* odpowiadać będzie przede wszystkim za obsługę logistyczną niemieckiego giganta produkcji, w tym w zakresie artykułów higienicznych, stąd dedykowany jest towarom neutralnym.

Jednocześnie w Bielsku-Białej na Górnym Śląsku, gdzie od 25 lat wzrasta ilość firm z branży motoryzacyjnej, silnie skupionych na obszarze Bielska, Seifert Polska uruchamia kolejny magazyn dla producenta części samochodowych.

W Bielsku-Białej Seifert Polska działa już od 6 lat. Zna potrzeby tego rynku, a nowa lokalizacja zabezpieczy logistycznie już trzecią z kolei fabrykę. Tym razem jednak, producent części powierzył swojemu sprawdzonemu operatorowi logistycznemu całokształt odpowiedzialności. Seifert Polska odpowiadać będzie za pełen

„krwiobieg produkcji” – dostawę surowca, odbiór gotowych części oraz ich transport do odbiorcy.

Oba te przedsięwzięcia, wraz z trzecim dużym, wygranym projektem – o szczegółach którego dowiemy się po nowym roku – wygenerują dla Seifert Polska dwucyfrowy przychód liczony w milionach polskich złotych.

Nowe centrum logistyczne i nowa siedziba administracyjna w Ulm Nord

Nowe centrum logistyczne Grupy Seifert w Ulm Nord to największa inwestycja w historii Seifert Logistics Grup. Budowa centrum logistycznego z bezpośrednim połączeniem z autostradą A8 i w sąsiedztwie terminala kontenerowego w Ulm ostatecznie zamknęła się na powierzchni ok. 90 tys. m². Po przeniesieniu siedziby firmy, wraz z istniejącym centrum logistycznym Ulm Nord I, obiekty Seifert ciągną się w sumie na długość jednego kilometra autostrady i tworzą miejsce na ponad 100 tys. palet z opcją składowania blokowego. Ważną funkcję nowego centrum logistycznego pełni dach. Na wysokości 22 metrów zapewnia maksymalnie dużą powierzchnię logistyczną dla obecnych i nowych klientów. Na nim osad-

HISTORIA GRUPY SEIFERT



- Jest wzorcowym przykładem rozwoju. Założona w roku 1947 firma, po dziś dzień jest przedsiębiorstwem rodzinnym z siedzibą w Ulm.
- Zatrudnia obecnie ponad 2 500 pracowników w 45 lokalizacjach w Europie. Na powierzchni ponad 800 tys. m² realizuje innowacyjne rozwiązania logistyczne dla branży motoryzacyjnej, chemicznej, dóbr konsumpcyjnych, branży papierniczej, materiałów budowlanych i farmaceutycznej.
- Od lat motorem napędowym Grupy jest wyspecjalizowany sektor logistyki kontraktowej dla branży AUTOMOTIVE, w tym również na rynku polskim.
- Seifert Polska, z siedzibą główną na w Mysłowicach na Górnym Śląsku, w bezpośrednim sąsiedztwie Jaworzna, dostarcza zarówno krajowe, jak i międzynarodowe usługi spedycyjne oraz szeroki zakres usług logistyki kontraktowej (VAS) dla dostawców komponentów samochodowych i OEM-ów.
- Z kolei na Dolnym Śląsku, w Jaworze, od 2019 Seifert Automotive Polska, spółka-córka Seifert Polska, zapewnia wewnętrzną, jak i zewnętrzną obsługę logistyczną pierwszej w kraju fabryki 4.0, niemieckiego producenta samochodów, a od lata 2020 także nowo powstałej fabryki baterii do modeli hybrydowych oraz w pełni elektrycznych.



Sala Konferencyjna „Katowice” oraz firmowe bistro

dzono nową siedzibę – nowe centrum administracyjne Grupy, a pozostała powierzchnia dachu wyposażona jest w instalację fotowoltaiczną, która generuje 5,5 MWp energii elektrycznej. Moc taka odpowiada potrzebom energetycznym i wystarczyłaby do zaopatrzenia wszystkich 45 lokalizacji Grupy. Wykorzystując energię słoneczną, SLG dba o środowisko, a nowe centrum logistyczne jest w całości samowystarczalne. Wytwarzana energia elektryczna pokrywa jego wszystkie potrzeby, zapewnia oświetlenie i ciepło geotermalne, dostarcza moc elektryczną stacjom ładowania wózków przemysłowych, ciężarówek i samocho-

za wybitne osiągnięcia w dziedzinie przedsiębiorczości medalem kraju związkowego Badenia-Wirtembergia.

Zebranych klientów i partnerów wprowadzono po nowo wybudowanym Centrum Logistycznym – dając wgląd w nowoczesny świat logistyki, od elektrycznych ciężarówek i dronów po robotykę i druk 3D. Goście zwiedzali również wyjątkowo urządzone świat biurowej administracji głównej Grupy Seifert, który charakteryzuje rodzinną i otwartą przestrzeń,

– *Cieszę się, że ukończenie nowej siedziby na 75. rocznicę przebiegło zgodnie z planem, pomimo obecnie trudnej sytuacji dostawczej* – komentował

nej. Inwestycja posiada wewnętrzne forum Seifert, studio fitness oraz firmowy bufet „Franz”, nazwany tak na cześć założyciela firmy, Franza Xavera Seiferta, który zapewnia pracownikom zbilansowaną dietę na poziomie restauracyjnym. W nowej siedzibie nie brakuje licznych polskich akcentów.

W Grupie siła

O ile od początku Seifert Logistics Group, jako firma rodzinna rozrasta się systematycznie (z lokalnego lidera rynku transportowego firma wyrosła do poziomu operatora logistycznego działającego na arenie międzynarodowej), to w ostatnich latach odnotowuje zdecydowany i przyspieszony rozwój w perspektywie porównawczej względem ubiegłej dekady.

– *Rozwijamy się wraz z Grupą i wzo-rem polityki prowadzonej przez całą Grupę Seifert, szerokie portfolio, jako efekt dywersyfikacji stanowi nasz solidny fundament i atut, co ma szczególne znaczenie w niepewnych czasach konfliktu wojennego, aby zabezpieczać logistycznie i optymalizować łańcuchy dostaw naszych klientów oraz dostarczać na rynek niezbędnych produktów* – ocenia Szymon Szczepanik, dyrektor logistyki i członek zarządu Seifert Polska.

– *Należy jednak podkreślić* – dodaje Ilona Urbańczyk, specjalistka ds. marketingu – *że to zdecydowanie „Automotive is our motive” oraz projekty, w których się spotyka motoryzacja i logistyka.*

– *Jako operator logistyczny od lat równolegle rozwijaliśmy się wraz z nią. Nie inaczej jest i teraz, w kierunku elektromobilności, także w Polsce* – podsumowuje Jan Brachmann, prezes Seifert Polska, obecnej na polskim rynku TSL już od ponad 20 lat, z siedzibą główną w Mysłowicach na Górnym Śląsku, w bezpośrednim sąsiedztwie Jaworzna. |



Wręczenie Medalu Gospodarczego Landu Badenii-Wirtembergii przez panią Marion Gentges, minister sprawiedliwości i migracji oraz Manuela Hagela, przewodniczącego Grupy Parlamentarnej CDU w Parlamencie Krajowym, Haraldowi Seifertowi, przewodniczącemu Rady Doradczej Grupy Logistycznej Seifert

dów osobowych, a w przyszłości także do produkcji wodoru.

Wśród uczestników ceremonii na otwarciu centrum obecna była ministra Marion Gentges oraz burmistrz miasta Ulm Gunter Czisch. Podczas uroczystości Harald Seifert został uhonorowany

Harald Seifert, przewodniczący Rady Doradczej Seifert Logistics Group.

Nowa strefa biurowa łączy nowoczesne koncepcje otwartych przestrzeni z przytulnymi drewnianymi detalami, co tworzy przyjazną atmosferę pracy i odzwierciedla wartości firmy rodzin-



Dzięki optymalizację procesów firma uzyskuje wyższą produktywność, tym samym możliwe staje się zmniejszenie zaangażowanych w proces zasobów

CELEM FUNDAMENTALNYM ZAUFANIE KLIENTÓW

W grupie DHL na pierwszym miejscu stawiane są potrzeby i wymagania klientów. Firma zapewnia profesjonalną i kompleksową obsługę wzdłuż ich całego łańcucha dostaw. Ogniwem tego łańcucha, na którym ogniskuje swoją uwagę DHL Supply Chain, jest logistyka kontraktowa. Na ile stanowi ona fundament działalności DSC i traktowana jest jako kluczowa kompetencja stale rozwijana u pracowników – mówi Jacek Faber, Business Development Manager, DHL Supply Chain.

Firma działa na światową skalę i posiada jednolite standardy w swoich oddziałach. Na ile to ułatwia realizowanie logistyki kontraktowej?

Globalny zasięg i pozycja światowego lidera usług logistyki kontraktowej to zarówno przywilej, ale również, i przede wszystkim, zobowiązanie do zapewniania najwyższej jakości oraz standardów naszym klientom, pracownikom i partnerom. Sposobem realizacji tego zobowiązania są właśnie ujednolicone standardy, które zdefiniowaliśmy i zawarliśmy w naszym globalnym systemie zarządzania – OMS (Operations Management System). OMS jest tym samym naszym globalnym „językiem jakości”, dzięki któremu klienci mają pewność, że niezależnie od lokalizacji geograficznej, nasze usługi będą spełniały najwyższe standardy.

Klienci decydując się na współpracę z operatorem w ramach logistyki kontraktowej najczęściej kierują się

korzyściami finansowymi. Na ile możliwe jest obniżenie kosztów i jakie jeszcze korzyści są istotne?

Korzyści płynące ze współpracy z operatorem logistycznym w ramach logistyki kontraktowej są zdecydowanie wielowymiarowe. Oczywiście, w pełni zdajemy sobie sprawę, że aspekt finansowy jest kluczowy. Wśród sposobów na redukcję kosztów wymienić należy po pierwsze, optymalizację procesów. Dzięki niej uzyskujemy wyższą produktywność, tym samym możliwe staje się zmniejszenie zaangażowanych w proces zasobów. Po drugie, realizując proces w centrach typu Multicustomer, takich jak np. nasz Park Logistyczny w Psarach, osiągamy efekt synergii, dzięki współdzieleniu zasobów ludzkich i sprzętowych. Z kolei globalne kontrakty z dostawcami zapewniają nam dostęp i elastyczne warunki korzystania z najnowszych i najbardziej efektywnych rozwiązań technologicznych, jak chociażby tzw. Assited Picking Robots w modelu *robot as a service*.

Na jakie usługi jest największe zapotrzebowanie?

Polski rynek logistyczny, od dłuższego już czasu, napędzany jest wzrostem szeroko rozumianego e-commerce-u. Pandemia



Jacek Faber

znacząco przyspieszyła ten trend i pomimo obecnego wyhamowania, usługi logistyczne pozostaną jednymi z najczęściej poszukiwanych. W DHL Supply Chain oferujemy rozwiązania z zakresu fulfillmentu zarówno dla dużych graczy, jak np. Zalando, jak i firm stawiających w e-commerce pierwsze kroki. To właśnie z myślą o tych drugich stworzyliśmy jeden z naszych najnowszych produktów – European Fulfillment Network.

Jakie cele stawia sobie DSC realizując logistykę kontraktową?

Celem fundamentalnym jest oczywiście zadowolenie i zaufanie naszych klientów, w oparciu o które możemy budować długotrwale, partnerskie relacje biznesowe. Ciągłe się rozwijamy i dywersyfikujemy portfolio z myślą o potrzebach naszych klientów, mając na uwadze również szerszy kontekst społeczny i środowiskowy. Przykładem takiego właśnie podejścia oraz pewnego wykraczania poza standardowe ramy usług logistyki kontraktowej, jest budowanie przez DHL Supply Chain europejskiego portfela nieruchomości magazynowych klasy A, o łącznej powierzchni

Gwarantem zapewnienia najwyższej jakości usług klientom, pracownikom i partnerom w DHL Supply Chain są ujednolicone standardy, które zostały zdefiniowane i zawarte w globalnym systemie zarządzania – OMS (Operations Management System).

400 tys. m², neutralnych pod względem emisji CO₂. W Polsce tego typu obiekt, o łącznej docelowej powierzchni 110 tys. m², z początkiem 2023 roku oddajemy do użytku w Gorzowie Wielkopolskim.

Na ile różni się logistyka kontraktowa w różnych branżach, chociażby ze względu na różne wymagania?

Nawiązując do jednego z poprzednich pytań – pewne zasady i standardy są takie same, bez względu na branżę. Natomiast oczywiście każda z branż obsługiwanych przez DHL Supply Chain posiada właściwe dla siebie, specyficzne wymagania, determinujące sposób obsługi, rozwiązania technologiczne, czy stosowane KPI. Kluczowe dla przywoływanej już branży e-commerce jest tempo i dokładność kompletacji, dzięki czemu klienci naszych klientów otrzymują swoje zamówienia w możliwie najkrótszym czasie. Na przeciwnym biegunie, jeśli chodzi o tempo operacji, znajduje się z kolei nasz projekt dla jednego z producentów z branży militarnej. W tym wypadku

Doświadczony operator logistyczny nie jest jedynie dostawcą usług, ale zaufanym partnerem biznesowym, który sprawdza się niezależnie od wyzwań, jakie stawia przed nami sytuacja społeczno-polityczno-gospodarcza



absolutnie kluczowe są kwestie związane z szeregiem zabezpieczeń, zarówno fizycznych, jak i formalno-prawnych, jakie operator logistyczny musi zapewnić.

Jak Covid i wojna w Ukrainie wpłynęły na logistykę kontraktową?

Logistyka, czy szerzej zarządzanie łańcuchami dostaw, od zawsze wiązały się

z niepewnością i nieprzewidywalnością, która nie spotykała się wcześniej. Oba wydarzenia bezpośrednio i pośrednio wpływają na logistykę kontraktową. Przerwane łańcuchy dostaw, braki różnego rodzaju komponentów czy surowców, doprowadziły w trakcie szczytu pandemicznego do powiększania zapasów bezpieczeństwa, tym samym zwiększając zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową. Z kolei ruchy migracyjne po wybuchu wojny wpłynęły na poziom i strukturę zatrudnienia, odgrywających ważną rolę w Polskiej gospodarce pracowników z Ukrainy. Obie wymienione sytuacje wymagały szybkości, elastyczności decyzyjnej, czy wprowadzenia nowych rozwiązań. Wszystkie te elementy jest w stanie zapewnić doświadczony operator logistyczny, który



DHL Supply Chain oferuje rozwiązania z zakresu fulfillmentu zarówno dla dużych graczy, jak np. Zalando, jak i firm stawiających w e-commerce pierwsze kroki

z codziennym radzeniem sobie z nowymi wyzwaniami i nieprzewidywalnością. Niezbędne do tego jest zarządzanie scenariuszowe, pozwalające przygotować się na możliwy rozwój sytuacji. Pandemia oraz wojna w Ukrainie wzniosły wspomnianą

nie jest jedynie dostawcą usług, ale zaufanym partnerem biznesowym, który sprawdza się niezależnie od wyzwań, jakie stawia przed nami sytuacja społeczno-polityczno-gospodarcza. Tak właśnie postrzegamy swoją rolę w DHL Supply Chain. |



ŚWIEŻOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO – ŚCIEŻKA DZIAŁANIA LOGISTYKA ŻYWNOŚCI

Jakie kategorie produktów spożywczych dostarcza obecnie w ramach swoich usług Quick Service Logistics Polska lokalom gastronomicznym? – pytamy Magdalенę Jarząbek, menadżerkę ds. zakupów i relacji z klientem QSL Polska.

Magdalena Jarząbek: W ramach swoich usług QSL Polska dostarcza przede wszystkim produkty spożywcze w temperaturze kontrolowanej: mrożone, chłodzone oraz suche. Dostarczamy również opakowania, produkty chemiczne, drobne wyposażenie kuchenne oraz zabawki.

Jak wyglądają procedury magazynowe Quick Service Logistics Polska dla tych produktów? W jaki sposób firma zapewnia ich najwyższą jakość i bezpieczeństwo?

MJ: Podstawą jest weryfikacja temperatury, począwszy od transportu od

czas transportu. Przestrzegamy wysokiej jakości standardów, co potwierdza certyfikat IFS, a także cykliczne audyty Burger King, IWAY (IKEA) czy YUM.

Jak wygląda Wasz harmonogram działań – od momentu wpłynięcia zamówienia, przez pozyskanie produktu i kompletację w magazynie, do dostarczenia go do restauracji i finalnie „na stół”?

MJ: Pierwszym krokiem jest przygotowanie odpowiedniej bazy danych produktu wraz ze szczegółowymi informacjami logistycznymi oraz warunkami

W ramach swoich usług QSL Polska dostarcza przede wszystkim produkty spożywcze w temperaturze kontrolowanej: mrożone, chłodzone oraz suche.

dostawcy, przez magazynowanie, po dostawę do restauracji. Ważne jest również opakowanie produktu, odpowiednie jego ułożenie na nośniku i zabezpieczenie na

handlowymi. Następnie dostawca realizuje zamówienie złożone przez dział zakupów. Magazyny QSL po weryfikacji przyjmują produkty do odpowiedniej

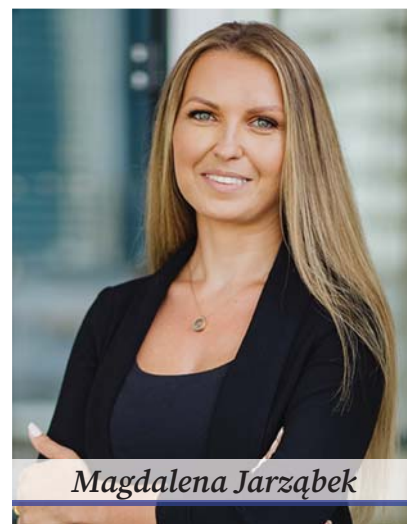
strefy. W tym samym czasie trwają prace po stronie działu obsługi klienta, czyli przyjmowanie zamówień od poszczególnych lokali oraz ich weryfikacja pod kątem kompletności. Po zebraniu zapotrzebowania na dany dzień rozpoczyna się kompletacja w magazynach, a następnie realizacja dostaw do restauracji. Stały harmonogram transportów towarów, z uwzględnieniem wymaganej przez klienta częstotliwości, pozwala na równomierne rozłożenie pracy.

Ile osób jest zaangażowanych w taki modelowy proces?

MJ: W proces zaangażowany jest cały zespół, czyli dział zakupów, obsługi klienta, pracownicy magazynów i działu transportu. Równie ważne są działy wspierające, mówię tutaj o IT, dziale finansów i HR.

Jakie narzędzia i metody usprawniają ten proces na każdym jego etapie?

MJ: Przede wszystkim systemy, zarówno te magazynowo-logistyczne, te



zabezpieczające obieg dokumentów, jak i przeznaczone do komunikacji z klientami. Przy obsłudze prawie 700 restauracji automatyzacja części procesów jest niezbędna.

Co zyskuje sieć gastronomiczna, która podejmie współpracę z logistyką żywności?

MJ: Sieć zyskuje centralizację dostaw – wszystkie produkty przyjeżdżają w jednej dostawie w określonym czasie, co znacząco usprawnia pracę w lokalu. Dodatkowym atutem jest ustandaryzowanie procesów, wysokiej jakości serwis, a przede wszystkim wsparcie ze strony doświadczonego zespołu.



Od 2022 r. wszystkie spółki Utz produkują w sposób neutralny dla klimatu

EKO-ROZWÓJ W GRUPIE UTZ TO STRATEGIA NA LATA

ZRÓWNOWAŻONE DZIAŁANIA DZIĘKI TRADYCJI I WIZJI PRZYSZŁOŚCI

Już założyciel naszej firmy Georg Utz wiedział, że gospodarka i ekologia muszą być skoordynowane. Od zawsze opieraliśmy się na systemie gospodarki o obiegu zamkniętym. Nasze tworzywo sztuczne może być kilkakrotnie poddawane recyklingowi w 100 procentach. Od roku 1970 stale poszerzamy wiedzę w zakresie surowców wtórnych, a dzięki UIC® mamy własny regranulat sprawdzony pod względem jakości.

Strategia klimatyczna Utz wskazuje nam drogę do neutralnej dla klimatu przyszłości. Nasza koncepcja zasobów na przyszłość opiera się na recyklingu tworzyw sztucznych i systemie wielokrotnego użytku, w którym produkty pozostają w obiegu przez okres do 20 lat. Oszczędza to zasoby i dodatkowo zmniejsza nasz ślad węglowy w codziennych działaniach.

Podejmujemy wyzwanie „neutralności klimatycznej”

Do 2030 r. będziemy produkować energię elektryczną wyłącznie z odnawialnych źródeł energii, a do 2035 r. znacznie zwiększymy udział materiałów pochodzących z recyklingu. Chcemy być mierzeni w tym kontekście i ujawnimy nasze postępy w rocznym Raplocie Zrównoważonego Rozwoju Utz. Fundacja myclimate towarzyszy nam w tej podróży.

Czyni zamiast słów

Grupa Utz opracowała plan wraz ze strategią klimatyczną Utz i rozpoczęła jego realizację. Od 2022 r. wszystkie spółki Utz produkują w sposób neutralny dla klimatu.

Na razie odbywa się to poprzez rekompensatę w projektach ochrony klimatu. Ponadto, krok po kroku, energia z paliw kopalnych będzie zastępowana energią odnawialną. Począwszy od 2023 r., Raport Zrównoważonego Rozwoju Utz będzie raz w roku informował o naszych działaniach i osiągniętych celach.

W jaki sposób ekonomia i zrównoważony rozwój idą w parze?

Tylko firmy, które generują wystarczające zyski, mogą również inwestować w nowoczesne maszyny, wysokiej jakości surowce, uczciwe płace i dal-

Koncepcja zasobów na przyszłość Grupy Utz opiera się na recyklingu tworzyw sztucznych i systemie wielokrotnego użytku, w którym produkty pozostają w obiegu przez okres do 20 lat. Oszczędza to zasoby i dodatkowo zmniejsza nasz ślad węglowy w codziennych działaniach.

sze szkolenia w dłuższej perspektywie. Zautomatyzowany, monitorowany cyfrowo i praktycznie bezodpadowy proces Utz daje prawo twierdzić, że firma produkuje w sposób neutralny dla klimatu i przy zoptymalizowanym wykorzystaniu zasobów.

Utz dąży do wydajnej i opłacalnej pracy. Uznaliśmy postępującą automatyzację procesów logistycznych za megatrend i inwestujemy w niego. Nasza pozycja, jako jednego z wiodących dostawców inteligentnych opakowań wielokrotnego użytku dla zautomatyzowanych magazynów i logistyki transportu, pozwala na rentowny wzrost. W tym kontekście rozwój organiczny i wartość dodana generowana przez indywidualne rozwiązania dla klientów mają dla nas pierwszorzędne znaczenie. Logistyka wielokrotnego użytku ugruntowała się we wszystkich gałęziach przemysłu ze względu na swoje zalety, takie jak długa żywotność i możliwość recyklingu surowców. W ten sposób stali



Utz uznał postępującą automatyzację procesów logistycznych za megatrend i inwestuje w niego

klienci Utz z dziewięciu branż na całym świecie polegają na Utz jako partnerze w zakresie swoich rozwiązań.

Jako firma rodzinna dążymy do niezależności i stabilności. Nasz sukces

ekonomiczny pozwala nam dokonywać ważnych inwestycji w ekspansję geograficzną, rozwój technologiczny oraz innowacje produktowe i usługowe z naszych własnych zasobów, zarówno teraz jak i w przyszłości. |

Przewiduje się, że masowa transformacja branży nastąpi na przełomie lat 2030 i 2040, zmierzając ku pełnej transformacji do 2050 r.



ZRÓWNOWAŻONE ROZWIĄZANIA TRANSPORTOWE

KIEDY BRANŻA TRANSPORTU OSIĄGNIĘ NEUTRALNOŚĆ KLIMATYCZNĄ?

Nie ma wątpliwości, że zmiany klimatyczne są jednym z największych wyzwań, przed którymi stoimy wszyscy. W 2021 roku globalna emisja CO₂ osiągnęła rekordowe 36,3 gigaton. Transport towarów generuje 8% globalnej emisji CO₂ i aż 11%, jeśli weźmiemy pod uwagę również centra logistyczne.

Jako sektor musimy przyspieszyć działania zgodnie z Porozumieniem Paryskim, aby ograniczyć temperaturę globalnego ocieplenia do 1,5 stopnia.

Zrównoważone opcje transportu towarowego

Wraz ze wzrostem wydajności i automatyzacją w łańcuchach dostaw, sektor transportu koncentruje się na tworzeniu bardziej zrównoważonych opcji transportu towarowego. Globalna dekarbonizacja postępuje jednak w różnym stopniu zaawansowania, głównie z powodu braku masowo dostępnych neutralnych klimatycznie paliw. Przejście na model czystej technologii paliwowej wiąże się z wieloma wyzwaniami. Każde nowe rozwiązanie powinno umożliwiać przemieszczanie towarów na duże odległości, obsługiwać

transport wielkogabarytowy oraz być odporne na ekstremalne warunki pogodowe. Pomimo wyzwań, jakie stawia redukcja emisji CO₂, firmy domagają się bardziej ekologicznych opcji transportu. Nawet przy burzliwym krajobrazie geopolitycznym i gospodarczym zainteresowanie zrównoważonymi łańcuchami dostaw pozostaje wysokie.

Przyspieszenie w zakresie paliw

Znaczące przyspieszenie w zakresie paliw alternatywnych następuje dopiero od ostatnich kilku lat. Aktualnie funkcjonujemy w stanie, gdzie bardzo wiele międzynarodowych korporacji jest zaangażowanych w transformację swoich łańcuchów dostaw i mają opracowaną strategię osiągnięcia zeroemisyjności. Dysponują też budżetami

na te cele, co odróżnia etap projektowania strategii od przejścia w fazę świadomej egzekucji. Niezależnie od tego, czy klienci wysyłają towary drogą morską, powietrzną czy drogową, branża transportowa dokonuje dużych inwestycji w różnych obszarach. Dziś inwestujemy w tzw. technologie pomostowe, takie jak SAF, biopaliwa bunkrowe, hydorafinowany olej roślinny (HVO) czy biopaliwa na bazie olejów odpadowych.

W transporcie drogowym na długim dystansie przełom może zacząć następować po 2025 r., statki żeglugowe napędzane wodorem zaczną pojawiać się na rynku po 2030 r., a samoloty napędzane wodorem mogą pojawić się znacznie po 2030 r.,



Emilia Górską-Mytyk

zgodnie z gotowością technologiczną rynku. Przewiduje się, że masowa transformacja branży nastąpi na przełomie lat 2030 i 2040, zmierzając ku pełnej transformacji do 2050 r. Wszystko zależy od postępu technologicznego w obszarze dostępności zrównoważonych paliw, co nadal jest dużym wyzwaniem, aby zapewnić tu wystarczające ilości i zrobić to po przystępnych cenach.

	2020	2025	2030	2050	
	biopaliwa "Drop-in – zrównoważone paliwo lotnicze (SAF)		Wodorowe paliwa syntetyczne		 Niska złożoność Aktualny sprzęt
	biopaliwa "Drop-in" (pochodzące ze zużytego oleju kuchennego)	e-metanol		Ogniwa paliwowe (wodór) e-amoniak	 Średnia złożoność Nowy sprzęt i infrastruktura
	Biopaliwa typu „drop-in” (HVO)	Samochody ciężarowe z napędem elektrycznym (krótkie dystanse)			 Wysoka złożoność/niepewność Nowe technologie/sprzęt i infrastruktura
		Ciężarówki elektryczne na ogniwa paliwowe (długie dystanse)			
	Kolej zasilana energią elektryczną / energią odnawialną				

W Kuehne+Nagel

Współpraca z klientami bazuje na wspólnie wyznaczanych wartościach oraz celach wykraczających poza aspekt działalności finansowej. Firma wdraża nowe rozwiązania, które pozwalają na optymalizację kosztów operacyjnych partnerów oraz mają pozytywny wpływ na środowisko. Na bieżąco dokonuje wnikliwych analiz dotychczas wykorzystywanych tras oraz możliwości ich optymalizacji. Wdraża też rozwiązania cyfrowe, dzięki którym klienci także przyczyniają się do zrównoważenia wpływu ich transportu na środowisko naturalne.

– *Wsparcie klientów w zakresie transformacji branży neutralnej dla klimatu jest dla nas niezmiennie ważne, ponieważ aż 98,6% emisji w naszym łańcuchu wartości generowanych jest w tzw. scope 3. Są to emisje poddostawców – właścicieli środków transportu w transporcie drogowym, morskim i lotniczym. Przystępując do inicjatywy Science Based Targets (SBTi) wyznaczaliśmy ambitne cele w za-*

kresie redukcji naszych bezwzględnych emisji o 33% do 2030 r. w stosunku do poziomu bazowego z 2019 r. Stanowi to

Przyszłość jest otwarta dla wszystkich rodzajów technologii, które mogą przyspieszyć osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju.



Aż 98,6% emisji w łańcuchu wartości Kuehne+Nagel generowanych jest w tzw. scope 3. Są to emisje poddostawców – właścicieli środków transportu w transporcie drogowym, morskim i lotniczym

równowartość 5,5Mt emisji gazów cieplarnianych – komentuje Emilia Górską-Mytyk, dyrektorka sprzedaży i marketingu w Kuehne+Nagel Polska.

ju. Tylko dzięki współpracy możemy działać inaczej, tworzyć przełomowe rozwiązania i projektować nowe modele biznesowe. |

EH

Przekraczaj granice z dpd

Usługi międzynarodowe dla Twojego biznesu!



Skanuj QR kod
i dowiedz się więcej!





DKV Mobility prowadzi wielopoziomowe działania już teraz. Efektem tego jest m.in. zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) o 43% – w porównaniu do roku 2019

FIRMY LEPIEJ ROZUMIEJĄ ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

W tle dzisiejszej, niestabilnej sytuacji na świecie można dostrzec małe, ale ważne zmiany, które kierują społeczeństwa ku lepszemu. Z dużym przyspieszeniem rośnie dziś wrażliwość przedsiębiorstw na sprawy pozaekonomiczne, związane z długofalowym zrównoważonym rozwojem. Popularność zyskuje tzw. koncepcja ESG, która pozwala holistycznie mierzyć i premiować odpowiedzialne postawy firm.

ESG to podejście opisujące czynniki pozafinansowe, które pomagają biznesowi raportować ich realne zaangażowanie na rzecz zrównoważonej przyszłości. Obejmuje następujące wskaźniki – środowiskowe (Environmental), społeczne (Social) i ład korporacyjny (Corporate Governance). Jedną z branży, która w dużym stopniu odciska swoje piętno na kondycji środowiska i dobrobycie społeczeństw, jest transport.

Od idei do przykładu

Zmiany w duchu ESG dobrze jest pokazywać na przykładach. Tym razem wzięliśmy pod lupę jedno z wiodących przedsiębiorstw usługowych dla sektora transportu, które kilka lat temu weszło na ścieżkę transformacji prośrodowiskowej i prospołecznej. Mowa o DKV Mobility, wiodącej w Europie platformie dla biznesu, oferującej rozliczenia oraz liczne usługi dla firm i pojazdów w trasie.

W ramach polityki ESG 2025 firma DKV Mobility wyznaczyła sobie szereg celów, których realizacja opisywana jest co roku w Raportach Zrównoważonego Rozwoju. Cele zawarte w podsumowaniu roku 2021 sformułowane zostały następująco:

- Od 2023 r. więcej redukować niż „produkować” szkodliwych substancji, zmniejszając przy tym do 2025 roku (względem 2019) emisję CO₂ o 60%.
- Obniżyć intensywność emisji dwutlenku węgla we flotach korzystających

z usług DKV Mobility o 30% do 2030 r. (w porównaniu z 2019 r.).

- Wprowadzić w obieg do 2025 r. ponad 500 000 kart DKV Card + Charge, służących do rozliczania ładowań aut energią elektryczną.
- Zwiększyć do 150 tys. ton wolumeny paliw alternatywnych: LNG, CNG i wodoru kupionych – kupowanych przy pomocy DKV Card w 2025 roku (to ponad 3 razy więcej niż obecnie).
- Osiągnąć do 2025 r. udział kobiet w kadrze kierowniczej na poziomie 35%.
- Wydać organizacjom pozarządowym 5 tys. kart paliwowych NGO DKV Cards + Charge – przeznaczonych do ładowania aut energią elektryczną.
- Zagwarantować do 2025, że główni dostawcy DKV Mobility działają zgodnie z zasadami ESG praktykowanymi i promowanymi przez operatora.

Na początek redukcja CO₂

Aby osiągnąć powyższe cele, DKV Mobility prowadzi wielopoziomowe działania już teraz. Efektem tego jest m.in. zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych (GHG) o 43% – w porównaniu do roku 2019.

W ciągu roku niemal dwukrotnie udało się zwiększyć liczbę punktów ładowania aut elektrycznych współpracujących z DKV. Obecnie jest to 344 tys. obiektów, w stosunku do 240 tys. na koniec 2021 r. Łączny wolumen sprzedaży paliw alternatywnych wzrósł r/r o 141%. Sieć stacji oferujących CNG, LNG i wodór, które akceptują kartę DKV, powiększyła się o 24%.

– *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*



W ciągu zaledwie jednego roku niemal dwukrotnie udało się zwiększyć liczbę punktów ładowania aut elektrycznych współpracujących z DKV

mają pomagać klientom w przechodzeniu na alternatywne źródła energii – powiedział Marco van Kalleveen, dyrektor generalny DKV Mobility.

To ważny krok w celu realizacji zobowiązania, jakie DKV Mobility podjęło względem własnej działalności, by do 2023 r. więcej redukować niż emitować szkodliwych substancji do atmosfery. Zaczynając od siebie, łatwiej jest udzielać wsparcia klientom i partnerom.

Kompetencje bez podziałów

DKV Mobility kontynuuje też działania związane z rozwojem zasobów ludzkich. Firma planuje do 2025 r. zwiększyć udział kobiet wśród kadry kierowniczej do 35% (obecnie 29%). A już teraz osiągnięto parytet (50/50%) płci, jeśli chodzi o zatrudnienie na wszystkich poziomach stanowisk. Operator szacuje, że ok. 85% pracowników realnie uczestniczy w kształtowaniu środowiska pracy. Do 2025 r. w szkoleniach z zakresu bezpieczeństwa ma brać udział co najmniej 90% osób pracujących w niemieckiej centrali DKV Mobility w Ratingen.

Opisany wyżej wysiłek został nagrodzony w 2021 r. złotym medalem przyznawanym przez EcoVadis, niezależną agencję ratingową.

W ramach polityki ESG 2025 firma DKV Mobility wyznaczyła sobie szereg celów, których realizacja opisywana jest co roku w Raportach Zrównoważonego Rozwoju

Firma DKV Mobility znalazła w wąskim gronie przedsiębiorstw wysoko ocenianych za zmiany na rzecz zrównoważonego rozwoju. Z kolei w panelu badawczym Sustainability (mierzącym poziom realizacji ESG) firma sklasyfikowana została w gronie 2% firm najlepiej realizujących odpowiedzialne prowadzenie biznesu.

Innym cennym wyróżnieniem jest tytuł Great Place to Work® Germany, przyznany DKV po raz czwarty. Program promuje firmy, które są szczególnie zaangażowane w kształtowanie kultury miejsca pracy.

– Aby zatrzymać talenty, należy dbać o kulturę pracy i podnoszenie kompetencji zespołu, także w obszarze zarządzania. Cieszę się, że w DKV Mobility udało nam się z sukcesem rozwinąć to podejście – mówi

Jana Eggerding-Tenhagen, kierownik działu HR w DKV Mobility.

Ważne z kim pracujesz

Operator nie ogranicza zaangażowania w zmiany tylko do siebie. Zwraca też uwagę na to, by dostawcy, usługodawcy i partnerzy firmy działali zgodnie z prawem, etyką i poszanowaniem dla zasad zrównoważonego rozwoju. Celem jest, by do 2025 r. wszyscy partnerzy i pracownicy zadeklarowali zgodność z kodeksem postępowania DKV Mobility, tzw. Code of Conduct.

Więcej o realizacji polityki ESG przeczytasz w Raporcie Zrównoważonego Rozwoju DKV Mobility 2021. |



ZAUFANY PARTNER

OFERTA LOGISTYCZNA DOPASOWANA DO DYNAMICZNIE ZMIENIAJĄCYCH SIĘ POTRZEB

Fundamentem funkcjonowania sieci gastronomicznej są terminowe dostawy świeżych produktów. Zapewni je elastyczny i zaufany logistyk, który będzie sprawnie reagował na dynamicznie zmieniającą się sytuację na rynku. **Quick Service Logistics** to gwarancja świeżych produktów najwyższej jakości oraz elastycznego podejścia do terminów dostaw, dopasowanych do aktualnych potrzeb restauracji.

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI

Agnieszka Sałek
Dyrektor handlowa
+48 502 997 671
a.salek@qsl.eu.com

www.quick-service-logistics.pl



MAGAZYNOWANIE



SPEDYCJA
I TRANSPORT



DYSTRYBUCJA
ONE-STOP-SHOP



TRANSPORT
DALEKODIĘŻNY





W pierwszej operacyjnie zeroemisyjnej fabryce w portfolio firmy Danfoss, Panattoni na szerszą skalę wykorzystał pompy ciepła, których znaczenie szybko rośnie oraz rozwiązania w zakresie odzysku ciepła, także z procesów produkcyjnych

NAJEMCY POTRZEBUJĄ ZRÓWNOWAŻONYCH ROZWIĄZAŃ

Najważniejszą cechą magazynów jest ich efektywność energetyczna. Ale istotne są także wszelkie udogodnienia dla pracowników – takie wnioski płyną z badania „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2022”*, którego Panattoni jest współautorem. Firmy oczekują, że użytkowane przez nie obiekty będą charakteryzowały się niższymi kosztami operacyjnymi, dbałością o wellbeing pracujących w nich osób, mniejszą emisją CO₂, a w efekcie zminimalizowanym negatywnym wpływem inwestycji na środowisko. Działania dewelopera, ujęte w strategii „Go Earthwise with Panattoni”, od lat doskonale wpisują się w te oczekiwania i pokazują kierunek zmian w sektorze nieruchomości przemysłowych.

Raport na temat zrównoważonego rozwoju w obszarze europejskiej logistyki i łańcucha dostaw ujawnia, że dla blisko 80% respondentów kluczowe w najbliższych pięciu latach będzie zmniejszenie emisji dwutlenku węgla w ich działalności. Obok transportu dotyczy to przede wszystkim zasobów powierzchni przemysłowych. Aż 92% badanych wskazuje przy tym na takie działania zwiększające efektywność energetyczną budynków, jak lepsze parametry izolacyjne przegród czy wykorzystanie oświetlenia LED, paneli słonecznych, pomp ciepła, itp. Dla 59% respondentów istotne są rozwiązania ograniczające zużycie wody i większe wykorzystanie deszczówki oraz wody szarej. Na stacje do ładowania samochodów elektrycznych wskazuje 53% badanych.

Większa efektywność budynków na celowniku firm

Oczekiwania respondentów w zakresie większej efektywności budynków od lat spełniają inwestycje Panattoni – bez względu na to, czy mamy do czynienia z obiektem spekulacyjnym czy sztywnym na miarę dla klienta, który realizuje swoje cele ESG. – *My też wyznaczamy sobie ciągle nowe cele, testujemy i wdrażamy nowe technologie w różnych obszarach, by do minimum zredukować emisję CO₂ oraz wspólnym wysiłkiem realizować zobowiązania klimatyczne Porozumienia paryskiego czy sprostać rygorystycznym wymaganiom Europejskiego Zielonego Ładu. Za sobą mamy na przykład realizację pierwszej niskoemisyjnej, a dokładniej*

operacyjnie zeroemisyjnej fabryki w portfolio firmy Danfoss. Na szerszą skalę wykorzystaliśmy tam pompy ciepła, których znaczenie szybko rośnie oraz rozwiązania w zakresie odzysku ciepła, także z procesów produkcyjnych – mówi Emilia Dębowska, Sustainability Director w Panattoni.

Obok wyżej wspomnianych rozwiązań, działania Panattoni obejmują m.in. minimalizację strat ciepła poprzez poprawę właściwości termotechnicznych obiektów, energooszczędne okna oraz systemy oświetlenia, a także zwiększenie ilości światła dziennego. Stosuje się odzysk ciepła z urządzeń chłodniczych czy wspomniane rekuperatory powietrza w przypadku zakładów produkcyjnych. Wykorzystywana jest zaawansowana automatyka budynkowa jak BMS, kompleksowe systemy olicznikowania oraz monitoringu

* Raport na temat zrównoważonego rozwoju w obszarze europejskiej logistyki i łańcucha dostaw powstał w partnerstwie Panattoni z międzynarodową kancelarią HFW i we współpracy z firmą Analytica. Badanie przeprowadzono na grupie respondentów obejmujących dostawców usług logistycznych, spedytatorów, branżę kurierską oraz nabywców usług logistycznych z sektora produkcyjnego i handlowego. Przeprowadzono je w 12 krajach Europy, w tym Holandii, Polsce, Niemczech, Francji i Wielkiej Brytanii.

energii czy czujniki kontrolujące stężenie CO₂. Do tego dochodzi cały szereg rozwiązań z zakresu oszczędności wody i coraz szersze wykorzystanie OZE. W 2021 r. deweloper dostarczył do obiektów o łącznej powierzchni 3 mln m², 250 tys. MWh energii z OZE, a w 2022 roku ta moc zwiększyła się do 312 tys. MWh, co pozwoli zaoszczędzić 160 tys. ton CO₂. Obecnie, wszystkie nowe inwestycje mają już w standardzie dachy wzmocnione pod instalacje fotowoltaiczne. Wymienione wyżej rozwiązania pozwalają m.in. na oszczędności rzędu 50% w zakresie zużycia energii i zmniejszenie poboru mocy do 60%. Dla obiektów firmy o powierzchni 10 tys. m² zużycie wody jest z kolei niższe o 6 tys. litrów dziennie. To przynosi ich użytkownikom wymierne oszczędności i przekłada się na znacząco niższe koszty działania.

W trosce o dobrostan pracowników

Kolejną, istotną cechą magazynów, na którą wskazują badani, są kwestie związane z warunkami i komfortem pracy w tych obiektach. Twierdzi tak 45% respon-

Raport na temat zrównoważonego rozwoju w obszarze europejskiej logistyki i łańcucha dostaw ujawnia, że dla blisko 80% respondentów kluczowe w najbliższych pięciu latach będzie zmniejszenie emisji dwutlenku węgla w ich działalności.

dentów europejskiego badania. I w tym zakresie deweloper ma ogromne doświadczenie. Stosowane przez Panattoni rozwiązania obejmują m.in. zapewnienie zwiększonej ilości światła dziennego na stanowisku pracy przez odpowiednie usytuowanie budynku względem stron świata czy stosowanie okien o powierzchni przekraczającej polskie normy. Pomieszczenia



Obecnie, wszystkie nowe inwestycje mają już w standardzie dachy wzmocnione pod instalacje fotowoltaiczne

biurowe są badane pod kątem akustyki, komfortu termicznego i jakości powietrza. Wokół obiektów tworzone są strefy relaksu z ekologicznymi meblami miejskimi (wytwarzanymi z turbin wiatraków), siłowniami plenerowymi, a nawet boiskami do gry.

Panattoni zwraca uwagę, aby lokalizacje obiektów miały dostęp do transportu publicznego. Ich pracownicy mogą także korzystać ze ścieżek i parkingów rowerowych z przebieralniami i prysznicami dla rowerzystów, miejsc do ładowania samochodów elektrycznych czy platformy do car-sharingu.

Coraz częściej uwzględniane są potrzeby osób z niepełnosprawnościami, przez

rotacji pracowników, którzy z taką firmą wiążą się na dłużej – komentuje wyniki badania Emilia Dębowska.

Certyfikat w trendzie

Z badania „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2022” wynika, że 27% respondentów (38% firm 3PL oraz 15% producentów i handlowców) uzyskało certyfikat BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), 15% może pochwalić się certyfikatem LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) – w tym 17% firm 3PL i 12% producentów oraz handlowców. Jedna czwarta firm wskazuje, że byłaby skłonna zapłacić dodatkowo za certyfikaty środowiskowe dla swoich aktywów i łańcucha dostaw, ponieważ uważa, że stanowią one wartość dodaną dla ich działalności – pogląd ten podziela 22% firm 3PL oraz 30% producentów i handlowców).

– Certyfikacja środowiskowa jest rzetelnym potwierdzeniem, że budynek powstał zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, może uzyskać niższe koszty operacyjne i jest przyjazny dla użytkowników – mówi Emilia Dębowska.

Przypomnijmy, że Panattoni było jednym z pierwszych deweloperów, który wprowadził certyfikację BREEAM do standardu swoich realizacji. W swoim portfolio ma już ponad 6 mln m² certyfikowanej powierzchni w Polsce. Z tego ponad pół miliona – w 15 lokalizacjach – otrzymało certyfikat w systemie BREEAM na poziomie Excellent, który od ponad roku jest nowym standardem u dewelopera. Na ocenę czekają kolejne obiekty o łącznej powierzchni 4,6 mln m².

To pokazuje, że budownictwo ekologiczne nie jest już niszowym trendem, ale kierunkiem rozwoju, w którym podąża cała branża, by móc osiągnąć neutralność klimatyczną w 2050 roku. Z korzyścią dla najemców, pracowników i inwestorów. |

EH



Wokół obiektów tworzone są strefy relaksu z ekologicznymi meblami miejskimi (wytwarzanymi z turbin wiatraków), czy siłowniami plenerowymi



O CZYM WARTO PAMIĘTAĆ PRZY ZAKUPACH INTERNETOWYCH PRZED ŚWIĘTAMI

Listopad to gorący okres promocji zakupowych, w dużej mierze ze względu na Black Friday i Cyber Monday, a także zbliżające się święta Bożego Narodzenia. DPD Polska przygotowała kilka praktycznych rad i wskazówek, o których warto pamiętać przy składaniu zamówień online w okresie przedświątecznym.

Zrób przemyślane zakupy z wyprzedzeniem

Zamawiając prezenty warto wziąć pod uwagę, że zwiększona liczba przesyłek kurierskich jest wynikiem spiętrzenia zamówień w sklepach internetowych. Zakupy najlepiej więc poczynić odpowiednio wcześniej, nie później niż pięć dni przed Wigilią, aby e-sklep miał czas na przygotowanie paczki i przekazanie jej kurierowi. Przesyłka krajowa, która została przekazana przez sklep internetowy do sieci kurierskiej, zazwyczaj trafia do rąk odbiorcy w ciągu 24 do 48 godzin. Przemyślane zakupy pozwalają też uniknąć prezentowych pomyłek. Warto poświęcić chwilę na przeanalizowanie cech produktu, porównanie z dostępnymi ofertami oraz zapoznanie się z opiniami innych kupujących, a w razie nieudanego wyboru, dysponując zapasem czasu – zwrócić lub wymienić produkt.

Wcześniejsze zakupy są także zabezpieczeniem przed sytuacjami, na które kurierzy nie mają wpływu. Nagły opad śniegu czy gołoledź mogą spowodować opóźnienie doręczenia, gdyż w trudnych warunkach atmosferycznych proces logistyczny przebiega wolniej. Równie ważne jest staranne wprowadzenie prawidłowych danych adresowych w skle-

Przesyłkę za pobraniem można opłacić kartą na terminalu u kuriera



pie internetowym. Każda pomyłka może opóźnić lub wręcz uniemożliwić dostarczenie paczki. Istotne jest także, by e-nabywca pozostawił w zamówieniu swój numer telefonu i mail.

Odbierz przesyłkę z rąk kuriera lub w sklepie za rogiem

Przesyłki standardowo doręczane są w godzinach pracy i dlatego najlepiej już na etapie składania zamówienia skierować paczkę na adres, pod którym kurier zostanie odbiorcą w ciągu dnia. Jeżeli doręczenie kurierskie jest niemożliwe lub wolimy sami odebrać przesyłkę wtedy, gdy nam to odpowiada, można skorzystać z sieci prawie 11,5 tys. punktów DPD Pickup, w tym automatów paczkowych, placówek partnerskich, oddziałów miejskich czy punktów w sieciach handlowych. Możliwość odbioru paczki w pobliskim sklepie czy na stacji paliwowej po drodze do domu to wygodna alternatywa dla doręczeń do rąk własnych – szczególnie w okresie przedświątecznym, gdy ruch jest większy, a spraw do załatwienia więcej niż zwykle.

Włącz się w proces dostawy

Aktywny tryb życia i duża mobilność współczesnego konsumenta wymagają od firm kurierskich intuicyjnych i spersonalizowanych narzędzi do zarządzania przesyłką na ostatniej mili. Od kilku miesięcy konsumenci mają do dyspozycji aplikację DPD Mobile, która pozwala na śledzenie przesyłek i zarządzanie procesem doręczenia lub nadania. Podobne możliwości daje powiadomienie SMS lub mailowe z linkiem do portalu mojapaczka.dpd.com.pl zawierające informacje o planowanym czasie i adresie doręcze-

nia wraz z opcją ich łatwej zmiany. Przesyłane są także imię i numer telefonu kuriera, co ułatwia wzajemny kontakt. Przesyłkę za pobraniem można opłacić kartą na terminalu u kuriera, zaś nadania ułatwiają wygodne i proste w obsłudze internetowe narzędzia do nadawania paczek nadaj.dpd.com.pl.

Bezpiecznie zapakowane prezenty

Przygotowując do wysłania świąteczne prezenty, należy pamiętać o ich właściwym zapakowaniu i zabezpieczeniu, w przeciwnym razie przesyłki narażone są na uszkodzenie lub mogą zniszczyć w transporcie inne paczki. Standardowa

DPD POLSKA



- ! Część DPDgroup, jednej z największych międzynarodowych sieci kurierskich w Europie.
- ! Dostarcza najwyższej jakości usługi nadawcom i odbiorcom paczek, a także dąży do neutralności doręczeń.
- ! Kooperuje z nią ponad 9 tys. kurierów.
- ! Firma dysponuje siecią prawie 11,5 tys. punktów DPD Pickup.
- ! W 2021 r. rozszerzyła flotę obsługujących je nisko i zeroemisyjnych pojazdów o elektryczne vany kurierskie.
- ! W 2022 r. DPD Polska została wyróżniona tytułem Poland's Best Employers 2022 miesięcznika Forbes.

paczki materiały, w tym biodegradowalne wypełniacze, papierowe taśmy czy paki bio, dostępne są dla nadawców biznesowych na stronie sklep.dpd.com.pl.

Konsumenci mają do dyspozycji aplikację DPD Mobile, która pozwala na śledzenie przesyłek i zarządzanie procesem doręczenia lub nadania. Podobne możliwości daje powiadomienie SMS lub mailowe z linkiem do portalu mojapaczka.dpd.com.pl

paczka powinna mieć kształt prostopadłościanu, z którego nie wystaje żaden ponadwymiarowy element. Wszelkie potrzebne do poprawnego zabezpieczenia

W paczkach z odzieżą i obuwiem nie powinno być wolnego miejsca, w którym mogłyby przemieszczać się przedmioty. Wystarczy odpowiednie wypełnienie

zawartości oraz wytrzymałe pudełko o adekwatnych wymiarach. Telefony, akcesoria komórkowe, sprzęt komputerowy czy RTV/AGD, małe AGD czy produkty wnętrzarskie (np. lampy) muszą być transportowane w opakowaniu producenta z oryginalnymi profilami. Całość należy umieścić w mocnym kartonie. Niedozwolone jest wysyłanie towarów zabronionych <https://www.dpd.com/pl/pl/oferta-dla-firm/warunki-wysylki/warunki-wykonywania-uslug-krajowych/>

Stosując się do powyższych wskazań zwiększamy szanse na to, że zamówione prezenty dotrą pod choinkę w dobrym stanie i na czas. Udanych zakupów! |

ŚWIĄTECZNE PRZESYŁKI POLAKÓW

Z danych DHL Express, firmy obsługującej międzynarodowe ekspresowe przesyłki lotnicze, wynika, że przed świętami nie tylko kupujemy i czekamy na zamówienia, ale również sami wysyłamy paczki zagranicę*).

W grudniu co dziesiąta trafia do Stanów Zjednoczonych, a co dwudziesta do Chin. Państwo Środka, z którego najczęściej zamawiamy produkty, stanowi drugi najpopularniejszy kierunek nadeń. Z krajów europejskich w czołówce znalazły się Wielka Brytania, Niemcy i Turcja. Polacy wysyłają również do miejsc w Ameryce Południowej i Środkowej (Boliwia, Argentyna, Honduras, Paragwaj, Gwadelupa) oraz Azji (np. Malediwy czy Turkmenistan).

– W raporcie „DHL Trade Growth Atlas 2022” Polska pod względem tempa oraz skali wzrostu wymiany handlowej znalazła się w pierwszej dwudziest-

ce państw, obok m.in. Chin czy Irlandii. DHL Express jest częścią tego procesu. Jesteśmy obecni w 220 krajach i terytoriach na całym świecie, co pozwala nam wspierać klientów w kwestiach celnych – komentuje Edwin Osiecki, wiceprezes ds. sprzedaży i marketingu w DHL Express Polska.

Zróżnicowane są też same przesyłki. Polacy najczęściej nadają przedmioty lub paczki o wartości pomiędzy 130 a 200 zł, a średnio wartość przesyłki oscyluje wokół 270 zł. Jednak zdarzają się i o wartości 10 tys. zł. Najwięcej jest tych ważących ok. 1,5 kg, ale pojawiają się przekraczające 300 kg. Średnia

waga paczki wysyłanej za granicę wynosi 2,5 kg.

Z Polski zagraniczni odbiorcy najczęściej dostają produkty spożywcze, zabawki, ubrania i akcesoria. Wśród najpopularniejszych przedmiotów i towarów znalazła się też elektronika. – Ma to związek m.in. z potrzebą odpowiedniego zabezpieczenia przedmiotów zawierających np. akumulatory czy nawet zwykłe baterie. Mogą być one zaklasyfikowane jako towar niebezpieczny (DGR), wobec którego stosowane są specjalne przepisy. Natomiast trudno o bezpieczniejszy i pewniejszy środek transportu niż lotnicze cargo, zwłaszcza jeśli liczy się czas dostawy i wsparcie w procedurach celnych – dodaje Edwin Osiecki. |



*). Zebrane dane dotyczą nadanych przesyłek DHL Express na terenie Polski w grudniu 2020 oraz 2021.

Nowe filie to dla GLS podstawa rozwoju, dzięki któremu może stale zwiększać strumień obsługiwanych przesyłek i być jeszcze bliżej swoich klientów



GLS POLAND

STAWIA NA ROZWÓJ INFORMATYZACJI I INFRASTRUKTURY

Firma ta to tegoroczny lider logistyki w kategorii Cyfrowe narzędzia komunikacji. Nagrodzona została, gdyż nieustannie inwestuje w twardą infrastrukturę i rozwija swoją ofertę, by jeszcze lepiej odpowiadać na potrzeby i oczekiwania klientów. GLS Poland, jeden z liderów w branży logistycznej, wskazuje działania, na których opiera swój sukces.

Rok 2022 GLS Poland może zaliczyć do swoich sukcesów. Firma zdobyła nagrodę Operatora Logistycznego Roku w kategorii Cyfrowe narzędzia komunikacji. Informatyzacja i integracja systemów operacyjno-informatycznych stanowi ważny element działalności GLS, a dla kluczowych klientów biznesowych firmy – istotną cechę obsługi.

Tegoroczna nagroda to już kolejne wyróżnienie na koncie GLS Poland – w ubiegłym roku firma została liderem branży, otrzymując Złote Godło i tytuł Operatora Logistycznego 2021 roku.

– Naszym celem jest elastyczność, która pozwala nam działać tak, jak oczekują tego nasi klienci. Dla GLS elastyczność to personalizacja usług, w tym nadeń i odbiorów, a także zwiększanie potencjału sieci operacyjnej polegające m.in. na inwestycjach w twardą infrastrukturę – mówi Małgorzata Markowska, promotion & communication manager w GLS Poland.

50 filii na mapie Polski

W tym roku GLS Poland otworzył pięć nowych lokalizacji w Polsce, co daje firmie łącznie 50 filii na terenie kraju. Nowe oddziały ruszyły w Elblągu i Zamościu, a największe wzmocnienie infrastruktury nastąpiło na Śląsku, gdzie GLS uruchomił aż trzy nowe oddziały.

W październiku 2022 roku otwarto filię w Tarnowskich Górach (pięć bram kurierskich i jedna brama rozładunkowo-załadunkowa). W listopadzie i grudniu GLS oddał nowe lokalizacje w Jaworznie i Ogrodzieńcu. Obecnie Jaworzno posiada dwie bramy rozładunkowo-załadunkowe i siedem bram kurierskich, a od stycznia oddział zwiększył swoją wydajność dzięki większemu magazynowi i łącznej liczbie 18 bram kurierskich i trzech rozładunkowo-załadunkowych.

Dzięki sieci Szybkiej Paczki GLS umożliwia klientom indywidualnym realizację nadeń i odbiorów od poniedziałku do piątku, do późnych godzin popołudniowych, a nawet w godzinach wieczornych. Dodatkowo duża część punktów Szybkiej Paczki działa również w weekendy.

Lokalizacja w Ogrodzieńcu to obiekt z dwiema bramami rozładunkowo-załadunkowymi i ośmioma bramami kurierskimi. Wzmocnienie infrastruktury na Śląsku to kolejny krok w ramach strategii otoczenia centrum tego województwa filiami lokalnymi. Jak twierdzi firma, nowe inwestycje mają być swoistymi satelitami dbającymi o najwyższą jakość logistyki poprzez połączenie ich z uruchomioną w listopadzie nocną sortownią w Czeladzi. – Dzięki tym zabiegom jesteśmy w stanie zapewnić atrakcyjne możliwości

odbioru wszystkim firmom zlokalizowanym na Śląsku. To jednak jeszcze nie ostatnie słowo w rozwoju tego rejonu – mówi Michał Dojcz, dyrektor operacyjny regionu Południe.

Ważną inwestycją w twardą infrastrukturę było również niedawne otwarcie nowej filii w Elblągu. Pozwoliło to zwiększyć działania GLS w północnej Polsce. Dzienna wydajność nowej filii to 2100 paczek doręczonych i 1150 paczek odebranych. Funkcjonują tu dwie bramy rozładunkowo-załadunkowe i dwadzieścia bram kurierskich, a powierzchnia magazynowa i biurowa obiektu to 1310 m². Oddział odciąży lokalizację w Olsztynie i będzie miał duży wpływ na pracę punktów w województwie pomorskim – Elbląg przejmie część przesyłek, które do tej pory trafiały do punktów Gdańsk-Straszyn i Starogard-Rywałd.

Nowe filie to dla GLS podstawa rozwoju, dzięki któremu może stale zwiększać strumień obsługiwanych przesyłek i być jeszcze bliżej swoich klientów. W najbliższych dwóch latach firma planuje przeznaczyć odpowiedni budżet z przychodów m.in. na inwestycje w swoją infrastrukturę.

Jeszcze elastyczniejsze nadania i odbiory

GLS skupia się przede wszystkim na klientach i ich oczekiwaniach, dlatego też dynamicznie rozwija sieć punktów Szybkiej Paczki. Obecnie w całej Polsce funkcjonuje ich blisko 5000. Punkty Szybkiej Paczki, w których można szybko i wygodnie nadać oraz

odebrać przesyłkę, znajdują się w doskonale zlokalizowanych miejscach w centrach miast, a także w chętnie odwiedzanych przez mieszkańców sklepach i lokalach usługowych na osiedlach. Dzięki sieci Szybkiej Paczki GLS umożliwia klientom indywidualnym realizację nadeń i odbiorów od poniedziałku do piątku, do późnych godzin popołudniowych, a nawet w godzinach wieczornych. Dodatkowo duża część punktów Szybkiej Paczki działa również w weekendy. |

Brama EFA-STT® zainstalowana na lotnisku w Budapeszcie jest wyposażona w cztery przezroczyste lamele. Pozostałe są dopasowane kolorystycznie do budynku



PROJEKT W BUDAPESZCIE O WARTOŚCI 167 MLN EURO: PODNIESIENIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA NA LOTNISKU

**SZYBKOBIEŻNA BRAMA EFAFLEX ZABEZPIECZA HAŁĘ
SORTOWNI BAGAŻU NA LOTNISKU W STOLICY WĘGIER**

Nowoczesne lotniska stanowią nie tylko rodzaj międzynarodowych węzłów komunikacyjnych, ale często też połączenie futurystycznych budynków z innowacyjną technologią, która sprawia, że pasażerowie, bagaże oraz ładunki znajdują się we właściwym miejscu o właściwym czasie. Nie mniej ważne od sprawnej logistyki jest jednak bezpieczeństwo. I to właśnie dzięki szybkobieżnej bramie EFA-STT® zwiększony został poziom bezpieczeństwa technologicznego na lotnisku w Budapeszcie.

Królewska klasa drzwi spiralnych

W ciągu ostatnich dwóch lat w lotnisko w Budapeszcie zainwestowano 167 milionów euro. Inwestycje te miały szczególny wpływ na trzy główne obszary lotniska: BUD Cargo City, Terminal 1 oraz halę sortowania bagażu. Podniósł się poziom bezpieczeństwa, a także wzrosło regionalne znaczenie lotniska w Budapeszcie.

W lipcu 2020 zakończono budowę lotniskowej hali sortowni bagażu, a następnie rozpoczęto prace nad rozwojem technologii związanej z obsługą bagażu. Inwestor poszukiwał bezpiecznej, niezawodnej szybkobieżnej bramy, która zamykałaby budynek.

Oferta EFAFLEX doskonale spełnia specjalne wymagania stawiane portom

lotniczym. Specjalista w zakresie szybkobieżnych bram przemysłowych dostarcza bramy do odprawy i kontroli bagażu, bramy szybkobieżne do użytku w strefach zagrożonych wybuchem, bramy do zamykania obszarów przeładunkowych, bramy do chłodni i obszarów higienicznych, takich jak lotniskowy catering, a także

Brama turbo nadaje nowemu, futurystycznie wyglądającemu budynkowi sortowni bagażu wyjątkowy i elegancki wygląd.

bramy dla placówek lotniskowej straży pożarnej.

Na podstawie specyfikacji technicznej przedstawiciel handlowy firmy EFAFLEX Hungária Kft. polecił operatorowi lotniska bramę turbo typu EFA-STT®.

Przejrzystość sprzyjająca wysokiemu bezpieczeństwu pracy

Ze względu na warunki panujące na lotnisku w Budapeszcie brama hali sortowni bagażu musi gwarantować bezawaryjną pracę nawet przy wietrze o sile 119 km/h. Dzięki przezroczystym lamelom gwarantuje wysoki stopień przejrzystości i umożliwia bezpieczny transport wózkami bagażowymi i pojazdami przeładunkowymi, nawet gdy ruch pojazdów odbywa się w obu kierunkach. Brama EFA-STT® otwiera się z prędkością do 3 m/s, zamyka z prędkością 1 m/s i bez problemu wykonuje rocznie do 200.000 cykli pracy. Jest dostępna w standardowych rozmiarach (szer. do 8 tys. mm x wys. 7.800 mm).

Brama turbo nadaje nowemu, futurystycznie wyglądającemu budynkowi sortowni bagażu wyjątkowy i elegancki wygląd. Dzięki spiralnemu zwijaniu skrzydła bramy i opatentowanej spirali lamele nie stykają się ze sobą, a brama przez lata zachowuje przejrzystość bez zarysowań. Brama EFA-STT® zainstalowana na lotnisku w Budapeszcie jest wyposażona w cztery przezroczyste lamele. Pozostałe są dopasowane kolorystycznie do budynku.

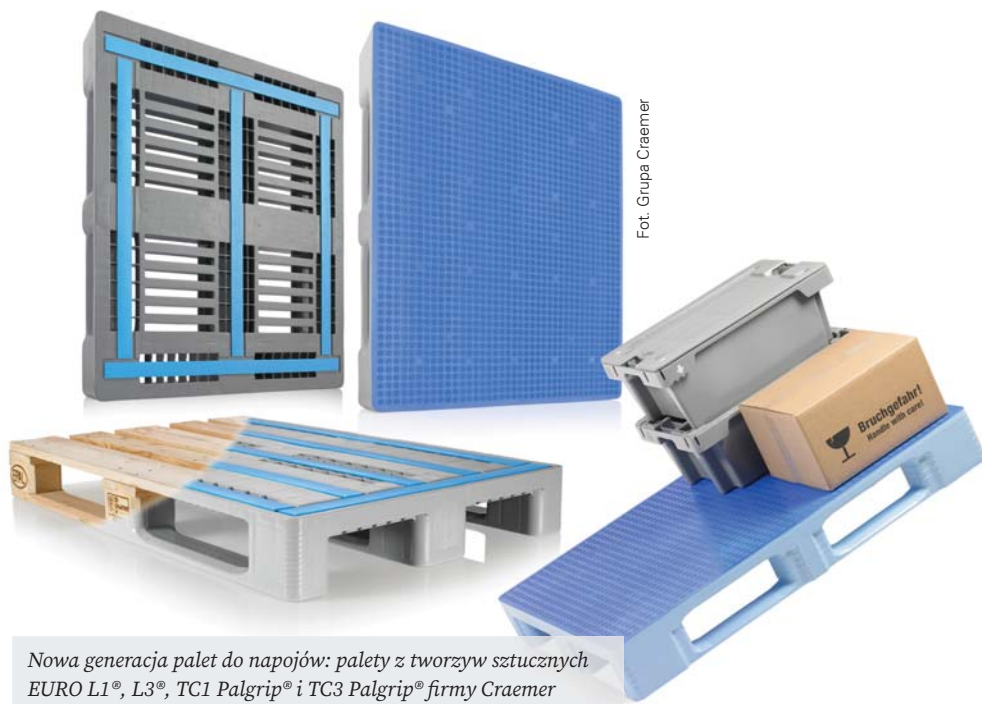
Bramy w wielu światowych węzłach komunikacyjnych

Funkcjonowanie portów lotniczych wiąże się z wieloma wyzwaniami. Kwestie przepustowości i bezpieczeństwa, rosnąca konkurencja i nowe normy środowiskowe wymagają ciągłego doskonalenia struktur. Innowacyjne i niezawodne bramy przemysłowe EFAFLEX umożliwiają spełnienie tych wymagań i dają wymierne korzyści. Szybki cykl otwierania bram i niskie wymagania konserwacyjne przyczyniają się do obniżenia kosztów eksploatacji, zrównoważonego rozwoju i bezpieczeństwa na lotniskach. Szybkobieżne bramy EFAFLEX są stosowane na lotniskach na całym świecie, na przykład w Argentynie, Australii, Austrii, Belgii, Bułgarii, Chorwacji, Danii, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, Islandii, Iranie, Irlandii, Izraelu, Luksemburgu, Niemczech, Rosji i we Włoszech. |

*Idealna do dużych ilości:
Skrzyniopaleta CB3 High firmy Craemer
mieści około 1000 litrów*



Fot. Grupa Craemer



Fot. Grupa Craemer

*Nowa generacja palet do napojów: palety z tworzyw sztucznych
EURO L1®, L3®, TC1 Palgrip® i TC3 Palgrip® firmy Craemer*

PALETY PRZEZNACZONE DLA BRANŻY NAPOJÓW

TWORZYWO SZTUCZNE ZAMIAST DREWNA

Grupa Craemer, światowy lider w dziedzinie rozwiązań logistycznych z tworzyw sztucznych, opracowała nową generację odpornych, higienicznych i antypoślizgowych palet do napojów. Branżę zainteresują również skrzyniopalety tej firmy.

Produkcja napojów podlega surowym wymogom i regulacjom prawnym dotyczącym higieny i bezpieczeństwa. Palety z tworzyw sztucznych odgrywają tu istotną rolę. Grupa Craemer, doświadczony partner w logistyce napojów, jest pionierem w dziedzinie przetwarzania tworzyw sztucznych. Oferuje duży asortyment trwałych, higienicznych, wszechstronnych, łatwych w obsłudze nośników ładunków, produkowanych z wysokiej jakości polietylenu (PE), który jest dopuszczony do kontaktu z żywnością i nadaje się w 100% do recyklingu.

W branży piwowarskiej, napojów i w handlu hurtowym napojami obowiązują zasady: podczas produkcji, napełniania, pakowania, transportu i magazynowania wrażliwych surowców i towarów należy zagwarantować higieniczną i niezawodną obsługę. W celu zapewnienia bezpieczeństwa procesów technologicznych (produk-

cja) i logistycznych (logistyka wewnętrzna) firma Craemer oferuje nośniki ładunków z wytrzymałego tworzywa sztucznego. Rozwiązania te mogą być stosowane w całym łańcuchu logistycznym. Gwarantują bez-

Grupa Craemer oferuje duży asortyment trwałych, higienicznych, wszechstronnych, łatwych w obsłudze nośników ładunków, produkowanych z wysokiej jakości polietylenu (PE), który jest dopuszczony do kontaktu z żywnością i nadaje się w 100% do recyklingu.

pieczny transport napojów w systemach zautomatyzowanych, przy użyciu wózków widłowych lub paletowych, a także bezpieczne przechowywanie w regałach wysokiego składowania, na przykład koncentratów w magazynach chłodniczych.

Wszechstronna i stosowana na całym świecie

Niezależnie od tego, czy chodzi o lekkie czy ciężkie pojemniki na napoje, Craemer oferuje indywidualne rozwiązania do składowania i transportu beczek oraz pojemników, kartonów i skrzynek z tworzywa sztucznego na butelki lub sześciopaków z puszkami. Jednym z najpopularniejszych nośników ładunków, stosowanym w branży napojów jest paleta CR. Idealnym rozwiązaniem do ciężkich ładunków i wszelkiego rodzaju pojemników są: paleta Euro L1®, zgodna wymiarowo z paletą EPAL (nośność w regale wysokiego składowania 1250 kg), oraz nowa uniwersalna paleta L3® (nośność w regale 2000 kg), z zamkniętymi płozami, dostępna również w wersji z powłoką antypoślizgową Palgrip® zapewniającą lepszą pracę w prze-

nośnikach rolkowych. Warto też wspomnieć o palecie TC Palgrip® z zamkniętą wierzchnią i spodnią częścią powierzchni odkładczej, co ułatwia czyszczenie palety.

Dzięki standardowemu wyposażeniu w powłokę antypoślizgową Palgrip wszystkie

kie te palety w bezpieczny sposób utrzymują ładunek nawet w pozycjach pochylonych i w wilgotnych warunkach. Są obsługiwane przez terminale operatorskie, w tym paletyzatory i depaletyzatory, działają bezobsługowo i płynnie współpracują ze wszystkimi podnośnikami i transporterami. Ponadto, nadają się do przenośników rolkowych i łańcuchowych oraz zautomatyzowanych magazynów wysokiego składowania.

Palety EURO L1, L3 i TC Palgrip o dużej wytrzymałości

Każdy napój podlega specyficznym wymaganiom dotyczącym pojemników, w których może być przechowywany i sposobu w jaki należy z nim postępować. Palety firmy Craemer mają szeroki zakres zastosowań. Euro L1 to jednoelementowa paleta produkowana z polietylenu metodą formowania wtryskowego. Ma wymiary zewnętrzne (dług. 1200 mm, szer. 800 mm, wys. 150 mm) odpowiadające drewnianej europalecie, jednak w przeciwieństwie do niej jest niezwykle wytrzymała i trwała. Pięć

GRUPA CRAEMER



- Firma założona w 1912 r. i mająca siedzibę w Herzebrock-Clarholz (Nadrenia Północna-Westfalia), specjalizuje się w obróbce metali, przetwarzaniu tworzyw sztucznych (od końca lat 50. XX wieku) oraz produkcji narzędzi.
- Jest przedsiębiorstwem rodzinnym, którym zarządza już piąte pokolenie.
- Ten wiodący na świecie producent rozwiązań logistycznych (logistyka wewnętrzna) z tworzyw sztucznych zatrudnia ok. 1000 pracowników i dysponuje czterema zakładami produkcyjnymi w Niemczech i innych krajach Europy.
- W 2021 roku firma wygenerowała wynik operacyjny na poziomie 300 mln EUR.

www.craemer.com

odkładczą pokrytą powłoką Palgrip®, również doskonale spełniają wymagania branży napojów. Górna część powierzchni odkładczej jest powlekana, a spodnia – gładka, co ułatwia czyszczenie. Pozbawiona szczelin i ożebrowania konstrukcja palety zapewnia ochronę przed wnikaniem zanieczyszczeń i wody. Jej nośność w regale można zwiększyć nawet do 2000 kg za pomocą zintegrowanych, zabezpieczonych przed korozją metalowych profili wzmacniających (dostępnych opcjonalnie). Sfazowane krawędzie po obu stronach płóz umożliwiają transportowanie palet przy użyciu wózków widłowych. Stabilna konstrukcyjnie pale-

dery RFID umożliwiające monitorowanie. Pola do nadruku to miejsce na spersonalizowany logotyp, opis lub numerację.

Stabilna skrzyniopaleta w rozmiarze przemysłowym

Skrzyniopaleta CB3 High o dużej pojemności jest wszechstronną, wysoką skrzyniopaletą przeznaczoną dla branży napojów. Ma wysokość 1140 mm, pojemność około 1000 litrów i waży 46 lub 49 kg. Nadaje się do szczególnie dużych ilości towarów i zapewnia dodatkowe bezpieczeństwo. Mocne ożebrowanie dolnej powierzchni wzmacnia dno, a zintegrowane uchwyty do sztaplowania zapewniają stabilność. Wytrzymały, solidnie wykonany model CB3 High jest dostępny w formacie przemysłowym z zamkniętymi ścianami i trzema wzdłużnymi płozami lub dziewięcioma nóżkami. Dodatkowe ożebrowanie nad otworami wejściowymi zwiększa ochronę przed uszkodzeniem widłami wózka, a konstrukcja bez spawów i gładka powierzchnia ścianek wewnętrznych ułatwiają opróżnianie, mycie i suszenie. Skrzyniopaleta jest opcjonalnie dostępna z jednym otwartym otworem spustowym o średnicy 1" lub 2". Umieszczone na niej znaczniki umożliwiają w razie potrzeby późniejsze nawiercenie standardowych otworów zamkniętych ze zintegrowanym gwintem. Precyzyjnie dopasowane pokrywy dostępne są jako wyposażenie dodatkowe. I

W celu zapewnienia bezpieczeństwa procesów technologicznych i logistycznych Craemer oferuje nośniki ładunków z wytrzymałego tworzywa sztucznego, Rozwiązania te mogą być stosowane w całym łańcuchu logistycznym.

stalowych profili usztywniających zwiększa jej nośność do 7500 kg w warunkach statycznych oraz do 1250 kg w ruchu i w regale wysokiego składowania.

Równie wytrzymała i trwała jest nowa paleta z tworzywa sztucznego, L3, będąca udoskonaleniem palety CR3-5. To idealna paleta dla branży piwowarskiej i napojów. Sprawdzi się w transporcie i składowaniu opakowań z butelkami PET lub szklanymi, puszkami aluminiowymi lub stalowymi, kompozytowymi kartonami na napoje, a także butelkami HDPE w skrzynkach, czy też pojemnikami z folii lub kartonu. Do zalet palety L3 należą: duża nośność (7500 kg w warunkach statycznych, 2000 kg w warunkach dynamicznych i maks. 2000 kg w regale wysokiego składowania) oraz powierzchnia odkładcza z antypoślizgowymi pasami. Wersja w formacie przemysłowym (dług. 1200 mm, szer. 1000 mm, wys. 160 mm) jest wyposażona w trzy zamknięte płozy, 5-milimetrowe krawędzie zewnętrzne i pięć zabezpieczonych przed korozją profili usztywniających.

Całkowicie zamknięte palety z tworzywa sztucznego serii TC, z powierzchnią

ta TC Palgrip dostępna jest w wymiarach Euro 1200 × 800 mm z trzema płozami (TC1), oraz w formacie przemysłowym 1200 × 1000 mm z trzema (TC3) lub pięcioma płozami (TC3-5). Wysokość palet TC wynosi 160 mm.

Palety zwrotne Craemer mają takie same właściwości: dzięki wysokiej jakości wykonania zachowują swój kształt nawet przy intensywnym użytkowaniu. Nośniki te mogą być używane w temperaturach od -30 do +40°C, a przez krótki czas nawet do 90°C. W razie potrzeby mogą zostać wyposażone w transpon-

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

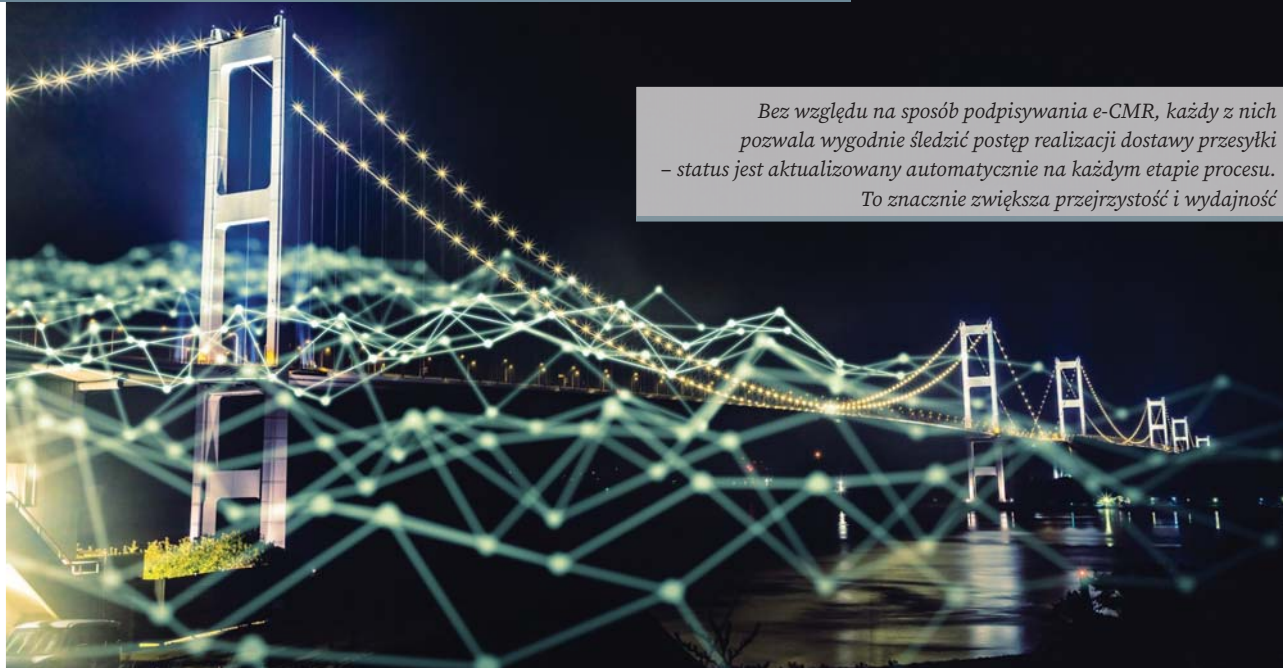
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (HK) LIMITED
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (SHENZHEN) LIMITED



TRANSPORT KONTENEROWY:

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





Bez względu na sposób podpisywania e-CMR, każdy z nich pozwala wygodnie śledzić postęp realizacji dostawy przesyłki – status jest aktualizowany automatycznie na każdym etapie procesu. To znacznie zwiększa przejrzystość i wydajność

E-CMR PRZYSZŁOŚĆ ZINTEGROWANEJ LOGISTYKI

CMR jest najważniejszym dokumentem w międzynarodowym transporcie drogowym. W 2025 roku jego cyfrowa wersja, e-CMR, ma upowszechnić się w całej Europie. Gdy tak się stanie, międzynarodowa logistyka stanie się też bardziej transparentna, ekologiczna i będzie mogła szukać większych oszczędności.

Od setek lat dostawy towarów przekazuje się w oparciu o dokumenty potwierdzone podpisem odręcznym. Proces ten zunifikowała Konwencja ONZ o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route, w skrócie CMR), która została podpisana w Genewie 19 maja 1956 roku. Dokument ten reguluje kwestie prawne związane z transportem drogowym ładunków i został ratyfikowany przez większość państw europejskich.

Od 27 maja 2008 roku, zgodnie z protokołem dodatkowym do Konwencji CMR, możliwe jest również stosowanie zaktualizowanego elektronicznego listu przewozowego – e-CMR. Po raz pierwszy wykorzystano go 19 stycznia 2017 roku, w transporcie pomiędzy Hiszpanią a Francją. Polska ratyfikowała protokół dodatkowy do Konwencji CMR w 2019 r., jednak niestety ze względu na niespójność przepisów prawa w naszym kraju nadal

nie może on być wykorzystywany przez polskie przedsiębiorstwa. Na szczęście, dzięki nowym regulacjom unijnym ten stan rzeczy wkrótce powinien się zmienić.

Cyfrowy CMR: jak to działa?

e-CMR działa na tej samej zasadzie co tradycyjne dokumenty CMR i jest zgodny z zasadami oryginalnej konwencji. Kluczowa różnica polega na tym, że e-CMR łączy wszystkie strony zaangażowane w łańcuch dostaw za pośrednictwem platformy cyfrowej. Podpisy na platformie są obecnie składane cyfrowo – na ekranie urządzenia mobilnego, które przechwytytuje obraz i przypisuje go do dokumentu, lub w formie zaszyfrowanego podpisu cyfrowego (np. kodu identyfikacyjnego). Wszystko zależy od wdrożonego rozwiązania. Jednak bez względu na sposób podpisywania e-CMR, każdy z nich pozwala wygodnie śledzić postęp realizacji dostawy przesyłki – status jest aktualizowany automatycznie na każdym etapie procesu.

To znacznie zwiększa przejrzystość i wydajność, zwłaszcza w przypadku problematycznych lub uszkodzonych przesyłek, którym można zrobić zdjęcia i przypisać je do odpowiedniego dokumentu. Dzięki temu wszystkie zainteresowane strony są w stanie szybciej reagować, by rozwiązać spór i sprawnie wymieniać się protokołami ubezpieczeniowymi.

Elektroniczny CMR: korzyści widoczne jak na dłoni

Dla firm, które chcą zminimalizować negatywny wpływ na środowisko naturalne, zastąpienie dokumentów papierowych cyfrowymi to jeden z podstawowych kroków. Wprowadzenie e-CMR, podobnie jak innych dokumentów cyfrowych, np. faktur, przynosi także realne oszczędności czasu i pieniędzy. „Klasyczny” list przewozowy drukuje się w trzech kopiach, a jego obsługa (w tym wykonywanie połączeń telefonicznych i pisanie mejli!) zajmuje przeciętnie 23 minuty. Z kolei jego cyfrowy odpowiednik można obsłużyć w zaledwie 9 minut. Oznacza to redukcję kosztów z 15,61 zł do 6,11 zł (w przeliczeniu na średnie wynagrodzenie w III kwartale 2020 roku). Dodatkowo elektroniczny przepływ informacji posiada ogromne znaczenie dla całego procesu fakturowania a także czasu, niezbędnego na dokonanie płatności za wykonaną usługę. Zastosowanie platformy e-CMR pozwala na rozpoczęcie procesu fakturowania zaraz po zakończonym transporcie. Eliminuje to konieczność oczekiwania na otrzymanie dokumentów zwrotnych od odbiorcy ładunku.

Zdecydowaną zaletą jest również łatwiejsze przechowywanie e-CMR w porównaniu z jego papierowym odpowiednikiem. CMR w wersji elektronicznej jest dostępny dla wszystkich stron transakcji, bez możliwości zniszczenia go lub zagubienia. Ponadto daje to możliwość szybkiego zweryfikowania, co w danym momencie dzieje się z towarem. Zabezpiecza też bezpieczeństwo dokonywanych transakcji – organy podatkowe niełatwo podważą wiarygodność danych z takich dokumentów.

Nie bez znaczenia jest też aspekt zrównoważonego rozwoju i bezpieczeństwa: gdy logistyka pożegna się z papierem w Unii Europejskiej, zaoszczędzi 150-200 mln papierowych dokumentów rocznie, ratując nawet 900 tys. drzew! Cyfrowy CMR eliminuje potrzebę przekazywania kartek z rąk do rąk, zmniejszając ryzyko zakażenia patogenami.

Cyfrowe dokumenty przewozowe – można czy nie można?

Wykorzystanie e-CMR w Polsce nie jest do końca legalne, a ratyfikowanie przez nasz kraj protokołu dodatkowego do Konwencji e-CMR, niestety, odbyło się bez wymaganej ustawy zgody Sejmu. Od tego czasu wykorzystaniu elektronicznego listu przewozowego ciągle towarzyszy niepewność, ponieważ prawo polskie nie jest spójne w tym zakresie.

Ustawa o transporcie drogowym wskazuje na „konieczność używania dokumentacji papierowej na potrzeby kontroli drogowej i przestrzegania przepisów

Na szczęście z pomocą przychodzą władze UE wydając Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Electronic Freight Transport Information eFTI. Celem rozporządzenia jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki.

Zgodnie z unijnym rozporządzeniem eFTI, elektroniczna informacja o transporcie drogowym (np. w postaci elektronicznego listu przewozowego) będzie obowiązywała w całej UE. Rozporządzenie ma wejść w życie 21 sierpnia 2024 r., a rok później (w sierpniu 2025 r.) ma nastąpić już pełne wdrożenie rozwiązań technologicznych.

Polska czeka na nowe przepisy

Dla takich krajów jak Polska, wejście w życie rozporządzenia eFTI oznacza nic innego, jak konieczność dostosowania się do jego postanowień, a tym samym nowelizacji obowiązujących przepisów prawa, które pozwolą na powszechne stosowanie elektronicznych listów przewozowych zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.

GS1 wspiera wprowadzenie e-CMR do polskiego prawa

By zmobilizować polski rząd do pracy nad odpowiednimi przepisami, uczestnicy łańcucha dostaw, zarówno firmy, jak i zrzeszenia zajmujące się transportem, wystąpiły

Zgodnie z unijnym rozporządzeniem eFTI, elektroniczna informacja o transporcie drogowym (np. w postaci elektronicznego listu przewozowego) będzie obowiązywała w całej UE. Rozporządzenie ma wejść w życie 21 sierpnia 2024 r., a rok później ma nastąpić już pełne wdrożenie rozwiązań technologicznych.

ustawy o transporcie drogowym”. Prawo przewozowe natomiast mówi, że „dowodem zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny”. W sytuacji niepewności prawnej używanie elektronicznych listów przewozowych zamiast papierowych może narazić firmę przewozową na negatywne skutki zarówno w relacjach cywilnoprawnych, jak i publicznoprawnych. To powstrzymuje wiele polskich przedsiębiorstw z branży TSL przed przejściem na dokumentację elektroniczną.

z inicjatywą powołania niezależnego forum wspierającego zapisy rozporządzenia eFTI. Wszystko po to, by wypracować propozycje nowelizacji konkretnych przepisów, które pozwolą wprowadzić elektroniczny list.

GS1 Polska – jako globalna organizacja standaryzująca – stworzyła niezależne forum dialogu między interesariuszami. Jego uczestnikami, poza kluczowymi dostawcami rozwiązań e-CMR czy operatorami logistycznymi i agencją celną, są m.in. Polski Instytut Transportu Drogowego oraz Polska Izba Spedycji i Logistyki. Wyniki prac forum będą pod koniec



Agata Horzela

roku 2022 przedstawione Ministerstwu Infrastruktury.

Organizacja GS1 opracowała także standardową strukturę elektronicznego dokumentu EDI e-CMR UN/CEFACT, którego wdrożenie pozwoli na pełną digitalizację listu przewozowego z uwzględnieniem warunków zapisanych w rozporządzeniu eFTI.

Standardowy format komunikatu e-CMR jest gwarancją efektywnej współpracy nie tylko nadawcy, przewoźnika i odbiorcy, ale również poszczególnych cyfrowych platform eFTI, które w ramach UE (i nie tylko) będą musiały „komunikować się”, przekazując między sobą istotne dane dotyczące transportu. Zastosowanie jednolitego formatu danych zapewni zatem interoperacyjność między wszystkimi podmiotami w międzynarodowym łańcuchu dostaw.

e-CRM: start w kierunku logistyki przyszłości

Cyfrowe dokumenty transportowe oznaczają przede wszystkim ograniczenie błędów ludzkich lub celowych zaniedbań, a przez to zwiększoną kontrolę nad łańcuchem dostaw na każdym etapie. Nie bez znaczenia są też korzyści biznesowe, takie jak oszczędność czasu i kosztów. Nie tylko polska, ale i globalna logistyka mogłaby dzięki temu stać się bardziej transparentna pod względem prawnym i łatwiejsza do zarządzania. Rozwiązania cyfrowe otworzyłyby przed firmami także pole do szukania e-oszczędności w obliczu rosnących wydatków. I

Agata Horzela,
menedżer ds. standardów GS1 w TSL
GS1 Polska



EV Fleet Cloud Platform to projekt o znaczeniu globalnym, którego celem jest cyfrowa transformacja systemu transportowego, w tym jego pełna optymalizacja i automatyzacja

EV FLEET REWOLUCJONIZUJE TOWAROWY TRANSPORT MIEJSKI

Polska spółka technologiczna EV Fleet tworzy innowacyjną cyfrową platformę służącą do kompleksowego zarządzania flotami i mobilnością w miejskim transporcie towarowym. Pozwoli ona na oferowanie nowoczesnych usług dla firm transportowych i operatorów flotowych.

EV Fleet Cloud Platform to projekt o znaczeniu globalnym, którego celem jest cyfrowa transformacja systemu transportowego, w tym jego pełna optymalizacja i automatyzacja. Spółka zamierza dostarczać narzędzia do zarządzania zróżnicowaną, współdzieloną flotą składającą się wyłącznie z pojazdów zeroemisyjnych. Rozwiązanie pozwoli na znaczącą poprawę wydajności flot, wspieranie ich zrównoważonego rozwoju i ciągłe obniżanie kosztu posiadania (eTCO).

EV Fleet Cloud Platform stanowi spójny ekosystem łączący zaawansowane oprogramowanie i autorską telematykę z pojazdami mającymi swoje cyfrowe odpowiedniki, tzw. *digital twins*. Platforma służy przede wszystkim do obsługi i analizy transportu aglomeracyjnego *middle mile* i *last mile*, zarówno w modelu B2B, jak i B2C. Docełowo ma obsługiwać towarowy transport

miejski w szerokim zakresie, włączając w to pojazdy autonomiczne, a także dostawy wykonywane za pomocą rowerów cargo, skuterów i mikrosamochodów towarowych. To chmurowe rozwiązanie nie tylko wykorzystuje trendy technologiczne (w tym *big data*, uczenie maszynowe i sztuczną inteligencję), ale także będzie odpowiedzią na wyzwania związane z ochroną środowiska i klimatu.

– *Naszym celem jest wprowadzenie usług i rozwiązań cyfrowych w obszarze zarządzania flotami pojazdów elektrycznych wykorzystywanych przez transport i logistykę miejską. Sami już teraz tworzymy pierwszych przedstawicieli digital twin na potrzeby automatyzacji procesów transportowych. W przyszłości floty pojazdów będą coraz bardziej zdrywersyfikowane. To powód, dla którego EV Fleet wprowadza również rozwiązania z obszaru micromobility. Operatorzy flotowi potrzebują już dziś innowacji,*

aby sprostać wielu wyzwaniom – podkreśla Daniel Węgrzynek, CEO EV Fleet.

Pierwsza wersja EV Fleet Cloud Platform została zaprezentowana w czerwcu 2020 roku, a druga – w październiku 2022. Platforma będzie rozwijana przez najbliższe lata z wykorzystaniem innowacyjnych technologii. Nad podobnymi zintegrowanymi rozwiązaniami pracują również takie firmy, jak ZF Group (SCALAR) oraz Bosch Mobility Solutions.

EV Fleet wzięła udział w programie akceleryacyjnym Chmury Krajowej i Google Cloud, zorganizowanym pod hasłem „Let's get (c)loud”. W jego ramach zespół EV Fleet mógł liczyć na wsparcie merytoryczne inżynierów z obu organizacji – były to prace dotyczące wdrożenia architektury platformy w chmurze oraz wykorzystania w świecie B2B technologii działających na styku chmury.

– *EV Fleet jest nam bliskie z wielu powodów – między innymi z racji zastosowanego rozwiązania chmurowego oraz biznesu, który wspiera zrównoważony rozwój. Naszym celem jako Google Cloud jest zasilanie bezemisyjną energią 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu wszystkich naszych centrów danych do 2030 roku. Współpraca z taką firmą jak EV Fleet pokazuje, że zrównoważony rozwój to nie tylko hasło-wydmuszka, ale też realne oczekiwanie klientów. Kolejną kwestią jest pełne wykorzystanie danych w całym procesie zarządzania flotą i transportem – dzięki analityce, również predykcyjnej, jest to proces optymalny, właściwie zaplanowany, a operator naprawdę wie, co dzieje się z jego flotą –* podkreśla Justyna Hojnacka, Partner & StartUp Program Manager w Google Cloud.

Warto dodać, że twórca platformy Daniel Węgrzynek został wyróżniony za swój projekt przez Forbes Polska i Business Insider Polska w konkursie Chief Digital Officer of the Year, w kategorii emerging leaders.

Mniej problemów w transporcie aglomeracyjnym

Obecnie – z powodu mało efektywnego zarządzania flotami pojazdów użytkowych – miejski transport towarowy nie jest ani wydajny, ani odpowiednio zoptymalizowany. Możliwości flot nie są w pełni wykorzystywane, a wiele firm boryka się z niedoborem pojazdów i kierowców. Zgodnie z danymi niemieckiego Federalnego Ministerstwa Cyfryzacji i Transportu, ponad 150 mln pojazdów na świecie ma tak zwane puste przebiegi, co oznacza aż 6,5 mld pustych kilometrów rocznie – ponad 160 tys. niepotrzebnych przejazdów dookoła Ziemi. Jeśli chodzi o miejskie przejazdy transportowe, aż 25% z nich to przebiegi puste, co podnosi koszty i zwiększa ślad węglowy. Platforma w niedalekiej przyszłości umożliwi współdzielenie flot pomiędzy firmami działającymi w obszarze transportu miejskiego i operatorami flotowymi. Optymalizacja przejazdów pozwoli zmniejszyć

ści – w roku 2030 globalny transport towarów ma wzrosnąć o 40%, a do roku 2050 aż o 145%. Rynek, który obecnie jest rozdrobniony w skali globalnej i mało efektywny, bardzo skorzysta na konsolidacji w oparciu o innowacyjne technologie.

– *EV Fleet przenosi zarządzanie flotą na wyższy poziom. Nasz autorski model zarządzania flotą elektrycznych pojazdów transportowych rozwiązuje problemy firm, które*

EV Fleet Cloud Platform to spójny ekosystem łączący zaawansowane oprogramowanie i autorską telematykę z pojazdami mającymi swoje cyfrowe odpowiedniki, tzw. digital twins. Platforma służy przede wszystkim do obsługi i analizy transportu aglomeracyjnego middle mile i last mile – w modelu B2B i B2C.

liczbę pojazdów realizujących dostawy o 30%, rozwiązując takie problemy, jak nieefektywność flot w zakresie planowania zasobów, wydajności oraz gromadzenia i przetwarzania danych na potrzeby analityki biznesowej.

Ten rewolucyjny model, oparty o tzw. *sharing economy*, to kolosalna oszczędność kosztów oraz korzyść dla środowiska. Rozwiązanie jest istotne z perspektywy przyszło-

schą wdrożyć dekarbonizację transportu w aglomeracjach miejskich. Chcemy zostać liderem w obszarze rozwiązań służących do zarządzania flotami zeroemisyjnymi na potrzeby firm realizujących usługi transportu i logistyki miejskiej. Pragniemy wykorzystać nasz potencjał, wiedzę i doświadczenie w obszarze digitalizacji, szczególnie przy współpracy z naszymi obecnymi i potencjalnymi klientami – mówi Daniel Węgrzynek.



Twórca platformy Daniel Węgrzynek został wyróżniony za swój projekt przez Forbes Polska i Business Insider Polska w konkursie Chief Digital Officer of the Year, w kategorii emerging leaders

Pojazd ma swój dokładny cyfrowy odpowiednik, tak zwany digital twin, dzięki czemu można automatyzować procesy transportowe dla przedsiębiorstw



Kompletny ekosystem dla transportu miejskiego

EV Fleet Cloud Platform to otwarta, modułowa, cyfrowa platforma, która w pełni automatyzuje procesy transportowe w aglomeracjach miejskich. Będzie ona kompletnym ekosystemem i środowiskiem programowym, gdzie dostęp do danych wygenerowanych dzięki autorskiej telematyce zainstalowanej w pojazdach umożliwi efektywne wykorzystanie informacji w celu usprawnienia całego procesu transportowego na każdym jego etapie. Przyniesie to efekt synergii i wygeneruje większą wartość niż ręczne łączenie pojedynczych rozwiązań cyfrowych.

Dzięki platformie będzie można korzystać z usług optymalizujących zarządzanie zdywersyfikowanymi flotami oraz zapewniających zaawansowaną analitykę. W przyszłości będą one wspierane przez sztuczną inteligencję, a samouczące się algorytmy zadbają o optymalizację przejazdów z uwzględnieniem najlepszych możliwych marż biznesowych. Platforma połączy różne źródła danych i narzędzia zewnętrzne oraz zapewni poszczególnym firmom personalizację usług, z których korzystają. Dostęp do EV Fleet Cloud Platform będzie możliwy wyłącznie w nowoczesnym modelu subskrypcyjnym.

Na platformie dostępny jest obecnie szereg własnych usług EV Fleet, uzupełnionych o rozwiązania pochodzące od dostawców zewnętrznych. W przyszłości dołączą do nich kolejne autorskie aplikacje służące do zarządzania transportem. Obecnie powstaje jedno z tych narzędzi – zautomatyzowany system zarządzania współdzielonym, miejskim transportem towarowym CargoOS, czyli pierwszy na świecie Transport Management System przeznaczony dla współdzielonego modelu transportowego.

Nowe standardy zarządzania pojazdami

EV Fleet jako dostawca technologii dla pojazdów transportowych ma dostęp do danych



Platforma będzie wspierać bezpieczeństwo kierowców, jak również optymalizację dostaw dzięki przetwarzaniu danych z czujników monitorujących przestrzeń towarową

pojazdów z własnego, rozbudowywanego portfolio urządzeń IoT/lączności. Dzięki temu platforma będzie miała możliwość prognozowania, samodzielnego uczenia się i automatycznego podejmowania decyzji w czasie rzeczywistym. To zapewni jej ogromną przewagę nad innymi rozwiązaniami w zakresie zarządzania flotami komercyjnymi. Dzięki analizie i bilansowaniu energetycznemu pojazdów transportowych pozwoli też osiągnąć nowy poziom wydajności.

EV Fleet Cloud Platform to unikatowy projekt też dlatego, że łączy warstwę cyfrową z *hardware'em*, czyli pojazdami zmapowanymi wirtualnie w technologii *digital twin* oraz stacjami ładowania. EV Fleet stworzyła już trzy pojazdy mające swoje *digital twins*, w tym demonstrator technologii SmartVan IoT.

Własna karta SIM będzie działała jako klucz do wszystkich pojazdów mających swoje cyfrowe odpowiedniki. Platforma będzie wspierać bezpieczeństwo kierowców, jak również optymalizację dostaw dzięki przetwarzaniu danych z czujników monitorujących przestrzeń towarową. Jedno z planowanych rozwiązań pozwala na zarządzanie

nej pojazdów poprzez zmniejszenie zużycia energii na kilometr, a co za tym idzie, zwiększenie zasięgu pojazdu. Wpłynie to także na żywotność akumulatorów. Dzięki aplikacji będzie można określić zapotrzebowanie na energię potrzebną do pokonania danej trasy z uwzględnieniem topologii czy temperatury



Własna karta SIM będzie działała jako klucz do wszystkich pojazdów mających swoje cyfrowe odpowiedniki

Platforma w niedalekiej przyszłości umożliwi współdzielenie flot pomiędzy wieloma firmami działającymi w obszarze transportu miejskiego i operatorami flotowymi. Optymalizacja przejazdów pozwoli zmniejszyć liczbę pojazdów realizujących dostawy aż o 30%.

energii w zeroemisyjnych flotach, składających się wyłącznie z elektrycznych pojazdów użytkowych. Dzięki tej funkcjonalności będzie można monitorować zapotrzebowanie energetyczne i nadzorować przepływ energii – zarówno w pojedynczym pojeździe, jak i w całej flocie. Możliwe będzie sterowanie wszystkimi jednostkami, takimi jak np. agregat chłodniczy. Takie podejście ma na celu zwiększenie wydajności energetycz-

powietrza. Dzięki temu zużycie energii zostanie zoptymalizowane w zależności od aktualnych uwarunkowań. Oznacza to oszczędność milionów kilowatogodzin w skali roku, co ma znaczenie nie tylko ekonomiczne, lecz także ekologiczne.

– Biorąc pod uwagę, że przyjęte przez EV Fleet założenia dotyczące budowania inteligentnej platformy cyfrowej do optymalizacji procesów zarządzania flotą i transpor-

towych w logistyce miejskiej idą w parze nie tylko z ideą Przemysłu 4.0, ale również ze świadomym dysponowaniem zasobami oraz ochroną środowiska, jako spółka Aigorithmics postanowiliśmy dołączyć do tego projektu i wspólnie tworzyć zupełnie nową jakość w obszarze logistyki. Wspieramy i będziemy wspierać zespół EV Fleet w obszarze związanym z szeroko rozumianą sztuczną inteligencją, która będzie sukcesywnie wdrażana w budowanym rozwiązaniu – podkreśla Ireneusz Wochlik, CEO firmy Aigorithmics, partnera EV Fleet.

Cyfrowa platforma, która zmienia zasady gry

Podsumowując, EV Fleet Cloud Platform to innowacyjny ekosystem technologiczny, który cały czas się rozwija i w najbliższej przyszłości ma szansę zrewolucjonizować branżę towarowego transportu miejskiego na niespotykaną wcześniej skalę. Będzie to możliwe dzięki odpowiedniemu połączeniu nowoczesnych technologii, w tym sztucznej

inteligencji, uczenia maszynowego i zaawansowanej telematyki, z potrzebami w zakresie optymalizacji efektywności oraz aktywnej ochrony środowiska.

EV Fleet Cloud Platform ma ogromny potencjał, aby wspierać firmy transportowe na całym świecie na drodze do całkowicie zautomatyzowanego systemu zarządzania zeroemisyjnymi, a w dalszej przyszłości – w pełni autonomicznymi flotami pojazdów transportowych.

Transformacja cyfrowa w sektorze transportu i logistyki miejskiej to radykalna zmiana dotychczasowych modeli biznesowych i filozofii myślenia, pozwalająca na wykreowanie wartości dodanej dla uczestników transportu i wdrożenie nowych koncepcji mobilności. |

Opr. EV Fleet



SAMOOBSŁUGA CORAZ BARDZIEJ DOSTĘPNA

Przyspieszenie w obszarze rozwiązań automatyzujących procesy sprzedażowe spowodowało, że urządzenia do samoobsługi są coraz częściej wdrażane przez sieci retail, a Polacy coraz chętniej z nich korzystają.

Aż 76% badanych korzysta z lockersów do samodzielnego odbioru przesyłek, a 71% z kas samoobsługowych – tak wynika z badania przeprowadzonego przez SW Research na zle-

czeniu SelfMaker, spółki technologicznej projektującej i budującej multifunkcyjne urządzenia samoobsługowe.

Polacy z samoobsługi korzystają na co dzień. Dotyczy to nie tylko przesyłek kurierskich czy zakupów, ale także gastro-

73% respondentów deklaruje, że wybierają rozwiązania samoobsługowe ponieważ dzięki nim oszczędzają czas. Kolejnym argumentem jest wygoda (76%).

nomii – z samoobsługowych kiosków do zamówień w restauracjach typu *fast food* korzysta już 58% respondentów. Potencjał takich rozwiązań dostrzega również branża medyczna, która udostępnia pacjentom samoobsługowe recepcje – z tego rozwiązania korzysta 47% osób biorących udział w badaniu wykonanym na zlecenie firmy SelfMaker.

Czas i wygoda

73% respondentów deklaruje, że wybierają rozwiązania samoobsługowe, ponieważ dzięki nim oszczędzają czas. Kolejnym argumentem jest wygoda (76%).

– Jako dostawca kompleksowych rozwiązań samoobsługowych dla dużych partnerów z branży retail, mamy dostęp do informacji odnośnie preferencji klientów z pierwszej ręki. Pozytywne przyjęcie tego rozwiązania przez klientów przyczyniło się do sprawnego przekierowania

Bariery dla korzystania z rozwiązań samoobsługowych

Pomimo tego, że rozwój samoobsługi bardzo przyspieszył, to nadal istnieją bariery. – 31% badanych zwróciło uwagę na

fakt, że w ich okolicy nie ma lockersów do odbioru przesyłek. Dotyczy to w szczególności mieszkańców wsi. Jest to ważny komunikat dla rynku, ponieważ badanie pokazało, że mieszkańcy wsi pomimo braku dostępności takiego rozwiązania, chcieliby mieć możliwość korzystania z niego – komentuje Marek Wieteska.

Problemy z dostępnością dotyczą także kas samoobsługowych. Jak pokazuje badanie 29% ankietowanych nie korzysta z tego rozwiązania, ponieważ sklepy, w których robią zakupy nie są

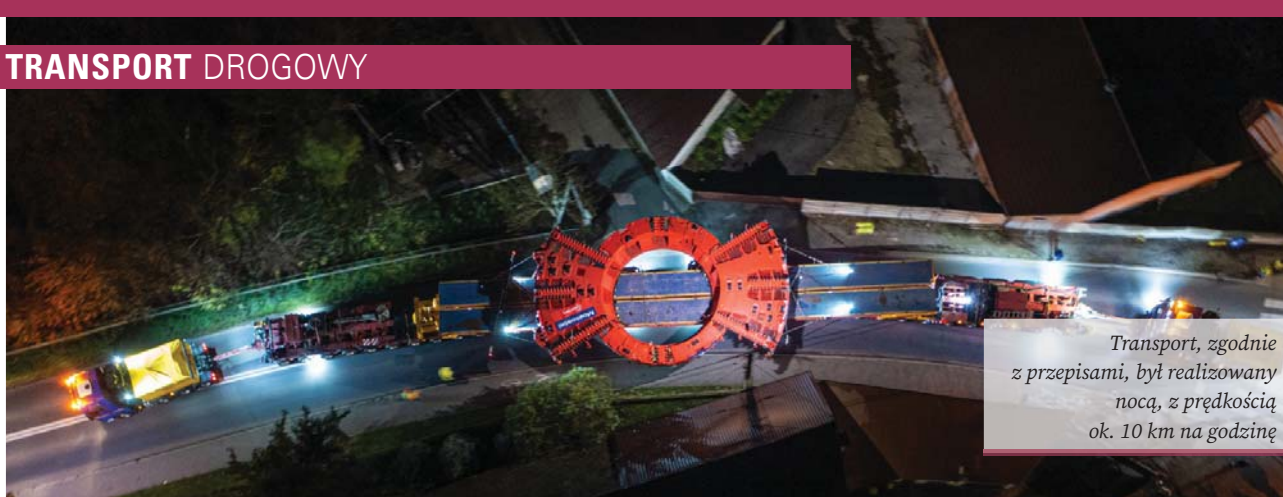
Rozwiązania samoobsługowe, prócz budowania dostępności, wygody i oszczędności czasu, wpisują się w model smart city, a w przypadku lockersów, w wizję bardziej ekologicznych miast.

wyposażone w takie urządzenia. Jest to problem, który znowu w największym stopniu dotyka mieszkańców wsi (29% odpowiedzi) oraz miast poniżej 100 tys. mieszkańców (40% odpowiedzi).

– Rynek zdecydowanie powinien spojrzeć w tym kierunku i zagospodarować nisze. We wsiach i mniejszych miastach leży ogromny potencjał do wdrażania kompleksowych rozwiązań samoobsługowych. Jest to o tyle proste, że mieszkańcy jasno sygnalizują nam, że tego potrzebują – trudno sobie wyobrazić bardziej przyjazny grunt do działania. – twierdzi Marek Wieteska.

Bariery dla korzystania z rozwiązań samoobsługowych wynikają nie tylko z braku dostępności. Ważną rolę odgrywa także sama obsługa oraz parametry techniczne. 49% respondentów podzieliło się swoją obawą, że nie poradzą sobie z obsługą kasy samoobsługowej. – To kolejny ważny komunikat dla rynku – upraszczanie jest ważne nie tylko z perspektywy samego procesu zakupowego, ale także obsługi urządzeń i aplikacji towarzyszących. – dodaje Marek Wieteska.

Rozwiązania samoobsługowe, prócz budowania dostępności, wygody i oszczędności czasu, pełnią jeszcze jedną, bardzo ważną funkcję – wpisują się w model smart city, a w przypadku lockersów, w wizję bardziej ekologicznych miast. Jednocześnie nie są już technologią dedykowaną wyłącznie dużym skupiskom miejskim ponieważ, jak pokazują badania, konsumenci z małych ośrodków oczekują takich rozwiązań również w swoim rejonie. |



Transport, zgodnie z przepisami, był realizowany nocą, z prędkością ok. 10 km na godzinę

TBM W PODRÓŻY – REKORDOWA OPERACJA LOGISTYCZNA DB SCHENKER

Po rozładunku w szczecińskim porcie, gigantyczna maszyna do drążenia tuneli (TBM: tunnel boring machine), ruszyła w długą, ponad 700-kilometrową podróż przez Polskę. Jej pierwsze elementy trafiły już na budowę drogi S19 na odcinku Rzeszów Południe – Babica. DB Schenker od 18 miesięcy przygotowywał transport tego ładunku, jednego z najcięższych do tej pory na polskich drogach.

W połowie października w porcie w Szczecinie zakończył się rozładunek maszyny TBM do drążenia tunelu na budowie drogi S19. Był to jeden z kilku etapów spektakularnego transportu realizowanego przez DB Schenker na zlecenie konsorcjum Mostostalu Warszawa i Acciona Construcción. Operacja logistyczna rozpoczęła się w mieście Noblejas. Tam TBM, została rozmontowana przez inżynierów, a jej części podzielone ze względu na ciężar i gabaryty.

przemieszcza się do Babicy. Lżejsze elementy dojadą z Hiszpanii na Podkarpacie bezpośrednio transportem drogowym.

Logistyczne wyzwanie dla ekspertów

DB Schenker do realizacji tej wymagającej operacji logistycznej przygotowywał się od ponad 18 miesięcy. Po stronie operatora logistycznego nad rozwiązaniami,

które zapewnią bezpieczny transport maszyny pracował kilkunastoosobowy zespół złożony z pracowników firmy z Polski i Hiszpanii oraz wyspecjalizowanych przewoźników, ważnych partnerów w tym projekcie.

– Przy realizacji tego przedsięwzięcia pod uwagę było branych wiele czynników. Mowa nie tylko o przepisach regulujących przewóz ponadgabarytów. W grę wchodziły np. weryfikacja wytrzymałości mostów i wiaduktów, zbadanie możliwości wykonania wszystkich niezbędnych manewrów specjalną naczepą, na której przewożone są najcięższe elementy TBM ważące nawet po 230 ton – wylicza Tomasz Kwapis, szef Działu Przewozów Ponadgabarytowych w DB Schenker. – Wszystkie te zmienne miały wpływ na decyzję o doborze rodzaju transportu, trasy dojazdu z Opolą do Rzeszowa i długości całej operacji – dodaje.

73 metry długości i 68 kół

Po rozładunku w Opolu, najcięższe elementy TBM były przewożone na specjalnej mega naczepie, złożonej z dwóch platform z samojedznymi osiami, które razem liczą 68 kół. Długość całego zestawu to 73 metry. Aby transport był możliwy konieczne było nawet wybudowanie dedykowanego do tej operacji zjazdu z autostrady, który umożliwi skręt

Jeden z cięższych ładunków na polskich drogach

Najcięższe elementy, m.in. napęd główny i tarcza skrawająca zostały przewiezione transportem drogowym przez hiszpański Oddział DB Schenker z Noblejas do portu Santander, skąd po załadunku dopłynęły w ciągu tygodnia do Szczecina. Kolejny etap to podróż specjalnymi barkami Odrą do Opoli. Tam elementy maszyny zostały rozładowane i zabezpieczone na platformach złożonych z samojedznych osi. Następnie, drogą lądową, transport



Najcięższe elementy ważą ponad 220 ton

DB SCHENKER

Tomasz Kwapis, szef Działu Przewozów Ponadgabarytowych w DB Schenker



W kwietniu 2023 r. miną dwa lata od kiedy zaczęliśmy pracę nad tym projektem. Od początku wiadomo było, że najtrudniejsze będzie znalezienie odpowiedniego rozwiązania pozwalającego przetransportować TBM po jej dotarciu do Polski. Transport maszyny po terenie Hiszpanii, operacje portowe, załadunek statku w Santander i w kolejnych etapach, transport ze Szczecina barkami do Opola były dla nas, logistyków, czystą przyjemnością. Doświadczenie i odpowiednio dobrani partnerzy sprawili, że transport z Hiszpanii do Opola to ok. 20% trudności projektu. Wyzwaniem było zaplanowanie i znalezienie rozwiązania na transport maszyny z Opola do Babicy. Ten etap zajął około roku. Najważniejsze było stworzenie zespołu, który odpowiadał za przygotowanie i realizację transportu drogowego do Babicy.

Jest to precedens w historii wielkogabarytowego transportu w Polsce. Przez cały czas trwania przygotowań trzon zespołu tworzyli pracownicy naszej firmy, przewoźnik, oraz przedstawiciele klienta i inwestora. W międzyczasie załogę wspomagali naukowcy z Politechniki Śląskiej i Rzeszowskiej oraz osoby odpowiedzialne za badanie mostów i projektowanie organizacji ruchu. Bezpośrednie zaangażowanie wszystkich stron, w tym inwestora, jest czymś niezwykłym i nie miało do tej pory miejsca. To pokazuje, jak trudny i skomplikowany jest ten transport. Tylko dzięki takiemu podejściu i częstej zamianie ról zaangażowanych podmiotów udało się z sukcesem ten projekt wykonać.

platformy. Transport, zgodnie z przepisami, był realizowany nocą z prędkością ok. 10 km/h. Naczepa miała do pokonania na swojej drodze 396 mostów, wiaduktów i przepraw. Wszystkie elementy TBM do końca roku trafią do Babicy. Tam roz-

pocznie się montaż maszyny, który potrwa trzy miesiące. Celem jest drążenie tunelu, które rozpocznie się w 2023 r.

Projekt jest realizowany na zlecenie konsorcjum firm Mostostal Warszawa i Acciona Construcción, wykonawcy drogi ekspresowej S19 od węzła Rzeszów Południe do węzła Babica. Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Jest to jedna z trudniejszych technologicznie budów infrastrukturalnych w Polsce.

TBM robi wrażenie

TBM to potężna maszyna, która wydrąży pod wzgórzem Grochowiczna na Podkarpaciu jeden z najdłuższych tuneli w Polsce o długości 2 255 m. Będzie nie tylko drążyła w ziemi, ale też układała specjalne żelbetowe elementy tworzące obudowę tunelu. Tempo pracy maszyny to od kilku centymetrów na minutę do około 10 m na dobę. TBM waży 4.300 ton, ma moc 12.000 kilowatów, długość 107 metrów i średnicę tarczy drążącej 15,2 metra. Maszyna była wykorzystywana przy budowie obwodnicy Madrytu. |

NOWE LINIE DROBNICOWE W DB SCHENKER

W październiku DB Schenker wprowadził dwie nowe, bezpośrednie linie drobnicowe między Polską i Niemcami.



Codziennie połączenie ze Szczecina do Berlina otwiera drogę dla klientów z regionu do wysyłek na całe terytorium tego kraju. To pierwsze połączenie międzynarodowe ze szczecińskiego oddziału firmy.

Z kolei, dzięki drugiej nowej linii Rzeszów-Wrocław-Norymberga, DB Schenker optymalizuje serwis dla klientów z rejonów woj. dolnośląskiego i Polski południowo-wschodniej, nadających przesyłki na południe Niemiec. W sumie DB Schenker w Polsce realizuje na kierunku niemieckim 16 codziennych linii drobnicowych w eksporcie oraz 22 linie w imporcie.

Obydwa nowe połączenia funkcjonują od poniedziałku do piątku. Linia drobnicowa Szczecin-Berlin jest połączeniem typu „round-trip”. – *Przesyłki do Niemiec standardowo dostarczane są w ciągu dwóch dni roboczych. Linia ze Szczecina stwarza możliwość wdrożenia indywidualnego rozwiązania dla danego klienta, dzięki czemu*

dostawa do Niemiec realizowana jest w następnym dniu roboczym, po odbiorze od nadawcy. W wypadku przesyłek dla sektora budowlanego lub przemysłowego w grę wchodzi też dostawa bezpośrednio na miejsce inwestycji – mówi Szymon Rutowski, dyrektor Regionu Poznań w DB Schenker. Linia Rzeszów-Wrocław-Norymberga-Wrocław wykorzystuje możliwości sieci krajowej DB Schenker, dzięki czemu łączony jest eksport z regionów Rzeszowa i Wrocławia. Import towarów realizowany jest do Wrocławia.

Połączenia międzynarodowe odbywają się z wykorzystaniem nadwozi wymiennych typu *swap body*. Pozwala to na optymalizację przewozów pod kątem ekonomicznym i środowiskowym oraz podniesienie bezpieczeństwa transportu przesyłek.

– *Wprowadzenie nowych rozwiązań to odpowiedź na sygnały płynące od klientów, którzy traktują bezpośrednie połą-*

czenie jako jedno z kryteriów wyboru dostawcy. Dzięki pominięciu części terminali pośredniczących, redukujemy koszty przeładunków i administracji oraz zmniejszamy ryzyko uszkodzeń towarów. Dla klientów oznacza to optymalizację kosztów, wzrost bezpieczeństwa przesyłek i oczekiwaną jakość serwisu – mówi Wojciech Tomkiewicz, Head of International Linehaul & Network w DB Schenker Polska.

Polska zajmuje 5. pozycję wśród najważniejszych partnerów handlowych Niemiec, za Chinami, USA, Holandią i Francją. Według danych Komisji Wschodniej Niemieckiej Gospodarki, w pierwszej połowie 2022 r. wartość wymiany handlowej pomiędzy naszymi krajami wyniosła blisko 81 mld euro. Niemiecki eksport do Polski w tym okresie to 44 mld euro (wzrost o 16% w stosunku do pierwszej połowy 2021 r.), a import – 37 mld euro (wzrost o 10% w stosunku do pierwszej połowy ub.r.). |



Konferencję rozpoczęła debata „Transport drogowy w obliczu geopolitycznych zmian”. Udział w niej wzięli (od lewej): dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury dr Renata Rychter, prezes TLP Maciej Wroński i dyrektor sprzedaży w Continental Opony Polska Stanisław Rosół

DOKĄD ZMIERZA POLSKI TRANSPORT DROGOWY?

Od początku pandemii, a zwłaszcza wojny w Ukrainie, przewoźnicy obawiali się, że ich branża poniesie straty. Na ile to się potwierdziło i jaki wpływ oba wydarzenia mają na transport drogowy? – m.in. na te tematy dyskutowano podczas konferencji „Transport drogowy dziś i wyzwania przyszłości” zorganizowanej przez Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska w dniu 24 listopada 2022 roku.

Konferencję podzielono na cztery bloki tematyczne, podczas których odbyły się odrębne debaty. Już podczas pierwszej „Transport drogowy w obliczu geopolitycznych zmian”, prezes TLP Maciej Wroński uznał, że ani pandemia, ani trwająca wojna nie wpłynęły poważnie na transport drogowy w Polsce, a przewóz żywności i środków dezynfekcyjnych rozwinął się. Natomiast *lockdown* bardzo negatywnie odbił się na przewoźnikach, którzy wyspecjalizowali się w przewozach dla branży motoryzacyjnej, a to dlatego że ich tabor nie nadaje się do przewozu produktów spożywczych. – *Branża jako całość pandemię przetrwała i to w dobrej kondycji. A jeśli chodzi o wojnę w Ukrainę, to moim zdaniem, nie miała ona negatywnego wpływu na transport drogowy jako całość, ponieważ przewozy na Białoruś, Ukrainę czy do Rosji, to zaledwie kilka procent przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników. Skutki odczuli ci, którzy jeździli na wschód – stwierdził Maciej Wroński. – Największym negatywnym pośrednim skutkiem agresji Rosji na Ukrainę jest wzrost cen surowców energetycznych, w tym oleju napędowego i LNG. Niepokojące jest też to, że produkcję zaczyna ograniczać gospodarka niemiecka, będąca*

motorem napędowym europejskiej gospodarki – dodał prezes TLP.

W obliczu geopolitycznych zmian

Jak wspominałam, pierwsza debata dotyczyła transportu drogowego w obliczu geopolitycznych zmian. Poza Maciejem Wrońskim udział w niej wzięła dr Renata Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Stanisław Rosół, dyrektor sprzedaży, Continental

Brak kierowców, obok przepisów wprowadzonych w ramach pakietu mobilności, ostrzejszych regulacji środowiskowych i nieuczciwej konkurencji, stanowi największą barierę w rozwoju branży.

Opony Polska. Mówili oni o utrudnieniach w łańcuchach dostaw, wyższych cenach paliw i stawkach za frachty, wydłużonym czasie dostarczania towarów, sankcjach i embargu na wywozy towarów, zablokowaniu płatności w systemie SWIFT i wstrzymanym transporcie towarów przez Jedwabny Szlak. Renata Rychter stwierdziła, że branża radzi sobie z tymi ryzykami. – *Nie ma zagro-*

żenia przerwania łańcucha dostaw towarów, choć czas dostawy z pewnością się wydłuży. W wypadku Białorusi polscy przewoźnicy realizują dostawy do centrów logistycznych. Stamtąd towar przewożony jest do Azji, czym ostatnio zainteresowany jest też Kazachstan, Uzbekistan, Azerbejdżan – powiedziała. Stanisław Rosół dodał, że polskie firmy transportowe wygrywają z innymi, gdyż potrafią wykorzystywać swoje zasoby i szukać nowych możliwości.

– *Elastyczność, pracowitość, nowoczesny tabor, zaufanie jakie zdobyliśmy podczas pracy z klientami oraz większa*

dostępność kierowców niż w Europie Zachodniej, sprawiły że polski transport dziś jest numerem 1 w Europie. Niestety, aktualnie i my odczuwamy brak kierowców, co obecnie jest największym wyzwaniem dla branży transportowej – stwierdził Maciej Wroński. Ich brak, obok przepisów wprowadzonych w ramach pakietu mobilności, ostrzejszych regulacji środowiskowych

i nieuczciwej konkurencji, stanowi największą barierę w rozwoju branży. A przy dużym popycie na usługi transportowe i niskiej podaży zwiększają się wymagania dotyczące wynagrodzeń, których poziom jest obecnie zbliżony do zapisanego w pakiecie mobilności. Problem jest też z dokumentacją, rejestrowaniem pracowników, systemem rozliczania z ZUS-em. Renata Rychter dodała do tego pakiet mobilności. – *Polska była jednym z państw, które zakwestionowało przepisy pakietu mobilności i nadal podejmujemy działania mające na celu ich zawieszenie* – podkreśliła.

Poruszono też temat regulacji unijnych dotyczących ochrony środowiska oraz nowych rodzajów napędów. Wielu przewoźników dostosowało flotę do wymagań klientów, którymi są koncerny zachodnie dbające o redukcję śladu węglowego, w tym kupując ciągniki z napędem LNG. – *Niestety ceny LNG wzrosły 10-krotnie, a przewoźnicy nie dostali żadnego wsparcia* – zaznaczył Maciej Wroński. – *Jednak w ograniczeniu zużycia paliwa i produkcji dwutlenku węgla mogą pomóc opony i zwiększenie efektywności systemu transportowego* – dodał Stanisław Rosół.

Dyrektor Renata Rychter podkreśliła: – *Sankcje i kontr sankcje związane z wojną w Ukrainie mają wpływ na trasy przewozów i popyt na towary. Via Carpatia, której budowa na polskich odcinkach ma się zakończyć w 2024 r., łączy 7 państw i ma ogromne znaczenie chociażby w kontekście zablokowania portów w Ukrainie. Ułatwi ona korelację pomiędzy transportem drogowym i morskim oraz kolejowym. Maciej Wroński dodał: – W wypadku inwestycji w naszym kraju procedury administracyjne muszą być łatwiejsze. Musi być lepiej rozwijana infrastruktura, np. o sieć 5G bez której nie może działać transport autonomiczny.*

W polskiej i europejskiej gospodarce

Podczas debaty „Rola i miejsce transportu drogowego w polskiej i europejskiej gospodarce”, Paweł Lesiak, dr hab. prof. SGH, Leszek Luda, prezes Polskiej Unii Transportu, Ignacy Morawski, założyciel i szef firmy analitycznej SpotData oraz Krzysztof Otrząsek, dyrektor sprzedaży flotowej, Continental Opony Polska zastanawiali się nad znaczeniem transportu drogowego dla polskiej i unijnej gospodarki oraz możliwością zastąpienia go transportem kolejowym. Wszyscy poparli tezę, że przez najbliższe 10 lat Polska utrzyma dominującą rolę na europejskim rynku transportowym.

Z raportu przygotowanego przez SpotData wynika, że w Polsce mamy

125 tys. firm zajmujących się transportem drogowym (38 tys. posiada licencję wspólnotową), co stanowi 6,6% przedsiębiorstw polskich. Transport ten to jedna z trzech



Prezes TLP Maciej Wroński uznał, że ani pandemia, ani trwająca wojna nie wpłynęły poważnie na transport drogowy w Polsce

największych branż w gospodarce, po handlu hurtowym niewyspecjalizowanym i detalicznym niewyspecjalizowanym. – *Dla 50% polskiego PKB ma on krytyczne znaczenie. Jest główną bramą polskiego eksportu na świat, bez którego nie ma rozwoju gospodarczego. Transport ten wozí 80% polskiego eksportu, licząc tonaż. Odgrywa coraz bardziej istotną rolę w nowoczesnym handlu opartym o transakcje elektroniczne i coraz większa jego część to transport drobnicowy* – stwierdził Ignacy Morawski.

Leszek Luda zaznaczył, że polski transport drogowy rozwinął się po przeniesieniu produkcji zachodnich koncernów na terytorium naszego kraju. Koncerny produkowały, a przewoźnicy, na ich zamówienie, wywozili towary za granicę. Potem doszła obsługa logistyczna. Teraz 25% przewozów poza granicami kraju wykonują polskie firmy. – *Niestety, bariery prawne mogą spowodować, że nie będziemy mogli utrzymać swojej pozycji na rynku europejskim* – podkreślił Leszek Luda.

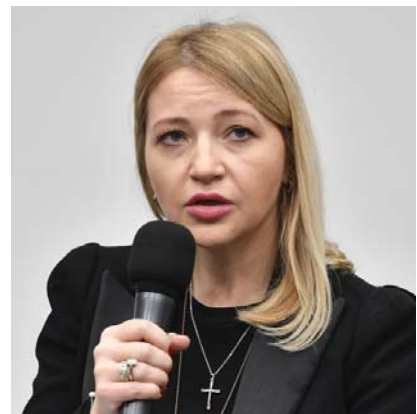
Zalety polskich firm transportowych wymieniał Paweł Lesiak. – *Polscy kierowcy potrafią zareagować adekwatnie do sytuacji. Do tego są odporni na stress i zmęczenie, nawet w pandemii jeździli za granicę. Niestety, likwidacja szkolnictwa zawodowego spowodowała brak dopływu nowej kadry. W tej sytuacji rynek przewozowy uratowali Ukraińcy. Teraz szkolnictwo zaczyna się odradzać. To za mało. Jeżeli nas zabraknie na rynku transportowych, to nasza rolę przejmą inni.*

Krzysztof Otrząsek dodał, że do wyścigu na europejskim rynku transportowym dołączyliśmy relatywnie późno i zaczynaliśmy

z zupełnie innego poziomu. Teraz w polskiej firmie transportowej ciężarówka ma na siebie zarabiać i stale jeździć, dlatego kierowcy pracują w podwójnej obsadzie. Na zachodzie samochody są personalizowane pod konkretną osobę i nikt poza nią nie siada za kierownicą. Ta nasza postawa przyniosła nam korzyść. W pandemii polski przewoźnik bardzo szybko się zaadaptował i wdrożył procedury. Teraz potrzebne jest mądre wsparcie.

– *Według Eurostatu mamy ponad 101 tys. firm zajmujących się transportem drogowym rzeczy. Tylko Hiszpania ma więcej – 103 tys. Spośród krajów europejskich najwięcej kierowców pracuje w polskim transporcie, aż 480 tys. Jeśli nasze miejsce zajęłyby firmy z innych krajów, to na krótką metę byłoby to szokiem dla gospodarek europejskich* – tłumaczył Paweł Lesiak.

W branży TSL przewóz drogowy to najmniej lukratywna usługa w łańcuchu dostaw, zwłaszcza że nasi przewoźnicy przeważnie muszą dzielić się marżą ze zleceniodawcą. – *Polacy w dużej mierze zajmują się zadaniami pracochłonnymi, w tym przewozem drogowym. Praca umysłowa, w tym logistyka, ulokowana jest w Zachod-*



Doktor Renata Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury uważa, że nie ma zagrożenia przerwania łańcucha dostaw towarów, choć czas dostawy z pewnością się wydłuży

niej Europie. Na szczęście w naszym regionie coraz bardziej rozwija się gospodarka oparta o wiedzę, czyli rosną firmy, które świadczą coś więcej niż przewóz. Operatorzy logistyczni rosną szybciej niż firmy przewozowe – mówił Ignacy Morawski.

Czy dzięki temu Polska ma szansę stać się logistycznym centrum Europy? – *Mamy rozwijającą się część intermodalną, jednak w cargo lotniczym jest sporo do zrobienia. Polskie firmy transportowe mają szansę stać się konkurencyjnymi, jeśli regulacje prawne nie będą ich ograniczać* – zapewniał Krzysztof Otrząsek. A drogowego nie

zastąpi transport kolejowy, gdyż jest on niezbędny na pierwszej i ostatniej mili, jest więc uzupełnieniem transportu kolejowego. – Gdybyśmy mieli sobie wyobrazić system transportowy w przyszłości, to na długich trasach towary będzie woziła kolej, a w lokalnych sieciach dystrybucji – pojazdy drogowe. Jest to istotne tym bardziej, że ogromnym wyzwaniem w branży są zmieniające się preferencje pracowników. Ludzie chcą pracować w domu. Możliwe więc, że transport będzie funkcjonował w oparciu o huby przeładunkowe zlokalizowane w pobliżu granic, skąd będą go odbierali przewoźnicy narodowi. Jest to jedna z możliwości. Natomiast zmiana technologiczna, wymogi klimatyczne i zmiana preferencji pracowników zdefiniują ten rynek w przyszłości – podsumował Ignacy Morawski.

Rynek pracy kierowców w Polsce

O rynku pracy kierowców rozmawiali: Andrzej Bogdanowicz, dyrektor generalny Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, Piotr Gąska, dyrektor rynku transportu ciężkiego w PKO Leasing, Michał Mostowski, zastępca głównego inspektora transportu drogowego, Stanisław Rosół, dyrektor sprzedaży, Continental Opony Polska, Stanisław Szwed, wiceminister rodziny i polityki społecznej i Maciej Wroński, prezes TLP.

Dyskusję rozpoczął Maciej Wroński. – W 2018 r. w Europie brakowało 520 tys. kierowców. Największy brak był w Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, Szwajcarii, Włoszech i w krajach Beneluxu, czyli tam, gdzie jest rozwinięta produkcja. My uzupełniamy swoimi kadrami system transportowy tych państw – tylko w Niemczech na 500 tys. kierowców aż 100 tys. miało dokument tożsamości inny niż niemiecki, głów-

nie z naszej części Europy. Jednak coraz bardziej i my odczuwamy braki. W 2017 r., kiedy powstał raport TLP zrobiony razem z PwC „Rynek pracy kierowców”, braki szacowano na 120-130 tys. kierowców. Od tego czasu uzupełniliśmy kadry, zatrudniając ok. 130 tys. kierowców spoza UE, a luka jest na tym samym poziomie co 5 lat temu. Po wybuchu wojny brak pracowników jest jeszcze bardziej dotkliwy – część Ukraińców wróciła do kraju, inni szukają mniej uciążliwych zawodów. Jednak, jak zaznaczył dyrektor Bogdanowicz, liczba wydawanych świadectw kierowców, które są uprawnieniami niezbędnymi do wykonywa-



Założyciel i szef firmy analitycznej SpotDaty Ignacy Morawski stwierdził, że transport drogowy wozi 80% polskiego eksportu, licząc tonaż

nia międzynarodowego transportu rzeczy przez obywatela innego państwa niż Polska, rośnie. W 2021 r. w obrocie prawnym ważnych świadectw kierowców było około 132 tys. Obecnie jest 170 tys. Coraz więcej obywateli z państw Azji (Bangladesz, Indie, Filipiny) pracuje dla polskich przewoźników. W latach 2015-21 liczba kierowców spoza Polski wzrosła z 13 tys. do ponad 130 tys.

Z kolei polscy kierowcy starzeją się, dziś mają średnio 60 lat. Ich brak na rynku tak

skomentował Andrzej Bogdanowicz: – Kilka pokoleń nie miało możliwości szkolenia się w zawodzie kierowcy. Teraz te braki trzeba uzupełniać co najmniej przez kilkanaście lat. Brak jest jednak chętnych do tej pracy, gdyż zawód kierowcy, choć atrakcyjny finansowo, jest trudny. Na to nakłada się negatywny wpływ pakietu mobilności. Zgodnie z jego zapisami obecnie większa część uposażenia jest oskładkowana, więc kierowcy chętnie korzystają ze zwolnień. Do tego, po reformie szkolenia kierowców zawodowych, problemem jest wejście do zawodu. Tylko w Warszawie w pierwszym półroczu 2022 r. zdawalność na egzaminach była na poziomie 73-74%. W zeszłym roku było to 90%. A wielu z tych co nie zdaje, rezygnuje z zawodu kierowcy. I tu wszyscy byli zgodni – widać stały odwrót od zawodu kierowcy. W tej sytuacji organizowane są szkolenia kierowców poza systemem, jak np. „Profesjonalni kierowcy”.

Zdaniem Macieja Wrońskiego ułatwienie dostępu do zawodu kierowcy leży w rękach trzech ministerstw: Ministerstwa Rodziny i Pracy, które wydaje zezwolenia na pracę, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, które zajmuje się kwestiami związanymi z pobytem cudzoziemców w Polsce oraz resortu infrastruktury, w którego gestii leży wydawanie uprawnień zawodowych i odpowiednich dokumentów potwierdzających. Obecnie największe bariery stwarza Ministerstwo Spraw Zagranicznych – w wypadku ubiegania się o wizę, na rozmowę z konsulem w Indiach czy na Filipinach trzeba czekać pół roku.

Jak więc ułatwić dostęp do zawodu? Konieczny jest łatwiejszy dostęp do konsulatów za granicą. To jednak nie wystarczy. – W wielu wypadkach zagraniczni kierowcy już po rozpoczęciu pracy w Polsce zmieniają kraj zatrudnienia ze względu na wynagrodzenie. I teraz to od przedsiębiorcy zależy, czy będą go uważać za atrakcyjny – tłumaczył.



Nad przyszłością transportu drogowego zastanawiali się (od lewej): dyrektor sprzedaży flotowej, Continental Opony Polska Krzysztof Otrząsek, dyrektor rynku samochodów osobowych w PKO Leasing Maciej Matelski, prezes PSPA Maciej Mazur, kierownik marketingu Webfleet Agnieszka Szwał, zastępca dyrektora w Departamencie Elektromobilności i Gospodarki Wodowej, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Marek Popiołek, manager ds. rozwoju biznesu napędów alternatywnych w IVECO Poland Jacek Nowakowski

czył Andrzej Bogdanowicz, a chwilę potem dodał, że ważna jest przewidywalność prawna i elastyczność we wprowadzaniu przepisów, o co obecnie trudno. Tym samym polskie firmy stają się mniej konkurencyjne. A, jak twierdził Maciej Wroński, firmy muszą zdać sobie sprawę, że kierowców nie przybędzie. – *Odniesiemy sukces, jeśli odchodzących zastąpią nowi. Dlatego w firmach, aby utrzymać pracowników, trzeba kłaść nacisk na kompetencje miękkie. Trzeba też zadbać o przewidywalne warunki pracy* – dodał.

– Ratunkiem dla branży jest zatrudnianie kierowców z krajów trzecich. Ostatnio dokonaliśmy sporych zmian. Pracodawcy mogą rejestrować oświadczenia o zamiarze powierzenia pracy cudzoziemcom na okres 24 miesięcy, a nie jak dotąd sześciu i to bez żadnych zezwoleń. Wydużyliśmy



Prezes Polskiej Unii Transportu Leszek Łuda zaznaczył, że obecnie 25% przewozów poza granicami kraju wykonują polskie firmy

okres zezwoleń na pracę i wprowadziliśmy możliwość zatrudniania poprzez powiatowe urzędy pracy. Pracodawcom, którzy chcą zatrudnić kierowców z państw trzecich udostępniłmy ścieżkę elektroniczną. Rozmawiamy z Ministerstwem Spraw Zagranicznych w sprawie pozyskiwania pracowników z innych państw, a z Ministerstwem Infrastruktury o ubezpieczeniach społecznych. Istotna jest też kwestia bezpieczeństwa, którą nadzoruje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych – wyliczał minister Szwed. Jeśli formalności i procedury zostaną skrócone, co ułatwi ścieżka elektroniczna, to zdaniem Andrzeja Bogdanowicza, zostaną załatwione kluczowe sprawy.

Przyszłość transportu drogowego i wyzwania zeroemisyjności

Przyszłości transportu drogowego poświęcony był ostatni panel konferencji.

Jej uczestnicy zastanawiali się, czy jesteśmy gotowi na dekarbonizację? Tak też brzmiało jedno z pytań zadawanych w raporcie „Mobilność 2032-33. Czy jesteście na nią gotowi?”. Agnieszka Szwał, kierownik marketingu Webfleet, stwierdziła, że era pojazdów spalinowych się kończy, czego jest świadomych 60% firm. Mimo tego, tylko 1 na 10 firm transportu dalekobieżnego wprowadza działania związane z transformacją floty w kierunku zeroemisyjnej. W firmach obsługujących transport miejski ta gotowość do elektryfikacji jest dużo większa. – *Ponad 60% należących do nich aut mogłoby jeździć na alternatywnych paliwach. Przewoźników od floty zeroemisyjnej odstrasza: brak odpowiedniej infrastruktury, rosnące ceny energii, wysoki koszt początkowej inwestycji w wypadku aut elektrycznych. Rewolucyjnym zmianom we flotach nie sprzyja też sytuacja makroekonomiczna. Zachętę stanowi program „Mój elektryk”, choć inflacja i znacząco rosnące ceny nowych samochodów sprawiły, że część samochodów elektrycznych wypadła z programu – wylicza Agnieszka Szwał. Czas więc na rewizję programu.*

Firmy transportowe od kilku lat interesują się pojazdami nisko- i zeroemisyjnymi.



Z porównania krajów europejskich wynika, że najwięcej osób pracuje w polskim transporcie, aż 480 tys. – twierdził Paweł Lesiak

Na początku były to pojazdy zasilane LNG i CNG, a do dzisiaj takich pojazdów jest 2,5 tys. i 5 pojazdów elektrycznych powyżej 16 t. – *Wzrost cen nośników energii i sytuacja geopolityczna spowodowały, że firmy transportowe odstawiły pojazdy ekologiczne na bok. Liczymy jednak na to, że w roku 2030 pojazdy elektryczne będą stanowiły 20-25% rynku. Ale trudno przewidzieć, jaka będzie technologia przechowywania energii. W Europie nie ma ładowarek do których można podjechać zestawem 16-metrowym i podpiąć się do prądu przynajmniej o mocy 250 kW. W wypadku skroplonego gazu ziemnego, w 2018 r. był jeden punkt łado-*



Dyrektor generalny OZPTD Andrzej Bogdanowicz powiedział, że liczba wydawanych świadectw kierowców, które są uprawnieniami niezbędnymi do wykonywania międzynarodowego transportu rzeczy przez obywatela innego państwa niż Polska, rośnie

wania, teraz, dzięki temu, że budowali je przewoźnicy na własne potrzeby – mamy ich 20. Nadal najpierw będą budowane punkty ładowania w zajezdniach należących do przewoźników. Sieć ładowarek publicznych powstanie wtedy, gdy zwiększy się ilość pojazdów elektrycznych – tłumaczył Jacek Nowakowski z IVECO.

Marek Popiołek z Ministerstwa Klimatu i Środowiska w odpowiedzi na pytanie: – *Jak resort patrzy na zeroemisyjność środków transportu i jakie ma pomysły na jej rozwój?* – mówił, że przez ostatnie 6-7 lat liczba samochodów elektrycznych wzrosła ponad 8 razy, a liczba stacji dokujących ponad 50 razy. – *W 2018 r. weszła ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która dawała ramy prawne do jej rozwoju. 700 mln zostało przeznaczonych na zakup pojazdów elektrycznych i wodorowych. Ze środków przeznaczonych na infrastrukturę 315 mln zł zostanie przekazanych na infrastrukturę ładowania o mocy 150 kW i więcej, w wyniku czego powstanie kilka tysięcy punktów ładowania* – tłumaczył dyrektor.

Zastanawiano się także nad przyszłością transportu autonomicznego. Uznano, że barierą jest przede wszystkim brak regulacji prawnych i opór mentalny, a nie sprawy techniczne, choć brak sieci 5G nie pozwoli wprowadzić samochodów autonomicznych. Maciej Wroński jednak wyraził obawę, że wprowadzenie tego rodzaju środków transportu może doprowadzić do tego, że polscy przewoźnicy nie będą potrzebni, bo to giganty technologiczne zasilane giełdą amerykańską będą sterowały pojazdami autonomicznymi. – *Dlatego do Komisji Europejskiej będziemy wychodzili z pewnymi postulatami dotyczącymi infrastruktury drogowej* – zaznaczył. I

Elżbieta Haber

koben

NOWE ZASADY

ZATRUDNIANIA
CUDZOZIEMCÓW

W BRANŻY TRANSPORTOWEJ

W ostatnim czasie nastąpiło wiele istotnych zmian w zatrudnianiu cudzoziemców. Część z nich planowana była już wcześniej, jednak konieczność wprowadzenia niektórych z nich była spowodowana innymi sytuacjami.

Znacząco zmieniły się oświadczenia o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi, ustalono specjalne procedury zmiany zezwoleń, jak również wprowadzono możliwość uzyskania w Polsce wizy krajowej dla kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy. O najważniejszych zmianach, które już obowiązują oraz o kolejnych, planowanych modyfikacjach regulacji prawnych, opowiemy w niniejszym artykule.

Oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi

Na chwilę obecną, oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi pracodawca może złożyć, jeżeli łącznie spełnione są następujące warunki:

- cudzoziemiec, którego wniosek dotyczy jest obywatelem Armenii, Białorusi, Gruzji, Mołdawii, lub Ukrainy;
- okres zatrudnienia nie przekroczy 24 miesięcy;
- prace, które będzie wykonywał cudzoziemiec nie dotyczą prac sezonowych, na które trzeba uzyskać zezwolenie.

Wprowadzone zmiany pozwoliły na zatrudnienie obywateli spoza Unii Europejskiej na dłuższy okres czasu, niż miało to miejsce wcześniej (6 miesięcy w ciągu kolejnych 12 miesięcy). Bez znaczenia jest również fakt, iż cudzoziemiec w okresie bezpośrednio przed nawiązaniem współpracy, pracował na podstawie oświadczenia u innego pracodawcy. W przypadku zmiany stanowiska bądź innych istot-

nych informacji, które wymagają nowego oświadczenia, wystarczy wpisać nowe oświadczenie do ewidencji prowadzonej przez PUP na kolejny okres. Niemniej jednak, aktualnie z procedury uproszczonej nie mogą korzystać cudzoziemcy będący obywatelami Republiki Rosyjskiej.

Przedmiotowa procedura nakłada na pracodawców liczne obowiązki, zaś niewywiązanie się z nich może być podstawą do nałożenia przez organy kary pieniężnej.

Na pracodawcy, po wpisaniu pracownika do ewidencji, spoczywają następujące obowiązki:

- poinformowanie PUP-u o podjęciu albo niepodjęciu pracy przez cudzoziemca;
- podpisanie umowy z cudzoziemcem na warunkach określonych w oświadczeniu, a wcześniej przedstawienie mu umowy przetłumaczonej na język dla niego zrozumiały;
- przestrzeganie wszystkich obowiązków wynikających z powierzania pracy, takich samych jak w przypadku polskich pracowników (np. zgłoszenie do ubezpieczeń społecznych w ciągu 7 dni, gdy dana umowa podlega ubezpieczeniom), a także obowiązków związanych z zatrudnieniem cudzoziemca wynikających z innych przepisów (np. przechowywanie kopii dokumentu pobytowego cudzoziemca).

Specjalny tryb zmiany zezwolenia na pobyt i pracę

Nowelizacja ustawy o cudzoziemcach, wprowadziła możliwość zmiany zezwole-

nia na pobyt czasowy i pracę w przypadku zmiany podmiotu powierzającego pracę oraz w sytuacji, gdy cudzoziemiec uzyska zwolnienie z obowiązku posiadania zezwolenia na pracę, co określone jest odrębnymi przepisami.

Pozostałe zmiany w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego to:

- brak konieczności przedstawienia dokumentów potwierdzających miejsce zamieszkania oraz źródło stabilnego i regularnego dochodu;
- możliwość zmiany stanowiska lub zwiększenie wymiaru czasu pracy bez konieczności uzyskania nowego zezwolenia na pobyt;
- inny sposób ustalenia terminów do załatwienia sprawy (60 dni w wypadku udzielenia zezwolenia na pobyt czasowy);
- priorytetowa procedura rozpatrzenia wniosków o wydanie zezwolenia na pracę dla cudzoziemców zamierzających wykonywać pracę w podmiotach strategicznych dla polskiej gospodarki.

Uprawnienia wynikające ze „specustawy”

Art. 42 ust. 4a ustawy o pomocy obywatelom Ukrainy, który został wprowadzony na mocy ustawy o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, a następnie zmieniony ustawą nowelizującą ustawę o pomocy obywatelom Ukrainy, ustanawia podstawę do umieszczania przez wojewodów na-

klejek wizowych w dokumentach podróży obywateli Ukrainy będących kierowcami realizującymi międzynarodowy transport drogowy w rozumieniu art. 4 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym lub niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy w rozumieniu art. 4 pkt 6 tej ustawy, których wizy krajowe uległy przedłużeniu z mocy prawa.

Przy czym, Urząd ds. Cudzoziemców wskazuje, iż z rozwiązania polegającego na umieszczeniu w dokumencie podróży naklejki wizowej skorzystać mogą tylko obywatele Ukrainy będący kierowcami w transporcie międzynarodowym, u których w wizach krajowych podlegających przedłużeniu z mocy prawa, okres pobytu wynosi mniej niż rok. Jeżeli liczba dni pobytu wskazana w posiadanej naklejce wizy krajowej wynosić będzie 365 dni (jeden rok), jej posiadacz nie będzie mógł uzyskać naklejki dokumentującej przedłużenie z mocy prawa.

Świadectwo kierowcy

Warto wspomnieć, iż od maja 2022 r. obywatele spoza Unii Europejskiej wykonujący międzynarodowy przewóz drogowy rzeczy pojazdami lub zespołem pojazdów, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony i nie przekracza 3,5 tony, mają obowiązek posiadania świadectwa kierowcy. Wcześniej ten obowiązek dotyczył tylko transportu ciężkiego. Dokument wydaje Główny Inspektor Transportu Drogowego.

Uzyskanie wizy krajowej dla kierowców w transporcie międzynarodowym

Od 22 września 2022 r. obywatele Białorusi i Ukrainy, wykonujący pracę kierowcy w transporcie międzynarodowym oraz piloci cywilnych statków powietrznych i inni członkowie załóg, mogą składać

KANCELARIA TRANSPORTOWA

koben

Wspiera przedsiębiorców zatrudniających cudzoziemców, udziela niezbędnych porad prawnych i wskazówek dotyczących legalnego zatrudnienia. W przypadku problemów na drodze pomaga w kontakcie z organem, a w razie wszczęcia postępowania aktywnie uczestniczy w sprawie, przygotowując odpowiednie pisma. Nasza działalność dotyczy również analizy i rozliczania czasu pracy kierowców, przygotowywania zgłoszeń kierowców wykonujących międzynarodowy transport drogowy w odpowiednich systemach oraz pomocy we wszelkich sprawach, które dotyczą branży transportowej. Zapraszamy do kontaktu.

wnioski do Ministerstwa Spraw Zagranicznych o wydanie wizy krajowej. Wnioski o wydanie wiz krajowych można składać po wcześniejszym umówieniu terminu złożenia wniosku za pośrednictwem strony <https://visa.vfsglobal.com/pol/pl/pol/>.

Wiza krajowa wydawana jest na maksymalny okres 1 roku. W okresie swej ważności uprawnia do podróżowania i pobytu w innych państwach strefy Schengen, do 90 dni w każdym okresie 180 dni. Decyzja w tej sprawie powinna zostać wydana w terminie 15 dni, wyjątkowo termin ten może zostać przedłużony do 30 dni. Za wydanie wizy nie

Planowane zmiany

W nowym projekcie zmiany ustawy z dnia 12 września 2022 r. o zatrudnianiu cudzoziemców przewiduje się kolejne zmiany, mające na celu usprawnienie procedur dotyczących powierzania pracy cudzoziemcom, zmniejszenie zaległości załatwiania spraw przez urzędy, ograniczenie występujących nadużyć, jak również pełną elektroniczną postępowania.

W projekcie ustawy przewidziano m.in.:

- wprowadzenie obligacyjnej przesłanki odmowy udzielenia zezwolenia na

Wprowadzone zmiany pozwoliły na zatrudnienie obywatela spoza Unii Europejskiej na dłuższy okres czasu, niż miało to miejsce wcześniej (6 miesięcy w ciągu kolejnych 12 miesięcy).

pobiera się opłaty, przy czym koniecznym jest uiszczenie opłaty serwisowej w wysokości 38 zł.

Wnioski o wydanie wiz można złożyć w punkcie przyjmowania wniosków wizowych, zgodnym z wcześniejszą wybraną rejestracją, zlokalizowanym w:

- Warszawie, przy ul. Al. Jerozolimskie 181B,
- Poznaniu, przy ul. Franciszka Ratajczaka 19,
- Lublinie, przy ul. Tomasza Zana 39A.

Możliwość wydania wizy krajowej w Polsce jest efektem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Spraw Zagranicznych podpisanego 16 sierpnia 2022 r.

pracę, gdy pracodawca niedopełniania określonych obowiązków w zakresie ubezpieczeń społecznych i prawa podatkowego (obecnie przesłanka ma charakter fakultatywny);

- możliwość zwiększenia wymiaru czasu pracy lub liczby godzin pracy w tygodniu lub miesiącu pod warunkiem proporcjonalnego podwyższenia wynagrodzenia bez konieczności zmiany lub uzyskania nowego zezwolenia na pracę;
- szersze wykorzystanie bazy CBOP jako narzędzia ułatwiającego weryfikację wynagrodzeń;
- pełną elektroniczną procedurę wydawania zezwoleń na pracę cudzoziemców, poczynając od złożenia wniosku, aż po odbiór decyzji w tych sprawach.

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia. Przewiduje się, że będzie ona zawierała przepisy przejściowe pozwalające na dostosowanie systemu teleinformatycznego do nowych przepisów w ciągu 6 miesięcy.

Karolina Goniowska,
radca prawny,
Kancelaria Transportowa Koben

KANCELARIA TRANSPORTOWA KOBEN

Karolina Goniowska, radca prawny

Posiada wielokierunkowe doświadczenie zdobyte podczas praktyk zawodowych i aplikacji radcowskiej w zakresie pomocy prawnej i reprezentacji na sali sądowej osób fizycznych i przedsiębiorstw. Podczas swojej kariery prawniczej brała udział w wielu sprawach związanych z prawem cywilnym, administracyjnym i gospodarczym. Posiada doświadczenie w obsłudze prawnej pomiotów gospodarczych, w tym z branży TSL. Z powodzeniem reprezentuje klientów na etapie postępowań sądowych. Od lat związana z Kancelarią Transportową Koben.





Ciężar dowodowy może być przeniesiony na przewoźnika, kiedy jego вина na podstawie przedstawionych faktów jest prawdopodobna, czyli np. nie korzystał on z parkingu strzeżonego pomimo ustaleń umownych

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA W PRZYPADKU NARUSZENIA OBOWIĄZKU POSTOJU NA PARKINGACH STRZEŻONYCH

Wielu zleceniodawców narzuca przewoźnikom w zleceniach transportowych szczegółowe instrukcje dotyczące bezpieczeństwa, np. obowiązek korzystania wyłącznie z parkingów strzeżonych. Kierowcy ciężarówek często jednak nie mają możliwości dostosowania się do tego obowiązku, ponieważ na wyznaczonych trasach w ogóle nie ma monitorowanych miejsc postojowych.

Parkują więc swoje ciężarówki na niestrzeżonych parkingach przy autostradach lub na terenach parków przemysłowych, mając nadzieję, że nic się nie stanie.

Również wiele firm transportowych przyjmuje zlecenia z obowiązkiem korzystania wyłącznie z parkingów strzeżonych, bez uprzedniego sprawdzenia sytuacji na trasie przejazdu. Tym samym narażają się na duże ryzyko, ponieważ na autostradach w Europie brakuje wystarczającej liczby nadzorowanych miejsc parkingowych dla samochodów ciężarowych.

Konsekwencje, z którymi należy się liczyć

W sytuacji, gdy całość lub część przewożonego towaru zostanie skradziona z samochodu ciężarowego zaparkowanego na niestrzeżonym parkingu, sądy niemieckie w większości przypadków uznają winę za równoznaczną z umyślną, w rozumieniu art. 29 CMR. To z kolei

oznacza, że przedsiębiorstwo przewoźne może być zobowiązane do zrekompensowania szkody powstałej na skutek zdarzenia w pełnej wysokości.

Co do zasady, to zleceniodawca musi wykazać i w razie potrzeby udowodnić, że przewoźnik lub zatrudnieni przez niego pracownicy działali umyślnie czy lekomyślnie i mieli świadomość, że może dojść do szkody.

Ciężar dowodowy może być jednak przeniesiony na przewoźnika, kiedy jego

wina na podstawie przedstawionych faktów jest prawdopodobna, czyli np. nie korzystał on z parkingu strzeżonego pomimo ustaleń umownych. Ten tzw. wtórny ciężar dowodowy jest uznawany przez niemieckie orzecznictwo Federalnego Trybunału Sprawiedliwości (wyrok z dnia 10 grudnia 2009 r., sygn. akt I ZR 154/07) i wtedy przewoźnik ma znikome szanse na wygranie postępowania sądowego.

Orzeczenie niemieckiego sądu

W wyroku z dnia 05.06.2018 (sygn. akt 11 O 169/17) Sąd Okręgowy w Bremie rozstrzygnął sprawę, w której przewoźnik, wbrew poleceniu zleceniodawcy, zaparkował pojazd na noc na parking bez monitoringu. Sąd Okręgowy w Bremie przyjął, że było to umyślne naruszenie uzgodnionych wymogów bezpieczeństwa i że czyn został popełniony umyślnie. Wystarczające w tym zakresie było stwierdzenie zleceniodawcy, że uzgodniono, iż samochód ciężarowy będzie parkowany wyłącznie na miejscach parkingowych monitorowanych przez kamery i że złożone zlecenie transportowe, zawiera te uzgodnienia.

Sąd nie podzielił poglądu przedsiębiorstwa transportowego, że ogólne warunki

GRAU RECHTANWÄLTE PartGmbB



Grau Rechtsanwälte PartGmbB (www.graulaw.eu) jest niemiecką kancelarią, specjalizującą się w prawie handlowym i transportowym i posiadającą wieloletnie doświadczenie w obsłudze i reprezentowaniu polskich podmiotów w Niemczech. Kancelaria prowadzi profil na FB dotyczący niemieckiego prawa transportowego w języku polskim <https://www.facebook.com/graulawtransport> ważny dla przewoźników prowadzących działalność transgraniczną w Niemczech.

bezpieczeństwa zlecniodawcy nieprawie stawiały go w niekorzystnej sytuacji. Bez znaczenia z punktu widzenia sądu był również fakt, że na trasie przewozu faktycznie nie było monitorowanych miejsc parkingowych. W ocenie sądu, firma transportowa powinna była przed wykonaniem przewozu uzgodnić ze zlecniodawcą alternatywne sposoby zabezpieczenia transportowanego towaru albo odmówić wykonania zlecenia przewozu.

Ryzyko biznesowe

Powyższe orzecznictwo sądów niemieckich oznacza istotne ryzyko biznesowe dla firm transportowych przyjmujących zlecenia przewozowe ze specjalnymi wymogami bezpieczeństwa w zakresie miejsc parkowania pojazdu. Polscy ubezpieczyciele komunikacyjni zazwyczaj zapewniają jedynie ograniczoną ochronę, do maksymalnego limitu odpowiedzialności z art. 23 (3) CMR. Dla firm transportowych postępowania odszkodowawcze

często bezpieczeństwa przewożonego towaru. Jeśli zlecenie zawiera obowiązek parkowania wyłącznie na parkingach strzeżonych, co z uwagi na trasę przejazdu jest trudne lub wątpliwe do za-

tronika, perfumy, alkohol itp.), to właśnie w ogólnych warunkach i umowach ramowych znajdują się odpowiednie instrukcje dotyczące zabezpieczenia transportu.

Należy również zapoznać kierowców wykonujących przewóz z wszelkimi specjalnymi wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa zleconymi przez nadawcę, tak aby mogli się do nich odpowiednio dostosować.

Co może uchronić przed stratami z tytułu odpowiedzialności

W naszej praktyce prawniczej często mamy do czynienia ze sprawami odszkodowań z tytułu skradzionych towarów i zakresu odpowiedzialności przewoźnika. W przypadkach, kiedy w zleceniu zawarty był obowiązek korzystania z parkingów strzeżonych i nie został on dopełniony, firma transportowa w zasadzie stoi na przegranej pozycji.

Obecnie brakuje na rynku zarówno przewoźników jak i kierowców. Firmy przewozowe powinny wykorzystać tę sytuację i zadbać o zabezpieczenie swoich praw. Negocjowanie korzystnych warunków umownych powinno być standardem dla przewoźników.

Kancelaria Grau Rechtsanwälte PartGmbH oferuje wyspecjalizowaną obsługę prawną w zakresie niemieckiego prawa transportowego i spedycyjnego. Reprezentujemy naszych klientów z branży TSL w postępowaniach pozasądowych i sądowych z zakresu prawa transportowego na terenie całych Niemiec. I

Sabine Kemper,
advokat w kancelarii prawnej
Grau Rechtsanwälte PartGmbH

W sytuacji, gdy całość lub część przewożonego towaru zostanie skradziona z samochodu ciężarowego zaparkowanego na niestrzeżonym parkingu, sądy niemieckie w większości przypadków uznają winę za równoznaczną z umyślną, w rozumieniu art. 29 CMR.

dotyczące nieograniczonej odpowiedzialności (a więc i konieczności zrekompensovania szkody w pełnej wysokości) mogą nawet zagrozić ich istnieniu.

Analiza i negocjowanie klauzul umownych

W tym kontekście radzimy, aby w zleceniach transportowych zawsze dokładnie sprawdzać wszelkie wymagania doty-

pewnienia, należy podjąć negocjacje ze zlecniodawcą. Jeśli zlecniodawca nie zgadza się na alternatywne koncepcje zabezpieczenia towaru, trzeba rozważyć odrzucenie zlecenia.

Ponadto, zawsze należy zwrócić uwagę i dokładnie zapoznać się z ogólnymi warunkami i/lub umowami ramowymi dołączanymi przez nadawców do zleceń transportowych. Zazwyczaj przy przewozie towarów szczególnie narażonych na ryzyko kradzieży (markowa odzież, elek-

W przypadkach, kiedy w zleceniu zawarty był obowiązek korzystania z parkingów strzeżonych i nie został on dopełniony, firma transportowa w zasadzie stoi na przegranej pozycji



Fot. Pixabay

Fot. Pixabay



Art. 853. [Umowa składu], § 1. Przez umowę składu przedsiębiorca składowy zobowiązuje się do przechowania, za wynagrodzeniem, oznaczonych w umowie rzeczy ruchomych

Fot. Fotolia

KONTRAKT MAGAZYNOWY JAKO UMOWA SKŁADU

W związku z dynamicznym rozwojem sektora logistyki magazynowej coraz popularniejszy staje się temat odpowiedzialności przedsiębiorcy składowego oraz zasad rządzących umową składu. W tym zakresie przepisy Kodeksu cywilnego wyznaczają dość specyficzne zasady.

Umowa magazynowa jako umowa składu

Umowa dotycząca przechowywania towarów w magazynie, zwana popularnie „umową magazynową”, najwięcej wspólnego ma z uregulowaną w Kodeksie umową składu. Do najważniejszych jej elementów, jak mawiają prawnicy *essentialia negotii* (przedmiotowo istotnych), należy odpłatne przechowanie oznaczonych rzeczy ruchomych, w tym również zwierząt, z wyłączeniem pieniędzy i papierów wartościowych).

Art. 853. [Umowa składu]

§ 1. Przez umowę składu przedsiębiorca składowy zobowiązuje się do przechowania, za wynagrodzeniem, oznaczonych w umowie rzeczy ruchomych.

Jedną ze stron umowy składu musi być profesjonalista, który, zarobkowo i w sposób ciągły oraz na własny rachunek zajmuje się świadczeniem usług składowych (może zajmować się tym wyłącznie lub obok innej działalności) – przedsiębiorca składowy. Nie ma

natomiast przeciwwskazań, by drugą stroną umowy składu był konsument. Ta umowa ma wiele podobieństw do umowy przechowania, jednakże wyróżnia ją to, że umowa składu jest zawsze odpłatna.

Umowa składu może być zawarta w dowolnej formie, w tym na przykład w formie pisemnej, dokumentowej, czy nawet ustnej, dla celów dowodowych rekomendowana jest na pewno jednak forma co najmniej potwierdzona

W warunkiem ważności umowy składu jest wydanie przez przedsiębiorcę składowego pokwitowania, które w swojej treści określa rodzaj, ilość oraz sposób opakowania rzeczy. Umowa staje się skuteczna, gdy rzeczy zostaną złożone w magazynie.

pismem. Warunkiem ważności umowy jest wydanie przez przedsiębiorcę składowego pokwitowania, które w swojej treści określa rodzaj, ilość oraz sposób opakowania rzeczy. Umowa staje się skuteczna, gdy rzeczy zostaną złożone w magazynie.

Obowiązki przedsiębiorcy składowego

Oczywiście, najważniejszym obowiązkiem jest bezpieczne przechowanie powierzonych przedsiębiorcy składowemu rzeczy. Ponośi on z tego tytułu określoną prawem odpowiedzialność.

Przedsiębiorca składowy odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, ubytku lub uszko-

dzenia rzeczy w czasie od przyjęcia jej na skład do wydania osobie uprawnionej do odbioru, chyba że udowodni, że nie mógł zapobiec szkodzie, mimo dołożenia należytej staranności. Powstaje w ten sposób domniemanie prawne odpowiedzialności właściciela magazynu i przerzucenia na

niego ciężaru dowodu. Chcąc uwolnić się od odpowiedzialności przedsiębiorca składowy powinien wykazać, że szkodzić nie mógł w żaden sposób zapobiec. Przepisy przewidują, że należyta staranność dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności, wedle specyfiki danego stosunku prawnego.

Po stronie przedsiębiorcy składowego leży obowiązek dokonywania czynności konserwacyjnych, a jakiegokolwiek odmiennie zastrzeżenia zawarte w umowie są nieważne. Utrata rzeczy oznacza, że przedsiębiorca składowy nie jest w stanie wydać przedmiotu umowy po jej zakończeniu. Może to być ubytek (zmiana ilościowa) lub uszkodzenie (zmiana jakościowa w substancji towaru).

Odpowiedzialność przedsiębiorcy składowego jest jednak w istocie znacznie ograniczona. Nie ponosi on odpowiedzialności za ubytek w powierzonych



Fot. Shutterstock

Odpowiedzialność przedsiębiorcy składowego jest znacznie ograniczona. Nie ponosi on odpowiedzialności za ubytek w powierzonych mu rzeczach, który nie przekracza granic określonych właściwymi przepisami, a w razie braku takich przepisów – granic zwyczajowo przyjętych

miotem sporu pomiędzy prawnikami, czy w takim wypadku przedsiębiorca skła-

magazynu powinien dokonać czynności niezbędnych do zabezpieczenia mienia i praw składającego.

Składający powinien być także powiadomiony o zdarzeniach ważnych ze względu na ochronę jego praw (np. o zajęciu komorniczym na złożonym towarze) lub dotyczących stanu rzeczy oddanych na skład.

Jeśli złożona do magazynu rzecz jest narażona na zepsucie, to właściciel magazynu dbając o interesy składającego, powinien ją sprzedać.

Składający do magazynu powinien mieć zapewniony swobodny dostęp do towaru, aby zachować go we właściwym stanie. Powinien mieć prawo do obejrzenia rzeczy, dzielenia ich, łączenia, pobierania próbek oraz dokonywania innych czynności.

Przedsiębiorca składowy jest zobowiązany do ubezpieczenia rzeczy, ale tylko wówczas, gdy otrzyma takie zlecenie, czyli np. gdy kwestię tę zastrzeżono w umowie. Niemniej warto zadbać o to, by towar, który jest składowany w magazynie, był ubezpieczony przez jego właściciela. Składowy powinien posiadać odpowiednie OC.

Trudniąc się świadczeniem usług magazynowania należy zadbać o to, by kontrakt na którym pracujemy z klientami, w jak największym stopniu chronił nasze interesy, tym bardziej, że umowa składu przewiduje kilka możliwości modyfikacji. W tym celu warto skonsultować się z profesjonalistą wyspecjalizowanym w zakresie obsługi branży.

Ewa Sławińska-Ziaja,
radca prawny
w kancelarii prawnej
Trans Lawyers



Przedsiorca składowy odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, ubytku lub uszkodzenia rzeczy w czasie od przyjęcia jej na skład do wydania osobie uprawnionej do odbioru, chyba że udowodni, że nie mógł zapobiec szkodzie, mimo dołożenia należytej staranności.

mu rzeczach, który nie przekracza granic określonych właściwymi przepisami, a w razie braku takich przepisów – granic

dowy odpowiada za utracone korzyści. Mając jednak na względzie niepewną sytuację prawną w tym zakresie, najlepiej



Fot. Zebra

Jeśli złożona do magazynu rzecz jest narażona na zepsucie, to właściciel magazynu, dbając o interesy składającego, powinien ją sprzedać

zwyczajowo przyjętych. Jeśli powstanie szkoda w towarze, to właściciel magazynu nie będzie za nią odpowiadał, o ile jej rozmiar nie przekracza norm ustalonych właściwymi normami lub zwyczajami. Z kolei odszkodowanie nie może w takim wypadku przewyższać zwykłej wartości rzeczy, chyba że szkoda wynika z winy umyślnej albo rażącego niedbalstwa udostępniającego magazyn. Jest przed-

jest zadbać o wyraźne wyłączenie tego uprawnienia w umowie składu.

Dodatkowe obowiązki w ramach umowy magazynowania

Jeżeli stan rzeczy nasuwa podejrzenie, że powstała szkoda, właściciel



Fot. Panatoni

Firmy prowadzące obsługę fulfilment'ową dla sklepów internetowych chcą lokować swoje magazyny w granicach miast lub w ich niedalekiej odległości. Wpływa to na szybkość dostawy i ułatwia dostęp do rynku pracowników

DO OBSŁUGI OSTATNIEJ MILI

Popyt na powierzchnię magazynową rośnie wprost proporcjonalnie do wzrostu sprzedaży online. Na podstawie najnowszej analizy rynku last mile zawartej w opracowaniu *Europe's Last Mile. European Logistics Report 2022*, oceniamy że na każdy miliard euro wydany w segmencie sprzedaży detalicznej online będzie potrzebne 24 tys. m² miejskiej powierzchni magazynowej.

Na siedmiu największych rynkach e-commerce Europy kontynentalnej – Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Szwecja i Polska – wartość sprzedaży detalicznej online wyniosła około 293 mld euro w 2021 r. Wraz z jej przewidywanym wzrostem na poziomie 48% do 2026 r., można oszacować, że w wymienionych krajach rynek do tego czasu będzie potrzebował dodatkowo 3,5 mln m² powierzchni „ostatniej mili” do jej obsługi. W Polsce może to być 536 tys. m².

Długofalowy wzrost sprzedaży e-commerce

Obecnie obserwujemy wyhamowanie dynamiki wzrostu sprzedaży w sektorze e-commerce, na co nałożyło się kilka czynników. W związku z faktem, że zakończyła się pandemia i zniesione zostały restrykcje w handlu stacjonarnym, konsumenci wrócili do tradycyjnych kanałów sprzedaży. Spowolniło to jednocześnie wykładniczy przyrost sprzedaży w handlu internetowym. Nałożyła się na to sytuacja gospodarcza związana ze zwiększoną inflacją i rosnącymi stopami procentowymi, co bezpośrednio przełożyło się na spadek konsumpcji. Inwestorzy i deweloperzy

ostrożnie podchodzą teraz do nowych planów inwestycyjnych, czekając na ustabilizowanie sytuacji rynkowej.

Pomimo okresowych korekt, pewnym jest jednak, że sektor e-commerce będzie dalej rósł. Według analityków Knight Frank dla Polski przewidywany jest najszybszy wzrost sprzedaży detalicznej on-line w Europie, na poziomie 18,7% w latach 2022-2026. W raporcie Knight Frank *Europe's Last Mile. European Logistics Report 2022* analitycy przewidują, że współczynnik penetracji online na siedmiu największych rynkach e-commerce w Europie (patrz wyżej), do 2026 r. wzrośnie do poziomu 19,3%, z obecnych 15,6%. W tym aspekcie przewidujemy między innymi rosnącą sprzedaż za pośrednictwem serwisów *marketplace*, co bezpośrednio przełoży się na rosnące zainteresowanie najemców usługą *fulfilment*.

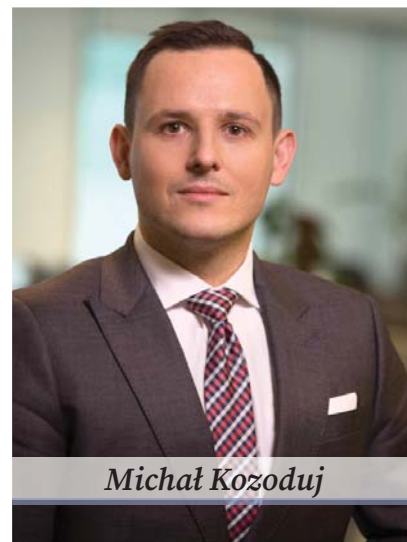
Dla kogo fulfilment

Fulfilment to usługa polegająca na zorganizowaniu całego lub części procesu realizacji zamówienia, zaczynając od spakowania go, poprzez wysyłkę, aż po dostarczenie go klientowi za pośrednictwem firmy kurierskiej. Jest to szczegól-

nie korzystne rozwiązanie dla mniejszych sklepów, które nie mają rozwiniętej infrastruktury logistycznej, czyli magazynów oraz obsługi zamówień. Firmy oferujące taki rodzaj usługi są zdecydowanie bardziej wydajne w obsłudze procesu niż małe firmy e-commerce'owe, a z uwagi na zakres działania mają też lepszą pozycję w negocjacjach dotyczących kosztów najmu, czy dostaw. Firmy prowadzące obsługę *fulfilment'ową* dla sklepów internetowych chcą lokować swoje magazyny w granicach miast lub w ich niedalekiej odległości. Wpływa to na szybkość dostawy i ułatwia dostęp do rynku pracowników.

Przeciwności

Czynsze w tego typu magazynach wahają się w przedziale 3.20-4.20* euro za m². Rosnące zainteresowanie usługą *fulfilment* przekłada się na większe



Michał Kozodrój

zapotrzebowanie powierzchni w magazynach spełniających kryteria branży. Firmy świadczące taką usługę mogą jednak napotkać problemy związane z dostępnością odpowiednich obiektów w krótkim okresie czasu. Przyczyną jest coraz mniejsza dostępność tanich gruntów przygotowanych pod inwestycje. Jednocześnie rosnące zainteresowanie ze strony najemców tym rodzajem powierzchni przy ograniczonej ofercie gruntów, a także wzrost stóp procentowych, który ma odzwierciedlenie we wzroście kosztów finansowania, będą miały bezpośrednie przełożenie na podnoszenie stawek czynszów. |

*Michał Kozodrój,
Head of Industrial Agency,
Knight Frank*

*ceny aktualne na październik 2022

Mały kod wielka moc



73%* Uczestników Systemu GS1 w Polsce uważa, że standardy GS1 pomagają prowadzić biznes w sposób bardziej zrównoważony.

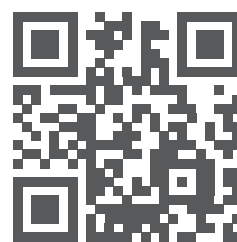


O 10% zoptymalizowany proces przyjęć w Auchan Retail Polska dzięki etykiecie logistycznej GS1 z SSCC.



Skrócony czas integracji nowego klienta w Grupie Raben z ok. 30 dni do 5 dni dzięki standardowi GS1 XML.

Dowiedz się, jak wspieramy
zrównoważony rozwój.
Przeczytaj **Raport
wpływu GS1 Polska.**



Zeskanuj kod



MERRY CHRISTMAS

AND A HAPPY NEW YEAR

Grab a coffee at our place
and let our team do the rest.



SEE A VIDEO!

 PANATTONI

Panattoni Cafe | ul. Krochmalna 58 | Warszawa