



TSL **biznes**

LIPIEC-SIERPIEŃ 7-8/2023 (148)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

NA CORAZ WIĘKSZĄ SKALĘ
TRANSPORT PONADGABARYTOWY I SPECJALNY
RAPORT „TRANSPORT DROGOWY W POLSCE 2023”



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

Posłuchaj o logistyce

Logspresso – Kawa z logistyką



- Raportowanie ESG
- Praca w logistyce z perspektywy handlowca
- Transport morski: konosamenty
- Towary niebezpieczne w transporcie lotniczym

Sprawdź
na Spotify



Spotify

Apple
Podcasts

Google
Podcasts

Strona www



W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 4

LOGISTYKA

Ekspert zaawansowanej logistyki żywności 7

Trzeba nadążać za innowacjami w farmacji i medycynie 8

Dla armii amerykańskiej w Polsce 11

Wyzwania partnerów logistycznych w branży elektronicznej 12

Wisła głównym kanałem transportowym 14

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Na coraz większą skalę 15

Nadchodzi era e-CMR 17

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Łączuch dostaw w świetle regulacji ESG 18

KIERUNEK AMERYKA

Kompleksowo do Ameryki 20

PRAWO

Już niedługo zmiany w wydawaniu zezwoleń na przejazd pojazdami nienormalnymi 22

Nowelizacja KP. Ważne zmiany dla pracodawców, w tym firm transportowych 26

TRANSPORT LOTNICZY

Istotna rola Polski w strukturze DHL Express 29

Czy leci z nami cargo? 32

TRANSPORT DROGOWY

Raport „Transport drogowy w Polsce 2023” 34

TRANSPORT INTERMODALNY

Polski intermodal notuje straty 38



Przewóz towarów ponadgabarytowych rządzi się nieco innymi prawami niż zwykłych ładunków. Przepisy są skomplikowane, zwłaszcza procedura uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdami nienormalnymi. Od lat Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormalnego starało się o ich uproszczenie i o usprawnienie wydawania potrzebnych zezwoleń. W końcu, po wielu interpelacjach, doczekało się zmian, które ułatwią przewoźnikom zajmującym się przewozem towarów nienormalnych prowadzenie działalności i umożliwią wprowadzenie pewnych oszczędności. Doczekano się również tego, że Komisja Europejska opublikowała zakres zmian w dyrektywie 96/53/WE, która jest głównym europejskim aktem prawnym regulującym transport ponadgabarytowy. Rewizja przyniesie przewoźnikom oszczędności dzięki zmniejszeniu czasu potrzebnego na przygotowanie i złożenie wniosków o wydanie specjalnych zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych.

Zmiany są szczególnie ważne dla przewoźników drogowych, przed którymi obecnie stoi ogrom wyzwań, a największe z nich to wysokie wynagrodzenia, inflacja i wahania cen energii. Tak wynika z badania ilościowego TLP i Spotdata. Każdy więc ruch w stronę usprawnienia transportu i wygenerowania większych oszczędności jest dla nich bezcenny, zwłaszcza że są u progu transformacji energetycznej polegającej na zmianie rodzajów napędów na bardziej ekologiczne. Tego wymaga od nich pakiet regulacji „Fit for 55”, którego celem jest ograniczenie emisyjności gospodarki. |

*Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego*

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNA LOGISTYKA

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

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

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

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:



/TSLbiznes

ZMIANY W STRUKTURACH GRUPY RABEN

W związku z dynamicznym rozwojem na europejskim rynku, Grupa Raben ogłosiła zmiany personalne w zarządzie i w strukturach najwyższego kierownictwa na rynku polskim, włoskim oraz greckim. Wchodzą one w życie z dniem 1 sierpnia 2023 r.



Janusz Anioł



Wojciech Szafran



Lucyna Zaborowska-Princ



Wojciech Brzuszka

Janusz Anioł przechodzi do struktur zarządu włoskiego na stanowisko Regional Director Italy, zastępując Wojciecha Brzuskę. Razem z lokalnym kierownictwem będzie skupiał się na dalszym rozwoju Włoch. Z Grupą Raben związany jest on od 1992 r., a przez 18 ostatnich lat był dyrektorem generalnym i vice prezesem Raben Logistics Polska – w tym czasie rozwinął Raben Logistics Polska do roli największego polskiego operatora logistycznego i jednego z wiodących dostawców usług logistycznych w regionie CEE.

Stanowisko dyrektora generalnego Raben Logistics Polska obejmie Wojciech Szafran, który wcześniej przez 8 lat pełnił w spółce funkcję dyrektora Regionu Gądk. Jest on absolwentem Politechniki Poznańskiej i studiów MBA w Wyższej Szkole Logistyki w Poznaniu. Całe życie zawodowe związany z Raben Logistics Polska, gdzie w 2004 rozpoczęła praktyki studenckie. Przez kolej-

jękty logistyczne, jak wdrożenie jednego z pierwszych międzynarodowych hub'ów logistycznych w Europie, współdzielenie łańcucha dostaw, rozwój modelu współpracy logistycznej z klientami czy koncepcja segmentacji biznesowej.

Nowym dyrektorem Regionu Gądk zostaje Lucyna Zaborowska-Princ, związana z Raben od 2017 r. i pełniąca wcześniej stanowisko dyrektora logistyki kontraktowej Regionu Gądk. Doświadczenie zdobywała zarządzając różnymi obszarami w ramach międzynarodowego łańcucha dostaw, a także inicjując i prowadząc innowacyjne w firmie oraz branżowe pro-

Wojciech Brzuszka będzie nadal wspierał grecką spółkę Raben Intertrans w zdobywaniu pozycji rynkowej i osiąganiu doskonałości operacyjnej, a dodatkowo będzie odpowiedzialny za dalszy rozwój biznesu i ekspansję Grupy Raben w Europie. |

COLIAN BUDUJE PIERWSZĄ FARMĘ FOTOWOLTAICZNĄ

W Opatówku, na hektarowej działce przy ulicy Zdrojowej powstaje nowoczesna instalacja fotowoltaiczna. To krok spółki Colian w kierunku działań prośrodowiskowych.



Firma stawia na ekologiczne rozwiązania, dbając tym samym o środowisko w tym regionie.

Składająca się z 1884 paneli monokrystalicznych farma będzie wytwarzać w ciągu roku blisko 800 tys. kWh energii, czyli ilość odpowiadającą prawie 10% rocznego zapotrzebowania zakładu Hellena. Instalacja zabezpieczy również zasilanie oddanego w zeszłym roku do użytku magazynu wysokiego składowania. Prąd popłynie do sieci już w pierwszych tygodniach lipca.

To pierwsza, ale nie ostatnia z planowanych tego typu inwestycji w Grupie Colian. Spółka Colian Logistic

właśnie uruchamia instalację solarną w Kostrzynie Wielkopolskim. 108 paneli zapewni zasilanie dla hali magazynowej.

Znaczenie odnawialnych źródeł energii (OZE) w bilansie energetycznym rośnie z roku na rok zarówno w Polsce, jak i na całym świecie. Bardzo istotny udział ma w tym energetyka solarna (produkcja energii wykorzystująca jako źródło promieniowanie słoneczne). To szybko rozwijająca się dziedzina energetyki, oferująca coraz lepsze rozwiązania. |



Przebudowa mostu nad Wartą w Działoszynie



Szybko i bezpiecznie po mostach i wiaduktach

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przy wsparciu finansowym z funduszy unijnych, modernizują linię kolejową nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli. To jedna z największych inwestycji kolejowych realizowanych obecnie w kraju. Jednym z jej kluczowych elementów jest przebudowa i budowa obiektów inżynierskich. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Linia kolejowa nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli łączy województwo śląskie z łódzkim i jest fragmentem magistrali Śląsk – Bałtyk. Jej modernizacja poprawi przewozy towarowe ze Śląska w kierunku portów morskich. Zwiększy się przepustowość trasy, co pozwoli na transportowanie kolejną większą ilości towarów. Będzie to możliwe m.in. dzięki budowie i przebudowie 156 obiektów inżynierskich. Po zakończeniu inwestycji pociągi będą kursowały m.in. po 43 wiaduktach kolejowych oraz 26 mostach.

Obecnie prace prowadzone są na trzech szlakach. Na odcinku Herby Nowe – Rusiec Łódzki budowany jest m.in. wiadukt drogowy we Wręczy, przebudowywany jest most kolejowy nad Wartą w Działoszynie oraz w Ruści. Między Chociwem

a Zduńską Wolą prace postępują na mostach w Widawie i Kustrzycach, a na szlaku Chorzów – Nakło Śląskie między innymi na wiadukcie kolejowym nad ul. Floriańską w Chorzowie.

W ramach inwestycji na linii kolejowej nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli przebudowane zostaną także stacje i przystanki kolejowe. Zakończenie prac planowane jest na 2024 rok.



Budowa lub przebudowa obejmuje:



43
wiadukty



26
mostów



Budowa mostu kolejowego w Ruści



Budowa mostu kolejowego w Widawie

Kolej. DLA LUDZI, DLA BIZNESU

Efekty inwestycji:

➤ www.plk-sa.pl

➤ www.plk-inwestycje.pl

➤ www.portalpasazera.pl

➤ www.mapadotacji.gov.pl



lepsy dostęp do kolei
w regionie



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 CO₂ i gazów cieplarnianych
dzięki ograniczeniu transportu drogowego



Rzeczpospolita
Polska



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Unia Europejska
Fundusz Spójności



NOWA NAZWA, STARA FIRMA

1 lipca 2023 r. Grupa Deutsche Post DHL zmieniła nazwę na Grupa DHL. Wynika to z rozwoju Grupy i ma sprawić, że działalność tej międzynarodowej firmy będzie bardziej transparentna dla klientów i akcjonariuszy.



Nowa nazwa ma odzwierciedlać internacjonalizację portfela biznesowego i globalną siłę marki DHL, która obecnie odpowiada za ponad 90% przychodów całej Grupy.

Zmiana jej nazwy nie ma wpływu na ofertę i usługi świadczone przez poszczególne dywizje. Grupa nadal oferuje usługi logistyczne powiązane z handlem elektronicznym w szerokim zakresie, w tym w segmencie międzynarodowych

ekspresowych przesyłek lotniczych – stale je rozwija.

Nazwa notowanej na giełdzie spółki macierzystej Grupy pozostaje niezmienną – Deutsche Post AG. Natomiast indeks giełdowy z „DPW”, został zmieniony na „DHL”, aby lepiej pozycjonować globalne portfolio firmy na rynkach finansowych i wykorzystać silną rozpoznawalność marki DHL. |

SZYBKIE DOSTAWY DO KRAJÓW ADRIATYCKICH

Dzięki uruchomieniu bezpośredniej linii logistycznej do Słowenii i Chorwacji, Packeta Poland – cyfrowa platforma dla e-commerce, umożliwi polskiemu e-commerce'owi dostawę przesyłek z Polski do tych krajów w 2-3 dni.

Choć liczba mieszkańców obu krajów jest niewielka (Słowenia to około 2 mln osób, a Chorwacja to 4 mln), rynek e-handlu rośnie tam skokowo. Szacunki Statista dotyczące Słowenii i wynoszące obecnie 1077 mln \$, oznaczają ok. 100-procentowy przyrost wobec stanu sprzed 6 lat. Z kolei 68% Chorwatów (źródło: E-commerce Report 2022) kupuje online przynajmniej raz w miesiącu, wobec 53% w 2020 r. Obecnie oba kraje są bardzo chłonnymi rynkami, przewiduje się, że e-commerce będzie rósł tam szybciej niż w Europie Zachodniej.

Z uwagi na mniejsze nasycenie i konkurencję, e-sklepy mogą spodziewać się niższego kosztu wejścia i stosunkowo szybkiego zbudowania swojej pozycji



rynkowej, przy czym kluczem do sukcesu jest zbudowanie wiarygodności i zaufania. Packeta proponuje osiągnięcie tego poprzez sprawną lokalizację treści na stronie sklepu. |

ASSTRA W INDIACH

Indie to tętniący życiem kraj kontrastów, który odgrywa istotną rolę w gospodarce globalnej. Podjęte w ostatnich latach reformy wyraźnie przyspieszyły tempo rozwoju.

Obecnie Indie to trzecia co do wielkości gospodarka świata pod względem PKB (parytet siły nabywczej), tuż obok Stanów Zjednoczonych i Chin z 10 218 mld USD i piąta pod względem PKB (nominalny) po USA, Chinach, Japonii i Niemczech z 2 869 mld USD.

– Kraj leży na skrzyżowaniu strategicznych szlaków morskich o łącznej długości linii brzegowej 7 517 km. W Indiach znajdują się 4 porty, które są głównymi ośrodkami handlu: Jawaharlal Nehru (Nhava Sheva), Mandra, Chennai i Pipavav. 95% wolumenu i 68% wartości handlu w tym kraju odbywa się drogą morską właśnie przez te porty – mówi Tatyana Gaevskaja, Project Manager for India w AsstrA.

Indie posiadają również doskonale rozwiniętą sieć połączeń lotniczych. Główne międzynarodowe lotniska znajdują się w New Delhi, Bombaju, Bangalore, Chennai, Hyderabadzie i Kalkucie. Na rynku przewozów lotniczych cargo działa wiele firm międzynarodowych, co wskazuje na otwartość sektora logistycznego na zagranicznych eksporterów.

– Dążymy do zwiększenia udziałów w morskich przewozach kontenerowych i dostawach lotniczych. Indie to nowy, ale niezwykle perspektywiczny rynek, na którym dopiero niedawno zaczął się rozwijać transport towarów drogą powietrzną i morską. Główni partnerzy eksportowi kraju to Stany Zjednoczone, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Holandia, Chiny, Bangladesz i Singapur, natomiast do importerów należą Chiny, Zjednoczone Emiraty Arabskie, USA i Arabia Saudyjska – dodaje Tatyana Gaevskaja. |





Wmurowanie kamienia węgielnego pod magazyn w Nowym Modlinie. Od lewej: John Atkins z Arcadis, Bram Hage i Roberto Alessio z NewCold oraz Mariusz Majkut z Atlas Ward

EKSPERT ZA AWANSOWANEJ LOGISTYKI ŻYWNOŚCI

NEWCOLD INWESTUJE 112 MILIONÓW EURO W PARK LOGISTYCZNY POD WARSZAWĄ

Ostatnie kilka lat pokazało jak ważna jest wydajność i niezawodność łańcucha dostaw. Firma NewCold, pionier w dziedzinie zaawansowanej, zautomatyzowanej logistyki magazynowej i łańcucha chłodniczego, rozszerza swoją działalność, inwestując 112 milionów euro w budowę nowego obiektu chłodniczo-magazynowego pod Warszawą. Dla Polski oznacza to przede wszystkim wzmocnienie pozycji na międzynarodowym rynku logistycznym.

– **W**idzimy potencjał, aby Polska stała się głównym europejskim centrum logistyki żywności. To przyszłość, w której budowaniu chcemy uczestniczyć i pomóc. Nowy obiekt pod Warszawą, w połączeniu z istniejącą już lokalizacją w Kutnie, zwiększy naszą zdolność do zaspokajania potrzeb klientów na kluczowych rynkach w Europie Środkowo-Wschodniej – powiedział Bram Hage, założyciel i dyrektor generalny NewCold.

Zwiększenie zdolności ładunkowych

Budowa magazynu w Nowym Modlinie to kolejny krok do zwiększenia zdolności ładunkowych firmy oraz umocnienia pozycji Polski w sektorze logistycznym. Dzięki inwestycji NewCold, która pomieści do 94 600 palet oraz rozbudowie

magazynu w Kutnie, który do przyszłego roku podwoi swoją pojemność, firma dysponować będzie łącznie 207 200 miejscami paletowymi w naszym kraju.

Budowa nowego magazynu to także nowe miejsca pracy. W tym wypadku firma NewCold przewiduje utworzenie 90

To, co odróżnia NewCold od reszty firm oferujących rozwiązania w łańcuchu dostaw, to koncentracja na automatyzacji, a także możliwości płynnej integracji magazynów i systemów transportowych z działaniami operacyjnymi klientów.

etatów, dzięki czemu inwestycja wesprze lokalną gospodarkę.

– Oprócz wpływu ekonomicznego i wysokiej jakości miejsc pracy stworzonych dzięki tej inwestycji, wzmocnimy odporność łańcucha dostaw żywności. Nasz międzynarodowy zasięg sprawi,

że pomożemy polskim producentom uzyskać dostęp do nowych rynków – powiedział Roberto Alessio, wiceprezes ds. biznesu i rozwoju w Europie Wschodniej.

Koncentracja na automatyzacji

Dysponując globalną siecią 15 najnowocześniejszych obiektów zlokalizowanych na trzech kontynentach, NewCold jako jeden z największych na świecie dostawców zautomatyzowanych magazynów oferuje obecnie ponad 1,2 miliona miejsc paletowych. Jego flota transportowa składająca się z kilkuset ciężarówek i naczep zapewnia płynne i wydajne operacje logistyczne.

To, co odróżnia NewCold od reszty firm oferujących rozwiązania w łańcuchu dostaw, to koncentracja na automatyzacji, a także możliwości płynnej integracji magazynów i systemów transportowych z działaniami operacyjnymi klientów. Wpływa to korzystnie na ograniczenie śladu węglowego, godzin pracy i zużycia energii. Wdrożenie najnowocześniejszych systemów przechowywania i wyszukiwania poprawia bezpieczeństwo żywności i umożliwia skuteczną identyfikację każdego elementu w łańcuchu dostaw.

NewCold w swoich działaniach kładzie duży nacisk na zrównoważony rozwój i zadowolenie klientów. Inwestuje w automatyzację i najnowocześniejsze technologie, co pomaga firmie w pozycjonowaniu się jako twórcy jednych z największych i najbardziej zaawansowanych obiektów logistycznych. Działając w trybie 24/7, NewCold zapewnia nieprzerwalność łańcucha chłodniczego.

Firma NewCold konsekwentnie napędza innowacje w swojej branży, koncentrując się na dostarczaniu zorientowanych na klienta, inteligentnych i zrównoważonych rozwiązań z naciskiem na automatyzację, innowacje i specjalizację w zaawansowanej techno-

logicznie logistyce z kontrolowaną temperaturą. Dzięki ostatnim inwestycjom, zwiększonej pojemności magazynowej i wsparciu dla polskiego krajoobrazu gospodarczego, NewCold umacnia swoją pozycję globalnego lidera. |

Artykuł sponsorowany



Centrum logistyczne UPS Healthcare w Błoniu powstało z myślą o wykorzystaniu jak najbardziej ekologicznych rozwiązań, pozwalających zapewnić maksymalną oszczędność energii oraz dbałość o środowisko

TRZEBA NADAŻAĆ ZA INNOWACJAMI W FARMACJI I MEDYCYNIE

Pandemia COVID-19 uwidoczniła wiele wyzwań logistycznych w sektorze farmaceutycznym i ochrony zdrowia. Dystrybucja szczepionek pokazała, że precyzyjna logistyka oraz transport wrażliwych i krótkoterminowych produktów odgrywa istotną rolę w procesie ratowania ludzkiego zdrowia i życia.

Tymczasem dynamiczny postęp na rynku farmaceutycznym i medycznym rodzi coraz więcej potrzeb w zakresie szybkiego i bezpiecznego transportu i eksportu produktów. Podczas spotkania w nowo otwartym centrum logistycznym UPS Healthcare w podwarszawskim Błoniu, eksperci rynku logistycznego i farmaceutycznego rozmawiali o znaczeniu logistyki dla sektora ochrony zdrowia oraz o wspólnych wyzwaniach, które czekają te branże.

Potrzeba rozwoju zimnego łańcucha dostaw

Jedno z wyzwań logistyki dla sektora ochrony zdrowia to potrzeba rozwoju tzw. zimnego łańcucha, który pozwoli na dystrybucję i transport leków oraz produktów medycznych w kontrolowanej temperaturze. Według Biopharma Cold Chain Sourcebook, wykorzystanie łańcucha chłodniczego dla leków, które wymagają przechowywania i wysyłki

w temperaturze od co najmniej 2 do 8 st.C, wzrosło o 48% w latach 2018-2024. Ponadto, według prognoz, rozwój ogólnego rynku usług związanych z łańcuchem chłodniczym (pakowanie, transport i obsługa danych) ma znacząco przyspieszyć – prognozowany wzrost wyniesie ok. 24% do 2024 r. Dla porównania, w latach 2019-2020 było to 10%. Innowacje w łańcuchu dostaw muszą nadążać za dynamicznym rozwojem branży

Mając na uwadze wyzwania sektora ochrony zdrowia, w 2020 r. firma UPS utworzyła nową dywizję UPS Healthcare, która specjalizuje się w kompleksowych usługach dystrybucji produktów medycznych, leków, szczepionek i sprzętu medycznego.

medycznej i farmaceutycznej, a także odpowiadać na potrzeby i wymagania nowoczesnych produktów ratujących życie.

Mając na uwadze wyzwania sektora ochrony zdrowia, w 2020 r. firma UPS utworzyła nową dywizję UPS Healthcare, która specjalizuje się w kompleksowych usługach dystrybucji produktów me-

dycznych, leków, szczepionek i sprzętu medycznego. Globalnie sieć obejmuje 1,5 mln m² powierzchni magazynowej w 36 krajach, w tym również w Polsce. W 2022 r., w podwarszawskim Błoniu zostało otwarte jedno z najnowocześniejszych w Europie centrów logistycznych UPS Healthcare o powierzchni 16,5 tys. m².

Nowoczesny magazyn UPS Healthcare jest wyposażony w system aktywnej kontroli temperatury. Globalnie

UPS Healthcare zainwestował w nowoczesne systemy kontroli temperatury we wszystkich magazynach przeznaczonych do składowania produktów farmaceutycznych. Dzięki temu centra UPS Healthcare mogą przechowywać produkty farmaceutyczne, w tym leki biologiczne w różnych przedziałach tem-

peraturowych: od 2 do 8 st.C i od 15 i do 25 st.C.

– *Niektóre produkty, takie jak np. szczepionki przeciwko COVID-19, wymagają ścisłej kontroli temperatury w całym łańcuchu dostaw, co oznacza konieczność monitorowania i kontrolowania warunków przechowywania produktów również w trakcie ich transportu. W tym celu wykorzystujemy specjalistyczne pojazdy z możliwością kontrolowania temperatury, które mogą przewozić leki i produkty medyczne w obrębie naszego kraju oraz za granicę. Nasza sieć dystrybucji w Polsce korzysta z ponad 270 takich pojazdów. Dodatkowo przesyłki priorytetowe wyposażamy w zaawansowane technologicznie czujniki, które umożliwiają kontrolę temperatury w czasie rzeczywistym oraz precyzyjną lokalizację przesyłki (z dokładnością do 3,5 metra w dowolnym miejscu w sieci UPS). W przypadku transportu produktów farmaceutycznych, są one monitorowane 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu przez trzy globalne centra dowodzenia UPS Healthcare, a w razie wystąpienia zakłóceń lub problemów, wdrażane są natychmiastowe plany awaryjne, aby zapewnić bezpieczeństwo stosowania i właściwości produktu oraz niezawodność i terminowość dostaw* – mówi Tomasz Kozłowski, dyrektor ds. rozwoju biznesu w UPS Healthcare.

UPS Healthcare jest w czołówce firm zajmujących się dostarczaniem szczepionek na całym świecie. W Polsce firma ma najbardziej rozbudowaną sieć dystry-

Digitalizacja sektora ochrony zdrowia

Jak zauważa Michał Pilkiewicz, General Manager Ukraine, Adriatic & Baltic w IQVIA, przed branżą farmaceutyczną i logistyczną pojawia się kilka głównych wyzwań. Należą do nich m.in. rozwój



i wdrożenie cyfryzacji, ułatwienie pacjentom dostępu do innowacyjnych terapii, rozwiązanie problemu braku dostępności leków na rynku, poprawa bezpieczeństwa dostaw czy kwestie zrównoważonego rozwoju i dbałość o ESG (Environmental, Social and Governance).

Problemy z dostępnością leków, a przy tym szybki rozwój mobilnych technologii rodzą potrzebę stworzenia zupełnie nowej formy dystrybucji leków

wszystkie niezbędne informacje na temat np. tego, gdzie dany lek się znajduje i w jakiej ilości, aby móc przewidzieć i planować zapotrzebowanie na wszystkie leki.

– *Coraz częściej pojawia się potrzeba integracji danych w jeden system, co pozwoli zwiększyć produktywność i efektywność dystrybucji, ale również*

lepiej zarządzać dostępnością leków i zapasami magazynowymi. Niektóre leki, np. na raka prostaty, od momentu wyprodukowania powinny trafić do pacjenta w 72 godziny. Istotną składową sukcesu jest zatem logistyka. Integracja danych pozwoli również na lepszy dostęp do wyników badań diagnostycznych i laboratoryjnych. Do takich informacji powinni mieć dostęp lekarze czy farmaceuci. Istotne znaczenie w myśleniu o dystrybucji leków mają także zmiany nawyków zakupowych pacjentów i dynamiczny rozwój e-commerce – w wielu krajach już teraz leki mogą być zamawiane online i dostarczane przez kuriera do domu – mówi Michał Pilkiewicz, General Manager Ukraine, Adriatic & Baltic IQVIA.

UPS pracuje nad rozwojem systemu, który będzie zbierał informacje o wszystkich produktach zgromadzonych we wszystkich magazynach UPS na całym świecie. Narzędzie ma na celu poprawę efektywności zarządzania zapasami magazynowymi, co finalnie wpłynie na efektywność dystrybucji leków na całym świecie oraz zoptymalizuje koszty transportu. UPS Healthcare w Wielkiej Brytanii wprowadził również kompleksową usługę dostarczenia leków na receptę poprzez aptekę UPS Healthcare. Jednocześnie w wielu krajach rozwijana jest usługa opieki pielęgniarskiej, w ramach której leki dostarczone przez UPS Healthcare do domu pacjenta są podawane przez wyspecjalizowaną pielęgniarkę. Wszystko po to, aby odciążać system

Jedno z wyzwań logistyki dla sektora ochrony zdrowia to potrzeba rozwoju tzw. zimnego łańcucha, który pozwoli na dystrybucję i transport leków oraz produktów medycznych w kontrolowanej temperaturze



buji leków i szczepionek. Do tej pory dostarczyła przeszło 1,5 mld dawek szczepionek do ponad 110 krajów, uzyskując przy tym wynik 99,999% terminowości.

– opartego na zintegrowanych zbiorach danych i systemie, który pozwoli zebrać w jednym miejscu dla wszystkich decydentów i uczestników łańcucha dostaw

opieki zdrowotnej i ułatwić leczenie przewlekłe chorej osoby.

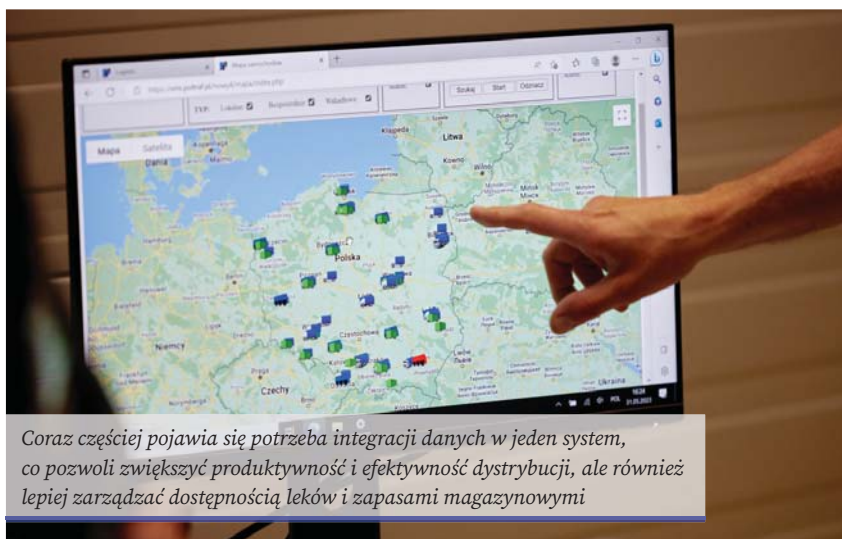
Potrzebny efektywny dialog

Polska to 6-ty rynek w Europie pod względem produkcji leków. Codziennie w Polsce lekarze wypisują pacjentom ok. 680 tys. e-recept. Prawie tysiąc działających w Polsce szpitali wymaga stałego dostępu do leków¹⁾. Lekami refundowanymi leczone jest w Polsce ok.

Według Biopharma Gold Chain Sourcebook, wykorzystanie łańcucha chłodniczego dla leków, które wymagają przechowywania i wysyłki w temperaturze od co najmniej 2 do 8 st.C, wzrosło o 48% w latach 2018-2024



20 mln osób. Jak pokazują dane, refundacja apteczna między 2011 a 2022 r. wzrosła o 8,03%. Tymczasem inflacyjny



Coraz częściej pojawia się potrzeba integracji danych w jeden system, co pozwoli zwiększyć produktywność i efektywność dystrybucji, ale również lepiej zarządzać dostępnością leków i zapasami magazynowymi

¹⁾ Dane Krajowi Producenci Leków

UPS HEALTHCARE



- Na świecie posiada ponad 1,5 mln m² powierzchni dystrybucyjnej zgodnej z cGMP lub cGDP.
- Usługi UPS Healthcare obejmują: zarządzanie zapasami, pakowanie i wysyłkę w kontrolowanej temperaturze, przechowywanie i kompletację produktów farmaceutycznych, urządzeń medycznych, sprzętu laboratoryjnego i logistykę badań klinicznych.
- Globalna infrastruktura firmy, jej najnowsza usługa kontroli przesyłek priorytetowych UPS Premier, technologia śledzenia i monitorowania oraz globalny system jakości są dostosowane do dzisiejszych złożonych wymagań logistycznych dla branży farmaceutycznej, urządzeń medycznych i diagnostyki laboratoryjnej.

wzrost cen tych leków w tym samym czasie wyniósł 18%. Tak więc rosnące koszty łańcucha dostaw nie mogą zostać zrekomensowane przez dostosowanie cen leków.

Jak zauważa Krzysztof Kopeć, prezes Polskiego Związku Pracodawców Przemysłu Farmaceutycznego (PZPPF), największe wyzwania, które pojawiają się przed krajowymi firmami farmaceutycznymi dotyczą wspomnianych braków leków i kwestii zarządzania zapasami magazynowymi oraz przywróceniu produkcji kluczowych leków w Polsce i Europie oraz konieczności odbudowy łańcuchów dostaw sprzed pandemii. Obecnie 70% sprzedawanych w Polsce leków i substancji do ich produkcji sprowadzanych jest z zagranicy, głównie z Chin i Indii. Rozwiązaniem może być przeniesienie znaczącej produkcji leków do Polski i rozwój produkcji lokalnej.

Wyzwanie stanowią jednak również ryzyka regulacyjne, które aktualnie są jednymi z najbardziej restrykcyjnych w Europie. Pilną potrzebą staje się zatem prowadzenie efektywnego dialogu między regulatorem, firmą farmaceutyczną oraz firmą logistyczną, tak aby zaspokoić potrzeby polskich pacjentów, mając na

uwadze ograniczenia i możliwości każdej ze stron.

Eksperti zwrócili uwagę także na potrzebę kompleksowej reformy polskiego systemu ochrony zdrowia, która wymaga wprowadzenia mechanizmów ekonomicznych, czyli bilansowania wydatków względem potrzeb.

W kierunku zrównoważonego rozwoju

W przypadku sektora ochrony zdrowia i farmacji, 90% emisji gazów generuje produkcja, transport i logistyka leków. Dlatego przed firmami z sektora logistycznego pojawia się wyzwanie związane z minimalizowaniem negatywnego wpływu ich działalności na środowisko.

Centrum logistyczne UPS Healthcare w Błoniu powstało z myślą o wykorzystaniu jak najbardziej ekologicznych rozwiązań, pozwalających zapewnić maksymalną oszczędność energii oraz dbałość o środowisko. Obiekt został zaprojektowany zgodnie ze standardem BREEAM, czyli wiodącą certyfikacją dla zrównoważonych budynków. Wyposażony jest m.in. w inteligentne oświetlenie podążające za czujnikami ruchu, własny generator prądu, panele solarne i panele fotowoltaiczne, które dostarczają 50 000 kWh rocznie i mogą utrzymać pracę wszystkich pomieszczeń biurowych. Ma także własną pompę wody, która pozwala zbierać opad z deszczówki następnie wykorzystywanej do podlewania roślinności i trawy.

Logistyka w branży farmaceutycznej i ochronie zdrowia, obecnie traktowana jako koszt wytworzenia produktu, znacząco zyskała na znaczeniu. Wymagania logistyczne są coraz bardziej skomplikowane, oczekiwania klientów rosną. Branża logistyczna i KEP (usługi kurierskie, ekspresowe i pocztowe) powinna dotrzymać kroku postępowi medycznemu i farmaceutycznemu, gdyż jej działalność jest niezbędna do tego, aby innowacyj-

ne produkty o wysokich wymaganiach i wrażliwości na warunki dystrybucji można było dostarczyć bezpiecznie do właściwego miejsca i we właściwym

liwość reakcji na zakłócenia w czasie rzeczywistym są niezbędne. Bez zaawansowanych rozwiązań w obszarze łańcuchów chłodniczych, dystrybucja

UPS pracuje nad rozwojem systemu, który będzie zbierał informacje o wszystkich produktach zgromadzonych we wszystkich magazynach UPS na całym świecie. Narzędzie ma na celu poprawę efektywności zarządzania zapasami magazynowymi.

czasie. Jakikolwiek błąd lub opóźnienie mogą mieć wyjątkowo dotkliwe skutki, dlatego monitorowanie, kontrola i moż-

nowacyjnych wyrobów medycznych staje się znacząco utrudniona lub wręcz niemożliwa.

Aktualnie UPS posiada 217 magazynów logistycznych przeznaczonych dla sektora zdrowia o łącznej powierzchni ponad 1,5 mln m². Dzięki systematycznym inwestycjom do końca 2023 r. UPS Healthcare ma zamiar zwiększyć ponad dwukrotnie powierzchnię swoich placówek w stosunku do roku 2020. |

Więcej informacji na temat innowacji UPS Healthcare można znaleźć na stronach: [Healthcare.ups.com](https://healthcare.ups.com) about.ups.com.

Frigo Logistics obsługuje wszystkie bazy wojsk amerykańskich stacjonujących w Polsce oraz dostarcza produkty do baz w takich krajach jak Litwa, Łotwa, Estonia, Słowacja, Niemcy, Węgry



DLA ARMII AMERYKAŃSKIEJ W POLSCE

Frigo Logistics, jako jedyny operator logistyczny realizuje dostawy do wszystkich 18 jednostek wojsk amerykańskich znajdujących się w Polsce.

Obecnie stacjonuje w nich kilkanaście tysięcy żołnierzy. W ramach nawiązanej w 2018 r. współpracy z firmą Theodor Wille Intertrade (TWI), Frigo Logistics jest jedynym podmiotem, który dba o zaopatrzenie armii amerykańskiej w Polsce w produkty mrożone, suche oraz świeże.

W różnych częściach Polski

Wojska amerykańskie stacjonują na terenie Polski od 2012 r. W ostatnich latach obecność żołnierzy ze Stanów Zjednoczonych sukcesywnie się jednak zwiększała. Proces ten jeszcze bardziej

przyspieszyła tocząca się wojna w Ukrainie. Z uwagi na konflikt zbrojny za naszą wschodnią granicą, w ostatnich miesiącach liczba wojsk USA przebywających obecnie na terenie Polski zwiększyła

F Frigo Logistics od pięciu lat dostarcza armii amerykańskiej świeże, mrożone oraz suche produkty spożywcze. Są to m.in. owoce i warzywa, dania gotowe, mięso, ryby i produkty mączne oraz zbożowe.

się i obecnie przebywa u nas około 10 tys. żołnierzy. Ich głównym celem jest wzmocnienie wschodniej flanki NATO.

Frigo Logistics od pięciu lat dostarcza armii amerykańskiej świeże, mrożone oraz

suche produkty spożywcze. Są to m.in. owoce i warzywa, dania gotowe, mięso, ryby i produkty mączne oraz zbożowe. Trafiają do jednostek wojskowych rozmieszczonych w różnych częściach Polski.

Z niezbędnym zapleczem logistycznym

– Przybycie do Polski kolejnych oddziałów wojsk amerykańskich spowodowało utworzenie nowych baz wojskowych, a tym samym wzrost wolumenów obsługiwanych przez nas zamówień dla armii. Obsługa trzech grup produktowych w ramach jednego środka transportu i dostawy w różne części Polski, wymaga od nas przygotowania odpowiedniej floty oraz elastyczności. Posiadamy niezbędne zaplecze logistyczne i wspaniały, zaangażowany zespół pracowników, dzięki czemu jesteśmy gotowi na takie i kolejne wyzwania. Frigo Logistics z dumą służy pomocą w tak ważnym czasie dla strategicznych dostaw podstawowych i niezbędnych produktów spożywczych – mówi Kristof Verbruggen, prezes zarządu Frigo Logistics.

Współpraca odbywa się za sprawą nawiązanej umowy z firmą Theodor Wille Intertrade (TWI), która odpowiada za dostawy żywności do jednostek wojsk USA w różnych częściach świata.

Frigo Logistics obsługuje wszystkie bazy wojsk amerykańskich stacjonujących w Polsce oraz dostarcza produkty do baz w takich krajach jak Litwa, Łotwa, Estonia, Słowacja, Niemcy, Węgry. |



E-commerce elektroniki jest wysoce konkurencyjne, a partnerzy logistyczni muszą sprostać wielu wymaganiom stawianym im przez klientów. Priorytetem jest bezpieczeństwo przesyłki

WYZWANIA PARTNERÓW LOGISTYCZNYCH W BRANŻY ELEKTRONICZNEJ

Terminowość, elastyczność i międzynarodowy zasięg. To te aspekty przesądzają o wyborze partnerów logistycznych w branży elektronicznej. Stabilność procesów operatora wspiera dążenia do sukcesu firm elektronicznych, a e-commerce w tym obszarze stanowi dobry przykład wyznaczania ambitnych trendów w sektorze logistyki. Wie o tym GLS, jeden z największych dostawców usług kurierskich w Europie i partner logistyczny dla wielu firm z branży elektronicznej.

Rozbudowana i stabilna sieć, która dzięki oddziałom w większości krajów europejskich pozwala na dopasowanie się do lokalnych potrzeb klientów, sprawiła że GLS jest partnerem logistycznym dla wielu firm e-commerce, sklepów internetowych oraz innych przedsiębiorstw z branży elektronicznej. Jak podkreśla Mirosław Wania, key account manager z GLS Poland, branża

ni, dopasowując się do lokalnych potrzeb naszych klientów. Weryfikujemy z nimi ich oczekiwania oraz potrzeby i znajdujemy satysfakcjonujące rozwiązania – zaznacza.

Jednym z większych partnerów z branży elektronicznej z którym współpracuje GLS, jest Morele.net, ważny gracz na polskim rynku e-commerce w segmencie dystrybucji elektroniki użytkowej. Dla tej firmy kluczo-

woy byłby elastyczny, zdolny do zmian oraz modyfikacji swoich procesów, dostosowując je do naszych potrzeb – mówi Mateusz Kapusta, dyrektor logistyki w Morele.net.

Bezpieczeństwo. Terminowość. Jakość

Rozbudowana i stabilna sieć, która dzięki oddziałom w większości krajów europejskich pozwala na dopasowanie się do lokalnych potrzeb klientów, sprawiła że GLS jest partnerem logistycznym dla wielu firm e-commerce, sklepów internetowych i innych przedsiębiorstw z branży elektronicznej.

Obsługa branży elektronicznej to wyzwanie nawet dla doświadczonych firm na rynku. E-commerce elektroniki jest wysoce konkurencyjne, a partnerzy logistyczni muszą sprostać wielu wymaganiom stawianym im przez klientów. Priorytetem jest bezpieczeństwo przesyłki. – *Karty graficzne mogą mieć wartość kilkunastu tysięcy złotych, więc dla takich towarów kluczowe jest bezpieczeństwo dostawy oraz znikomy procent uszkodzeń. Kurier nie zna zawartości przesyłek, dlatego w ten sam sposób musi traktować wszystkie paczki* – mówi Mateusz Kapusta.

elektroniczna jest wymagająca, ale działania GLS koncentrują się przede wszystkim na kliencie i jego oczekiwaniach. – *Nasza oferta obejmuje szeroki zakres usług, które pozwalają efektywnie zarządzać łańcuchem dostaw. Jesteśmy firmą globalną z mocną siecią międzynarodową i z rozwiniętą lokalną obecnością w prawie wszystkich krajach kontynentu. Dzięki temu jesteśmy elastycz-*

ni, dopasowując się do lokalnych potrzeb naszych klientów. Weryfikujemy z nimi ich oczekiwania oraz potrzeby i znajdujemy satysfakcjonujące rozwiązania – zaznacza.

we przy wyborze dostawcy usług kurierskich były doręczalność, sposób obchodzenia się z towarem oraz sprawność operacyjna kuriera. – *Dzięki doskonałej współpracy możemy sobie pozwolić na realizację w dniu bieżącym zamówień złożonych do godz. 20.00, a nawet dłużej. Potrzebowaliśmy globalnego partnera o międzynarodowym zasięgu, a z drugiej strony takiego,*

GLS, współpracując ze wszystkimi klientami, nie tylko z branży elektronicznej, stosuje odpowiednie procedury i środki zabezpieczające, aby chronić towar przed kradzieżą, uszkodzeniami oraz innymi zagrożeniami

w czasie transportu. – *Nasza Grupa stworzyła jednolite normy bezpieczeństwa przesyłek w całej Europie, dzięki czemu wskaźnik zaginięć i uszkodzeń paczek utrzymuje się stale na bardzo niskim poziomie wynoszącym 0,01%* – mówi Mirosław Wania. GLS monitoruje paczki przy pomocy systemów nadzoru wideo, a także skanuje przesyłki we wszystkich punktach przeładunku. Dodatkowo ochronie służą nowoczesne systemy alarmowe, a pracownicy i kurierzy są regularnie szkoleni w celu zapewnienia ostrożnej obsługi wszystkich paczek.

Drugą kluczową sprawą jest terminowości dostaw.

– *Doręczalność musi zostać zachowana także w szczycie sezonu, od końca listopada do końca grudnia* – zaznacza Mateusz Kapusta z Morele.net i dodaje, że utrzymanie jednorodnych i stabilnych parametrów realizacji dostaw przez GLS jest bardzo wysoko oceniane.

Terminowość i jakość doręczeń GLS potwierdzają także pozytywne oceny klientów w badaniu Operatora Logistycznego Roku, gdzie firma uzyskała wysoki wynik NPS na poziomie 76,5% – *Klienci docenili przede wszystkim jakość i standard obsługi. Wśród atutów zwrócili uwagę między innymi na terminowość i kompletność dostaw. Te wyniki odzwierciedlają naszą strategię, której istotnym elementem jest wysoki poziom obsługi* – mówi Mirosław Wania.

GLS Poland posiada także certyfikat ISO 9001:2015, przeprowadza regularne audyty i stale monitoruje kluczowe wskaźniki jakości.

rodowej sieci obejmującej ponad 40 krajów w Europie i Ameryce Północnej, pełni kluczową rolę w zapewnianiu sprawnego i niezawodnego przepływu towarów w ramach międzynarodowego handlu elektronicznego. – *Obsługa przesyłek międzynarodowych jest naszą mocną stroną. Zapewniamy szybkie i bezproblemowe dostawy do wielu krajów na całym świecie, co umożli-*

wszechny standard. Ten trend kontrastuje z oczekiwaniami np. na rynku niemieckim, gdzie dostawa w dwa dni jest zwyczajowo akceptowana.

– *Klienci oczekują coraz szybszych dostaw, elastyczności w wyborze opcji dostawy oraz stałego monitoringu statusu przesyłek. W odpowiedzi na te potrzeby GLS Poland inwestuje w zaawansowane*



Branża logistyczna i elektroniczna ściśle ze sobą współpracują, a dzięki dynamicznemu rozwojowi e-commerce elektroniki wzajemnie napędzają

wia naszym klientom skuteczne ekspansje na nowe rynki – mówi Mirosław Wania.

Dwie napędzające się branże

Branża logistyczna i elektroniczna ściśle ze sobą współpracują, a dzięki dynamicznemu rozwojowi e-commerce elektroniki wzajemnie napędzają. Mateusz Kapusta z Morele.net twierdzi: – *Można śmiało powiedzieć,*

technologie śledzenia przesyłek, jednolite w całej Europie, wdraża usługi ekspresowe oraz rozwija sieć punktów nadania i odbioru przesyłek, aby zapewnić klientom kompleksową i efektywną obsługę logistyczną – argumentuje Mirosław Wania z GLS Poland.

Przyszłość obu branż

Rozwój branży elektronicznej niesie za sobą wiele wyzwań dla firm logistycznych, ale również i wiele możliwości. Zwiększone zainteresowanie elektroniką wiąże się z coraz większą liczbą zamówień, które wymagają szybkich, niezawodnych i przede wszystkim bezpiecznych dostaw.

– *Stawiamy na odpowiednie zabezpieczenia i procedury. Bezpieczeństwo przesyłek jest dla nas priorytetem, a to pozwala naszym klientom spokojnie korzystać z naszych usług* – podkreśla Mirosław Wania.

Zdaniem Mateusza Kapusty w przyszłości takie platformy jak Morele.net będą coraz bardziej odbiegały od formy sklepu specjalistycznego w kierunku multiwertykalnej platformy sprzedażowej, co już teraz przekłada się na zmiany gabarytów przesyłek. – *Ze względu na sposób wyliczenia wymiarów paczki standardowej, formuła według której wylicza to GLS, jest jedną z najbardziej pojemnych na rynku, co ma przełożenie na wzrost wolumenów naszej współpracy* – zauważa, jednocześnie podkreślając, że nowoczesne platformy e-commerce działające w branży elektronicznej potrzebują partnerów logistycznych potrafiących szybko i elastycznie reagować na zmieniające się potrzeby klientów. Przykładem jest GLS. |



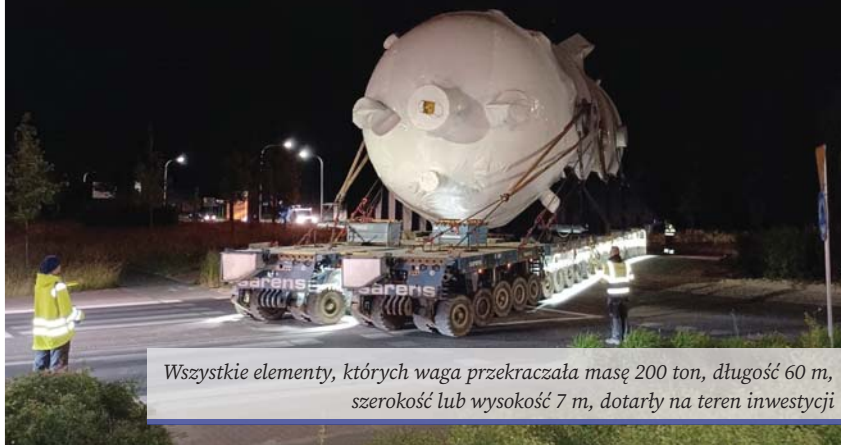
GLS monitoruje paczki przy pomocy systemów nadzoru wideo, a także skanuje przesyłki we wszystkich punktach przeładunku

Globalny charakter handlu elektronicznego

Rozwój branży e-commerce znajduje odzwierciedlenie w globalnym charakterze handlu elektronicznego. Klienci chcą kupować produkty z różnych zakątków świata, co generuje znaczny wzrost liczby przesyłek międzynarodowych. GLS, dzięki międzyna-

e-commerce elektroniki stanowi dobry przykład wyznaczania ambitnych trendów w sektorze logistyki dzięki bardzo agresywnej polityce sprzedażowej i konkurencyjnej głównych aktorów. Przykładem jest tu rynek polski, gdzie absolutny dogmat dostawy następnego dnia wprowadziły już kilkanaście lat temu właśnie sklepy e-commerce z elektroniką i dziś jest to po-

WISŁA GŁÓWNYM KANAŁEM TRANSPORTOWYM



Wszystkie elementy, których waga przekraczała masę 200 ton, długość 60 m, szerokość lub wysokość 7 m, dotarły na teren inwestycji

Do Kompleksu Olefin III, strategicznej inwestycji PKN ORLEN, dotarły najważniejsze elementy potrzebne do jego budowy. Za realizację projektu odpowiada DSV w Polsce. Dzięki opiece inżynierskiej specjalistów DSV bezpiecznie dostarczono m.in. ważącą ponad 850 ton i mierzącą blisko 100 metrów długości kolumnę Wash Tower. Dotychczas na miejsce inwestycji dowieziono ok 80% wszystkich elementów.

Kompleks Olefin w Zakładzie Produkcyjnym w Płocku rozbudowywany jest przez PKN ORLEN w ramach jego strategicznego Programu Rozwoju Petrochemii. Projekt budowy to największa inwestycja w sektorze petrochemicznym od ostatnich dwóch dekad, którą podjęto w Europie. Do tej pory 15 statkami do portu w Gdańsku dostarczono ponad 13 700 ton ładunków. Skalę tego projektu ukazują informacje dotyczące przetransportowanych elementów tej instalacji. Już w maju na teren inwestycji dotarł największy ele-

ment, jaki kiedykolwiek transportowany był Wisłą, 800 tonowy Wash Tower. Z kolei w czerwcu ukończono w 100% proces transportu krytycznych, największych i najcięższych elementów.

Wisła kluczem sukcesu

Transport ten realizowany przez DSV w Polsce, dla realizatorów tej inwestycji,

PROJEKT TRANSPORTU W LICZBACH

- 15 statkami – z Chin, Korei, Indii, Hiszpanii i Belgii przywieziono do tej pory, do portu w Gdańsku ponad 1000 ładunków, z czego ponad 30% to ładunki ponadgabarytowe i ciężkie.
- 11.01.2023 rozpoczął się rozładunek pierwszego statku, a start pierwszego transportu rzeczno-ego nastąpił kilka dni później.
- Do tej pory ponad 100 ładunków w 69 transportach barkowych przetransportowano Wisłą do portu w Płocku. Wszystkie z nich zostały dostarczone na teren Kompleksu Olefin III.
- Wash Tower jest największym i najcięższym elementem, który został przetransportowany na budowę Kompleksu Olefin III.

cji, czyli międzynarodowego konsorcjum Hyundai Engineering – Técnicas Reunidas, był możliwy dzięki wykorzystaniu Wisły jako głównego kanału transportowego. Dzięki dogodnemu stanowi wody wszystkie naj-

bardziej wymagające elementy inwestycji, także te o masie przekraczającej setki ton oraz wymiarach wielokrotnie przekraczających możliwości transportu drogowego, dotarły na teren Kompleksu Olefin III na czas. W wielu przypadkach wręcz szybciej niż zakładał początkowy harmonogram.

– *Zadanie, którego się podjęliśmy to w mojej ocenie najambitniejszy projekt logistyczny, jaki został wdrożony w Polsce. Największym wyzwaniem była Wisła. Choć*

Transport realizowany przez DSV w Polsce był możliwy dzięki wykorzystaniu Wisły jako głównego kanału transportowego.

stworzyła dla nas wiele szans, wymagała również odpowiedniego przygotowania zaplecza technicznego. Nasi inżynierowie musieli opracować specjalne modyfikacje do barek rzecznych, bardzo mocno wspierali nas także polscy kapitanowie żeglugi rzecznej. Dzięki zaufaniu naszych klientów z międzynarodowego konsorcjum Hyundai Engineering i Técnicas Reunidas oraz właściciela projektu, PKN ORLEN, obaliliśmy wspólnie mit o tym, że Wisła jako szlak transportowy ma niewielki potencjał. – powiedział Grzegorz Samoć, dyrektor działu Projects DSV i szef całego projektu.

Kolosalne dotarły na teren inwestycji

DSV Projects zrealizowało ok. 80% dostaw w ramach projektu logistyki elementów krytycznych. Wszystkie z nich, których waga przekraczała masę 200 ton, długość 60 m, szerokość lub wysokość 7 m, bezpiecznie dotarły na teren inwestycji. Pozostałe do transportu ładunki, mimo że w dużej mierze również są

ponadgabarytowe, nie będą wymagały w większości skorzystania z transportu rzeczno-ego. Zostaną one dostarczone do Płocka bezpośrednimi transportami drogowymi z portu w Gdańsku. |



Największym elementem transportowanym Wisłą był 800 tonowy Wash Tower

Skuteczne zarządzanie i analiza danych może pomóc firmom transportowym poprawić wydajność i rentowność, a także zwiększyć bezpieczeństwo

NA CORAZ WIĘKSZĄ SKALĘ

W dzisiejszych firmach logistycznych i transportowych rozwijają się nowoczesne technologie, umożliwiające automatyzację coraz większej liczby procesów. Wykorzystanie IoT i big data stało się powszechne, przyczyniając się do znacznego wzrostu efektywności działania. Jak to wygląda z punktu widzenia dużego operatora logistycznego jakim jest Dachser, mówi Paweł Zawałowski, Expert Warehouse Operations, Business Controller Warehousing w DACHSER Polska.

Jak na przestrzeni ostatnich lat zmieniło się podejście osób zarządzających firmami transportowymi do wdrażania aplikacji/narzędzi IT do zarządzania transportem? Czy można dostrzec jakiś trend na krajowym rynku?

Na polskim rynku można zaobserwować wyraźną tendencję do większej automatyzacji i cyfryzacji w sektorze transportowym. W Dachser korzystamy z systemów telematycznych oferujących śledzenie przesyłek drobnicowych w oparciu o IoT, za pośrednictwem technologii sieciowej 5G/LPWAN i innych zaawansowanych rozwiązań informatycznych w celu optymalizacji logistyki, transportu i skrócenia czasu dostaw. Coraz większego znaczenia nabiera również wykorzystanie big data i sztucznej inteligencji w efektywnym zarządzaniu łańcuchem dostaw. W 2020 roku w Dachser wdrożyliśmy zespół zajmujący się botami i robotyką, a także wykorzystaniem autonomicznych pojazdów bezzałogowych (AGV – *automated guided vehicles*) w magazynie.

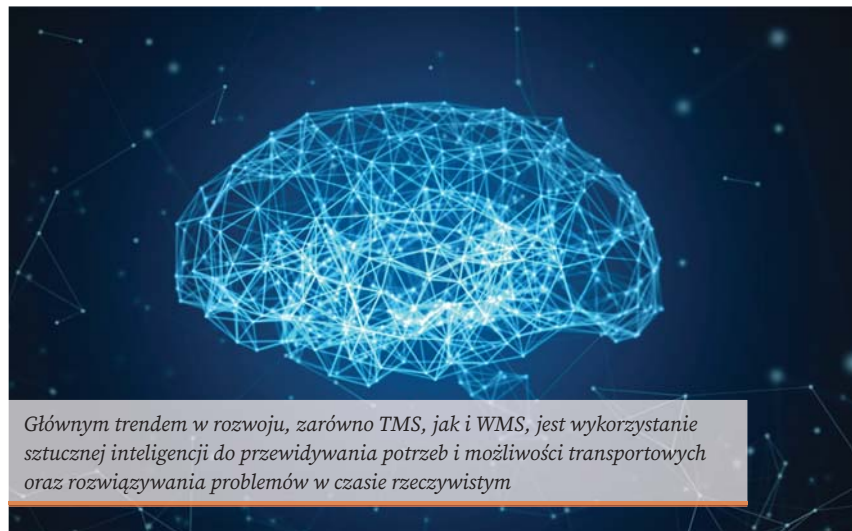
Jaki wymiar ma cyfryzacja w obszarze TSL – co to oznacza dla branży transportowej?

Cyfryzacja osiągnęła ogromny wymiar w obszarze TSL i fundamentalnie zmie-

nia branżę transportową. Oznacza to, że coraz więcej procesów jest automatyzowanych w celu zwiększenia wydajności, obniżenia kosztów i umożliwienia lepszej komunikacji w ramach łańcucha dostaw. Przykładem jest system prowadzenia wózków widłowych firmy Dachser, któ-

lepiej planować i reagować na określone procesy. Aplikacje eLogistics oferują naszym klientom wysoki poziom przejrzystości w śledzeniu informacji i pobierania dokumentów z chmury.

Cyfryzacja postępuje również w technologii EDI, a my dostarczamy



Głównym trendem w rozwoju, zarówno TMS, jak i WMS, jest wykorzystanie sztucznej inteligencji do przewidywania potrzeb i możliwości transportowych oraz rozwiązywania problemów w czasie rzeczywistym

ry optymalizuje przepływ towarów w magazynie. Systemy kompletacji zamówień Pick by Voice i Pick by Light od dawna są częścią logistyki kontraktowej w świecie Dachser. Również Warehouse Viewer umożliwił nam uzyskiwanie informacji o aktualnej sytuacji magazynowej w czasie rzeczywistym, dzięki czemu możemy

naszym klientom niezbędne narzędzia umożliwiające dostęp do konkretnych danych poprzez nasz interfejs API. Oszczędza nam to kosztów i wysiłku związanych z wdrażaniem systemów EDI, a naszym klientom zapewnia szybszy i łatwiejszy dostęp do potrzebnych im danych.

Czego dziś oczekują firmy transportowe od dostawcy TMS-a, uwzględniając współczesne wyzwania i problemy z jakimi zmagają się branża?

W dzisiejszych czasach sprostanie dużym oczekiwaniom branży wymaga czegoś więcej niż tylko klasycznego oprogramowania do zarządzania magazynem. Ważna jest zwiększona efektywność w celu obniżenia kosztów, przejrzystość informacji o przesyłce, skalowalność, dostosowanie systemu do zmieniających się wymagań oraz integracja z innymi platformami informatycznymi wspierającymi zarządzania biznesem. Ważną rolę odgrywa także bezpieczeństwo danych i zapewnienie dostępu do informacji poufnych wyłącznie upoważnionym podmiotom.

Jak na dzień dzisiejszy wygląda poziom cyfryzacji branży TSL i potrzeba zarządzania danymi przez przewoźników? Proszę o próbę oceny sytuacji.

Stopień cyfryzacji w branży TSL różni się znacznie pomiędzy różnymi firmami i segmentami w branży. Niektóre firmy przeszły już duże transformacje cyfrowe, inne dopiero się rozkręcają. Ogólnie jednak branża poczyniła postępy w ostatnich latach i wiele firm zaczęło wykorzystywać technologie oraz narzędzia cyfrowe w celu usprawnienia swojej działalności i zwiększenia konkurencyjności.

Zapotrzebowanie na zarządzanie danymi jest w branży duże i oczekuje się, że będzie nadal rosło. Firmy transportowe muszą zarządzać różnymi danymi, w tym informacjami na temat klientów, pojazdów i dostaw, dokumentami czy informacjami o zgodności. Skuteczne zarządzanie i analiza tych danych może pomóc firmom transportowym poprawić

funkcjonalności w dziedzinie systemów TMS można spodziewać się w przyszłości?

Ewolucja systemów zarządzania transportem zmierza w kierunku większej integracji danych i programów informatycznych, aby umożliwić bezproblemową realizację transportu i zoptymalizować łańcuchy dostaw. Głównym trendem w rozwoju, zarówno TMS jak i WMS, jest wykorzystanie sztucznej inteligencji do przewidywania potrzeb i możliwości transportowych oraz rozwiązywania problemów w czasie rzeczywistym.

Wśród innych innowacji i funkcjonalności oczekiwanych w przyszłości można wymienić IoT, czyli integrację czujników i inteligentnych urządzeń, która w TMS i WMS umożliwia lepsze monitorowanie dostaw i pojazdów



Paweł Zawałowski

które rejestrują ruchy na pojazdach przemysłowych, skanerach ręcznych



Dachser wykorzystuje systemy oparte na chmurze, które umożliwiają lepszą współpracę między różnymi podmiotami w łańcuchu dostaw oraz łatwiejszą integrację danych i systemów

Dachser korzysta z systemów telematycznych oferujących śledzenie przesyłek drobnicowych w oparciu o IoT, za pośrednictwem technologii sieciowej 5G/LPWAN i innych zaawansowanych rozwiązań informatycznych w celu optymalizacji logistyki i skrócenia czasu dostaw.

wydajność i rentowność, a także zwiększyć bezpieczeństwo.

W jakim kierunku mogą ewoluować systemy do zarządzania transportem? Jakich innowacji, nowych

w czasie rzeczywistym. Jednym z elementów naszego *controllingu* magazynowego jest rejestracja czasu procesu, którą można zasadniczo ulepszyć dzięki IoT. W tym celu wdrożyliśmy tzw. beacony. Są to dodatki telemetryczne,

lub na sprzączkach pasków i nadgarstkach. Na uwagę zasługuje także możliwość integracji technologii Blockchain z TMS w celu poprawy bezpieczeństwa, przejrzystości i identyfikowalności przesyłek. Wykorzystujemy systemy oparte na chmurze, które umożliwiają lepszą współpracę między różnymi podmiotami w łańcuchu dostaw oraz łatwiejszą integrację danych i systemów. Poza tym TMS można wyposażyć w funkcje analizy predykcyjnej w celu poprawy wydajności oraz dokładności prognoz i decyzji. W tym ostatnim przypadku, w przyszłości będzie również używany komputer kwantowy.



Systemy e-CMR pomagają minimalizować błędy dzięki automatyzacji procesów przechwytywania i walidacji danych

Fot. Depositphotos

NADCHODZI ERA E-CMR

Bieżąca kontrola przesyłek, oszczędność czasu i bezpieczeństwo danych to kilka z wielu zalet, jakie daje e-CMR, czyli elektroniczny list przewozowy. Na upowszechnienie systemu na skalę europejską musimy poczekać do 2024 r., ale już teraz warto poznać jego mocne strony.

Elektroniczne listy przewozowe umożliwiają śledzenie i monitorowanie przesyłek w czasie rzeczywistym. Dzięki temu, strony zaangażowane w proces transportu zyskują dostęp do aktualnych informacji o lokalizacji, statusie i stanie towarów, poprawiając widoczność i umożliwiając lepsze zarządzanie łańcuchem dostaw. System elektroniczny to też oszczędność czasu i ułatwienie we wprowadzaniu danych. To z kolei obniża koszty – elektroniczny CMR eliminuje potrzebę drukowania, przechowywania i transportu dokumentów papierowych. Zmniejsza to wydatki związane z papierem, tuszem, opłatami pocztowymi i fizyczną przestrzenią magazynową.

Korzystanie z elektronicznych listów przewozowych zmniejsza też ryzyko pojawienia się nieścisłości w dokumentach, o które nietrudno w przypadku ręcznego wprowadzania danych. Systemy e-CMR pomagają minimalizować błędy dzięki automatyzacji procesów przechwytywania i walidacji danych.

– Z perspektywy przewoźników, wprowadzenie e-CMR może przyczynić się do likwidacji kar umownych z tytułu niedostarczenia w terminie dokumentów przewozowych – komentuje Maurycy Kieruj, prawnik w TC Kancelarii Prawnej – *Takie zapisy znajdują się obecnie w większości zleceń przewozowych i są potencjalnie łatwym argumentem dla nadawców do umniejszenia frachtu przewoźnika. Elektroniczny obieg dokumentów powinien wyeliminować*

te te praktyki, bo pozwala dostarczyć je do odbiorcy tuż po wypełnieniu.

Europejski system e-CMR coraz bliżej

Choć wiele europejskich krajów przyjęło protokół do Konwencji CMR, umożliwiający stosowanie e-CMR, nadal nie mamy jednolitej, unijnej platformy do takich działań. Tę rolę docelowo przejmie platforma e-FTI, jednak prace nad jej powstaniem mają się zakończyć dopiero w 2024 r. Do

Elektroniczny CMR eliminuje potrzebę drukowania, przechowywania i transportu dokumentów papierowych. Zmniejsza to wydatki związane z papierem, tuszem, opłatami pocztowymi i fizyczną przestrzenią magazynową.

tego czasu przewoźnicy są zdani na rozwiązania komercyjne, które już się pojawiają. W Polsce bazą do stworzenia go mógłby być system do monitorowania obrotu odpadami, który pozwala dokumentować i śledzić ich transport drogą elektroniczną.

Jak prawidłowo wypełnić CMR?

Niezależnie od tego, jaką formę – cyfrową lub papierową – będzie mieć list przewozowy,

przygotowanie tego dokumentu w prawidłowy sposób może być wyzwaniem. Tworząc go warto pamiętać o kilku kwestiach.

Dokładne wprowadzanie danych – w liście przewozowym muszą znaleźć się wszystkie konieczne informacje. Mowa o szczegółach dotyczących nadawcy, odbiorcy, rodzaju towarów, ilości, opakowania oraz wszelkich specjalnych instrukcji lub wymagań.

Podpisy: w listach papierowych problemem są nieczytelne podpisy lub ich brak. Niektóre systemy e-CMR wymagają użycia podpisów cyfrowych w celu uwierzytelnienia dokumentu. Warunkiem zapewnienia ważności i prawnej akceptacji e-CMR jest rozumienie i przestrzeganie określonych wymogów dotyczących podpisów cyfrowych.

Zgodność z przepisami – różne kraje mogą mieć specyficzne przepisy i wymagania dotyczące korzystania z e-CMR. Dopiero ujednoczenie procesów na poziomie europejskim pozwoli na użytkowanie usługi bez obawy o odmienną interpretację np. organów kontrolnych w innym kraju.

Pułapki listów przewozowych

Błędne wypełnienie dokumentu CMR pociąga za sobą szereg problemów. Nieprawidłowe lub niekompletne informacje w CMR mogą prowadzić do sporów prawnych, zwłaszcza jeśli wpływają na prawa i obowiązki zaangażowanych stron. Błędy w dokumentach przewozowych mają również wpływ na zakłócenia w operacjach logistycznych, takie jak opóźnienia w transporcie, nieprawidłowa dostawa towarów lub trudności w rozwiązywaniu reklamacji przewozowych, co naraża przewoźnika na koszty z tytułu kar umownych czy

grzywny, którą nałożyć mogą też organy kontrolne, jeśli wykryją nieprawidłowości w dokumentacji. Maurycy Kieruj przypuszcza, że wprowadzenie elektronicznych listów przewozowych powinno rozwiązać przynajmniej część z tych problemów.

– *Takie dokumenty z założenia będą chociażby bardziej czytelne, mniej podatne na uszkodzenie, zaginięcie czy podrobienie. Powinny też przyczynić się do optymalizacji procesów obiegu całości dokumentacji przewozowej* – twierdzi. |

TC Kancelaria Prawna



Model redukcyjny jest jednym z trzech elementów w kierunku dekarbonizacji zgodnie z podejściem rekomendowanym w ramach inicjatywy Science Based Targets, tj. mierz, unikaj, redukcuj

ŁAŃCUCH DOSTAW W ŚWIETLE REGULACJI ESG

Deklaracje państw europejskich: Wielkiej Brytanii, Szwajcarii oraz całej Unii Europejskiej o dążeniu do osiągnięcia neutralności lub zerowych emisji netto do 2050 r. przyspieszają dyskusje i legislacje wspierające zieloną transformację.

Regulacje ESG nie koncentrują się tylko na kwestiach ochrony klimatu i zasobów planety, ale dążą do podejmowania przez przedsiębiorstwa odpowiedzialności m.in. za łamanie praw człowieka zarówno w Unii Europejskiej, jak i poza nią. W proces ulepszania ujawnień i wymogów dla spółek publicznych oraz inwestorów instytucjonalnych aktywnie włączają się również m.in. Stany Zjednoczone, Japonia i Korea Południowa, czy Nowa Zelandia.

Potrzebne już teraz

Działalność człowieka wpływa na globalne ocieplenie, a emisje gazów cieplarnianych stale rosną (IPCC AR6 Synthesis Report: Climate Change 2023). Globalne emisje CO₂ z energii i przemysłu osiągnęły w 2022 r. rekordowy poziom 36,6 miliarda ton i – wyłączwszy rok pandemiczny – cały czas stopniowo rosną. Sektor transportu towarowego odpowiada za kilka do kilkunastu procent tych emisji, przy czym rok do roku obserwowany jest kilkuprocentowy wzrost. Skorygowanie i zmiana tej trajektorii sek-

tora jest niezbędna dla utrzymania ambicji porozumienia paryskiego.

O przeciwdziałaniu temu trendowi pisze i mówi się wiele. Jednak, aby ograniczyć globalne ocieplenie znacznie poniżej 2°C, potrzebne są bardzo realne działania już teraz. Kluczową rolę w two-

rozwojem docelowych, przełomowych technologii czystej energii w długodystansowym transporcie drogowym, morskim i lotniczym. Obecne nie spełniają one jednak potrzeb branży i nie są dostępne na masową skalę. Są dostępne natomiast technologie pomostowe, któ-

Dyrektywa CSRD wymusi na przedsiębiorstwach identyfikowanie i zapobieganie negatywnym skutkom ich działalności na prawa człowieka i środowisko, co przyczyni się do większej przejrzystości i zapewni równe warunki działania dla firm oraz większą ochronę dla konsumentów i inwestorów.

czeniu zrównoważonej i sprawiedliwej gospodarki odgrywają przedsiębiorstwa. Rosnąca złożoność sektora logistyki i globalny charakter łańcuchów dostaw utrudniają im uzyskanie wiarygodnych i rzetelnych informacji na temat emisji w transporcie. Dodatkowo, rozdrobnienie krajowych przepisów dotyczących obowiązków w zakresie zrównoważonego rozwoju spowalnia wprowadzanie najważniejszych praktyk w tym samym czasie. Jednocześnie trwają prace nad

re wdraża Kuehne+Nagel, aby umożliwić klientom redukcje emisji w ich łańcuchach dostaw.

Mierz, unikaj, redukcuj

Model redukcyjny jest jednym z trzech elementów w kierunku dekarbonizacji zgodnie z podejściem rekomendowanym w ramach inicjatywy Science Based Targets, tj. mierz, unikaj, redukcuj.

W Kuehne+Nagel oferujemy klientom kompleksowy przegląd ich przesyłek i emisji, tak aby mieli oni bezpośredni dostęp do danych, które pozwolą podejmować decyzje biznesowe – jak zoptymalizować trasy transportowe, ograniczać koszty i swój wpływ na środowisko. Dzięki dostępnym biopaliwom dla transportów lotniczych (SAF), drogowych (HVO) i morskich możemy wraz z klientami zredukować emisje CO₂ nawet do 100%, a emisje resztkowe – kompensować. W celu przyspieszenia transformacji firm i pełnej transparentności danych Unia Europejska wprowadziła dyrektywę w sprawie sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju CSRD (EU Corporate Sustainability



Trwają prace nad rozwojem docelowych, przełomowych technologii czystej energii w długodystansowym transporcie drogowym, morskim i lotniczym. Obecnie dostępne są technologie pomostowe, które wdraża Kuehne+Nagel

Wprowadzenie nowych przepisów dotyczących raportowania i należytego poszanowania praw człowieka i kwestii środowiskowych wytacza jasny kierunek dla przedsiębiorstw, które muszą dostosować się do tych zmian, aby działać zgodnie z europejskimi standardami.

Reporting Directive), która nakłada obowiązek stosowania nowych zasad raportowania przez największe spółki. Pierwsze ujawnienia i raporty będą publikowane w 2025 roku. Szacowane jest, że dyrektywa CSRD obejmie do 2028 r. około 3 tys. organizacji w Polsce, w tym również małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP). W 2028 r. dyrektywa CSRD bę-

informacji na temat strategii i modelu biznesowego, analizy szans i ryzyk środowiskowych oraz klimatycznych, a także przeprowadzonej na potrzeby raportu, analizy istotności w odniesieniu do czynników E, S i G. Będą one jawne dla inwestorów, organizacji, konsumentów i wszystkich zainteresowanych stron oraz będą podlegały obowiązkowi

noważonego rozwoju (zwana CSRD); Corporate Sustainability Due Diligence Directive), która ma na celu wspieranie zrównoważonych i odpowiedzialnych działań przedsiębiorstw w ramach globalnych łańcuchów wartości. Dyrektywa ta wymusi na przedsiębiorstwach identyfikowanie i zapobieganie negatywnym skutkom ich działalności na prawa człowieka i środowisko, co przyczyni się do większej przejrzystości i zapewni równe warunki działania dla firm oraz większą ochronę dla konsumentów i inwestorów.

Wykazać odpowiedzialność

Wprowadzenie nowych przepisów dotyczących raportowania i należytego poszanowania praw człowieka i kwestii środowiskowych wytacza jasny kierunek dla przedsiębiorstw, które muszą dostosować się do tych zmian, aby działać zgodnie z europejskimi standardami i wykazywać swoją odpowiedzialność w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. Ostatecznie te regulacje mają na celu stworzenie lepszej i bardziej zrównoważonej przyszłości dla nas wszystkich. Założeniem ich wprowadzania jest również to, aby spółki uważały na swoje działania, starannie dobierały firmy współpracujące i w ten sposób wykazywały swoją przewagę konkurencyjną. |

*Marta Papierniak,
Sustainability Manager,
Kuehne+Nagel Polska*



Dzięki dostępnym biopaliwom dla transportów lotniczych (SAF), drogowych (HVO) i morskich Kuehne+Nagel może wraz z klientami zredukować emisje CO₂ nawet do 100%, a emisje resztkowe – kompensować

dzie miała zastosowanie do krajów spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

W obszarze ESG

Wytyczne do sprawozdania z działalności firmy w obszarze ESG opracowuje EFRAG, czyli Europejska Grupa Doradczą do Spraw Sprawozdawczości. Obecny projekt zakłada obowiązkowe ujawnienia opisane w tzw. ESRS 1 i 2, które dotyczą ładu zarządczego oraz ogólnych

audytowemu zgłaszanych informacji, jak również karom w przypadku braku sprawozdania lub podania w nim niezrzetelnych danych. Ponadto, planowane są kolejne regulacje, takie jak dyrektywa w sprawie należytej staranności przedsiębiorstw w zakresie zrów-

Zapraszamy do obejrzenia nagrania webinarium Kuehne+Nagel pt. Raportowanie ESG. Wpływ zmian legislacyjnych na biznes. Marta Papierniak, Sustainability Manager podzieliła się ze słuchaczami informacjami o wprowadzanych regulacjach oraz o dostępnych rozwiązaniach, paliwach niskoemisyjnych i innych czystych opcjach transportu. Webinaria są dostępne na stronie: <https://pl.kuehne-nagel.com/pl/-/wiedza/webinary>.

Głównym środkiem transportu na linii Polska-Ameryka jest fracht morski. Jednak spowolnienie gospodarcze sprawia, że i na tych kierunkach w ostatnim czasie widać spadek ilości transportowanych towarów

Fot. Pixabay

KOMPLEKSOWO DO AMERYKI

Branża TSL jest papierkiem lakmusowym polskiej gospodarki. Analizując przewóz towarów, możemy zauważyć m.in. skalę spowolnienia lub wzrostu gospodarczego czy zmiany w zachowaniu zakupowym konsumentów, zarówno w Polsce jak i w krajach, z którymi prowadzimy wymianę handlową. Dotyczy to także dwóch ważnych kierunków dla naszej gospodarki – Ameryki Północnej i Południowej.

Wymiana handlowa Polski z krajami Ameryki Północnej i Południowej jest istotna z punktu widzenia naszego kraju. Z jednej strony Stany Zjednoczone są jednym z naszych najważniejszych partnerów gospodarczych (obok niektórych krajów europejskich i Chin), a z drugiej Meksyk jest najszybciej rozwijającym się kierunkiem pod względem wymiany handlowej. Głównym środkiem transportu na linii Polska-Ameryka jest fracht morski, który jest tańszy i pozwala na przewożenie większych wolumenów niż transport lotniczy. Co ważne, obserwowane na całym świecie spowolnienie gospodarcze sprawia, że również na tych kierunkach w ostatnim czasie możemy zaobserwować spadek ilości transportowanych towarów.

Polska-Stany Zjednoczone

W kontekście wymiany handlowej Polski ze Stanami Zjednoczonymi pod względem ilościowym prym wiodzie eksport produktów z naszego kraju. Jednak w ostatnim czasie widzimy spadek ilości towarów przewożonych z Polski do USA o ok. 20% r/r. To przekłada się m.in. na niskie stawki

w transporcie morskim, które dziś osiągają podobne wartości, do tych sprzed pandemii COVID-19.

Z czego wynika taka sytuacja? Wpływ na to ma wspomniane spowolnienie gospodarcze i wysoka inflacja. Amerykański rynek wydaje się nasycony. Większość konsumentów nie ma potrzeby zakupu nowych produktów, a z kolei inna część z nich decyduje się na wybór tańszych towarów, co sprzyja importowi z Azji. Warto jednak zwrócić uwagę, że przeciwwagą dla ostatniej kwestii może być wojna cenowa pomiędzy USA a Chinami, która z kolei pozytywnie wpływa na wymianę handlową z Europą.

Stolarka wizytówką Polski w USA

W Rohlig SUUS Logistics najczęściej do USA przewożymy okna, drzwi, artykuły medyczne, elektronikę, chemię czy komponenty dla branży automotive. Szczególnie popularną grupą produktową w eksporcie na tym kierunku są pierwsze z wymienionych towarów – okna i drzwi. W 2022 r.

wolumen ten wzrósł o 100%. Natomiast w ciągu ostatnich 11 lat sprzedaż okien z Polski do USA zwiększyła się ponad 14-krotnie – z kilkuset TEU* w 2012 r. do kilku tysięcy w 2022 r. Co więcej, mimo trudnej sytuacji ekonomicznej na świecie, polscy producenci prognozują wzrosty sprzedaży wyrobów do USA. Powód? Klienci na tym kierunku są mniej wrażliwi na cenę, w zamian jednak oczekują wysokiej jakości towarów, a także kompleksowego serwisu, w tym dostaw *door-to-door* czy obsługi celnej.

Istotnym wyzwaniem dla przedsiębiorców w transporcie z Polski do USA okien i drzwi jest brak znajomości rynku czy zwyczajów biznesowych. W związku z tym konieczne jest zapewnienie kompleksowej obsługi łańcucha dostaw – od odbioru od producenta w Polsce, magazynowania, przez dowiezenie do portu w Unii Europejskiej (zazwyczaj w Polsce lub Niemczech) i usługi celne, po odbiór w porcie w Stanach Zjednoczonych i dostarczenie do punktu docelowego. Istotna jest także współpraca z odpowiednimi partnerami na miejscu, którzy mogą okazać się nieocenionym wsparciem w kwestii niedoboru

*1 TEU (twenty-foot equivalent unit) to jednostka pojemności używana często w odniesieniu do portów i statków kontenerowych

kierowców ciężarówek, tzw. truckerów, czy przewozu do trudno dostępnych miejsc, takich jak np. place budowy w centrum wielkich amerykańskich miast.

Ze względu na gabaryty i wagę większości produktów stolarskich, a także cenę frachtu, najpopularniejszym środkiem transportu na tym kierunku jest transport morski. Średni czas dostawy kontenera z Polski do portu na Wschodnim Wybrzeżu USA wynosi 17-20 dni. W SUUS-ie, jako uzupełnienie oferujemy również transport lotniczy do przewozu np. szyb czy akcesoriów.

Z Sosnowca do kopalni miedzi w USA

Czasem w transporcie towarów do USA zdarzają się także niestandardowe zlece-

Ze względu na gabaryty i wagę większości produktów stolarskich, a także cenę frachtu, najpopularniejszym środkiem transportu na tym kierunku jest transport morski.

nia. Ostatnio w SUUS-ie takim projektem niewątpliwie był przewóz z Sosnowca 17 elementów kotła do kopalni miedzi w stanie Utah w USA. W ramach tej współpracy odpowiadaliśmy za podjęcie elementów na Śląsku, dostawę ich do portu w Bremerhaven, odprawę celną oraz transport na statku do portu Hueneme w USA. Co istotnie, z racji specyfiki towaru, przewożony był

w pierwotnym założeniu – ze względu na gotowość ładunku – transport był podzielony na dwie wysyłki oddzielone od siebie o trzy tygodnie. Po rozmowach z producentem ustaliliśmy nowy harmonogram, który pozwolił przyspieszyć załadunek

i wysłać całość towaru na jednym, wcześniejszym statku, dzięki czemu wszystkie elementy trafiły do USA na czas.

LATAM z potencjałem

Zawirowania w globalnych łańcuchach dostaw spowodowane pandemią COVID-19,

linii Polska-LATAM należą: pojazdy drogowe, części motoryzacyjne, stal, meble, kawa czy wino. W przypadku ostatniego z wymienionych produktów ważnymi rynkami są Chile i Argentyna. W przypadku transportu alkoholi spoza Unii Europejskiej w SUUS-ie zapewniamy klientom kompleksowe zarządzanie łańcuchem dostaw – nie tylko transport z punktu A do B, ale również odprawy i skład celny czy magazynowanie, banderolowanie, etykietowanie oraz konfekcjonowanie.

Z kolei Meksyk, jak wspomniano, jest jednym z najszybciej rozwijających się kierunków pod względem wymiany handlowej z Polską. Jednak w ostatnim czasie obserwujemy spadek wolumenu, o ok. 20% r/r. Wynika to m.in. z rosnących kosztów produkcji w Polsce, a także spowolnienia gospodarczego oraz tego, że kraje Ameryki Południowej są znacznie biedniejsze niż te w Europie, co sprawia, że polskie produkty nie są już tak atrakcyjne pod względem cenowym jak np. te z Chin czy z państw sąsiednich.

Nie możemy jednak zapominać, że kraje LATAM są perspektywiczne pod względem biznesowym dla Polski. Z jednej strony dotyczy to możliwości poszukiwania alternatyw dla dostawców azjatyckich. Z drugiej, warto zwrócić uwagę, że państwa Ameryki Południowej są definiowane jako rozwijające się, dlatego będą potrzebowały sprowadzać towary niezbędne do inwestycji, np. urządzenia technologiczne czy komponenty do nich. W związku z tym przedsiębiorcy coraz częściej będą poszukiwali kompleksowych i sprawdzonych partnerów logistycznych, którzy mogą wesprzeć ich w rozwoju na tym kierunku. |

Bartosz Kościelniak,

Key Trade Lane Manager Latin America w Rohlig SUUS Logistics;

Dorota Chruścicka,

Regional Head of Sales Air Sea Rail w Rohlig SUUS Logistics;

Dawid Szyszka,

Project Cargo Key Account Manager w Rohlig SUUS Logistics



Wyzwaniem dla przedsiębiorców w transporcie z Polski do USA okien i drzwi jest brak znajomości rynku czy zwyczajów biznesowych. W związku z tym konieczne jest zapewnienie kompleksowej obsługi łańcucha dostaw



Klienci ze Stanów Zjednoczonych są mniej wrażliwi na cenę, w zamian jednak oczekują wysokiej jakości towarów, a także kompleksowego serwisu, w tym dostaw door-to-door czy obsługi celnej

on na statku typu ro-ro, który jest przystosowany do przewożenia właśnie ładunków tocznych czy też pojazdów.

Klientowi bardzo zależało na możliwie jak najkrótszym czasie dostawy, dlatego wszystkie elementy musiały wypłynąć na jednym statku. Wyzwaniem było to, że

sprawiły, że na znaczeniu zyskały kierunki dotychczas mniej wykorzystywane. Jednym z nich jest wspomniana Ameryka Południowa, gdzie z roku na rok rośnie zakres naszej działalności, zwiększając sukcesywnie wolumen przewożonych produktów. Do głównych towarów handlowych na



Fot. DSV

Aby uzyskać zezwolenie na przejazd pojazdem nienormalnym, należy najpierw przejść przez wiele procedur

JUŻ NIEDŁUGO ZMIANY W WYDAWANIU ZEZWOLEŃ NA PRZEJAZD POJAZDAMI NIENORMALNYMI

Procedura uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdami nienormalnymi w Polsce od wielu lat jest skomplikowana i czasochłonna. Jednak, dzięki działaniom Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Pracodawców Transportu Nienormalnego (OSPTN) wraz z powołaniem Zespołu ds. Opracowania Regulacji Prawnych dotyczących systemu elektronicznej przejazdów pojazdów nienormalnych, mamy nadzieję na znaczącą poprawę tej sytuacji.

Związane jest to ze zmianami, które mają wpłynąć na oblicze polskiego, a być może także europejskiego, transportu ponadgabarytowego. Obejmują one zarówno kwestie bezpieczeństwa (pilotażu), wydawania zezwoleń (cyfryzacji), jak i transgranicznego przemieszczania ładunków niepodzielnych w UE. Spróbujmy więc przyjrzeć się zasadom uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdami nienormalnymi, problemom związanych z tradycyjną formą ich wydawania oraz działaniom OSPTN mającym na celu wprowadzenie elektronicznego systemu zgłoszeń i wydawania zgody na przejazd.

Zasady uzyskiwania zezwoleń

Aby uzyskać zezwolenie na przejazd pojazdem nienormalnym, należy najpierw przejść przez wiele procedur, o których piszę poniżej.

- ! **Definicja pojazdu nienormalnego:** pojazd nienormalny to pojazd przekraczający ustalone przez prawo limity wymiarów, masy całkowitej lub nacisków osi.
- ! **Pozyskanie dokumentacji:** przed rozpoczęciem procedury uzyskiwania zezwoleń, konieczne jest posiadanie odpowiedniej dokumentacji dotyczą-
- ! **Złożenie wniosku:** wniosek o zezwolenie na przejazd pojazdem nienormalnym należy złożyć do właściwego organu administracyjnego, najczęściej będzie to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
- ! **Opłata:** przed złożeniem wniosku należy uiścić opłatę.

Obowiązujące w Polsce przepisy Kodeksu Postępowania Administracyjnego narzucają wydawanie zezwoleń w formie papierowej, co niesie ze sobą wiele trudności, jak chociażby obowiązek fizycznego ich odbioru, zamiast przesłania w formie elektronicznej do kierowcy.

cej pojazdu, takiej jak odstępstwo od warunków technicznych pojazdów wraz z dowodem rejestracyjnym, odpowiednie ubezpieczenie, plany trasy, geolokalizacja obiektów mostowych, określenie skrajni wysokiej oraz szerokiej, promienie skrętów itp.

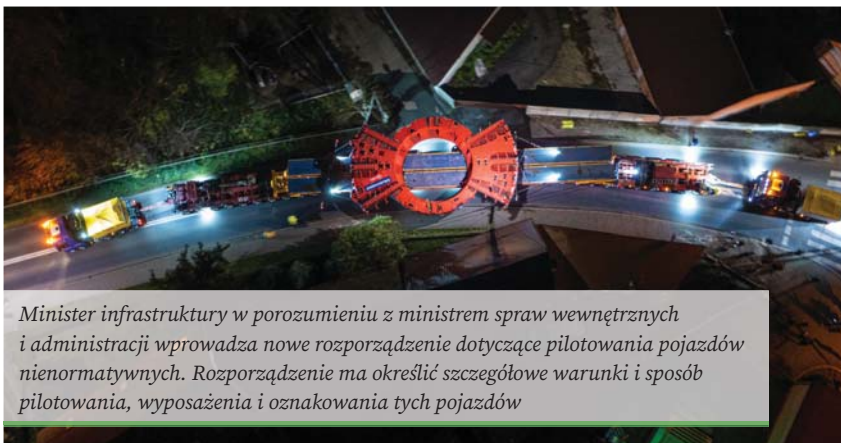
- ! **Analiza trasy:** należy dokładnie przeanalizować trasę przejazdu, uwzględniając potencjalne ograniczenia, takie jak mosty, tunele, wąskie drogi itp. oraz uzyskać zgodę lokalnych zarządców dróg.
- ! **Otrzymanie zezwolenia:** po pozytywnym rozpatrzeniu wniosku oraz

podpisaniu zezwolenia przez umocowaną do tego osobę, zezwolenie można odebrać m.in. w siedzibie GDDKIA.

Obowiązujące w Polsce przepisy Kodeksu Postępowania Administracyjnego narzucają wydawanie zezwoleń w formie papierowej, co niesie ze sobą wiele trudności, jak chociażby obowiązek fizycznego ich odbioru w siedzibie GDDKIA, zamiast przesłania w formie elektronicznej do kierowcy, który np. oczekuje na miejscu załadunku.

OSPTN od wielu lat podejmowało konkretne kroki mające na celu usprawnienie i uproszczenie procesu uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdami nienormalnymi. O co postuluje organizacja?

- O elektroniczny system zgłoszeń:** wprowadzenie elektronicznego systemu zgłoszeń przejazdów pojazdami nienormalnymi, który umożliwiłby składanie wniosków drogą elektroniczną oraz dostęp do systemu zgłoszeń dla wnioskodawców.
- O elektroniczne uaktualnianie zgłoszeń:** wprowadzenie możliwości elektronicznego uzupełniania i aktualizacji zgłoszeń przez wnioskodawców.
- O wykorzystanie instytucji milczącej zgody:** zastosowanie instytucji



Minister infrastruktury w porozumieniu z ministrem spraw wewnętrznych i administracji wprowadza nowe rozporządzenie dotyczące pilotowania pojazdów nienormalnych. Rozporządzenie ma określić szczegółowe warunki i sposób pilotowania, wyposażenia i oznakowania tych pojazdów

Fot. DB Schenker

milczącej zgody w elektronicznym systemie, co przyspieszyłoby postępowania administracyjne.

- O ułatwione uzgadnianie tras przejazdu:** możliwość elektronicznego uzgadniania tras przejazdu z innymi zarządcami dróg.
- O dostęp dla organów kontroli:** elektroniczny system umożliwiłby upoważnionym organom kontrolującym wgląd do rejestru zgłoszeń w celu weryfikacji, wydania sprzeciwu, określonych warunków przejazdu oraz przeprowadzenia kontroli.

W kwietniu 2023 roku minister infrastruktury powołał Zespół ds. Opracowania Regulacji Prawnych dotyczących systemu elektronicznej przejazdów pojazdów nienormalnych. Jego celem jest wprowadzenie elektronicznego systemu zgłoszeń i uprawnień w przypadku przejazdów tego typu pojazdów. Do zadań Zespołu należy m.in.:

- O opracowanie propozycji funkcjonalności systemu zgłoszeń przejazdów pojazdami nienormalnymi;**
- O stworzenie elektronicznego systemu uprawnień do wykonywania przejazdów, umożliwiającego m.in. zgłoszenia drogą elektroniczną, dostęp do systemu zgłoszeń, prowadzenie postępowań administracyjnych, uzgadnianie tras przejazdu oraz dostęp dla organów kontroli.**

Procedura uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdami nienormalnymi w Polsce jest nadal bardzo uciążliwa. Jednak dzięki działaniom OSPTN oraz powołaniu Zespołu ds. Opracowania Regulacji Prawnych dotyczących systemu elektronicznej przejazdów pojazdów nienormalnych, polski system zmierza w stronę elektronicznej formy zgłoszeń i uprawnień. To istotny krok w kierunku uproszczenia procedur, skrócenia czasu oczeki-



Łukasz Chwalczuk

Zmiany w pilotowaniu pojazdów nienormalnych

Minister infrastruktury w porozumieniu z ministrem spraw wewnętrznych i administracji wprowadza nowe rozporządzenie dotyczące pilotowania pojazdów nienormalnych. Rozporządzenie ma określić szczegółowe warunki i sposób pilotowania oraz wyposażenia i oznakowania tych pojazdów.

Niezmiennie od 11 lat pojazd nienormalny, który przekracza określone wielkości, musi być pilotowany przez jeden lub dwa pojazdy wykonujące pilotowanie. Jeśli pojazd nienormalny przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

- O długość 23,00 m,**
 - O szerokość 3,20 m,**
 - O wysokość 4,50 m lub**
 - O rzeczywistą masę całkowitą 60 t,**
- wymaga jednego pojazdu wykonującego pilotowanie.

Natomiast jeśli przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:

Dzięki działaniom OSPTN oraz powołaniu Zespołu ds. Opracowania Regulacji Prawnych dotyczących systemu elektronicznej przejazdów pojazdów nienormalnych, polski system zmierza w stronę elektronicznej formy zgłoszeń i uprawnień.

wania oraz usprawnienia zarządzania przejazdami pojazdów nienormalnych. Mimo, że jeszcze nie dorównujemy systemom Holandii, Szwecji czy Węgier, OSPTN aktywnie pracuje nad tym, aby polski system był na równie wysokim poziomie.

- O długość 30,00 m,**
 - O szerokość 3,60 m,**
 - O wysokość 4,70 m lub**
 - O rzeczywistą masę całkowitą 80 t,**
- wymaga dwóch pojazdów wykonujących pilotowanie, poruszających się z przodu i z tyłu pojazdu nienormalnego.

Zmierzanie ku europejskim standardom

Od lat istnieje potrzeba doprecyzowania warunków wyposażenia oraz sposobu oznakowania pojazdów pilotujących, co podkreśla Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego. Dotychczasowa dowolność w zakresie wielkości i wysokości pojazdu pilotującego – brak ustandaryzowanych reguł dotyczących oznakowania (oklejenia) pojazdu – była przyczyną nadużyć oraz utrudniała rozwój branży. Po kilku latach oczekiwania, wiosną 2023 roku minister infrastruktury odpowiedział na wniosek OSPTN proponując następującą zmianę:

Likwidacja tablicy informacyjnej

Najważniejszą zmianą jest likwidacja obowiązującej dotychczas tablicy infor-



Fot. DB Schenker

macyjnej umieszczonej na dachu pojazdu pilotującego, która spotykała się z powszechną krytyką ze strony branży.

Minimalna wysokość pojazdu pilotującego

Pojazdami wykonującymi pilotowanie mogą być pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, o rodzaju nadwozia BB, AF lub AG, i wysokości nie mniejszej niż 1,7 m. Dzięki ustanowieniu minimalnej wysokości pojazdu, pod koniec 2023 r. (gdym przepisy wejdą w życie), pojazdy pilotujące będą znacznie bardziej widoczne na drogach publicznych, co poprawi postrzeganie branży pilotującej przez pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Takie pojazdy muszą być odpowiednio oznakowane. Obowiązkowy stanie się napis „PILOT” umieszczony na przedniej masce pojazdu, przednich

bocznych drzwiach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu. Ponadto, pojazd wykonujący pilotowanie musi być wyposażony w co najmniej dwa światła błyskowe barwy żółtej umieszczone na dachu pojazdu, pasy barwy białej i czerwonej na przedniej masce pojazdu, na bokach pojazdu oraz na klapie tylnej lub drzwiach tylnych pojazdu. Dodatkowo musi on posiadać inne wyposażenie, takie jak środki łączności radiowej, urządzenia nagłaśniające, pachołki drogowe, tarczę do zatrzymywania pojazdów, latarkę umożliwiającą wysyłanie światła barwy czerwonej, wysokościomierz oraz taśmę mierniczą.

W rozporządzeniu określono precyzyjnie zadania jakie powinien wykonywać pilot pojazdów nienormatywnych. Wśród nich są m.in. zapewnienie bezpieczeństwa i minimalizowanie utrudnień w ruchu drogowym podczas przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych. Pilot organi-

zuje przejazd zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu lub wymaganiach zarządcy drogi. Pilot sprawuje też nadzór nad przejazdem i postojem pojazdów nienormatywnych, kieruje ruchem drogowym oraz podejmuje decyzje w razie powstania istotnych utrudnień lub zagrożeń.

Należy podkreślić, że wprowadzenie zmian jest zgodne z niemieckimi standardami BF3, co umożliwi polskim przedsiębiorcom swobodne korzystanie z pojazdów pilotujących zarówno na terenie Polski, jak i Niemiec. To istotna informacja dla branży transportu nienormatywnego, która często prowadzi działalność międzynarodową.

Warto również wspomnieć o dalszych pracach legislacyjnych nad umożliwieniem stosowania tablic świetlnych ze znakami o zmiennej treści. Ta innowacja, jeśli zostanie wprowadzona, pozwoli na jeszcze skuteczniejsze informowanie

innych uczestników ruchu o obecności pojazdów nienormatywnych na drodze oraz wydawaniu im jasnych i zrozumiałych poleceń, jak zakaz wyprzedzenia.

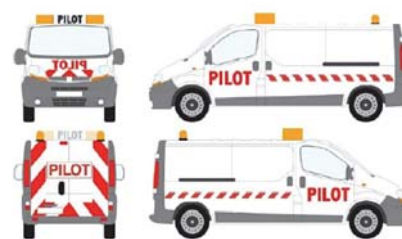
Wzór oznakowania na bokach pojazdu pilotującego



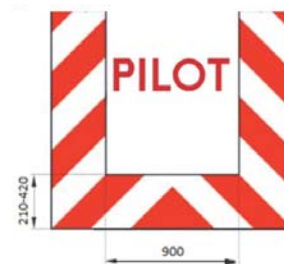
Wzór oznakowania maski przedniej pojazdu pilotującego



Przykładowe oznakowanie pojazdu pilotującego



Wzór oznakowania klapy tylnej pojazdu



Nowe rozporządzenie w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych ma na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach i właściwe zorganizowanie ruchu w przypadku takich pojazdów. Zapewnia ono jasne wytyczne dotyczące pilotowania, wyposażenia i oznakowania pojazdów nienormatywnych, co przyczyni się do skutecznego zarządzania tymi pojazdami i minimalizacji ryzyka dla innych uczestników ruchu drogowego.

Na arenie międzynarodowej

11 lipca 2023 r. Komisja Europejska opublikowała zakres zmian w dyrektywie 96/53/WE, która jest głównym europejskim aktem prawnym regulującym transport ponadgabarytowy. Komisja podaje, iż rewizja przyniesie oszczędności dla przewoźników drogowych dzięki zmniejszeniu czasu potrzebnego na przygotowanie i złożenie wniosków o wyda-

nie specjalnych zezwoleń na transport ładunków niepodzielnych. Szacuje się, że oszczędności te wyniosą 1,2 miliarda euro w okresie od 2025 do 2050 w porównaniu z obecnym stanem. Harmonizacja formularzy i procedur aplikacyjnych umożliwi te oszczędności.

Przepisy dotyczące transportu ładunków niepodzielnych wymagają uproszczenia i usprawnienia procedur wydawania krajowych zezwoleń lub wprowadzenia podobnych rozwiązań w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego dla przewoźników i uniknięcia opóźnień. Ponadto, nakłada się obowiązek współpracy między państwami członkowskimi w zakresie wymagań dotyczących sygnalizacji i oznakowania pojazdów oraz zapobiega się nadmiernym barierom w postaci wymagań dotyczących języka narodowego.

W wyniku działań zarówno polskiego stowarzyszenia OSPTN, jak i europejskiego ESTA Europe, Komisja Europejska dostrzegła, iż transport ładunków niepodzielnych stanowi ważny segment rynku, związany z strategicznymi obszarami energii odnawialnej, inżynierii lądowej i infrastruktury, sektorami paliw i gazu, ciężkiego przemysłu i wytwarzania energii. KE wskazuje, że państwa członkowskie powinny współpracować, aby w miarę możliwości harmonizować te wymagania i uniknąć wielokrotnego wprowadzania rozbieżnych warunków służących temu samemu celowi. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, że wymagania krajowe są proporcjonalne i niedyskryminacyjne, powstrzymując się od narzucania nieuzasadnionych wymagań, takich jak znajomość narodowego języka państwa członkowskiego. Aby zredukować obciążenie administracyjne dla przewoźników i zapewnić skuteczne, uczciwe i bezpieczne świadczenie usług, istotne jest wprowadzenie transparentnego, zharmonizowanego i przyjaznego użytkownikowi systemu uzyskiwania zezwoleń.

KE wskazuje ponadto, iż państwa członkowskie powinny zapewnić, że procedura uzyskiwania zezwoleń lub podobnych ustaleń dotyczących transportu ładunków niepodzielnych jest sprawna, wydajna i niedyskryminacyjna, minimalizuje obciążenia administracyjne i unika niepotrzebnych opóźnień. Jest to tym bardziej istotne, gdy porównamy te założenia z aktualnymi opóźnieniami jakie mają miejsce na terenie Niemiec. Czas na uzyskanie zezwolenia wynosi nawet 15 tygodni, a zanim zostanie ono wydane okazuje się, że droga jest nieprzejezdna, np. z powodu remontu.

Jedną z barier z jakimi boryka się branża transportu ponadgabarytowego od wielu lat jest wymóg znajomości języka urzędowego państwa przyjmującego. Dzięki staraniom OSPTN, KE wskazuje, że państwa członkowskie nie powinny nakładać wymagań językowych związanych z transportem ładunków niepodzielnych.

Nowa treść europejskiej podstawy prawnej

Komisja Europejska zaproponowała następującą, nową treść Artykułu 4a, czyli europejskiej podstawy prawnej do wydawania zezwoleń dla pojazdów nienormatywnych:

– *Państwa członkowskie powinny utworzyć i zarządzać elektronicznym systemem informacyjno-komunikacyjnym z co najmniej następującymi funkcjami „jednego punktu”:*

(a) *pojedynczy krajowy punkt wejścia, przez który wnioskodawca składa wniosek o specjalne zezwolenie lub podobne ustalenie, o których mowa w art. 4 ust. 3 w standardowym formacie;*

(b) *pojedynczy krajowy punkt dostępu dla wnioskodawców, umożliwiający*



W wyniku działań polskiego stowarzyszenia OSPTN i europejskiego ESTA Europe, Komisja Europejska dostrzegła, iż transport ładunków niepodzielnych stanowi ważny segment rynku, związany m.in. z strategicznymi obszarami energii odnawialnej

uzyskanie informacji o wymaganiach dotyczących składania wniosków o specjalne zezwolenia lub podobne ustalenie, o których mowa w art. 4 ust. 3, oraz niezbędnych informacji umożliwiających zaplanowanie trasy w sposób klarowny, dostępny i transparentny;

(c) *pojedynczy krajowy punkt dostępu dla operatorów Systemów Europejskich Modułów do informacji, o której mowa w art. 4 ust. 4a, punktach (a) i (b), jeśli jest to odpowiednie.*

Zaproponowana treść stanowi odzwierciedlenie oczekiwań europejskiej branży transportu ponadgabarytowego w zakresie tzw. „jednego okienka”. Zapewnienie skutecznego przewozu ładunków nienormatywnych na trasach transgranicznych może nastąpić tylko na podstawie ujednoczonych zasad.

Auto-transportery z udogodnieniami

W propozycji do rewizji dyrektywy 96/53/WE nie zapomniano o tzw. auto-transporterach wykorzystywanych do przewozu pojazdów (najczęściej samochodów osobowych lub ciągników siodłowych). Zgodnie z propozycją artykuł 8c stanowić będzie, iż pojazdy transportujące otwarte ładunki mogą przekraczać maksymalne długości, gdy są załadowane, do łącznej wartości 20,75 metra, przy użyciu autoryzowanych podpór ładunku.

Wystający ładunek lub podpora ładunku na pojazdach transportujących nie może wystawać w stosunku do ładunku. Ładunek może wystawać z przodu pojazdu holowniczego do maksymalnie 0,5 metra, pod warunkiem, że pierwsza oś przewożonego pojazdu opiera się na strukturze przyczepy. Ładunek może wystawać z tyłu do maksymalnie 1,5 metra, pod warunkiem, że ostatnia oś przewożonego pojazdu opiera się na strukturze przyczepy.

Otwarta pozostaje nadal kwestie wysokości auto-transporterów, które po za-

ładunku mogą przekraczać dopuszczalne 4 metry wysokości.

Zaplanowano, że proponowana dyrektywa wejdzie w życie w 2025 roku.

Podsumowując, rewizja dyrektywy 96/53/WE ma na celu ułatwienie i uproszczenie transportu ponadgabarytowego w Europie oraz wprowadzenie cyfrowych rozwiązań w procesie uzyskiwania zezwoleń. Te zmiany przyczynią się do bardziej efektywnych, sprawiedliwych i bezpiecznych operacji transportowych, jednocześnie zmniejszając obciążenie administracyjne dla operatorów. |

Lukasz Chwalczuk,
wspólnik w Kancelarii Prawnej Iuridica,
prezes zarządu OSPTN,
ESTA Europe Board Member

NOWELIZACJA KP.

Zgodnie z nowym brzmieniem art. 30 § 4 KP, od końca kwietnia pracodawca, który wypowiedział umowę o pracę zawartą na czas określony bądź rozwiązuje umowę o pracę bez wypowiedzenia, w składanym oświadczeniu powinien wskazać przyczynę uzasadniającą wypowiedzenie lub rozwiązanie umowy

WAŻNE ZMIANY DLA PRACODAWCÓW, W TYM FIRM TRANSPORTOWYCH

26 kwietnia 2023 r. w życie weszły długo wyczekiwane i zapowiadane od miesięcy przepisy ustawy z dnia 9 marca 2023 r. o zmianie ustawy Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, wdrażające do krajowego ustawodawstwa postanowienia dwóch unijnych dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady (UE): dyrektywy nr 2019/1152 i dyrektywy nr 2019/1158. Nowe regulacje objęły także pracodawców z sektora transportowego.

Możliwość jednoczesnego zatrudnienia lub wykonywania pracy na innej podstawie

Z końcem kwietnia 2023 r. pracodawca utracił prawo do zakazywania pracownikowi jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy, a więc wykonywania pracy na innej podstawie.

Przepis ten nie znajdzie jednak zastosowania, jeżeli odrębne przepisy stanowią inaczej oraz jeżeli pracodawca zawarł z pracownikiem odrębną umowę o zakazie konkurencji.

Zatrudnienie pracownika u innego pracodawcy lub świadczenie przez niego pracy na podstawie innej niż stosunek prawny nie może być traktowane jako przyczyna uzasadniająca rozwiązanie umowy o pracę bez wypowiedzenia lub wypowiedzenie takiej umowy.

Nowe obowiązki informacyjne względem pracowników delegowanych

Kolejną, istotną dla przewoźników drogowych zmianą jest nowy obowiązek infor-

macyjny względem określonej grupy pracowników. Pracodawcy, którzy delegują swoich pracowników do pracy lub w celu wykonania zadania służbowego poza granice kraju, na okres przekraczający 4 kolejne tygodnie, przed takim wyjazdem są zobowiązani przekazać im (niezależnie od informacji, o których mowa w art. 29 § 3 KP), w postaci papierowej lub elektronicznej, informacje o:

- l państwie lub państwach, w których ma być wykonywana praca lub zadanie służbowe;
- l przewidywanym czasie trwania pracy lub zadania służbowego poza granicami kraju;

Z końcem kwietnia 2023 r. pracodawca utracił prawo do zakazywania pracownikowi jednoczesnego pozostawania w stosunku pracy z innym pracodawcą lub jednoczesnego pozostawania w stosunku prawnym będącym podstawą świadczenia pracy innym niż stosunek pracy.

- l walucie, w której będzie wypłacane pracownikowi wynagrodzenie;
- l świadczeniach pieniężnych lub rzeczowych związanych z wykonywaniem pracy lub zadania służbowego poza granicami kraju, jeżeli takie świadczenia przewidują przepisy pra-

wa pracy lub wynika to z umowy o pracę;

- l zapewnieniu lub braku zapewnienia powrotu pracownika do kraju;
- l warunkach powrotu pracownika do kraju – w przypadku zapewnienia takiego powrotu.

Szkolenia na koszt pracodawcy i w godzinach pracy pracownika

Jednym z nowych obowiązków nałożonych na pracodawcę jest opłacanie przez niego szkoleń niezbędnych do wy-

konywania określonego rodzaju pracy lub pracy na określonym stanowisku, jeżeli obowiązek przeprowadzania takich szkoleń wynika z postanowień układu zbiorowego pracy lub innego porozumienia zbiorowego, regulaminu, przepisów prawa lub umowy o pracę oraz w przypadku

szkoleń odbywanych przez pracownika na podstawie polecenia przełożonego. Szkolenia te powinny nie tylko odbywać się na koszt pracodawcy, ale i, w miarę możliwości, w godzinach pracy pracownika. Czas szkolenia odbywanego poza normalnymi godzinami pracy pracownika należy wliczać do czasu pracy.

Skorzystanie przez pracownika z tych praw, podobnie jak w przypadku podwójnego zatrudnienia, nie może stanowić przyczyny uzasadniającej wypowiedzenie umowy o pracę lub jej rozwiązanie bez wypowiedzenia przez pracodawcę.

Zmiany w umowach na czas określony

Zgodnie z nowym brzmieniem art. 30 § 4 KP, od końca kwietnia pracodawca, który wypowiedział umowę o pracę zawartą na czas określony (lub umowę o pracę zawartą na czas nieokreślony) bądź rozwiązuje umowę o pracę bez wypowiedzenia, w składanym oświadczeniu powinien wskazać przyczynę uzasadniającą wypowiedzenie lub rozwiązanie umowy.

Uprzednio jednak, o zamiarze tym, to znaczy zamiarze wypowiedzenia umowy o pracę zawartej na czas określony lub umowy o pracę zawartej na czas nieokreślony, pracodawca ma obowiązek zawiadomić na piśmie reprezentującą pracownika zakładową organizację związkową, podając przyczynę uzasadniającą rozwiązanie umowy.

Nowego brzmienia doczekał się także m.in. art. 45 KP, z którego wynika, że w razie ustalenia, że wypowiedzenie umowy o pracę zawartej na czas określony (lub umowy o pracę zawartej na czas nieokreślony) było nieuzasadnione lub naruszało przepisy o wypowiedzaniu umów o pracę, sąd pracy – stosownie do żądania pracownika – orzeka o bezskuteczności wypowiedzenia. Jeżeli umowa uległa już rozwiązaniu, sąd orzeka z kolei o przywróceniu pracownika do pracy na poprzednich warunkach albo o odszkodowaniu. W poprzednim stanie prawnym w treści tego przepisu nie było wzmianki o umowach zawartych na czas określony.

Zmiany w umowach na okres próbny

Istotne zmiany nastąpiły ponadto w odniesieniu do umów zawieranych na okres próbny. Taką umowę można zawrzeć na okres nieprzekraczający 3 miesięcy, po to, by sprawdzić kwalifikacje pracownika i możliwości jego zatrudnienia w celu wykonywania określonego rodzaju pracy.

Po kwietniowej reformie strony zyskały nowe uprawnienie, aby na mocy uzgodnienia przedłużyć zawartą na okres próbny umowę o czas urlopu, a także o czas innej usprawiedliwionej nieobecności pracownika w pracy, jeżeli wystąpią takie nieobecności.

Nowe regulacje uzależniły w dodatku okres, na jaki powinno zawrzeć się umowę o pracę na okres próbny od przewidywanego przez pracodawcę okresu dalszego zatrudnienia takiego pracownika na podstawie umowy o pracę na czas określony. I tak, w przypadku zamiaru zawarcia umowy o pracę na czas określony krótszy niż 6 miesięcy, umowę na okres próbny zawiera się na okres nieprzekraczający 1 miesiąca. Gdy pracodawca po okresie próbnym ma natomiast zamiar podpisać z pracownikiem umowę o pracę na czas określony, wynoszący co najmniej 6 miesięcy i krótszy niż 12 miesięcy, umowę na okres próbny zawiera się na okres nieprze-

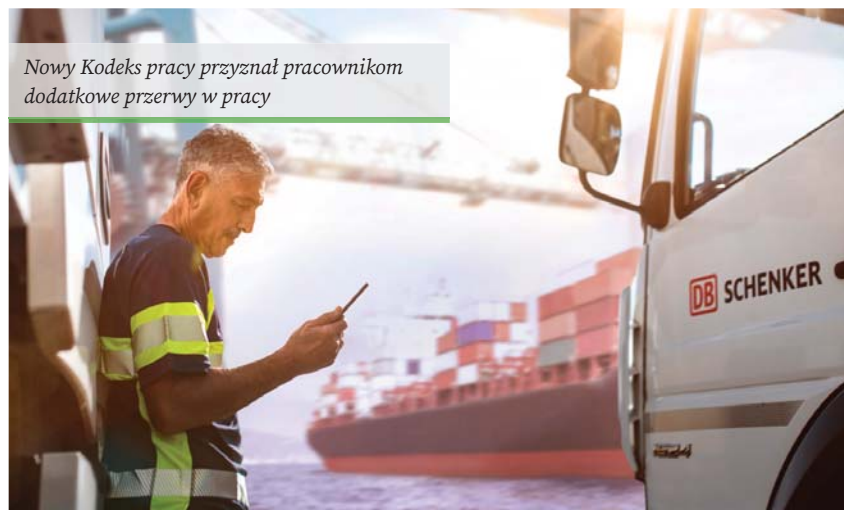
pienia raz w roku kalendarzowym z wnioskiem złożonym w postaci papierowej lub elektronicznej, o:

- I zmianę rodzaju umowy o pracę na umowę o pracę na czas nieokreślony lub
- I bardziej przewidywalne i bezpieczne warunki pracy, w tym polegające na zmianie rodzaju pracy lub zatrudnieniu w pełnym wymiarze czasu pracy.

Nie dotyczy to jednak pracownika zatrudnionego na podstawie umowy o pracę na okres próbny.

W treści tego przepisu zastrzeżono w dodatku, że pracodawca powinien, w miarę możliwości, uwzględnić wnioski pracownika. Jest on zobowiązany udzielić pracownikowi odpowiedzi nie później niż w terminie 1 miesiąca od dnia otrzymania wniosku, biorąc przy tym pod uwagę potrzeby swoje i pracownika. Gdyby podjął jednak decyzję

Nowy Kodeks pracy przyznał pracownikom dodatkowe przerwy w pracy



Fot. DB Schenker

kraczącą 2 miesięcy. Zarówno w pierwszym, jak i drugim przypadku strony mogą jednokrotnie wydłużyć w umowie o pracę na okres próbny powyższe okresy, nie więcej jednak niż o 1 miesiąc, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem pracy.

Należy również podkreślić, że na skutek nowelizacji jedyną przesłanką dopuszczającą teraz ponowne zawarcie umowy o pracę na okres próbny z tym samym pracownikiem jest sytuacja, gdy ma on być zatrudniony w celu wykonywania innego rodzaju pracy.

Możliwość zmiany rodzaju umowy o pracę lub warunków pracy na wniosek pracownika

Nowe przepisy przyznały pracownikom zatrudnionym u danego pracodawcy co najmniej na 6 miesięcy, prawo do wystą-

pienia, w odpowiedzi na wniosek ma obowiązek poinformować o przyczynie tej odmowy.

Zakaz niekorzystnego traktowania pracowników korzystających z uprawnień pracowniczych

Zgodnie z treścią art. 183e KP, skorzystanie przez pracownika z uprawnień przysługujących mu z tytułu naruszenia przepisów prawa pracy, w tym zasady równego traktowania w zatrudnieniu, nie może:

- I powodować jakichkolwiek negatywnych dla niego konsekwencji, zwłaszcza nie może stanowić przyczyny uzasadniającej wypowiedzenie stosunku pracy lub jego rozwiązanie bez wypowiedzenia przez pracodawcę oraz
- I być podstawą jakiegokolwiek niekorzystnego traktowania.

Dodatkowe przerwy w pracy

Nowy Kodeks pracy przyznał pracownikom dodatkowe przerwy w pracy. Jeżeli dobowy wymiar czasu pracy pracownika wynosi:

- l co najmniej 6 godzin – ma on prawo do przerwy w pracy trwającej co najmniej 15 minut;
- l jest dłuższy niż 9 godzin – pracownik zyskuje prawo do dodatkowej przerwy w pracy trwającej co najmniej 15 minut;
- l jest dłuższy niż 16 godzin – pracownik może skorzystać z kolejnej przerwy w pracy trwającej co najmniej 15 minut. Przerwy te wlicza się do czasu pracy.

Nowe urlopy pracownicze i zwolnienia z pracy

Kwietniowa nowelizacja wprowadziła również do Kodeksu pracy nowe rodzaje urlopów i zwolnień:



Urlop rodzicielski w wymiarze 41 lub 43 tygodni przysługuje łącznie obojgu rodzicom. Przepisy przyznają każdemu z rodziców dziecka wyłączne prawo do 9 tygodni urlopu rodzicielskiego z powyższego wymiaru. Prawa tego nie można przenieść na drugiego z pracowników

- l **bezpłatny urlop opiekuńczy (art. 173¹ KP)** – w wymiarze 5 dni w roku kalendarzowym, w celu zapewnienia osobistej opieki lub wsparcia osobie będącej członkiem rodziny lub zamieszkującej w tym samym gospodarstwie domowym, która wymaga opieki lub wsparcia z poważnych względów medycznych;
- l **zwolnienie z pracy z powodu działania siły wyższej (art. 148¹ KP)** – w pilnych sprawach rodzinnych spowodowanych chorobą lub wypadkiem, jeżeli jest niezbędna natychmiastowa obecność pracownika, w wymiarze 2 dni albo 16 godzin w ciągu roku kalendarzowego. Za czas takiego zwol-

nienia pracownik zachowuje prawo do 50% wysokości wynagrodzenia.

Zmiany w urlopach rodzicielskich

Mówiąc o najnowszych reformach w Kodeksie pracy, nie sposób pominąć oczywiście obszaru związanego

Jednym z nowych obowiązków nałożonych na pracodawcę jest opłacanie przez niego szkoleń niezbędnych do wykonywania określonego rodzaju pracy lub pracy na określonym stanowisku.

z urloпами macierzyńskimi, rodzicielskimi i ojcowskimi, co jest kluczowe dla tej nowelizacji. Oto niektóre z wprowadzonych zmian.

Od teraz pracownicy – rodzice dziecka mają prawo do urlopu rodzicielskiego w celu sprawowania opieki nad dzieckiem w dłuższym wymiarze, do:

czenia roku kalendarzowego, w którym dziecko ukończy 6 rok życia.

Miesięczny zasiłek macierzyński za okres ustalony przepisami Kodeksu pracy jako okres urlopu rodzicielskiego wynosi 70% podstawy wymiaru zasiłku. Taka sama wysokość obowiązuje w przypadku zasiłku macierzyńskiego za okres odpowiadający okresowi urlopu rodzicielskiego w części przysługującej drugiemu rodzi-

cowi dziecka (ojcu). Pracownica – matka dziecka może jednak wnioskować o miesięczny zasiłek macierzyński za cały okres odpowiadający okresowi urlopu macierzyńskiego, urlopu na warunkach urlopu macierzyńskiego oraz urlopu rodzicielskiego w wysokości 81,5% podstawy wymiaru zasiłku.

Zmiany nie ominęły również urlopu ojcowskiego, który jest nadal udzielany w wymiarze do 2 tygodni, nie dłużej jednak niż do:

- l ukończenia przez dziecko 12 miesięcy życia (wcześniej: 24 miesiąca życia) albo
- l upływu 12 miesięcy (wcześniej: 24 miesięcy) od dnia uprawomocnienia się postanowienia orzekającego przysposobienie dziecka i nie dłużej niż do ukończenia przez dziecko 14 roku życia.

Zgoda na pracę w godzinach nadliczbowych pracownika wychowującego

W starym stanie prawnym pracodawca nie mógł zatrudniać pracownika opiekującego się dzieckiem do ukończenia przez nie 4 roku życia, bez uprzedniego uzyskania jego zgody, w godzinach nadliczbowych, w porze nocnej oraz w systemie przerywanego czasu pracy, a także delegować go poza stałe miejsce pracy. Obecnie zgoda ta jest wymagana od pracowników opiekujących się dzieckiem do ukończenia przez nie 8 roku życia.

Pracownik wychowujący dziecko do ukończenia przez nie 8 roku życia zyskał także prawo do wystąpienia z wnioskiem o zastosowanie elastycznej organizacji pracy. Przez elastyczną organizację pracy należy rozumieć m.in. obniżenie wymiaru czasu pracy, system skróconego tygodnia pracy, czy system pracy weekendowej. l

→ www.kt-legaltrans.pl



DHL Express realizuje procesy w wąskim segmencie rynku frachtu lotniczego, który opisywany bywa jako „express cargo”

ISTOTNA ROLA POLSKI W STRUKTURZE DHL EXPRESS

Jedną z dywizji Grupy DHL jest DHL Express. Jaki jest profil działalności tej firmy i czym wyróżnia się na rynku przewoźników ekspresowych? – na te i inne pytania odpowiada Tomasz Buraś, prezes zarządu DHL Express Polska.

Jaką pozycję na rynku lotniczym zajmuje DHL Express i jaki jest profil jego działalności?

DHL Express to dywizja, która obsługuje ekspresowe przesyłki – zarówno lotnicze, jak i drogowe – w skali globalnej. Dostarczamy je do ponad 220 krajów i terytoriów na całym świecie, doradzając przy tym naszym klientom, jak sprawnie prowadzić wymianę międzynarodową w imporcie i eksporcie. Udzielamy także wsparcia nadawcom i odbiorcom przesyłek, m.in. informując ich o statusie. Jako DHL Express posiadamy na całym świecie sieć centrów obsługi klientów, a także własne agencje celne, które efektywnie i szybko współpracują z administracją celno-podatkową, a tym samym pozwalają skrócić czas dostarczenia towaru do odbiorcy. Dzięki globalnej sieci połączeń i lokalnej wiedzy celnej wspieramy międzynarodową wymianę handlową, umożliwiając klientom rozwój ich biznesów na zagranicznych rynkach. Zajmujemy się również transportem towarów niebezpiecznych, tzw. DGR w przewozie lotniczym lub ADR w przewozach drogowych. Zaliczają się do nich nie tylko substancje łatwopalne czy trujące, ale też sprzęt, w którego skład wchodzi baterie i akumulatory. Równocześnie zapotrzebowanie konsumentów na elektronikę, np. tablety i urządzenia mobilne, wciąż rośnie.

DHL Express, jako lider obsługi tego segmentu przesyłek, oferuje transport DGR drogą lotniczą do 115 państw na całym świecie – to trzykrotnie większy zasięg niż proponują inni przewoźnicy.

Kto przede wszystkim korzysta z usług lotniczych DHL Express?

Kluczowym filarem i wyróżnikiem działalności DHL Express jest transport drogą lotniczą międzynarodowych ekspresowych przesyłek dla klientów biznesowych (B2B), ale też do osób fizycznych (B2C). Z naszych usług najczęściej

Zaznaczył Pan, że spółka dostarcza przesyłki do 220 krajów. Jakie kierunki są najbardziej popularne?

Według naszych obserwacji najpopularniejszymi kierunkami eksportu z Polski towarów drogą lotniczą są Stany Zjednoczone, Niemcy oraz Francja. Natomiast w przypadku importu do Polski w czołówce od wielu lat są dwa kraje, które wymieniają się pozycją lidera – czyli Chiny i Stany Zjednoczone. W tym gronie są także Włochy. Operacje DHL Express potwierdzają globalne trendy uwzględnione w raporcie DHL Global

W trakcie pandemii klienci biznesowi chętniej niż przed jej wybuchem korzystali z ekspresowego transportu przesyłek drogą lotniczą. Za zmianę ich preferencji odpowiadały głównie wyzwania, z którymi mierzył się transport morski.

korzystają firmy z branży handlu detalicznego i produktów konsumenckich (blisko 40%). 25% stanowią przedsiębiorstwa z branży technologicznej, inżynierskiej, produkcyjnej czy energetycznej, a 13% z modowej. Mamy również doświadczenie w obsłudze transportów z obszaru *life science* i medycznych, które obejmują około 10% naszego portfolio.

Connectedness Index – z publikacji wynika, że największą rolę w globalnym przepływie handlu, kapitału, informacji i osób odgrywają Stany Zjednoczone i Chiny. Warto dodać, że międzynarodowa pozycja Polski również się zwiększa. Jak wynika ze wspomnianego raportu, wskaźnik globalizacji naszego kraju na przestrzeni ostatnich 20 lat wzrósł z oko-

to 55 do 68 i zajmujemy 25. miejsce na świecie w obszarze globalnych przepływów. Wśród krajów, na które Polska ma największy wpływ, są: Niemcy (33%), Wielka Brytania (5%), Holandia (5%), Francja (4%), Ukraina (4%), Włochy (4%), Czechy (4%), Stany Zjednoczone (3%), Chiny (3%)¹⁾.

Jakie miejsce zajmuje Polska w obsłudze frachtu lotniczego? Z jakich lotnisk korzysta tutaj DHL Express?

DHL Express realizuje procesy w wąskim segmencie rynku frachtu lotniczego, który opisywany bywa jako „express cargo”. Choć udział towarów obsługiwanych przez polskie lotniska w całym globalnym rynku frachtu lotniczego nie jest znaczący, to Polska odgrywa istotną rolę w działalności DHL Express, a dzięki rozbudowanej infrastrukturze możemy sprawnie nadawać i odbierać towary z zagranicy. W naszym kraju korzystamy z 3 lotnisk – w Warszawie, Gdańsku oraz Katowicach. Sieć DHL Express jest stale rozwijana – w 2019 r. otworzyliśmy pierwszy w Polsce HUB dla przesyłek drogowych, który znajduje się pod Poznaniem. Obiekt jest w stanie obsłużyć w ciągu godziny nawet 10 tys. przesyłek. W Polsce mamy do dyspozycji

W Polsce korzystamy z 16 lokalnych centrów logistycznych (tzw. Service Centers) oraz ponad 2000 własnych lub partnerskich punktów obsługi klienta (tzw. Service Points). Infrastrukturę naszej firmy tworzą obiekty spełniające międzynarodowe regulacje i standardy bezpieczeństwa, które potwierdzają różnorodne certyfikaty, w tym TAPA (The Transport Asset Protection Association).

Posiadamy też nowoczesne centrum obsługi klientów mieszczące się w Łodzi oraz własne agencje celne w Warszawie i Krakowie działające całodobowo, a także w Gdańsku, Wrocławiu, Szczecinie oraz Poznaniu.

Jak pandemia wpłynęła na transport lotniczy w DHL Express?

Pandemia wpłynęła na wiele obszarów naszego życia – z powodu licznych ograniczeń oddziaływała szczególnie na branżę lotniczą. Na początku dużym wyzwaniem było prowadzenie operacji w sytuacji niepewności i braku stabilizacji, kiedy to pewne założenia biznesowe trzeba było z dnia na dzień zrewidować i dostosować do realiów pandemicznych. Szczególnie wymagające było sprostanie regulacjom wdrażanym przez państwa azjatyckie, w których obostrzenia były



Tomasz Buraś

byłoby to możliwe, gdyby nie nasi wykwalifikowani specjaliści, którzy w tym trudnym czasie wykazali się ogromnym zaangażowaniem.

W trakcie pandemii zaobserwowaliśmy, że klienci biznesowi chętniej niż przed jej wybuchem korzystali z ekspresowego transportu przesyłek drogą lotniczą. Za zmianę ich preferencji odpowiadały głównie wyzwania, z którymi mierzył się transport morski. Liczne opóźnienia, zatory w łańcuchach dostaw i ograniczenia w największych portach przekładały się na wybór konsumentów. To też skłoniło firmy do zrewidowania strategii w obszarze logistyki i co za tym idzie, przyczyniło się do większego zainteresowania lotniczym cargo. Jednak, jak wynika z raportu DHL Global Connectedness Index, międzynarodowe przepływy były wyjątkowo odporne na oddziaływanie m.in. COVID-19. Warto podkreślić również, że w połowie minionego roku globalny handel towarami przewyższył poziomy sprzed pandemii o 10%.

Jak rozwój e-commerce wpłynął na biznes lotniczy?

W ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny wzrost e-commerce. Na rozwój tej formy handlu duży wpływ miała pandemia COVID-19, głównie z powodów bezpieczeństwa i wprowadzonych ograniczeń na handel tradycyjny. Wartość światowego rynku e-commerce w 2022 r. osiągnęła 16,6 biliona dolarów, a według prognoz wzrośnie ona aż do 70,9 biliona dolarów do 2028 r.²⁾ Konsumentom cenią sobie e-handel głównie ze względu na szybkość, wygodę i dostępność. Z perspektywy biznesu przeniesie-



DHL Express dostarcza przesyłki do ponad 220 krajów i terytoriów na całym świecie, doradzając przy tym klientom, jak sprawnie prowadzić wymianę międzynarodową w imporcie i eksporcie

cji 4 dedykowane samoloty, które łączą nas m.in. z europejskim centrum przedawkowym w Lipsku. Natomiast na lądzie nasza sieć logistyczna obsługuje przesyłki klientów przy pomocy blisko 400 samochodów kurierskich, w tym ponad 40 elektrycznych aut dostawczych (e-vanów).

bardziej dotkliwe niż w Europie. Realizowana w Chinach od początku pandemii polityka „zero COVID” mocno wpłynęła na globalne łańcuchy dostaw. W DHL Express konsekwentnie dopasowywaliśmy nasze procesy do wprowadzanych regulacji, aby zminimalizować ich wpływ na operacje i transporty dla klientów. Nie

¹⁾ <https://www.dpdhl.com/en/media-relations/press-releases/2023/dhl-global-connectedness-index-globalization-resilient-even-as-usa-china-decoupling-advances.html> R SA

²⁾ <https://www.imarcgroup.com/e-commerce-market>



Na Łądzie sieć logistyczna DHL Express obsługuje przesyłki klientów przy pomocy blisko 400 samochodów kurierskich, w tym ponad 40 elektrycznych aut dostawczych (e-vanów)

nie sklepu do sieci pozwala na dotarcie do większej liczby klientów, w tym z zagranicy, co może przełożyć się na wzrost

warowa jest prostsza, o tyle działalność wykraczająca poza ten teren obwarowana jest zróżnicowanymi przepisami.

Z perspektywy biznesu przeniesienie sklepu do sieci pozwala na dotarcie do większej liczby klientów, w tym z zagranicy, co może przełożyć się na wzrost przychodów – szacuje się, że wartość koszyków klientów zagranicznych może być aż o 78% wyższa.

przychodów – szacuje się, że wartość koszyków klientów zagranicznych może być aż o 78% wyższa.

Według danych IATA, Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych, 80% transgranicznego handlu elektronicznego odbywa się drogą lotniczą³⁾. Lotnicze cargo ekspresowe to wciąż najszybsza z dostępnych form międzynarodowej i międzykontynentalnej wymiany dóbr – przykładowo transport towarów z Azji drogą morską może zająć do kilku miesięcy, podczas gdy samolotem skraca się on do 3-4 dni. Jednak lotniczy przewóz międzynarodowych przesyłek wiąże się z pewnymi wyzwaniami. Jednym z nich są regulacje celno-podatkowe dotyczące globalnego handlu oraz obawy o sprostanie wymaganiom klientów w kwestii dostawy, stanowiącej kluczowy element pozytywnego doświadczenia zakupowego. Trzeba przy tym pamiętać, że terminowe doręczenie międzynarodowej przesyłki to nie tylko transport, ale przede wszystkim formalności, które zaczynają się od odpowiedniego wypełnienia dokumentacji celnej i podatkowej. O ile na jednolitym rynku unijnym wymiana to-

DHL Express zatrudnia wykwalifikowanych specjalistów m.in. w kwestiach celnych, a także ma własne agencje celne oraz zapewnia prostą integrację usługi ze sklepem internetowym, dzięki



Lotniczy przewóz międzynarodowych przesyłek wiąże się z wyzwaniami, takimi jak regulacje celno-podatkowe dotyczące globalnego handlu i obawy o sprostanie wymaganiom klientów w kwestii dostawy, stanowiącej kluczowy element pozytywnego doświadczenia zakupowego

czemu wejście na międzynarodowy rynek jest łatwiejsze.

Czy DHL Express korzysta ze zrównoważonego paliwa lotniczego?

Linie lotnicze już w 2021 r. w ramach Międzynarodowego Zrzeszenia Prze-

woźników Lotniczych IATA, do którego należy także DHL Express, zobowiązały się całkowicie ograniczyć emisję CO₂ do 2050 roku. To duże wyzwanie stawiane przed przewoźnikami, do którego w DHL Express podchodzimy etapowo, a podejmowane przez nas działania są częścią GoGreen, czyli szerszej strategii zrównoważonego rozwoju Grupy DHL. Do osiągnięcia celu przybliży nas m.in. współpraca z bp i Neste na dostawę ponad 800 milionów litrów zrównoważonego paliwa lotniczego SAF do 2026 r. Podjęcie tego partnerstwa umożliwiło nam wprowadzenie usługi GoGreen Plus. Jest to pierwsza tego typu usługa wśród globalnych przewoźników, która pozwala klientom na obniżenie emisji dwutlenku węgla związanej z przewozem ich przesyłek, właśnie dzięki wykorzystaniu paliwa SAF. To niejedyny krok, które realizujemy. W ramach strategii m.in. stopniowo i konsekwentnie wymieniamy naszą flotę naziemną i powietrzną. W tym roku DHL Express zamówił od Jetran dziewięć Boeingów 777-200LR, które są mniej emisyjne oraz zużywają mniej paliwa. Z kolei do 2024 r. do floty DHL Express trafi 12 elektrycznych samolotów towarowych „Alice” firmy Eviation, dzięki którym stworzymy pierwszą na świecie zeroemisyjną sieć logistyczną Express. Dodatkowo prowadzimy program wyważania samolotów. Odpowiednie wyważenie mierzone jest współczynnikiem CG (Center of Gravity – środek ciężkości). Zwiększa ono sprawność

aerodynamiczną samolotu, powodując zmniejszenie oporu lotu i zużycia paliwa. Oprócz tego inwestujemy w energię odnawialną. W Łodzi, Toruniu, Koszalinie i Olsztynie wykorzystujemy panele fotowoltaiczne do zasilania naszych centrów logistycznych. Instalacja jest przyjazna środowisku i nie generuje CO₂. |

³⁾ <https://www.iata.org/contentassets/62bae061c05b429ea508cb0c49907c4c/voac-fact-sheet-ecommerce.pdf>



Raben Sea & Air SE bardzo dobrze wpisuje się w obraz wymaganej przyszłej charakterystyki firmy spedycyjnej zarówno w aspekcie rozwiązań IT, nowych technologii, jak i trendu eko

CZY LECI Z NAMI CARGO?

Przyjmuje się, że pierwszy ładunek został przewieziony samolotem w 1910 r., kiedy kilka bel jedwabiu przetransportowano na odcinku ponad 100 kilometrowym do Columbus w Ohio. Od tego czasu dynamicznemu postępowi awiacji nieustannie towarzyszył adekwatny rozwój transportów cargo.

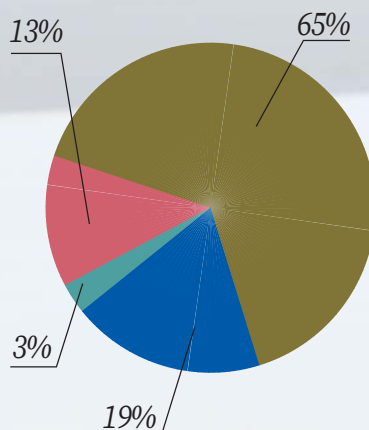
Co jest przewożone transportem lotniczym? Odpowiedź nie jest jednoznaczna, ponieważ ze względu na relatywnie wysokie koszty przewozu – lata to, co musi.

Możemy jednak zastosować następujące uogólnienia.

- ! Są to przesyłki małe kurierskie, gdzie ich konsolidacja w kontenerze morskim nie ma uzasadnienia. Dobrym przykładem będzie tu, rosnące z roku na rok w tempie dwucyfrowym, zapotrzebowanie na transport e-commerce.
- ! Wymagające krótkiego czasu dostawy, wrażliwe na temperaturę, produkty medyczne i sezonowe, te o krótkim czasie przydatności do spożycia. Tu możemy zaliczyć wszelkie towary przewożone jako *perishable* czy *pharma*, włączając produkty rolno-spożywcze.
- ! Przedmioty wartościowe, wymagające większej niż gdzie indziej kontroli w aspekcie bezpieczeństwa przewozu, wrażliwe na uszkodzenia. Precjoza, pieniądze, papiery wartościowe i dzieła sztuki.
- ! Artykuły pilnie potrzebne ze względu na działalność produkcyjną, związane z przyjętym modelem obniżania stanów magazynowych celem podniesienia kapitału pracującego. Prym tu wiodą firmy produkcyjne branży automotive i aerospace.
- ! Inne przesyłki, w tym żywe zwierzęta, towary niebezpieczne, pojazdy, maszyny a nawet szczątki ludzkie, tzw. HUM.

Strategia NET ZERO ogłoszona przez IATA

Zmierz do osiągnięcia zerowej emisji CO₂ do roku 2050, co wymaga połączenia maksymalnego ograniczenia emisji substancji szkodliwych, kompensacji i technologii wychwytywania cząsteczek dwutlenku węgla.



- zrównoważone paliwo lotnicze (SAF)
- nowe technologie wykorzystujące elektryczność i wodór
- infrastruktura i efektywność operacyjna
- offsety i wychwytywanie cząsteczek CO₂

Źródło: publikacja IATA
<https://www.iata.org/en/programs/environment/flynetzero/>

Transport lotniczy w Raben

W ramach Raben Sea & Air SE mam przyjemność kierować zespołem związanym z transportem lotniczym. Śmiało mogę powiedzieć, że jest to grupa fachowców, ludzi doświadczonych „w bojach”, ekspertów dedykowanych dla naszych klientów i partnerów dla linii lotniczych. A jest ich wiele, wszystkie renomowane, związane z Międzynarodowym Zrzeszeniem Przewoźników Powietrznych (IATA), którego jesteśmy również przedstawicielem. Nasi specjaliści są certyfikowani w aspekcie przewozów towarów niebezpiecznych, figurują na listach sygnowanych przez krajowy Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Koordinacja przewozu towarów neutralnych i standardowych jest naszą codziennością, jednakże zawsze, z niegasnącym entuzjazmem, podejmujemy się zadań specjalnych a największą satysfakcją dają nam sukcesy naszych klientów, do których się po cichu przyczyniamy.

Niestandardowe wyzwania

Przykładowo, Raben Sea & Air Se zorganizował i nadzorował transport sprzętu polskiej reprezentacji piłki nożnej do Kataru. Przesyłka, której zawartością był

głównie sprzęt treningowy, składająca się z kilkudziesięciu palet cargo, musiała być dostarczona do obozu treningowego w limitowanym oknie czasowym. Przy planowaniu transportu braliśmy pod uwagę wszelkie aspekty projektowe, gdzie koszt i czas były decydujące, wszystkie ograniczenia – włączając aspekt celny – musiały być nazwane i rzekłbym „wyzwane na pojedynek”. Na zakończenie, możemy mówić o podwójnym sukcesie: Raben dowiózł, a nasza reprezentacja wyszła z grupy.

Innym ciekawym zleceniem z ostatnich miesięcy był transport bolidu wyścigowego do USA. Studenci Politechniki Wrocławskiej skonstruowali spalinowy samochód wyścigowy RT11B, który wziął udział w wyścigach zespołów studenckich z całego świata. 121 zespołów ścigało się w SAE Michigan 2023. Tu również aranżacja transportu bolidu w obie strony, do i z USA, wymagała specjalnej koordynacji. Należało wziąć pod uwagę wiele aspektów: regulacje DGR dla towarów niebezpiecznych

zylit, eksponaty na wystawę w Krakowie, całe ładunki wydrukowanych pieniędzy, leki przewożone w temperaturze 18-21°C na operację w Chicago, która miała się odbyć następnego dnia po nadaniu. To tylko niektóre, wykonane przez nas udane transporty, przy których naszej satysfakcji towarzyszyło zadowolenie klientów. Jak widać, można łączyć jedno z drugim i to obok szeroko rozumianej sprawczości, jest w naszym zawodzie najpiękniejsze!

W Grupie siła

Specjalizujemy się w transporcie przesyłek wymagających temperatury kontrolowanej, korzystamy z rozwiązań wypracowanych w ramach naszej Grupy. Fresh Logistics dostarcza i konsoliduje nasze przesyłki w chłodnym łańcuchu dostaw, Raben East udziela platformy logistycznej dla przesyłek, które trafiają do krajów Europy Wschodniej. Współpracujemy z naszą logistyką kontraktową przy dużych projektach związanych z ma-



Piotr Toczyłowski

Spoglądając w przyszłość

Zakłada się, że rynek transportów lotniczych, pomimo ostatniej zapaści i powsolnego podnoszenia się do poziomu sprzed pandemii, będzie rósł globalnie około 3% rocznie do 2028 r. W Polsce branża wiąże nadzieje z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego. Autorzy projektu mówią szumnie o perspektywie obsłużenia tam 0,5 miliona ton ładunków cargo rocznie.

Raben Sea & Air SE bardzo dobrze wpisuje się w obraz wymaganej przyszłej charakterystyki firmy spedycyjnej, zarówno w aspekcie rozwiązań IT, nowych technologii, jak i trendu eko.

IATA ogłosiła strategię NET ZERO, której celem jest osiągnięcie zerowej emisji CO₂ do roku 2050.

Takie myślenie jest zbieżne z naszą strategią ESG. Podejmujemy szereg działań w kierunku redukcji emisji CO₂ w naszym łańcuchu dostaw, w tym m.in. w obszarze *last mail delivery*. Jestem przekonany, że w powyższej perspektywie czasowej ślad węglowy generowany



Transport bolidu do i z USA wymagał, aby Raben Sea & Air SE wziął m.in. pod uwagę regulacje DGR dla towarów niebezpiecznych w transporcie lotniczym i ADR w drogowym, zgłoszenia celne według konwencji ATA

w transporcie lotniczym i ADR w drogowym, zgłoszenia celne według konwencji ATA, ponadgabarytowy charakter ładunku, uwarunkowania transportowe i rozładunkowe w USA (użycie tzw. *flat-bed truck*). Na to wszystko nakłada się wątek *cross culture* i różnicy czasowej między Polską i USA, gdzie zorganizowanie wózka widłowego z obsługą na terenie uniwersytetu okazało się nie lada wyzwaniem. Ekipa Politechniki Wrocławskiej była jedyną reprezentacją z Europy. Przywiozła cztery medale, w tym najważniejsze drugie miejsce w klasyfikacji generalnej zawodów. Kibicowaliśmy i cieszyliśmy się z ich sukcesu.

Mamy też wiele innych realizowanych specjalnych transportów na swoim koncie. Poszycie dachu stadionu w Bra-

gazyrowaniem i konfekcjonowaniem przesyłek lotniczych oraz korzystamy ze świetnie obsługiwanej mapy dystrybucji krajowej i zagranicznej przez Raben Logistics Polska Sp. z o.o. Dodatkowo,

Zespół związany z transportem lotniczym pracujący w Raben Sea & Air SE, to grupa fachowców, ludzi doświadczonych „w bojach”, ekspertów dedykowanych do obsługi klientów i partnerów dla linii lotniczych.

poprzez sieć naszych biur, szczególnie w Niemczech i we Włoszech, jesteśmy w stanie oferować rozwiązania dla transportu lotniczego, nie tylko bez limitu w przestrzeni powietrznej, ale również bez granic państwowych.

podczas lotniczej przesyłki cargo transportowanej przez Raben Sea & Air SE będzie zerowy.

Piotr Toczyłowski,
Air & Rail Freight Country Manager,
Grupa Raben



centrum prasowe



POLSKA AGENCJA PRASOWA

Wyniki raportu „Transport drogowy w Polsce 2023” omówili podczas konferencji prasowej (od lewej): Michał Niemiec (Shell Polska), Maciej Wroński (TLP) i Ignacy Morawski (Spotdata)

RAPORT

„TRANSPORT DROGOWY W POLSCE 2023”



Transport drogowy jest branżą posiadającą największy wkład w rozwój gospodarczy kraju. Od 2010 roku zatrudnienie w branży wzrosło o 230 tys. osób, więcej niż w informatyce (+207 tys.). Nie ma w Unii Europejskiej innego dużego kraju poza Polską, w którym transport odgrywałby tak dużą rolę ekonomiczną.

Na każde euro polskiego PKB (w cenach stałych z 2015 r.) przypada 0,75 tonokilometra pracy przewozowej, trzykrotnie więcej niż średnio w UE. Jednocześnie bardzo dużym wyzwaniem dla branży są wstrząsy makroekonomiczne. Z badania ilościowego TLP i Spotdata wynika, że głównym wyzwaniem z jakim zmagają się firmy są wysokie wynagrodzenia, inflacja i wahania cen energii. W analogicznym badaniu z 2021 roku na pierwszym miejscu był brak pracowników. Natomiast w perspektywie kilku lat jednym z kluczowych wyzwań będzie transformacja energetyczna. Dziś wciąż mało firm planuje inwestycje we flotę pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi – z badania TLP i Spotdata

wynika, że 33% firm chce inwestować w pojazdy napędzane biodiesłem, a nieco mniej w te napędzane bateriami lub gazem.

To najważniejsze wnioski z raportu „Transport drogowy w Polsce 2023”, który został opracowany przez SpotData na zlecenie i przy merytorycznej współpracy ze związkami pracodawców Transport i Logistyka Polska. Jest to już druga edycja raportu. Partnerem publikacji jest Shell. Raport jest jedynym, kompleksowym opracowaniem, które pokazuje stan rozwoju branży w Polsce i najważniejsze wyzwania przed nią stojące. Opiera się na analizach publicznych danych statystycznych z Polski i Europy, sprawozdaniach finansowych 120 największych

firm w kraju, własnym badaniu ilościowym na próbie 100 przedsiębiorstw oraz rozmowach z przedstawicielami przewoźników.

– *Transport drogowy jest znakiem rozpoznawczym polskiej gospodarki narodowej w Unii Europejskiej. Żadna inna polska branża nie osiągnęła tak spektakularnego sukcesu po wejściu naszego kraju do Unii Europejskiej. Co więcej, żadna inna nie jest tak uzależniona od europejskiej i światowej koniunktury gospodarczej, zaburzeń w łańcuchach dostaw, sytuacji geopolitycznej, konfliktów zbrojnych i decyzji politycznych. Ponadto żadna inna branża nie ma tak znaczącego wpływu na funkcjonowanie zarówno całej gospodarki, jak i jej poszczególnych*

gałęzi – mówi Maciej Wroński, prezes TLP. – Niestety, w ostatnich latach nastąpiła kumulacja wyzwań dla branży transportu drogowego. Dlatego też związek pracodawców Transport i Logistyka Polska zdecydował się na opracowanie nowego raportu o stanie transportu drogowego w Polsce. Chcemy pokazać, na ile wskazana wyżej kumulacja wyzwań zmieniła obraz i pozycję branży – dodaje.

Wzrost roli transportu w gospodarce Polski i Europy

W 2022 r. cały sektor transportu, spedycji i logistyki był wart pod względem przychodów 375 miliardów złotych. Pod względem PKB sektor odpowiada za 7% polskiej gospodarki, a pod względem zatrudnienia za 6,5%. W latach 2010-2022 rozwijał się on w średnim realnym tempie 4,9% rocznie (po korekcie o inflację) wobec średniej dla całej gospodarki na poziomie 3,5%. Dla porównania, rozwój handlu przebiegał w tempie 2,1%, przemysłu 3,6%, a budownictwa 1,9%. Szybciej od TSL pod względem wartości dodanej rozwijały się tylko usługi informacyjne, informatyczne i usługi biznesowe.

Branża transportu drogowego towarów, będąca częścią sektora TSL, osiągnęła w 2022 r. wartość 190 mld zł. pod względem przychodów i 510 tys.

Choć największe wolumeny pracy przewozowej polskie firmy realizują na rynku krajowym, to za wzrost branży w głównej mierze odpowiadają usługi cross-trade i kabotażu realizowane na rzecz kontrahentów zagranicznych



Fot. Shutterstock

390 mld tkm. Długookresowy wzrost pracy utrzymuje się w pobliżu 6%, jednak trwająca w gospodarce dekonunktura prowadzi do przejściowego spowolnienia przewozów w 2023 r.

W Polsce intensywność transportowa gospodarki zwiększyła się ponad dwukrotnie od momentu akcesji kraju do UE. W 2022 r. na każde euro polskiego PKB

całej europejskiej gospodarki. W momencie akcesji Polski do Unii Europejskiej polskie firmy wykonywały 5% europejskiej pracy przewozowej. Dziś wykonują 20%, o 5 pkt proc. więcej niż niemieckie. Firmy z Polski wykonują 15% przewozów na najważniejszych trasach między krajami Europy Zachodniej. Ich udział najszybciej rośnie w relacji

Głównym wyzwaniem z jakim zmagają się firmy transportowe są wysokie wynagrodzenia, inflacja i wahania cen energii. W 2021 r. na pierwszym miejscu był brak pracowników. W perspektywie kilku lat jednym z kluczowych wyzwań będzie transformacja energetyczna.

między dwiema największymi gospodarkami UE – Niemcami i Francją.

Nadchodzi transformacja energetyczna

Choć największe wolumeny pracy przewozowej polskie firmy realizują na rynku krajowym, to za wzrost branży w głównej mierze odpowiadają usługi cross-trade (przewóz między innymi krajami) i kabotażu (przewóz w ramach innego kraju) realizowane na rzecz kontrahentów zagranicznych. Te dwa kierunki rozwoju od 2010 r. notowały średnioroczny wzrost pracy przewozowej na poziomie 8,9%.

Za tymi zmianami strukturalnymi podąża też bardzo duży popyt na nowoczesny sprzęt transportowy. Z badania ilościowego TLP i Spotdata wynika, że 72% firm planuje zakup nowych pojazdów w najbliższych pięciu latach. Jest to wynik identyczny, co w analogicznym badaniu z 2021 r., pomimo faktu, że w ciągu ostatniego roku popyt na usługi transportowe zwolnił. Wysoka skłonność od inwestowania pokazuje, że przedsię-

Z badania ilościowego TLP i Spotdata wynika, że 72% firm planuje zakup nowych pojazdów w najbliższych pięciu latach. Jednocześnie wciąż relatywnie ograniczona jest liczba firm planujących duże inwestycje w pojazdy o napędach alternatywnych



Fot. Volvo

osób pod względem zatrudnienia. Od 2010 r. zatrudnienie w branży wzrosło o blisko ćwierć miliona osób, najwięcej ze wszystkich branż gospodarki. Praca przewozowa zrealizowana przez polskie firmy w 2021 r. wyniosła 380 mld tonokilometrów, a w 2022 – jak wynika ze wstępnych szacunków – mogła sięgnąć

(liczonego w cenach stałych z 2015 r.) przypadającego 0,75 tonokilometra pracy przewozowej – trzykrotnie więcej niż w momencie akcesji do Unii Europejskiej w 2004 r. i również trzykrotnie więcej niż dziś wynosi średnia dla krajów UE.

Polskie firmy transportowe mają ogromny wkład nie tylko do polskiej, ale

biorstwa korzystnie oceniają swoje długokresowe perspektywy.

Jednocześnie wciąż relatywnie ograniczona jest liczba firm planujących duże inwestycje w pojazdy o napędach alternatywnych. Najwięcej, bo 33% firm, chce inwestować w pojazdy napędzane biodiesłem. Chęć zakupu pojazdów elektrycznych wyraża 18% firm, a wodorowych – 15%. Rozwój floty pojazdów napędzanych gazem (LNG, BioLNG, CNG) planuje 11% firm. Jednak badanie było realizowane w momencie, gdy ceny gazu na rynku były dwukrotnie wyższe niż w połowie 2023 r. W tym roku te preferencje mogą ulec zmianie.

Nie ulega jednak wątpliwości, że entuzjazm wobec transformacji energetycznej w transporcie nie jest wysoki. Dlaczego? Z badania TLP i Spotdata wynika, że główne powody są następujące (w kolejności od najważniejszego): 1) braki w polskiej i europejskiej infrastrukturze (ocena 8,4 na skali od 0 do 10, gdzie 10 oznacza najwyższą istotność danego czynnika), 2) niechęć klientów do ponoszenia kosztów transformacji (8,2 pkt), 3) duże wahania cen energii (8,1 pkt), 4) wysokie stopy procentowe (7,9 pkt).

Transformacja będzie jednak nieunikniona ze względu na zmiany regulacyjne następujące w Unii Europejskiej oraz stopniowe zmiany preferencji klientów. – *Dużym wyzwaniem dla transportu drogowego jest konieczność dekarbonizacji i potrzeba szukania niskoemisyjnych alternatyw dla diesla, takich jak LNG, BioLNG, HVO czy wodor. W przetargach na usługi transportowe ograniczanie wysokości emisji CO₂ zaczyna pojawiać się jako jedno z wymagań. Firmy transportowe coraz częściej decydują się na zakup ciągników zasilanych paliwami alternatywnymi, m.in. LNG* – mówi Michał Niemiec, Sales Manager, Commercial Road Transport, Shell Polska.

Już dziś flota pojazdów o napędach alternatywnych rośnie szybko, nawet jeżeli odbywa się to z niskich poziomów. Liczba rejestracji samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, o napędach alternatywnych, w 2021 r. wyniosła w Polsce 3168. Było to o 12% więcej niż w 2019 i aż o 1500% więcej niż w 2018 r. Jest to wciąż tylko 5,5% w relacji do wszystkich rejestracji samochodów ciężarowych.



W Polsce działa 127 tys. firm zajmujących się transportem towarów i usługami związanymi z transportem. Samym transportem zajmuje się 102 tys. firm. Najwięcej stanowią mikroprzedsiębiorstwa

Fot. Volvo

wych. Chociaż warto zauważyć, że pod tym względem Polska wypada lepiej niż większość krajów europejskich.

Jeszcze w 2019 r. w Polsce zarejestrowanych było ogółem niecałe 100 pojazdów napędzanych LNG, a w 2022 roku było to już 2,7 tys. Największy przyrost floty miał miejsce w 2021 r., kiedy zarejestrowano 1,4 tys. nowych pojazdów napędzanych LNG. W samym 2022 r. przyrost tej floty zwolnił z powodu znaczącego wzrostu cen gazu wywołanego wojną w Ukrainie i odcięciem dostaw gazu do Europy przez Rosję (co podbiło ceny na wszystkich rynkach). Jednak w 2023 ceny gazu bardzo wyraźnie spadły, co może wpłynąć na ponowny wzrost zainteresowania LNG.

– *Zgodnie z pakietem regulacji Fit for 55 określony został cel w postaci ograniczenia emisyjności gospodarki, ale nie zostały określone sposoby dotarcia do tego celu. Naszym zdaniem BioLNG będzie niezbędne do realizacji tego celu. Regularnie poszerzamy sieć stacji oferujących tankowanie LNG, a docelowo BioLNG. Obecnie Shell dysponuje dostępem do sieci ładowania samochodów elektrycznych, a kolejnym krokiem*

będzie rozwój sieci przeznaczony dla pojazdów ciężarowych. Zapowiadane regulacje dotyczące wycofania ze sprzedaży nowych pojazdów spalinowych do 3,5 tony po 2035 r. mogą w przyszłości objąć również floty ciężarowe – zauważa Michał Niemiec.

Rynek się konsoliduje, przybywa czempionów

W Polsce działa 127 tys. firm zajmujących się transportem towarów i usługami związanymi z transportem. Samym transportem zajmuje się 102 tys. firm. Najwięcej stanowią mikroprzedsiębiorstwa. Kluczowe dla rozwoju branży, ze względu na jej międzynarodowy charakter, jest 44,5 tys. firm posiadających licencję wspólnotową. Ważnym trendem na rynku jest stopniowa konsolidacja, czyli wzrost znaczenia firm średnich i dużych, kosztem mikroprzedsiębiorstw. Mikroprzedsiębiorstwa w przeszłości odpowiadały za ponad połowę przychodów i dwie trzecie zatrudnienia. Dziś ich udział obniżył się do jednej trzeciej pod względem przychodów i 42% pod względem zatrudnienia. Za to znacząco zwiększył się udział firm małych i dużych.

Po raz pierwszy w Polsce jest ponad 100 firm transportu drogowego, które można zakwalifikować do kategorii dużych przedsiębiorstw – zatrudniających co najmniej 250 osób. W ciągu pięciu lat,



Wydajność pracy, mierzona wartością dodaną w przeliczeniu na jednego zatrudnionego, jest w dużych przedsiębiorstwach o 200% wyższa niż w małych przedsiębiorstwach

Fot. Dachser

do 2021 roku liczba takich firm zwiększyła się z 70 do 115. Pod tym względem Polska dogoniła Niemcy, gdzie w analogicznym roku było 116 dużych przedsiębiorstw. Dla porównania we Francji jest takich firm ok. 150, we Włoszech niewiele ponad 60, a w Holandii ok. 50. Warto również zauważyć, że w Polsce jest tylko jedna inna branża, w której duże firmy są tak liczne – to przetwórcy wyrobów z plastiku (151 dużych firm). I tylko dwie inne branże, w których liczba dużych firm przekracza 100 – produkcja

Dopiero na czwartym miejscu są znaczne podwyżki wynagrodzeń (27%). Te wyniki można traktować bardzo pozytywnie. Pokazują one, że firmy poszukują rozwiązań wewnątrz organizacji, a nie na zewnątrz, a więc nastawiają się na wzrost wydajności. Podnoszenie umiejętności pracowników i zmiany organizacyjne są generalnie trudniejsze do wprowadzenia niż pozyskiwanie tańszych pracowników z nowych rynków. Widać jednak, że firmy są na takie zmiany gotowe. Jednocześnie relatywnie niski odsetek pla-

Najważniejsze trendy i wyzwania

W badaniu ilościowym zapytaliśmy przedsiębiorców, które z trendów dostrzeganych na rynku transportu drogowego mają najbardziej dynamiczny charakter. Najwyższą ocenę w skali od 0 do 10 (gdzie 10 oznacza najwyższe tempo zmian) otrzymał rozwój szlaków handlowych między Ukrainą a Unią Europejską (6,4 pkt). Na drugim miejscu jest rozwój usług wysokiej wartości dodanej, czyli głównie logistyki kontraktowej (5,9 pkt). A na trzecim cyfryzacja i automatyzacja pracy kierowców (5,9 pkt). Na kolejnych miejscach znajdują się: konsolidacja rynku (5,8 pkt), rozwój transportu intermodalnego (5,3 pkt) oraz fragmentaryzacja łańcuchów dostaw i rozwój terminali pośrednich (5,1 pkt).

Natomiast żadne ze zjawisk nie ma charakteru rewolucyjnego. Transformacja zachodząca na rynku ma charakter gradualny. Żaden ze wskazanych trendów nie otrzymał średniej oceny wyższej niż 7 na skali od 1 do 10 (gdzie 10 oznacza ekspresowe tempo zmian). To pokazuje, że firmy nie czują, aby środowisko biznesowe zmieniło się w sposób gwałtowny.

Natomiast wśród najważniejszych wyzwań dla rynku na pierwsze miejsce awansowały zagrożenia makroekono-

W 2022 r. cały sektor TSL był wart pod względem przychodów 375 mld zł. Pod względem PKB odpowiada on za 7% polskiej gospodarki, a pod względem zatrudnienia za 6,5%.

W latach 2010-2022 rozwijał się on w średnim realnym tempie 4,9% rocznie.

części motoryzacyjnych oraz produkcja mebli. Tym samym transport jest jedną z zaledwie kilku branż, w której na szeroką skalę rozwijają się duże organizacje biznesowe mogące stanowić filar polskiej gospodarki pod względem budowania kompetencji zarządczych.

– *Dzięki wysokiej wydajności przedsiębiorstwa duże mogą być lepiej przygotowane na stawienie czoła wyzwaniom technologicznym, regulacyjnym i wysokiej zmienności makroekonomicznej. Wydajność pracy, mierzona wartością dodaną w przeliczeniu na jednego zatrudnionego, jest w dużych przedsiębiorstwach o 200% wyższa niż w małych przedsiębiorstwach* – zauważa Ignacy Morawski, dyrektor Spotdata.

Rosną inwestycje w kapitał ludzki

Wyraźnie rośnie znaczenie nakładów na podnoszenie kompetencji pracowników – już ponad połowa firm (52%) badanych przez TLP i Spotdata deklaruje, że w wydatkach rozwojowych uwzględnia podnoszenie kompetencji, w porównaniu do 41% w poprzednim badaniu. Firmy transportowe w coraz większym stopniu chcą reagować na braki pracowników na rynku poprzez podnoszenie umiejętności i wydajności obecnych zatrudnionych.

Na pytanie o sposoby reakcji na braki pracowników, aż 45% firm deklaruje, że reakcją jest rozwijanie szkoleń wewnętrznych. Na drugim miejscu znajdują się zmiany w organizacji pracy kierowców (38%), a na trzecim pozyskiwanie pracowników w innych krajach (28%).

nów podwyżek wynagrodzeń może być objawem nadchodzącego spowolnienia gospodarczego. W przedsiębiorstwach panują coraz większe obawy o przyszłość, a jednocześnie wciąż utrzymuje się wysoka presja kosztowa ze strony cen energii, surowców, usług zewnętrznych.

Do potrzeb firm dostosowuje się też rynek edukacji, choć nieco zbyt wol-

Po raz pierwszy w Polsce jest ponad 100 firm transportu drogowego, które można zakwalifikować do kategorii dużych przedsiębiorstw – zatrudniających co najmniej 250 osób. W ciągu pięciu lat, do 2021 roku liczba takich firm zwiększyła się z 70 do 115



Fot. Frigo Logistics

no w relacji do oczekiwań. W Polsce w 2023 roku 64 tys. uczniów kształci się do zawodu technika logistyka. W ciągu trzech lat ta liczba zwiększyła się o 14%. Znacznie mniej jest jednak specjalistycznych programów nauczania dla kierowców. Wciąż bardzo mało jest osób kształcących się w kierunku zawodu technika transportu drogowego, który obejmuje kompetencje w zakresie prowadzenia pojazdów, ale również planowania przewozu, prowadzenia dokumentacji, organizacji przeładunków itp. W 2023 r. było tylko 747 osób uczących się do tego zawodu. Choć na plus można odnotować to, że w ciągu trzech lat ta liczba zwiększyła się aż o 310%.

miczne – wysokie wynagrodzenia (8,05 pkt na skali od 0 do 10, gdzie 10 oznacza największe wyzwanie), inflacja (7,99), ceny energii (7,89), wysokie stopy procentowe (7,72), zmienna koniunktura (7,58). Te czynniki pojawiły się relatywnie niedawno. Natomiast strukturalne wyzwania, takie jak brak kierowców (7,44), czy dekarbonizacja (7,16) są oceniane przejściowo jako mniej priorytetowe. Wkrótce jednak ich znaczenie zapewne wzrośnie. |

Link do raportu:

<https://tlp.org.pl/wp-content/uploads/2023/06/raport-transport-drogowy-w-polsce-2023.pdf>



Fot. PKP Cargo

Nasz największy kolejowy przewoźnik towarowy, czyli PKP Cargo, który zawsze był liderem w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, obecnie zajmuje trzecie miejsce w zakresie wielkości przewozów intermodalnych. Wyprzedzają go PCC Intermodal i DB Cargo Polska

POLSKI INTERMODAL NOTUJE STRATY

Jak wynika z ostatnich danych przedstawionych przez Urząd Transportu Kolejowego, kolejowe przewozy intermodalne w I kwartale 2023 r. odnotowały w porównaniu do analogicznego okresu w poprzednim roku spadek, i to o 12%. W tym okresie przewieziono zaledwie 5,8 mln ton ładunków, co stanowiło blisko 625 tys. TEU.

Spadki dotyczą także tonażu. W ciągu pierwszych trzech miesięcy 2023 r. przewoźnicy kolejowi wykonali pracę przewozową wynoszącą 1,9 mld kilometrów, co oznacza spadek tonażu o ponad 12%, w stosunku do analogicznego okresu 2022 r. – wtedy kolejowe przewozy intermodalne wyniosły 6,6 mln ton. Spadek odnosi się również do liczby przewiezionych kontenerów, a wyniósł on ponad 11%.

Z kwartału na kwartał

Tak duży spadek nie jest czymś nagłym, dane są gorsze z kwartału na kwartał, np. w odniesieniu do IV kw. 2022 r. spadek wyniósł 5,5% w odniesieniu do tonażu i 4,2% w zakresie pracy przewozowej. Na pogorszenie wyników duży wpływ ma wojna w Ukrainie.

– Sytuacja za wschodnią granicą niewątpliwie wpłynęła na transport kolejowy, w tym na segment przewozów intermodalnych. Przewieziona masa ładunków na przejściach granicznych obsługujących przewozy na Nowym Jedwabnym Szlaku

w I kwartale tego roku spadła o blisko 50% rok do roku. Podstawowe parametry transportu intermodalnego odnotowały w I kwartale 2023 r. dwucyfrowe spadki w stosunku do I kwartału 2022 r. Nadal nie mamy pewności jak sytuacja geopolityczna wpłynie na przewozy intermodalne w dalszej

Nadal istnieją bariery ograniczające rozwój transportu intermodalnego, jak jakość i przepustowość infrastruktury kolejowej, wysokość stawek za dostęp do niej, wzrost cen energii elektrycznej i niedostateczny rozwój sieci publicznych, ogólnodostępnych terminali intermodalnych.

perspektywie – komentuje cytowany w komunikacie prasowym Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Należy jednak zaznaczyć, że nie wszędzie było źle w ubiegłym roku. Operatorzy intermodalni zrealizowali w Międzynarodowej Unii Kombinowanych Przewozów Drogowo-Kolejowych (UIRR) wykonali w ubiegłym roku pracę przewozową 100,23 mld tonokilometrów, co jest re-

kordowym wynikiem rocznym. Również na kolejowym Nowym Jedwabnym Szlaku Azja-Europa osiągnięto rekord ponad 1 mln przewiezionych TEU. Gorsza była jedynie punktualność dostaw, będąca skutkiem nałożenia się wielu problemów w branży logistycznej i kolei.

Wbrew europejskim trendom

W Polsce udział przewozów intermodalnych w kolejowym cargo wyniósł w pierwszym kwartale 9,6% według masy i 11,6% według wykonanej pracy przewozowej, czyli nadal jest niewielki w stosunku do rozwiniętych państw Europy. Fundacja ProKolej, podała, że w 2019 r. udział przewozów intermodalnych w kolejowym cargo w Niemczech wyniósł blisko 28%, a w Szwajcarii aż 42%, podczas gdy w Polsce oscylował w tym czasie w okolicach 14%. Jak widać, nic się tu nie zmienia, choć od dłuższego czasu głośno się mówi, że transport intermodalny, zwłaszcza z wykorzystaniem kolejowego, jest jednym z najbardziej ekologicznych i ekonomicznych rodzajów transportu, dzięki czemu powinien być perspektywnym kierunkiem rozwoju kolejowych przewozów towarowych. Bez niego trudno mówić o dekarbonizacji transportu. Dostrzega to również regulator rynku. – Na pewno segment ten ma potencjał. Przewozy intermodalne to także trasy północ-południe z portów morskich, dlatego trzeba poszukiwać nowych kierunków i rozwijać ofertę dla klientów – komentuje Ignacy Góra.

Niestety, nadal istnieje wiele barier ograniczających jego rozwój, jak jakość i przepustowość infrastruktury kolejowej, wysokość stawek za dostęp do niej, wzrost cen energii elektrycznej, czy w końcu nie-

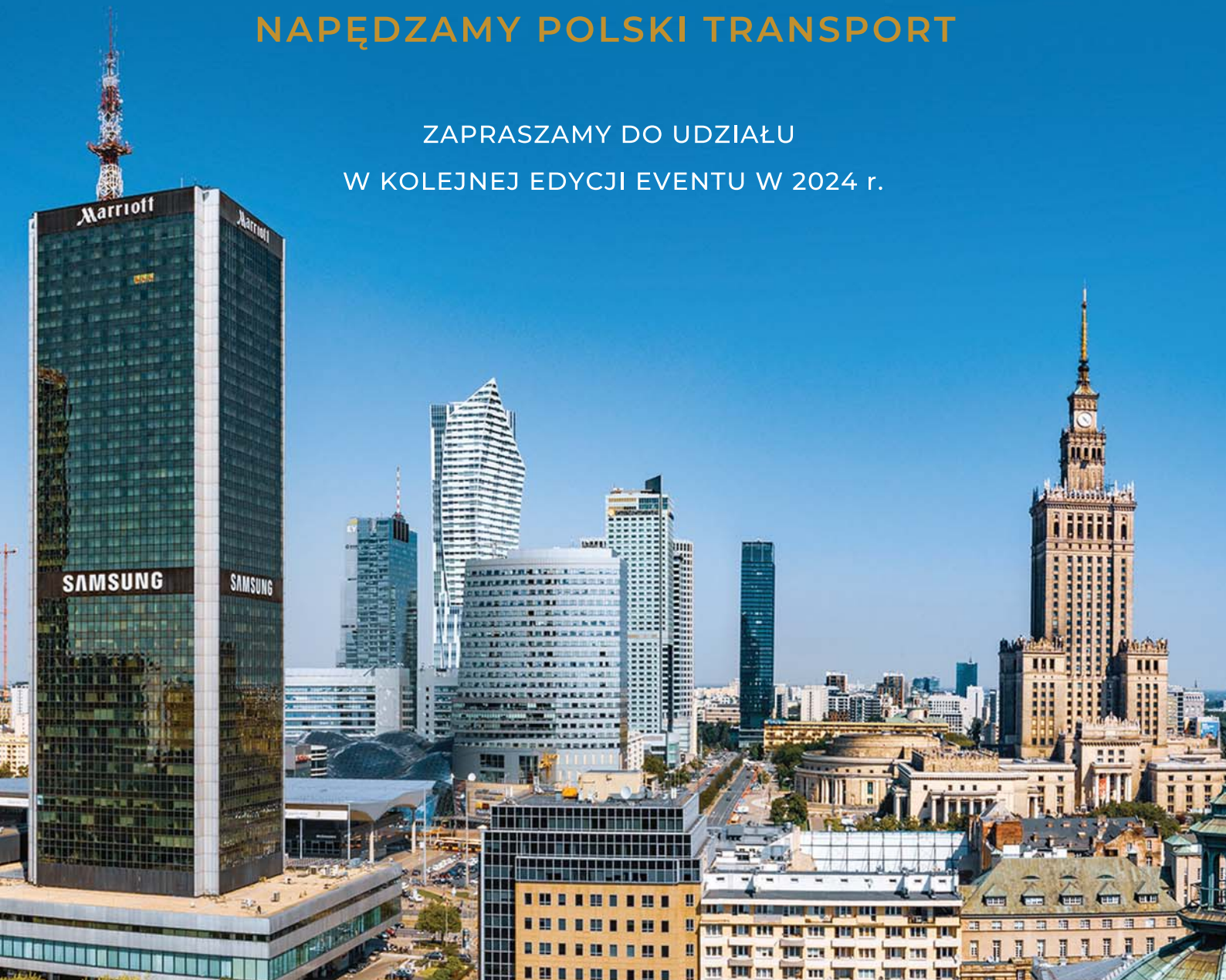
dostateczny rozwój sieci publicznych, ogólnodostępnych terminali intermodalnych. Do tego nasz największy kolejowy przewoźnik towarowy, czyli PKP Cargo, który zawsze był liderem w rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, obecnie zajmuje trzecie miejsce w zakresie wielkości przewozów intermodalnych. Wyprzedzają go PCC Intermodal i DB Cargo Polska. |

EH

DZIĘKUJEMY, ŻE BYLIŚCIE Z NAMI NA KONFERENCJI

"TRANSPORT & BUSINESS DAY" NAPĘDZAMY POLSKI TRANSPORT

ZAPRASZAMY DO UDZIAŁU
W KOLEJNEJ EDYCJI EVENTU W 2024 r.



ORGANIZATOR



PARTNER STRATEGICZNY



PATRONI HONOROWI



PARTNERZY



PARTNERZY MERYTORYCZNI



**X Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki**

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

translogistica.pl

350
wystawców

10 000
uczestników

40%
firm z zagranicy

X EDYCJA

