

# **TSL** **biznes**

**CZERWIEC 6/2023 (147)**

**MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA**



## **TEMATY NUMERU:**

**TRANSPORT INTERMODALNY ODPOWIEDZIĄ  
NA WYZWANIA BRANŻY LOGISTYCZNEJ  
LOGISTYKA BRANŻY ELEKTRONICZNEJ  
KONIEC PANDEMII: NOWA ERA LOGISTYKI  
SPEDYTORZY LICZĄ STRATY**

ISSN 2081 525



**Zamów bezpłatną e-prenumeratę  
Czytaj on-line na [www.TSL-BIZNES.PL](http://www.TSL-BIZNES.PL)**

# BEZPŁATNA e-PRENUMERATA DLA TWOJEJ FIRMY

Czytaj branżowe miesięczniki oraz portale TSL Biznes i Truck & Van – całkowicie **BEZPŁATNIE**

Dołącz do grona **BEZPŁATNYCH** prenumeratorów.  
Jak? To łatwe.

Po prostu wyślij swój e-mail na adres **prenumerata@kmg-media.pl** a od tej pory będziesz otrzymywał od nas comiesięczny newsletter z linkiem do pobrania najnowszej, pełnej wersji naszych miesięczników w wygodnym formacie PDF.

Odczytasz go na komputerze, tablecie czy smartfonie.

## Żadnych ukrytych kosztów, gwiazdek i haczyków:

e-prenumerata jest i będzie w pełni bezpłatna.

W dowolnym momencie można się do niej dopisać lub z niej zrezygnować.

Wolisz tradycyjne wydanie papierowe?

Zamów prenumeratę z 50% rabatem na [www.tsl-biznes.pl/prenumerata](http://www.tsl-biznes.pl/prenumerata) (w polu UWAGI wpisz hasło: **RabatTSL**)



## TERAZ JESZCZE WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI

Promocyjna prenumerata  
obu tytułów

# 129 zł



Prenumerata roczna  
tylko **49 zł**

**Truck&Van**

Co miesiąc  
dla wszystkich  
profesjonalistów branży TSL



Prenumerata roczna  
tylko **99 zł**

**TSLbiznes**

Warto wiedzieć więcej

[www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)

Prenumeratę miesięczników  
TSL Biznes oraz Truck & Van  
można zamówić przez:

- > [www.TSL-biznes.pl/prenumerata](http://www.TSL-biznes.pl/prenumerata)
- > e-mail: [prenumerata@tsl-biznes.pl](mailto:prenumerata@tsl-biznes.pl)  
[prenumerata@truck-van.pl](mailto:prenumerata@truck-van.pl)
- > pocztą:  
Redakcja TSL Biznes i Truck & Van  
ul. J. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
- > telefon: 515 750 900

Roczna prenumerata  
(11 wydań):

TSL Biznes.....w cenie 99 zł z VAT  
Truck & Van.....w cenie 49 zł z VAT  
oba tytuły .....w cenie 129 zł z VAT

## FORMULARZ PRENUMERATY

Dane do wysyłki

Imię   
Nazwisko   
Nazwa firmy   
Adres   
Kod  Poczta   
Telefon   
e-mail

Coroczne, automatyczne przedłużanie prenumeraty

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.

Dane do faktury

Nazwa firmy   
NIP   
Adres (jeśli inny niż do wysyłki)   
Kod  Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)  
TSL Biznes od numeru  /2023  
Truck&Van od numeru  /2023  
oba tytuły od numeru  /2023

Data i podpis

# W NUMERZE

## W SKRÓCIE

W skrócie. . . . . 4

## LOGISTYKA

To już nie luksus, lecz codzienność. . . . . 8  
Koniec pandemii: nowa era logistyki. . . . . 12  
Z Azji do Polski. . . . . 13  
Napędzany zieloną energią. . . . . 14  
10 lat European Food Network. . . . . 16

## LOGISTYKA TECHNOLOGIA

„Higiena produkcji” dla firmy high-tech. . . . . 18

## SPEDYCJA

Spedytorzy liczą straty. . . . . 19  
Nowe wzory umów pomogą spedytorom. . . . . 20

## FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Pod skrzydłami InterRisk, czyli ochrona ubezpieczeniowa na większość nieprzewidzianych zdarzeń. . . . . 22  
O kredyt dla firm coraz trudniej – czym go zastąpić? . . . . . 24  
Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) jako element marketingu ubezpieczeniowego. . . . . 26

## HR I ZARZĄDZANIE

Wypadków przy pracy w magazynie może być mniej. . . . . 30

## TRANSPORT DROGOWY

Pionierskie wdrożenie e-CMR w Colian Logistic. . . . . 32  
Na linii Polska-Skandynawia. . . . . 34

## TRANSPORT INTERMODALNY

Transport intermodalny odpowiedzią na wyzwania branży logistycznej w dobie podwyżek kosztów i kryzysu klimatycznego. . . . . 35

## PRAWO

Jak zatrudnić kierowcę spoza UE? . . . . . 37  
Zakaz konkurencji w umowie zlecenie. . . . . 40

## POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Czynsze w Europie stale rosną. . . . . 41



**D**ziś z technologią spotykamy się od urodzenia nie będąc tego świadomi, chociażby dzięki elektronicznej niani. Potem, w miarę zmiany potrzeb towarzyszy nam ona przez całe życie w różnej postaci. Smartfonem posługują się już dwuletnie dzieci (oczywiście w ograniczonym zakresie), a jeszcze kilkanaście lat temu widok malucha w wózku z telefonem matki, z jakim miałam do czynienia w Japonii, był dla mnie czymś niezwykłym. I mogę tutaj dodać, że przez całe swoje życie obserwowałam jak rozwija się branża high-tech, bo urodziłam się jeszcze w czasach, kiedy używano radia lampowego, w którym nie było podzespołów elektronicznych, a samochody otwierało się zwykłym kluczykiem. Miało to swoje zalety, gdyż wystarczył mechanik, żeby je naprawić. Obecnie nie ma takich, a wiele funkcji sterowanych jest za pomocą komputera. Elektronika jeszcze bardziej jest obecna w autach elektrycznych, co tu dużo mówić – wkracza już w każdą dziedzinę naszego życia. Przykład, wiele osób nie używa już zegarków mechanicznych, bo wystarcza im ten, który mają w smartfonie.

Przedmioty z branży high-tech wymagają jednak odpowiedniej logistyki, która staje się coraz bardziej skomplikowana, choć też ułatwia nam życie, jak możliwość śledzenia przesyłek, co nie byłoby możliwe bez sztucznej inteligencji. Możemy też śledzić zamówione przez nas towary zaliczane do branży elektronicznej. A jest ich sporo, gdyż tylko sprzęt z kategorii RTV/AGD przez internet kupuje dziś 50% klientów. Tu potrzeba jednak sprawdzonego operatora, który zadba o bezpieczeństwo przesyłki, dostarczy ją sprawnie i szybko, bo nic dziś nie starzeje się tak szybko jak towary z kategorii high-tech. |

Elżbieta Haber,  
z-ca redaktora naczelnego

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-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

Skład DTP  
mt art

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.  
Redakcja zastrzeża 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:

TruckVan TSLbiznes SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

f i y /TSLbiznes

## W RAMACH WARSZAWSKICH DNI LOGISTYKI

24 maja miała miejsce XI edycja Warszawskich Dni Logistyki, organizowana przez Szkołę Główną Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie.



Tegoroczna edycja, której partnerem została DPD Polska, odbyła się pod znakiem zrównoważonego rozwoju w obliczu wyzwań i kierunków ewolucji współczesnej logistyki. W jej ramach odbyła się konferencja na blisko 200 osób, a stała się ona okazją do bliższej rozmowy przedstawicieli nauki i przyszłej kadry branży logistycznej z praktykami logistyki.

W dalszej części spotkania skupiono się wokół odpowiedzialnego biznesu i kierunków zrównoważonego rozwoju logistyki przyszłości, mówiono o rozwiązaniach i narzędziach stosowanych w DPD w zakresie zrównoważonej logistyki miejskiej. Uczestnicy spotkania oglądali niskoemisyjną flotę DPD w specjalnie przygotowanej strefie. Szczególnym zainteresowaniem cieszył się zaprojektowany dla DPD rower cargo.

DPD udostępniła zainteresowanym stoisko HR, gdzie odpowiadano na pytania stu-

dentów dotyczące ścieżek kariery w logistyce. Mówiono też o kompetencjach i umiejętnościach, które warto rozwijać w drodze do budowania kariery w branży logistycznej.

Geopost, do której należy DPD Polska, stawia na zieloną transformację o zakresie globalnym. Ubiegły rok spółka zamknęła z liczbą ponad 300 elektrycznych busów kurierskich, które obsłużyły ponad 4,5 miliona paczek. Od listopada 2020 r. DPD Polska rozwija flotę rowerów cargo działającą przy DPD Pickup Oddziałach Miejskich w największych miastach Polski, dzięki której w 2022 r. zrealizowano ponad 600 tys. doręczeń.

Geopost to pierwsza globalna firma kurierska, której krótko- i długoterminowe cele redukcji emisji dwutlenku węgla zostały zatwierdzone przez inicjatywę Science Based Targets (SBTi). Przyjęcie deklaracji potwierdza jej dążenia do osiągnięcia zerowej emisji netto do 2040 r. Częścią tej ambicji jest globalny Projekt Breathe.

Warszawskie Dni Logistyki to nie pierwsza inicjatywa, przy której DPD Polska podjęła współpracę z SGGW. W maju ubiegłego roku, w ramach Projektu Breathe, DPD Polska zainstalowała dwa sensory na terenie ursynowskiego kampusu Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego. Czujniki pozwalają na uzyskanie w czasie rzeczywistym informacji o jakości powietrza w najbliższym otoczeniu i prowadzenie projektów badawczych w tym zakresie. |

## AMBASADOR POLSKIEJ GOSPODARKI

W najnowszej edycji konkursu Ambasador Polskiej Gospodarki, po raz kolejny laureatem została Trans Polonia. Wyróżniono ją w kategorii Eksporter.

Tegoroczny konkurs odbył się pod honorowym patronatem Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w Brukseli. Przedsięwzięcie organizuje Business Centre Club, a wyróżnia ono przedsiębiorców, którzy działają w oparciu o wysokie standardy ekonomiczno-finansowe i odnoszą sukcesy na arenie międzynarodowej. Ambasador Polskiej Gospodarki promuje firmy stosujące dobre praktyki biznesowe w kontaktach



zagranicznych. W najnowszej edycji Trans Polonia nagrodzona została w kategorii Eksporter, która wyróżnia przedsiębiorstwa, promujące polską markę poprzez eksport swoich wyrobów czy usług.

Trans Polonia przez 19 lat swojej działalności zbudowała silną pozycję, na rynku polskim i zagranicznym. Coraz liczniejsze działania firmy w zachodniej Europie wynikają z realizacji planów rozwoju. W 2022 r. eksport stanowił 74% przychodów TPG. W konkursie doceniono jej dbałość o najwyższą jakość, elastyczność oferty i doskonałą znajomość rynku. |

## ZNACZNIE WIĘCEJ NIŻ WYNAJEM

W Prologis Park Chorzów uruchomiono bezobsługowy sklep Żabka Nano czynny 24h/7. To kolejny element inicjatywy PARKlife™ wdrażanej w parkach Prologis.



Żabka Nano jest największą siecią sklepów autonomicznych w Europie. W Polsce działa już niemal 60 obiektów Żabka Nano wspieranych przez sztuczną inteligencję. Sklep na terenie Prologis Park Chorzów jest czynny całą dobę, pozwala na szybkie zakupy bez kasjerów, kolejek i gotówki. Wystarczy zbliżyć kartę płatniczą do terminala i podać swój numer telefonu lub zeskanować QR kod z aplikacji Żappka, by wejść do środka. Następnie wybrać produkty z półki, spakować do torby czy plecaka i wyjść. Płatność zostanie pobrana automatycznie, a potwierdzenie wysłane w aplikacji, mejlem lub sms-em. Ze sklepu korzystają pracownicy, klienci, kurierzy, dostawcy i inne osoby korzystające z parku, w tym okoliczni mieszkańcy.

Asortyment artykułów dostępnych w Żabka Nano jest dostosowany do specyfiki lokalizacji i profilu klienta. Na terenie chorzowskiego parku logistycznego, znaleźć można niemal 700 różnych produktów, w tym marki własnej Żabki.

Stosowana w sklepach Żabka Nano innowacyjna technologia wykorzystująca sztuczną inteligencję jest rozwiązaniem opartym na kamerach korzystających z komputerowej wizji i tzw. *machine learning* do rozpoznawania zdjętych z półek produktów i automatycznie finalizującym płatność po wyjściu ze sklepu. System nie identyfikuje klientów i nie zapamiętuje obrazu, co gwarantuje bezpieczeństwo i zachowanie prywatności. |

## BEZPIECZEŃSTWO ŻYWNOSCI JEST NIENEGOCJOWALNE

Raben, który zajmuje się m.in. logistyką artykułów spożywczych, w tym roku włączył się w obchody Międzynarodowego Dnia Bezpieczeństwa Żywności, który przypada na 7 czerwca.

Temat tegorocznej edycji: „Normy dla żywności ratują życie” podkreśla rolę, jaką odgrywają standardy bezpieczeństwa żywności w zapewnieniu zdrowia i dobrego samopoczucia konsumentów. Dlatego tak ważne jest przestrzeganie procedur związanych z utrzymaniem higieny i czystości w magazynie i środkach transportu. – *Gdy produkty opuszczają nasze fabryki, musimy mieć pewność, że będą przechowywane w odpowiedni sposób i dotrą do punktu sprzedaży w bezpiecznych warunkach. Dlatego tak ważną jest współpraca z rzetelnym operatorem logistycznym.* – mówi Paweł Jużak, Supply Chain Operations Manager w Nestlé Polska.

Magazyny Raben to w większości nowo budowane obiekty, w dobrym stanie technicznym, a szczelność i właściwe ich utrzymanie to bardzo ważny aspekt dla bezpieczeństwa składowanych lub przeladowywanych produktów żywnościowych. To samo dotyczy środków transportu, którymi realizowane są dostawy i dzięki którym można zapewnić bezpieczeństwo na każdym etapie dostarczania żywności. Najważniejsze jest jednak zaangażowanie pracowników



i dostawców w zapewnieniu bezpiecznych warunków magazynowania i transportu.

– *Pracujemy nad budowaniem świadomości zagrożeń i właściwej prewencji min. poprzez lekcje przypominające poświęcone rozpoznaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa żywności oraz właściwej reakcji na nie, jak i stosowaniu procedur wynikających z naszej analizy HACCP. Dzień Bezpieczeństwa Żywności jest okazją do włączenia się w akcję i wpisuje się w budowanie w firmie Raben Kultury Bezpieczeństwa –* twierdzi Justyna Śliwińska-Faş, dyr. ds. jakości i ryzyka w Raben Logistics Polska.

Właściwe etykiety, przejrzyste informacje i edukacja konsumentów są kluczowe dla bu-

dowania zaufania i zapewnienia bezpiecznego dostępu do żywności, a także możliwość śledzenia jej pochodzenia, czyli *traceability*. To proces, który polega na identyfikacji i ścisłym monitorowaniu produktów na każdym etapie produkcji, przetwarzania i dystrybucji. Pozwala tym samym odtworzyć pełną historię ich przepływu w całym łańcuchu dostaw. Jest to niezwykle ważne np. w przypadku wystąpienia problemów z jakością lub bezpieczeństwem dostarczanych towarów, gdzie należy szybko zlokalizować źródło problemu, precyzyjnie zidentyfikować dotknięte nim partie oraz sprawnie i skutecznie wycofać go z rynku. Efektywne *traceability* to jedna z podstaw budowania zaufania między producentami a konsumentami.

– *Zapewnienie bezpieczeństwa dostarczanych na rynek produktów wiąże się z rejestrowaniem, gromadzeniem i udostępnianiem ogromnej ilości danych. Istotne jest żeby korzystać ze sprawdzonych i globalnych rozwiązań, które powinny stanowić fundament sprawnego i wydajnego systemu śledzenia. Jest to możliwe m.in. dzięki standardom GS1. Kluczowe z nich to numer GTIN (kod EAN) znajdujący się na produkcie, GLN, który pozwala identyfikować podmioty i lokalizacje, czy SSCC służący monitorowaniu jednostek logistycznych. Dopelnieniem jest etykieta logistyczna GS1 i kod GS1-128 będący nośnikiem danych o jej zawartości, np. produkcie, numerze partii, dacie ważności, kraju pochodzenia oraz komunikaty elektroniczne (EDI) –* komentuje Hanna Walczak, menedżer ds. wdrożeń standardów GS1. |

## DLA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Podczas kongresu UITP Global Transport Summit 2023 w Barcelonie, Alstom, zaprezentował innowacyjne i zrównoważone rozwiązania dla transportu miejskiego.

– *Nasza branża jest w samym centrum transformacji miast –* podkreśla Henri Poupart-Lafarge, prezes Alstom. – *Kolej oferuje najszybszą drogę do dekarbonizacji transportu.*

*Pasażerowie, którzy decydują się na podróż pociągiem, metrem czy tramwajem, emitują trzydzieści razy mniej gazów cieplarnianych niż osoby jadące samochodem oraz dwadzie-*

*ścia razy mniej niż w przypadku podróży lotniczej. To nasza wspólna odpowiedzialność, by kolej była jeszcze bardziej atrakcyjna dla podróżnych.*

Podczas tegorocznej edycji kongresu, która przebiegała pod hasłem “Bright Light of the City”, Alstom pokazał m.in. nowe wagony metra z rodziny Metropolis, realizowane dla lokalnego operatora Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Można było m.in. przetestować specjalny symulator przygotowany przez Alstom w celu szkolenia maszynistów w barcelońskim metrze. Eksperti Alstom wyjaśniali działanie takich innowacji w obszarze transportu miejskiego, jak ekologiczny design, recykling materiałów, oświetlenie w pełni LED, inteligentny system informacyjny czy lepszy obieg powietrza. Debaty z działem Alstom dotyczyły takich tematów, jak zasilanie pociągów energią pochodzącą z odnawialnych źródeł, wyzwania w obszarze cyberbezpieczeństwa, rozwój kolei regionalnych i metropolitarnych, optymalizacja kosztów utrzymania systemów kolei miejskiej oraz możliwość uwzględniania komfortu i doświadczeń pasażerów w procesie przetargowym. |



## EKSPANSJĘ GXO W NIEMCZECH

GXO Logistics, Inc., operator specjalizujący się w logistyce kontraktowej, ogłosił rozpoczęcie realizacji wieloletniego planu rozszerzania działalności firmy w Niemczech.



GXO wzmocniło swoją obecność w Niemczech w 2022 r. dzięki przejściu firmy Clipper. Teraz zainwestowało w nowoczesny magazyn o powierzchni 36 tys. m<sup>2</sup> zlokalizowany

w Dormagen, w regionie Dusseldorfu, który ma być wizytówką zaawansowanych rozwiązań magazynowych.

Niemiecki rynek logistyki kontraktowej, szacowany jest na 20 mld USD rocznego przychodu i powinien szybko rosnąć ze względu na trwającą modernizację łańcuchów dostaw, rozwój trendu nearshoringu i rosnące zapotrzebowanie firm na outsourcing. GXO wpisuje się w ten trend oferując zaawansowane technologicznie i elastyczne rozwiązania logistyczne.

Magazyn w Dormagen jest punktem wyjścia do ekspansji GXO w Europie Środkowej.

Dyrektorem zarządzającym na ten region został Stefan van Hoof, który dołączył do GXO wraz z przejściem firmy Clipper, gdzie pełnił funkcję dyrektora generalnego na Europę kontynentalną.

Nowy obiekt będzie posiadał złoty certyfikat DGNB i szereg energooszczędnych funkcji. Przy pełnej wydajności magazynu GXO spodziewa się zatrudnić w nim do 400 pracowników oraz planuje wdrożyć automatyzację i technologię adaptacyjną, taką jak towar do człowieka, a także autonomiczne roboty mobilne w zależności od wymagań klientów. |

## MISTRZOWIE ESG W LOGISTYCE 2023

Po raz pierwszy, Forum Kobiet w Logistyce wybrało „Mistrzów ESG w Logistyce 2023”. Wyróżnione firmy wzorcowo wdrażają strategie ESG w swoich organizacjach.

Temat ESG w logistyce został wpisany w agendę Forum Kobiet w Logistyce w 2022 r., a w tym odbyła się pierwsza edycja konkursu „Mistrz ESG w Logistyce roku”. Do udziału w nim mogły zgłaszać się firmy z rynku logistycznego za pomocą ankiety, w której należało opisać swoje projekty w zakresie ESG. Oceny projektów i działalności dokonała kapituła.

Tytuł „Mistrza ESG w Logistyce 2023” otrzymały firmy: Grupa Raben w kategorii ochrona klimatu (kapituła szczególnie doceniła zrealizowane projekty w zakresie dekarbonizacji i niskoemisyjności transportu drogowego); AVON Polska w kategorii działalność społeczna (doceniono misję AVON, którą jest tworzenie lepszego świata, realizację długofalowych kampanii przeciw raku piersi oraz kampanii przeciwdziałania przemocy) oraz Prologis w kategorii ład korporacyjny (za politykę równouprawnienia i różnorodności,



za projekty innowacyjne i rozwiązania na rzecz zrównoważonego rozwoju w obiektach budowlanych przez firmę). W każdej z kategorii przyznano też wyróżnienia. Otrzymały je: Kuehne + Nagel

za działania na rzecz ochrony klimatu; ABC Czerwodziński za działalność społeczną i DB Schenker za działalność w ramach ładu korporacyjnego, równouprawnienia i różnorodności. |

## NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MODY

GS1 Polska i UN Global Compact Network Poland planują wspólne działania w celu wsparcia firm we wdrażaniu cyfrowego paszportu w branży odzieżowej.

Podpisane 18 maja 2023 r. porozumienie przewiduje długofalową współpracę obu organizacji na rzecz cyfrowego paszportu produktowego dla wyrobów odzieżowych. Zawarto je z myślą o wymianie wiedzy i informacji, organizowaniu wydarzeń branżowych i edukacyjnych oraz realizacji projektów edukacyjnych. Planowane działania wpisują się w założenia programu Climate Positive (UN GCNP), który realizuje cele proklamatyczne wynikające z 10 zasad United Nations

Global Compact oraz Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ. GS1 Polska i UN GCNP wierzą, że to najlepsza droga do podniesienia świadomości społecznej w obszarze zrównoważonej produkcji, łańcucha dostaw oraz rynku mody.

Cyfrowy paszport produktowy będzie bazował na unikalnym numerze produktu, jak np. Globalny Numer Jednostki Handlowej (GTIN) oraz wykorzystywał inne standardy GS1 do przekazywania informacji z różnych baz danych. Rozwiąza-

nie ma zapewnić konsumentom, firmom i organizacjom dostęp do ważnych dla nich informacji: o składzie, pochodzeniu, procesie produkcji i produkcje. W ten sposób umożliwi zwiększenie kontroli nad surowcami lub komponentami oraz sposobem produkcji i utylizacji. Paszport dotyczy także komponentów i półproduktów, a także towarów sprowadzonych do UE z innych rynków. W pierwszej kolejności „obowiązek paszportowy” obejmie: baterie i akumulatory, tekstylia i materiały budowlane, a następnie urządzenia elektryczne i elektroniczne. Z czasem ma objąć inne kategorie produktów. |



# Lepsze podróże koleją ze stacji Giżycko

## EKOLEJ na Mazurach



Rozbiórka torów na stacji Giżycko



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. modernizują linię kolejową nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko. W ramach inwestycji przebudowana zostanie m.in. stacja kolejowa w Giżycku. Projekt zapewni mieszkańcom lepszy dostęp do pociągów, a turystów zachęci do wyboru kolei jako wygodnego i szybkiego środka transportu do Krainy Wielkich Jezior Mazurskich. Dzięki budowie sieci trakcyjnej linią pojadą pociągi elektryczne, co zapewni szybsze i sprawniejsze podróże oraz korzystnie wpłynie na środowisko. Inwestycja jest współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Obecnie na stacji przygotowany jest teren pod budowę nowych peronów – przydworcowego i wyspowego. Dojście do pierwszego z nich zostanie zapewnione bezpośrednio z placu przed dworcem, a do drugiego – z przejścia podziemnego wyposażonego w pochylnię. Dzięki temu wygodny dostęp do kolei zyskają także osoby o ograniczonych możliwościach poruszania się. Nowe perony będą wyższe, co ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pociągów. Na antypoślizgowych nawierzchniach zamontowane zostaną ścieżki naprowadzające dla osób niewidomych i niedowidzących.

Prace w Giżycku zakładają także przebudowę mostu na Kanale Łuczańskim oraz budowę wiaduktu kolejowego nad ul. Św. Brunona. Wzrost bezpieczeństwa zapewni pieszym przejście pod torami na ul. Unii Europejskiej, które zastąpi dotychczasowe przejście w poziomie szyn, łączące centrum Giżycka z miejską plażą.

Szeroki zakres prac w Giżycku wymagał wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy. Od 4 maja 2023 r. obowiązuje zastępcza komunikacja autobusowa na odcinku Sterławki Wielkie – Ełk. Zmiany zostały

uzgodnione z przewoźnikami. Informacje o zmianach w komunikacji dostępne są na stronach internetowych przewoźników oraz na [www.portalpasazera.pl](http://www.portalpasazera.pl). Zastępcza komunikacja autobusowa obowiązywać będzie do listopada br.

W ramach modernizacji linii Giżycko – Ełk przebudowywane są także perony na stacjach Stare Juchy oraz Wydminy. Prace prowadzone będą również na przystankach Woszczele i Siedliska. Gotowa jest konstrukcja nowego wiaduktu kolejowego w Woszczelach. Na całym odcinku prowadzone są prace ziemne, wzmacniany jest grunt, postępuje przebudowa przepustów oraz budowa fundamentów pod słupy sieci trakcyjnej. Tu również, w związku z trwającymi pracami, wprowadzone zostały zmiany w rozkładzie jazdy oraz uruchomiono zastępczą komunikację autobusową w kierunku Korsze i Olsztyna.

Po zakończeniu inwestycji podróż z Olsztyna do Ełku przez Korsze i Giżycko skróci się o około 50 minut i wyniesie poniżej 2 godzin. Pociągi pasażerskie będą mogły zwiększyć prędkość dwukrotnie – z 80 do 160 km/h.

### Projekt obejmuje m.in.:



**49 km**

linii kolejowej z nowymi torami oraz siecią trakcyjną



**2**

nowe wiadukty – kolejowy w Giżycku i drogowy w Wydminach



**59**

przebudowanych obiektów inżynierskich



**5**

przebudowanych stacji i przystanków kolejowych



**23**

przebudowane przejazdy kolejowo-drogowe



**50 minut**

– o tyle skróci się czas przejazdu z Ełku do Olsztyna

### Realizacja inwestycji zapewni:



lepszy dostęp do kolei w regionie



stacje i przystanki dostępne dla wszystkich podróżnych



szybki i sprawny transport towarów koleją z prędkością do 120 km/h



poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym



ochronę środowiska naturalnego

[www.towarynatory.pl](http://www.towarynatory.pl)

[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) | [www.plk-inwestycje.pl](http://www.plk-inwestycje.pl) | [www.portalpasazera.pl](http://www.portalpasazera.pl) | [www.mapadotacji.gov.pl](http://www.mapadotacji.gov.pl)



Rzeczpospolita  
Polska

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Unia Europejska  
Fundusz Spójności



Projekt „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją – etap I” jest dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Cechą wyróżniającą przesyłkę z branży high-tech, którą klient powierza operatorowi, czy to w transporcie lądowym, lotniczym czy oceanicznym, jest jej wartość

Fot. Kuehne+Nagel

# TO JUŻ NIE LUKSUS, LECZ CODZIENNOŚĆ

Elektronika na dobre zagościła w naszym życiu – jest obecna nie tylko w samochodach, telefonach czy komputerach, ale też wspomaga takie codzienne czynności jak gotowanie czy sterowanie oświetleniem. To duże pole do popisu, a jednocześnie wyzwanie dla operatorów logistycznych, którzy zajmują się dostarczaniem urządzeń i podzespołów niezbędnych do współczesnego życia.

**L**ogistyka towarów high-tech niesie sobą specyficzne wymagania, które stanowią spore wyzwanie dla logistyków, jak chociażby wartość przesyłek, czy ich podatność na uszkodzenia. Z tym wszystkim muszą sobie jednak radzić. A obsługa klientów z branży elektronicznej jest bardzo specyficzna i wymagająca.

## Przede wszystkim wartość przesyłki

To, że produkty elektroniczne są zwykle wartościowe i delikatne, zwiększa ryzyko kradzieży lub uszkodzenia w trakcie dostawy. – Dlatego operator powinien posiadać odpowiednie procedury postępowania, które pozwolą zminimalizować te ryzyka i zapewnić bezpieczny transport – twierdzi Magdalena Kraszewska, Head of Communication w Kuehne+Nagel w Polsce. I zaraz potem podkreśla: – Z drugiej strony, niezależnie od branży, logistyka zawsze wiąże się z pewnymi wyzwaniami i wymaganiami. Bezpieczeństwo transportu, dostosowanie

łańcuchów dostaw do potrzeb konkretnego towaru czy odpowiednie procedury postępowania są najważniejszymi aspektami logistyki, niezależnie od tego, czy mamy do czynienia z elektroniką, żywnością czy innymi produktami. Operator logistyczny powinien te wymagania spełniać, aby zapewnić sprawne

**N**iezwykle ważne są aspekty bezpieczeństwa, które operator musi zapewnić w łańcuchu dostaw. Potrzebne jest zatem odpowiednie zaplecze infrastrukturalne oraz administracyjno-prawne, jak chociażby odpowiednia polisa ubezpieczeniowa, pozwolenia, certyfikacje etc.

i bezpieczne dostarczanie towarów do odbiorców.

Również według Marcina Bryjaka, Regional Account Manager Europe w DB Schenker, cechą wyróżniającą przesyłkę z branży high-tech, którą klient powierza operatorowi, czy to w transporcie lądowym, lotniczym czy oceanicznym, jest jej wartość. Trzeba więc pamiętać, że jest to zamrożony

kapitał zleceniodawcy, w trakcie trwania procesu jego sprzedaży, do momentu dostawy, którą zrealizuje operator. – Niezwykle ważne są więc aspekty bezpieczeństwa, które operator musi zapewnić w łańcuchu dostaw. Potrzebne jest zatem odpowiednie zaplecze infrastrukturalne oraz administracyjno-prawne

ne, jak chociażby odpowiednia polisa ubezpieczeniowa, pozwolenia, certyfikacje etc. – tłumaczy Marcin Bryjak.

Temu, że elektronika to bardzo delikatny i podatny na uszkodzenia towar podczas przewozu też da się zaradzić. – Konieczne jest, aby operator posiadał wdrożone i respektowane wewnętrzne procedury jakościowe. Elektronika, automatyzacja i cyfryzacja otaczają nas już

chyba w każdej dziedzinie życia. Sprawia to, że firma logistyczna musi być otwarta na nowe trendy i nadążać za nimi – mówi Marcin Bryjak. – Rynek elektroniki zmienia się nieustannie. Kiedyś notowaliśmy ogromny boom w obszarze rozwoju procesorów, komputerów czy smartfonów i do tych wymogów operatorzy dostosowywali swoje usługi oraz zaplecze transportowe. Teraz mierzymy się z erą potężnego rozwoju produkcji samochodów elektrycznych i usług w chmurze. Wchodzimy powoli w nową erę branży elektronicznej, gdzie wyzwaniem dla operatorów będzie jeszcze więcej – rozwija temat.

Jako specyficzne wymagania branży elektronicznej Marcin Bryjak wymienia:

- l ekspansja na rynki rozwijające się i dywersyfikacja rynków;
- l stabilne i niezawodne łańcuchy dostaw i transportu;
- l zmiany w strukturach dystrybucji ze względu na e-commerce i urbanizację;
- l globalne rozwiązania od punktu początkowego do końcowego;
- l wysoka zmienność w wolumenach przesyłek ze względu na silną sezonowość;
- l proaktywne i elastyczne projektowanie rozwiązań dla przesyłek o różnych rozmiarach we wszystkich rodzajach transportu;
- l zwiększone skupienie na bezpieczeństwie i zgodność w regionach w celu ochrony przesyłek o wysokim ryzyku;
- l certyfikowana pojemność magazynowa i sprzęt transportowy;
- l stała dostępność i monitorowanie;
- l wdrażanie działań związanych ze zrównoważonym rozwojem w obszarach społecznym i środowiskowym.

## Podstawowe wymogi

Te wszystkie wymagania i procedury musi spełniać operator logistyczny, bo wtedy minimalizowane jest ryzyko kradzieży lub uszkodzenia tych wartościowych towarów. A świadomość biznesowa klientów z obszaru elektroniki w temacie wymagań jest bardzo

zewnątrznych standardów i organizacji, np. firm audytorskich i certyfikacji – wylicza Marcin Bryjak. – A w DB Schenker obsługujemy wielu klientów z branży elektronicznej, zarówno bezpośrednich producentów znanych marek komputerów, smartfonów czy elektroniki użytkowej (tzw. white or brown goods), jak również ich poddostawców, czyli



Operator logistyczny wspiera firmę poprzez zapewnienie efektywnej logistyki towarów. Jego głównym zadaniem jest zorganizowanie jak najszybszego, najbardziej efektywnego i bezpiecznego przepływu towarów, przy minimalizowaniu ryzyka w łańcuchu dostaw

Fot. Kuehne+Nagel

zaawansowana i konkretna. – Przedstawiciele tej branży doskonale wiedzą, czego potrzebują w swoim łańcuchu dostaw, szukają jedynie pewnych udoskończeń. Bardzo często odwołują się do

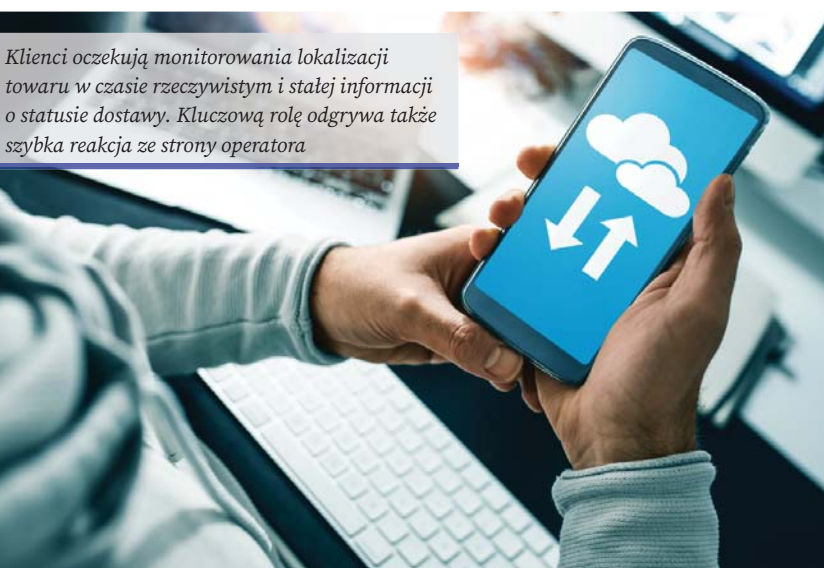
dostawy komponentów do produkcji. Elektronika bardzo dynamicznie wdziera się w inne sektory, jak np. automotive oraz wspomniane już usługi „w chmurze” – dodaje.

## KONIECZNOŚĆ DOSTOSOWANIA USŁUG

### Magdalena Kraszewska,

Head of Communication w Kuehne+Nagel w Polsce

Znaczenie elektroniki w społeczeństwie stale rośnie, a to z kolei stawia nowe wyzwania. Wzrost popytu na produkty elektroniczne sprawia, że firmy inwestują w rozwój i produkcję nowych technologii. Dla operatorów oznacza to konieczność dostosowania swoich usług i infrastruktury do obsługi większej ilości towarów elektronicznych. Wszystko to wymaga innowacyjnego podejścia, skutecznego zarządzania łańcuchami dostaw oraz stałego podnoszenia jakości obsługi.



Klienci oczekują monitorowania lokalizacji towaru w czasie rzeczywistym i stałej informacji o statusie dostawy. Kluczową rolę odgrywa także szybka reakcja ze strony operatora

Fot. DB Schenker

Podobnego zdania jest Magdalena Kraszewska: – Klienci oczekują monitorowania lokalizacji towaru w czasie rzeczywistym i stałej informacji o statusie dostawy. Kluczową rolę odgrywa także szybka reakcja ze strony operatora – w branży elektronicznej czas jest kluczowy, konieczne jest natychmiastowe reagowanie na zamówienia, dostawy i ewentualne zakłócenia. Klienci poszukują partnerów, którzy spełniają wymagania standardów jakości, jak na przykład VSK, aby mieć pewność, że ich towary są obsługiwane zgodnie z najwyższymi standardami. Poza tym operator powinien dostosować swoje działania do zmieniających się wymagań branży, ponieważ technologie rozwijają się bardzo szybko. Towary elektroniczne mają krót-

ki cykl życia, co oznacza, że muszą być sprawnie dostarczane i sprzedawane, aby utrzymać konkurencyjność na rynku.

Nie należy też zapominać, że branża high-tech, w szczególności produkcja półprzewodników, wciąż jest silnie związana z Azją. – Widocznym trendem jest reshoring, czyli przenoszenie produkcji do innych części świata, takich jak Europa. Rosnące zapotrzebowanie na półprzewodniki i potrzeba skrócenia łańcuchów dostaw sprawiają, że staje się to bardziej atrakcyjne dla wielu firm – podkreśla Magdalena Kraszewska.

Dobrym podsumowaniem są tu słowa Marcina Bryjaka: – Na bazie swojego kilkunastoletniego doświadczenia powiem, że wspólnym mianownikiem potrzeb wszystkich klientów jest bezpieczeństwo, jakość, elastyczność i niezawodność. Jeśli dodamy do tego wysokojakościową opiekę posprzedażową (customer-service) w codziennych operacjach, to myślę, że to są wartości, jakich szukają klienci z branży high-tech.

## Zaufany partner

Przygotowanie do obsługi branży elektronicznej wymaga czasu i szczególnego doświadczenia. – Operator logistyczny wspiera firmę poprzez zapewnienie efektywnej logistyki towarów. Jego głównym zadaniem jest zapewnienie jak najszybszego, najbardziej efektywnego i bezpiecznego przepływu towarów,

Fot. DB Schenker



Towary elektroniczne mają krótki cykl życia, co oznacza, że muszą być sprawnie dostarczane i sprzedawane, aby utrzymać konkurencyjność na rynku

logistycznych, które są idealnie dopasowane do specyfiki danych towarów. Na przykład, wprowadziliśmy rozwiązanie o nazwie KN BatteryChain, które skupia się na zapewnieniu najwyższej jakości transportu i przechowywania baterii, a w tym roku wprowadziliśmy rozwiązanie dedykowane półprzewodnikom – SemiconChain – tłumaczy Magdalena Kraszewska. I dalej doprecyzowuje: – Półprzewodniki to produkty o wysokiej wartości. Podczas ich transportu należy zachować szczególną ostrożność. Są one tak wrażliwe, że nie mogą być przewożo-

ne zwykłymi ciężarówkami. Muszą być transportowane ciężarówką z poduszką powietrzną, aby zredukować wibracje i wstrząsy na drodze. W przypadku ich wysyłki drogą lotniczą, określa się nawet liczbę przeciążeń, na jakie może być narażony sprzęt. Zarówno ciepło, jak i wilgotność również mogą wpływać na ich kondycję. Kuehne+Nagel zaprojektowało więc globalną ofertę, która zaspokaja wszystkie te potrzeby. SemiconChain gwarantuje standaryzację procesów, ciągłe doskonalenie i doskonałość operacyjną w całej dedykowanej sieci. Półprzewodniki będą stawać się coraz bardziej wydajne, czułe i wartościowe, a operatorzy będą musieli dostosowywać i rozwijać ofertę serwisu, aby sprostać tym wymaganiom.

Nie można też zapominać, że logistyka, a szczególnie ta związana z branżą high-tech, ulega stałym przeobrażeniom. – To, co dziś sprawdza się jako optymalne rozwiązanie w łańcuchu dostaw, za miesiąc czy pół roku będzie nieaktualne, bo rynek będzie już w innym miejscu. Żyjemy w czasie dynamicznych zmian. Powstaną nowe oczekiwania i wymagania dla operatorów, jak choćby bardziej rygorystyczne wymogi bezpieczeństwa, wyższe poziomy jakościowe, mierzone już nie w procen-

## W ODPOWIEDZI NA WYMAGANIA BRANŻY ELEKTRONICZNEJ

### Marcin Bryjak,

Regional Account Manager Europe w DB Schenker

W DB Schenker rozwiązania tworzymy z myślą o optymalizacji globalnych łańcuchów wartości. Nasze platformy łączą wielu odbiorców i wszystkie obszary kompetencji. Po co? W celu lepszego planowania, obniżenia kosztów, zmniejszenia emisji i szybszej obsługi rynku w dowolnym miejscu na świecie. Konsekwentnie inwestujemy w nowoczesne rozwiązania infrastrukturalne zarówno logistyki liniowej, jak i punktowej. Zdajemy sobie sprawę z postępu cyfryzacji i digitalizacji w logistyce, a w związku z tym modyfikujemy nasze usługi i produkty, aby jak najlepiej odpowiadały wymaganiom branży elektronicznej, ale też otaczającego nas środowiska.



przy minimalizowaniu ryzyku w łańcuchu dostaw. Dlatego klienci poszukują zaufanego partnera, z którym mogą współpracować na długie lata i który ma odpowiednie kompetencje i doświadczenie w obsłudze towarów z danej branży. W odpowiedzi na potrzeby branży elektronicznej, nasza firma skupia się na projektowaniu dedykowanych rozwiązań

Rynek elektroniki zmienia się nieustannie. Teraz mierzymy się z erą potężnego rozwoju produkcji samochodów elektrycznych i usług w chmurze. Wchodzimy powoli w nową erę branży elektronicznej, gdzie wyzwaniem dla operatorów będzie jeszcze więcej.

tach, ale w jednostkach ppm oraz usługi towarzyszące realizacji zlecenia – dzieli się z nami swoją refleksją Marcin Bryjak.

## W kanale e-commerce

Elektronika i e-commerce od lat mają ze sobą wiele wspólnego. Dziś większość klientów przed kupnem pralki, laptopa lub telewizora idzie do sklepu, ogląda na żywo urządzenia, a potem i tak wertuje oferty w internecie, aby dokonać najlepszego wyboru cenowego. Do tego często zamawiają produkt w kanale e-commerce. Większość z nich oczekuje kompleksowej obsługi, nie zależnie od kanału zakupu. – Nie tyle samego transportu (dostawy), ale np. wniesienia, montażu nowego sprzętu elektronicznego, zabrania starego czy pośredniczenia w zawarciu umowy kredytowej na dostarczony sprzęt. Z drugiej strony, operatorzy bardzo mocno inwestują, aby nadążyć za branżą e-commerce. Wprowadzają rozwiązania sztucznej inteligencji (AI), pełnej robotyzacji i automatyzacji magazynów wysyłkowych – doprecyzo-

*Półprzewodniki to produkty o wysokiej wartości. Są one tak wrażliwe, że nie mogą być przewożone zwykłymi ciężarówkami. W przypadku ich wysyłki drogą lotniczą, określa się nawet liczbę przeciążeń, na jakie może być narażony sprzęt.*



Fot. Kuehne+Nagel

wuje Marcin Bryjak. Sztuczna inteligencja i elektronika coraz śmielej wkraczają w sposób dostawy. – A rozwój rynku e-commerce powoduje rozszerzenie sieci dystrybucyjnej i zwiększa przepływ towarów między różnymi punktami w łańcuchu dostaw. Dlatego istotne jest optymalizowanie procesów, skracanie czasu dostawy oraz wydajność sieci transportowej – dodaje Magdalena Kraszewska.

– Kiedyś wystarczała zwykła dostawa kurierska samochodem klasy EURO 6 na tzw. pierwszą linię rozładunku, teraz mamy do dyspozycji dostawy elektrycz-

nyimi pojazdami dostawczymi z przeladunkiem w automatycznym magazynie do centrów miast, gdzie można taką usługę wykonać jedynie na specjalnie dostosowanym do tego rowerze elektrycznym z przyczepą. Cała dostawa zostanie potwierdzona online przez urządzenie typu BOT do systemu klienta w chmurze. Brzmi jak logistyczne „science fiction”? Chyba już nie i nikogo to nie dziwi. Z resztą, nasza firma już takie usługi oferuje swoim klientom w wybranych krajach Europy – podsumowuje ekspert z DB Schenker. |

Elżbieta Haber

# VOLVO TRUCK ZWIĘKSZA ZASIĘG

Jednym z większych wyzwań, jakie stoją przed konstruktorami samochodów elektrycznych jest zwiększenie ich zasięgu. Dzięki ich pracy z roku na rok to się zmienia. Aktualnie Volvo Trucks wprowadza mocniejsze akumulatory do swoich elektrycznych samochodów ciężarowych o średniej ładowności.



**N**owe akumulatory oferują o 42% większą pojemność energetyczną, dzięki czemu mogą zapewnić całkowity zasięg do 450 km na jednym ładowaniu. Dzięki nim w gamie samochodów ciężarowych Volvo o średniej ładowności, Volvo FL i Volvo FE Electric, możliwe jest teraz przyspieszenie przejścia na cichszy i czystszy transport miejski. Oznacza to, że ciężarówki mogą obsługiwać większą liczbę tras i zadań w obszarach miejskich, a także zasilić sprzęt do urzą-

dzeń do energochłonnych zadań, takich jak wywóz śmieci lub wszelkiego rodzaju budowy. Dodatkowa energia może być wykorzystana do zadań związanych z jazdą po mieście podczas długich zmian bez konieczności ładowania. Dzięki ulepszonym akumulatorom Volvo FL Electric ma teraz zasięg do 450 km, a Volvo FE Electric do 275 km.

Volvo FL i FE Electric wytwarzają minimalną emisję i hałas, co jest korzystne dla klimatu, kierowcy i wszystkich

osób mieszkających i poruszających się w mieście. A Większa pojemność oznacza, że do uzyskania tej samej dostępnej obecnie mocy, potrzeba mniejszej ilości akumulatorów. Jeśli zadania klientów wymagają krótszych zasięgów, mogą oni zwiększyć swoją ładowność, używając mniej akumulatorów – przy wzroście ładowności o 500 kg na każdy akumulator, który nie jest przewożony.

Dostawa odświeżonych Volvo FL i FE Electric planowana jest na jesień 2023 r. |

Popularność zyskały systemy zarządzania oparte na chmurze, jak na przykład Portal Przewoźnika od AsstrA, rozwiązania do monitorowania i wymiany informacji pomiędzy dostawcami i innymi uczestnikami łańcucha dostaw



## KONIEC PANDEMII: NOWA ERA LOGISTYKI

Covid-19 wymusił daleko idące zmiany w funkcjonowaniu łańcucha dostaw. Obecnie, gdy świat wkracza w erę post-covidową, warto zadać sobie pytanie, które z rozwiązań wprowadzonych w czasie kryzysu pozostaną z nami w dłuższej perspektywie. Ekspertki z AsstrA dzielą się swoimi przemyśleniami na temat istotnych zmian w branży logistycznej.

– 5 maja Światowa Organizacja Zdrowia ogłosiła koniec pandemii. To dobry moment na chwilę refleksji i podsumowanie zmian w sektorze TSL na przestrzeni ostatnich 3 lat. Niepewność doprowadziła do poważnych wstrząsów gospodarczych: PKB skurczył się o biliony, handel został zakłócony, a przedsiębiorstwa zamknięte. Jeżeli jednak skupimy się na logistyce, to kryzys doprowadził do szeregu pozytywnych zmian, takich jak umocnienie priorytetowej roli łańcucha dostaw z koniecznością inwestowania w nowe technologie, m.in. do śledzenia pojazdów w czasie rzeczywistym – komentuje Vladislav Lagun, Chief Commercial Officer w AsstrA. – Ponadto elastyczność łańcucha dostaw stała się istotnym tematem dla wielu firm logistycznych, aby utrzymać ciągłość działalności. Zamiast skupić się na ciągłych przetargach w pogoni za najniższą ceną, nacisk po-

łożono na optymalne planowanie łańcucha dostaw. Covidowe ograniczenia poskutkowały brakiem zdolności prze-

**E**lastyczność, przejrzystość, automatyzacja i rozwój personelu będą teraz kluczem do lepszego podejmowania decyzji i usprawnienia zintegrowanych przepływów pracy w łańcuchu dostaw.

wozowych – podaż przeważała nad popytem. W konsekwencji spedytorzy realizowali zlecenia transportowe z wykorzystaniem niestandardowych rozwiązań – dodaje.

### Dzięki technologiom

Znaczące zmiany są możliwe dzięki technologiom takim jak Internet rzeczy (IoT), czy czujniki, które dostarczają cennych danych o lokalizacji towaru oraz jego stanie. Jest to niezbędne w przypadku mroźnek oraz leków, ponieważ monitorowanie temperatury ma kluczowe znaczenia dla tego rodzaju transportowanych towarów. Popularność zyskały również systemy zarządzania oparte na chmurze, jak na przykład Portal Przewoźnika od AsstrA, rozwiązania do monitorowania i wymiany informacji pomiędzy dostawcami i innymi uczestnikami łańcucha dostaw.

– Pandemia zmieniła nasze myślenie. Po pierwsze, zdaliśmy sobie sprawę jak ważny jest kontakt z klientem. Po drugie, że konieczne jest zminimalizowanie czynnika ludzkiego, dlatego też oferujemy dostawy multimodalne w oparciu o transport kolejowy. I wreszcie, że nie należy się skupiać wyłącznie na jednej opcji dostawy, a rozważyć kilka możliwych schematów – mówi Mark Risemberg, Integrated Solutions Manager.

### Zawirowania w transporcie morskim

Rynek transportu morskiego napotkał w ciągu ostatnich trzech lat wiele trudności. Rosnące stawki za transport spowodowały, że import towarów z Chin stał się niekorzystny. Natomiast spadający popyt i ograniczenia Covid zachwiały procesami produkcyjnymi i handlowymi.

– Sytuacja w globalnym transporcie morskim pokazuje, że słabnący popyt na fracht nadal wywiera presję na obniżenie

stawek. Stawki za fracht morski znacznie wzrosły w okresie COVID-19, osiągając najwyższy poziom od 12 lat w związku z gwałtownym wzrostem globalnego popytu i opóźnień w łańcuchach dostaw. Tym samym maksymalna wartość Global Container Freight Index osiągnęła poziom 10-11 tys. USD za kontener 40-stopowy jesienią 2021 r., 7-krotnie wyższy w stosunku do poziomu z początku 2020 r. Latem 2022 r. stawki transportowe, które podczas globalnej pandemii wzrosły do rekordowych poziomów, zaczęły spadać. Globalny indeks frachtu kontenerowego w maju 2023 r. spadł o ponad 80% w ciągu ostatniego roku. Tym samym Freightos Baltic Global Container Index pokazuje, że rynek jest na poziomie z początku 2020 r.: średnia wartość indeksu to 1400-1500 USD za 40-stopowy kontener – podkreśla Elena Vysotskaya, Marketing Analyst.



## Pozytywne zmiany

Covid-19 przyspieszył rozwiązywanie istniejących już wcześniej wyzwań związanych z łańcuchem dostaw i podkreślił znaczenie widoczności, zrównoważonego rozwoju oraz cyfryzacji. W przeszłości redukcję kosztów

można było osiągnąć dzięki dłuższemu czasowi realizacji i niskim kosztom siły roboczej. Elastyczność, przejrzystość, automatyzacja i rozwój personelu będą teraz kluczem do lepszego podejmowania decyzji i usprawnienia zintegrowanych przepływów pracy w łańcuchu dostaw. I



Transport morski jest to najstarsza, aktualnie najtańsza i najbardziej rozwinięta pod kątem infrastruktury gałąź transportu

Fot. Pheabay

# Z AZJI DO POLSKI

Planując import towarów z Azji do Polski można mieć do czynienia z różnymi nieprzewidywanymi zdarzeniami. Proces ten jest skomplikowany, ponieważ towar musi spełniać wiele norm europejskich nim zostanie dopuszczony do obrotu.

– Import nie jest najłatwiejszym przedsięwzięciem, gdyż każdy towar zakupiony w krajach trzecich musi spełniać normy europejskie określone w różnych dyrektywach i to na importerze właśnie spoczywa odpowiedzialność weryfikacji, czy owe normy zamówiony przez niego produkt spełnia. Każdy sprowadzany towar może zostać zrewidowany przez Urząd Celný, a w przypadku wykrycia nieprawidłowości koszty związane z ich naprawieniem, często dyskwalifikują opłacalność przedsięwzięcia – mówi Emilia Rogalska,

dyrektor ds. przewozów samochodowych i multimodalnych w firmie BGT sp. z o.o.

Planując dostawy należy zwracać uwagę na aspekty nie zależne od zamawiającego. – Import nie jest najłatwiejszym przedsięwzięciem, gdyż każdy towar zakupiony w krajach trzecich musi spełniać normy europejskie określone w różnych dyrektywach i to na importerze właśnie spoczywa odpowiedzialność weryfikacji, czy owe normy zamówiony przez niego produkt spełnia. Każdy sprowadzany towar może zostać zrewidowany przez Urząd Celný,

a w przypadku wykrycia nieprawidłowości koszty związane z ich naprawieniem, często dyskwalifikują opłacalność przedsięwzięcia. – dodaje przedstawicielka firmy.

Import z Azji można zaplanować wykorzystując różne formy transportu. Najstarszą oraz najtańszą z nich jest fracht morski jednak obarczony jest on dużym ryzykiem ponieważ porty morskie są przeładowane kontenerami.

– Swoją drogę w transporcie z Chin rozpoczęliśmy od przewozów kolejowych, z tego względu zdecydowana większość naszych klientów to również fani przewozów kolejowych i takich realizujemy ilościowo niemal tyle co kolejowych, pozostają one jednak na drugim miejscu w rankingu popularności wśród naszych klientów. W generalnym ujęciu transport morski jest tym dominującym, z wielu po-

**T**owar zakupiony w krajach trzecich musi spełniać normy europejskie określone w różnych dyrektywach i to na importerze właśnie spoczywa odpowiedzialność weryfikacji, czy owe normy zamówiony przez niego produkt spełnia.

wodów: jest to najstarsza, aktualnie najtańsza i najbardziej rozwinięta pod kątem infrastruktury gałąź transportu – zaznacza Emilia Rogalska z firmy BGT. I



Część oficjalną zakończyło uroczyste przecięcie wstęgi

## NAPĘDZANY ZIELONĄ ENERGIĄ

Przyszłość logistyki, rozwój w oparciu o nowe technologie oraz zmiany, jakie nastąpią w biznesie – to główne tematy poruszane podczas otwarcia nowego terminalu w Toruniu.

**T**o już 18. placówka w sieci terminali DB Schenker w Polsce. Nowa inwestycja, warta ponad 50 mln zł, zlokalizowana jest w Toruniu, przy ul. Przelot 74, w strefie inwestycyjno-logistycznej Toruń Wschód.

Oficjalne otwarcie terminalu miało miejsce 12 maja. Udział w nim wzięli zarówno przedstawiciele DB Schenker, władze samorządu lokalnego, reprezentanci uczelni i mediów, jak i goście specjaliści, w tym Jowita Michalska, założycielka Digital University, organizatorka konferencji Masters&Robots oraz ambasadorka Singularity Group w Polsce.

### Jeden z 18. w sieci

– Cieszę się, że Toruń wzmacnia naszą sieć dystrybucyjną, stając się jednocześnie kolejną poważną inwestycją w ciągu ostatnich czterech lat w tym obszarze.

*We wszystkich przedsięwzięciach stawiamy sobie trzy istotne cele: aby budowane obiekty były przyjazne i bezpieczne dla pracowników, aby były maksymalnie wydajne pod kątem operacyjnym i służyły biznesowi oraz, co ważne, aby spełniały*

**J**uż w drugiej połowie 2023 r. terminal w Toruniu będzie wykorzystywał wyłącznie zieloną energię pochodzącą w 100% z farm wiatrowych i fotowoltaicznych. To już piętnasty terminal DB Schenker napędzany zieloną energią.

### NOWY TERMINAL DB SCHENKER W TORUNIU

- Na działce liczącej blisko 41 tys. m<sup>2</sup> powstała hala przeładunkowa o powierzchni operacyjnej ponad 4800 m<sup>2</sup> i nowoczesne biuro z zapleczem socjalno-sanitarnym dla pracowników i dostawców, które stanowi dodatkowe 660 m<sup>2</sup>.
- Terminal wyposażony jest w 54 doki dla pojazdów ciężarowych oraz specjalną rampę, służącą do ich odśnieżania. Dodatkowo, na terenie obiektu znajduje się stacja ładowania samochodów elektrycznych.
- Obiekt zlokalizowany jest tuż przy węźle Lubicz autostrady A1. Znajduje się w pobliżu głównych szlaków komunikacyjnych, z dogodnym połączeniem praktycznie w każdym kierunku, co ma wpływ na sprawne i niezakłócone dostawy towarów.
- Budynek został wyposażony m.in. w zintegrowany system sygnalizacji świetlnej, obejmujący rampę i doki, aby wzmocnić bezpieczeństwo przy rozładunku czy załadunku przesyłek.
- W projekcie uwzględniono rozwiązania oszczędzające wodę czy np. energooszczędne, automatyczne oświetlenie LED. Terminal wyposażony jest w nowoczesny system BMS (Building Management System), pozwalający na sprawne monitorowanie i zarządzanie zasobami energii.
- Budynek powstawał zgodnie z zasadami BREEAM i jest obecnie w trakcie certyfikacji. Nie licząc kierowców – dostawców firmy – pracować będą tam 53 osoby.
- Terminal został wybudowany we współpracy z Panattoni.





Na uczestników wydarzenia czekała wycieczka po terminalu

najwyższe środowiskowe standardy. To jest powód do dumy, ale też nasz wkład w realizację ambitnego globalnego celu, czyli osiągnięcia zeroemisyjności do roku 2040 – skomentował powstanie terminalu, a przy tym politykę firmy, Piotr Zborowski, CEO North & East Europe w DB Schenker.

Z kolei Władysław Kiczak, Vice President Land Transport Cluster Northeast Europe w DB Schenker uważa, że nowy oddział w sieci logistycznej DB Schenker nie tylko zwiększa możliwości operacyjne firmy, ale stwarza również szanse na rozwój biznesu obecnych i potencjalnych klientów. – Dzięki nowej lokalizacji jeszcze bardziej zwiększamy częstotliwość połączeń i skracamy logistyczny dystans pomiędzy nadawcami i odbiorcami przesyłek, zwłaszcza w centralnej Polsce. Terminal cross-dockinowy w Toruniu wyróżnia doskonałe położenie, w pobli-

**D**zięki nowej lokalizacji DB Schenker jeszcze bardziej zwiększy częstotliwość połączeń i skróci logistyczny dystans pomiędzy nadawcami i odbiorcami przesyłek, zwłaszcza w centralnej Polsce.

żu głównych szlaków komunikacyjnych, z dogodnym połączeniem praktycznie w każdym kierunku. Nowy obiekt to też nowoczesne, przyjazne i bezpieczne miejsce pracy dla naszych pracowników, kierowców i przewoźników – podsumowuje.

## O najwyższych standardach

Na uczestników wydarzenia czekała również wycieczka po nowym terminalu, podczas której mogli z bliska zobaczyć, jak funkcjonuje ten nowoczesny obiekt zaprojektowany



Gościem specjalnym była Jowita Michalska, założycielka Digital University, organizatorka konferencji Masters&Robots oraz ambasadorka Singularity Group w Polsce

zgodnie z zasadami ergonomii oraz z myślą o ograniczaniu wpływu na środowisko. Już w drugiej połowie 2023 r. terminal w Toruniu będzie wykorzystywał wyłącznie zieloną energię pochodzącą w 100% z farm wiatrowych i fotowoltaicznych. To już piętnasty

terminal DB Schenker napędzany zieloną energią. Obiekt ubiega się o certyfikację BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method), która określa najwyższe standardy w zakresie ekologii i komfortu użytkownika. |

**ASSTRA**  
ASSOCIATED TRAFFIC AG



**CARING. CONNECTING.  
DELIVERING.**



✉ [sales@asstra.pl](mailto:sales@asstra.pl) ☎ +48 22 59 29 500





Centrum w DACHSER Erlensee w pobliżu Frankfurtu nad Menem, Niemcy – dzięki centralnej lokalizacji w regionie Ren-Men i operacjom obsługi terminalowej działającym od poniedziałku do soboty, jest ono ważnym hubem dla transeuropejskich przesyłek żywności

# 10 LAT EUROPEAN FOOD NETWORK

## SILNA I NIEZAWODNA SIĘĆ DLA EUROPY

Od 2013 roku, europejska sieć partnerska zajmująca się transportem drobnicowym w kontrolowanej temperaturze, z powodzeniem się rozwijała i zbudowała silną pozycję na rynku. Obecnie składa się z 23 partnerów obsługujących regularne połączenia pomiędzy 34 krajami europejskimi.

Przygotowanie regionalnych i międzynarodowych potraw wymaga dostępności wielu produktów, a klienci uważają za oczywiste, że potrzebne składniki i świeże warzywa i owoce są dostarczane przez sprzedawców detalicznych z ich regionu, Europy i świata. Z kolei producenci i sprzedawcy detaliczni są zainteresowani zaspokajaniem bardziej wymagających trendów żywieniowych konsumentów. To wyjaśnia, dlaczego nie myślą już według kategorii krajowych, jak to miało miejsce przez dziesięciolecia, zwłaszcza w branży spożywczej. Oczekują niezawodnych usług logistycznych na skalę międzynarodową, kompleksowej obsługi w poszczególnych krajach oraz jednolitych standardów w fizycznym łańcuchu dostaw i logistyce informacji. Nadrzędnym celem całego procesu jest zapewnienie, że przesyłki żywności w Europie będą transportowane szybko, regularnie i z zachowaniem wysokiej jakości. Tak by dotrzeć do

klientów końcowych z zachowaniem maksymalnej świeżości.

Właśnie takie założenia przyświecają European Food Network, europejskiej sieci dostaw świeżych produktów żywnościowych, która w tym roku obchodzi dziesiątą rocznicę powstania. W 2013 roku dwuna-

**N**adrzędnym celem łańcucha dostaw jest zapewnienie, że przesyłki żywności w Europie będą transportowane szybko, regularnie i z zachowaniem wysokiej jakości. Tak by dotrzeć do klientów końcowych z zachowaniem maksymalnej świeżości. Właśnie takie założenia przyświecają European Food Network.

stu uznanych dostawców logistyki żywności z całej Europy, w tym DACHSER, połączyło siły, tworząc European Food Network. Ich celem była fuzja regionalnego know-how i mocnych stron odnoszących sukcesy firm rodzinnych i zintegrowanie ich w ogólnoeuropejską sieć logistyczną.

## Sieć, która nigdy nie śpi

Sieć ta umożliwia producentom pierogów w Niemczech zaopatrywanie swoich klientów we Francji, tak samo niezawodnie, jak swoich lokalnych dystrybutorów i sprzedawców detalicznych. W ten sam sposób producenci hiszpańskich specjalności dostarczają swoim partnerom w Austrii produkty tej samej jakości, co handlowcom w Polsce. European Food Network zapewnia również znaczny wzrost wydajności. Pod przewodnictwem operacyjnym DACHSER, sieć wykorzystuje linię produktów *vivengo* do transportu drobnicowego w kontrolowanej temperaturze. Dzięki ustalonym czasom tranzytu dostawcy usług logistycznych odbierają przesyłki eksportowe od swoich klientów, przekazują je innym firmom partnerskim, a jednocześnie dystrybuują swoje przesyłki eksportowe we własnym regionie do firm detalicznych, restauracji, hurtowników i przemysłu przetwórczego. Asortyment produktów jest duży i zróżnicowany. Przewożone

artykuły obejmują mięso i wędliny, nabiał, wino i alkohole wysokoprocentowe, pieczywo i wyroby cukiernicze, produkty *convenience* i żywność specjalistyczną oraz artykuły spożywcze.

W ciągu dziesięciu lat European Food Network była stale rozbudowy-

wana i udoskonalana. Obecnie liczy ona 23 firm członkowskich łączących rynki 34 krajów. Jednym z kamieni milowych jest uruchomienie w 2016 roku europejskiego hubu spożywczego w DACHSER Erlensee, niedaleko Frankfurtu nad Menem. Dzięki centralnej lokalizacji w regionie Ren-Men i operacjom obsługi terminalowej działającym od poniedziałku do soboty, DACHSER Erlensee jest ważnym hubem dla transeuropejskich przesyłek żywności. Pozwoliło to zoptymalizować czas tranzytu, co oznacza, że towary są w drodze średnio o jeden dzień krócej – znaczna oszczędność czasu w przypadku świeżych produktów. Co więcej, DACHSER Food Logistics odbiera również towary od klientów w soboty w ramach usługi weekendowej. Towary są dostarczane następnego dnia roboczego: kolejny sposób na optymalizację czasu transportu.

Oprócz fizycznej sieci, umiejętności technicznych operatorów logistycznych i specjalnie przeszkolonych kierowców, ogromna siła sieci wynika z jednolitych standardów i połączonych w sieć systemów informatycznych. Na tej podstawie firma partnerska odbierająca towar może płynnie przejmować przesyłki eksportowe jako zamówienie, niezależnie od tego czy towary te są przeznaczone do Lizbony, Katowic czy Edynburga. Wysokie standardy jakości w European Food Network stanowią silny element jednoczący. Transport żywności w kontrolowanej temperaturze – od bardzo świeżych po temperaturę pokojową

## W drodze do 34 krajów

Dzięki wysokiej gęstości sieci, dysponując 2,31 mln m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej do przechowywania żywności i około 12 tys. pojazdów chłodniczych, każdy z 23 jej partnerów może zaoferować swoim klientom regularne połącze-



*European Food Network zapewnia znaczny wzrost wydajności. Pod przewodnictwem operacyjnym DACHSER, sieć wykorzystuje linię produktów vivengo do transportu drobnicowego w kontrolowanej temperaturze*

**W** 2013 roku dwunastu uznanych dostawców logistyki żywności z całej Europy, w tym DACHSER, połączyło siły, tworząc European Food Network. Ich celem była fuzja regionalnego know-how i mocnych stron odnoszących sukcesy firm rodzinnych oraz zintegrowanie ich w ogólnoeuropejską sieć logistyczną.



*Dzięki wysokiej gęstości sieci, dysponując 2,31 mln m<sup>2</sup> powierzchni przeznaczonej do przechowywania żywności i około 12 tys. pojazdów chłodniczych, każdy z 23 jej partnerów może zaoferować swoim klientom regularne połączenia o ustalonym czasie tranzytu między 34 krajami europejskimi*

– podlega kompleksowemu zarządzaniu jakością przez wykwalifikowany personel pod kontrolą zintegrowanych procesów kontrolowanych przez IT w ponad 200 lokalizacjach magazynowych certyfikowanych do przechowywania żywności w Europie.

nia o ustalonym czasie tranzytu między 34 krajami europejskimi. Każdego roku, w sposób opłacalny, w ramach sieci dostarczanych jest ponad pół miliona przesyłek żywnościowych do firm detalicznych, restauracji, hurtowni i firm twórczych w przemyśle spożywczym.

kiedy zakłócone łańcuchy dostaw, lockdowny i czasowe zamknięcia granic również wywarły presję na ogólnoeuropejską logistykę żywności. European Food Network udowodniła swoją wartość w tych trudnych warunkach i była w stanie nadal dostarczać produkty o oczekiwanej jakości.

Alfred Miller, dyrektor zarządzający DACHSER Food Logistics i współzałożyciel European Food Network, uważa, że w roku jubileuszu sieć jest również bardzo dobrze przygotowana do konsolidacji logistyki żywności w Europie.

– Jesteśmy przekonani, że eksport żywności będzie nadal oferował bardzo duże możliwości wzrostu, a rynek – czyli europejscy producenci żywności, dystrybutorzy i detaliści – wymaga wysokiej jakości i opłacalnych usług. To właśnie w tym obszarze European Food Network może i będzie nadal służyć jako silny i niezawodny fundament biznesu – podsumowuje Alfred Miller. |



Firma Materialise otrzymała ościeżnice ze stali nierdzewnej, które pasują do nowoczesnie wyposażonego centrum kompetencji metalowych

## „HIGIENA PRODUKCJI” DLA FIRMY HIGH-TECH

W NOWYM CENTRUM METALOWYM FIRMA MATERIALISE GMBH ZASTOSOWAŁA BRAMY SZYBKOBIEŻNE EFAFLEX ODDZIELAJĄCE OBSZARY MONOPRODUKCYJNE.

Czynienie świata lepszym i zdrowszym miejscem jest częścią codziennej działalności Materialise. Od ponad trzech dekad firma otwiera nowe obszary zastosowań dla wysoce innowacyjnego potencjału druku 3D. Liczne rozwiązania programowe oraz usługi projektowe i poligraficzne odzwierciedlają kreatywność i umiejętności naukowe pracowników Materialise. Stanowią one otwartą i elastyczną platformę dla rynków o wysokich standardach jakości, takich jak technologia medyczna, przemysł motoryzacyjny, lotniczy, sztuka i wzornictwo oraz dobra konsumpcyjne. Firmy z tych branż, dzięki wiedzy Materialise, tworzą przełomowe aplikacje druku 3D.

**W** nowym centrum kompetencji metalowych w Bremie, na powierzchni produkcyjnej 1700 m<sup>2</sup>, produkowane są m.in. prototypy. Dziewięć bram szybkobieżnych od EFAFLEX oddziela od siebie poszczególne obszary, gwarantując wytwarzanie jednego rodzaju produktu w każdym z nich.

### Jakość na pierwszym miejscu

– Ścisłe zamknięcie poszczególnych stref produkcyjnych jest dla nas bardzo ważne – mówi kierownik techniczny Sascha Schmidt, opisując ważny unikalny punkt sprzedaży Materialise GmbH: – Zawsze używamy tego samego metalu na danej maszynie. Mieszanie, choćby najmniejsze, nie może mieć miejsca w przypadku produktów dla naszych klientów. Wyjaśnia, że Materialise pracuje dla dużych producentów lotniczych, dla przemysłu moto-

#### MATERIALISE GMBH

Firma high-tech zatrudniająca ponad 2000 pracowników na całym świecie, z siedzibą w Belgii. Niemieckie oddziały znajdują się w Gilching koło Monachium i w Bremie. Spółka zależna ACTech GmbH utrzymuje niemiecki oddział we Freibergu. Materialise jest światowym liderem w dziedzinie wytwarzania przyrostowego i rozwoju rozwiązań programowych do wytwarzania przyrostowego (AM). Posiadając największy w Europie park maszynowy złożony z własnych drukarek 3D, obsługuje przede wszystkim sektor motoryzacyjny, lotniczy i medyczny.

Ponad 30 lat doświadczenia w branży przyczyniło się do powstania wielu rozwiązań programowych oraz usług projektowych i drukarskich, które poprawiają życie ludzi i nadają kształt nauce oraz struktur, które m.in. dosłownie startują i pomagają badać Ziemię z kosmosu.

ryzacyjnego, a także dla klientów końcowych. Warunkiem są czyste materiały.

– Dziewięć szybkobieżnych bram rolowanych EFA-SRT® ECO firmy EFAFLEX stanowi tym samym ważny element wyposażenia budynku. Z naszymi dostawcami robimy to samo, co z naszymi produktami. Jakość jest zawsze na pierwszym miejscu – wyjaśnia Sascha Schmidt. – Przywiązujemy dużą wagę również do obsługi posprzedażowej. Dzięki firmie EFAFLEX wszystko przebiega rewelacyjnie.

### Wszystko jest jak zwykle: super

Sascha Schmidt dodaje, że podczas swojej kariery zawodowej w różnych firmach widział wiele różnych bram. Oczywiście są budżety, których trzeba się trzymać. – Ale jak się kupuje tanio, to się kupuje dwa razy – twierdzi.

Szybkobieżne bramy rolowane EFA-SRT® ECO przekonują doskonałym stosunkiem ceny do jakości. Specjalne przygotowania instalacji nie są konieczne dzięki oszczędzającej miejsce konstrukcji, jak np. bardzo wąskie ramy boczne. Dzięki temu brama EFA-SRT® ECO jest bardziej uniwersalna niż jakakolwiek inna brama rolowana.

Przemyślana konstrukcja prowadnicy po bokach płaszcza bramy zapobiega niepożądanym wymianom powietrza w przypadku różnic ciśnienia. Standardowe skrzydło bramy rolowanej EFAFLEX jest całkowicie przezroczyste i standardowo wyposażone w listwy ostrzegawcze. Firma Materialise otrzymała ościeżnice ze stali nierdzewnej, które pasują do nowoczesnie wyposażonego centrum kompetencji metalowych. Wszystkie drzwi są wystarczająco szerokie, aby wygodnie przetransportować duże urządzenia do poszczególnych pomieszczeń.

– W przypadku bramy zewnętrznej EFA-SST® Essential, która służy do dostarczania materiałów i maszyn – oprócz szybkości – ważne są także inne właściwości – mówi kierownik techniczny. – Dla nas ważne jest, aby bramy były szczelne, co gwarantuje utrzymanie odpowiedniego ciśnienia powietrza w pomieszczeniu. Mamy też klimatyzowane pomieszczenia, w których temperatura wynosi od 20-25 st. C.

Klimatyzacja połączona jest z wentylacją i wyciągiem gazów ochronnych, takich jak argon i azot. Jest to zatem zagadnienie bardzo złożone – zwraca uwagę Sascha Schmidt. – Kierujący zamówieniami przedstawiciel handlowy firmy EFAFLEX wie o czym mówi. To on zwrócił mi uwagę na ważne fakty. Naprawdę sprostał naszym bardzo szczególnym wymaganiom. Również podczas montażu nie było kwestii, która nie zostałaby uwzględniona. Dla mnie wszystko było idealne, tak jak zawsze – podsumowuje. |



W Polsce najwięksi międzynarodowi armatorzy obsługują obecnie 100% polskiego handlu zagranicznego

Fot. GCT

## SPEDYTORZY LICZĄ STRATY

75% przedstawicieli branży spedycji i logistyki uważa, że spadła konkurencyjność ich firmy, 60% boryka się z problemami wywołanymi opóźnieniami w dostawach towarów, a 81% uważa, że traci klientów na rzecz armatorów – tak wynika z ankiety przeprowadzonej wśród przedstawicieli branży.

Badanie, które zostało zrealizowane na zlecenie Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, sprawdziło jak obowiązujące od 2009 r. rozporządzenie, wyłączone armatorów z ogólnych reguł konkurencji obowiązujących w Unii Europejskiej (*Consortia Block Exemption Regulation*, tzw. rozporządzenie CBER), wpłynęło na działalność polskich przedsiębiorstw z sektora TSL. To rozporządzenie, wprowadzone po raz pierwszy w 2009 r., dało armatorom swobodę w realizacji przejęć, fuzji czy współpracy *joint venture*, bez zważania na ograniczenia związane z ochroną konkurencji. W Polsce najwięksi międzynarodowi armatorzy obsługują obecnie 100% polskiego handlu zagranicznego. Również kontenery przeładowywane w polskich portach pochodzą z statków oceanicznych konsorcjów, tworzonych przez armatorów (tzw. *alliance'ów*) i są obsługiwane przez krajową branżę spedycyjną.

### Czy na kolejnane 5 lat?

O ewentualnym przedłużeniu rozporządzenia CBER na kolejne 5 lat postanowi w przyszłym roku Komisja Europejska. Gdyby ta decyzja zależała od krajowych przedstawicieli branży, rozporządzenie przestałoby obowiązywać w 2024 r. Przeciwnym kontynuacji wyłączenia armatorów spod

reguł konkurencji rynkowej jest aż 92% respondentów. Dodatkowo, ankietowani przedsiębiorcy uważają, że administracja państwowa, w tym organy ochrony konkurencji, powinni włączyć się do rozmów o przyszłości przewozów kontenerowych: aż 93% z nich jest zadania, że zaangażowa-

**O** ewentualnym przedłużeniu rozporządzenia CBER na kolejne 5 lat postanowi w przyszłym roku Komisja Europejska. Gdyby ta decyzja zależała od krajowych przedstawicieli branży, rozporządzenie przestałoby obowiązywać w 2024 r.

nie ze strony interesariuszy jest konieczne, aby rozporządzenie nie było przedłużone.

Jeśli Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji Komisji Europejskiej zadecyduje o wydłużeniu CBER na następne pięć lat, według 67% respondentów ta decyzja będzie miała niekorzystny wpływ na aktywność ich firm.

### Już teraz

Reperkusje rozporządzenia CBER odczuwa w codziennej działalności biznesowej 87% badanych, a 84% ocenia je negatywnie. Ponad połowa (51%) z nich uważa, że przedsiębiorstwo, w którym pracują, poniosło straty

finansowe w wyniku obowiązywania rozporządzenia. Estymowana średnia wartość strat finansowych, określona na podstawie wskazań respondentów, kształtowała się na poziomie niemal 20% zysków firmy wypracowanych w ciągu ostatnich trzech lat. Inne konsekwencje rozporządzenia CBER, które są odczuwane przez respondentów to: utrata klientów (43% wskazań), problemy w kontaktach z klientami (40%), pogorszenie biznesowych relacji z przewoźnikami (61%) oraz kary od klientów związane z opóźnieniami (18% odpowiedzi). – *Jako Polska Izba Spedycji i Logistyki od lat podnosimy kwestię nierównowagi na rynku transportu kontenerowego, która powstała w efekcie wdrożenia rozporządzenia CBER. Trzy alianse, w których działa 10 największych przewoźników, mają ponad 80% całego rynku przewozów kontenerowych. Ta sytuacja, co widać po wynikach ankiety, po prostu szkodzi polskim przedsiębiorstwom* – tłumaczy Juliusz Skurewicz, sekretarz rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

### Apel do ministra

Przedstawiciele PISiL zaapelowali już do Ministerstwa Infrastruktury oraz Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o wywarcie wpływu na Komisję Europejską, aby wyłączenia wynikające z rozporządzenia CBER nie były przedłużane na kolejny okres. Ostatni raz decyzja o kontynuacji CBER została podjęta w 2020 r. przy sprzeciwie przytłaczającej większości branży. Tyłko przewoźnicy kontenerowi byli za utrzymaniem korzystnego dla nich *status quo*.

Badanie „Jak rozporządzenie wyłączone armatorów spod unijnego prawa dot. konkurencji wpływa na polskie firmy?” zostało przeprowadzone w okresie kwiecień-maj 2023 r. Respondentami byli przedstawiciele krajowej branży transportowej zrzeszeni w Polskiej Izbie Spedycji i Logistyki. Odsetek odpowiedzi wyniósł 40%. Do przeprowadzenia badania wykorzystano ankietę online, która pozwoliła zebrać odpowiedzi od szerokiej grupy odbiorców. W ankiecie wzięli udział przedstawiciele zarówno dużych przedsiębiorstw, zatrudniających więcej niż 250 pracowników (46%), jak i mniejszych firm – do 50 osób (było ich 32%). |

*Polska Izba Spedycji i Logistyki*



OPWS 2022 wprowadzają wyłączenie odpowiedzialności spedytora za załadunek i rozładunek towaru, chyba że zleceniobiorca z własnej woli, z uwagi na specyfikę świadczonej usługi (np. przesyłka drobnicowa) podejmie się tej czynności

# NOWE WZORY UMÓW POMOGĄ SPEDYTOROM

Zerwane łańcuchy dostaw, opóźnienia czy nieprzewidziane przeszkody na trasach, to tylko niektóre z wyzwań, z jakimi na co dzień mierzy się krajowa branża spedycji. Przygotowana przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki najnowsza wersja Ogólnych Polskich Warunków Spedycji 2022 pomoże krajowym firmom nawigować w nowej, transportowej rzeczywistości.

Ogólne Polskie Warunki Spedycji 2022 (OPWS 2022) to najnowsza edycja zbioru postanowień dotyczących praw i obowiązków dla firm z branży spedycji przy zawieraniu umów z kontrahentami. Jasne określenie warunków współpracy między spedytorem a zleceniodawcą jest szczególnie istotne teraz, kiedy po gwałtownych zaburzeniach spowodowanych pandemią oraz wojną w Ukrainie, branża transportowa na nowo określa zasady działania.

– *Od ostatniego, opublikowanego przez PISiL, wzoru umowy minęło ponad 10 lat. Obecna sytuacja w branży, tak samo jak w całej gospodarce, jest diametralnie inna. Z jednej strony wdrażane są innowacyjne rozwiązania technologiczne, z drugiej codziennością są zakłócenia w łańcuchu*

*wypracowane przez prawników, wspólnie z ekspertami i praktykami branży – mówi Marek Tarczyński, przewodniczący Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.*

## Bez automatycznej zgody

Jedną z takich praktycznych regulacji dotyczy sposobu akceptacji umów, które w branży najczęściej są zawierane mailowo, w odpowiedzi na ofertę złożoną zleceniodawcy przez spedytora. Zgodnie z zapisami kodeksu cywilnego, jeśli strony pozostają w stałych stosunkach biznesowych, brak niezwłocznej odpowiedzi na przedstawioną ofertę oznacza jej akcep-

cję czynników operacyjnych i rynkowych. Często się zdarza, że klienci składając ofertę narzucają niekorzystne dla drugiej strony warunki. Dlatego w OPWS 2022 znalazły się postanowienia zabezpieczające przed automatycznym akceptowaniem oferty zleceniodawcy, co chroni spedytorów m.in. przed nierealnymi terminami wykonania usługi, karami umownymi czy znacznym zwiększeniem zakresu odpowiedzialności.

## Gdzie jest granica odpowiedzialności

Właśnie zapisy dot. odpowiedzialności zostały znacznie zmodyfikowane w stosunku do wcześniejszej wersji. Przede wszystkim rozszerzony został katalog przesłanek, które zwalniają spedytora z odpowiedzialności. Nowe postanowienia obejmują wyłączenia szkód powstałych m.in. w wyniku przerwania lub ryzyka zerwania łańcucha chłodniczego, działania siły wyższej (określonej przez katalog otwarty), czy opóźnień spowodowanych nieterminową pracą terminalu kontenerowego. – *Wprowadzenie kolejnych regulacji jest podyktowane doświadczeniami spedytorów, takimi jak brak współpracy*

**N**owe postanowienia obejmują wyłączenia szkód powstałych m.in. w wyniku przerwania lub ryzyka zerwania łańcucha chłodniczego, działania siły wyższej, czy opóźnień spowodowanych nieterminową pracą terminalu kontenerowego.

*dostaw, które byłyby nie do wyobrażenia w 2012 r. Dokument ma na celu wsparcie firm spedycyjnych w bieżącej działalności oferując gotowe, praktyczne regulacje*

*tację. Ten zapis stanowi spore wyzwanie dla przedsiębiorców zwłaszcza teraz, przy wysokiej częstotliwości wysyłanych ofert, wynikającej z dynamicznie zmieniających*

przewoźników przy udostępnianiu odczytów z urządzeń rejestrujących temperaturę podczas przemieszczania przesyłki, brak przepustowości terminali. Pandemia oraz działania wojenne przekładają się na wiele niespodziewanych czynników w branży logistycznej, ograniczając możliwości korzystania z infrastruktury, za które firma spedycyjna nie może ponieść odpowiedzialności – tłumaczy Juliusz Skurewicz, sekretarz rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki.

OPWS 2022 wprowadzają także ważne dla branży, bo mające praktyczne zastosowanie, wyłączenie odpowiedzialności spedytora za załadunek i rozładunek towaru, chyba że zleceniobiorca z własnej woli, z uwagi na specyfikę świadczonej usługi (np. przesyłka drobnicowa) podejmie się tej czynności.

## Transport intermodalny: doprecyzowany

Nowością w porównaniu z poprzednią edycją OPWS jest cały rozdział dotyczący transportu intermodalnego, w którym jest również zawarty słowniczek poszczególnych pojęć. Dodatkowo, została uregulowana także kwestia zabezpieczenia towarów. – Zgodnie z opracowanymi wy-

tycznymi, odpowiednie zamknięcie oraz zabezpieczenie przesyłki intermodalnej należy do obowiązków zleceniodawcy. Przesyłkę warto zabezpieczyć m.in. poprzez podanie operatorowi numeru plomby kontenerowej. W przypadku uszkodzenia przesyłki, ten numer pozwoli na ustalenie przez spedytora na jakim etapie transportu doszło do szkody i kto za nią odpowiada – wyjaśnia Skurewicz.

## Jak dobrze się rozliczyć

W ciągu ostatnich lat dochodziło do wielu sporów o rozliczenia między spedytorami a zleceniodawcami. Dotyczyły one przede wszystkim nadplanowych usług nieobjętych ustalonym wynagrodzeniem, ale poniesionych przez spedytora ze względu na dodatkowe koszty wynikające z realizacji zlecenia (np. opłaty za przetrzymanie kontenera czy przesyłki). Stąd OPWS 2022 jasno i wyczerpująco opisują zasady rozliczeń między stronami oraz przyznają spedytorowi m.in. możliwość wymagania zaliczki lub żądania bezpośredniej wpłaty na rzecz podwykonawcy spedytora. Wdrożenie tych postanowień, może okazać się bardzo korzystne, w przypadku rozliczenia wysokich kosztów demurrage lub detention, które

Fot. Pixabay



Przesyłkę intermodalną zleceniodawca powinien zabezpieczyć m.in. poprzez podanie operatorowi numeru plomby kontenerowej

zazwyczaj stanowią ogromne obciążenie dla firmy spedycyjnej.

## Wzór, nie prawo

OPWS 2022 są rekomendowanym zbiorem postanowień oraz regulacji i nie stanowią przepisów prawa. Jeśli mają być obowiązujące, powinny być odpowiednio włączone do umowy, a zadbanie o ich uwzględnienie w finalnym kontrakcie leży po stronie spedytora. Pełna treść dokumentu OPWS 2022 zamieszczona jest na stronie: <https://pisil.pl/opws-2022-2/>



Potrzebujesz wiarygodnego Partnera, który zapewni Ci ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej przewoźnika drogowego?



Starasz się o licencję przewoźnika drogowego i chcesz zabezpieczyć płynność finansową firmy

Zapytaj pośrednika InterRisk o ofertę [interrisk.pl/znajdz-agenta](https://interrisk.pl/znajdz-agenta)

### Dlaczego warto wybrać InterRisk?

**30 lat** doświadczenia na polskim rynku

blisko **3 mln** osób objętych ochroną ubezpieczeniową

Stabilny finansowo partner – współczynnik wypłacalności **151,8%**

Sprawną likwidacją szkód

Jesteśmy częścią Vienna Insurance Group wiodącej grupy ubezpieczeniowej w Europie

Źródło: Sprawozdanie wypłacalności i kondycji finansowej InterRisk w 2022 roku oraz dane własne

Wyłączenia i ograniczenia odpowiedzialności są zawarte w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej zawodowej przewoźnika drogowego zatwierdzonych uchwałą nr 01/10/05/2022 Zarządu InterRisk TU S.A. Vienna Insurance Group z 10 maja 2022 r. dostępnych na stronie [www.interrisk.pl](https://www.interrisk.pl).

InterRisk Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Vienna Insurance Group z siedzibą w Warszawie przy ul. St. Noakowskiego 22, wpisana do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000054136, NIP 526-00-38-806, o kapitale zakładowym w kwocie 137.640.100,00 PLN (opłacony w całości), prowadząca działalność ubezpieczeniową i reasekuracyjną w oparciu o zezwolenie Ministra Finansów DU/905/A/KP/93 z 5 listopada 1993 r.

Propozycja ma charakter wyłącznie informacyjny i nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 kodeksu cywilnego.



*Takim ubezpieczycielom jak InterRisk, firmy z branży TSL najczęściej powierzają pod opiekę nieruchomości, flotę, urządzenia i maszyny, wyposażenie biur i magazynów. Również ładunki w magazynie czy będące w trakcie transportu*

Fot. Seifert

# POD SKRZYDŁAMI INTERRISK,

## CZYLI OCHRONA UBEZPIECZENIOWA NA WIĘKSZOŚĆ NIEPRZEWDZIANYCH ZDARZEŃ

InterRisk jest jednym z wiodących ubezpieczycieli majątkowych, należącym do Vienna Insurance Group (VIG), lidera w Europie Środkowo-Wschodniej. Spółka jest obecna w Polsce od 1993 roku i już dobrze znana na rynku. Od lat ubezpiecza klientów z branży TSL, którzy najczęściej powierzają jej pod opiekę swoje obiekty i mienie. O współpracy, wyzwaniach i potrzebach najemców magazynów i firm transportowych mówi Andrzej Wysmulek, dyrektor Departamentu Ubezpieczeń Odpowiedzialności Cywilnej InterRisk.

Na wstępie naszej rozmowy chciałam zapytać z jakiego rodzaju ochrony ubezpieczeniowej InterRisk najczęściej korzystają operatorzy logistyczni i firmy transportowe?

Firmy z branży TSL najczęściej powierzają nam pod opiekę nieruchomości, flotę, urządzenia i maszyny, wyposażenie biur i magazynów. Również ładunki w magazynie czy będące w trakcie transportu. Listę zamykają ubezpieczenia NNW kierowcy i NNW pracowników oraz gwarancje ubezpieczeniowe, które cieszą się obecnie bardzo dużą popularnością na rynku.

Czy ubezpieczenie mienia obejmuje większość nieprzewidzianych zdarzeń?

Ochrona standardowo obejmuje uszkodzenie, jak i utratę mienia w wyniku działania pożaru, wybuchu, dymu, sadzy, zjawisk atmosferycznych, kradzieży z włamaniem, rabunku czy aktów wandalizmu. Tak szerokie pokrycie daje ubezpieczenie mienia od wszystkich ryzyk plus ubezpieczenie utraty zysku w następstwie szkody w majątku. Pod ochroną znajdują się nie tylko budynki i ich wyposażenie czy środki obrotowe, ale także maszyny oraz pojazdy wykorzystywane w obrębie nieruchomości, jak i mienie pracowników.

Istotnym zagadnieniem dla branży transportowej są ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Proszę krótko o nich opowiedzieć.

Najbardziej popularnym rozwiązaniem jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu towarów w ruchu krajowym i/lub międzynarodowym. Z uwagi na długoletnie doświadczenie, InterRisk oferuje szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej, który w zależności od potrzeb czy wymogów ubezpieczającego i na jego wniosek, może być rozszerzany poprzez zastosowanie kilkudziesięciu szczególnych klauzul, m.in. klauzuli przewoźnika w ruchu kabotażowym czy rzadko występującej na rynku klauzuli tzw. przewoźnika umownego. Obejmuje ona ochroną odpowiedzialność cywilną firm w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, które zawarły z ubezpieczycielem umowę ubezpieczenia OC spedytora. Z kolei to ostatnie obejmuje ochronę

w przypadku szkód, które powstały w wyniku niewykonania lub nienależytego wykonania czynności spedycyjnych w trakcie trwania umowy.

**W ubiegłym roku InterRisk wdrożył także nowość w zakresie OC dla firm transportowych? Jakiego obszaru ona dotyczy?**

Zaoferowaliśmy firmom ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej przewoźnika drogowego

wiem rozpocząć działalność bez zamrażania własnego kapitału. Jednocześnie uzyskanie gwarancji w instytucji finansowej zwiększa wiarygodność podmiotu na rynku. Dodam, że od wielu lat utrzymujemy ścisłą współpracę ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD), które zrzesza największą liczbę podmiotów działających w branży transportowej. Dzięki gwarancjom InterRisk firmy zrzeszone mogą dokonywać przewozu towarów pod osłoną karnetów TIR oraz przy zabezpieczeniu



Andrzej Wysmułek

**N**ajbardziej popularnym rozwiązaniem jest ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu towarów w ruchu krajowym i/lub międzynarodowym.

zawierane w związku ze spełnieniem wymogu minimalnej zdolności finansowej, określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady Europy (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 roku. Zawarcie tego ubezpieczenia jest konieczne do otrzymania licencji

w postaci Gwarancji Wspólnej Procedury Tranzytowej (WPT). Przewoźnicy mogą dokonywać międzynarodowego transportu towarów, bez konieczności opłaty cła i podatków na granicy państw, przez które wiedzie szlak transportowy. Gwarancjami zabezpieczamy także agencje i składy oraz magazyny celne.

**Zakres ubezpieczenia firm może być rzeczywiście szeroki. Czy to oznacza dla Państwa duże wyzwania, aby zapewnić właściwą ochronę ubezpieczeniową najemcom magazynów i firmom spedycyjnym?**

Mówiąc o wyzwaniach należy wspomnieć, że wiele firm z sektora logistyki i transportu ma własne magazyny i budynki biurowe (lub są najemcami takich obiektów) z dużą liczbą środków obrotowych. Na terenie magazynów wysokiego składowania zgromadzone są bardzo różnorodne towary, często łatwopalne. Dlatego wyzwaniem jest ocena ryzyka. Samo wysokie składowanie wymaga odpowiednio dostosowanych systemów sygnalizacji lub gaszenia pożaru. W zależności od usytuowania magazynu zdarzają się problemy z zaopatrzeniem w wodę do gaszenia pożaru. W ocenie ryzyka, oprócz tych właśnie aspektów, zwracamy uwagę również na konstrukcję budynków czy organizację pracy. Korzystamy przy tym z merytorycznego wsparcia naszych inżynierów zajmujących się oceną ryzyka. Przeprowadzają oni lustrację ubezpieczonego mienia bezpośrednio w lokalizacji klienta. Celem takiego audy-



Na terenie magazynów wysokiego składowania zgromadzone są bardzo różnorodne towary, często łatwopalne. Dlatego wyzwaniem jest ocena ryzyka. Samo wysokie składowanie wymaga odpowiednio dostosowanych systemów sygnalizacji lub gaszenia pożaru

Fot. Arveto

transportowej. Produkt uwzględnia zmiany prawne jakie zostały wprowadzone w stosunku do pojazdów o dmc w przedziale 2,5-3,5.

**Wspomniał Pan również, że w ostatnim czasie szczególną popularnością cieszą się gwarancje ubezpieczeniowe. Jakie korzyści mają przedsiębiorstwa z ich posiadania?**

Gwarancje ubezpieczeniowe InterRisk pozwalają firmom przede wszystkim zachować lepszą płynność finansową przez dłuższy czas. Klienci mogą bo-

**D**zięki gwarancjom InterRisk firmy zrzeszone mogą dokonywać przewozu towarów pod osłoną karnetów TIR oraz przy zabezpieczeniu w postaci Gwarancji Wspólnej Procedury Tranzytowej (WPT).

Ponadto umożliwiają one prowadzenie działalności, zabezpieczając płatności wobec Skarbu Państwa za długi celne i inne zobowiązania powstałe w okresie trwania gwarancji, upraszczając procedury celne oraz umożliwiając stosowanie odroczonego terminu płatności z tytułu cła i podatków.

tu, oprócz kompleksowego rozpoznania ryzyka, jest współpraca i pomoc klientowi w wyznaczeniu aktualnych zagrożeń oraz techniczne wsparcie, które pozwala lepiej zabezpieczyć mienie przed ewentualnymi szkodami.

■ Dziękuję za rozmowę.

*Finansowanie faktur zapewnia firmom stałe wpływy na konto i chroni przed utratą płynności niedużym kosztem w stosunku do standardowego kredytu*

Fot. Freepik



## O KREDYT DLA FIRM CORAZ TRUDNIEJ – CZYM GO ZASTĄPIĆ?

Firmy coraz rzadziej sięgają po zewnętrzne finansowanie, a zdobycie go staje się coraz trudniejsze. Zgodnie z danymi NBP, w tym kwartale widoczne jest zaostrzenie warunków udzielania kredytów dla sektora MŚP. W tej sytuacji firmy poszukujące finansowania muszą szukać alternatyw.

**W** drugiej połowie 2022 roku popyt na rynku kredytów i pożyczek napędzały przede wszystkim przedsiębiorstwa. Zgodnie z danymi Związku Firm Pośrednictwa Finansowego, była to jedyna kategoria sprzedażowa, w której odnotowano wzrost w stosunku do roku poprzedniego. Obecny upływa jednak pod znakiem spadków, o czym świadczą wyniki najnowszego badania sytuacji na rynku kredytowym autorstwa NBP. Wskazuje on na utrzymujący się od początku roku spadek popularności kredytów w sektorze przedsiębiorstw, szczególnie wśród małych i średnich firm. Dodatkowo, wszystkie banki zapowiedziały zaostrzenie kryteriów udzielania kredytów każdego typu w II kwartale tego roku. W kategorii kredytów firmowych zmiany dotyczyć mają wyłącznie sektora MŚP.

*– Obecnie kredyt jest nie tylko droższy, ale też coraz trudniej go uzyskać. A to nie koniec przeszkód. Starania o finansowanie tego typu mogą podjąć wyłącznie firmy z kilkuletnim stażem i stabilne finansowo, których obrót przekłada się na wystarczającą zdolność kredytową. Kryteria wstępne w przypadku usługi faktoringu są łagodniejsze – sfinansowanie faktury nie wymaga zdolności kredytowej ani długiego stażu działalności*

– tłumaczy Kamil Nowak, Head of Sales w Transcash.eu.

### Faktoring jako alternatywa dla kredytu

W Polsce finansowanie faktur to nadal stosunkowo niszowa usługa, jednak jej popularność systematycznie rośnie. Tylko w I kwartale 2023 roku skorzystało z niej ponad 22 tysięcy firm, a obroty usługodawców sięgnęły 114 mln zł (dane Polskiego Związku Faktorów).

Faktoring pozwala odzyskać pieniądze z faktury nawet w dniu jej wystawienia. To rozwiązanie jest szczególnie przydat-

ne, gdy firma w związku z długimi terminami płatności czeka na środki nawet kilkadziesiąt dni. Cała procedura od zgłoszenia po wypłatę zwykle odbywa się online, a finansowanie może dotyczyć tylko jednej lub wielu faktur.

Finansowanie faktur zapewnia firmom stałe wpływy na konto i chroni przed utratą płynności niedużym kosztem w stosunku do standardowego kredytu. Zgodnie z raportem GrantThornton „Wpływ podwyżek stóp procentowych na koszty finansowe przedsiębiorstw w Polsce”, w połowie 2022 roku średnie oprocentowanie kredytów firmowych wyniosło 8,7%, czyli najwięcej od 14 lat. Prowizja za usługi faktoringowe bywa nawet kilkakrotnie niższa.

*– Faktoring jest usługą niezależną od wzrostu stóp procentowych, a finansowanie jest ściśle powiązane z fakturami, jakie wystawiają przedsiębiorcy – komentuje ekspert – Prowizja w przypadku*

**F**aktoring pozwala odzyskać pieniądze z faktury nawet w dniu jej wystawienia. To rozwiązanie jest szczególnie przydatne, gdy firma w związku z długimi terminami płatności czeka na środki nawet kilkadziesiąt dni.

usług tego rodzaju zwykle waha się od około 3 do 7%, natomiast w faktoringu pełnym, pozwalającym finansować wszystkie faktury w relacji z wybranym kontrahentem, opłatę zazwyczaj można negocjować – dodaje.

usług tego rodzaju zwykle waha się od około 3 do 7%, natomiast w faktoringu pełnym, pozwalającym finansować wszystkie faktury w relacji z wybranym kontrahentem, opłatę zazwyczaj można negocjować – dodaje.

## Leasing niezmiennie na topie

Ogromnie popularną formą finansowania środków trwałych przez firmy, w szczególności z sektora transportu, pozostaje leasing. W 2022 roku korzystało z niego 29% małych i 38% średnich przedsiębiorstw (raport „Mikro, małe i średnie firmy o usługach finansowych 2022” Indicator i ZBP).

Choć polski rynek leasingu jako całość nie urósł znacząco rok do roku, spore wzrosty odnotowano w kategorii finansowania samochodów ciężarowych. Łączna wartość sfinansowanych pojazdów tego typu w 2022 roku wyniosła 21 535 mln zł, co oznacza ponad 11-procentowy wzrost w stosunku do 2021 roku. Na ponad połowę tej kwoty złożyły się ciągniki siodłowe, 24% stanowiły naczepy i przyczepy, a 20% pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony.

Ekspert Polskiego Związku Leasingu prognozują, że rok 2023 upłynie pod znakiem znaczących wzrostów, które mogą sięgnąć nawet 9% dla całego sektora. Przyczynią się do nich przede wszystkim firmy z sektora MŚP, które w roku 2022 stanowiły aż 69% klientów leasingu.

Leasing jest łatwiej dostępny niż kredyt i pozwala ograniczyć inwestycje we flotę, co nie oznacza, że pozostaje

Fot. IVECO



Ogromnie popularną formą finansowania środków trwałych przez firmy z sektora transportu jest leasing – łatwiej dostępny niż kredyt i pozwala ograniczyć inwestycje we flotę. W 2022 r. korzystało z niego 29% małych i 38% średnich przedsiębiorstw

wali, że w roku 2022 raty nowo zawieranych umów były średnio o 35% wyższe w stosunku do tych już trwających. Ceny przedmiotów leasingu korelują z inflacją, więc pozostaną wysokie do chwili, gdy ona sama nie zmaleje.

## Jakie finansowanie wybrać dla firmy?

Różne formy finansowania dostępne na rynku odpowiadają na odmienne potrzeby firm.

– Faktoring zapewnia stałe i regularne wpływy na konto, dzięki czemu ułatwia

tc transcash

- Dbaj o bezpieczeństwo finansowe firm z branży TSL.
- Specjalizuje się w usługach finansowych, windykacyjnych i prawnych dla sektora transportu w relacjach międzynarodowych i krajowych.
- W 2022 r. kwota, na którą firma zrealizowała faktury od początku swojej działalności faktoringowej (kilkanaście lat) wyniosła 1 miliard złotych.

faktora warto zwrócić uwagę na to, czy wypłaca pełną kwotę brutto faktury i jak kształtują się opłaty za usługi dodatkowe, takie jak zwiększenie limitu czy windykacja należności – mówi Kamil Nowak.

Kredyt to racjonalny wybór w sytuacji, gdy firma potrzebuje dużego, jednorazowego zastrzyku gotówki. np. na inwestycje. W tym wypadku trzeba brać pod uwagę, że każdy z banków nieco inaczej liczy zdolność kredytową, więc warto porównywać oferty. Mimo wyższych rat, ogólny koszt finansowania będzie niższy w przypadku kredytu krótkoterminowego i to on jest najpopularniejszy wśród przedsiębiorców. Z kolei zalety leasingu są oczywiste – dzięki niemu przedsiębiorca nie musi inwestować w zakup pojazdów czy sprzętów niezbędnych do prowadzenia działalności. Przy wyborze leasingodawcy kluczowe są warunki, w tym wysokość wkładu własnego, okres spłaty i zasady ewentualnego wykupu.

Nic nie stoi na przeszkodzie, by finansować działalność przedsiębiorstwa z różnych źródeł. Kredyt otrzyma tylko firma, której wpływy są stałe, a faktoring pozwala utrzymać tę regularność dzięki szybkiemu finansowaniu wystawianych faktur. Dodatkowo nie wpływa na zdolność kredytową firmy, co może mieć znaczenie przy staraniu o finansowanie. Stałe wpływy to również wsparcie w regulowaniu zobowiązań wynikających z leasingu.

Transcash

Starania o kredyt mogą podjąć wyłącznie firmy z kilkuletnim stażem i stabilne finansowo, których obrót przekłada się na wystarczającą zdolność kredytową. Kryteria wstępne w przypadku usługi faktoringu są łagodniejsze.

odporny na zawirowania gospodarcze. Ekspert z Santander Leasing oszacował

utrzymanie płynności finansowej i pokrycie bieżących wydatków. Przy wyborze

Fot. Pixabay



Przy wyborze faktora warto zwrócić uwagę na to, czy wypłaca pełną kwotę brutto faktury i jak kształtują się opłaty za usługi dodatkowe, takie jak zwiększenie limitu czy windykacja należności



*Odpowiedzialność cywilna za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu nie jest zarezerwowana wyłącznie dla zawodowych przewoźników drogowych. Ponoś ją każdy podmiot, który umownie zobowiązuje się do wykonania drogowego przewozu towarów*

Fot. Pixabay

# UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ PRZEWOŹNIKA (OCP) JAKO ELEMENT MARKETINGU UBEZPIECZENIOWEGO

Celem ubezpieczenia jest zabezpieczenie się przed różnego rodzaju zdarzeniami. Przedmiotem ubezpieczenia może być majątek trwały, odpowiedzialność cywilna, pieniądze, zdrowie, życie, a nawet utracone korzyści. Pandemia koronawirusa i wojna w Ukrainie spowodowały wzrost kosztów i zmniejszenie dochodów. Zmieniło się również podejście do ubezpieczeń.

Obecnie klienci zabiegają o jak najniższe składki za ubezpieczenia, zaś zakłady ubezpieczeń niechętnie decydują się na ich obniżanie. Pośrednicy ubezpieczeniowi znaleźli się więc między młotem a kowadłem. Żeby zadowolić klientów bardziej dbają o niskie składki niż o dobrą ochronę ubezpieczeniową. Są przeciw „zawodowcami” i dość łatwo mogą stworzyć produkt ładny i tani, który nie ma dużej wartości ubezpieczeniowej. Takie podejście powoduje, że ubezpieczenie zatracą swoje pierwotne funkcje pełności i realności, a w wielu przypadkach stanowi jedynie element marketingu.

## Jakimi zasadami powinna kierować się instytucja ubezpieczenia?

Aby ubezpieczenie spełniło swoją funkcję, musi być oparte na zasadach: pełności i realności. Zasada pełności polega na tym, że ubezpieczenie powinno gwarantować pełną ochronę na wypadek zdarzeń, które mogą negatywnie wpłynąć na interes finansowy ubezpieczonego. Zasada realności to nic innego jak gwarancja otrzymania należnego odszkodowania. Obecne

podejście środowiska ubezpieczeniowego do ubezpieczeń transportowych pozwala na postawienie wniosku, że oferta adresowana do przewoźników i spedytorów nie kieruje się powyższymi zasadami i zatracą swoje pierwotne funkcje.

## Co stanowi przedmiot ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika?

Przedmiotem ubezpieczenia OCP jest nic innego jak odpowiedzialność cywilna przewoźnika, wynikająca z zawodowego wykonywania umów przewozu drogowego towarów. Wykonywanie transportu

mamy całą gamę przepisów regulujących prawa, obowiązki i odpowiedzialność przewoźnika. Wyznaczają one granice prawnej odpowiedzialności przewoźnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu. To właśnie ta odpowiedzialność stanowi przedmiot ubezpieczenia OCP.

Odpowiedzialność cywilna za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy przewozu nie jest jednak zarezerwowana wyłącznie dla zawodowych przewoźników drogowych. Taką odpowiedzialność ponosi każdy podmiot, który umownie zobowiązuje się do wykonania drogowego przewozu towarów. Podmiotem odpowiedzialności cywilnej może być więc firma logistyczna, spedytor, a nawet szewc, któ-

**P** przedmiotem ubezpieczenia OCP jest odpowiedzialność cywilna przewoźnika wynikająca z zawodowego wykonywania umów przewozu drogowego towarów. Wykonywanie transportu drogowego podlega ścisłym regulacjom prawnym.

drogowego podlega ścisłym regulacjom prawnym, zarówno administracyjnym jak też dotyczącym kwestii odpowiedzialności zawodowej. W transporcie drogowym

rzy w przewozie będą występować jako tzw. przewoźnicy umowni. Wystarczy, że zawrą umowę przewozu i zobowiążą się do dostarczenia towaru z punktu A do

punktu B i nie będzie prawnej przeszkody do uznania ich za przewoźnika.

Należy również wskazać, że w naszym kraju od lat utrwalił się pogląd, że ubezpieczenie OCP jest dedykowane wyłącznie przewoźnikom zawodowym, a więc tzw. przewoźnikom faktycznym. Instytucja przewoźnika umownego funkcjonuje dobre 15 lat, a polskie zakłady ubezpieczeń do dziś nie stworzyły produktu dla tego typu przewoźników. Środowisko pośredników ubezpieczeniowych próbuje eksperymentować z klasycznym produktem OCP, jednakże niski poziom wiedzy nie pozwala mu na stworzenie odpowiedniej oferty. Na rynku krążą więc polisy, które wręcz zaprzeczają zasadom pełności i realności ubezpieczenia.

## Dlaczego marketingowe podejście do ubezpieczenia nie gwarantuje realnej ochrony?

Według Philipa Kotlera, marketing można zdefiniować następująco:

– *Marketing to zarządzanie korzystnymi, a więc przynoszącymi zysk relacjami z klientem. Celem marketingu jest wytworzenie określonych wartości dla klientów i otrzymywanie w zamian określonych wartości od klientów.*

Pośrednicy ubezpieczeniowi chętnie korzystają z tej definicji. Analizy polis i ofert ubezpieczenia OCP potwierdzają jednak, że bliższe im jest przesłanie Philipa Kotlera zawarte w zdaniu pierwszym, niż cała definicja marketingu. Relacje budowane przez pośredników ubezpieczeniowych z przewoźnikami są zazwyczaj korzystne tylko dla nich, gdyż tylko im przynoszą pewny zysk. Za każdą zapłaconą składkę, niezależnie od jej wysokości, otrzymują bowiem od zakładów ubezpieczeń wynagrodzenie przewidziane i nie muszą się gimnastykować nad stworzeniem dobrej oferty. Wystarczy, że

## CDS KANCELARIA BROKERSKA

### Jerzy Różyk, szef zespołu, broker

Od ponad 36 lat związany z branżą ubezpieczeniową, w tym od 21 lat obsługuje podmioty sektora TSL w zakresie obsługi ubezpieczeń transportowych, szkód i roszczeń oraz diagnostyki ryzyka w transporcie. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe jak też obowiązujące w krajach Unii Europejskiej oraz ryzyka związane z oszustwami i kradzieżami w transporcie.

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

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



sprawnie zarządzają (żeby nie powiedzieć manipulują) relacjami z przewoźnikami by sprzedawać im swoje ubezpieczeniowe „widzi mi się”, często z niskim zakresem ochrony ubezpieczeniowej.

Ale jak wskazuje Philip Kotler, celem marketingu jest również wytworzenie określonych wartości dla klientów. W większości przypadków opisane powyżej podejście pośredników ubezpieczeniowych do ubezpieczenia OCP nie spełnia tego celu. Brakuje bowiem jednego elementu jakim jest „wytworzenie określonych wartości” dla przewoźnika. Określoną wartością jest tutaj ochrona ubezpieczeniowa oparta na zasadach pełności i realności.

## Przykłady marketingu ubezpieczeniowego

Umowy ubezpieczenia OCP zawierane 8 lat temu i wcześniej posiadały zapisy określające zakres ochrony ubezpieczeniowej. Nie było potrzeby „ukwiecania” ich, żeby spełniały swoją funkcję. Twar-

de zapisy w opcji 0:1 dawały pewność istnienia ochrony za określone zdarzenia losowe oraz na tej samej zasadzie kształtowały odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń. Nie było też dużego zainteresowania agentów i brokerów niszowymi ubezpieczeniami transportowymi, gdyż wymagały one szerokiej wiedzy z zakresu prawa transportowego i przewozowego.

Nadszedł jednak moment, gdy na branżę transportową ruszyła cała kawalkada agentów i brokerów ubezpieczeniowych nieznających specyfiki branży transportowej, potrzeb przewoźników i spedytorów oraz przepisów prawa, które określa zakres ich odpowiedzialności cywilnej. Brak wiedzy i profesjonalizmu został zastąpiony marketingiem. W zasadzie opartym jedynie na zarządzaniu korzystnymi relacjami z przewoźnikami w celu osiągnięcia zysku. Standardowe zapisy zostały zamieniane w klauzule, stworzono nowe klauzule, niektóre idiotyczne, inne niekoniecznie rozszerzające zakres ochrony ubezpieczeniowej, zaczęto konkurować składką za ubezpieczenie, w skrajnych przypadkach ukrywać pozytywne posiadanych przez przewoźników ubezpieczeń, a nawet podawać im fałszywe informacje o zakresie ochrony zawartej w posiadanych przez nich polisach OCP.

Żeby nie być ocenionym jako teoretyk ubezpieczeń transportowych, podam kilka przypadków marketingu opartego jedynie na sprzedaży ubezpieczeń transportowych w celu osiągnięcia zysku przez pośrednika ubezpieczeniowego. Komentarze zaczerpnięto z publikowanego przeze mnie na kanale LinkedIn cyklu „TSL-wrzutek. Jutro będzie lepiej”.

### PRZYKŁAD 1. KLAUZULA PARAMOUNT

Klauzula „kwiatek” z polisy OCP wystawionej przez polskiego ubezpieczyciela



Umowy ubezpieczenia OCP zawierane 8 lat temu i wcześniej posiadały zapisy określające zakres ochrony ubezpieczeniowej. Twarde zapisy w opcji 0:1 dawały pewność istnienia ochrony za określone zdarzenia losowe oraz na tej samej zasadzie kształtowały odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń

Fot. Mercedes Benz

za pośrednictwem jednego ze znanych brokerów:

**„KLAUZULA PARAMOUNT**

*Z zachowaniem pozostałych, niezmienionych niniejszą klauzulą postanowień umowy ubezpieczenia określonych we wniosku i w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia, strony postanowiły, że ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność cywilną przewoźnika za szkody rzeczowe – zgodnie z art. z 7 ust. 3 CMR - z tytułu zaniechania umieszczenia oświadczenia w liście przewozowym, przewidzianego w artykule 6. ust. 1 lit. k). Odszkodowanie z tytułu klauzuli niewykonania ograniczone jest do podlimitu sumy 25 000,00 EUR na jedno i wszystkie zdarzenia”.*

Zgodnie z art. 1 konwencji CMR, – konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

W naszej części Europy i na zachód nie ma kraju, który by nie przystąpił do konwencji CMR. Gdyby ktoś jednak chciał wozić towar do mniej znanych zakątków, może śmiało jechać do: Uzbekistanu, Turkmenistanu, Tadżykistanu, Kirgistanu, Kazachstanu, Gruzji, Armenii lub do mniej odległych jak Macedonia, Albania, czy Cypr. Może jechać nawet do: Tunezji, Syrii, Libanu, Jordanii i Iranu. Wszystkie te kraje przystąpiły do konwencji CMR i przewozy drogowe pomiędzy tymi krajami podlegają konwencji CMR.

Przy kontynentalnych przewozach, marketingowa Klauzula Paramount jest potrzebna jak ... siodło świni. Jadąc w głąb Europy, polski przewoźnik oprócz towaru nie musi zabierać jej ze sobą. Chyba, że zamierza wozić towary z Tajlandii do Laosu, z Zambii do Mozambiku lub z Paragwaju do Urugwaju, to wówczas

i owszem, dla podległości przewozu konwencji CMR miałoby sens zamieszczenie w liście przewozowym oświadczenia przewidzianego w artykule 6. ust. 1 lit. k) konwencji CMR.

A zastosowany sublimit? No cóż, może dawać ubezpieczycielowi prawo do ograniczenia udzielanej ochrony, gdyby się okazało, że list przewozowy nie zawiera takiego oświadczenia. Przepis art. 1 CMR może się wówczas pozasądowo nie obronić.

**PRZYKŁAD 2.  
KLAUZULA NIEROZSĄDNEGO  
WYBORU OSÓB TRZECICH**

O ile taki „kwiatek” może znaleźć swoje użycie, nie podejrzewam, aby taki zamiar mieli twórcy tego wynalazku. Brzmienie klauzuli wynika z ocenianej polisy OCP:

*„Z zachowaniem pozostałych, niezmienionych niniejszą klauzulą postanowień (...), strony postanowiły, że ochroną ubezpieczeniową obejmuje się odpowiedzialność cywilną ubezpieczającego z tytułu nierozsądnego wyboru osób trzecich*

**O** becne podejście środowiska ubezpieczeniowego do ubezpieczeń transportowych pozwala na postawienie wniosku, że oferta adresowana do przewoźników i spedytatorów nie kieruje się ani zasadą pełności, ani zasadą zasadności i zatracą swoje pierwotne funkcje.

*zgodnie z art. 16 ust. 2 CMR – wprowadza się podlimit (...).”*

**O czym pomyśli przewoźnik, jeżeli zaufa pośrednikowi a nie zna treści art. 16 ust. 2 CMR?**

Zapewne o tym, że chodzi o zlecenie przewozu fałszywemu przewoźnikowi – przynajmniej takie wrażenie miały osoby, które starały się zrozumieć znaczenie tej klauzuli. Podwykonawca jest dla przewoźnika osobą trzecią, a wybór oszusta zamiast prawdziwego przewoźnika jest zawyuczaj nierozsądny.

Art. 16 ust. 2 CMR może znaleźć za-

stosowanie, gdy dojdzie do przeszkody w dostarczeniu towaru (art. 14.1 CMR) lub odbiorca odmówi przyjęcia towaru (art. 15 CMR) i gdy przewoźnik nie otrzyma od nadawcy wymaganej instrukcji lub nie otrzyma jej w rozsądnym czasie. Zgodnie z przepisem może wówczas składować towar w magazynie zewnętrznym. W takim przypadku odpowiada za wybór osoby, której powierza dozór nad towarem w czasie składowania.

**Czy ochrona ubezpieczeniowa udzielana na podstawie ww. klauzuli pokryje szkodę, do której dojdzie w składowanym towarze z winy osoby trzeciej?**

Odpowiedzialność za szkodę powstałą w czasie dozoru sprawowanego przez osobę trzecią można przypisać przewoźnikowi jedynie, gdy ponosi on winę w wyborze tej osoby. Jeżeli przewoźnik odda towar na przechowanie osobie zawodowo zajmującej się magazynowaniem, praktycznie nie można go winać za wybór tej osoby i w konsekwencji przypisać mu odpowiedzialności za szkody w towarze powstałe w czasie jego przechowywania.

Jeżeli autor tej klauzuli prawidłowo zinterpretował art. 16 ust. 2 konwencji CMR, zapewne umiał ocenić skuteczność wprowadzonej klauzuli.

**W jakim celu ją zatem stworzył?**

Według mnie chodziło o wywołanie u ubezpieczonego mylnego wyobrażenia (wprowadzenie go w błąd), że uzyskuje ochronę na wypadek zlecenia przewozu fałszywemu przewoźnikowi. A takie zachowanie charakteryzuje przestępstwo oszustwa określone w art. 286 k.k.

**PRZYKŁAD 3.  
KLAUZULA SZKODY Z WINY  
OSOBY TRZECIEJ**

Treść znaleziona w polisie OCP jednego z przewoźników:

*„Pasikonik TU SA nie powoła się na postanowienia art. 17 ust. 2 konwencji CMR w celu zwolnienia od odpowiedzialności w oparciu o uznanie takiego wypadku ubezpieczeniowego za – okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec – lub (...) w sytuacji, gdy:*

*a) wypadek ubezpieczeniowy polega na wypadku drogowym środka trans-*



**CDS**  
ODSZKODOWANIA

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

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

---

**Ubezpieczenia transportowe:**

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

Szczegóły na: [www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)

**Kontakt:**

Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600

E-mail: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)

portu, zaistniałym z winy osoby trzeciej (również w sytuacji, gdy sprawca szkody pozostaje nieustalony).

(...) odpowiedzialność odszkodowawcza Pasikonik TU SA istnieje, z zachowaniem prawa regresu do osoby odpowiedzialnej za zaistnienie wypadku drogowego."

Wypadek drogowy z winy innego uczestnika ruchu drogowego faktycznie może stanowić „okoliczność, której przewoźnik nie mógł uniknąć i której następstwom nie mógł zapobiec” i stanowić przesłankę zwalniającą przewoźnika z odpowiedzialności za szkodę na podstawie art. 17.2 CMR.

OK. 1. Zakładając, że wypadek drogowy z winy osoby trzeciej stanowi taką „okoliczność”, stanowi też podstawę do zwolnienia przewoźnika z odpowiedzialności.

OK. 2. Pasikonik TU SA zgadza się wypłacić odszkodowanie pomimo braku odpowiedzialności przewoźnika za szkodę – często do określonego limitu.

Fajny gest ze strony ubezpieczyciela, zwłaszcza gdy klauzula nie jest olimitowana. Ale... jeżeli klauzula jest olimitowana, może to poważnie zagmatwać sytuację przewoźnika. Bowiemy za część szkody zapłaci zakład ubezpieczeń, a za pozostałą część przewoźnik nie będzie ponosił odpowiedzialności.

#### Z czym może się to wiązać?

Pokrycie części szkody przez ubezpieczyciela może być dla uprawnionego podstawą do uznania odpowiedzialności przewoźnika i pociągnięcia go do odpowiedzialności. A sam proces sądowy (niezależnie od wyroku) to dość poważne obciążenie. Przewoźnik nie będzie już mógł liczyć na zakład ubezpieczeń, bo ten już będzie poza swoją odpowiedzialnością umowną.

Po wypłaceniu odszkodowania prawo ubezpieczyciela do regresu do sprawcy wypadku istnieje i to w sumie wystarczy do spełnienia warunków klauzuli. Ale ... samo uzyskanie regresu nie jest wcale takie oczywiste. Adresat regresu może bowiem podnieść brak odpowiedzialności przewoźnika za szkodę zgodnie z art. 17.2 CMR i tym samym brak jego uprawnień do dochodzenia roszczeń od sprawcy wypadku. Istnieją zatem obawy, że w takim przypadku zakład ubezpieczeń będzie miał takie samo prawo do regresu jak przewoźnik, który nie ponosi odpowiedzialności za szkodę. Regresy niestety tak działają.

#### PRZYKŁAD 4. KLAUZULA PRZEKROCZENIA PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO

Klauzula przekroczenia przepisów ruchu drogowego to kolejne precyzyjne rozszerzenie ochrony ubezpieczeniowej stosowane przez pośredników ubezpieczeniowych. Tak brzmi jedna z ostatnio czytanych klauzul:

„Z zachowaniem pozostałych, niezmienionych niniejszą klauzulą postanowień umowy ubezpieczenia określonych we wniosku i w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia uzgadnia się, że na mocy niniejszej klauzuli ubezpieczyciel ponosi odpowiedzialność za szkody związane z przekroczeniem przepisów ruchu drogowego lub też z interpretacją przez policję jako niedostosowanie jazdy do warunków panujących na drodze, powodujących wypadek, kolizję lub katastrofę w ruchu lądowym. Limit od-

szkoda wyniesie 50.000 EUR, oszczędzi na odszkodowaniu 30.000 EUR.

Pośrednik ubezpieczeniowy zapewne myśli, że jeżeli zabukuje w polisie OCP już rozszerzonej o rażące niedbalstwo z limitem 50.000 EUR (a tak było w tym przypadku) dodatkową klauzulę przekroczenia przepisów ruchu drogowego z limitem 20.000 EUR, rozszerza zakres polisy OCP o dodatkową ochronę ubezpieczeniową. Ignorant nie wie, że limitem 20.000 EUR doprowadza do poważnego ograniczenia ochrony i przy niesprzyjających dla przewoźnika okolicznościach jego podejście może doprowadzić przewoźnika do straty. Przy szkodzie 50.000 EUR wyniesie ona aż 30.000 EUR. Niestety, to częste przypadki w polisach OCP.

Klauzula może stanowić uzupełnienie ochrony w polisie OCP, jeżeli ochrona ubezpieczeniowa nie obejmuje szkód powstałych wskutek rażącego niedbalstwa



Fot. Volvo

powiedzialności Ubezpieczyciela wynosi 20.000 EUR na jedno i wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia."

#### OPCJA 1.

Klauzula może stanowić uzupełnienie ochrony w polisie OCP, jeżeli ochrona ubezpieczeniowa nie obejmuje szkód powstałych wskutek rażącego niedbalstwa. Limit 20.000 EUR jest wprawdzie niski, ale umożliwi pokrycie szkód powstałych wskutek „przekroczenia przepisów ruchu drogowego” lub „niedostosowania jazdy do warunków panujących na drodze”, które to zachowania kierujących śmiało można uznać za rażąco niedbale.

#### OPCJA 2.

Jeżeli polisa OCP jest rozszerzona o szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa z limitem np. 50.000 EUR (często spotykany w polisach) lub wyższym, taka klauzula z limitem 20.000 EUR daje zakładowi ubezpieczeń możliwość ograniczenia odpowiedzialności w sytuacji, gdy do szkody dojdzie wskutek „przekroczenia przepisów ruchu drogowego” lub „niedostosowania jazdy do warunków panujących na drodze”. Zakład ubezpieczeń nie postawi wówczas przewoźnikowi zarzutu rażącego niedbalstwa i jeżeli

#### Apel do przewoźników i spedytorów!

Nie wybierajcie oferty spośród kilku przedstawionych Wam przez przygodnego agenta lub brokera ubezpieczeniowego. Wygooglujcie sobie takiego pośrednika ubezpieczeniowego, który jest kompetentny, posiada szeroką wiedzę z zakresu ubezpieczeń oraz prawa transportowego i potrafi stworzyć dla Was tę jedną ofertę, która ochroni Wasze interesy w razie „W”.

Pamiętajcie też o tym, żeby wybrać takiego agenta lub brokera ubezpieczeniowego, który zbuduje z Wami relacje nie tylko w celu osiągnięcia własnego zysku, ale również w celu wytworzenia dla Was określonej wartości. A taką jest ubezpieczenie, które zapewni Wam skuteczną ochronę i pozwoli na pokrycie szkody przez zakład ubezpieczeń. |

Jerzy Różyk  
ekspert ds. prawa przewozowego,  
oceny ryzyka w transporcie  
i ubezpieczeń transportowych  
CDS Kancelaria Brokera  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-spedytora.info](http://www.oc-spedytora.info)



Przy tworzeniu procedur onboardingu najważniejszą rzeczą jest dobrze opisane stanowisko pracy – czynności i narzędzia, a także to, co wiąże się z ich obsługą i wykonywaną pracą

Fot. Formika

## WYPADKÓW PRZY PRACY W MAGAZYNIE MOŻE BYĆ MNIEJ

W wypadkach przy pracy ginie nadal wiele osób. Choć wskaźnik wypadkowości maleje z roku na rok, to ciągle odnotowujemy tysiące zdarzeń rocznie. Jak podaje GUS, w roku 2022 wypadkom przy pracy uległo 66 606 osób.

**T**o i tak mniej o 3,2% niż w 2021 r. Jednakże zginęło 180 pracowników i aż 365 zostało ciężko zranionych, głównie w przemyśle, budownictwie, rolnictwie oraz w sektorze usług magazynowych. Główną przyczyną tych zdarzeń były nieprawidłowe zachowania oraz niewłaściwe posługiwanie się narzędziami pracy, a najczęstszą przyczyną była brawura. Nie rzadziej wynikało to z braku odpowiedniego wdrożenia pracownika do pracy i przygotowania go do obsługi stanowiska, na którym ma pracować. Jak prawidłowo przygotować proces wdrożenia pracownika do pracy i tym samym zminimalizować ryzyko wypadków? Wyjaśnia Piotr Rafalski, prezes Agencji Pracy Tymczasowej Formika.

### Konieczna rzetelna informacja

– Większość firm doskonale zdaje sobie sprawę, jak ważny jest proces onboardingu. Mają wypracowane procedury, których ściśle przestrzegają. Niestety nadal

spotykamy się na rynku z pośpiechem i brakiem uważności w tej, jakże ważnej materii. Część przedsiębiorstw, szczególnie te zatrudniające pracowników tymczasowych, informują ich pobieżnie na temat zasad bhp, czy ryzyk związanych z wykonywaniem określonych czynności. Tu nie tylko chodzi o obsługę maszyn, czy urządzeń, ale też właściwą postawę, aby np. nie narażać kręgosłupa na kontu-

zje. Przecież stworzenie prostych zasad wdrożenia pracownika do pracy nie jest niczym skomplikowanym – mówi Piotr Rafalski.

Niestety, pośpiech i koszty powodują, że niektórzy traktują proces wdrożenia do pracy pobieżnie, myśląc „jakoś to będzie” albo „jak nie wie, to niech pyta kolegów”. To nie jest rozwiązanie, a wręcz droga do katastrofy i ogromnego

Same uprawnienia, np. na wózki widłowe, nie czynią jego posiadacza dobrym operatorem



Fot. Rohlig SUUS

## FORMIKA AGENCJA PRACY TYMCZASOWEJ

Polska agencja pracy, specjalizująca się zarówno w międzynarodowym, jak i krajowym pośrednictwie pracy. Zajmuje się doradztwem zawodowym, pośrednictwem oraz leasingiem pracowniczym. Firma działa od roku 2017, z siedzibą w Łomiankach k/Warszawy.

ryzka, głównie narażenie zdrowia i życia ludzkiego. Wiadomo, że dział kadry i HR, które odpowiadają za procedury wdrożenia do pracy, często nie są rozbudowane i liczą od jednego do kilku pracowników, głównie w firmach małych i średnich. Z kolei menedżerowie operacyjni, pochłonięci procesami i pilnujący targetów, chcą mieć zapewnione ręce do pracy i poświęcają minimum czasu na kwestie związane z procedurami wdrożenia nowych osób do pracy.

## Jak poradzić sobie z onboardingiem?

– Ważne jest abyśmy stworzyli plan wdrożenia, krok po kroku jakie musi przejsz nowa osoba w firmie, aby zająć

**N**ajwiększym błędem jest ograniczanie się tylko do przedstawienia zasad bhp na papierze. To nie wystarczy! Jeśli ktoś nie ma żadnego doświadczenia w pracy z urządzeniami, szczególnie mechanicznymi, trzeba też sprawdzić faktyczne zdolności do obsługi tych urządzeń.

określone stanowisko pracy. Od samego początku, czyli przekroczenia bram zakładu, aż po ścieżkę ewakuacji. Nie bagatelizujmy kwestii, które są dla nas jako pracodawcy oczywiste, bo dla kogoś z zewnątrz wcale nie muszą być takie. Przy tworzeniu procedur onboardingu najważniejszą rzeczą jest dobrze opisane stanowisko pracy – czynności i narzędzia, a także to, co wiąże się z ich obsługą i wykonywaną pracą – wyjaśnia Piotr Rafalski.

## Kluczowe zasady wdrożenia pracownika do pracy

Na początku przedstawmy zasady wdrożenia, prześlijmy je pracownikowi wcześniej, aby mógł się z nimi zapoznać i przygotować się na ewentualne pytania, albo dodatkowy czas, który musi poświęcić na szkolenie. Przy tym warto dołączyć ważne informacje o firmie, o jej kulturze organizacyjnej i czym dokładnie się zajmuje dział, albo oddział, do którego

trafia pracownik. To pozwoli zrozumieć pracownikowi pewne procedury, które bez tej wiedzy mogłyby wydawać mu się dziwne.

Pamiętajmy o podstawowych rzeczach, w które powinien być wyposażony pracownik od pierwszych chwil na terenie zakładu pracy. Zadbajmy o wcześniejsze przygotowanie stanowiska pracy i narzędzi, wszelkich niezbędnych przepustek, kodów itp. Poświęćmy tyle czasu na szkolenie z obsługi urządzeń i maszyn, ile będzie potrzeba, abyśmy mieli pewność, że pracownik poznał dobrze ich zasady obsługi. Największym błędem jest ograniczanie się tylko do przedstawienia zasad bhp na papierze. To nie wystarczy! Jeśli ktoś nie ma żadnego doświadczenia w pracy z urządzeniami, szczególnie mechanicznymi,

trzeba też sprawdzić faktyczne zdolności do ich obsługi. Same uprawnienia, np. na wózki widłowe, nie czynią jego posiadacza dobrym operatorem.



Na początku przedstawmy zasady wdrożenia, prześlijmy je pracownikowi wcześniej, aby mógł się z nimi zapoznać i przygotować się na ewentualne pytania, albo dodatkowy czas, który musi poświęcić na szkolenie

Komunikacja! Nowi pracownicy mają często wiele pytań i wątpliwości. Bądźmy dla nich dostępnymi, wręcz zachęcajmy ich do dzielenia się swoimi uwagami. W pierwszych dniach pracy sprawdzaj-



Piotr Rafalski

my, jak sobie radzą nowo wdrożeni pracownicy i na bieżąco pomagajmy im przechodzić przez kolejne etapy przystosowania się do pracy w firmie.

## Standardy w praktyce

Ostatnia ważna rzecz, wypracujmy standardy wdrażania pracownika do pracy poprzez zaangażowanie kadry menedżerskiej oraz całego zespołu. Dzięki temu, zwiększymy zaangażowanie w przestrzeganie procedur, które zostaną wspólnie wypracowane, a praca na terenie zakładu będzie bezpieczna.

– Pamiętajmy o tym, że nie ma znaczenia czy to jest pracownik na umowę o pracę, czy tylko jest pracownikiem tymczasowym. Zasady bezpieczeństwa i wdrożenia do pracy powinny być jednakowe dla

wszystkich, bo od tego zależy nie tylko zaangażowanie i osiągnięte wyniki, ale przede wszystkim zdrowie wszystkich, których zatrudniamy – podsumowuje prezes Agencji Pracy Tymczasowej Formika. |

Polski holding logistyczny Colian Logistic wdraża pilotażowo e-CMR, by już teraz przygotować się do nadchodzących zmian. Firma postawiła na rozwiązanie hybrydowe, łączące dokumenty papierowe i cyfrowe



Fot. Colian

## PIONIERSKIE WDROŻENIE E-CMR W COLIAN LOGISTIC

Firma Colian Logistic uruchomiła pilotażowo elektroniczny list przewozowy (e-CMR) na trasie Polska-Wielka Brytania. Dzięki wdrożeniu czas obsługi dokumentów skrócił się średnio o 62,5%. To dopiero początek innowacji z e-CRM w Grupie Colian.

**W** przeciwieństwie do innych branż, które od lat stosują np. elektroniczne faktury, przewoźnicy nie mogą swobodnie korzystać z cyfrowych form dokumentów przewozowych. Dzieje się tak ze względu na bariery prawne. Sytuacja ma się zmienić wraz z nadchodzącymi regulacjami, które w 2025 roku mają umożliwić wykorzystywanie elektronicznego listu przewozowego (e-CMR) w całej Unii Europejskiej.

Jednak są organizacje, takie jak polski holding logistyczny Colian Logistic, które wdrażają pilotażowo e-CMR, by już teraz przygotować się do nadchodzących zmian. Firma postawiła na rozwiązanie hybrydowe, łączące dokumenty papierowe i cyfrowe. Wszystko po to, aby już teraz ograniczyć błędy ludzkie, obniżyć koszty zużycia papieru oraz, co najważniejsze – przyspieszyć rozliczenie usługi transportowej.

### Platforma Trans Assist w Colian Logistic

Wdrożenie e-CMR w Colian Logistic przeprowadzono w październiku 2022 roku. Zleceniodawcą była firma Colian, operatorem logistycznym – Colian Logistic, a odbiorcą – Colian UK.

Partnerem technologicznym w projekcie była firma Trans Assist (polska firma, która stworzyła platformę do generowania i obsługi elektronicznych listów przewozowych e-CMR wraz z pierwszym na rynku otwartym weryfikatorem e-cmr.eu), która

wdrożyła standardowy format komunikatu elektronicznej wymiany dokumentów (EDI) e-CMR UN/CEFACT na swojej autorskiej platformie. Służyła ona do uzupełniania, przechowywania i udostępniania danych, w terenie wykorzystano aplikację mobilną Trans Assist.

Koordynatorem wdrożenia było GS1 Polska, organizacja, która oferuje globalne rozwiązania komunikacyjne oraz standardy do jednoznacznej identyfikacji poszczególnych elementów na dokumencie e-CMR.

Pierwsze testy realizowano w ramach grupy Colian, na trasie Polska-Wielka Brytania. Zamiast trzech kopii dokumentu

**S**tandary, usługi i rozwiązania GS1 są tworzone po to, aby podnosiły efektywność, bezpieczeństwo i wiarygodność w łańcuchach dostaw w kanałach fizycznych i cyfrowych, w wielu różnych sektorach gospodarki.

e-CMR kierowca miał przy sobie tylko jedną kopię (na wypadek kontroli). To dlatego, że papierowy dokument jest ciągle obowiązkowy, a jego brak grozi nałożeniem kary finansowej.

Po dotarciu dostawy na miejsce odbioru pracownik magazynu Colian UK podpisywał pokwitowanie odbioru cyfrowo, z wykorzystaniem smartfona kierowcy. Następnie dokumenty trafiały do skrzynki mailowych wszystkich stron procesu. Dzięki temu dostawca, Colian Logistic, mógł rozpocząć fakturowanie usługi bez czekania na rozliczenie zwrotne od odbiorcy ładunku.

### Co dało wdrożenie e-CMR w Colian Logistic?

- | Skrócenie obsługi listu przewozowego ze średnio około 8 minut do 5 minut.
- | Szybszy proces rozliczania usługi transportowej.
- | Eliminację błędów i braków w dokumentacji.
- | Lepszą czytelność dokumentu, odporność na zniszczenie i zabrudzenie.
- | Większą wygodę użytkowników i łatwiejszą archiwizację dokumentów.

### Pilotaż otwiera drogę do eliminacji „papierologii” w kabinie

Wdrożenie pilotażowe przebiegło sprawnie, więc Colian Logistic, wraz z partnerami, kontynuuje wykorzystanie elektronicznej wersji listu przewozowego również na innych międzynarodowych trasach. Do celowo przewoźnik planuje zintegrować swój system TMS z Trans Assist. Wszystko po to, aby wyeliminować ręczne wpisywanie danych do platformy, a także przejść na Elektroniczną Wymianę Dokumentów (EDI) w zakresie e-CMR.

– e-CMR to na pewno przyszłość, więc mam nadzieję, że niebawem stanie się w pełni legalny. Warto jednak pamiętać, że to nie jedyny dokument występujący w transporcie. Mam nadzieję, że po CMR przyjdzie kolej na cyfryzację pozostałych. Liczę na to, że wszyscy przyjmą nową formę listu przewozowego tak jak robi to Colian Logistic, czyli szybko i z entuzjazmem – podsumowuje Sebastian Wiża, analityk TMS w Colian Logistic.

– Cieszymy się, że mogliśmy koordynować to wdrożenie, bo mamy świadomość, że to obecnie jedna z nielicznych tego typu inicjatyw w naszym kraju. Zachęcam do pilotażowych wdrożeń i przetestowania hybrydowego e-CMR bazującego na platformie Trans Assist – zauważa Agata Horzela, menedżer ds. standardów GS1 w TSL, GS1 Polska.

Więcej o korzyściach z wdrożenia e-CMR w Colian Logistic oraz o roli GS1 Polska w pracach na rzecz popularyzacji elektronicznego listu przewozowego w Polsce przeczytasz w case study wdrożenia. | Link do case study:

<https://cutt.ly/cww3pvsvf>



Budowany wiadukt drogowy we **Wręczyca** zastąpi przejazd w poziomie szyn



Budowa kładki na stacji **Chorzew Siemkowice**

# Kolej zmienia się dla pasażerów i przewozu towarów

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przy wsparciu finansowym z funduszy unijnych, modernizują linię kolejową nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli. Dzięki inwestycji podróżni zyskają lepszy dostęp do kolei, wzrośnie bezpieczeństwo na drogach i torach, a także ilość towarów transportowanych koleją. Postępują prace na odcinku Herby Nowe – Rusiec Łódzki. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.**

Zakończono już przebudowę stacji towarowych Wręczyca oraz Miedźno. Gotowa jest stacja kolejowa Herby Nowe, a ostatnie prace prowadzone są na stacjach Kłobuck, Działoszyn oraz Rusiec Łódzki. Na wszystkich obiektach wybudowano po dwa nowe perony oraz kładki nad torami, które wyposażone zostały w schody oraz windy. Taki sam zakres prac realizowany jest obecnie na stacji Chorzew Siemkowice.

Na szlaku Działoszyn – Chorzew Siemkowice i Chorzew Siemkowice – Rusiec Łódzki układane są nowe tory, montowana jest sieć trakcyjna. Postępuje przebudowa obiektów inżynierskich – m.in. mostu kolejowego nad Wartą w Działoszynie oraz wiaduktu kolejowego we Wręczyca.

Linia kolejowa nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli łączy województwo śląskie z łódzkim i jest fragmentem magistrali Śląsk – Bałtyk. Jej modernizacja jest ważna dla poprawy przewozów towarowych ze Śląska w kierunku portów morskich. Zwiększy się przepustowość trasy, co pozwoli na transportowanie koleją większej ilości towarów. Podróżni zyskają szybsze podróże – pociągi pasażerskie pojadą z prędkością do 140 km/h. Zakończenie inwestycji planowane jest na 2024 rok.



Montaż sieci trakcyjnej na szlaku **Chorzew Siemkowice – Działoszyn**



Stacja **Działoszyn**



Przebudowa mostu nad Wartą w **Działoszynie**

**Kolej.** DLA LUDZI, DLA BIZNESU

## Efekty inwestycji:

➤ [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

➤ [www.plk-inwestycje.pl](http://www.plk-inwestycje.pl)

➤ [www.portalpasazera.pl](http://www.portalpasazera.pl)

➤ [www.towarynatory.pl](http://www.towarynatory.pl)

➤ [www.mapadotacji.gov.pl](http://www.mapadotacji.gov.pl)

**lepszy dostęp do kolei** w regionie

**24 stacje i przystanki** dostępne dla wszystkich podróżnych

**szybki i sprawny transport** towarów koleją z prędkością do 120 km/h

**poprawa bezpieczeństwa** w ruchu kolejowym i drogowym

**ochrona środowiska naturalnego** – zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> i gazów cieplarnianych dzięki ograniczeniu transportu drogowego



Współpraca z liderami poszczególnych rynków pozwalają Rohlig SUUS Logistics na zwiększanie sieci transportowych oraz podnoszenie jakości serwisu



## NA LINII POLSKA-SKANDYNAWIA

Rohlig SUUS Logistics umacnia swoją pozycję w europejskim transporcie drogowym oferując codzienne połączenia ze Skandynawią – Szwecją i Norwegią. Dostawy te są realizowane przez oddział firmy w Szczecinie.

**N**a miejscu SUUS współpracuje z największym lokalnym podmiotem w branży i drugim co do wielkości pracodawcą w Szwecji, szwedzko-duńskim operatorem logistycznym PostNord, który tak jak polska firma, stawia na zrównoważony rozwój.

### Szybko i kompleksowo ze Skandynawią

Rohlig SUUS oferuje na tym kierunku nie tylko atrakcyjne stawki i kompleksową obsługę, ale również *transit time* wynoszący 2-4 dni robocze. Realizuje również połączenia do Norwegii – w tym przypadku czas transportu wynosi 4-7 dni roboczych. Kierunek skandynawski jest obsługiwany przez oddział firmy w Szczecinie, który niedawno zwiększył dwukrotnie powierzchnię magazynową i zdolności operacyjne w regionie.

– *W SUUS-ie regularnie zwiększamy liczbę połączeń w transporcie drogowym na terenie Europy. W ostatnim czasie uruchomiliśmy nowe połączenia na kierunku iberyjskim, a teraz stawiamy na Skandynawię* – mówi Piotr Szalkiewicz, dyrektor drobnicy międzynarodowej w Rohlig Suus Logistics. – *Zdajemy sobie sprawę z możliwości rozwoju, jakie zapewnia współpraca z krajami takimi jak Szwecja czy Norwegia, dlatego też zdecydowaliśmy się na zawiązanie aliansu z największym operatorem w tym regionie. Współpraca z liderami poszczególnych rynków pozwalają nam na zwiększanie sieci transportowych oraz podnoszenie jakości serwisu* – dodaje.

Rohlig SUUS Logistics oferuje połączenia z/do Bergen, Oslo, Helsingborga oraz Sztokholmu.

### Szczecińskie okno na Skandynawię

Rohlig Suus Logistics, obecny w województwie zachodniopomorskim od 2009 r., niedawno otworzył nowy magazyn w Szczecinie, znacznie zwiększając możliwości operacyjne w regionie. Co więcej, dzięki akwizycji firmy Expert, zajmującej się dostawami paletowymi na ostatniej mili, a także świadczącej usługi dodatkowe, takie jak wniesienie i montaż mebli czy instalacja sprzętu AGD i RTV, firma rozwinęła również zakres świadczonych usług w tym obszarze.

– *Województwo zachodniopomorskie jest naturalnym hubem logistycznym w kontekście wymiany handlowej z krajami skandynawskimi. Między in-*

*tem morskim do Polski, przeprowadzić procedurę celną, magazynować w szczecińskim oddziale, a następnie transportem drogowym przewieźć do Skandynawii, która jest miejscem docelowym* – dodaje.

### Skandynawski zrównoważony biznes

Rynek skandynawski słynie z prowadzenia biznesu zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, co jest także spójne z działalnością Rohlig SUUS Logistics. Kwestie ESG stanowią ważną część strategii biznesowej polskiego operatora logistycznego. 14 na 25 magazynów – w tym wspomniany obiekt w Szczecinie – posiada certyfikaty BREEAM potwierdzające, że budynki są przyjazne dla

**K**ierunek skandynawski jest obsługiwany przez oddział Rohlig SUUS w Szczecinie, który niedawno zwiększył dwukrotnie powierzchnię magazynową i zdolności operacyjne w regionie.

*nymi z tego powodu zdecydowaliśmy się na nowe inwestycje w tym regionie* – mówi Marcin Grzelak, Regional Director w Rohlig SUUS Logistics. – *Obecnie w Szczecinie dysponujemy 10 tys. m<sup>2</sup> powierzchni operacyjnej. Jednak usługi z zakresu logistyki kontraktowej (np. magazynowanie) to nie wszystko. Jako kompleksowy operator zapewniamy naszym klientom także ofertę z zakresu spedycji drogowej, morskiej, lotniczej kolejowej, a także usług celnych. Możemy przetransportować towar klienta z Dalekiego Wschodu np. transpor-*

*środowiska naturalnego i ludzi. W transporcie drogowym firma dba o pełne wypełnienie pojazdów. Aspekt ESG jest także ważny dla SUUS-a przy doborze partnerów biznesowych.*

– *Rozwój firmy w sposób zrównoważony jest niezwykle istotny zarówno dla SUUS-a jak i PostNord. Nasz partner dąży m.in. do zeroemisyjnego transportu w swojej działalności do 2030 roku. To był również jeden z powodów, dla którego zdecydowaliśmy się na współpracę z tym operatorem* – tłumaczy Piotr Szalkiewicz. |



*Jeden z głównych aspektów, który sprawia, że transport intermodalny jest atrakcyjny, to jego potencjał do rozwiązania problemu braku kierowców na rynku*

## TRANSPORT INTERMODALNY ODPOWIEDZIĄ NA WYZWANIA BRANŻY LOGISTYCZNEJ

W DOBIE PODWYŻEK KOSZTÓW I KRYZYSU KLIMATYCZNEGO

Nie ma wątpliwości, że międzynarodowa wymiana handlowa będzie nadal rosnąć, chociaż – być może – nie w tak dynamicznym tempie jak bezpośrednio po zakończeniu pandemii. Wraz z tym wzrostem wzrośnie również zapotrzebowanie na przewóz towarów. Jednak prostą konsekwencją tego zjawiska będzie pojawienie się problemów takich jak kongestia w transporcie drogowym oraz coraz wyższy poziom emisji zanieczyszczeń do atmosfery.

**T**ransport intermodalny odgrywa kluczową rolę w dzisiejszym sektorze transportowym i logistycznym, oferując wiele korzyści i potencjalnych zmian. Warto podkreślić, że jest to rozwiązanie niezwykle istotne, które może stanowić odpowiedź na wiele wyzwań z jakimi obecnie mierzy się branża. Jednakże, mimo potencjału, rozwój transportu intermodalnego w Polsce jest zbyt wolny, aby można było stwierdzić, że efektywnie wspiera i zmienia przemysł transportowy i logistyczny.

### Korzyści ekonomiczne i ekologiczne

Jednym z głównych aspektów, który sprawia, że transport intermodalny jest atrakcyjny, jest jego potencjał do rozwiązania problemu braku kierowców na rynku. W obliczu coraz większych trudności w pozyskiwaniu odpowiedniej liczby kierowców, wykorzystanie transportu intermodalnego może przynieść wielorakie korzyści. Może on poprawić komfort pracy kierowców, zmniejszyć emisję zanieczyszczeń powietrza i przyczynić się do optymalizacji kosztów transportu. Zamiast 40 tirów na drodze, możliwe jest

przewiezienie tej samej ilości towarów za pomocą 40 naczep na jednym pociągu intermodalnym. Takie podejście przyczynia się do zmniejszenia natężenia ruchu drogowego i zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko.

Dodatkowo, zarówno unijne zobowiązania, jak i indywidualne cele klimatyczne wielu przedsiębiorstw wymagają redukcji

**T**ransport intermodalny może poprawić komfort pracy kierowców, zmniejszyć emisję zanieczyszczeń powietrza i przyczynić się do optymalizacji kosztów transportu. Tę samą ilość towaru zamiast 40 tirami można przewieźć 40 naczepami umieszczonymi na pociągu intermodalnym.

emisji zanieczyszczeń. Transport drogowy, będący dominującą formą przewozu towarów, generuje znaczący udział w emisji gazów cieplarnianych. Dlatego konieczne jest poszukiwanie alternatywnych rozwiązań, które pozwolą zmniejszyć negatywny wpływ branży transportowej na środowisko naturalne.

W tym kontekście transport intermodalny wydaje się być jednym z rozwiązań, które może przynieść korzyści zarówno ekonomiczne, jak i ekologiczne.

ne. Kombinacja przewozów kolejowych i drogowych może znacząco przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu na drogach, ograniczenia korków i zatorów, co przekłada się na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Przeładunek ładunków z samochodów ciężarowych na pociągi pozwala również na efektywniejsze wykorzystanie

infrastruktury i zasobów. Dodatkowo, na odcinkach pierwszej i ostatniej mili można wykorzystywać ciągniki elektryczne. Pierwsze takie e-samochody ciężarowe są już we flocie Raben Transport.

### Wiele wyzwań

Niemniej jednak, transport intermodalny nie jest pozbawiony wyzwań. Istnieje wiele czynników, które utrudniają jego rozwój.

Firmy transportowe, takie jak Raben Transport, podejmują własne działania w celu promowania i rozwijania transportu intermodalnego. Wprowadzenie własnych pociągów wymaga jednak stopniowego wzrostu obrotów i zdobycia wystarczającej liczby klientów.

Niska przepustowość terminali, słaba jakość torów oraz niedostateczne inwestycje w infrastrukturę, dłuższy czas tranzytu, często wyższy koszt, wszystko to stanowi przeszkodę w pełnym wykorzystaniu potencjału tej formy transportu. Ponadto, niektóre branże i klienci mogą preferować bardziej elastyczne i szybkie rozwiązania, które oferuje transport drogowy.

## W Raben Transport

Obecnie transport intermodalny stanowi około 6% przewozów w Raben Transport. Przykładowo, wysyłamy ładunki do Niemiec: tygodniowo 40 naczep intermodalnych trafia ze Swarzędza do Dortmundu. Mamy plany, by na tym kierunku rozbudować swoją ofertę i pozyskać nowych klientów, a naszym celem jest podwojenie liczby wysyłanych naczep w skali roku. Warto nadmienić, że dysponujemy nowoczesnymi rozwiązaniami cyfrowymi, które pomagają obsługiwać taki transport. Inne oddziały Grupy Raben korzystają również z usług transportu kolejowego, takich jak chociażby trasy między Belgią a Włochami. Z kolei działalność naszej firmy w Austrii opiera się głównie na transporcie szynowym, co jest możliwe dzięki prokolejowej polityce rządu austriackiego. W Polsce jednakże przed branżą transportu intermodalnego jeszcze wiele pracy i wyzwań. Kluczem do sukcesu są inwestycje w infrastrukturę, priorytet dla

rozwoju kolejowego oraz odpowiednie dofinansowania dla branży transportowej.

## Niewykorzystany potencjał

Aby skutecznie promować transport intermodalny i zachęcać przedsiębiorstwa



*Transport drogowy, będący dominującą formą przewozu towarów, generuje znaczący udział w emisji gazów cieplarnianych. Dlatego, konieczne jest poszukiwanie alternatywnych rozwiązań*

do jego wykorzystania, konieczne jest wsparcie rządu, podejmowanie mądrych decyzji i inwestycje w infrastrukturę. Firmy transportowe, takie jak Raben Transport, podejmują własne działania w celu promowania i rozwijania transportu intermodalnego. Wprowadzenie własnych pociągów wymaga jednak stopniowego wzrostu obrotów i zdobycia wystarczającej liczby klientów. Zapewnienie stabilnego popytu i odpowiedniej ilości zleceń

przewozowych stanowi kluczowy czynnik sukcesu dla tego modelu.

Podsumowując, intermodal jest wciąż niewykorzystanym w pełni potencjałem dla sektora transportowego i logistycznego. Oferuje on wiele korzyści i możliwości zmiany w branży. Dlatego warto przyspieszyć jego rozwój, a w tym celu konieczne są inwestycje, wsparcie rządu oraz działania edukacyjne, aby efektywnie wykorzystać potencjał transportu intermodalnego. Tylko wtedy będziemy w stanie sprostać współczesnym wyzwaniom związanym z brakiem kierowców, kongestią drogową i redukcją emisji, osiągając pożądane rezultaty w sektorze transportowym i logistycznym. Osobiście wierzę, że biznes aż czeka, aby intermodal stał się kluczowym rozwiązaniem w transporcie międzynarodowym. I być może krajowym. Wewnętrznie podejmujemy wiele działań, aby tak właśnie się stało, ponieważ wierzymy, że idea, która zamyka się w hasło „Tiry na tory” jest dobrym rozwiązaniem. |

*Magdalena Szaroleta,  
Sales Director  
w firmie Raben Transport*



**Magdalena Szaroleta**



*Przeładunek towarów z samochodów ciężarowych na pociągi pozwala na efektywniejsze wykorzystanie infrastruktury i zasobów. Dodatkowo, na odcinkach pierwszej i ostatniej mili można wykorzystywać ciągniki elektryczne*



Fot. Pixabay

Wynagrodzenie wskazane przez podmiot powierzający pracę nie może być niższe niż wynagrodzenie pracowników wykonujących w tym samym wymiarze czasu pracy, czynności zawodowe porównywalnego rodzaju lub na porównywalnym stanowisku

# JAK ZATRUDNIĆ KIEROWCĘ SPOZA UE?

Jeden z palących problemów w branży transportowej stanowi obecnie brak rąk do pracy. Deficyt kierowców zawodowych jest odczuwalny jednak nie tylko w Polsce, ale i na całym świecie.

Z tego też względu firmy przewozowe poszukują wsparcia w państwach trzecich, co nie jest zresztą nową praktyką. Nie wolno natomiast zapominać, że zatrudnianie cudzoziemców spoza Wspólnoty Europejskiej wymaga dopełnienia dodatkowych obowiązków, których nie stosuje się względem obywateli UE.

## Wymogi wobec kierowców

Ogólne wymogi stawiane przed kierowcami, którzy chcą wykonywać zarobkowy przewóz drogowy w Polsce, reguluje art. 39a ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Jest to odpowiednio:

- 1) Ukończenie odpowiedniego wieku
  - a) 18 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
    - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
    - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
  - b) 21 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
    - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
    - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,

– C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,

– D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,

– D lub D+E, o ile przewóz jest wykonywany na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,

– D1 lub D1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,

c) 23 lata – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile

4) Brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

5) Uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej.

6) Ukończenie szkolenia okresowego.

## Krok pierwszy

**Uzyskanie zezwolenia jednolitego na pobyt czasowy i pracę lub oświadczenia o powierzeniu pracy cudzoziemcowi.**

Zezwolenie na pobyt czasowy i pracę, określane także jako zezwolenie jednolite, to dokument legalizujący pobyt

**Z**ezwolenie na pobyt czasowy i pracę, określane także jako zezwolenie jednolite, to dokument legalizujący pobyt i pracę cudzoziemca z państwa spoza UE w ramach jednej procedury.

uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną.

2) Posiadanie odpowiednich uprawnień do kierowania pojazdem samochodowym, określonych w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

3) Brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

i pracę cudzoziemca z państwa spoza UE w ramach jednej procedury. Jest to spore ułatwienie zarówno dla samego cudzoziemca, jak i jego pracodawcy, ponieważ wszystko można załatwić w tym przypadku w ramach jednego postępowania administracyjnego.

Zasady ubiegania się o zezwolenie na pobyt czasowy i pracę są regulowa-

ne w ustawie z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach. Jak wskazuje art. 114 ust. 1, zezwolenia takiego udziela się, gdy celem pobytu cudzoziemca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest wykonywanie pracy (na podstawie umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej). Do wydania zezwolenia jednolitego muszą zostać ponadto spełnione łącznie określone warunki, takie jak posiadanie przez cudzoziemca ubezpieczenia zdrowotnego, czy brak możliwości zaspokojenia potrzeb kadrowych na lokalnym rynku pracy przez podmiot powierzający wykonywanie pracy.

Należy również pamiętać, że wynagrodzenie wskazane przez podmiot powierzający pracę nie może być niższe niż wynagrodzenie pracowników wykonujących w tym samym wymiarze czasu pracy, czynności zawodowe porównywalnego rodzaju lub na porównywalnym stanowisku. Wysokość miesięcznego wynagrodzenia cudzoziemca nie może być niższa niż wysokość minimalnego wynagrodzenia za pracę, niezależnie od wymiaru czasu pracy i rodzaju stosunku prawnego stanowiącego podstawę wykonywania pracy przez cudzoziemca.

#### Wniosek o zezwolenie jednolite na pobyt czasowy i pracę

W przypadku ubiegania się o zezwolenie jednolite, z wnioskiem tym musi wystąpić osobiście cudzoziemiec, a nie jego pracodawca. Nie ma również w tym przypadku możliwości ustanowienia pełnomocnika.

Wniosek składa się do wojewody właściwego ze względu na miejsce swojego pobytu. Należy dołączyć do niego także wymagane załączniki, w szczególności oświadczenie wypełnione przez pracodawcę, aktualne kolorowe fotografie cudzoziemca, ważny dokument podróżniczy, dokumenty potwierdzające posiadanie ubezpieczenia zdrowotnego.

Fot. Scania



*Zezwolenie na pobyt czasowy i pracę jest udzielane na czas określony, nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż 3 lata. Wraz z wydaniem zezwolenia cudzoziemiec otrzymuje także od wojewody kartę pobytu*

Zezwolenie na pobyt czasowy i pracę jest udzielane na czas określony, nie krótszy niż 3 miesiące i nie dłuższy niż 3 lata. Wraz z wydaniem zezwolenia cudzoziemiec otrzymuje także od wojewody kartę pobytu. Przepisy nie zezwalają na jego przedłużenie. Cudzoziemiec, który chce nadal pozostać w Polsce, powinien dlatego wystąpić z nowym wnioskiem.

#### Oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi

Jednym z dokumentów, który pozwala polskim pracodawcom na zatrudnienie kierowcy z państw trzecich, jest także oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi. Stosuje się je względem cudzoziemców będących obywatelami Armenii, Białorusi, Gruzji, Mołdawii, Ukrainy.

W przypadku powierzenia pracy na mocy tego oświadczenia okres zatrudnienia nie może przekroczyć 24 miesięcy, a prace, które będzie miał wykonywać obywatel państwa trzeciego, nie mogą być pracami sezonowymi. Dzień rozpoczęcia pracy nie może nastąpić później niż 6 miesięcy od daty złożenia oświadczenia. Za wykonywaną pracę cu-

dzoziemiec nie może otrzymywać ponadto wynagrodzenia w wysokości niższej od wynagrodzenia pracowników wykonujących pracę porównywalnego rodzaju lub na porównywalnym stanowisku.

Oświadczenie o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi składa się w powiatowym urzędzie pracy właściwym dla siedziby lub miejsca stałego pobytu bądź zameldowania na pobyt stały pracodawcy. Obowiązek złożenia oświadczenia spoczywa zatem w tym przypadku na pracodawcy lub jego pełnomocniku.

**\*Ważne:** W odniesieniu do powyższych, czyli zezwolenia na pobyt czasowy i pracę oraz oświadczenia o powierzeniu wykonywania pracy cudzoziemcowi, należy pamiętać o wyjątkach przewidzianych w specustawie z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa.

## Krok drugi

#### Świadectwo kierowcy

Dla obywateli państw trzecich, którzy mają zostać zatrudnieni w firmie transportowej do wykonywania międzynarodowych przewozów towarów, wymagane jest uzyskanie świadectwa kierowcy. Dokument ten potwierdza, że dany kierowca został zatrudniony w firmie legalnie, zgodnie z wymaganiami dotyczącymi przewozów drogowych.

Obecnie świadectwo kierowcy jest wymagane nie tylko dla kierowców państw trzecich w transporcie ciężkim, ale i w transporcie busami od 2,5 t do 3,5 t.

Dokument wydaje się na maksymalnie 5 lat, a organem, u którego można załatwić całą sprawę, jest Główny Inspektorat Transportu Drogowego w Warszawie. Z wnioskiem o wydanie świadectwa kierowcy występuje jego pracodawca. Wymagane załączniki to



*Dzień rozpoczęcia pracy nie może nastąpić później niż 6 miesięcy od daty złożenia oświadczenia*

Fot. TGL

w szczególności spełnienie przez kierowcę wymagań określonych w art. 39a ustawy o transporcie drogowym, takich jak posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami oraz brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy. Wnioskodawca powinien pamiętać ponadto o licencji wspólnotowej, dowodzie legalnego zatrudnienia, czy dokumencie potwierdzającym ubezpieczenie społeczne kierowcy.

## Krok trzeci

### KKK, czyli Karta Kwalifikacji Kierowcy

Obowiązek posiadania Kart Kwalifikacji Kierowcy spoczywa na kierowcach z państw trzecich, którzy nie posiadają polskiego prawa jazdy z kodem 95.

Karta Kwalifikacji Kierowcy jest dokumentem potwierdzającym, że kierowca zawodowy:

- l uzyskał kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyśpieszoną,
- l ukończył szkolenie okresowe,
- l uzyskał kwalifikację w zakresie określonego bloku programowego i zamierza wykonywać przewozy innymi pojazdami samochodowymi niż te, dla których wymagane jest prawo jazdy odpowiadające zakresowi uzyskanej kwalifikacji.

Karta potwierdza uprawnienia do kierowania pojazdami kat. C, C+E, D oraz D+E. Jest uznawana zarówno w innych krajach członkowskich UE, jak i w państwach trzecich.

KKK wydaje właściwe dla miejsca zamieszkania wnioskodawcy starostwo powiatowe. Do wniosku powinno dołączyć się m.in. kserokopię prawa jazdy, orzeczenie lekarskie potwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych, wydane w Polsce świadectwo kwalifikacji zawodowej, które potwierdza uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyśpieszonej.



Obowiązek posiadania Kart Kwalifikacji Kierowcy spoczywa na kierowcach z państw trzecich, którzy nie posiadają polskiego prawa jazdy z kodem 95

Fot. Seemla



Dla obywateli państw trzecich, którzy mają zostać zatrudnieni w firmie transportowej do wykonywania międzynarodowych przewozów towarów, wymagane jest uzyskanie świadectwa kierowcy

Fot. Pixabay

## Krok czwarty

### PKZ, czyli Profil Kierowcy Zawodowego

W kwietniu 2022 r. do porządku prawnego wprowadzone zostało nowe rozwiązanie w postaci Profilu Kierowcy Zawodowego. Jest on niezbędny, aby móc uczestniczyć w szkoleniach zawodowych, tj. kwalifikacji wstępnej i szkoleniach okresowych.

PKZ, zgodnie z definicją przedstawioną w art. 2 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami, stanowi zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie świadectwa kwalifikacji za-

wnioskodawcy Wydziale Komunikacji. Za założenie PKZ nie pobiera się opłaty. Należy pamiętać również o przewidzianych załącznikach, które muszą zostać dołączone do wniosku. Jest to m.in. fotografia kierowcy, kserokopia paszportu i prawa jazdy, dokument potwierdzający brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy.

## Pomoc prawna

Zatrudnianie kierowców z UE i państw trzecich jest stałą praktyką w branży transportowej, co wynika z dużego za-

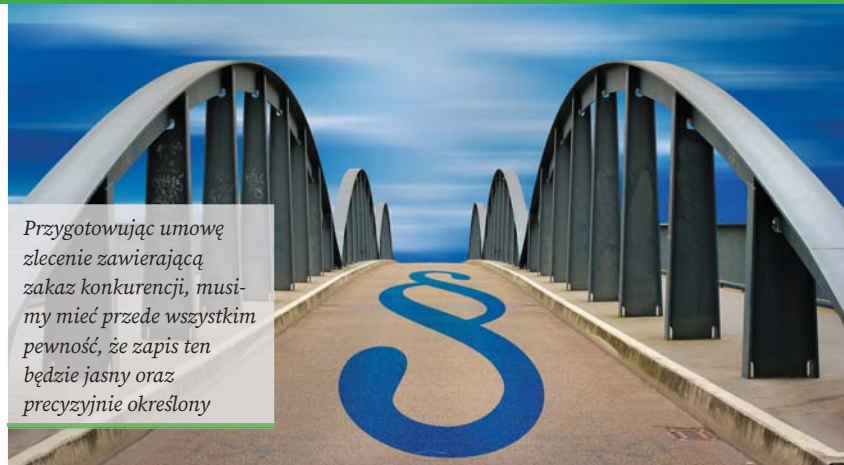
**W** przypadku ubiegania się o zezwolenie jednolite, z wnioskiem tym musi wystąpić osobiście cudzoziemiec, a nie jego pracodawca. Nie ma również w tym przypadku możliwości ustanowienia pełnomocnika.

wodowej i karty kwalifikacji kierowcy, zawierający informację o wykonaniu badań lekarskich i psychologicznych, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym.

Utworzenie profilu jest możliwe we właściwym dla miejsca zamieszkania

potrzebowania na ten zawód i jednocześnie niewielkiego w porównaniu z realiami zainteresowania ze strony obywateli polskich. Uporządkowanie i załatwienie wszelkich wymaganych formalności jest jednak dla większości nie lada wyzwaniem, przez co skutecznie zniechęca wielu pracodawców do szukania wsparcia wśród cudzoziemców. Dlatego zapraszamy do kontaktu z naszą kancelarią prawną LEGALTRANS, która w ramach obsługi prawnej państwa firmy jest gotowa pomagać w zatrudnianiu kierowców z państw trzecich i dopełnianiu wszystkich stawianych przed zainteresowanymi wymogów. W związku z tym, że specjalizujemy się ściśle w prawie transportowym, jesteśmy gotowi zaoferować naszym klientom najlepsze rozwiązania prawne, dostosowane do aktualnej sytuacji na rynku. l

→ [www.kt-legaltrans.pl](http://www.kt-legaltrans.pl)



Przygotowując umowę zlecenie zawierającą zakaz konkurencji, musimy mieć przede wszystkim pewność, że zapis ten będzie jasny oraz precyzyjnie określony

Fot. Pixabay

## ZAKAZ KONKURENCJI W UMOWIE ZLECENIE

Przy okazji zawierania umów cywilnoprawnych, ważną kwestią staje się umieszczanie w nich klauzuli o zakazie konkurencji. Choć nie ma o niej mowy w Kodeksie Cywilnym, przesłanki o jej dołączeniu, zgodnie z zasadą swobody umów, poruszył Sąd Najwyższy w sprawie o sygn. III CKN 579/01 w wyroku z dnia 11 września 2003 roku.

**R**otacja pracowników na danych stanowiskach, a także wykorzystywanie lub przekazywanie przez nich poufnych informacji o klientach, to częsta praktyka w branży transportowej. Dlatego odpowiednia ochrona wrażliwych danych za pomocą zakazu konkurencji powinna stanowić dla przedsiębiorców wyjątkowo istotną praktykę. W jaki sposób podejść do tego tematu?

### Zawartość zakazu konkurencji

Przygotowując umowę zlecenie zawierającą zakaz konkurencji, musimy mieć przede wszystkim pewność, że zapis ten będzie jasny oraz precyzyjnie określony. Jest to istotne, ponieważ zlecenioborca ma posiadać dokładne wytyczne definiujące jego pole działań, jednak przy tym nie zakazujące mu podejmowania jakichkolwiek innych działalności. Mowa tutaj o konkretnych klasyfikacjach działalności, czasie, terytorium, terminie obowiązywania. Ważne jest także określenie rekompensaty w momencie złamania ustaleń klauzuli, która może mieć postać finansową.

Jak wyjaśnia Beata Gądek, radca prawny TC Kancelarii Prawnej, tworząc klauzulę zakazu konkurencji pamiętajmy, że zleceniodawca ma duże pole

działania ze względu na zasadę swobody umów. Z drugiej jednak strony, ta dowolność może być problematyczna, stąd bardzo istotnym krokiem będzie tu konsultacja z wykwalifikowaną kancelarią prawną.

### Kary umowne i klauzula poufności przy zakazie konkurencji

Warto pamiętać, że klauzula zakazu konkurencji może być wzbogacona o zapis dotyczący kar umownych, co będzie kolejnym krokiem prewencyjnym dla jednej ze stron.

**K**lauzula o zakazie konkurencji jest ściśle związana z postanowieniami dotyczącymi odszkodowania na rzecz zleceniobiorcy. Ich brak może być uważany za sprzeczny z zasadami współżycia społecznego i taka klauzula może zostać uznana za nieważną.

– Łamiąc ustalenia zakazu konkurencji, zlecenioborca będzie pociągnięty do odpowiedzialności odszkodowawczej w formie kary umownej. Jeżeli zależy nam na tym, aby w późniejszym czasie móc ubiegać się o zapłatę za szkodę wyższą niż kara umowna, powinniśmy

określić to we wcześniej sporządzonym porozumieniu – mówi Beata Gądek.

A co w przypadku umieszczenia klauzuli poufności? Ten zapis również może znaleźć się przy zakazie konkurencji w umowie zleceniu, ponieważ służy do ochrony wrażliwych danych na temat danego przedsiębiorstwa. Jak wyjaśnia radca prawny TC Kancelarii Prawnej, reguluje ją ustawa z dnia 16 kwietnia 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji. Art. 11 ust. 2 mówi o tym, że – przez tajemnicę przedsiębiorstwa rozumie się informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne informacje posiadające wartość gospodarczą, które jako całość lub w szczególnym zestawieniu i zbiorze ich elementów nie są powszechnie znane osobom zwykle zajmującym się tym rodzajem informacji albo nie są łatwo dostępne dla takich osób, o ile uprawniony do korzystania z informacji lub rozporządzania nimi podjął, przy zachowaniu należytej staranności, działania w celu utrzymania ich w poufności.

### Kwestia odszkodowania

Klauzula o zakazie konkurencji jest ściśle związana z postanowieniami dotyczącymi odszkodowania na rzecz zleceniobiorcy. Ich brak może być uważany za sprzeczny z zasadami współżycia społecznego, a w konsekwencji taka klauzula może zostać uznana za nieważną. Sama wysokość ekwiwalentu zależna jest od wartości informacji pozyskanych podczas współpracy, konkurencyjności zarobków lub wartości, jakie mógłby zyskać zlecenioborca bez wspomnianego zakazu.

– W przypadku zakazu konkurencji obowiązującego pracownika po ustaniu stosunku pracy, takie odszkodowanie nie może być niższe niż 25% wartości wynagrodzenia otrzymanego przez pracownika przed zakończeniem umowy o pracę. Należy wziąć pod uwagę okres

analogiczny do tego, przez który ma obowiązywać zakaz konkurencji. W umowie należy zawrzeć także termin wypłaty. Odszkodowanie może być bowiem wypłacane jednorazowo lub w ratach. |

TC Kancelaria Prawna, spółka należąca do grupy Trans.eu



Fot. Arvato

Wzrost czynszów bazowych od początku 2022 r. wyniósł średnio ok. 15-25%, natomiast czynsze efektywne wzrosły w tym czasie o ok. 20-30%.

## CZYNsze W EUROPIE STALE ROSNĄ

Według raportu pt. „European Logistics Outlook”, opublikowanego przez firmę doradczą Savills, czynsze za najlepsze powierzchnie magazynowe i logistyczne w Europie wzrosły w minionych czterech kwartałach o 10,4%. W najbliższym czasie trend wzrostowy stawek czynszowych utrzyma się pomimo spowolnienia aktywności najemców i związanego z tym wzrostu stopy pustostanów w pierwszym kwartale 2023 r. do 3,5%.

Różnice pomiędzy czynszami bazowymi i efektywnymi w Polsce zmniejszyły się na przestrzeni ostatnich kwartałów, ponieważ deweloperzy oferują najemcom ograniczone pakiety zachęt, jak na przykład krótsze okresy bezczynszowe czy mniejsze kontrybucje finansowe. Czynsze efektywne wahają się od 2,90 do 5,75 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc za moduły wielkopowierzchniowe i przekraczają 5,75 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc w przypadku obiektów typu SBU. Wzrost czynszów bazowych od początku 2022 r. wyniósł średnio ok. 15-25%, natomiast czynsze efektywne wzrosły w tym czasie o ok. 20-30%.

### Na większości rynków

Trend wzrostowy podaży w UE może się utrzymać w drugim kwartale i kolejnych

miesiącach, aż do czasu, gdy spadek liczby nowo rozpoczynanych inwestycji zacznie przekładać się na mniejszą ilość powierzchni oddawanej do użytku pod koniec bieżącego roku. Wskaźniki pustostanów wzrosły na większości rynków, przy czym najbardziej w Budapeszcie (+210 pb – punktów bazowych), Polsce

**T**rend wzrostowy podaży w UE może się utrzymać w kolejnych miesiącach, aż do czasu, gdy spadek liczby nowo rozpoczynanych inwestycji zacznie przekładać się na mniejszą ilość powierzchni oddawanej do użytku pod koniec bieżącego roku.

(+200 pb) i Wielkiej Brytanii (+100 pb). Jednak, jak podaje Savills, odsetek niewydzierżawionych powierzchni ponownie zmniejszył się w pierwszym kwartale w Holandii i Dublinie – odpowiednio o 60 pb i 30 pb.

W pierwszych trzech miesiącach 2022 r. stopa pustostanów w Polsce wzrosła do 6,2% – głównie z powodu oddania do użytku dużej ilości nowej powierzchni od początku 2023 r. Wolumen istniejącej powierzchni w Polsce powiększył się w pierwszym kwartale o ok. 7%, natomiast od wybuchu pandemii zasoby powierzchni magazynowej i logistycznej wzrosły o ponad połowę.

– *Wskaźniki pustostanów wzrastają na większości rynków, ale ograniczona ilość powierzchni w budowie w minionej dekadzie oraz duży popyt ze strony najemców w ostatnich latach stwarzają przestrzeń do kolejnych podwyżek czynszów* – komentuje Andrew Blennerhassett, dyrektor w dziale badań europejskich rynków nieruchomości logistycznych w Savills.

### Powrót do czasów sprzed pandemii

Do końca bieżącego roku prognozy makroekonomiczne powinny się wykrystalizować czy nawet poprawić, ale ogólny

spadek sprzedaży detalicznej i słabe nastroje gospodarcze zaczynają wpływać na sytuację na rynkach najmu. Savills szacuje, że w pierwszych trzech miesiącach 2023 r. popyt ze strony najemców

w Europie wyniósł ponad 650 tys. m<sup>2</sup>, co oznacza spadek o 16% w porównaniu ze średnią pięcioletnią za pierwszy kwartał.

– Kontekst ma kluczowe znaczenie w naszej analizie rynku, na którym najpierw odnotowywano dynamiczną ekspansję, a następnie okres umiarkowanego wzrostu. Porównując dane roczne z pierwszym kwartałem 2022 roku, należy podkreślić, że są one zbliżone do wyników z trzech lat poprzedzających pandemię oraz że porównanie dotyczy najlepszego pierwszego kwartału w historii. Ponadto, popyt w porównaniu z pierwszym kwartałem 2019 roku, w którym rynek jeszcze znajdował się w dobrej kondycji w stosunku do czasów przedcovidowych, wzrósł o 1%, co świadczy o powrocie do średniej sprzed pandemii. Co więcej, poprawa sytuacji gospodarczej i wzrost aktywności firm działających w sektorze handlu internetowego, chociażby koncernu Amazon, mogą przyczynić się do silnego ożywienia w perspektywie średnioterminowej – dodaje Andrew Blennerhassett.

## Mniejsza aktywności inwestorów

Jak podaje Savills, wolumen transakcji inwestycyjnych zmniejszył się o 49% w ujęciu kwartalnym i aż o 73% w porównaniu z pierwszym

a w mniejszym stopniu także w Czechach, Irlandii i Portugalii. Aktywność

gatywnie wpływając na nastroje inwestorów. Przewidujemy, że stabilizacja



Wolumen transakcji inwestycyjnych zmniejszył się o 49% w ujęciu kwartalnym i aż o 73% w porównaniu z pierwszym kwartałem 2022 r., który był rekordowy

Fot. P3

Savills szacuje, że w pierwszych trzech miesiącach 2023 r. popyt ze strony najemców w Europie wyniósł ponad 650 tys. m<sup>2</sup>, co oznacza spadek o 16% w porównaniu ze średnią pięcioletnią za pierwszy kwartał.

rynku i spadek niepewności przyczynią się do wzrostu liczby transakcji zawieranych w kolejnych miesiącach bieżącego roku – mówi Marcus de Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills.

## Czynsze najwyższe w historii

– Inwestorzy poszukujący możliwości finansowania inwestycji magazynowych i logistycznych w Polsce w modelu forward funding mają większą pewność co do kosztów budowy w 2023 r., które znacząco spadły z rekordowych poziomów notowanych w 2022 r. Ponadto, obserwujemy wzrost zainteresowania realizacją nowych projektów wśród firm wykonawczych o ugruntowanej pozycji na rynku. Stawki czynszów w Polsce są obecnie najwyższe w historii. Czynniki te przekładają się na bardziej atrakcyjną stopę zwrotu niż w przypadku wielu projektów realizowanych jeszcze w ubiegłym roku. Inwestorzy zwracają coraz większą uwagę na standard i parametry techniczne oraz zdają sobie sprawę ze znaczenia wszystkich aspektów związanych z ESG dla realizowanych inwestycji. Obawy inwestorów dotyczą głównie niepewności co do ceny sprzedaży skomercjalizowanych obiektów, ale niepewność ta szybko zniknie wraz z ustabilizowaniem się sytuacji na globalnych rynkach – mówi John Palmer, dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego dla sektora nieruchomości magazynowych w Savills w Polsce. |

Stawki czynszów w Polsce są obecnie najwyższe w historii. Czynniki te przekładają się na bardziej atrakcyjną stopę zwrotu niż w przypadku wielu projektów realizowanych jeszcze w ubiegłym roku



Fot. Penattioni

kwartałem 2022 r., który był rekordowy. Wartość obrotów za pierwszy kwartał na poziomie 5,1 mld euro to najniższy wynik od czasu globalnego kryzysu finansowego i o 57% niższy od średniej pięcioletniej. Największe spadki odnotowano na Węgrzech, w Norwegii, Belgii i we Francji,

transakcyjna wzrosła jedynie w Polsce i Rumunii.

– Spowolnienie aktywności inwestycyjnej zostało spowodowane głównie przez zacieśnianie polityki pieniężnej przez banki centralne, które podnosiły stopy procentowe, co przekładało się na wzrost kosztów finansowania, ne-

**X Międzynarodowe Targi  
Transportu i Logistyki**

**7 - 9 listopada 2023  
EXPO XXI WARSZAWA**

[translogistica.pl](https://translogistica.pl)

**350**  
wystawców

**10 000**  
uczestników

**40%**  
firm z zagranicy

**X EDYCJA**



# MROŹNIA W NOWYM DWORZE MAZOWIECKIM

Frigo Logistics

Your cool partner in business!



## OFERUJEMY:

- ❄ składowanie towaru
- ❄ transport i dystrybucję w Polsce
- ❄ transport międzynarodowy
- ❄ transport cysternami spożywczymi
- ❄ transport multimodalny

## ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY!

✉ ewelina.gierak@frigologistics.pl

☎ +48 724 527 364

✉ katarzyna.dlugosz@frigologistics.pl

☎ +48 724 663 600

