

# **TSL** **biznes**

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

Cena 9,90 zł (8% VAT)

Nakład: 11 000 egzemplarzy

**TEMATY NUMERU:**

**LOGISTYKA BRANŻY AUTOMOTIVE**

**CYFRYZACJA LOGISTYKI – TREND  
CZY KONIECZNOŚĆ?**

**E-COMMERCE MOTOREM  
NAPĘDOWYM ROZWOJU RYNKU  
MAGAZYNOWEGO**

**CZY KORONAWIRUS  
PRZEDOSTAŁ SIĘ DO SIECI?**



**ASSTRA**  
ASSOCIATED TRAFFIC AG



ISSN 2081 5255



9 772081 525000

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



# MT TSL

**MIĘDZYNARODOWE TARGI  
TRANSPORTU, SPEDYCJI  
I LOGISTYKI**

**PTAK WARSAW EXPO**  
Al. Katowicka 62,  
05-830 Nadarzyn,  
Polska

**PTAK  
WARSAW  
EXPO**  
INTERNATIONAL TRANSPORT & LOGISTICS EXPO

  
**ufi**  
Member

**23-25  
CZERWCA  
2020**



**NOWA  
DATA**

**ZAPRASZAMY  
NA TARGI**

[www.mttsl.pl](http://www.mttsl.pl)  /MTTSiL

**WIOLETTA KOZŁOWSKA**  
Project Manager  
Tel.: 513 023 327  
E-mail: [w.kozlowska@warsawexpo.eu](mailto:w.kozlowska@warsawexpo.eu)

**PAWEŁ KAMIŃSKI**  
Specjalista ds. Sprzedaży  
Tel.: 517 140 171  
E-mail: [p.kaminski@warsawexpo.eu](mailto:p.kaminski@warsawexpo.eu)



## Zintegrowane rozwiązania dla transportu



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



Jeszcze kilka tygodni temu wydawało się, że głównymi bolączkami oraz wyzwaniami branży logistycznej i transportowej będzie nadchodzący pakiet mobilności czy też realizujący się brexit. Ale dzisiejszy świat zmienia się bardzo dynamicznie, o czym logistyka i transport, będące krwioobiegiem światowego organizmu, przekonują się często jako pierwsze. Poziom globalizacji i skomplikowania całej sieci powiązań wciąż rośnie. To, co kiedyś mogło być problemem lokalnym dziś odbija się echem na całym światowym systemie. Przyzwyczailiśmy się do tego, że system działa sprawnie. Że nasza produkcja i łańcuchy dostaw są wydajne, efektywne i zoptymalizowane. Wydaje nam się nawet, że są elastyczne, przewidujące i zdolne do szybkiego reagowania w sytuacjach kryzysowych. Ale czy tak jest faktycznie? Czy tak będzie w nowej rzeczywistości? Można by rzec, przecież to tylko wirus, których mieliśmy w ostatniej historii już wiele. A jednak epidemia koronawirusa pokazuje, że globalny świat to również globalne problemy. Informacja przemieszcza się po całym świecie z tempem, którego do tej pory nie znaleźliśmy.

To wywołuje różne reakcje – czasami może przesadną panikę, a czasami możliwość szybszego zareagowania, przygotowania się do rzeczywistego problemu. Jedno jest pewne. Zdarzenia, które wcześniej miały zdecydowanie bardziej lokalny charakter

(nawet takie jak konflikty zbrojne czy katakлизmy) teraz dużo szybciej odbijają się echem na całym świecie, całej gospodarce i stylu życia.

Do tej pory byliśmy gotowi na to, że gdy jedna z nitek naszego systemu logistycznego ma problem, to zaraz uruchamiamy inne, alternatywne rozwiązania. Ale epidemia koronawirusa pokazuje, że nagle w ciągu paru dni problem może odczuwać cały łańcuch. Nie ma jak, skąd i któreśdy przesunąć zasobów czy towarów, bo okazuje się, że każdy obszar i każdy rynek jest w tej samej sytuacji. Ta gęstość powiązań, która w normalnych czasach jest dobrodziejstwem i drogą do efektywności i optymalizacji, teraz nagle okazuje się być problemem.

Działamy w świecie *just-in-time* i *lean*, w świecie perfekcyjnego przewidywania i planowania. A tu nagle jedna informacja, która wywołuje zróżnicowane emocje, kompletnie zmienia cały model konsumpcji. Sklepowe półki pustoszeją w kilkanaście godzin. Transport ma „czkawkę”, bo też poddawany jest czynnikom zewnętrznym, w tym emocjom i obawom ludzi. W produkcji, nawet tej zdawałoby się prostej i lokalnej, okazuje się, że dwa ogniwa wcześniej jest jeden drobny komponent, półprodukt czy składnik pochodzący z odległych rynków, który nie może dotrzeć na czas. Czy współczesna, jakże wyrafinowana i zoptymalizowana logistyka jest gotowa na działanie w tego typu sytuacjach?

Na ocenę i wnioski przyjdzie oczywiście czas, ale już dziś widać, że świat ciągle się zmienia i my też musimy być gotowi na zmianę nawyków, przyzwyczajzeń, a może nawet po części i stylu życia? Na szczęście nawet gdyby zabrakło papieru lub gdybyście utknęli na drugim końcu świata, to zawsze możecie czytać nasze czasopismo w wersji elektronicznej (bezpłatnej i szybkiej), której grono odbiorców rośnie bardzo dynamicznie. No, chyba że następny wirus zaatakuje globalnie cały internet. Tylko skąd się wtedy o tym dowiemy? I

Mirosław Ganiec  
redaktor naczelny

## W NUMERZE

<b>W SKRÓCIE</b>	
Aktualności .....	6
<b>LOGISTYKA</b>	
Motobranża boi się brexitu i... czeka na rozwój wydarzeń .....	10
Innowacje i nowe technologie w obsłudze logistycznej branży automotive .....	12
Przed wszystkim zrozumienie potrzeb klienta... 16	
GEFCO z nowym kontraktem na logistykę części zamiennych .....	17
Rozwiązania mobilne dla automotive .....	18
Motor napędowy Grupy Logistycznej Seifert .....	18
Nowe centrum DB Schenker-Porsche .....	19
Czy koronawirus przedostał się do sieci? .....	20
<b>SYSTEMY IT</b>	
Cyfryzacja logistyki – trend czy konieczność? ...	22
Technologia i sieci handlowe wspierają niemarkowanie żywności .....	24
Tworzymy systemy operacyjne dla każdego .....	25
<b>LOGISTYKA TECHNOLOGIA</b>	
Iskry pod kontrolą .....	26
<b>POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE</b>	
Magazyn to więcej niż ściany i dach .....	28
E-commerce motorem napędowym rynku magazynowego .....	32
Prawie 10 milionów metrów kwadratowych w Europie .....	38
Trzecie centrum logistyczne Zalando w Polsce ...	40
<b>PRAWO</b>	
Niemiecki a polski system przyznawania punktów karnych .....	42
Prosta spółka akcyjna, czy dobra dla transportu? .....	45
Polisa OCP. Kupujemy czy ubezpieczamy się? ...	48
<b>TRANSPORT DROGOWY</b>	
Znaczenie map cyfrowych w transporcie i logistyce .....	52
No Limit stawia na zeroemisyjną logistykę w miastach .....	54
<b>TRANSPORT KOLEJOWY</b>	
Ekologiczna kolej .....	56

# Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

5.03.2020 – Poznań  
 12.03.2020 – Białystok  
 19.03.2020 – Kraków  
 26.03.2020 – Lublin  
 02.04.2020 – Gdańsk  
 15.04.2020 – Katowice  
 23.04.2020 – Wrocław  
 30.04.2020 – Warszawa

## NOWE TERMINY Spotkań Transportowych

SZCZEGÓŁY NA:  
[www.spotkania.tsl-biznes.pl](http://www.spotkania.tsl-biznes.pl)

podczas  
 MT TSL

# SPOTKANIA TRANSPORTOWE

### KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

Specjaliści i eksperci branżowi wskazują rozwiązania bieżących oraz potencjalnych problemów branży transportowej. Nie wdajemy się w jałowe narzekanie i zbędne politykowanie, lecz udzielamy konkretnych wskazówek i porad.

### STREFA EKSPERCKA I BIZNESOWA:

Uzupełnieniem części merytorycznej jest obszerna strefa ekspercka i biznesowa, w której do dyspozycji uczestników pozostają eksperci prawni oraz dostawcy produktów i usług, prezentujący rozwiązania wspierające bezpieczniejsze i efektywniejsze prowadzenie działalności transportowej.

### STREFA ZAŁADOWCÓW:

Spotkasz tu przedstawicieli firm produkcyjnych, dystrybucyjnych i spedycyjnych oraz operatorów logistycznych, którzy poszukują przewoźników do nawiązania współpracy.

### SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

Zapraszamy do współpracy firmy i organizacje, które chcą przekazać przewoźnikom informacje o swojej działalności i ofercie. Zapewniamy różne formy obecności (stanowisko promocyjne, krótka prelekcja, dystrybucja materiałów promocyjnych).

Do aktywnej obecności zapraszamy także wszystkie firmy, które poszukują przewoźników do stałej współpracy.

Dołącz do grona tych,  
którzy wiedzą więcej.

### Dodatkowe informacje:

KMG Media Sp. z o.o.  
 Redakcja TSL Biznes  
 i Truck & Van  
[spotkania@tsl-biznes.pl](mailto:spotkania@tsl-biznes.pl)  
 tel. 22 213 88 28



Organizatorzy:

KMGmedia

TSLbiznes  
 MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van  
[www.truck-van.pl](http://www.truck-van.pl)

Zarejestruj się bezpłatnie na [www.spotkania.tsl-biznes.pl](http://www.spotkania.tsl-biznes.pl)

# DEMAC AUTOMATYZUJE BIBLIOTEKĘ NARODOWĄ IZRAELA

Ten specjalista w dziedzinie intralogistyki wdroży zautomatyzowany system składowania drobnych części w Narodowej Bibliotece Izraela, nazywanej „Studnią Wiedzy”. Czytelnicy otrzymają zamówione książki za pośrednictwem zautomatyzowanego systemu składowania drobnych części.



Zbiory biblioteki liczą około 5,5 mln woluminów. W przyszłości cztery miliony pozycji znajdą swoje miejsce w 50 tysiącach pojemników. Kolejną wyjątkową atrakcją jest umożliwienie gościom obserwowania zautomatyzowanej pracy przez panoramiczne okno. Magazyn drobnych części zostanie zintegrowany z nowym budynkiem zaprojektowanym przez renomowaną szwajcarską pracownię architektoniczną Herzog & de Meuron. Centralnym punktem biblioteki jest sufitowy *oculus*, przez który światło wpada do budynku z góry. Łukowate ściany wyłożono książkami, czyniąc z budynku „Studnię Wiedzy”.

Zamówionej książki nie trzeba już będzie wybierać ręcznie. Zamiast tego pojemnik (podzielony na maksymalnie osiem przegród) automatycznie dotrze do stacji odbiorczej. Wiązka laserowa precyzyjnie wskaże bibliotekarzowi książkę, którą powinien wyjąć. Następnie przenośnik taśmowy automatycznie przetransportuje pojemnik z powrotem do miejsca jego składowania. W ten sposób ograniczony zostanie kontakt z cennymi dziełami, dzięki czemu ich jakość pozostanie nienaruszona.

Budowa biblioteki zakończy się w październiku. Automatyka Dematic rozpocznie wówczas optymalizację procesów składowania i przetwarzania zamówień. |



## ZNACZĄCA INWESTYCJA PEKAES

PEKAES otworzył Agencję Celną w Świnoujściu, która zapewnia obsługę towarów w imporcie i eksporcie. Spółka planuje uruchomienie nowych usług w zakresie obsługi celnej.

Otwarcie Agencji jest związane z rosnącym zapotrzebowaniem na usługi celne i rozwojem współpracy z Niemcami i krajami skandynawskimi, w szczególności z Norwegią. PEKAES wzmacnia swoją sieć placówek celnych mając również na uwadze zmiany, które przyniesie wyjście Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej. Spółka posiada wszelkie niezbędne pozwolenia i procedury konieczne do obsługi wymiany towarów z krajami nie będącymi członkami UE.



Obecnie w Świnoujściu możliwe jest dokonywanie zgłoszeń celnych w procedurach standardowych. Wraz z rozwojem działalności PEKAES i w zależności od potrzeb klientów, planowane jest uruchomienie kolejnych ułatwień wynikających z Unijnego Kodeksu Celnego usprawniających obsługę celną – w pierwszej kolejności procedur uproszczonych w tranzycie i eksporcie.

PEKAES posiada obecnie 7 lokalizacji, w których świadczy usługi celne, tj. w Szczecinie, Gdyni, Warszawie, Czechowicach-Dziedzicach, Błoniu, Białystoku, a także w nowo otwartej Agencji Celnej w Świnoujściu.

– Rok 2020 otwieramy znaczącymi inwestycjami. Po oddaniu do dyspozycji naszych klientów Oddziału w Mińsku Mazowieckim oraz powiększeniu powierzchni magazynowej na Mazowszu, otwieramy kolejne biuro Agencji Celnej w Świnoujściu – poinformował Maciej Bachman, prezes zarządu PEKAES. |

CEVA Logistics rozpoczęła testy elektrycznych pojazdów ciężarowych w dostawach towarów do centrum Londynu. To również pierwszy partner logistyczny biorący udział w projekcie elektryfikacji przeprowadzanym z inicjatywy firmy Tevva.

Ten brytyjski producent modułowych systemów elektryfikacyjnych do pojazdów użytkowych o średniej ładowności ma na celu wspieranie firm w badaniach technologii pojazdów elektrycznych dla łańcuchów dostaw. Głównym celem współpracy pomiędzy CEVA i Tevva oraz testów sprzętu jest znalezienie sposobów na zmniejszenie negatywnego wpływu pojazdów dostawczych na powietrze, hałas i natężenie ruchu.

W ciągu 3-6 miesięcy dwa pojazdy o dmc 12 ton będą realizować codzien-

# TESTY ELEKTRYCZNYCH CIĘŻARÓWEK W LONDYNIE

ne dostawy z centrum dystrybucji CEVA Logistics w Dartford do centrum Londynu. Jeden z samochodów wyposażony jest w agregat chłodniczy, a drugi to ciężarówka standardowa. Dane zebrane podczas działalności operacyjnej operatora mają dostarczyć praktycznych rozwiązań dla firm, które chcą wykorzystać pojazdy elektryczne w swoich flotach. Wyniki i program elektryfikacji zostaną uwzględnione w podejmowaniu kolejnych kroków związanych z wprowadzaniem większej liczby różnego rodzaju pojazdów

elektrycznych do floty CEVA Logistics. Dane telematyczne pozyskane w ramach testów pozwolą określić, w jaki sposób można w przyszłości wykorzystać pojazdy, aby sprostać wymaganiom klientów.

Testy przeprowadzane są w ramach wsparcia lokalnego operatora systemu transportu zbiorowego TfL (Transport for London) i jego inicjatywy FreightLab, których CEVA Logistics jest partnerem. Ma to pomóc w rozwiązaniu problemu natężenia i utrzymanie płynnego transportu towarów w Londynie. |

20–24 KWIETNIA 2020

# TRANSFORMACJA JEST WSZĘDZIE. JEJ SERCE BIJĘ W HANOWERZE.

Od przeszło 70 lat napędzaliśmy, inspirowaliśmy, prowadziliśmy i towarzyszyliśmy przemianom przemysłowym.  
HANNOVER MESSE służy jako okno odświeżające świat jutra.  
Bądź jego częścią: [hannovermesse.com](http://hannovermesse.com) #HM20

MAKING  
INDONESIA  
40

PARTNER COUNTRY 2020

HOME OF INDUSTRIAL PIONEERS

HANNOVER  
MESSE

# OBUWNICZY E-COMMERCE W PARKU LOGICOR ŁAZY

Największy portal internetowy z obuwem damskim wynajął ponad 5 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowo-biurowej w Logicor Łazy pod Warszawą. Najemca zajął cały budynek nr 1 bezpośrednio przy wjeździe i drodze krajowej nr E77/7.

Park Logicor Łazy jest zlokalizowany w miejscowości Łazy przy Alei Krakowskiej – głównej drodze wylotowej E77 na Kraków, 5 km od Janek i 22 km od centrum Warszawy. Dodatkową jego zaletą jest bliska odległość od odcinka drogi krajowej S8 „Opacz-Paszków”, dzięki czemu park jest bezpośrednio połączony drogą krajową S8 ze stolicą i autostradą A2.

Sklep internetowy, poza obuwem damskim i męskim, oferuje również



odzież oraz akcesoria. Asortyment obejmuje od 8 do 10 tys. produktów. Właściciel sklepu wynajął 4 065 m<sup>2</sup> nowoczesnej powierzchni magazynowej

i 1 041 m<sup>2</sup> powierzchni biurowo-socjalnej w ramach parku Logicor Łazy.

Inwestycja położona jest w odległości 1 km od obecnej siedziby i spełnia oczekiwania najemcy względem ekspozycji budynku i *layoutu* powierzchni magazynowo-biurowej. Właściciel, zgodnie z potrzebami klienta, przygotował powierzchnię biurową oraz unowocześnił i przystosował system oświetlenia do operacji najemcy. Dodatkowym atutem jest obecność po sąsiedzku firm kurierskich, co pozwoli wydłużyć czas kompletacji przesyłek i zapewni szybsze dostawy do klientów.

– *Inwestycja, ze względu na dogodną lokalizację przy Al. Krakowskiej zapewnia szybkie połączenie z Warszawą, a jednocześnie stanowi dobry punkt wyjściowy do organizacji łańcucha dostaw na południe i zachód kraju. Park wpisuje się doskonale w trendy sektora logistycznego, które wymagają obecności blisko rynków zbytu* – komentuje Marta Sot, Asset Manager w Logicor.

W transakcji najemcy doradzała firma AXI IMMO. |



## GEODIS ZOSTAJE Z SEGRO

GEODIS przedłużyło najem powierzchni magazynowo-biurowej w SEGRO Logistics Park Stryków.

GEODIS Poland wynajmuje powierzchnię na terenie SEGRO Logistics Park Stryków od 2013 r. Zajmowany przez firmę obiekt to magazyn z modulem biurowym o powierzchni ponad 4 tys. m<sup>2</sup>. Budynek już na etapie projektu został dostosowany do indywidualnych potrzeb najemcy, a oddanie do użytku nastąpiło zaledwie 5 miesięcy po podpisaniu umowy najmu.

GEODIS to przedsiębiorstwo logistyczne o ponad wiekowej tradycji. Od lat dostarcza najwyższej jakości rozwiązania w zakresie realizacji łańcucha dostaw. Firma kładzie nacisk na innowacyjność, optymalizację działań oraz troszczy się o środowisko naturalne. Z magazynu zlokalizowanego w SEGRO Logistics Park Stryków obsługuje przede wszystkim światowego lidera innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie wykładzin podłogowych i sportowych, oferując spersonalizowane rozwiązania z zakresu transportu i logistyki.

W ramach SEGRO Logistics Park Stryków, deweloper oferuje aż 87 ha terenu inwestycyjnego. Docelowo ma na nim powstać niemal 400 tys. m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej, logistycznej i produkcyjnej. |

## GLS POLAND DOCENIONY PRZEZ KLIENTÓW

Ta spółka-córka General Logistics Systems B.V. a zarazem firma kurierska została wyróżniona w ramach programu Firma Przyjazna Klientowi 2019. Badanie pokazuje jak zmieniają się preferencje i oczekiwania klientów w tej branży.

Firma Przyjazna Klientowi to certyfikat w zakresie jakości obsługi, przyznawany na podstawie niezależnego badania doświadczeń klientów. Oceniają oni przede wszystkim kontakt i współpracę z firmą oraz poziom ogólnego zadowolenia z jej usług i produktów. W najnowszej edycji GLS Poland, w każdym z ob-

szarów uzyskała oceny na poziomie przynajmniej 87%. – *Klienci GLS najwyższej ocenili wysoką kulturę pracy kurierów oraz formę oferty. To pokazuje, że gama naszych usług dobrze odpowiada ich aktualnym oczekiwaniom* – mówi Małgorzata Markowska, Marketing Manager GLS Poland.



Małgorzata Markowska

Klienci podkreślają że atutami GLS Poland są szybkość i terminowość dostarczania oraz odbierania przesyłek, a także szybkość rozwiązywania zgłaszanych kwestii. Doceniony został także sprawny dostęp do informacji. Ogromny wpływ na finalną ocenę mają kompetencje pracowników, takie jak rzetelność i solidność. |

# NOWY SYSTEM OPŁAT DROGOWYCH W BUŁGARII

1 marca Bułgaria wprowadziła nowy system opłat drogowych, oparty na łączności satelitarnej. Pojazdy ciężarowe mogą teraz automatycznie rozliczać przejazdy poprzez urządzenie pokładowe lub ticket, zaś pojazdy osobowe korzystają z e-winiety. Wszystkie trzy rodzaje opłat można regulować za pośrednictwem platformy online DKV.



Opłaty obowiązują na wyznaczonych drogach krajowych i autostradach o łącznej długości 3 115 km. Są obowiązkowe dla wszystkich typów pojazdów. Po pozostałych drogach można nadal poruszać się bezpłatnie.

Nowością jest urządzenie pokładowe TollPass, dedykowane częstym użytkownikom bułgarskich dróg, kierującym pojazdami powyżej 3,5 t. Automatyczna rejestracja danych z pomocą GPS zapewnia płynny i szybki przejazd, ponieważ płatność odbywa się w trybie *post-paid*. Boxy można zamawiać za pośrednictwem DKV. Dla przewoźników sporadycznie przejeżdżających przez Bułgarię lepszym rozwiązaniem jest *ticket* (ang. *Route Pass*, bułg. *Маршрутна карта*), na którym, przed rozpoczęciem podróży należy wskazać punkt jej rozpoczęcia i zakończenia. Kierowca ma 24h od momentu aktywacji *ticketu* na pokonanie wybranego odcinka.

Pojazdy osobowe do 3,5 t powinny zarezerwować e-winiety na weekend, tydzień, miesiąc, kwartał lub rok. Kosz-

tuje 10–97 euro, a jej rezerwacja będzie wkrótce możliwa przez DKV.

Stawki dla pojazdów ciężkich różnią się w zależności od: liczby przejechanych kilometrów, klasy emisji zanieczyszczeń EURO, liczby osi, ciężaru pojazdu, typu pojazdu (ciężarowy lub autobus) oraz kategorii drogi. Ich wysokość można sprawdzić na: [www.bgtoll.bg/en/toll](http://www.bgtoll.bg/en/toll). Dla pojazdów powyżej 12 t różnica pomiędzy stawkami dla najniższej i najwyższej klasy Euro wynosi 100%.

Warto z wyprzedzeniem wybrać rodzaj rozliczeń i zarejestrować się do systemu, bo mandat za brak opłaty wynosi 77 do 383 euro.

Oznakowanie początek odcinka płatnego



## EPIDEMIA? KONSEKWENCJE DLA PRZEWOŹNIKA

Jesteśmy świadkami relacji z całego świata na temat rozprzestrzeniania się koronawirusa z Wuhan, oznaczonego skrótem SARS-CoV-2 i wywołującego chorobę COVID-19. Od chwili kiedy pojawiły się pierwsze informacje o zarażonych osobach w Europie, zarząd firmy Vesta Polska na bieżąco monitoruje sytuację na runku europejskim.



Głównym problemem, ale również priorytetem dla naszej organizacji jest ochrona zdrowia naszych kierowców i wszystkich pracowników. Trudnością są zamykane drogi i granice, tak jak dzieje się to np. w Austrii. Poza tym poszczególne kraje wprowadzają dodatkowe kontrole z pomiarami temperatur i spożycia alkoholu. Do czynników zwiększających problemy firm transportowych, ale również odbijających się na całej gospodarce, należy wstrzymywanie produkcji przez coraz większą liczbę klientów.

Obserwujemy od środka te niepokojące tendencje i chociaż jesteśmy dalecy od propagowania paniki, każdego dnia zastanawiamy się nad rozwiązaniami reagując jak najszybciej na dynamiczne zmiany. Obecna sytuacja zmusza nas niestety do podejmowania decyzji ekonomicznie trudnych dla firmy, lecz chroniących nas przed ryzykiem. Za przykład może posłużyć wycofywanie się naszych aut z regionów najwyższego ryzyka, jak np. Włochy, które na co dzień stanowią kierunek dużej części realizowanych działań. |

Rafał Batorowicz,  
kierownik Oddziału Błonie,  
Vesta Polska

Więcej informacji na stronie:

<https://www.dkv-euroservice.com/gb/toll-bulgaria/>



Jeśli dojdzie do twardego brexitu, nałożone zostaną 10-procentowe taryfy celne WTO, przez które produkcja aut na Wyspach i ich eksport na kontynent mogą stać się nieopłacalne. Zagrożona likwidacją byłaby m.in. fabryka Nissana w Sunderland, która wysyła 70% swojej produkcji do UE

## MOTOBTRANŻA BOI SIĘ BREXITU I... CZEKA NA ROZWÓJ WYDARZEŃ

40% przedstawicieli motobranży w Polsce odczuwa niepokój związany z brexitem, ale tylko 4% firm podejmuje proaktywne działania i wynajmuje dodatkowe przestrzenie magazynowe. Pozostali biernie czekają na rozwój zdarzeń.

**D**użo lepiej niż Polacy do brexitu są przygotowani producenci brytyjscy, czescy i słowaccy, słabiej zaś Rosjanie – wynika z „MotoBarometru 2019. Nastroje w automotive” Exact Systems. Eksperti firmy zwracają uwagę, że poziom obaw zależy od siły powiązania danego kraju z rynkiem brytyjskim, a stan przygotowań jest wypadkową portfolio danego producenta i geograficznej dywersyfikacji klientów.

### Poziom obaw

Producenci z Polski, najbardziej ze wszystkich analizowanych krajów, obawiają się konsekwencji brexitu (40%). Podobne nastroje panują na Słowacji i w Niemczech. Natomiast najmniejszą niepewność obserwujemy w Portugalii, Rumunii i Rosji – odpowiednio 13%, 11% i 10% wskazań.

Obawy o skutki wystąpienia Wielkiej Brytanii z UE nie idą w parze ze wzmożonymi przygotowaniem. Okazuje się, że najlepiej w tym zakresie radzą sobie... firmy z UK. Już 24% z nich deklaruje, że wynajęło dodatkowe magazyny, a 4% przeniosło produkcję do innego kraju. Nieźle radzą sobie nasi sąsiedzi ze Słowacji oraz Czech. Największą bierność obserwujemy za to w Rosji, gdzie nikt nie działa zapobiegawczo przed brexitem, a w Polsce, na Węgrzech i w Ru-

munii odpowiednio tylko 4%, 6% i 7% firm zabezpieczyło swoje magazyny.

– Poziom obaw o scenariusz brexitowy zależy od stopnia powiązania danego kraju z rynkiem UK. Polska jest jednym z 5 głównych unijnych partnerów Wielkiej Brytanii w handlu samochodami i komponentami. Dlatego, gdyby doszło do twardego brexitu skutki odczuliśmy podwójnie. Bezpośrednio jako straty w eksporcie oraz pośrednio, ponieważ mniejsza sprzedaż aut z UE w Wielkiej Brytanii oznacza niższe zapotrzebowanie np. na polskie części w unijnych fabrykach. Jeżeli w portfolio firmy przeważają towary eksportowane do UK lub stamtąd importowane, już teraz podejmowane są działania. Pozostałe zakłady czekają na

decyzje polityków – mówi Jacek Opala, członek zarządu Exact Systems.

### Niepewność nadal będzie się utrzymywać?

Pewne jest, że do brexitu dojdzie. Pytanie tylko na jakich zasadach. Przed nami 11 miesięcy okresu przejściowego – wymiana towarów będzie odbywać się w niezmienny sposób, a politycy mają czas na wypracowanie nowego porozumienia handlowego. Jeśli to się nie uda, handel obejmą zasady WTO, co oznacza przywrócenie pełnej kontroli granicznej, wysokie cła i problemy z homologacją. Dlatego decyzja o sposobie wyjścia Wiel-



Na Wyspach 2019 był trzecim rokiem z rzędu, w którym spadła produkcja aut (-14,2%), osiągając poziom 1,3 mln sztuk – najniższy od 2010 roku

kiej Brytanii z Unii Europejskiej będzie kluczowa dla sektora motoryzacyjnego. Politycy z obu stron obawiają się odpowiedzialności, co oznacza, że negocjacje mogą się przeciągać w nieskończoność.

– *Odrzucanie brexitu aktualnie nie wpływa negatywnie na całą branżę, ale zdarzają się przypadki zamknięcia czy przeniesienia zakładów lub wstrzymania produkcji niektórych aut. Pozostali producenci żyją z dnia na dzień i działają na tyle, na ile pozwala koniunktura. Widać jednak niepewność. Miękki brexit może okazać się dla brytyjskiej gospodarki pozytywnym bodźcem. Natomiast no-deal to potencjalnie największy wstrząs w historii naszej motoryzacji, bo wywrze krytyczny wpływ na dotychczasowy model dostaw just-in-time. Jak obliczyło SMMT każda minuta opóźnienia produkcji będzie kosztować branżę 50 tys. funtów. Oba rozwiązania, czyli wyjście z umową lub bez, są obecnie równie prawdopodobne* – tłumaczy Dan Clues, General Manager, Exact Systems Wielka Brytania.

Patrząc długofalowo, cena utrzymania status quo może okazać się wysoka. Na Wyspach 2019 był trzecim rokiem z rzędu, w którym spadła produkcja aut (–14,2%), osiągając poziom 1,3 mln sztuk – najniższy od 2010 r.<sup>1)</sup> Niepewne jutro blokuje także inwestycje, które spadły ze średnio 2,5 mld funtów w poprzednich latach do 90 mln funtów w I półroczu 2019 roku<sup>2)</sup>. W pozostałych krajach UE decyzje inwestycyjne również są często wstrzymywane do czasu rozstrzygnięcia brexitowej sagi. Europejska motobranża zamiast się modernizować i rozwijać, stoi w miejscu. A innowacyjna konkurencja z Chin czy USA rośnie.

## Problemy Brytyjczyków szansą dla Rumunii

Ekspert Exact Systems podkreśla, że okresy na 3-4 tygodnie przed spodziewaną datą brexitu zawsze są napięte.

**P**roducenci z Polski, najbardziej ze wszystkich analizowanych krajów, obawiają się konsekwencji brexitu (40%). Podobne jest na Słowacji i w Niemczech. Najmniejszą niepewność obserwujemy w Portugalii, Rumunii i Rosji – odpowiednio 13%, 11% i 10% wskazań.

Tak było m.in. w październiku 2019 r., gdy 1/3 producentów motoryzacyjnych zredukowała zatrudnienie w obawie

## EXACT SYSTEMS SP. Z O O .

- ! Dział od 2004 r. i jest liderem branży kontroli jakości, czyli selekcji, naprawy i sortowania części, komponentów oraz wyrobów gotowych dla przedstawicieli branży motoryzacyjnej w Polsce i jedną z największych firm w Europie.
- ! Głównymi odbiorcami usług firmy są dostawcy i poddostawcy dla przemysłu motoryzacyjnego oraz producenci samochodów. Klientami są również zakłady zajmujące się produkcją wielkoseryjną z branży elektronicznej, AGD oraz kosmetycznej.
- ! Firma posiada przedstawicielstwa 14 państwach: w Polsce, Czechach, Niemczech, Słowacji, Turcji, Rumunii, Rosji, Wielkiej Brytanii, Węgrzech, Belgii, Holandii, Portugalii, Hiszpanii oraz Chinach.
- ! Kładzie duży nacisk na jakość świadczonych usług oraz na rzetelność i stabilność we współpracy ze swoimi kontrahentami.
- ! Współpraca z Exact Systems pomaga osiągnąć najwyższe standardy jakości oraz wspiera organizację procesów produkcyjnych.
- ! Więcej informacji na: [www.exactsystems.pl](http://www.exactsystems.pl)

przed potencjalnym, twardym brexitem. Jeśli do niego dojdzie, nałożone zostaną 10-procentowe taryfy celne WTO, przez które produkcja aut na Wyspach i ich eksport na kontynent mogą stać się nieopłacalne. Zagrożona likwidacją byłaby m.in. fabryka Nissana w Sunderland, która wy-

Nad wyprowadzką na kontynent zastanawia się także Ford, zatrudniający 13 tys. osób. Paradoksalnie taki rozwój wypadków i relokacja inwestycji może okazać się szansą na rozwój m.in. dla Rumunii.

– *Opinie na temat konsekwencji opuszczenia UE przez Wielką Brytanię były*



*No-deal to potencjalnie największy wstrząs w historii naszej motoryzacji, bo wywrze krytyczny wpływ na dotychczasowy model dostaw just-in-time. Jak obliczyło SMMT, każda minuta opóźnienia produkcji będzie kosztować branżę 50 tys. funtów*

bardzo różne. Pesymistyczne wyrażały zaniepokojenie powrotem ponad 170 tys. Rumunów z Wielkiej Brytanii i stratami finansowymi w wysokości ponad 800 mln euro. Pragmatyczne opinie skupiały się na zaletach, jak umocnienie pozycji Rumunii i możliwe przeniesienie niektórych firm z Wysp do naszego kraju. Dla rumuńskiego automotive właściwie nie ma znaczenia czy brexit będzie twardy czy miękki, ponieważ większość fabryk eksportuje swoje wyroby do państw takich jak Francja, Włochy czy Maroko – mówi Iulian Tomescu, General Manager, Exact Systems Rumunia. |

KK

<sup>1)</sup> <https://www.smmt.co.uk/2020/01/uk-car-output-falls-as-industry-targets-world-class-fta-that-keeps-auto-building-for-britain/>

<sup>2)</sup> <https://www.theguardian.com/business/2019/jul/31/brexit-causes-uk-car-industry-investment-to-crash-to-pitiful-90m>



*Kuehne + Nagel w magazynach dedykowanych obsłudze klientów z branży automotive wdraża różne rozwiązania wspierające, systematyzujące i usprawniające pracę. Obsługuje dealerów samochodowych i magazyny producentów zlokalizowanych m.in. w Polsce*



# INNOWACJE I NOWE TECHNOLOGIE

## W OBSŁUDZE LOGISTYCZNEJ BRANŻY AUTOMOTIVE

Przemysł motoryzacyjny jest jednym z najistotniejszych dla polskiej i europejskiej gospodarki. Tworzy miejsca pracy i przyczynia się do wzrostu gospodarczego. Samochody są w dalszym ciągu głównym źródłem przychodów państw.

Z raportu „Branża Motoryzacyjna 2019/2020” przygotowanego pod patronatem Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego wynika, że po europejskich drogach jeździ obecnie około 308 milionów pojazdów mechanicznych, z czego 268 milionów to samochody osobowe. Twórcy raportu twierdzą, że należne z tego tytułu podatki w krajach EU-15 wynoszą rocznie 428 miliardów euro, czyli dwa i pół razy więcej niż wynosi cały budżet unijny. Ponadto, branża automotive bezpośrednio i pośrednio wpływa na inne sektory gospodarki.

Branża ta w ujęciu logistycznym jest bardzo skomplikowana. Jeśli cokolwiek zakłóci mocno złożony łańcuch dostaw notowane są olbrzymie straty. Aby zapobiec takiej sytuacji potrzebny jest plan działania opracowany ze szczególną dokładnością. Powinien on przewidywać możliwe wąskie gardła i w trybie na-

tychmiastowym wdrażać plany awaryjne. Dlatego też niezbędne są wcześniej opracowane zabezpieczenia łańcucha dostaw, doświadczenie operatora oraz specjalistyczne know-how wsparte dedykowanymi branżowymi rozwiązaniami.

### Logistyczny majstersztyk

W obliczu rosnącej wariacji, popytu na zindywidualizowane zamówienia, krótkiego cyklu życia produktów, wysoce

**B**ranża motoryzacyjna łączy pojedyncze procesy i operacje w jeden, dlatego też jej kompleksowa obsługa logistyczna wymaga mocno wydajnego i elastycznego łańcucha dostaw.

konkurencyjnego środowiska i niestabilnej sytuacji gospodarczej presja na czas realizacji jest bardzo duża. Pojazdy samo-

chodowe złożone są z tysięcy części pochodzących często od setek dostawców zlokalizowanych w różnych miejscach na świecie.

Producent samochodów jest jedynie częścią tego rynku. Autoryzowany warsztat nie wykona zlecenia naprawy, jeśli części zapasowe nie są dostępne w magazynie lub jeśli dostawca ich nie dostarczy. Dostawcy części zaopatrują zarówno producentów, jak i warsztaty samochodowe. Warsztaty te są zależne od producentów, ponieważ bez ich pojazdów nie mieliby zamówień. Bez dostawców i dostawców części zamiennych nie byłoby w stanie naprawić pojazdów. Często dzieje się tak, że w fabrykach producentów produkuje się wyłącznie jeden produkt, a części potrzebne do złożenia tych motoryzacyjnych „puzli” zamawiane są w ustalonym czasie i wymagają dostarczenia dokładnie na czas i w określonej kolejności. Jeśli tak się nie stanie cała linia produkcyjna lub proces naprawy pojazdu są wstrzymane.

Branża motoryzacyjna łączy pojedyncze procesy i operacje w jeden, dlatego też jej kompleksowa obsługa logistyczna wymaga mocno wydajnego i elastycznego łańcucha dostaw. Nie ma innej tak zróżnicowanej branży i potrzebne jest tu logistyczne arcydzieło, aby generować wymaganą jakość. Dzięki implementacji nowych technologii w procesy logistyczne możliwa jest szybka reakcja na natychmiastowe i wymagające potrzeby klientów.

– *Kuehne + Nagel w magazynach dedykowanych obsłudze klientów z branży automotive wdraża różne rozwiązania wspierające, systematyzujące i usprawniające pracę. Firma obsługuje dealerów samochodowych i magazyny producentów zlokalizowanych m.in. w Polsce, w krajach bałtyckich i w Niemczech. Dodatkowo obsługuje takie rynki jak Czechy, Węgry, Słowacja, Włochy, Francję, Hiszpanię i Wielką Brytanię. Jeden z naszych magazynów jest tzw. magazynem master depo w ramach obsługi szyb do samochodów ciężarowych, busów i autobusów jednej z przodujących firm na rynku. Zarządzamy tym magazynem i zasilamy*

*inne. Składowane są tam nie tylko szyby, ale wszystkie części samochodowe – od małych śrub i uszczelek po całe*

kabiny i ramy mierzące 10x12 m. Wdrażanie nowych rozwiązań i koncepcji zarządzania pozwala nam osiągać najwyższą możliwą jakość w odniesieniu do oferowanych usług i buduje prawdziwą wartość na mocno konkuren-

Kuehne + Nagel, dla jednego z niemieckich potentatów motoryzacyjnych firma wprowadziła pojęcie techniki Kanban w stosunku do m.in. pustych pojemników KLT. Kanban jest bardzo prostym i skutecznym sposobem na wizualne

**Z**aden element procesu logistycznego w obsłudze branży motoryzacyjnej nie może obejść się bez implementacji rozwiązań technologicznych, które automatyzują pracę.

cyjnym rynku. Sprawdzone techniki optymalizacji i uszczuplanie wszystkich procesów łączą się ze zwiększoną wydajnością i maksymalizacją oszczędności. – mówi Christophe Le Corre, dyrektor logistyki kontraktowej w polskim oddziale Kuehne + Nagel.

Koncepcja szczupłego zarządzania i – w ujęciu logistycznym – szczupłej logistyki koncentruje się na wykluczeniu czynności nieprzynoszących żadnej wartości. W Kuehne + Nagel ma to za zadanie tworzenie prostych i przejrzystych struktur, które wychodzą naprzeciw oczekiwaniom klientów.

Kluczowymi koncepcjami zarządzania logistyką dla automotive jest *Just in Time* oraz *Just in Sequence* – w przypadku dostarczania towarów wprost

kontrolowanie przepływów wszelkich elementów biorących udział w procesach logistycznych.

## Organizacja pracy w magazynie

Współpraca na zasadzie kontraktu pozwala optymalizować łańcuch dostaw na każdym jego etapie notując duże

**S**ystem wykorzystywanym w procesach magazynowych jest system Pick by Voice, który działa na takiej samej zasadzie co Put to Light. Różnicą jest to, że Pick by Voice wykorzystywany jest do pikowania małych i średnich części.



Christophe Le Corre

korzysta sprawdzone technologie do optymalizacji i systematyzacji wszystkich procesów. Pierwszym krokiem jest automatyczne oklejanie i etykietowanie



na linię produkcyjną. Obie metodologie opierają się na maksymalnym zredukowaniu kosztów magazynowych poprzez odpowiednie zarządzanie zapasami. Narzędziem powiązanym z koncepcją *lean* jest także technika *Kanban*. W jednym z magazynów zarządzanych przez

oszczędności i redukując negatywny wpływ na środowisko.

Żaden element procesu logistycznego w obsłudze branży motoryzacyjnej nie może obejść się bez implementacji rozwiązań technologicznych, które automatyzują pracę. Kuehne + Nagel wy-

pojemników na części samochodowe i umieszczanie ich na taśmociągu, który natychmiast przewozi je do windy i kieruje do pracowników. W *mezaninie*, czyli antresoli, w której składowane są małe części do 7 kg, połączonej z windą i modułami przenośnikowymi oraz automatyczną linią pakowania, wykorzystywany jest system *Put to Light*. Jest to system, który ułatwia sortowanie towarów dla poszczególnych klientów przez pieszych *pikerów*. Towar ściągany jest z regałów i odkładany do skrzynek, do których zamontowany jest ten system. Po każdym skanowaniu produktu zapala się światło na skrzynce, do której należy odłożyć konkretną część. Dopóki pracownik magazynowy nie zeskanuje wszystkich produktów dla danego klienta skrzynka będzie „otwarta”. Po zeskanowaniu ostatniego produktu dla konkretnego klienta zaczynają mrugać wszystkie światła. System ten ma cztery kolory i każdy pracownik wybiera jeden z nich. Oznacza to, że w danym obszarze może pracować czterech pracowników jednocześnie. W momencie, w którym wszystkie zamówione przez klienta części są kompletne i wszystko zostało zeskanowane, pracownicy przepakowują towary do

kartonu i odkładają w docelowe miejsce pod wysyłkę.

Kolejnym system wykorzystywanym w procesach magazynowych jest system *Pick by Voice*, który działa na takiej samej zasadzie co *Put to Light*. Różnicą jest to, że *Pick by Voice* wykorzystywany jest do pikowania małych i średnich części. Z użyciem wózków operator podnosi



W 2018 roku Kuehne + Nagel w jednym z magazynów wdrożyło rozwiązanie ProGlove. Rozwiązanie to ma na celu ułatwienie pikowania towarów w magazynach. Ponadto, zintegrowane jest z odzieżą ochronną noszoną podczas pracy

się na 9 metrów do góry razem z kabiną i ściąga towar, który zgodnie z polskim prawem nie może przekraczać wagi 12 kg. Oba systemy wspierają pracę pracowników magazynowych w kompletacji towarów pod konkretnego klienta i pod dane miejsce dostawy.

– Kuehne + Nagel wraz z dealerami i magazynami, które zasila pracuje na jednym systemie, w którym widoczne są dwa rodzaje zamówień. Jednym z nich jest zamówienie stokowe. Realizowane ono jest w określonym czasie, zgodnie z zapotrzebowaniem odbiorcy. Drugim rodzajem są zamówienia pilne, które odbiorca może wprowadzić do systemu do późnych godzin wieczornych i ma gwarancję, że zostanie ono od razu przygotowane do wysyłki. Są to zamówienia o zdecydowanie krótszym czasie dostawy. W przypadku obu sposobów realizacji, zamówione części samochodowe są odbierane przez odbiorców końcowych od 8 rano. Kuehne + Nagel w ramach obsługi automotive jest bardzo elastyczne i mocno skoncentrowane na pilnych

**W**drażanie nowych rozwiązań i koncepcji zarządzania pozwala Kuehne + Nagel osiągać najwyższą możliwą jakość w odniesieniu do oferowanych usług i buduje prawdziwą wartość na mocno konkurencyjnym rynku.

potrzebach swoich klientów – dodaje Christophe Le Corre.

W 2018 roku Kuehne + Nagel w jednym z magazynów wdrożyło rozwiązanie

*ProGlove*. Rozwiązanie to ma na celu ułatwienie pikowania towarów w magazynach. Ponadto, zintegrowane jest z odzieżą ochronną noszoną podczas pracy. Rękawiczki *ProGlove* pomagają zwiększyć efektywność zarządzania produktami w magazynach oraz skracają czas spędzany na kompletowaniu zamówień. Zastępuje ono konwencjonalne skanery kodów kreskowych. Wiązka lasera, która sczytuje kod kreskowy, znajduje się na rękawiczce. W związku z tym, że nie zakrywają palców, pozwalają na swobodne operowanie i podnoszenie małych części

operatora, że artykuł został prawidłowo zeskanowany.

## Pierwszym krokiem standaryzacja

Pierwszym krokiem w kompleksowej obsłudze nowych klientów z segmentu automotive jest standaryzacja i stabilizacja wszelkich operacji. W kolejnych etapach firma Kuehne + Nagel koncentruje się na dostosowaniu koncepcji zarządzania całą logistyką do indywidualnych potrzeb klien-

**K**luczowymi koncepcjami zarządzania logistyką dla automotive są *Just in Time* i *Just in Sequence* – dostarczanie towarów wprost na linię produkcyjną. Obie metodologie opierają się na maksymalnym zredukowaniu kosztów magazynowych poprzez odpowiednie zarządzanie zapasami.

samochodowych przez *pikerów*. Pracownik podczas pobierania towaru ma dwie ręce wolne, co zwiększa jakość procesów i oszczędza czas konsumowany na zbiera-

ta i wdrażaniu innowacji, które automatyzują pracę zarówno w magazynowaniu, jak i w transporcie. Celem, który zawsze przyświeca w działalności operacyjnej jest



Kuehne + Nagel wraz z dealerami i magazynami, które zasila, pracuje na jednym systemie, w którym widoczne są dwa rodzaje zamówień. Jednym z nich jest zamówienie stokowe – realizowane w określonym czasie, zgodnie z zapotrzebowaniem odbiorcy. Drugim rodzajem są zamówienia pilne

niu towarów. Rozwiązanie jest bardzo intuicyjne, a ponieważ funkcja skanowania

zwiększenie produktywności przy jednoczesnym minimalizowaniu kosztów.

Mimo wszelkich wyzwań, branża automotive dynamicznie się rozwija – z łańcuchem logistycznym o jeszcze niewykorzystanym potencjale. Kuehne + Nagel posiada wieloletnie doświadczenie na globalnym rynku i wspiera sporo największych firm z branży motoryzacyjnej. Operator zaopatruje krajowe i międzynarodowe zakłady produkcyjne samochodów we wszystkie materiały niezbędne do wydajnej produkcji. Usługi obejmują konsolidację produktów od wielu dostawców oraz elastyczne zarzą-

dzanie przychodzącymi i wychodzącymi towarami. Oferuje również usługi odprawy celnej i transportu do magazynu, zakładu produkcyjnego, jak również do dostawców i poddostawców. W ramach logistyki produkcji serwis Kuehne + Nagel obejmuje magazynowanie oraz wstępny montaż komponentów. Firma świadczy

*Kuehne + Nagel wykorzystuje sprawdzone technologie do optymalizacji i systematyzacji wszystkich procesów. Pierwszym krokiem jest automatyczne oklejanie i etykietowanie pojemników na części samochodowe i umieszczanie ich na taśmociągu*



również usługi posprzedażowe w ramach logistyki części zamiennych. Koncentruje się na projektowaniu złożonych sieci dystrybucyjnych i magazynowych, zapewniając szereg usług o wartości dodanej. Zapewnia także specjalistyczne usługi logistyczne dla magazynów, zakładów i centrów dystrybucji opon.

Kluczowym elementem w planowaniu efektywnej strategii, korzystnej dla każdej zainteresowanej strony jest obserwacja zmian na rynku i prawidłowa analiza wszystkich dostępnych wskaźników. Branża TSL wymaga na bieżąco aktualizowanej wiedzy o różnych gałęziach przemysłu z uwagi na obsługiwanie wielu specjalistycznych branż. Kierunek rozwoju sektora automotive zawsze powinien odpowiadać za dostosowanie serwisu do najnowszych trendów, osiągnięć technologicznych i – co ważne – do aktualnych regulacji prawnych. W dzisiejszym świecie systemy cyfrowe znacząco wzbogacają działalność firmy, świadcząc o jej konkurencyjności oraz tworząc wartość dodaną dla przedsiębiorstwa. Najważniejszą cechą systemów informatycznych jest intuicyjność i prostota, a podstawowym celem wspieranie oraz optymalizacja operacji logistycznych oraz kontaktów między wszystkimi ogniwami zaangażowanymi w transport. Digitalizacja oferuje również możliwość natychmiastowego dostępu do wszystkich przetwarzanych dokumentów, zbranych w jednym miejscu, w tzw. osobistym

centrum kontroli. W Kuehne + Nagel wszystkie działania w łańcuchu dostaw są obsługiwane przez autorskie rozwiązanie KN Login. Zapewnia ono całkowitą kontrolę i widoczność w ramach zarządzania zamówieniami i nadzorowania działaniami dostawców.

## Bezpieczna praca w magazynie

Nowoczesne technologie implementowane w procesy składowania i magazynowania pozwalają także na osiągnięcie wysokich standardów bezpieczeństwa w magazynie. Firma Kuehne + Nagel promuje wdrażanie rozwiązań organizacyjnych i technologicznych, które podnoszą standardy bezpieczeństwa pracy

w swoich lokalizacjach. W tym roku po raz czwarty otrzymała statuetkę „Lidera Bezpiecznej Pracy w Magazynie” i drugi raz z rzędu za najwyższe standardy bezpieczeństwa w magazynie w Święcicach. Wcześniej nagrodzono magazyny w Chorzowie oraz w Gądkach. Jarosław Brzoza, Health & Safety Specialist w lokalizacji Święcice mówi, że – *codzienna budowa świadomości bezpieczeństwa pracy, zapewnienie środków prewencyjnych najwyższej jakości oraz zaangażowanie pracowników w kreowanie bezpiecznego miejsca pracy, znacząco przyczyniły się do osiągnięcia tego sukcesu. Zdobywanie tytułu „Lidera Bezpiecznej Pracy w Magazynie” jest dla mnie ogromnym sukcesem, ale też motywacją do dalszego osiągania tak istotnych celów.*

Magdalena Kraszewska



## Od zgodności z obowiązującymi regulacjami po optymalizację pracy floty

TomTom Telematics  
to teraz Webfleet Solutions

Let's drive business. Further.

webfleet.com / Telefon: 22 346 00 94

Automotive to branża charakteryzująca się bardzo wysokim progiem wejścia dla firm logistycznych oraz dużą presją cenową. Jednocześnie istotnym aspektem dla tych firm jest możliwość zaproponowania rozwiązań dopasowanych do ich indywidualnych potrzeb



## PRZED WSZYSTKIM ZROZUMIENIE

## POTRZEB KLIENTA

Rohlig Suus Logistics oferuje usługi logistyczno-transportowe zarówno dla koncernów samochodowych jak i dostawców podzespołów oraz komponentów do produkcji aut. Specjalizuje się w kompleksowym zarządzaniu łańcuchem dostaw, od przyjęcia towaru od dostawców zewnętrznych, przez kompletację, realizację zleceń just-in-time, prowadzenie składu celnego, składów konsygnacyjnych, po transport półwyrobów oraz wyrobów gotowych.

Zawsze staramy się jednak oferować rozwiązania szyte na miarę. Na przykład dla jednego z naszych klientów tego sektora wdrożyliśmy specjalne systemy informatyczne do zarządzania procesami magazynowymi, które eliminują monotonne i powtarzalne czynności, wykonywane do tej pory przez pracownika. Na potrzeby współpracy z tą firmą stworzyliśmy także specjalny zespół projektowy, który oferuje całodobową pomoc w przypadku konieczności szybkiej dostawy konkretnego towaru.

### Optimalizacja to nie zawsze redukcja kosztów

Warto zaznaczyć, że automotive to branża charakteryzująca się bardzo wysokim progiem wejścia dla firm logistycznych oraz dużą presją cenową. Jednocześnie istotnym aspektem dla tych firm jest możliwość zaproponowania rozwiązań dopasowanych do ich indywidualnych potrzeb. Dlatego nie zawsze optymalizacja oznacza konieczność redukcji kosztów. Klienci często zgadzają się na wyższe koszty, ale w zamian oczekują bardziej rozbudowanej usługi lub nowych rozwiązań, które zwiększą efektywność łańcucha dostaw. Kluczowe jest jednak poznanie oraz zrozumienie potrzeb i wyzwań, z jakimi boryka się klient. Aby to osiągnąć, niezbędna jest

**Ś**wiadomość możliwości wystąpienia zakłóceń czy utrudnień w łańcuchu dostaw powoduje, że firmy mogą się na nie przygotować. Jednak prawdziwe skutki tych zdarzeń będziemy mogli ocenić dopiero za kilka miesięcy.

wiedza i doświadczenie z zakresu obsługi tego typu firm.

Na rynku jest wiele firm logistycznych oferujących usługi dla sektora automotive – zarówno dużych międzynarodowych koncernów, jak i mniejszych przedsiębiorstw. Niezależnie od skali działalności, dużo ważniejsze jest doświadczenie oraz elastyczność w działaniu. Indywidualne podejście,



**Łukasz Kuliński**

rozumienie procesów zachodzących na rynku oraz wykwalifikowana kadra są bez wątpienia podstawą sukcesu.

### Podatna na spowolnienie gospodarcze

Branża automotive, tak jak cała światowa gospodarka, jest podatna na spowolnienie gospodarcze. Odczuwają to nie tylko producenci, ale także wszystkie podmioty współpracujące z koncernami samochodowymi – od dostawców komponentów, przez usługodawców, po operatorów logistycznych. To z kolei wymusza większą elastyczność firm zarządzających procesami logistycznymi.

Obecnie jednak nie zauważamy problemów z realizacją dostaw czy zmniejszeniem liczby zleceń w związku z czynnikami zewnętrznymi, takimi jak brexit czy epidemia koronawirusa. W przypadku sektora automotive kontrakty z klientami z reguły realizowane są w dłuższej perspektywie, dlatego wszelkie konsekwencje związane ze zmianami rynkowymi widoczne będą dopiero po pewnym czasie. Oczywiście, świadomość możliwości wystąpienia zakłóceń czy utrudnień w łańcuchu dostaw powoduje, że firmy mogą się na nie przygotować. Jednak praw-

dziwe skutki tych zdarzeń będziemy mogli ocenić dopiero za kilka miesięcy.

### Bariery rozwoju branży

Wyzwaniem, z jakim branża automotive będzie mogła się zmierzyć, jest na pewno niska dostępność pracowników – między innymi spedytorów i logistyków, ale także przedstawicieli handlowych czy pracowników magazynowych. Drugim obszarem jest multiplikacja systemów informatycznych do obsługi klientów. Nie ma jednego, powszechnego systemu, co sprawia, że każdy dostawca korzysta z innej platformy lub wersji oprogramowania. W efekcie, wiele przedsiębiorstw zamiast skupić się na optymalizacji procesów logistycznych, boryka się z problemami aktualizacji oprogramowania czy szkoleniami wewnętrznymi z obsługi systemów. |

Łukasz Kuliński,  
dyrektor Oddziału Rohlig Suus  
Logistics w Krakowie,  
Rohlig Suus Logistics SA



GEFCO w ramach umowy odpowiada za transport części zamiennych między Europejskim Centrum Logistycznym Mercedes-Benz oraz wszystkimi punktami dealerskimi

## GEFCO Z NOWYM KONTRAKTEM NA LOGISTYKĘ CZĘŚCI ZAMIENNYCH

GEFCO i Mercedes-Benz Polska podpisały umowę na obsługę dystrybucji części zamiennych. Kontrakt obejmuje dostawę części do pojazdów osobowych, dostawczych i ciężarowych z magazynu głównego klienta do dealerów Mercedes-Benz na terenie całego kraju.

**K**luczem do współpracy było wieloletnie doświadczenie GEFCO w logistyce części zamiennych oraz dostęp do rozwiązań IT, które dają pełny wgląd w przepływ towarów i podnoszą standardy obsługi.

### W ramach umowy

GEFCO w ramach umowy odpowiada za transport części zamiennych między Europejskim Centrum Logistycznym Mercedes-Benz oraz wszystkimi punktami dealerskimi. Dystrybucja odbywa się od poniedziałku do soboty w godzinach nocnych, a zamówienia są realizowane do godziny 6.00 na terenie całej Polski. Dodatkowo dealerzy Mercedes-Benz z Warszawy i okolic mogą korzystać z dostaw części w cyklu dziennym.

Nowy kontrakt to pierwsza w 20-letniej historii GEFCO Polska współpraca z tym niemieckim producentem aut

### Na ogromną skalę

– GEFCO jest liderem logistyki części zamiennych w Polsce. Obsługujemy ogromną część rynku, w tym znane marki premium. Współpraca z Mercedes-Benz Polska potwierdza, że w dzisiejszych czasach priorytetem dla naszych klientów coraz częściej jest dostęp do nowoczesnych narzędzi IT. Dzięki wsparciu technologii mamy pełny obraz procesu przepływu

**N**owym kontraktem to pierwsza w 20-letniej historii GEFCO

Polska współpraca z tym niemieckim producentem aut klasy premium. Dotychczas GEFCO i Mercedes-Benz działały razem wyłącznie na innych rynkach, m.in. we Francji oraz w Niemczech.

towarów – mówi Michał Węgrzecki, kierownik ds. kluczowych klientów, GEFCO Polska.

Skalę nowego kontraktu potwierdzają liczby – każdego dnia samochody GEFCO pokonują kilkanaście tysięcy kilometrów. Wszystkie auta posiadają urządzenia GPS,

GRUPA GEFCO

[www.gefco.net](http://www.gefco.net)

- | Jest światowym liderem w zakresie kompleksowych rozwiązań dla łańcucha dostaw i europejskim liderem logistyki dla branży motoryzacyjnej.
- | W oparciu o 70-letnie doświadczenie oraz zespół 15 tys. pracowników, GEFCO projektuje inteligentne i elastyczne rozwiązania łańcucha dostaw w różnych sektorach przemysłu.
- | Grupa działa w 47 krajach, a dzięki silnej sieci partnerów o zasięgu globalnym obsługuje 300 lokalizacji na całym świecie.
- | W 2018 roku przychody Grupy GEFCO wyniosły 4,6 mld euro.

klasy premium. Dotychczas GEFCO i Mercedes-Benz działały razem wyłącznie na innych rynkach, m.in. we Francji oraz w Niemczech, gdzie GEFCO odpowiada za dystrybucję części zamiennych oraz logistykę pojazdów gotowych.

a kierowcy są wyposażeni w skanery z geolokalizacją, dzięki czemu klient ma pełną kontrolę nad procesem dystrybucji. W 2020 r. flotę wzmocni 15 nowych pojazdów ciężarowych marki Mercedes-Benz. |

Więcej informacji o GEFCO Polska znajdziesz na stronie <http://pl.gefco.net/pl/newsroom/newsy>

Artykuł „GEFCO z nowym kontraktem na logistykę części zamiennych” dostępny również pod adresem <https://pl.gefco.net/pl/newsroom/detail/news/gefco-z-nowym-kontraktem-na-logistykę-części-zamiennych/>  
Polub profil GEFCO Polska na Facebooku: <https://www.facebook.com/GEFCOPolska>

# ROZWIĄZANIA MOBILNE DLA AUTOMOTIVE



Getac został wybrany przez Grupę BMW na globalnego dostawcę rozwiązań i wzmocnionych urządzeń mobilnych, które będą wykorzystywane w wielu obszarach

Fot. Getac

Firma Getac, będąca producentem laptopów typu rugged, została wybrana przez Grupę BMW na globalnego dostawcę rozwiązań i wzmocnionych urządzeń mobilnych. Sprzęt będzie wykorzystywany w wielu obszarach, takich jak badania i rozwój, produkcja, logistyka magazynowa oraz diagnostyka warsztatowa.

Umowa jest rozszerzeniem aktualnego partnerstwa technologicznego pomiędzy obiema firmami, w ramach którego Getac od sześciu lat dostarcza Grupie BMW

wzmocnione urządzenia przeznaczone do testowania pojazdów i aplikacji. Wraz z przedłużeniem współpracy Getac otrzymał duże zamówienie na dostawę wytrzymałych

notebooków i tabletów z serii S410, V110, F110, A140, UX10 i T800 dla Grupy BMW.

## Dostosowane do indywidualnych potrzeb

Aby dostarczyć rozwiązania spełniające złożone wymagania Grupy BMW, Getac dostosował swoje urządzenia do indywidualnych potrzeb różnych grup użytkowników w firmie. W obszarze badań i rozwoju kluczowe znaczenie miało bezpieczeństwo i ochrona danych wrażliwych. Z kolei w logistyce, gdzie wykorzystywany jest wewnętrzny system kompletacji BVIS, najlepszym wyborem był model Getac A140 z 14-calowym wyświetlaczem oraz opcjonalnym czytnikiem kodów kreskowych oraz RFID ułatwiający i usprawniający rejestrowanie kluczowych danych.

Notebooki i tablety Getac oferują dużą wydajność i niezawodną obsługę, umożliwiając efektywne wykonywanie złożonych zadań. Urządzenia charakteryzują

odporność na kurz i wodę na poziomie od IP52 do IP65, co pozwala na pracę w trudnych warunkach.

W Grupie BMW częściowo wzmocniony notebook S410 jest wykorzystywany do międzynarodowej diagnostyki pojazdów. Kluczowe funkcje urządzenia to łączność bezprzewodowa i przewodowa pozwalająca na bezpośredni dostęp do danych diagnostycznych i szybkich testów pojazdów oraz dotykowy ekran LumiBond® 2.0 zapewniający odczyt nawet w pełnym świetle słonecznym. Cztery tryby dotykowe (palec/deszcz, rękawica i długopis) ułatwiają sprawną obsługę zleceń serwisowych.

## W dobie przemysłu 4.0

W kluczowych obszarach Przemysłu 4.0 oraz transformacji cyfrowej rozwiązania Getac pomagają w optymalizacji całego łańcucha produkcji samochodów.

Udział marki Getac w branży motoryzacyjnej stale rośnie dzięki zaangażowaniu w badania i rozwój, wdrażaniu najnowszycy technologii, kompleksowej obsłudze oraz możliwości dostosowywania rozwiązań do indywidualnych potrzeb klientów. |

KK

Grupa zatrudnia obecnie ponad 2 tys. pracowników w 46 lokalizacjach w Europie, gdzie realizuje innowacyjne rozwiązania logistyczne dla branży motoryzacyjnej, papirniczej, chemicznej, farmaceutycznej, materiałów budowlanych i dóbr konsumpcyjnych.

Od lat motorem napędowym Grupy, a tym samym głównym stymulatorem jej sukcesów jest wyspecjalizowany sektor logistyki kontraktowej dla branży automotive, w tym również na rynku Polskim.

W Malsch, w Niemczech działa Centrum Logistyczne adresowane motoryzacji.

## MOTOR NAPĘDOWY GRUPY LOGISTYCZNEJ SEIFERT



Logistyka kontraktowa dedykowana branży automotive to motor napędowy Grupy Logistycznej Seifert.

W Jaworze, w Polsce zachodniej, Seifert Automotive Polska zapewnia kompleksową obsługę logistyczną pierwszej w Polsce fabryki silników niemieckiego producenta samochodów. Do zadań Seiferta należy tutaj m.in. komisjonowanie części i podzespołów just-in-time i just-in-sequence w trakcie montażu silników. Z kolei w Mysłowicach, w Polsce południowej, w sąsiedztwie Tyskiej Strefy Ekonomicznej oraz w Bielsku-Białej firma dysponuje powierzchnią magazynową z profesjonalną obsługą. |

MM

# NOWE CENTRUM DB SCHENKER-PORSCHE

Porsche Cars Canada wybrał DB Schenker do obsługi nowego Centrum Dystrybucji Części w Mississauga w prowincji Ontario. Centrum DB Schenker-Porsche dołącza do dwóch innych centrów dystrybucji części, które działają w Chinach i Korei. W pierwszym roku ma obsłużyć około 282 tys. zamówień.

Nowe centrum dystrybucji części (PDC) ma powierzchnię ok. 16 tys. m<sup>2</sup>, z czego ok. 13 tys. m<sup>2</sup> to część obsługiwana przez DB Schenker. Pozostała powierzchnia zostanie wykorzystana jako krajowe centrum szkoleniowe, magazyn pojazdów testowych i potencjalnie „Porsche Classic Café”, czyli miejsce, w którym można zaprezentować markę, innowacje i spotkać się z klientami.

2019 r., kiedy to DB Schenker Canada zapewnił, że wszyscy dealerzy w kraju otrzymają wymagane materiały w uzgodnionych terminach. Fremis podkreśla, że DB Schenker został wybrany ze względu na szerokie logistyczne *know-how*, doświadczenie na rynku motoryzacyjnym oraz wysoki poziom usług. – *Operator logistyczny dokładnie zrozumiał poziom usług, jaki chcieliśmy*

Fot. DB Schenker



*Przez najbliższe trzy lata współpraca firm będzie polegać na udoskonalaniu procesu logistycznego, dostosowanego do potrzeb najbardziej wymagających klientów Porsche*

Jest to trzeci na świecie projekt PDC realizowany wspólnie z firmą Porsche, która współpracuje z DB Schenker także w Chinach i w Korei Południowej. Wcześniej kanadyjskie centra Porsche otrzymywały części zamienne i akcesoria od jednego z trzech zakładów PDC w Stanach Zjednoczonych. Według George'a Fremisa, Managera, Parts Operations & Logistics, Porsche Cars Canada, producent samochodów chciał skrócić czas realizacji zamówień części zamiennej i jednocześnie zwiększyć poziom usług na rosnącym rynku kanadyjskim.

Operacja przeniesienia rozpoczęła się w październiku

*osiągnąć, a nawet zaangażował Project Managera z Porsche Korea Południowa do wsparcia naszego projektu – wyjaśnia George Fremis.*

DB Schenker zarządza dla Porsche składowaniem części, zapasami, kompletacją i pakowaniem oraz wysyłką do ostatecznego miejsca przeznaczenia (w Kanadzie). Oczekuje się, że w pierwszym roku działalności nowe centrum dostarczy około 282 tys. zamówień. Przez najbliższe trzy lata współpraca firm będzie polegać na udoskonalaniu procesu logistycznego, dostosowanego do potrzeb najbardziej wymagających klientów Porsche. |

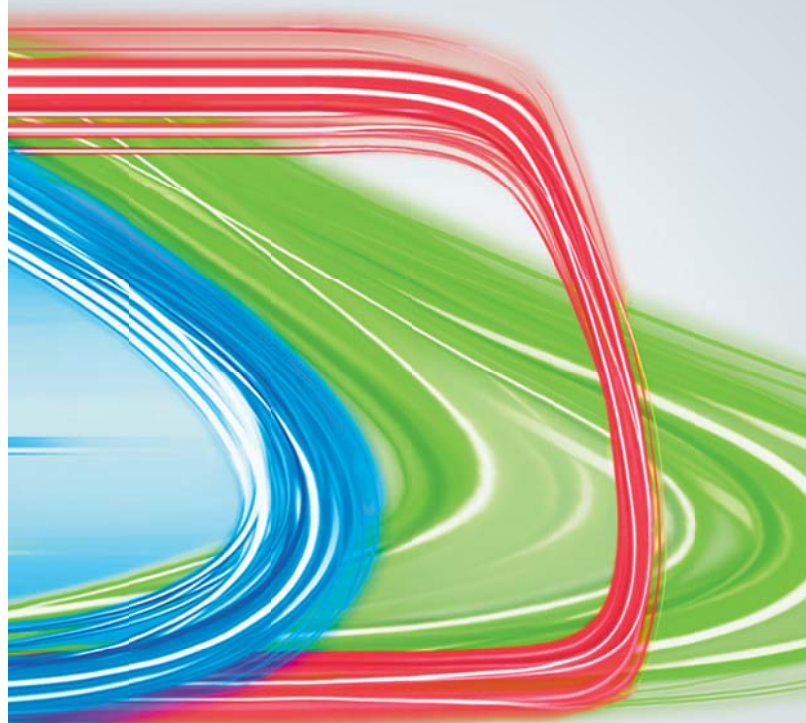
KK



## InnoTrans 2020

22–25 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology

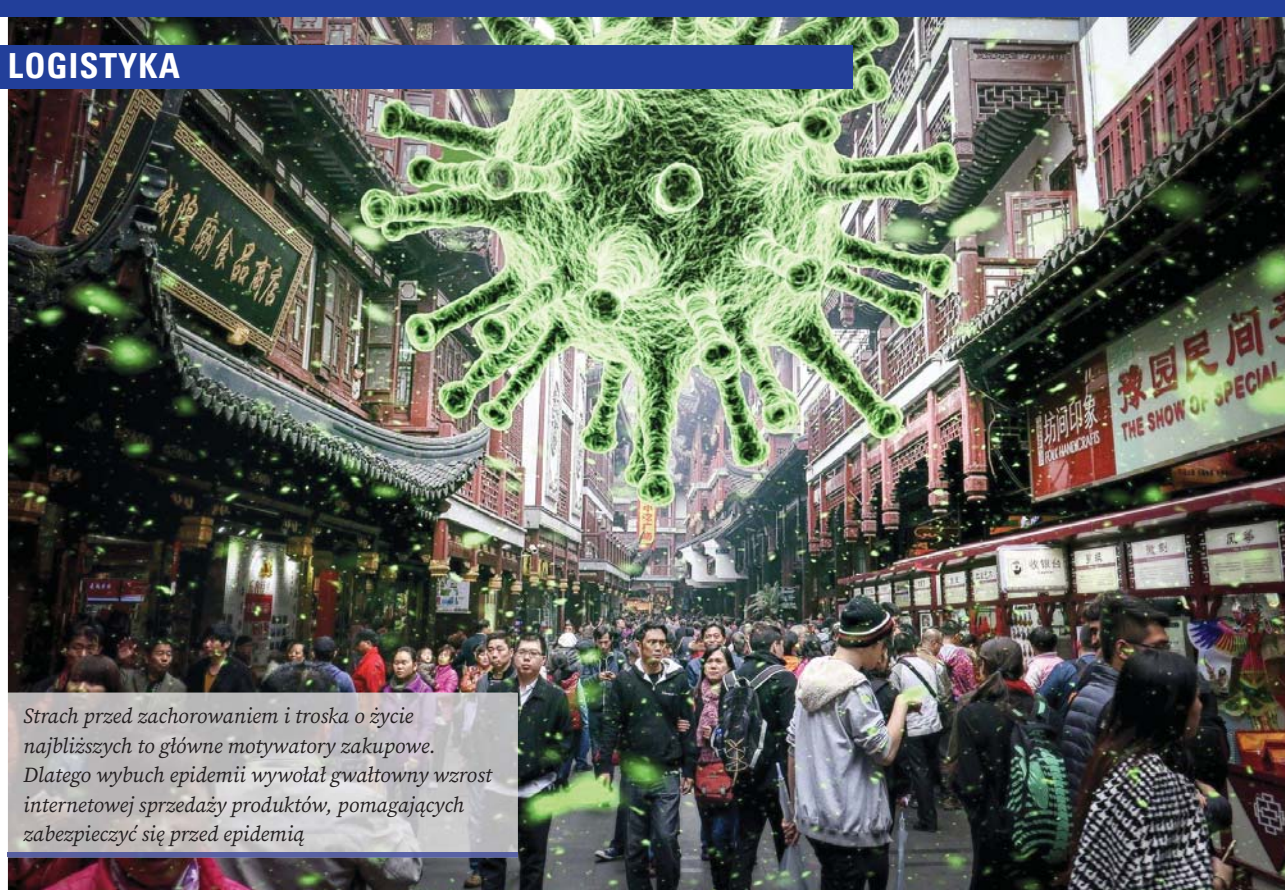


# THE FUTURE OF MOBILITY

#### CONTACT

ProMesse  
Baśniowa 3 lok. 410  
02 349 Warszawa  
T +48 22 215 47 69  
promesse@targiberlinskie.pl

 Messe Berlin



Strach przed zachorowaniem i troska o życie najbliższych to główne motywy zakupowe. Dlatego wybuch epidemii wywołał gwałtowny wzrost internetowej sprzedaży produktów, pomagających zabezpieczyć się przed epidemią

## CZY KORONAWIRUS PRZEDOSTAŁ SIĘ DO SIECI?

Od początku roku z ust całego świata nie schodzi słowo „koronawirus”. Epidemia szybko rozprzestrzeniła się po całym globie i budzi strach wśród jego mieszkańców. Okazuje się, że niebezpieczna choroba zagraża nie tylko ludzkiemu życiu, ale w konsekwencji również kondycji rynku internetowej sprzedaży. Jak to możliwe?

**R**ynek zmagają się z problemami logistycznymi i niedoborami produktów. Dotyczy to szczególnie dóbr importowanych z Chin. To jedna strona medalu. Druga jest taka, że wybuch epidemii stworzył przychylne warunki dla handlu elektronicznego, gdyż kupujący utknęli w domach, a w związku z tym robią zakupy online – zauważa Sascha Stockem z sopockiego start-upu Nethansa, który wspiera polskie i niemieckie firmy w sprzedaży na Amazonie. – Coraz częściej dochodzą do nas głosy, że wirus ma wpływ na kondycję rynku e-commerce. Jednak nie są to wyłącznie zmiany o charakterze negatywnym, jak wielu mogłoby sądzić – dodaje ekspert.

### Wzrost internetowej sprzedaży

Jego słowa znajdują odzwierciedlenie w wynikach poszczególnych podmiotów.

Od 2. do 12. lutego sprzedaż świeżej żywności na stronie JD.com urosła o 215%. Tylko w tym okresie firma sprzedała aż 15 tys. ton produktów spożywczych. Strach przed zachorowaniem i troska o życie najbliższych to główne motywy zakupowe. Dlatego wybuch epidemii wywołał

**D**ziałanie wirusa nie ogranicza się do konsumentów zamkniętych w domach. To również zablokowane drogi, krótszy czas pracy fabryk czy problemy z logistyką – szczególnie z transportem lotniczym.

gwałtowny wzrost internetowej sprzedaży produktów pomagających zabezpieczyć się przed epidemią. Należą do nich środki czystości, leki oraz obiecujące podniesienie odporności organizmu suplementy diety. Dobrym przykładem jest sytuacja marki Dettol, która należy do firmy Reckitt Benckiser. W chińskim sklepie in-

ternetowym Suning.com sprzedaż środków dezynfekujących Dettol pomiędzy 10. do 13. lutego wzrosła o 643% w porównaniu z analogicznym okresem w roku ubiegłym.

Doskonale zdają sobie z tego sprawę szefowie Procter & Gamble. Poinformowali oni akcjonariuszy, że wirus pozytywnie

oddziałuje na gałąź sprzedaży internetowej. Dzieje się tak kosztem sprzedaży w sklepach stacjonarnych. Popyt jest ten sam, klienci natomiast chętniej decydują się na zakupy bez wychodzenia z domu. Taka zmiana tendencji może wydawać się czymś błahym, jednak od strony logistycznej stanowi ogromne wyzwanie. Jest to

Fot. Pixabay



Fot. Pixabay

Wirus pozytywnie oddziałuje na gałąź sprzedaży internetowej. Dzieje się tak kosztem sprzedaży w sklepach stacjonarnych. Popyt jest ten sam, klienci natomiast chętniej decydują się na zakupy bez wychodzenia z domu

prawdą szczególnie w przypadku największych korporacji. – *To przeciwność, na jaką ciężko się było przygotować, wyzwania operacyjne zmieniają się z upływem każdej godziny, co bardzo utrudnia dokładne oszacowanie tego, jak rozwinie się sytuacja* – przyznał Jon Moeller, dyrektor finansowy Procter & Gamble.

## Czy każdy sklep online zyskuje?

Niekoniecznie. – *Wiele zależy od kategorii produktów. Zabawki czy komponenty komputerowe, które często produkowane są w Chinach, zdrożały nawet o 300%. Inaczej sprawy mają się w przypadku szybko zbywalnych produktów, takich jak np. żywność czy środki czystości. Zazwyczaj nie są to dobra importowane, lecz wytwarzane regionalnie, więc łatwo jest zaspokoić na nie popyt* – uspokaja Sascha Stockem i zaznacza, że z będących fabryką świata Chin sprowadzamy gros atrakcyjnych cenowo komponentów, koniecznych do wyrobu całego wachlarza produktów.

Restrykcje związane z działaniem fabryki odpowiedzialnej np. za ogniwa lub tranzystory mogą spowodować opóźnienia i komplikacje w wytwarzaniu urządzeń, które wcale nie dźwierzą metki „Made in China”. Działanie wirusa nie ogranicza się więc do konsumentów zamkniętych w domach. To również zablokowane drogi, krótszy czas pracy fabryk czy problemy z logistyką – szczególnie z transportem lotniczym.

Na zmiany w dotychczasowych trendach sprzedażowych zareagował Alibaba, chiński gigant ecommerce i konkurent Amazona. Jak podaje agencja Reuters, spółka zapowiedziała, że przeznaczy blisko 3 mld USD na nisko oprocentowane pożyczki, które mają pomóc firmom w pośredni sposób dotkniętym epidemią wirusa. Co więcej, firma zaoferuje również

„wyjątkowo tanie” warunki kredytowe dla przedsiębiorstw, które zlokalizowane są w prowincji Hubei – centrum wybuchu

epidemii. Alibaba przeznaczy ok. 1,5 mld USD dla firm tylko z tego regionu.

– *Nie ma w tym przypadku. Siłą chińskiej platformy są rodzimi producenci i dystrybutorzy, którzy skupiają się na sprzedaży dóbr wyprodukowanych wewnątrz kraju. W porównaniu z Amazonem jest to diametralnie inny model biznesowy. Platforma Jeffa Bezosa współpracuje bowiem z firmami z całego świata. Taka dywersyfikacja pozwala na zachowanie stabilności całej platformy* – tłumaczy CEO Nethansy.

Czy wobec tego globalny handel online jest zagrożony? I tak i nie. Wszystko zależy od perspektywy. W jednych miejscach powstają wyrwy, podczas gdy inne stają się bardziej rentowne. Można pokusić się o stwierdzenie, że środowisko handlu nie cierpi próżni i przy pomocy niewidzialnej ręki rynku zawsze dąży do równowagi. |

Marcel Płoszczyński

## KOMPLEKSTOWE USŁUGI LOGISTYCZNE



Stawiamy na nowatorskie rozwiązania techniczne, podnoszenie kwalifikacji kadry oraz dbałość o jak najwyższą jakość pracy. **To wszystko sprawia, że towar powierzony Colian Logistic jest bezpieczny, a jakość pracy spełnia najwyższe standardy.**

Realizujemy usługi logistyczne na najwyższym poziomie, a Klienta stawia na pierwszym miejscu. Dzięki temu jesteśmy wiarygodnym i rzetelnym partnerem biznesowym.



### W ZAKRESIE USŁUG MAGAZYNOWYCH OFERUJEMY:

- **Załadunki i rozładunki** dostaw
- Krótko i długoterminowe **składowanie towarów**
- **Co-Packing**
- Kontrolę ilościową i jakościową towaru w procesie magazynowania
- Foliowanie, etykietowanie, zabezpieczenie przesyłek do celów transportowych
- **Obsługę zwrotów, reklamacji**
- Zarządzanie gospodarką opakowań zwrotnych
- **Przeprowadzanie prac inwentaryzacyjnych** w zakresie powierzonego towaru zgodnie z poleceniami i ustaleniami zleceniodawcy
- **Innowacyjne rozwiązania** dostosowane do potrzeb naszego Klienta
- **Konkurencyjne ceny** przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości usług

### DOSTĘPNE POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Bielany Wrocławskie	Katowice	Robakowo
Bydgoszcz	Kostrzyn Wielkopolski	Stryków
Glinka Duchowna	Lublin	Wykroty
Kalisz	Pruszków	

OTWIERAMY NOWE LOKALIZACJE NA ŻYCZENIE KLIENTA

✉ [handlowy@colian.com](mailto:handlowy@colian.com)

[colianlogistic.pl](http://colianlogistic.pl)



Cyfryzacja powinna przyczynić się do zwiększenia rentowności firmy, obrotu aktywami lub zwiększenia sprzedaży. Obecnie istnieje przejście od klasycznych modeli współpracy People2People do modeli Machine2Machine

# CYFRYZACJA LOGISTYKI –

## TREND CZY KONIECZNOŚĆ?

JAK CYFRYZACJA BRANŻY LOGISTYCZNEJ WPŁYNIE NA BIZNES



Dmitry Lagun

Rozwój sektora transportu i logistyki ma ogromne znaczenie dla gospodarki. Aby firmy z tej branży mogły zwiększać konkurencyjność swoich produktów i obniżać koszty, muszą wdrażać innowacje. Dmitry Lagun, dyrektor generalny międzynarodowej grupy transportowo-logistycznej Asstra-Associated Traffic AG, mówi o znaczeniu cyfryzacji usług transportowo-logistycznych, pierwszych rezultatach integracji nowinek oraz o tym, jak dane usprawnienia pomogą biznesowi w przyszłości.

**Dlaczego konieczna stała się cyfryzacja działalności w sektorze transportu i logistyki?**

Cyfryzacja jest stałym, nowoczesnym trendem. Technologia informacyjna implikuje nowe podejście do prowadzenia działalności gospodarczej, w tym logistyki. Potężne serwery, Big Data, technologie chmurowe w zakresie przechowywania i przetwarzania danych, znaczniki

Jednym z celów w branży logistycznej jest zwiększenie konkurencyjności produktów. Inny stanowi zaś obniżenie kosztów usług poprzez wyeliminowanie nieefektywnego przestoju zasobów logistycznych. Rzeczywistymi rozwiązaniami do osiągnięcia tych celów jest automatyzacja procesów przy użyciu sztucznej inteligencji i algorytmów. Dzięki pojedynczemu wprowadzeniu informacji do systemu używanego przez

W logistyce długodystansowej należy wprowadzić elektroniczny obrót dokumentów. W międzynarodowych przepływach handlowych konieczne jest płynne przekazywanie informacji między organami celnymi UE, Euroazjatyckiej Unii Gospodarczej i Chin, a także między stacjami kolejowymi różnych krajów. Ponadto, potrzebujemy niezawodnej korelacji tłumaczeń w wielojęzycznym przetwarzaniu informacji (szczególnie w zakresie kodowania towarów związanych z handlem zagranicznym). Potrzeba ta jest szansą na wprowadzenie nowoczesnych technologii, zwiększających konkurencyjność w gospodarce.

**T**echnologia informacyjna implikuje nowe podejście do prowadzenia działalności gospodarczej, w tym logistyki. Potężne serwery, Big Data, technologie chmurowe, znaczniki elektroniczne, monitoring GPS – wszystko to zapewnia dziś przejrzystość przepływu towarów w łańcuchu dostaw.

**Jak cyfryzacja sektora transportu wpłynie na biznes? Czy zwiększy zyski biznesowe?**

elektroniczne, monitoring GPS – wszystko to zapewnia dziś przejrzystość przepływu towarów w łańcuchu dostaw.

uczestników łańcucha bloków, błędy ręcznego wprowadzania informacji są eliminowane.

W efekcie cyfryzacja powinna przyczynić się do zwiększenia rentowności firmy, obrotu aktywami lub

zwiększenia sprzedaży. Obecnie istnieje przejście od klasycznych modeli współpracy People2People do modeli Machine2Machine. Musimy dużo inwestować w budowę takich modeli i systemów. Rośnie konkurencja z dużą liczbą *start-upów*, które przyciągają setki milionów inwestycji związanych z adaptacją technologii. Na początkowym etapie młodzi przedsiębiorcy nie przejmują się zbytnio opłacalnością przyciąganego kapitału i mogą sobie pozwolić na pracę przy minusowych zyskach. Jest to jednak inwestycja w przyszłość, kiedy prowadzenie działalności poza modelami cyfrowymi nie będzie możliwe.

**Który kraj uważa Pan za najbardziej postępowy pod względem cyfryzacji logistyki?**

Nie znam specyfiki wszystkich krajów, ale chcę odnotować osiągnięcia Stanów Zjednoczonych w tej dziedzinie, a zwłaszcza Doliny Krzemowej. Flexport, Freightos, czy Uber Freight to *start-upy* w segmencie linii morskich z modelami pracy online za pośrednictwem platform rezerwacyjnych

oraz z systemami śledzenia lokalizacji kontenerów, paczek, a także elektronicznego obiegu pracy.

Kraje takie jak Francja, Niemcy, czy Polska również nie pozostają w tyle. Grupa Asstra współpracuje z platformami takimi jak Transporeon, Shippeo, Trans.eu, Timocom. Jeśli weźmiemy

i cyfryzacji. Operatorzy kolejowi korzystają również z różnych rozwiązań cyfrowych, ale nieefektywnie wymieniają informacje w transporcie międzynarodowym. Linie morskie budują instytucje i platformy do digitalizacji przepływów towarowych na całym świecie. Kierowcy drogowi także nie

**W** logistyce długodystansowej należy wprowadzić elektroniczny obrót dokumentów. W międzynarodowych przepływach handlowych konieczne jest płynne przekazywanie informacji między organami celnymi UE, Eurozjatyckiej Unii Gospodarczej i Chin, a także między stacjami kolejowymi różnych krajów.

pod uwagę poszczególne branże, to oczywiście segment przewozów lotniczych wyznacza trend. IATA od dawna zapewnia przejrzystość i bezpieczeństwo podróży lotniczych w scentralizowanym systemie zarządzania danymi.

Nie można pracować w branży bez wysokiej jakości systemu elektronicznego. Dostawy kurierskie i ekspresowe stanowią przykład przejrzystości

są daleko w tyle. W przypadku logistyki krajowej łatwiej jest to wszystko wdrożyć. W przypadku logistyki międzynarodowej wiele zależy od związków międzypaństwowych i ich roli w standaryzacji i unifikacji przepływów informacji, w wymianie informacji między organami celnymi i podatkowymi.

Asstra

[sales@asstra.pl](mailto:sales@asstra.pl)

**Wzmocnij cyfryzację  
Twoich powierzchni  
magazynowych  
na [timocom.pl](http://timocom.pl)**

**TIMOCOM**  
AUGMENTED LOGISTICS



Konieczność optymalizacji procesu przekazywania darowizn zauważają sieci handlowe

## TECHNOLOGIA I SIECI HANDLOWE WSPIERAJĄ NIEMARNOWANIE ŻYWNOSCI

Każdego roku na całym świecie marnuje się jedna trzecia wyprodukowanej żywności. W walkę z tym problemem zaangażowały się dwie organizacje: Polska Federacja Banków Żywności i GS1 Polska.

Ilość odbiorów żywności, jaki i samych punktów odbioru w Bankach Żywności systematycznie wzrasta. Tym samym coraz bardziej istotna staje się efektywność procesu ewidencji i monitorowanie zgodności danych po stronie darczyńcy i odbiorcy. Przekazywanie i odbiory darowizn żywności ze sklepów objęte są obowiązkiem ich ewidencji przez obydwie strony. Dla Banków Żywności, które w 2019 r. realizowały przyjęcia darowizn z ponad 1000 sklepów w całej Polsce, wiązało się to z ręcznym wprowadzaniem do informatycznego systemu magazynowego danych o wadze i wartości każdego pojedynczego przekazania żywności. W skali 1000 sklepów i codziennych odbiorów wynosi to ok. 230 tys. dokumentów rocznie!

### Konieczność optymalizacji

Współpraca z 8 sieciami handlowymi oraz perspektywa rozwoju z nowymi partnerami zobligowanymi wejściem w życie ustawy o prze-

ciwdziałaniu marnowaniu żywności, może spowodować, że proces ewidencji stanie się jeszcze bardziej czasochłonny i kosztowny. Konieczność optymalizacji procesu przekazywania darowizn zauważają także sieci handlowe.

– Sieć Auchan od lat wspiera organizację pożytku publicznego, m.in. Banki Żywności. Przyłączenie się do projektu automatyzacji przekazywania darowizn spożywczych było więc rzeczą oczywistą, niosącą obustronne korzyści. Udział w projekcie to także odpowiedź na potrzebę naszych pracowników chcących przeciwdziałać skutkom marnowania żywności, promowanie działań odgraniczających marnotrawstwo oraz wpływ na poprawę sytuacji najuboższy. Warto wspomnieć również o korzyściach w wymiarze finansowym, np. ograniczeniu kosztów utylizacji odpadów, czy zminimalizowaniu kar finansowych wynikających z nowej ustawy – ocenia Wioletta Grydziusko, specjalista ds. aplikacji Auchan Polska.

Współpraca między GS1 Polska a Bankami Żywności miała m.in. na celu optymalizację procesów logistycznych, w tym:

- | usprawnienie przepływu danych o darowiznach na cele społeczne,
- | skrócenie czasu przyjęcia i wydań darowizn,
- | eliminację papierowych dokumentów na rzecz ich elektronicznej wersji.

### Efekty wdrożenia

– Ze względu na krótką datę przydatności do spożycia produkty muszą być szybko wydane przez sieć, fizycznie przyjęte do magazynu Banku Żywności, zaewidencjonowane w systemie oraz finalnie w efektywny sposób rozdysponowane wśród potrzebujących. Wdrożenie rozwiązania opartego na standardach GS1 pozwoliło zoptymalizować proces obsługi darowizn, zwłaszcza w obszarze sprawnej i skutecznej wymiany wiarygodnych informacji między darczyńcą (siecią) a Bankami Żywności (dokumenty elektroniczne w postaci cyfrowych plików przekazywane są przez EPCIS – z ang. Electronic Product Code Information Services – zbiór standardów, który umożliwia budowę serwisu informacyjnego w internecie zapewniającego udostępnianie informacji o zdarzeniach dotyczących ruchu towarów i ładunków, ich zgrupowań, ilości, dat). Idąc dalej, wprowadzenie rekomendowanych zmian zapewnia nie tylko zgodność danych, ale także bezpieczeństwo podatkowe (księgowanie na potrzeby zwolnienia darowizn żywności z podatku VAT), stanowi też bazę dla tworzenia raportów wymaganych ustawą – komentuje Hanna Walczak z GS1 Polska.

W efekcie uczestniczący w pilotażu Wielkopolski Bank Żywności zaczął funkcjonować znacznie szybciej, a darczyńcy otrzymują wiarygodne dane dotyczące przekazanych produktów.

– W naszej codziennej pracy – przy małym składzie osobowym – każde udoskonalenie procesu jest bardzo istotne. Dzięki niemu możemy przekazać więcej żywności w krótszym czasie większej liczbie organizacji, a co za tym idzie – osób potrzebujących. Mamy świadomość, że wdrożenie całości zaleceń to proces, który potrwa, ale zgodnie z jego założeniami staramy się rozwijać technologicznie i wdrażać rozwiązania etapowo. Sektor NGO chce działać profesjonalnie. Bez wsparcia GS1 Polska wraz z Siecią Badawczą Łukasiewicz – Instytutem Logistyki i Magazynowania nie byłoby to możliwe – podsumowuje Katarzyna Bielawska, dyrektor Wielkopolskiego Banku Żywności. |

KK

Więcej informacji:  
<https://www.gs1pl.org/zapobiegac-marnotrawstwu/file>

# TWORZYMYSYSTEMY OPERACYJNE DLA KAŻDEGO

Prowadzenie i efektywne zarządzanie przedsiębiorstwem jest dużym wyzwaniem. Co więcej, jest praktycznie niemożliwe bez automatyzacji i informatyzacji procesów. Wychodząc naprzeciw potrzebom przedsiębiorstw tworzymy aplikacje webowe, które wspierają je w automatyzacji i informatyzacji procesów.

**B**IRRT Sp. z o.o., zaledwie w rok rozwiązała kluczowy problem jednego z liderów branży transportowej zajmującego się rozliczaniem czasu pracy kierowców. Efektem wspólnej pracy zespołu było stworzenie aplikacji webowej, która stała się platformą pracy dla wszystkich pracowników. Dzięki temu zdobyliśmy doświadczenie, które pozwala nam dalej tworzyć rozwiązania IT dla przedsiębiorstw działających w różnych branżach.

## Aplikacje webowe

Tworzymy aplikacje webowe, których elementami są dynamiczne bazy kontrahentów i zasobów przedsiębiorstwa, procesy

„klik” otrzymujesz informację o wyniku wypracowanym przez każdy pojazd w Twojej flocie. Wiesz, ile zarabiasz na każdym przejechanym kilometrze. Na bieżąco widzisz przychody i wyniki, jakie osiągają Twoi spedytorzy. Dzięki raportom usprawnisz pracę i system wynagradzania w firmie.

Tworzymy aplikacje webowe dla różnych branż. Ostatnim naszym projektem jest aplikacja webowa stworzona dla firmy zajmującej się renowacją zabytkowych pojazdów. Aplikacja wspiera użytkowników w optymalnej realizacji projektów. Pozwala planować, dostarcza informacje o statusie realizowanych prac, wykorzystaniu założonego budżetu, poniesionych kosztach itp.

Dzięki powyższym funkcjonalnościom użytkownicy pracują na systemie, który zawiera wszystko, czego potrzebują. Jednocześnie system jest przejrzysty, łatwy w obsłudze i bardzo intuicyjny.

## DOMINIK KUŚNIEREK

Założyciel i Prezes Zarządu BIRRT Sp. z o.o., ma 14-letnie doświadczenie w obszarach związanych z zarządzaniem przedsiębiorstwem i sprzedażą. W branży transportowej od 2006 r. – własna działalność. Poznając środowisko transportowe od samej podszewki i zauważając potrzebę pomocy w rozliczaniu czasu pracy kierowców w 2009 r. otworzył biuro rozliczeniowe „NUSS”. Poprzez jakość oferowanych usług, dbałość o klienta oraz bezpośredni kontakt z nim w ciągu 10 lat firma „NUSS” stała się jednym z liderów na rynku w rozliczaniu czasu pracy kierowców. Powyższa dewiza towarzyszy mu w rozwijaniu obecnego biznesu.



występujące w przedsiębiorstwie i raporty zarządcze, które znacznie poprawiają poziom obsługi klienta i dostępność do informacji potrzebnych do podejmowania decyzji biznesowych. Ponadto usprawniają one funkcjonowanie firmy, gdyż wszystkie ważne informacje znajdują się w jednej aplikacji i są w każdej chwili dostępne dla użytkowników systemu z dowolnego miejsca.

Jednym z naszych flagowych produktów jest 'bsopt' – system stworzony we współpracy z przedsiębiorstwami transportowymi i dla przedsiębiorstw transportowych. 'bsopt' integruje wszystkie procesy występujące w przedsiębiorstwie dając szybki dostęp do raportów zarządczych wspierających podejmowanie codziennych i strategicznych decyzji biznesowych. Na

## Outsourcing IT

Ponadto skupiamy się nie tylko na dostarczaniu gotowych programów, ale także otaczamy opieką naszych klientów, oferując kompleksowy outsourcing IT. Nasi specjaliści wspierają w zarządzaniu infrastrukturą teleinformatyczną, a także w konfiguracji sprzętu i oprogramowania. Posiadamy wiedzę, dzięki której jesteśmy w stanie

zasugerować najbardziej efektywne sposoby zabezpieczenia przed złośliwym oprogramowaniem i atakami hakerskimi.

## Strony www

Tworzymy responsywne i nowoczesne strony internetowe, które pozwalają skutecznie wprowadzić biznes do sieci i zwiększyć ilość klientów.

Pamiętaj, że nasz zespół projektantów, programistów i administratorów może stworzyć dedykowane rozwiązanie dopasowane do indywidualnych potrzeb Twojej firmy.

*Dominik Kuśnierek,*

*Prezes Zarządu BIRRT Sp. z o.o*

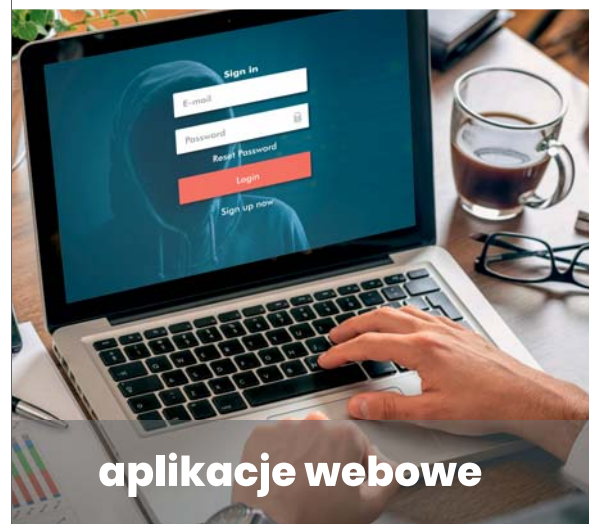
ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

Karolina: 509 502 082, Dominik: 515 274 501

# birrt



outsourcing it



aplikacje webowe



strony www

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



Standardowe skrzydło bramy EFA-SRT® MS jest całkowicie przezroczyste i wyposażone w paski ostrzegawcze. Łatwo dostępne są również kolorowe płaszcze o wysokiej odporności na rozerwanie i doskonałej stabilności poprzecznej

## ISKRY POD KONTROLĄ

FIRMA WMU BAVARIA ZAMONTOWAŁA 40 SYSTEMÓW BRAMOWYCH EFAFLEX W KABINACH SPAWALNICZYCH I DLA ZABEZPIECZENIA MASZYN

Co 30 sekund, 24 godz. na dobę, przez siedem dni w tygodniu, w nowej fabryce WMU Bavaria GmbH bramy zabezpieczające maszyny – EFA-SRT®MS firmy Efaflex – otwierają i zamykają się z prędkością do 1,8 m/s. WMU Bavaria GmbH to producent części do karoserii z bawarskiego Niederaichbach, który do 2022 r. chce dostosować swoje standardy do wymagań klientów. Część z nich dotyczy nowoczesnych linii robotów z bramami zabezpieczającymi.

Firma Efaflex, światowy lider w dziedzinie szybkobieżnych bram przemysłowych, opracowała systemy bramowe, które są nie tylko wyposażone we wszystkie możliwe funkcje bezpieczeństwa, ale mogą być także stosowane jako komponenty bezpieczeństwa, posiadające badania typu WE – zgodnie z Dyrektywą Maszynową 2006/42/WE: EFA-SRT® MS i EFA-SST® MS (MS: zabezpieczenie maszyny). Firma WMU Bavaria skorzystała z tych produktów podczas wyposażania nowego zakładu. Po tym, jak 18 bram pomyślnie przeszło 2-miesięczny test ciągłego obciążenia, WMU Bavaria zamówiła kolejne 22 bramy do zabezpieczania maszyn. Od początku kwietnia do ochrony pracowników wykorzystuje się tam już 40 bram. W przypadku zastosowań specjalnych, co ma miejsce przed kabinami spawalniczymi, wiele bram EFA-SRT® MS zostało wyposażonych w trudno zapalny płaszcz i opcjonalne okno chroniące przed promieniowaniem UV.

### Dostosowane do wymagań klienta

Dzięki kompaktowej, autonomicznej konstrukcji, bramy Efaflex do zabezpieczania maszyn można dostosować do wymagań klienta. Wyróżniają się one niezwykłą wytrzymałością na obciążenia i stabilnością. Standardowe skrzydło bramy EFA-SRT® MS jest całkowicie przezroczyste i wyposażone w paski ostrzegawcze. Łatwo dostępne są również kolorowe płaszcze o wysokiej od-

Po tym, jak 18 bram pomyślnie przeszło 2-miesięczny test ciągłego obciążenia, WMU Bavaria zamówiła kolejne 22 bramy do zabezpieczania maszyn.

porności na rozerwanie i doskonałej stabilności poprzecznej. Dodatkowo, żadne warianty płaszcza nie zawierają substancji, które pogarszają właściwości zwilżające farb.

WMU Bavaria GmbH

- I Firma z siedzibą w Niederaichbach należy do koreańskiego koncernu SUNGWOON Hitech.
- I Skrót WMU pochodzi od początkowych liter Weser Metall Umformtechnik i informuje o historii powstania firmy, która została założona w 2012 r. jako siostrzana spółka firmy Weser Metall Umformtechnik z Hannoversch Münden. Wybór lokalizacji wskazuje na profil firmy i jej wczesną orientację na branżę motoryzacyjną.
- I Uważa się za strategicznego partnera branży motoryzacyjnej, a zakres jej działalności obejmuje: przetwarzanie surowców, produkcję i świadczenie usług, rozwiązania systemowe. Centralnym punktem jest produkcja części prasowanych i wytłaczanych dla małego i dużego sektora motoryzacyjnego.

Współdziałanie wydajnego systemu sterowania z przetwornicą częstotliwości i funkcjonalnie dostosowanego napędu umożliwia uzyskanie bardzo wysokich częstotliwości taktowania w procesach produkcyjnych, sięgających siedmiu cykli na minutę. Ze względu na brak mechanizmu przeciwwagi, ościeżnice boczne są bardzo wąskie, co znacznie zmniejsza koszty konserwacji i zużycie elementów. Bramy są przygotowane na 250 tys. cykli obciążenia rocznie.

### Zintegrowane z inteligentnymi systemami

Przezroczysta osłona zapewnia swobodny widok na zintegrowany wyłącznik bezpieczeństwa kategorii 4 / PL »e« zgodnie z DIN EN ISO 13849-1. Dzięki opcjonalnym podporom podłogowym, zabezpieczenia mogą być instalowane jako wolno stojące. Nierówności posadzki są kompensowane za pomocą śrub poziomujących. Podobnie jak niemal wszystkie produkty Efaflex, również te systemy bramowe mogą być idealnie zintegrowane z całkowicie zautomatyzowanymi procesami i inteligentnymi systemami, co wymaga dużej elastyczności i zaangażowania producenta. W przypadku montażu w omawianym obiekcie chodziło o to, aby produkcja mogła się odbywać bez prze-

szkód przez cały tydzień – zatem bramy zabezpieczające maszyny były montowane od piątkowego wieczoru do niedzieli, czyli poza czasem produkcji. I

# UŚMIECH

Tak jak Ty, robimy wszystko, aby zaskoczyć naszych klientów i sprawić, by na ich twarzach zagościł uśmiech.

Dlatego, gdy przeniesiesz swój biznes do parku Prologis, zauważysz, że nie tylko dostarczamy powierzchnie magazynowe, ale również dajemy Ci dostęp do szerokiego wachlarza usług i udogodnień. Wszystko po to, by wesprzeć rozwój Twojej firmy.

Bez względu na to, czy dostarczamy zadowolenie czy pozytywnie zaskakujemy, wszystko co wyjątkowe jest...

**MADE IN PROLOGIS**



*W Polsce Prologis jest zarządcą i właścicielem 1,8 mln m<sup>2</sup> powierzchni. Przewiduje, że na koniec drugiego kwartału 2020 r. portfel firmy w Polsce ponownie przekroczy 2 mln m<sup>2</sup> powierzchni własnej i zarządzanej przez dewelopera (na zdjęciu: Prologis Park Łódź)*



## MAGAZYN TO WIĘCEJ NIŻ ŚCIANY I DACH

Prologis zarządza 90 milionami metrów kwadratowych powierzchni magazynowej na świecie, co czyni go największym graczem na globalnym rynku nieruchomości. Dzięki skali działania, może oferować swoim partnerom biznesowym usługi wykraczające daleko poza ściany magazynów.

Ubiegły rok był dla dewelopera okresem wyjątkowo intensywnej pracy nad rozwiązaniami wspierającymi działania operacyjne klientów w parkach. Strategia Prologis na 2020 zakłada dalszą koncentrację na identyfikacji i spełnianiu potrzeb klientów oraz kontynuację wzmocnienia obecności Prologis na kluczowych rynkach w Europie Środkowej.

### Nowe inwestycje w kluczowych lokalizacjach

Całkowita wielkość portfolio Prologis w regionie Europy Centralnej (Polska, Czechy, Słowacja i Węgry) osiągnęła 4,2 mln m<sup>2</sup> (stan na 31 grudnia 2019). W ubiegłym roku Prologis wynajął w Europie Środkowej 1,25 mln m<sup>2</sup>, z czego 57% stanowiły umowy zawarte na polskim rynku. Nowe umowy najmu w regionie opiewały na 491 tys. m<sup>2</sup>, a przedłużenia to ponad 583 tys. m<sup>2</sup>. Pozostałą część stanowiły umowy krótkoterminowe. W regionie wskaźnik zajętości magazynów Prologis kształtował się na wysokim poziomie 94%, a do użytku oddano 8 budynków o łącznej powierzchni 189 tys. m<sup>2</sup>. Na polskim rynku Prologis podpisał nowe umowy na 263 tys. m<sup>2</sup>, a przedłużenia zawarto na

294 tys. m<sup>2</sup>. W Polsce deweloper oddał do użytku 3 nowe budynki o łącznej powierzchni 71 tys. m<sup>2</sup>.

W ubiegłym roku Prologis rozpoczął siedem inwestycji o łącznej powierzchni 200 tys. m<sup>2</sup>, z czego cztery rozpoczęto w Polsce – to budynki o łącznej powierzchni 160 tys. m<sup>2</sup>. Firma kontynuowała realizację swojej strategii selektywnego rozwoju na kluczowych rynkach, charakteryzujących

nych w Europie. W ubiegłym roku w Polsce odnotowano najwyższy w Europie Środkowej wzrost efektywnych stawek czynszu – na poziomie 8,4%. Na tym tle wyróżniał się szczególnie Górny Śląsk, gdzie wzrosty stawek sięgnęły 10%. Popyt na nowoczesne powierzchnie magazynowe utrzymywał się w Polsce na rekordowo wysokim poziomie – podsumował Paweł Sapek, Senior Vice President,

Strategia Prologis na 2020 zakłada dalszą koncentrację na identyfikacji i spełnianiu potrzeb klientów oraz kontynuację wzmocnienia obecności Prologis na kluczowych rynkach w Europie Środkowej.

się wysokim popytem przy jednoczesnym niskim poziomie pustostanów. W Polsce były to m.in. Górny i Dolny Śląsk, Polska Centralna i okolice Warszawy.

Jak obliczyli analitycy Prologis, średni wzrost czynszów rynkowych na świecie w 2019 r. wyniósł 6%, w Europie było to 5%, a w Polsce najemcy zapłacili średnio o 8,4% więcej niż rok wcześniej. Największe wzrosty zostały na Górnym Śląsku.

– Polska od lat jest jednym z głównych rynków rozwoju nieruchomości logistycz-

Regional Head CE & Country Manager Prologis w Polsce.

W Polsce Prologis jest zarządcą i właścicielem 1,8 mln m<sup>2</sup> powierzchni. – Przewidujemy, że na koniec drugiego kwartału 2020 r. nasz portfel w Polsce ponownie przekroczy 2 mln m<sup>2</sup> powierzchni własnej i przez nas zarządzanej – wyjaśnia Paweł Sapek, nowy szef Prologis na region Europy Środkowej. To oznaczałoby powrót do stanu z 2018, sprzed sprzedaży części portfolio firmie Mapletree.

## Skutek koncentracji na potrzebach klientów

– Dla Prologis w Europie Środkowej rok 2019 był rokiem koncentracji na potrzebach klienta. Wykorzystując potencjał globalnej skali pracowaliśmy nad rozwiązaniami wspierającymi rozwój naszych klientów, szczególnie w zakresie zrównoważonego rozwoju, wellbeing i doskonałości operacyjnej biznesu – podkreślił Paweł Sapek podczas prezentacji wyników firmy za ubiegły rok. Skupienie się na potrzebach klientów miało swoje przełożenie na nowe kontrakty. Wśród największych jest, obejmująca 160 tys. m<sup>2</sup>, umowa z EURO-net Sp. z o.o., właścicielem ogólnopolskiej sieci detalicznej RTV EURO AGD, na budowę centrum dystrybucyjnego dla handlu tradycyjnego oraz e-commerce w Prologis Park Janki. Była to jedna z największych pod względem powierzchni zabudowy transakcja w Polsce i na europejskim rynku magazynowym. Objęła budowę dwóch obiektów typu *build-to-suit* (BTS) o łącznej powierzchni niemal 125 tys. m<sup>2</sup> oraz przedłużenie obecnie obowiązującej umowy najmu. Pierwszy z nowych budynków zostanie oddany do użytku do połowy 2020 r, a budowa kolejnego zostanie sfinalizowana w drugim kwartale 2021 r. Istniejące obiekty zostaną odnowione i skonsolidowane z nowobudowanymi, w efekcie tworząc największe w Polsce centrum dystrybucyjne dla marki EURO RTV AGD. Inwestycja o powierzchni 24 hektarów będzie dysponować parkingiem na 850 samochodów osobowych i 74 miejscami parkingowymi dla TIR-ów. W Parku powstaną też cztery wiaty rowerowe, cztery stacje ładowania pojazdów elektrycznych oraz strefa relaksu dla pracowników.

Druga, co do wielkości, umowa zawarta przez Prologis w 2019 roku to 50 tys. m<sup>2</sup> budynku magazynowo-biurowego szytego na miarę potrzeb centrum operacyjnego

Grupy Raben, na terenie Prologis Park Ruda Śląska, położonym tuż przy autostradzie A4. Była to rekordowa transakcja na śląskim rynku nieruchomości logistycznych w minionym roku. W części magazynowej, zgodnie z potrzebami klienta, będzie znajdowała się strefa z kontrolowaną temperaturą w zakresie 2-5 st. C oraz hale wysokiego składowania o wysokości 12,4 metra. Z kolei biuro o powierzchni ponad 2 tys. m<sup>2</sup> zaprojektowano, zgodnie z życzeniem klienta, według zasad Feng Shui. Obiekt dla Raben zostanie oddany do

świecie producentów pieców i kominków oraz dla wieloletniego klienta Prologis – Yusen Logistics.

## PARKlife – wellbeing w obiektach przemysłowych

Na spotkaniu z dziennikarzami przedstawiciele Prologis argumentowali, że obecnie magazyny powinny wykraczać poza prosty schemat czterech ścian i dachu. – *Konku-*



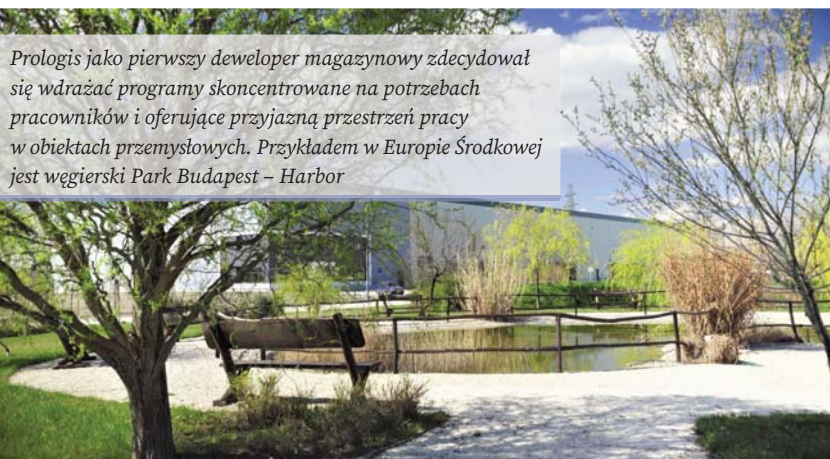
Rekordową transakcją na śląskim rynku nieruchomości logistycznych w 2019 r. była umowa zawarta przez Prologis na 50 tys. m<sup>2</sup> budynku magazynowo-biurowego szytego na miarę potrzeb centrum operacyjnego Grupy Raben, na terenie Prologis Park Ruda Śląska

użytku w drugim kwartale bieżącego roku. Park ma potencjał rozbudowy o kolejne 70 tys. m<sup>2</sup> powierzchni.

Wśród innych znaczących inwestycji z 2019 r. deweloper wymienił także 40 tys. m<sup>2</sup> w Prologis Park Wrocław IV, obejmujące dwa obiekty typu *build-to-suit* (BTS): dla Jotul Polska, jednego z najstarszych na

rencja może powtórzyć pomysł marketingowy lub rozwiązania architektoniczne, ale nie może skopiować skali biznesu i benefitów, które z niej wynikają. Jednym z przykładów działań tego typu jest nasz najnowszy projekt w Europie Środkowej – PARKlife, w ramach którego oferujemy najemcom dodatkową wartość. W na-

**J**ak obliczyli analitycy Prologis, średni wzrost czynszów rynkowych na świecie w 2019 r. wyniósł 6 %, w Europie było to 5%, a w Polsce najemcy zapłacili średnio o 8,4 % więcej niż rok wcześniej. Najwięcej czynsze wzrosły na Górnym Śląsku.



Prologis jako pierwszy deweloper magazynowy zdecydował się wdrażać programy skoncentrowane na potrzebach pracowników i oferujące przyjazną przestrzeń pracy w obiektach przemysłowych. Przykładem w Europie Środkowej jest węgierski Park Budapest – Harbor

szych parkach logistycznych klienci będą mogli prowadzić swój biznes zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i jednocześnie dbać o swoich pracowników – podkreśliła Marta Tęsiorowska, Vice President, Head of Marketing and Communications Prologis w Europie. Programy tego typu, skoncentrowane na potrzebach pracowników i oferujące przyjazną przestrzeń pracy, prowadzone są od kilku lat w biurach. Prologis – jako pierwszy deweloper – zdecydował się wdrażać je w obiektach przemysłowych. Przykładami w Polsce są Parki Prologis w Jankach i Chorzowie, a w Europie Środkowej flagowymi realizacjami są czeski Park Prague-Rudná,

słowacki Park Bratislava i węgierski Park Budapest – Harbor.

PARKlife to szereg udogodnień, m.in. w zakresie transportu dla pracowników (przystanki komunikacji miejskiej, wiaty rowerowe) i bezpieczeństwa na terenie nieruchomości (televizja przemysłowa, kontrolowane bramy wjazdowe, automatyczne czytniki tablic rejestracyjnych), czy też wypoczynku i rekreacji (tereny zielone do wypoczynku dla pracowników, pikników, boiska do piłki nożnej, siłownie na świeżym powietrzu). – *Zrównoważony rozwój stanowi podstawę wszystkich naszych działań. To nie tylko oszczędność energii i kosztów oraz minimalizowanie wpływu na środowisko. To także troska o dobre samopoczucie w naszych parkach i zapewnienie atrakcyjnego środowiska pracy. Zdobywanie i utrzymanie wykwalifikowanych pracowników to obecnie jeden z priorytetów dla naszych klientów – skomentował Paweł Sapek.*

## Silą napędową zrównoważony rozwój

Prologis jest liderem w branży nieruchomości w zakresie certyfikowanych obiektów logistycznych. W maju 2019 r. budynek 3 w Prologis Park Prague-Airport



*W ramach programu PARKlife Prologis oferuje dodatkowe usługi na terenie swoich parków (na zdjęciu: turniej piłki nożnej dla klientów w Prologis Park Bratislava)*

**P**rogramem, który znacząco zmniejsza negatywny wpływ na środowisko naturalne, podnosi jakość pracy w budynkach magazynowych oraz daje klientom realne oszczędności, jest program wymiany oświetlenia na LED.

w Czechach otrzymał najwyższą „Wybitną” („Outstanding”) możliwą do uzyskania ocenę w systemie akredytacji BREEAM, potwierdzając wiodącą rolę Prologis w regionie i stałe zaangażowanie firmy w budowanie zrównoważonych inwestycji dla klientów w Europie Środkowej. Rok 2019 to także 5 nowych

akredytacji BREEAM dla nieruchomości w Polsce i Czechach.

Ekologiczne rozwiązania Prologis wdraża w swoich parkach na całym świecie. W fotowoltaikę wyposażonych jest 60 procent budynków dewelopera w Holandii. W Hiszpanii Prologis ma własną farmę solarną, a w Kalifornii nadmiar produkowa-

*Umieszczenie klienta w centrum działań firmy przełożyło się na nowe kontrakty. Wśród największych jest, obejmująca 160 tys. m<sup>2</sup>, umowa z EURO-net Sp. z o.o., właścicielem sieci detalicznej RTV EURO AGD, na budowę centrum dystrybucyjnego dla handlu tradycyjnego i e-commerce w Prologis Park Janki*



nej w parkach energii dystrybuowany jest do indywidualnych odbiorców. Z kolei w Muggensturm w Niemczech znajduje się zeroemisyjny budynek Prologis. W obiekcie zaprojektowanym dla L' Oreal o powierzchni 101 tys. m<sup>2</sup> panele słoneczne zajmują aż 7,4 tys. m<sup>2</sup> dachu, dostarczając 1,7 megawata energii elektrycznej. Co więcej, jedna trzecia powierzchni dachu (30 tys. m<sup>2</sup>) to

podnosi jakość pracy w budynkach magazynowych oraz daje klientom realne oszczędności, jest program wymiany oświetlenia na LED. W jego ramach Prologis zajmuje się całym procesem projektowania i montażu nowej instalacji, proponuje również indywidualny harmonogram prac instalacyjnych dopasowany do kalendarza klienta.

Efektem realizowanych konsekwentnie przez Prologis działań jest m.in. tytuł najbardziej zrównoważonej firmy w branży nieruchomości, jaki Prologis otrzymał w 2019 r. w rankingu Global 100 – corocznego, prestiżowego zestawienia najbardziej zrównoważonych korporacji na świecie. Prologis uplasował się także na 6 pozycji wśród amerykańskich przedsiębiorstw, a w klasyfikacji generalnej zajął 26 miejsce.

## Biznes i innowacje idą w parze

Standardem w europejskich budynkach Prologis jest już projektowanie obiektów w technologii BIM, która całkowicie zmienia podejście do realizacji inwestycji przemysłowych. To kolejny element oferty Prologis, obok systemu do zdalnego pomiaru mediów i platformy do zarządzania budynkiem, wspierający efektywność kosztową po stronie klienta.

Prologis rok temu otworzyło własne laboratorium w Kalifornii, aby w realnych i wirtualnych warunkach testować kolejne rozwiązania i nowe produkty. Obecnie w procesie badawczym jest 56 eksperymentów z zakresu łańcucha dostaw i transportu, wśród nich projekt dotyczący wpływu nowych form transportu, w tym pojazdów autonomicznych, na zmianę charakteru budynków przemysłowych. – *Prologis jako partner firm logistycznych stara się nie tylko reagować na zmiany, ale również wybiegać w przyszłość, aby na bieżąco dostarczać rozwiązania klientom, które pozwolą im uzyskać przewagę konkurencyjną – podsumowuje Marta Tešiorowska. |*

*Elżbieta Haber*

**15**  
EDYCJA

# TRANSEXPO

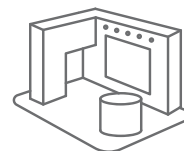
XV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

**21-23.10.2020**

KIELCE



**154**  
WYSTAWCÓW



**11 141 m<sup>2</sup>**  
POWIERZCHNI  
WYSTAWIENNICZEJ



**6 433**  
BRANŻOWYCH  
ZWIEDZAJĄCYCH



**22**  
PREMIERY  
PRODUKTOWE



**KIERUNEK  
PRZYSZŁOŚĆ**



Wyczekiwaną realizacją był rekordowy pod względem wielkości i funkcjonalności obiekt dla firmy Amazon w Gliwicach. Inwestycja o powierzchni ponad 210 tys. m<sup>2</sup> i czterech kondygnacjach, jest największym budynkiem firmy w kraju i została wyposażona w innowacyjną technologię Amazon Robotics (obiekt dla firmy Amazon w Gliwicach wybudowało Panattoni)

Fot. Panattoni

## E-COMMERCE MOTOREM NAPĘDOWYM RYNKU MAGAZYNOWEGO

2019 był trzecim, bardzo udanym rokiem z rzędu dla rynku nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce. Popyt całkowity sięgnął 4 mln m<sup>2</sup> i jest drugim pod względem wielkości poziomem popytu na powierzchnie magazynowe i przemysłowe w historii polskiego rynku. Motorem napędowym był e-commerce.

Jak podaje międzynarodowa firma doradczą Cushman & Wakefield, na koniec 2019 r. całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej w Polsce przekroczyły 18,6 mln m<sup>2</sup>. W porównaniu z poprzednim rokiem nastąpił znaczący wzrost dostępności tej powierzchni na większości rynków regionalnych w kraju. Z danych BNP Paribas Real Estate Poland wynika, że całkowita powierzchnia wszystkich obiektów w tym segmencie podwoiła się w ciągu zaledwie pięciu lat, a ilość projektów w budowie pokazuje, że w najbliższym czasie tempo rozwoju nie zamierza zwolnić.

– Rekordowe wyniki po stronie podaży wynikają zarówno z wysokiego popytu na nowoczesne powierzchnie magazynowe (przede wszystkim w 2018 r.) jak i również z dostępności kapitału i z zaufania inwestorów, którzy aktywnie poszukują atrakcyjnych nieruchomości przemysłowych w naszym kraju – komentuje Joanna Sinkiewicz, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych w Cushman & Wakefield Polska.

### Na prostej ścieżce do przekroczenia 20 mln m<sup>2</sup>

W ubiegłym roku oddano do użytku obiekty magazynowe o łącznej powierzchni 2,7 mln m<sup>2</sup>, czyli o 24% więcej niż w 2018 r., o czym można przeczytać w raporcie BNP Paribas Real Estate Poland. Uzyskany wy-

nik stanowi absolutny rekord rocznego wolumenu nowej podaży na polskim rynku. W raporcie podano, że najwięcej powierzchni magazynowej przybyło w rejonie Polski Centralnej (604 tys. m<sup>2</sup>) oraz na Górnym Śląsku (555 tys. m<sup>2</sup>), a do największych obiektów przekazanych w ręce najemców należały te dedykowane branży e-commerce.

ku, którego deweloperem był Hillwood (120,5 tys. m<sup>2</sup>). Firma ta poinformowała, że największym rynkiem magazynowym w Polsce, z zasobami wynoszącymi 4,3 mln m<sup>2</sup>, pozostaje region Warszawy i okolic. Jednak najszybciej rozwijała się Polska Centralna. Cushman & Wakefield dodaje, że zmniejszył się dystans dzielący region

### W TEMPIE 15% ROCZNIE



#### Anna Głowacz,

dyrektor Działu Industrial w AXI IMMO

Wysoki, stabilny popyt na poziomie 4 mln m<sup>2</sup>, rekordowa liczba nowych inwestycji na głównych rynkach, ale też w nowych lokalizacjach, duży blisko 50% udział projektów spekulacyjnych w budowie to obraz sektora magazynowego na koniec 2019 r. Polski rynek magazynowy rośnie średnio w tempie 15% rocznie, co zawdzięcza wysokiemu zainteresowaniu zarówno najemców, jak też inwestorów. Obie grupy oceniają go jako stabilny i bezpieczny.

Dane te potwierdza AXI IMMO, jednak liczby są inne. W Polsce Centralnej jest to 656 tys. m<sup>2</sup>, na Górnym Śląsku – 573 tys. m<sup>2</sup>, na Dolnym – 430 tys. m<sup>2</sup>. Dzięki temu nasz rynek magazynowy co roku rośnie w tempie powyżej 15%.

Savills twierdzi, że największymi obiektami ukończonymi w 2019 r. były: BTS dla firmy Amazon w Gliwicach wybudowany przez Panattoni (210 tys. m<sup>2</sup>), kolejne hale w ramach Central European Logistics Hub również autorstwa Panattoni (131 tys. m<sup>2</sup>) oraz BTS dla firmy Zalando w Olsztynie

Warszawy i okolic z Górnym Śląskiem oraz Polską Centralną, na których odnotowano najwyższy poziom podaży w 2019 r., przekraczający 500 tys. m<sup>2</sup>. Jednym z szybciej rozwijających się rynków był też Wrocław, gdzie zasoby powierzchni magazynowej wzrosły o 386 tys. m<sup>2</sup>. Za ok. 81% całkowitych zasobów powierzchni magazynowej w Polsce odpowiada pięć głównych rynków: Warszawa i okolice, Polska Centralna, Dolny i Górny Śląsk oraz Poznań.

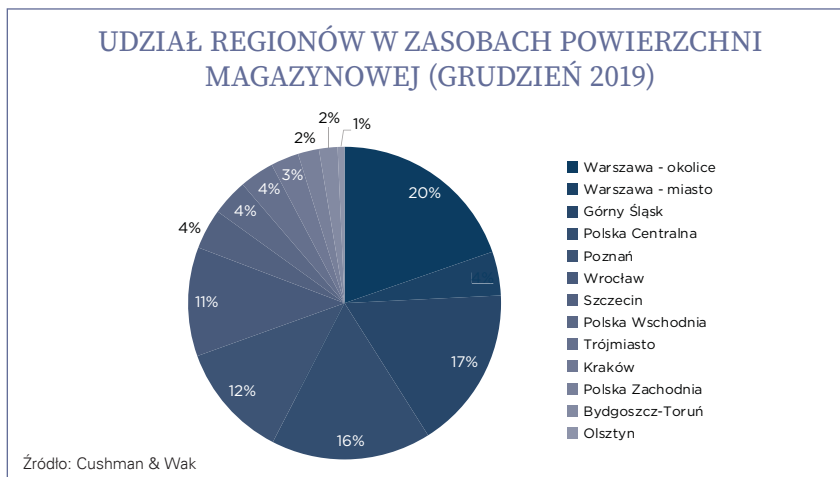
Pod koniec IV kw. w budowie znajdowało się prawie 1,9 mln m<sup>2</sup> powierzchni

magazynowej, według firmy Cushman & Wakefield. Prawie 80% całkowitego wolumenu inwestycji jest zlokalizowane na czterech rynkach regionalnych: Górnym Śląsku (493 tys. m<sup>2</sup>), w Warszawie (470.tys. m<sup>2</sup>), Wrocławiu (278 tys. m<sup>2</sup>) i Trójmieście (263 tys. m<sup>2</sup>). Dalszy rozwój infrastruktury drogowej i ograniczona dostępność kadr w głównych aglomeracjach determinują także dynamiczny rozwój oferty magazynowej na rynkach regionalnych. Za przykład AXI IMMO podaje region Trójmiasta, gdzie powstaje ponad 260 tys. m<sup>2</sup> magazynów, co stanowi 1/3 dotychczasowych zasobów tego regionu. Deweloperzy nie boją się tu projektów spekulacyjnych, czyli budowanych bez zabezpieczenia powierzchni umowami przednajmu. Savills dodaje, że na koniec 2019 r. udział inwestycji spekulacyjnych wyniósł 51% (według AXI IMMO 49%), podczas gdy przed rokiem było to zaledwie 34%, choć w budowie było niemal tyle samo powierzchni co przed rokiem.

Jak szacują eksperci z BNP Paribas Real Estate Poland, planowe przekazanie w ręce najemców wszystkich budowanych obecnie obiektów sprawi, że w 2020 r. całkowite zasoby powierzchni przemysłowo-logistycznej w Polsce przekroczą pułap 20 mln m<sup>2</sup>.

## Rekordowy popyt trzeci rok z rzędu

Jak wspomniano w 2019 r., w Polsce łącznie wynajęto prawie 4 mln m<sup>2</sup>, a wzrost popytu nastąpił w drugiej połowie roku,



najęto o ok. 2% więcej, niż przed rokiem. Największe metraże w Polsce wynajęto RTV Euro AGD w Prologis Park Janki (122,9 m<sup>2</sup>) i BBK w Panattoni Park Gdańsk Airport (68,5 tys. m<sup>2</sup>).

Jak argumentuje Cushman & Wakefield, po słabszej pod względem aktywności najemców pierwszej połowie 2019 r., w drugiej obserwowaliśmy wyraźny wzrost popytu, dzięki czemu łączny wolumen transakcji najmu trzeci rok z rzędu osiągnął poziom 4 mln m<sup>2</sup>. Popyt netto obejmujący nowe umowy i ekspansje wyniósł 2,72 mln m<sup>2</sup> (tj. 68% całkowitego wolumenu transakcji). Rezultat ten jest o 11% niższy względem średniej z dwóch poprzednich lat i wynika głównie z mniejszej liczby bardzo dużych transakcji, w tym na realizację projektów BTS o powierzchni ponad 100 tys.

roku odnotowano wzrost udziału renowacji (z 25% do 32% wolumenu transakcji najmu). Jednocześnie popyt netto obniżył się nieznacznie o ok. 8% w porównaniu do 2018 r. oraz o 13% w relacji do rekordowego wyniku sprzed dwóch lat, gdy osiągnął ponad 3,1 mln m<sup>2</sup>. Wysoka podaż oraz nadal dobra kondycja rynku po stronie popytowej działają stabilizująco na poziom czynszów.

## Pod znakiem sprzedaży dużych projektów BTS

W 2019 r. wolumen transakcji inwestycyjnych w sektorze magazynowym wyniósł 1,48 mld euro – podaje AXI IMMO. Był to wynik o 17% niższy w porównaniu z rekordowym 2018 r., głównie ze względu na przedłużające się negocjacje i przesunięcie zamknięcia transakcji o wartości ponad 1 mld euro na 2020 r. W magazyny inwestują fundusze z Europy i kapitał z Azji, który jest obecny głównie za pośrednictwem europejskich platform. Stałą bolączką jest niska dostępność produktów, efektem tego jest coraz większa liczba transakcji już na etapie deweloperskim i *share asset*. W odróżnieniu od 2018, kiedy to sprzedawano się portfele, ubiegły rok należał do dużych transakcji typu *single tenant*. Nowych nabywców znalazły m.in. projekty Amazon w Bolesławcu i Polsce Centralnej czy Zalando w Olsztynie. Stopy kapitalizacji wykazują dalszą tendencję do kompresji. Stopy kapitalizacji najlepszych pojedynczych projektów magazynowych były nawet poniżej 5%, w przypadku inwestycji typu *multitenant* w lokalizacjach logistycznych utrzymywały się powyżej 6%. Natomiast najlepsze *assets* na terenie Warszawy oscylowały w okolicach 5,5%.

Według Cushman & Wakefield, na rynku magazynowym widoczna była kontynuacja wysokiej aktywności inwestorów – odnotowano rekordową liczbę 36 transakcji, a łączny wolumen inwestycji wyniósł 1,4 mld

## HANDEL WIELOKANAŁOWY



### Joanna Sinkiewicz,

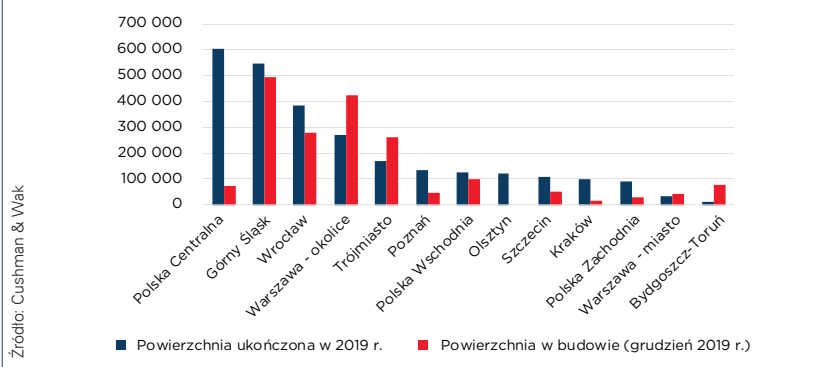
partner, dyr. Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych w Cushman & Wakefield Polska

Firmy reprezentujące szeroki wachlarz branż (elektronika, odzież, FMCG, motoryzacyjna) coraz szybciej rozwijają usługi handlu wielokanałowego, co wpływa na różnicowanie się produktu magazynowego i rozwój magazynów typu „last mile”, hub-ów kurierskich czy też magazynów typu big-box w formie obiektu dedykowanego. Obserwować będziemy także dalszy rozwój automatyzacji procesów logistycznych, a za sprawą zmian klimatycznych i na rynku pracy także rosnącą presję na rozwój zrównoważonego budownictwa w zakresie tworzenia przyjaznych środowisk pracy i optymalizacji kosztów związanych z eksploatacją obiektów.

z czego – jak podaje AXI IMMO – 67% stanowiły nowe umowy najmu. Pięć głównych rynków odpowiadało za 80% całości popytu. Najwięcej powierzchni wynajęto w regionie Warszawy (1,27 mln m<sup>2</sup>), na Górnym Śląsku (600 tys. m<sup>2</sup>) i w Polsce Centralnej (590 tys. m<sup>2</sup>). Najwięcej nowych umów najmu zostało podpisanych w regionie Warszawy. Savills informuje, że w 2019 r. wy-

m. W strukturze branżowej popytu największy udział posiadają operatorzy logistyczni (36%), sieci handlowe (14%), lekka produkcja (11%) i sektor motoryzacyjny (7%), a następnie firmy kurierskie (4%). Warto podkreślić, że dynamika rozwoju niemal każdej z tych branż, jest w dużej mierze kreowana przez rozwój sprzedaży internetowej. W porównaniu do poprzedniego

AKTYWNOŚĆ DEWELOPERSKA W REGIONACH



euro. W ciągu ostatnich 12 miesięcy stopy kapitalizacji za najlepsze nieruchomości typu *multi-let* uległy kompresji do poziomu 5,7%. Natomiast za najlepsze projekty realizowane w formule *single-let* z długoterminowymi umowami najmu, osiągnęły rekordowy poziom 4,25%.

Sektor rośnie, dzięki logistyce i e-commerce

Z raportu AXI IMMO wynika, że w strukturze najmu przez cały rok 2019 udział firm logistycznych utrzymywał się na wysokim poziomie pomiędzy 35-45%, aby na koniec roku osiągnąć 40,5%. Operatorzy logistyczni wynajmują kolejne powierzchnie magazynowe ze względu na nowe kontrakty, ale też przystosowują łańcuchy dostaw do wymagań klientów z kanału e-commerce. Efektem tego jest zapotrzebowanie na powierzchnie z przeznaczeniem na obsługę zwrotów, magazyny szybko rotujące czy regionalne centra dystrybucyjne.

Światowi liderzy e-commerce inwestują w Polsce, gdyż stąd obsługują klientów w całej Europie. Jak podaje BNP Paribas Real Estate Poland, centra logistyczne położone są w okolicach Bolesławca oraz Łodzi i powiększyły zasoby powierzchni magazynowej użytkowanej przez Amazo-



Operatorzy logistyczni wynajmują kolejne powierzchnie magazynowe ze względu na nowe kontrakty, ale też przystosowują łańcuchy dostaw do wymagań klientów z kanału e-commerce

Fot. Zalando

na w Polsce o odpowiednio 60,5 tys. m<sup>2</sup> i 45 tys. m<sup>2</sup>. Drugim największym obiektem magazynowym oddanym w zeszłym roku do użytku był Distribution Park Olsztynek o łącznej powierzchni 120 tys. m<sup>2</sup>. Najemcą jest światowy przedstawiciel branży e-commerce – Zalando. Lokalizacja Zalando jest przykładem potwierdzającym dwa z najsilniejszych obecnie trendów obserwowanych na polskim rynku. Po pierwsze, to ogromne centrum dystrybucyjne obsługuje głównie klientów poza Polską. Po drugie, inwestycja wpisuje się w trend powstawania nowych lokalizacji logistycznych dzięki rozwojowi sieci dróg szybkiego ruchu oplatających cały kraj.

Analitycy rynku, w tym z AXI IMMO, uważają, że trend wzrostu zapotrzebowania ze strony e-commerce i wzrost liczby inwestycji w lokalizacjach miejskich będą kształtowały obraz rynku również w najbliższym roku. Aktywność deweloperska utrzyma się na wysokim poziomie, jednak możemy spodziewać się spadku liczby inwestycji typowo spekulacyjnych. Po stronie popytu będziemy odnotowywać więcej mniejszych transakcji związanych z ekspansjami i przebudową łańcuchów dostaw, niż spektakularnymi, pojedynczymi inwestycjami.

Branżę e-commerce, jako jeden z głównych motorów napędowych rynku nieru-

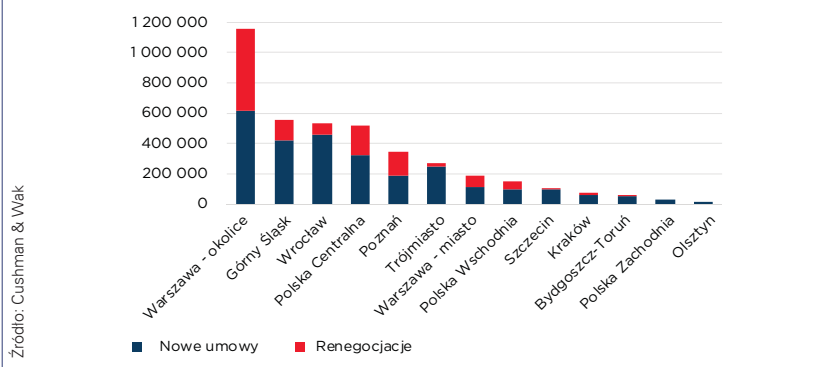
chomości logistycznych, widzą również inni analitycy. Cushman & Wakefield zaznacza jednak, że jej realny udział w popycie na powierzchnię magazynową jest trudny do dokładnego oszacowania. Powodem jest fakt, że duża część tego sektora obsługiwana jest za pośrednictwem operatorów logistycznych, a także częste łączenie w ramach tych samych obiektów funkcji towarowania sklepów fizycznych i obsługi zamówień internetowych.

Nowe rynki z rosnącym potencjałem

Poza pięcioma głównymi rynkami obserwujemy stały rozwój mniejszych i nowych rynków, takich jak Szczecin, Kielce, Legnica, Gorzów Wielkopolski, Białystok, Lublin czy Olsztyn – wymienia AXI IMMO. Całkowite zasoby na wszystkich mniejszych rynkach na koniec roku wyniosły 3,3 mln m<sup>2</sup> i wzrosły o 26% względem 2018. Największy przyrost powierzchni miał miejsce w woj. warmińsko-mazurskim, ze względu na oddanie do użytku BTS dla firmy Zalando. Popyt wygenerowany na nowych rynkach przekroczył 770 tys. m<sup>2</sup>, z czego 95% to nowe umowy najmu.

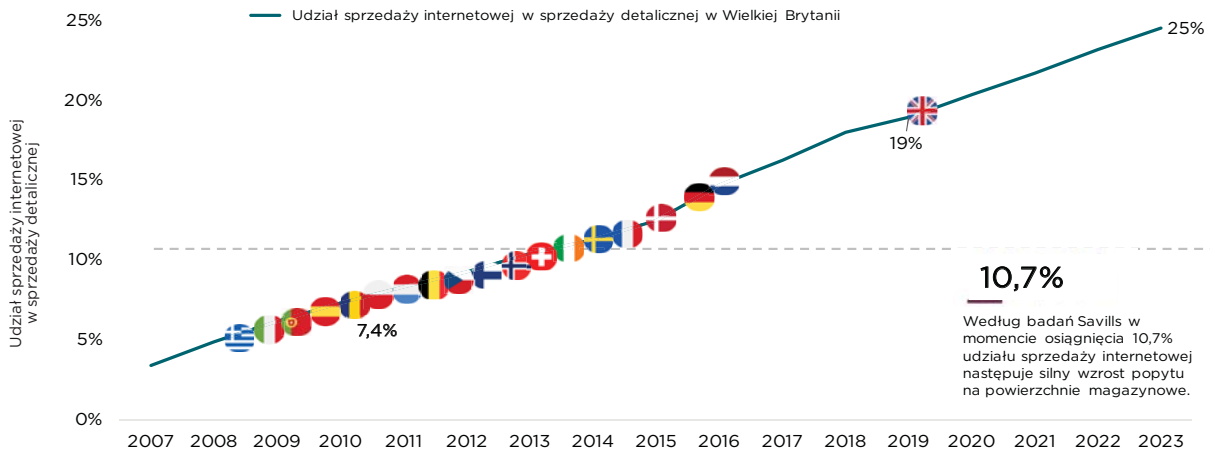
– W strukturze regionalnej nowych inwestycji, nadal dominować będą głównie

POPYT W UJĘCIU REGIONALNYM W 2019 R.



Źródło: Cushman & Wake

E-COMMERCE, POLSKA NA TLE EUROPY



Zródło: ONS, Ecommerce Foundation, Eurosender, Forrester Research, Savills

huby logistyczne zlokalizowane w rejonie Warszawy, Łodzi, Górnego Śląska, Wrocławia czy Poznania. Jednocześnie dalszy rozwój infrastruktury drogowej oraz ograniczona dostępność kadr w głównych aglomeracjach, determinują dynamiczny rozwój oferty magazynowej na mniejszych rynkach regionalnych, takich jak Trójmiasto, Lublin czy Rzeszów. Ponadto, inwestycje deweloperskie coraz częściej dotyczą nowych lokalizacji na rynkach wschodzących. Po Zielonej Górze, Opolu, Białymstoku i Kielcach, gdzie w ostatnich latach powstały już pierwsze obiekty klasy A, przyszedł czas na nowe jak np. Olsztyn, Legnica, Gorzów Wielkopolski czy Radom – komentuje Adrian Semaan, Research Consultant w Dziale Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych w Cushman & Wakefield Polska.

Poziom pustostanów z tendencją wzrostową

Od początku 2019 r. widoczny był stopniowy wzrost wskaźnika pustostanów. Savills podaje, że na jego koniec niewynajęta powierzchnia po raz pierwszy w historii przekroczyła milion m<sup>2</sup> (1,3 mln m<sup>2</sup>, 65% więcej niż przed rokiem). Przekłada się to na wzrost stopy pustostanów do poziomu 7,1%, czyli o 2,0 p.p. więcej niż przed rokiem (według BNP Paribas Real Estate Poland jest to wzrost o 2,3 p.p. do 7,4%). Jest to najwyższy wskaźnik odnotowany od 2013 r. Wyraźny wzrost dostępności powierzchni magazynowej na większości rynków regionalnych w Polsce potwierdza Cushman & Wakefield Polska. Według firmy na koniec IV kwartału 2019 r. około 1.4 mln m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej pozostawało niewynajęte, a wskaźnik pustostanów wzrósł o 2,5 pp. w ujęciu rocznym do

poziomu 7,5% całkowitych zasobów rynku magazynowego w Polsce. Najwyższy poziom pustostanów odnotowano w regionie Polski Centralnej (408 tys. m<sup>2</sup>), na Górnym Śląsku (249 tys. m<sup>2</sup>), w okolicach Warszawy (203 tys. m<sup>2</sup>) i na rynku poznańskim (po 202 tys. m<sup>2</sup>). Tymczasowa nadpodaż, odnotowana w Poznaniu, na Górnym Śląsku i w Polsce Centralnej, jest rezultatem inwestycji o charakterze spekulacyjnym,

odnotowano w regionie Polski Centralnej – 11,2% i na Górnym Śląsku – 8,2%. Na mniejszych rynkach największą dostępność powierzchni odnotowano w regionie Bydgoszczy i Torunia (8,1%), Trójmiasta (8,0%) oraz Krakowa (7,5%).

Zdaniem BNP Paribas Real Estate Poland, jeśli weźmie się pod uwagę rekordowo szybki przyrost nowej podaży w ostatnich latach, udział dostępnej powierzchni

RYNEK NADAL MA SIĘ BARDZO DOBRZE



Kamil Szymański,

dyrektor działu powierzchni magazynowych i przemysłowych w Savills

Rynek e-commerce rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie. Udział handlu internetowego w sprzedaży detalicznej wynosi 7,4%, a do 2022 r. może zwiększyć się do 10,1%. Póki co, plasujemy się w drugiej połowie stawki na tle innych krajów Europy i przypominamy pod tym względem Wielką Brytanię sprzed 10 lat. Rynek handlu elektronicznego w Polsce ma nadal ogromny potencjał i stanowi jedno z kluczowych źródeł popytu na powierzchnię magazynową. W ciągu ostatnich trzech lat tylko Amazon i Zalando wynajęły w naszym kraju łącznie ponad 700 tys m<sup>2</sup>.

Pomimo obaw związanych z czynnikami makroekonomicznymi (spowolnienie w Niemczech, wojna handlowa między St. Zjednoczonymi i Chinami), rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych w Polsce ma się bardzo dobrze. IV kwartał 2019 r. okazał się niezwykle aktywny. Wzrasta jednak poziom pustostanów i liczba budów spekulacyjnych. Tempo rozwoju rynku w najbliższym czasie zależeć będzie więc od tego, czy uda utrzymać się wysoki poziom popytu.

realizowanych w 2019 r. na większą skalę niż w latach poprzednich oraz relokacji kilku dużych najemców do nowych projektów, zrealizowanych w formule BTS.

Potwierdza to AXI IMMO i dodaje, że wzrost współczynnika powierzchni niewynajętej na koniec 2019 r. wyniósł 6,5%, co stanowi wzrost o 2 p.p. względem końca 2018 r. i jest najwyższym wynikiem od 5 lat. W kolejnych miesiącach trend ten zostanie utrzymany. Najwyższy poziom pustostanów

pozostaje wciąż na relatywnie niskim poziomie. Duża w tym zasługa projektów typu BTS oraz specyfiki całego segmentu, w którym obiekty w budowie wynajęte są średnio w 49%, a w momencie oddania do użytku są już często w całości zapełnione najemcami. Dodaje również, że najniższy odsetek niewynajętej powierzchni zanotowano wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, gdzie istniejące budynki są wynajęte w 100%. Niski poziom wskaźnika pustostanów odno-

towano także w regionach: Wschód (1,9%), Szczecin (2,9%) i Dolny Śląsk (3,2%).

## W czynszach był wzrost, ale jest stabilnie

W I połowie 2019 r. stawki bazowe wykazywały tendencję wzrostową, jednak pod koniec roku ustabilizowały się. Średnie stawki bazowe w obiektach typu *big-box* oscylowały w przedziale 2,9–3,8 euro/m<sup>2</sup>/m-c, co przekładało się na stawki efektywne pomiędzy 2,1 do 3,2 euro/m<sup>2</sup>/m-c. Nadal najniższe możliwe do uzyskania stawki czynszów były w regionie Poznań oraz okolicach Warszawy. Najdroższą lokalizacją pozostaje Warszawa miasto, gdzie stawki bazowe oscylują w przedziale 4,9–5,5 euro/m<sup>2</sup>/m-c. W najbliższych miesiącach stawki bazowe utrzymają się na stabilnym poziomie, natomiast efektywne będą wykazywały delikatną tendencję spadkową. Tak twierdzi AXI IMMO.

**W** ubiegłym roku oddano do użytku obiekty magazynowe o łącznej powierzchni 2,7 mln m<sup>2</sup>, czyli o 24% więcej niż w 2018 r., o czym można przeczytać w raporcie BNP Paribas Real Estate Poland. Uzyskany wynik stanowi absolutny rekord rocznego wolumenu nowej podaży na polskim rynku.

Niższa niż w 2018 r. dynamika cen w sektorze budowlanym oraz wysoka podaż wstrzymały trend wzrostowy czynszów na większości rynków regionalnych. Zdaniem Joanny Sinkiewicz z Cushman & Wakefield w 2019 r. nie odnotowaliśmy większych zmian w poziomie czynszów

## DUŻE OBIEKTY DLA HANDLU ELEKTRONICZNEGO



### Igor Roguski,

dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, BNP Paribas Real Estate Poland

W 2019 r. ukończono budowę kilku dużych obiektów, które w całości zajmą światowi liderzy branży handlu elektronicznego. Na szczególną uwagę zasługuje centrum logistyczne położone w Gliwicach dedykowane firmie Amazon. Na czterech kondygnacjach o łącznej powierzchni 210 tys. m<sup>2</sup> zatrudnienie znajdzie nawet tysiąc pracowników i niemal cztery tysiące robotów. Co ciekawe, nie była to jedyna inwestycja realizowana w Polsce dla amerykańskiego giganta e-commerce. W drugiej połowie 2019 r. zakończono pracę nad dwoma innymi obiektami, które – co prawda – pod względem powierzchni nie dorównują lokalizacji w Gliwicach, ale również imponują wielkością.

na większości rynków regionalnych. – *Nieznaczne wzrosty o około 0,10 euro/m<sup>2</sup>/m-c odnotowano na rynku warszawskim, gdzie dotyczyły wybranych, najlepszych lokalizacji na pograniczu strefy miejskiej i okolic. W tych obszarach odczuwalna zaczyna być ograniczona podaż większych arealów*

*we oferowane najemcom. W 2020 r. spodziewamy się utrzymania stawek bazowych czynszów za obiekty typu big-box na poziomie 2.50-3.80 euro/m<sup>2</sup>/m-c oraz spadku stawek efektywnych, które obecnie mieszczą się w zakresie od 2.00 do 3.20 EUR/m<sup>2</sup>/m-c w zależności od lokalizacji. Przy czym najniższe stawki możliwe są do uzyskania na rynkach Polski Centralnej oraz w Poznaniu, gdzie obserwujemy przejściową przewagę podaży nad popytem. W przypadku mniejszych modułów magazynowych typu SBU Cushman & Wakefield spodziewa się utrzymania stawek bazowych czynszów na poziomie 4.20-5,25 euro/m<sup>2</sup>/m-c.*

*gruntów inwestycyjnych, co spowodowało zwiększone zainteresowanie deweloperów mniejszymi działkami o pow. nawet ok. 2-3 ha (z przeznaczeniem pod projekty typu SBU lub dedykowane projekty typu BTS). To równocześnie przekłada się na wyższe ceny jednostkowe gruntu i warunki finanso-*

## 2020 z nowymi wyzwaniami

Rok 2020 to jeszcze wielka niewiadoma. Eksperti AXI IMMO mówią o możliwym spadku popytu na powierzchnie związanym z czynnikami makroekonomicznymi, takimi jak: przestoje w łańcuchach dostaw spowodowane rozprzestrzenieniem się koronawirusa, widoczny spadek produkcji wynikający ze spadku konsumpcji – zwłaszcza w Europie Zachodniej, niska dostępność pracowników przy jednoczesnych rosnących kosztach pracy.

Nowym trendem w 2020 r. będzie oddziaływanie zmian klimatycznych na rynek inwestycyjny, co podkreśla Colliers. Będą one miały wpływ na politykę inwestycyjną i przeprowadzane *due diligence*. Właściciele budynków staną się coraz bardziej narażeni na negatywne skutki zmian klimatu. W obliczu tych wyzwań, a także zaostrzających się przepisów w zakresie emisji dwutlenku węgla przez budynki, inwestorzy będą coraz większą wagę przywiązywać do ekologicznych rozwiązań stosowanych w budynkach, certyfikacji, a także ich właściwego zarządzania, aby jak najlepiej wpisywały się w politykę zrównoważonego rozwoju. No i nie ominiemy ich automatyzacja. |

Elżbieta Haber

## 2020 MOŻE BYĆ JESZCZE LEPSZY NIŻ 2019



### Monika Rajska-Wolińska,

partner zarządzająca Colliers International w Polsce

Rok 2019 był dla rynku nieruchomości komercyjnych w Polsce pod wieloma względami rekordowy: odnotowaliśmy blisko 150 transakcji (100 w 2018), których wartość osiągnęła 7,7 mld euro (w 2018: 7,2 mld euro). 2020 może być jeszcze lepszy – szacujemy dalszy wzrost płynności. Jest to związane z napływem kapitału inwestycyjnego spoza Europy, przede wszystkim z Bliskiego i Dalekiego Wschodu i Ameryki Północnej, o zróżnicowanym profilu ryzyka – od core/core+ (Korea Południowa, Chiny, potencjalnie Japonia, Kanada, Australia, Izrael) do value-add (Singapur, Filipiny, Malezja oraz Kanada i Izrael). Pojawiają się też nowi inwestorzy z Europy Środkowo-Wschodniej, przede wszystkim z Czech, Węgier i Słowacji.

Stopy kapitalizacji nieruchomości komercyjnych nadal będą pod presją zniżkową. Wynika to z dalszego napływu kapitału z zagranicy i związanej z tym rosnącej konkurencji między istniejącymi inwestorami, z rosnących cen nieruchomości w Europie Zachodniej, deficytu produktów inwestycyjnych na sprzedaż w Warszawie i miastach regionalnych, a także bieżącej nadpłynności zarządzających funduszami w związku z zebraniem kapitałem



**ColdChain**  
Poland

Równoległe z targami:



# IV Targi Chłodniczych Łańcuchów Dostaw i Logistyki w Temperaturze Kontrolowanej

21-23 KWIETNIA 2020

EXPO XXI WARSZAWA

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

Platforma łącząca  
świat logistyki  
z branżą  
spożywczą!

WIĘCEJ INFORMACJI: +48 574 707 201 [info@coldchain.pl](mailto:info@coldchain.pl)



Pod koniec 2019 r. Panattoni ogłosiło wejście na kolejny rynek na starym kontynencie. Po sukcesach w Polsce, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Czechach i Słowacji, Panattoni podjęło decyzję o ekspansji na Niderlandy (na zdjęciu: Panattoni Park w Northampton)

## PRAWIE 10 MILIONÓW METRÓW KWADRATOWYCH W EUROPIE

Dla Panattoni Europe, a tym samym dla sektora nieruchomości przemysłowych, rok 2019 r. był bardzo intensywny – popyt na magazyny osiągnął 3,75 mln m<sup>2</sup>, a zasoby powierzchni powiększyły się o 2,8 mln m<sup>2</sup>, z czego Panattoni dostarczyło blisko 60% (ponad 1,66 mln m<sup>2</sup>). Na koniec 2019 r. w budowie było 1,9 mln m<sup>2</sup>, w tym 877,4 tys. m<sup>2</sup> realizowanych przez Panattoni.

**Z**apotrzebowanie na powierzchnie magazynowe widzimy w każdym regionie, co przekłada się na wolumeny najmu. W Polsce, w 2019 r. podpisaliśmy umowy na blisko 1,3 mln m<sup>2</sup>, z czego tylko 12% (ok. 160,5 tys. m<sup>2</sup>) stanowiły przedłużenia. Największym zainteresowaniem cieszył się region Dolnego Śląska i to nie tylko Wrocław, gdzie uruchomiliśmy nowe parki: S5 Wrocław North Gate, Panattoni Park Wrocław XI, City Logistics Wrocław I, ale i Legnica. Niesłabnącą popularnością cieszył się również region Warszawy i okolic – to tu zainicjowaliśmy największą inwestycję w rejonie. Nowy obiekt A2 Warsaw Park będzie miał łączną powierzchnię 102,5 tys. m<sup>2</sup> i jest zlokalizowany obok Węzła Grodzisk Mazowiecki oraz autostrady A2. Wystartowały również takie projekty jak Panattoni Park Pruszków IV czy City Logistics Warsaw III – komentuje Marek Dobrzycki, Managing Director w Panattoni.

Najemcy Panattoni wybierali również Polskę Centralną czy region Poznania, ale dużą popularnością cieszyło się Trójmiasto, w którym deweloper zainicjował kolejne centra – Panattoni Park Gdańsk Airport o planowanej powierzchni ponad 107 tys. m<sup>2</sup> czy Panattoni Park Tricity North, a także Szczecin. Od nowych najmów huczało również na rynkach wschodzących – w To-

runiu, w Olsztynie, w Gorzowie Wielkopolskim, czy w Lublinie.

### Wielkie otwarcia 2019

Deweloper otworzył największy obiekt produkcyjny w swoim portfolio i największy zakład produkcyjny AGD w Europie – fabrykę zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego. Obiekt dedykowany przemysłowi

**D**eweloper otworzył największy obiekt produkcyjny w swoim portfolio i największy zakład produkcyjny AGD w Europie – fabrykę zmywarek BSH Sprzęt Gospodarstwa Domowego. Obiekt dedykowany przemysłowi 4.0 zajął 57 tys. m<sup>2</sup> i powstał w Łodzi, obok Central European Logistics Hub.

4.0 zajął 57 tys. m<sup>2</sup> i powstał w Łodzi – obok Central European Logistics Hub, którego realizacja zbliżyła się do półmetka z planowanej powierzchni 600 tys. m<sup>2</sup>. W sąsiedztwie fabryki znajduje się również Centrum Logistyczne BSH oraz powstający Panattoni Appliance Park, tworzone na potrzeby obiektu produkcyjnego BSH. Deweloper ukończył również budowę 100 tys m<sup>2</sup> centrum logistycznego dla Castorama Polska, czy

rekordowy obiekt magazynowy ze względu na powierzchnię podstawy budynku o metrażu ponad 123,3 tys. m<sup>2</sup> dla Leroy Merlin, a laboratoryjny sznyt realizacjom Panattoni nadała finalizacja pierwszego w Polsce obiektu producenta złożonej elektroniki m.in. dla firm z sektora obronnego, lotniczego, medycznego, motoryzacyjnego i telekomunikacyjnego. Panattoni zakończyło również budowę kolejnego obiektu dla firmy Amazon

o powierzchni ponad 60 tys. m<sup>2</sup> – centrum logistyki w Bolesławcu na Dolnym Śląsk. Jak komentuje Michał Samborski, Development Director w Panattoni – *To imponujące portfolio, ale najbardziej wyczekiwaną realizacją był rekordowy pod względem wielkości i funkcjonalności obiekt dla firmy Amazon w Gliwicach. Inwestycja o powierzchni ponad 210 tys. m<sup>2</sup> i czterech kondygnacjach, jest największym budynkiem firmy w kraju*

i została wyposażona w innowacyjną technologię Amazon Robotics.

Tworzenie nowych miejsc, zwłaszcza bliżej miast, jak w przypadku konceptu City Logistics lub w ich granicach, coraz częściej przyjmowało charakter inwestycji typu *brownfield*. Panattoni podejmowało się rewitalizacji obszarów pod nowe obiekty, wchodząc w trudne grunty, wymagające remediacji terenów i uruchomienia procedur wyburzania starych budynków i w ich miejsce budowania nowych, o lepszych parametrach ekologicznych. Tylko w 2018 i 2019 r. deweloper wydał na to 4 mln złotych, by móc zrealizować nowe inwestycje o wyższych parametrach technicznych, ale przede wszystkim – ekologicznych.

## Zrównoważony rozwój i ekologia

Panattoni od lat wprowadza do swoich obiektów rozwiązania ekologiczne, jednak pod tym względem rok 2019 był przełomowy. Deweloper opracował nową strategię zgodną z koncepcją zrównoważonego roz-



szczelność budynków, dzięki czemu zmniejszamy emisję spalin i dwutlenku węgla i jesteśmy w stanie zaoszczędzić nawet do 20% energii cieplnej potrzebnej do ogrzania budynku – komentuje Norbert Sumisławski Head of Project Management w Panattoni i dodaje: – Zgodnie z podjętymi założeniami inwestycje będą wyposażone w inteligentne systemy zarządzania budynkiem i miejsca do ładowania samochodów elektrycznych. Wykorzystana zostanie deszczówka do podlewania terenów zewnętrznych, a także do toalet. Zadbamy również o bioróżnorodność na terenie parków tj. domki dla bezkręgow-

Dlatego wszystkie obiekty wewnętrznie realizowane przez Panattoni w ramach konceptu City Logistics Parks wpisują się w założenia zielonej logistyki, redukując obciążenie środowiska transportem. Ponadto, deweloper zawsze wspiera klientów w realizacji ekologicznych obiektów i prowadzi zieloną politykę wewnątrz firmy – Obowiązkowo segregujemy śmieci, nasi pracownicy używają specjalnych kubków zamiast jednorazówek, a ostatnio wprowadzamy elementy polityki zero waste i upcyklingu szyjąc dla pracowników torby i saszetki z niepotrzebnych już naszych banerów – dodaje Michał Samborski.

**P**anattoni podejmowało się rewitalizacji obszarów pod nowe obiekty, wchodząc w trudne grunty, wymagające remediacji terenów i uruchomienia procedur wyburzania starych budynków i w ich miejsce budowania nowych, o lepszych parametrach ekologicznych.

woju i to na wielu poziomach. Pomimo, że parki Panattoni od kilku lat są poddawane rygorystycznej certyfikacji BREEAM na poziomie Good, to od 2020 r. wszystkie nowe centra dystrybucyjne będą ubiegać się o ocenę Very Good.

– Wyposażenie obiektów w oświetlenie LED już dawno stało się dla nas standardem, podobnie jak podwyższona izolacyjność ścian i dachów, a także

ców. Zwiększone zostaną nasadzenia drzew i krzewów, a także rośliny niewymagające koszenia tzw. łąki kwietne.

Należy również dodać, że skrócenie dróg dojazdów i czasu oczekiwania ciężarówek, a tym samym zmniejszenie emisji dwutlenku węgla, to również stawianie na ekologię, w tym przypadku procesów logistycznych. A to przede wszystkim odpowiada ich organizacja i optymalizacja.

Do najbardziej wyróżniających się inwestycji w Wielkiej Brytanii należą m.in. obiekt magazynowo-produkcyjny w Ipswich



## Numer jeden w Europie

Od początku działalności w Europie (Polska, Niemcy, Czechy, Słowacja i Wielka Brytania) Panattoni wybudowało 9,6 mln m<sup>2</sup>. Tym samym trzeci raz z rzędu firma znalazła się na szczycie listy największych europejskich deweloperów – ranking Top Property Developers 2019 magazynu Property EU. Marek Dobrzycki komentuje ten sukces: – Zawdzięczamy to wielkim realizacjom na wszystkich rynkach. Te najbardziej wyróżniające się w Wielkiej Brytanii inwestycje to m.in. obiekty magazynowo-produkcyjne w Ipswich, Derby czy Nottingham. W Niemczech zrealizowaliśmy parki dystrybucyjne m.in. we Frankfurcie, Stuttgarcie, czy Karlsruhe. Gigantyczny Panattoni Park Cheb o powierzchni blisko 300 tys. m<sup>2</sup> powstał z kolei w Czechach. W 2019 r. rozpoczęliśmy również inwestycje na Słowacji startując z Panattoni Park Kosice Airport o powierzchni 36 tys. m<sup>2</sup>.

## Kolejny rynek

Pod koniec 2019 r. Panattoni ogłosiło wejście na kolejny rynek na starym kontynencie. Po sukcesach w Polsce, Niemczech, Wielkiej Brytanii, Czechach i Słowacji, Panattoni podjęło decyzję o ekspansji na Niderlandy – drugi, największy rynek logistyczny w Europie po Niemczech. Czekamy na kolejne. |

Elżbieta Haber



## TRZECIE CENTRUM LOGISTYCZNE ZALANDO W POLSCE

20 lutego miało miejsce uroczyste otwarcie centrum logistycznego Zalando w Głuchowie pod Łodzią. Jest to już trzeci tego typu obiekt w Polsce wybudowany na potrzeby tej europejskiej platformy modowo-lifestyle'owej, ale pierwszy obsługiwany przez DHL Supply Chain.

**D**wa wcześniejsze powstały w Gardnie pod Szczecinem i w Olsztynku, przy czym ten ostatni zajmuje się realizacją zamówień Zalando Lounge i jest drugim na terenie Europy magazynem należącym do Zalando, który zajmuje się tego typu zamówieniami. To jednak było za mało i ze względu na rosnącą bazę klientów Zalando zdecydowało się na otwarcie kolejnego centrum logistycznego w Polsce. Obiekt będzie obsługiwał zamówienia głównie z Polski, Niemiec, Austrii i Czech.

### Jeden z największych obiektów logistycznych w Polsce

Centrum w Głuchowie o powierzchni 130 tys. m<sup>2</sup> to jeden z największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażony został – podobnie jak magazyn Zalando w Szczecinie – w najnowocześniejsze rozwiązania intralogistyczne, w tym dwie pięciopiętrowe wieże wysokiego składowania, które mogą pomieścić do kilkunastu milionów sztuk towaru. Wysoki poziom automatyzacji zapewniają cztery sortowniki marki „Optimus Sorters”, które sortują produkty pod konkretne zamówienie.

O wyborze Głuchowa jako lokalizacji dla centrum logistycznego Zalando w Polsce zdecydowały przede wszystkim: wysoki potencjał zatrudnienia, dobre położenie geograficzne i infrastruktura z bez-

pośrednim dostępem do dróg ekspresowych 1 i 12. Duży wpływ na decyzję miała również bardzo dobra współpraca z samorządem gminy Tuszyń, oparta na wzajemnym zaufaniu i szacunku dla regionu.

Centrum pod Łodzią jest piątą inwestycją zrealizowaną przez firmę Goodman dla Zalando w Europie, w tym drugą

w Zalando, który mówił: – *Wraz z ogólnym rozwojem Zalando, stale rośnie nasza sieć logistyczna. Cieszymy się, że dołącza do niej Głuchów, ponieważ wesprze nas w zaspokajaniu potrzeb naszych klientów. Wraz z naszym zaufanym partnerem – DHL – z pewnością będziemy kontynuować świadczenie najwyższej jakości*

**C**entrum w Głuchowie, mające powierzchnię 130 tys. m<sup>2</sup>, to jeden z największych obiektów logistycznych w Polsce. Wyposażony został w najnowocześniejsze rozwiązania intralogistyczne, w tym dwie pięciopiętrowe wieże wysokiego składowania.

w Polsce (po magazynie w Gardnie). Zarządzane jest przez zewnętrznego podwykonawcę DHL Supply Chain, który na potrzeby obsługi obiektu zatrudnia aktualnie około 1200 pracowników. W dłuższej perspektywie DHL Supply Chain zamierza stworzyć około 2500 miejsc pracy.

### Zadowoleni ze współpracy

Centrum swoją działalność rozpoczęło jeszcze w zeszłym roku, jednak na datę uroczystego otwarcia wyznaczono 20 lutego 2020 r. Przed symbolicznym przecięciem wstęgi przemawiał Neil Bennett, Director Warehouse Operations

usług, które nasi klienci już poznali i których od nas oczekują.

Odpowiedział mu Andries Retief, CEO DHL Supply Chain Central i Eastern Europe: – *Jesteśmy niezwykle dumni z faktu, że Zalando powierzyło nam obsługę swojej operacji w Głuchowie. Cieszymy się, że możemy wspierać naszego klienta w rozwoju i umożliwiać realizowanie strategii. Konsekwentnie koncentrujemy się na zapewnieniu najwyższej jakości usług i wyjątkowej jakości Zalando poprzez inwestowanie w naszych ludzi i procesy. Zawsze pamiętamy o tym, że sukces naszej współpracy z Zalando znajduje odzwierciedlenie w zadowoleniu klienta końcowego.*

EH



22 - 23 kwietnia 2020  
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne

expo **silesia**

www.exposilesia.pl

# TRANSPORTEX



## Targi Transportu i Spedycji

### WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE:

#### PANEL DYSKUSYJNY

„Finansowanie inwestycji  
w transporcie i spedycji”

 Akademia WSB

#### KONFERENCJA

„Efektywne i skuteczne zarządzanie  
firmą transportową w 2020 roku”

 SRW

SZKOLENIA  
ROZLICZENIA  
WDROŻENIA

#### SZKOLENIE

„4 filary transportu  
międzynarodowego  
– transport drogowy, morski,  
lotniczy i kolejowy”

 **bbats.pl**  
BBA TRANSPORT SYSTEM

#### WARSZTAT

„Optymalizacja procesów  
z wykorzystaniem  
narzędzi KAIZEN”

 **KAIZEN**<sup>™</sup>  
INSTITUTE

**Wstęp  
bezpłatny  
po rejestracji  
on-line!**

# TRANSPORTEX – droga do sukcesu!

www.tslexpo.pl

Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz

tel.: + 48 510 031 658 | e-mail: karolina.luszcz@exposilesia.pl

*Punkty karne w Niemczech przedawniają się w różnym czasie: za przestępstwa administracyjne po 2 lub 2,5 roku, za poważne wykroczenia po 2–5 latach, za przestępstwa po 5 latach, a za przestępstwa związane z cofnięciem prawa jazdy po 10 latach*

# NIEMIECKI A POLSKI SYSTEM PRYZNAWANIA PUNKTÓW KARNYCH

Uczestnicy ruchu drogowego, którzy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami, w momencie naruszenia norm dotyczących zasad tego ruchu muszą liczyć się z ewentualnymi konsekwencjami. Nierzadko nie kończy się jedynie na mandacie i karze finansowej – grzywnie, ale również na dodatkowej sankcji w postaci zatrzymania prawa jazdy lub też uprawnień do kierowania pojazdem/pojazdami.

Rodzaj kary oraz ilość punktów karnych będą zależały od tego, czy posiadacz prawa jazdy dopuścił się wykroczenia drogowego lub przestępstwa w ruchu drogowym, co wynika z Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego. Aktualnie, dla wybranych grup kierowców obowiązuje maksymalna możliwa ilość punktów karnych, która zależy od czasu posiadania uprawnień do kierowania pojazdami.

## Polski a niemiecki system punktowy

Nasze krajowe zasady, różnią się w sposób znaczący od innych krajów, w tym u naszego zachodniego sąsiada, gdyż w Niemczech, od 1 maja 2014 r. funkcjonuje zmieniony system punktowy. Podstawową różnicą, która jest zauważalna w porównaniu do polskiego systemu jest ta, że posiadacz prawa jazdy, oprócz kary grzywny i przyznaniu określonej ilości punktów karnych, w Niemczech powinien liczyć się z obowiązkowym, czasowym zatrzymaniem prawa jazdy w sytuacji popełnienia poważnego uchybienia przepisów w zakresie ruchu drogowego.

Czasowe zatrzymanie prawa jazdy jest bardzo często błędnie interpretowane i utożsamiane z cofnięciem uprawnień. Ustawodawca naszego zachodniego sąsiada uznał, że wobec popełnienia poważnych naruszeń w ruchu drogowym, oprócz kary grzywny i przyznania określonej liczby punktów karnych, właściwym będzie czasowe wstrzymanie możliwości prowadzenia pojazdu. Kwestie czasowego zatrzymania prawa jazdy w Niemczech reguluje ustawa o ruchu drogowym (StVG), w myśl której zgodnie z art. 25 ust. 2a, kierowcy mają możliwość zastosowania tzw. czteromiesięcznego okresu związanego

z wyborem czasu trwania zakazu prowadzenia pojazdu. W praktyce oznacza to, że kierowca może określić czas, kiedy opisywana sankcja będzie obowiązywać. Wybór ten powinien jednak nastąpić w ciągu najbliższych czterech miesięcy po okresie uprawomocnienia się nałożonej kary.

Okres zakazu jazdy rozpoczyna się w momencie otrzymania dokumentu potwierdzającego posiadanie uprawnień do kierowania przez właściwy organ. Kierowca nie może jednak skorzystać z tej zasady, jeżeli wcześniej, na przestrzeni 24 miesięcy, otrzymał zakaz prowadzenia pojazdów. W takim przypadku początek zakazu prowadzenia pojazdu zależy od mocy prawnej sankcji karnej. W naszym kraju, cofnięcie uprawnień może nastąpić między innymi po przekroczeniu maksymalnej ilości punktów karnych – odpowiednio 24 i 20. Liczba 20 punktów jest przewidziana dla kierowcy, który w okresie pierwszego roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy, został prawomocnie ukarany za naruszenie przepisów ruchu drogowego, jak również stwierdzenia na podstawie prawomocnych wyroków, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub też popełnił trzy określone naruszenia w kodeksie wykroczeń, przekraczając dopuszczalną prędkość o ponad 30 km/godz. Punkty są anulowane po pierwszym roku od dnia naruszenia, o ile przed upływem tego okresu kierowca nie dopuścił się wykroczeń, które spowodowałyby przekroczenie 24 lub 20 punktów. Punkty karne w Niemczech przedawniają się w różnym czasie: za przestępstwa administracyjne po 2 lub 2,5 roku, za poważne wykroczenia po 2–5 latach, za przestępstwa po 5 latach, a za przestępstwa związane z cofnięciem prawa jazdy po 10 latach. Wszystkie punkty karne przyznane kierowcom ewidencjonowane są przez Urząd Federalny we Flensburgu.

*W przypadku ciężarówek, autobusów i innych pojazdów użytkowych na drogach, w Niemczech obowiązują inne kary dyscyplinujące niż w przypadku kierowców samochodów tzw. „lekkich”. Wykroczenia, są traktowane bardziej surowo przez niemieckiego ustawodawcę w przypadku ciężarówek*



Fot. Mercedes-Benz

## Szkolenie reedukacyjne

Osoba wpisana do ewidencji kierowców może na własny koszt wziąć udział w szkoleniu, co pozwoli na zmniejszenie liczby punktów maksymalnie o 6 za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Nie dotyczy to jednak uczestników ruchu drogowego w okresie pierwszego roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy. Krajowy ustawodawca ograniczył częstotliwość udziału w szkoleniu reedukacyjnym do jednego w ciągu sześciu miesięcy, przy czym uczestnicy nie mogą posiadać więcej niż 24 punkty karne. Podobne rozwiązanie obowiązuje w Niemczech, z tym wyjątkiem, że uczestnik szkolenia w zakresie stosowania przepisów dotyczących prowadzenia pojazdu po jego ukończeniu zmniejszy ilość punktów tylko o jeden, a samo odbycie takiego szkolenia nie jest możliwe częściej niż co pięć lat. Ponadto, możliwość uczestniczenia w szkoleniu dotyczy kierowców którzy zgromadzili nie więcej niż 5 punktów karnych – w Niemczech maksymalnie można otrzymać 8, a jednorazowo 3 punkty karne.

## System samokontroli

Każdy kierowca w Niemczech, aby nie utracić uprawnień do kierowania pojazdami w wyniku przekroczenia maksymalnej liczby punktów karnych, ma możliwość zweryfikowania ilości posiadanych punktów i wdrożenia osobistego postępowania naprawczego. Wprowadzony system samokontroli, który na podobnych zasadach funkcjonuje w naszym kraju, z pewnością jest narzędziem przyczyniającym się do poprawy bezpieczeństwa. W Polsce administratorem punktów, który prowadzi ewi-

**W** Niemczech posiadacz prawa jazdy, oprócz kary grzywny i przyznaniu określonej ilości punktów karnych, powinien liczyć się z obligatoryjnym, czasowym zatrzymaniem prawa jazdy w sytuacji popełnienia poważnego uchybienia przepisów w zakresie ruchu drogowego.

dencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego jest Policja. Określone mu naruszeniu przypisuje się właściwą liczbę punktów w skali od 0 do 10. W przypadku przekroczenia dozwolonej liczby punktów, administrator z urzędu kieruje właściwe zawiadomienie, na podstawie którego wydana zostanie decyzja administracyjna o skierowaniu kierowcy na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w formie egzaminu państwowego. Kierowca pro-

wadzący pojazd w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, powinien spodziewać się decyzji o skierowaniu na badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu. Ta sama zasada jest stosowana w sytuacji, kiedy kierowca przekroczy liczbę 24 punktów – otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego, a także gdy w okresie próbnym popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz jeżeli będzie uczestnikiem wypadku drogowego, w następstwie którego inna osoba poniesie śmierć lub dozna obrażeń, o których mowa w art. 156 § 1 lub art. 157 § 1 Kodeksu karnego.

## Kary dla kierowców ciężarówek

W przypadku ciężarówek, autobusów i innych pojazdów użytkowych na drogach, w Niemczech obowiązują inne kary dyscyplinujące niż w przypadku kierowców samochodów tzw. „lekkich”. Wykroczenia,

**W**ażną i oczekiwaną od dawna zmianą krajowego systemu jest wprowadzenie nieuchronności poniesienia kary w przypadku naruszenia obowiązujących zasad ruchu drogowego.

jak np. przekroczenie prędkości lub inne naruszenia StVO w katalogu kar dla „ciężarówek” są traktowane bardziej surowo przez niemieckiego ustawodawcę. Uznano, że na kierowcy pojazdu ciężarowego, czy autobusu spoczywa większa odpowiedzialność, ponieważ popełnione przez niego wykroczenie w ruchu drogowym może nieść bardziej dotkliwe skutki dla innych uczest-

ników. Dla przykładu, przekroczenie prędkości w terenie miejskim ponad 60 km/h będzie skutkowało grzywną rzędu 680 euro, 2 punktom karnym i 3 miesięcznemu zakazowi prowadzenia pojazdów. W przypadku pojazdu „lekkiego” – sankcje różnią się jedynie wysokością grzywny, która wynosi 480 euro (w przedziale 61-70 km/h). Zignorowanie znaku drogowego 277 StVO (zakaz wyprzedzania ciężarówek powyżej 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej pojaz-



Emil Nagrodzki

du) odpowiada grzywnie w wysokości 70 euro oraz jednemu punktowi karnemu, a wyprzedzanie pojazdem powyżej 7,5 t, pomimo że widoczność jest ograniczona z powodu mgły, śniegu lub deszczu i była mniejsza niż 50 m, będzie skutkowała man-



Fot. Pixello

*W przypadku nałożenia kary za wykroczenie drogowe, wobec którego uczestnik ruchu drogowego ma wątpliwości co do jego popełnienia, warto skorzystać z systemu odwoławczego obowiązującego w danym kraju*

datem wynoszącym 120 euro i jednym punktem karnym. Przejazd na czerwonym świetle jest obok przekraczania prędkości prawdopodobnie najczęstszym wykroczeniem w ruchu drogowym. Dla przykładu – w Niemczech przejazd na świetle, które było czerwone przez ponad 1 sekundę wiąże się z karą grzywny w wysokości 200 euro oraz miesięcznym zatrzymaniem uprawnień do kierowania pojazdami. W opisywanym przypadku skala sankcji

**K**westie czasowego zatrzymania prawa jazdy w Niemczech reguluje ustawa o ruchu drogowym (StVG), w myśl której zgodnie z art. 25 ust. 2a, kierowcy mają możliwość zastosowania tzw. czteromiesięcznego okresu związanego z wyborem czasu trwania zakazu prowadzenia pojazdu.

może też wzrosnąć w zależności od tego, czy popełnienie naruszenia związane było z wystąpieniem niebezpieczeństwa w ruchu drogowym lub uszkodzeniem mienia. W takich przypadkach czyn będzie odmiennie kwalifikowany i sankcjonowany.

## Potrzeba zaostrożenia przepisów

Podsumowując opisane w sposób ogólny systemy dyscyplinowania uczestników ruchu drogowego, uzasadnione wydaje się stanowisko o konieczności zmian w polskim systemie, m.in. w zakresie podniesienia wartości kar, co tylko pozornie wpłynie na oczekiwany wzrost bezpieczeństwa. Istotną i oczekiwaną od dawna zmianą krajowego systemu jest wprowadzenie nieuchronności poniesienia kary w przypadku

drogowym. Wobec obowiązujących surowych sankcji, niemieckie organy zaobserwowały próby wskazania innych osób kierujących pojazdem, niż te, które faktycznie popełniły wykroczenie drogowe ujawnione za pomocą fotoradaru. Ujawnienie takiego procederu wiąże się ze znacznie poważniejszymi konsekwencjami, a mimo to takie

Po wielu latach nakładania kar za łamanie ww. zakazu, Wyższy Sąd Okręgowy (OLG) w Kolonii wydał orzeczenie wskazując, że znaki drogowe w opisywanym miejscu były niejednoznaczne w zakresie informowania kierujących o obowiązujących zasadach ruchu drogowego, w tym o ograniczeniu w ruchu pojazdów o wyższej wartości DMC niż 3,5 t., przez co wprowadzały kierujących w błąd, w wyniku czego wielu z nich nie było w stanie zmienić kierunku jazdy i zastosować się do obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Orzeczenie to również wskazało, że wobec naruszenia przepisów w powyższym zakresie, organ nakładał kary grzywny nieproporcjonalnie wysokie do stopnia zawinienia (500 euro).

Fot. GDDKiA



*W Polsce, w przypadku przekroczenia dozwolonej liczby punktów, administrator z urzędu kieruje właściwe zawiadomienie, na podstawie którego wydana zostanie decyzja administracyjna o skierowaniu kierowcy na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w formie egzaminu państwowego*

Fot. Freepick



*W Niemczech utrata prawa jazdy jest związana z koniecznością wykonania testu MPU tzw. idiotentestu, którego za pierwszym razem nie może zdać średnio ponad połowa jego uczestników*

naruszenia obowiązujących zasad ruchu drogowego. Niestety, obecnie sankcje nie są współmierne do skali popełnianych wykroczeń, przez co nieliczni kierowcy przestrzegają obowiązujących przepisów prawa. W przypadku Niemiec utrata prawa jazdy jest bardziej kłopotliwa, jeżeli konieczne jest wykonanie testu MPU tzw. idiotentestu, którego za pierwszym razem nie może zdać średnio ponad połowa jego uczestników. Przeważnie taki test wymagany jest w przypadku stwierdzenia prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu lub środków podobnie działających, jak również po przekroczeniu wymaganej liczby punktów karnych za naruszenia przepisów w ruchu

postępowanie nie jest odosobnione. Dość powszechnym jest również odzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami przez obywateli niemieckich w Czechach oraz w naszym kraju. W tym przypadku koniecznym jest spełnienie wielu wymagań, między innymi należy przez co najmniej sześć miesięcy w roku kalendarzowym mieć stałe miejsce zamieszkania w kraju, w którym chce się uzyskać prawo jazdy. Odmienne stanowisko do niemieckich organów kontrolnych, które nie honorowały tak wydanych uprawnień, miał TSUE, który orzekł, że poszczególne kraje UE muszą uznać je za ważne i obowiązujące.

## Wzmożona czujność w trakcie przewozów

W przypadku nałożenia kary za wykroczenie drogowe, wobec którego uczestnik ruchu drogowego ma wątpliwości, co do jego popełnienia, warto skorzystać z systemu odwoławczego obowiązującego w danym kraju, np. w Niemczech. Za przykład może posłużyć choćby systemy barier na moście autostrady A1 w Kolonii (Leverkusen), gdzie obowiązuje zakaz poruszania się dla pojazdów powyżej 3,5t DMC.

Obecnie podobny przypadek ma miejsce w Moguncji, na autostradzie A66, na moście Salzachtalbrücke, chociaż nie ma informacji o masowym nakładaniu kar za złamanie zakazu ruchu w tym miejscu. W tym przypadku, ze względu na wykonywane prace naprawcze, droga momentami jest całkowicie zamykana, dlatego nie pozostaje nic innego jak wzmożenie czujności podczas realizacji przewozów tym odcinkiem drogi. Uzasadnione będzie przed ostatecznym przyjęciem kary, np. w postaci grzywny, punktów karnych i czasowego wstrzymania uprawnień do kierowania pojazdami, aby każdy przypadek rozważyć indywidualnie, a w razie wątpliwości zweryfikować ewentualne dalsze procedowanie w sprawie. Wsparcie ekspertów i przygotowanie odpowiedniej dokumentacji może okazać się niezbędne. Ekspersi OCRK dzięki doświadczeniu i znajomości przepisów pomogą znaleźć rozwiązanie, które będzie korzystne dla przedsiębiorcy i pozwoli uniknąć ewentualnej kary. |

*Emil Nagrodzki,  
ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP*

**OCRK** / **INELO**

źródło: <https://www.bussgeldkatalog.org/lkw/>



**iuridica**  
kancelaria prawna

Usprawnieniem w bieżącym funkcjonowaniu spółki jest odformalizowanie i elektroniczna podejmowania uchwał przez akcjonariuszy – uchwały mogą być podejmowane na zgromadzeniu akcjonariuszy lub poza zgromadzeniem, na piśmie lub przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej

Fot. Fotolia

## PROSTA SPÓŁKA AKCYJNA, CZY DOBRA DLA TRANSPORTU?

W polskim systemie prawnym po raz pierwszy od kilkudziesięciu lat pojawi się nowy rodzaj spółki – prosta spółka akcyjna. Co prawda, termin wejścia w życie przepisów dotyczących prostej spółki akcyjnej prawdopodobnie przesunie się na marzec 2021 r. (co jest konsekwencją odroczenia wprowadzenia elektronicznego postępowania rejestrowego), ale warto by przedsiębiorcy transportowi przyjrzeni się nowej możliwości prowadzenia swojego biznesu.

**N**owym rodzajem spółki kapitałowej ma być odpowiedzią na współczesne potrzeby przedsiębiorców, w szczególności zajmujących się w ramach prowadzonej działalności gospodarczej nowymi technologiami oraz działalnością innowacyjną, poprzez odformalizowanie zasad funkcjonowania organów spółki i zwiększenie wykorzystania w działalności spółki narzędzi informatycznych i środków komunikacji elektronicznej.

Jak czytamy na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju: *prosta spółka akcyjna to połączenie cech spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (stosunkowo proste i mało kosztowne założenie, funkcjonowanie i likwidacja spółki) z zaletami spółki akcyjnej*. Celem ustawy wprowadzającej prostą spółkę akcyjną jest wzmocnienie rozwoju *startupów* w Polsce, zwiększenie ich konkurencyjności oraz zahamowanie eksportu polskich pomysłów za granicę. Z tej spółki mogą skorzystać jednak wszyscy przedsiębiorcy, z wyjątkiem prowadzących działalność

o wielkich rozmiarach i działalności poddanych regulacjom szczególnym. W dalszej części artykułu omówione zostaną podstawowe cechy prostej spółki akcyjnej, a także podobieństwa i różnice

przez jedną lub więcej osób w każdym celu prawnie dopuszczalnym, chyba że ustawa stanowi inaczej. Do powstania prostej spółki akcyjnej wymaga się zawarcia umowy spółki, ustanowienia or-

**D**o powstania prostej spółki akcyjnej wymaga się zawarcia umowy spółki, ustanowienia organów wymaganych przez ustawę lub umowę spółki oraz wniesienia przez akcjonariuszy wkładów na pokrycie kapitału akcyjnego, co najmniej w kwocie 1 złoty.

w stosunku do istniejących w polskim systemie prawnym spółki z ograniczoną odpowiedzialnością oraz spółki akcyjnej.

### Utworzenie prostej spółki akcyjnej

Zgodnie z art. 3001 § 1 k.s.h. prosta spółka akcyjna może być utworzona

przez jedną lub więcej osób w każdym celu prawnie dopuszczalnym, chyba że ustawa stanowi inaczej. Do powstania prostej spółki akcyjnej wymaga się zawarcia umowy spółki, ustanowienia organów wymaganych przez ustawę lub umowę spółki oraz wniesienia przez akcjonariuszy wkładów na pokrycie kapitału akcyjnego, co najmniej w kwocie 1 złoty. Umowa prostej spółki akcyjnej powinna być zawarta w formie aktu notarialnego, ustawa przewiduje jednak także możliwość elektronicznej rejestracji spółki w trybie S-24. Ograniczeniem rejestracji elektronicznej, tak jak w przypadku spół-

ki z ograniczoną odpowiedzialnością, jest wniesienie wyłącznie wkładów pieniężnych na pokrycie akcji pierwszej emisji. Bez wątplenia dużym uproszczeniem w przypadku zakładania prostej spółki akcyjnej jest brak konieczności wniesienia przed rejestracją spółki wkładów ponad minimalną wysokość kapitału akcyjnego (jeden złoty), w stosunku zaś do spółki z ograniczoną odpowiedzialnością kodeks spółek handlowych wymaga wniesienia wszystkich wkładów przed rejestracją spółki, minimalna wysokość wkładów to natomiast 5.000 zł. Ustawa wprowadzająca prostą spółkę akcyjną nie wprowadza w stosunku do tej spółki zasady surowości umowy spółki, która to zasada obowiązuje w stosunku do spółki akcyjnej i oznacza, iż postanowienia statutu mogą być inne niż przewidziane w ustawie tylko wówczas, gdy przepis ustawy wyraźnie to dopuszcza. Niewątpliwymi zaletami prostej spółki akcyjnej są: odformalizowanie procedury utworzenia spółki i niska wysokość kapitału akcyjnego.

## Struktura majątkowa, prawa udziałowe, ochrona praw wierzycieli

Uregulowania dotyczące struktury majątkowej prostej spółki akcyjnej stanowią swoiste novum w porównaniu do przepisów regulujących spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością oraz spółkę akcyjną. Poza wspomnianym już „symbolicznym” kapitałem akcyjnym w kwocie 1 zł, przepisy nie przewidują minimalnej wartości nominalnej praw udziałowych w prostej

za wkłady pieniężne lub niepieniężne, zaś wkładem niepieniężnym na pokrycie akcji może być wszelki wkład mający wartość majątkową, w szczególności świadczenie pracy lub usług. Wkłady winny zostać wniesione w ciągu 3 lat od wpisu spółki do rejestru. Akcje prostej spółki akcyjnej nie mają formy dokumentu, lecz występują w formie zdematerializowanej, podlegają zarejestrowaniu w rejestrze akcjonariuszy, a ich zbycie następuje w formie dokumentowej, a więc także w formie e-maila. Akcje prostej spółki akcyjnej nie będą przedmiotem obrotu na giełdzie. Ustawodawca wprowadził również uproszczoną formę rejestru akcjonariuszy, który prowadzony jest w postaci elektronicznej, a może mieć formę rozproszonej i zdecentralizowanej bazy danych.

Przepisy kodeksu spółek handlowych regulują także instrumenty ochrony wierzycieli spółki. Ustawa wprost zakazuje wypłat zagrażających wypłacalności spółki oraz świadczeń spełnianych przez spółkę na rzecz akcjonariusza, które nie odpowiadają wartości godziwej świadczenia wzajemnego. Przepisy przewidują również obowiązek posiadania rezerwy na pokrycie strat w postaci zasilenia kapitału akcyjnego, przeznaczając na ten



Patrycja Wróblewska

## Organy prostej spółki akcyjnej

Ustawodawca przewidział również dużą swobodę w zakresie możliwości wyboru modelu struktury organizacyjnej spółki. W prostej spółce akcyjnej ustanawia się zarząd albo radę dyrektorów, umowa spółki może zaś przewidywać, że oprócz ustanowienia zarządu w spółce należy również ustanowić radę nadzor-

**C**elem ustawy wprowadzającej prostą spółkę akcyjną jest wzmocnienie rozwoju startupów w Polsce, zwiększenie ich konkurencyjności oraz zahamowanie eksportu polskich pomysłów za granicę. Z tej spółki mogą skorzystać jednak wszyscy przedsiębiorcy.



*Za skorzystaniem z tej formy działalności w branży transportowej i spedycyjnej przemawia uproszczony w stosunku do innych spółek proces zakładania, prowadzenia i rozwiązania spółki, szerokie wykorzystanie komunikacji elektronicznej w procesach decyzyjnych, niska wysokość kapitału, czy też wyłączenie odpowiedzialności wspólników*

Fot. viatOLL

spółce akcyjnej, zmiana wysokości kapitału, w przeciwieństwie do pozostałych dwóch spółek kapitałowych, nie wymaga zaś zmiany umowy spółki. Akcje prostej spółki akcyjnej są obejmowane w zamian

cel co najmniej 8% zysku za dany rok obrotowy, jeżeli kapitał ten nie osiągnął 5% sumy zobowiązań spółki wynikającej z zatwierdzonego sprawozdania finansowego za ostatni rok obrotowy.

czą. Zarząd prowadzi sprawy spółki i reprezentuje ją na zewnątrz, a składa się z jednego albo większej liczby członków. Rada nadzorcza jest natomiast, w przeciwieństwie do spółki akcyjnej (a także częściowo w przeciwieństwie do spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, gdzie w przypadku gdy kapitał zakładowy spółki jest wyższy niż 500 tys. zł, a wspólników jest więcej niż 25, rada nadzorcza jest obligatoryjna), w pełni fakultatywna. Rada nadzorcza sprawuje stały nadzór nad działalnością spółki, nie ma prawa do wydawania zarządowi wiążących poleceń dotyczących prowadzenia spraw spółki. Niewątpliwym usprawnieniem w bieżącym funkcjonowaniu spółki jest odformalizowanie i elektroniczacja podejmowania uchwał przez akcjonariuszy – uchwały mogą być podejmowane na zgromadzeniu akcjonariuszy lub poza zgromadzeniem, na piśmie lub przy wykorzystaniu

środków komunikacji elektronicznej. Ograniczono znacznie także formalizm zwoływania zgromadzeń akcjonariuszy – zwołanie zgromadzenia akcjonariuszy nastąpić może za pośrednictwem korespondencji mailowej, nie ma wymogu rejestracji uczestnictwa na zgromadzeniu ani też protokolowania obrad zgromadzenia przez notariusza. Możliwe jest także uczestniczenie w zgromadzeniu akcjonariuszy przy użyciu środków porozumiewania się na odległość, jeżeli pozwala na to umowa spółki, co obejmuje w szczególności transmisję obrad walnego zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

## Rozwiązanie prostej spółki akcyjnej

Kolejne z uproszczeń odnosi się do zakończenia działalności prostej spółki akcyjnej. Ustawodawca skrócił bowiem, w porównaniu do innych spółek, czas

**W** prostej spółce akcyjnej ustanawia się zarząd albo radę dyrektorów, umowa spółki może zaś przewidywać, że oprócz ustanowienia zarządu w spółce należy również ustanowić radę nadzorczą.

potrzebny na przeprowadzenie likwidacji spółki, przewidując jedno ogłoszenie o likwidacji i 3 miesiące na zgłaszanie roszczeń przez wierzycieli.

W przeciwieństwie do spółki akcyjnej i spółki z ograniczoną odpowiedzialnością



*Dużym uproszczeniem w przypadku zakładania prostej spółki akcyjnej jest brak konieczności wniesienia przed jej rejestracją wkładów ponad minimalną wysokość kapitału akcyjnego – jeden złoty. Jej zaletami są: odformalizowanie procedury utworzenia spółki i niska wysokość kapitału akcyjnego*

większością  $\frac{3}{4}$  głosów, przy obecności akcjonariuszy posiadających co najmniej  $\frac{1}{2}$  ogólnej liczby akcji. O możliwości przejęcia majątku spółki przez jednego z akcjonariuszy finalnie decyduje sąd

wspólników. Z drugiej strony, przepisy regulujące prostą spółkę akcyjną są dość zawite, a obszerne regulowanie może sprawiać problemy dla przedsiębiorców. Minimalny kapitał w wysokości 1 zł daje pole do nadużyć i może stanowić zachętę dla nieuczciwych przedsiębiorców, którzy szybko będą likwidować spółki. Jako wadę prostej spółki akcyjnej wymienia się też brak granic uprzywilejowania dla akcji, co może prowadzić do pozbawienia jednego z akcjonariuszy realnego wpływu na działanie spółki. Wydaje się, iż dopiero

**U** mowa prostej spółki akcyjnej powinna być zawarta w formie aktu notarialnego, ustawa przewiduje jednak także możliwość elektronicznej rejestracji spółki w trybie S-24.

rejestracyjny, biorąc pod uwagę interes pozostałych akcjonariuszy i wierzycieli.

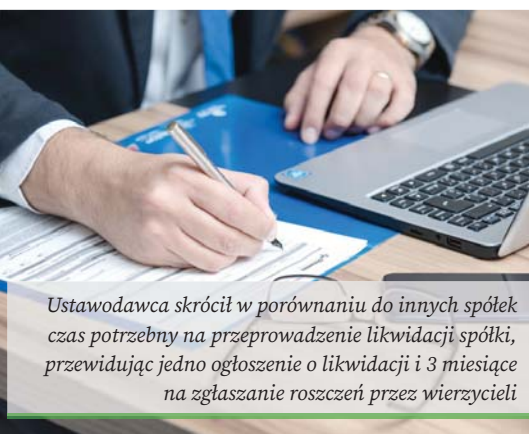
## Prosta spółka akcyjna w branży transportowej i spedycyjnej

Głównym celem wprowadzenia do polskiego porządku prawnego prostej spółki akcyjnej było wzmocnienie rozwoju w Polsce *startupów* i firm zajmujących się branżą nowych technologii, jednak nowy typ spółki może być z powodzeniem wykorzystywany także do prowadzenia innych działalności. Z pewnością za skorzystaniem z tej formy działalności w branży transportowej i spedycyjnej przemawia uproszczony w stosunku do innych spółek proces zakładania, prowadzenia i rozwiązania spółki, szerokie wykorzystanie komunikacji elektronicznej w procesach decyzyjnych, niska wysokość kapitału, czy też wyłączenie odpowiedzialności

czas pokaże, czy przedsiębiorcy z branży TSL będą chętnie korzystać z tego nowego typu spółki.

Wprowadzenie do polskiego porządku prawnego nowego typu spółki, będącej połączeniem elementów właściwych dla spółki z ograniczoną odpowiedzialnością oraz spółki akcyjnej, cechującej się jednocześnie zmniejszeniem formalności związanych z jej zakładaniem oraz nowoczesnym mechanizmem ochrony wierzycieli spółki należy ocenić pozytywnie. Podobne rozwiązania występują już bowiem w innych europejskich państwach, co w dobie udziału polskich przedsiębiorców w wewnętrznym rynku Unii Europejskiej przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności naszego kraju na arenie międzynarodowej, a także ułatwi przedsiębiorcom prowadzenie działalności gospodarczej na obszarze kraju. |

Patrycja Wróblewska  
Kancelaria Prawna Iuridica  
[www.iuridica.com.pl](http://www.iuridica.com.pl)



*Ustawodawca skrócił w porównaniu do innych spółek czas potrzebny na przeprowadzenie likwidacji spółki, przewidując jedno ogłoszenie o likwidacji i 3 miesiące na zgłaszanie roszczeń przez wierzycieli*

brak jest sztywnego terminu, przed upływem którego nie można dokonać podziału majątku spółki. Dodatkowo, możliwe będzie również rozwiązanie spółki bez przeprowadzenia likwidacji w drodze przejęcia majątku spółki przez oznaczonego akcjonariusza, na podstawie uchwały walnego zgromadzenia podjętej



Fot. Scania

Większość polis OCP nie zawiera rozszerzenia ochrony o szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa. W tych polisach, w których ryzyko to jest włączone do ubezpieczenia, limit odpowiedzialności wynosi zazwyczaj 20 tys., 25 tys. lub 50 tys. PLN.

# POLISA OCP. KUPUJEMY CZY UBEZPIECZAMY SIĘ?

Przepisy prawa przewozowego zakładają dość szeroką odpowiedzialność przewoźnika. Prowadzenie takiej działalności jednak nie wiąże się tylko z ryzykiem wynikającym z wykonywania przewozów drogowych. Wiąże się z ryzykiem wynikającym z zawierania przez przewoźników kiepskich ubezpieczeń, które w wielu przypadkach nie gwarantują wypłat odszkodowań. Aby polisa OCP chroniła od szkód, które mogą być skutkiem działalności przewoźnika, musi gwarantować ochronę za te szkody. W przeciwnym razie polisa OCP będzie tylko kosztownym i bezużytecznym kawałkiem papieru.

**C**zy polisa OCP jest jedynie „przepustką” do pozyskiwania zleceń transportowych? Jaką powinny pełnić funkcję ubezpieczenia OCP? Czego najczęściej nie obejmują polisy OCP? Jak powinno wyglądać ubezpieczenie OCP, które da gwarancję ochrony?

Sprawdźmy, których ryzyk najczęściej brakuje w rynkowych polisach OCP i jakie jest w tym zakresie podejście Kancelarii Brokerskiej CDS.

## Rażące niedbalstwo – jego brak to główna wada polis OCP

Na gruncie prawa karnego i cywilnego, każde zachowanie sprawcy doprowadzające do szkody jest oceniane pod kątem winy. Może to być zarówno wina umyślna jak i nieumyślna. Zakłady ubezpieczeń bardzo rzadko przypisują przewoźnikom

winę umyślną, za to zachowaniom doprowadzającym do szkód chętnie przypisują rażące niedbalstwo. W subiektywnej ocenie zakładów ubezpieczeń, rażącym niedbalstwem może być np.: naruszenie przepisów prawa drogowego, niewłaściwe zabezpieczenie towaru, zaparkowanie w miejscu nie zapewniającym bezpieczeństwa, błędne ustawienie temperatury przewozu, zlecenie przewozu podwykonawcy, który jest oszustem i wiele, wiele innych. Dlatego waga rażącego niedbalstwa w polisie OCP jest tak duża. Duże są również braki w tym zakresie w rynkowych ubezpieczeniach.

### Oferta rynkowa – charakterystyka

Większość polis OCP nie zawiera rozszerzenia ochrony o szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa. W tych polisach, w których ryzyko to jest włączone do ubezpieczenia, limit odpowiedzialności wynosi zazwyczaj 20 tys., 25 tys. lub 50 tys. PLN. Bardzo rzadko zdarzają się polisy z limitem wyższym.

### Oferta CDS

Każde warunki ubezpieczenia OCP oferowane przez CDS zawierają rozszerzenie o szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa. Różne są tylko limity odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń. W jednych mamy stały limit do 100 tys. EUR, w innych 50% sumy gwarancyjnej, a w jeszcze innych limit równy jest sumie gwarancyjnej. O ile przy stałym limicie odpowiedzialności suma gwarancyjna nie ma znaczenia, to w sytuacji, gdy limit wynosi 50%, aby uzyskać wyższy limit, wystarczy podnieść sumę gwarancyjną.

### KOMENTARZ

W tym aspekcie, zarówno przepisy prawa przewozowego, jak też orzecznictwo wielu krajów UE nie sprzyjają przewoźnikom, co ma bezpośrednie przełożenie na wydawane wyroki. Sąd belgijski za równoważne rażącemu niedbalstwu uznał – nie zachowanie ostrożności przejawiające się jazdą ze zbyt dużą prędkością „po drodze uznanej za trudną” oraz wykonywanie przewozu pojazdem przeciążonym. Zachowanie kierującego, który przy wychodzeniu z zakrętu stracił panowanie nad pojazdem, pomimo że pojazd w miejscu zdarzenia poruszał się z prędkością o 20 km/h mniejszą niż dopuszczalna, niemiecki sąd uznał za winę kwalifikowaną w myśl art. 29 CMR, czyli zrównał winę z rażącym niedbalstwem. Według sądów francuskich, większość zachowań kierowców, którym towarzyszy świadomość prawdopodobieństwa wystąpienia szkody połączona z lekkomyślną akcep-

tacją tego prawdopodobieństwa, nosi znamiona rażącego niedbalstwa, które jest równane z winą umyślną. Dotyczy to w szczególności szkód w towarach powstałych w czasie zdarzeń drogowych lub postojów na parkingach. Podobnie jest w Polsce, gdzie rażące niedbalstwo sądy widzą nawet w błahych zachowaniach kierujących pojazdami.

#### WAŻNE

Jeżeli polisa OCP nie obejmuje ochrony szkód powstałych wskutek rażącego niedbalstwa, zakład ubezpieczeń praktycznie w każdym przypadku może odmówić wypłaty odszkodowania. Rozszerzenie ochrony ubezpieczeniowej o szkody powstałe wskutek rażącego niedbalstwa z niskim limitem również nie zagwarantuje pełnego odszkodowania w przypadku szkody o dużej wartości.

## Wydanie przesyłki osobie nieuprawnionej – częste odmowy odszkodowań

Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy towar zostaje wydany osobie innej, niż określona w umowie przewozu lub liście przewozowym. Osobą nieuprawnioną może być zarówno oszust-odbiorca, jak również oszust-przewoźnik. Konsekwencją wydania towaru takim osobom jest zazwyczaj całkowita i bezpowrotna utrata towaru. Często wiąże się to również z odmową odszkodowania za utratę towaru.

#### Oferta rynkowa – charakterystyka

Większość polis OCP nie zawiera rozszerzenia ochrony o szkody powsta-

łe wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej. W tych, w których ryzyko to jest włączone do ubezpieczenia, limit odpowiedzialności wynosi zaledwie 20 tys. lub 50 tys. PLN. Bardzo rzadko

**K**ażde warunki ubezpieczenia OCP oferowane przez CDS zawierają rozszerzenie o szkody powstałe wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej. Limity odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń określone są zazwyczaj na poziomie gwarantującym pokrycie szkód nawet o dość dużej wartości.

zdarzają się polisy z limitem wyższym. Klauzule, które pojawiają się w polisach OCP, obejmują jedynie szkody polegające na wydaniu towaru fałszywemu odbiorcy, a w niektórych, również fałszywemu przewoźnikowi. Takie polisy nie obejmują jednak szkód polegających na wydaniu towaru legalnemu przewoźnikowi, który został przejęty przez oszustów w celu zaboru towarów zleconych mu do przewozu. Niskie limity ograniczają jednak poziom ochrony nawet wówczas, gdy klauzula znajdzie zastosowanie.

#### Oferta CDS

Każde warunki ubezpieczenia OCP oferowane przez CDS zawierają rozszerzenie o szkody powstałe wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej. Limity odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń określone są zazwyczaj na poziomie gwarantującym pokrycie szkód nawet o dość dużej wartości. Zazwyczaj wynoszą one 150 tys. EUR, ale oferujemy też warunki, w których limit jest równy sumie gwarancyjnej. Z uwagi na różne interpretacje „osoby nieuprawnionej” stosowane przez zakłady ubezpieczeń, nasze oferty rozszerzamy o tzw. Klauzulę oszustwa. Chroni ona od szkód

powstałych wskutek wyludzenia towaru przez oszusta, niezależnie od tego, czy podszywa się on pod przewoźnika, czy też legalnie przejął istniejącą firmę i po uzyskaniu zlecenia zniknął razem z towa-

rem. Klauzula oszustwa obejmuje każdy przypadek wyludzenia towaru.

#### KOMENTARZ

Kto może być osobą nieuprawnioną?

Taką osobą może być każda inna osoba, niż ta określona w umowie przewozu lub liście przewozowym jako odbior-



Fot. Mercedes-Benz

ca towaru. Może nią być zatem osoba, która fałszywie podała się za odbiorcę towaru lub która odebrała towar w dobrej wierze, choć nie była osobą uprawnioną. Może nią być również osoba, która fałszywie podała się za istniejącego przewoźnika (podszyła się pod niego) i w sposób nieuprawniony posługiwała się jego dokumentami lub osoba, która fałszywie podała się za nieistniejącego przewoźnika i posługiwała się sfalszowanymi dokumentami. Osobą nieuprawnioną może być również istniejący i legalny przewoźnik, który np. został przejęty lub zarejestrowany przez oszusta i który po przyjęciu zlecenia dokonał zaboru towaru i zniknął wraz z nim.

#### WAŻNE

Jeżeli polisa OCP nie obejmuje szkód powstałych wskutek wydania towaru osobie nieuprawnionej, analogicznie jak przy rażącym niedbalstwie, zakład ubezpieczeń w każdym przypadku może odmówić wypłaty odszkodowania. Rozszerzenie ochrony ubezpieczeniowej z niskim limitem nie zagwarantuje pełnego odszkodowania w przypadku całkowitej utraty towaru.

*Do wydania towaru osobie nieuprawnionej dochodzi zawsze, gdy zostaje on wydany osobie innej, niż określona w umowie przewozu lub liście przewozowym. Osobą nieuprawnioną może być zarówno oszust-odbiorca, jak również oszust-przewoźnik. Konsekwencją wydania towaru takim osobom jest zazwyczaj całkowita i bezpowrotna utrata towaru*



Fot. Renault Trucks

## Postoje w czasie wykonywania przewozów

Zakłady ubezpieczeń często odmawiają wypłat odszkodowań za szkody kradzieżowe powstałe na postojach. W większości przypadków mają do tego podstawy, gdyż warunki postojów określone w polisach nie obejmują wszystkich miejsc, w których postój ma transportowe uzasadnienie.

### Oferta rynkowa – charakterystyka

Do poważnych wad rynkowych polis OCP można zaliczyć:

- | ograniczenie możliwości parkowania wyłącznie do parkingów strzeżonych,
- | ograniczenie możliwości parkowania wyłącznie do parkingów wytypowanych przez zakład ubezpieczeń, jak np. przy całodobowych stacjach paliw, hotelach lub motelach,
- | ograniczenie możliwości parkowania do parkingów typu MOP (znajdują się wyłącznie przy autostradach i drogach ekspresowych),
- | brak możliwości odbycia postoju na parkingach przeznaczonych do

Większość zakładów ubezpieczeń nakłada na przewoźników obowiązek wpisywania swoich danych do listów przewozowych. Stanowi to dużą wadę polis OCP i poważne ryzyko. Zakładowi ubezpieczeniowemu do odmówienia odszkodowania wystarczy list przewozowy



Fot. Volvo Trucks

- parkowania pojazdów ciężarowych położonych przy drogach krajowych i lokalnych oraz innych nie mających statusu MOP,
- | ograniczenie możliwości parkowania w miejscach dostaw wyłącznie do ogrodzonego, oświetlonego w porze nocnej i całodobowo dozorowanego terenu odbiorcy,
- | ograniczenie możliwości parkowania w innych miejscach, jeżeli postój jest wymuszony przepisami o czasie pracy kierowcy.

ków ofertowanych przez CDS można zaliczyć:

- | możliwość parkowania na parkingach przy całodobowych stacjach paliw, restauracjach, barach hotelach lub motelach,
- | możliwości parkowania również na parkingach przeznaczonych do parkowania pojazdów ciężarowych, położonych przy drogach krajowych i lokalnych oraz innych nie mających statusu MOP,
- | możliwość pozostawienia pojazdu bez

## CDS KANCELARIA BROKERSKA



### Jerzy Różyk

szeft zespołu, broker

33 lata w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 17 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

**O** ile przy stałym limicie odpowiedzialności suma gwarancyjna nie ma znaczenia, to w sytuacji, gdy limit wynosi 50%, aby uzyskać wyższy limit, wystarczy podnieść sumę gwarancyjną.

### Oferta CDS

W naszych ofertach zadbałszy o to, aby kierowcy mogli odbywać postoje pojazdów w miejscach, w których postój ma uzasadnienie. Do zalet warun-

opieki w sytuacji, gdy kierowca odbiera regularny tygodniowy odpoczynek poza kabiną pojazdu (45h),

- | możliwości parkowania na zewnętrznych parkingach przeznaczonych dla pojazdów oczekujących na rozładunek, usytuowanych poza terenem odbiorców towarów,
- | możliwości parkowania na terenie bazy transportowej przewoźnika bez konieczności sprawowania całodobowego dozoru nad pojazdem,
- | możliwości swobodnego parkowania w wybranych miejscach, jeżeli postój jest wymuszony przepisami o czasie pracy kierowcy lub innymi okolicznościami.

### WAŻNE

Za kradzież towaru w miejscu innym niż określone w polisie OCP zakłady ubezpieczeń zazwyczaj odmawiają wypłaty odszkodowań. Warunki odbywania postojów określone w polisach OCP umożliwiają swobodny wybór miejsca postoju, ułatwiają organizowanie przewozu i zmniejszają koszty oraz – co jest ważne – ograniczają zakładom ubezpieczeń możliwość odmawiania odszkodowań w przypadku kradzieży towaru.

## Emigranci w pojeździe – duże szkody i częste odmowy odszkodowań

Fakt spowodowania szkody przez osoby znajdujące się nielegalnie w przestrzeni ta-

**Doradztwo transportowe**

**CDS**  
ODSZKODOWANIA

Prowadzimy obsługę ubezpieczeniową i prawną firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- ubezpieczeń transportowych (OC przewoźnika, OC spedytora, Cargo)
- analiz i ocen prawnych dotyczących otrzymanych reklamacji i roszczeń
- postępowań odszkodowawczych z polis OCP w związku ze szkodami transportowymi
- oceny ryzyka transportowego
- prawidłowości zawierania umów przewozu i spedycji

Posiadamy nowatorskie rozwiązania ubezpieczeniowe umożliwiające pełne ubezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności cywilnej w związku z wykonywaną działalnością transportową i spedycyjną.

Pełna informacja o naszych produktach i usługach znajduje się na stronach:  
www.cds-odszkodowania.info • www.oc-przewoźnika.info • www.oc-spedytora.info

**Dane kontaktowe:**  
CDS Kancelaria Brokerska, 02-785 Warszawa, ul. Wigilijna 10 lok. 53  
tel.: 609 204-707, 607 487-600, 607 074-607, 22 392-09-59, 22 392-97-58, fax: 22 490-50-58  
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

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

dunkowej (np. emigrantów i uchodźców) nie zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności. Może jednak stanowić przesłankę wyłączającą odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w sytuacji, gdy szkody są wyłączone z ochrony ubezpieczeniowej.

#### Oferta rynkowa – charakterystyka

Większość polis OCP nie obejmuje ochroną szkód powstałych wskutek przebywania w pojeździe nieuprawnionych osób trzecich. W takim przypadku zakład ubezpieczeń odmówi odszkodowania. Jeżeli ubezpieczyciel akceptuje takie rozszerzenie, jest ono zazwyczaj ograniczone niskim limitem – często do 50 tys. PLN. Niski limit nie zapewnia pełnego pokrycia szkód w artykułach żywnościowych lub wyrobach farmaceutycznych, które zazwyczaj ulegają całkowitemu zniszczeniu, a ich wartość sięga od kilkudziesięciu do kilkuset tysięcy euro.

#### Oferta CDS

Wszystkie oferowane przez CDS ubezpieczenia OCP obejmują swoim zakresem ochronę za szkody powstałe wskutek przedostania się do pojazdu emigrantów i uchodźców. Gwarantują również pokrycie dużych szkód, gdyż przewidują limit odpowiedzialności minimum do 150 tys. EUR, a niektóre do sumy gwarancyjnej (najczęściej) 300 tys. EUR).

#### WAŻNE

Jeżeli przewozy są wykonywane przez rejony o dużym nasileniu ruchu emigracyjnego, a przewożone są towary żywnościowe lub wyroby farmaceutyczne, rozszerzenie zakresu ubezpieczenia OCP o szkody spowodowane przez emigrantów jest wręcz niezbędne. Brak ochrony za szkody powstałe przez emigrantów należy uznać za dużą wadę polisy OCP.

## List przewozowy – uzależnienie ochrony od wpisania danych ubezpieczającego

W wielu listach przewozowych nie ma wpisanych danych przewoźnika (jego nazwy i adresu). Kierowcy wpisują bowiem do listów jedynie numery rejestracyjne pojazdów, a przyjęcie towaru potwierdzają nieczytelnym podpisem. Podobnie, gdy przewóz jest zlecony podwykonawcy – w liście przewozowym zazwyczaj znajdują się dane podwykonawcy, a nie dane przewoźnika, który zleca mu przewóz.

#### Oferta rynkowa – charakterystyka

Większość zakładów ubezpieczeń nakłada na przewoźników obowiązek wpisywania swoich danych (nazwa i adres) do listów przewozowych. Stanowi to dużą wadę polis OCP i poważne ryzyko. Zakład ubezpieczeń nie będzie nawet weryfikował szkody – do odmówienia odszkodowania wystarczy mu sam list przewozowy, w którym nie będzie wpisanych danych ubezpieczającego.

#### Oferta CDS

W warunkach OCP oferowanych przez CDS zniesiony jest obowiązek wpisywania danych przewoźnika do listów przewozowych. Na istnienie ochrony nie ma zatem wpływu jaki podmiot będzie w nim figurował i zaniechanie wpisania przez kierowcę danych do listu nie ma dla przewoźnika żadnych negatywnych skutków.

## Pojazdy wpisane do polisy – niezamierzone ograniczenie ochrony

#### Oferta rynkowa – charakterystyka

Wiele zakładów ubezpieczeń obejmuje ochroną wyłącznie przewozy wykonywane pojazdami własnymi lub użytkowanymi przez przewoźnika, wpisanymi do polisy OCP. Wyłącza to z ochrony przewozy wykonywane przez przewoźnika pojazdami spoza polisy, np. pojazdem nowym i nie zgłoszonym. I nie będzie miało znaczenia, że pojazd zepsuł się, albo nie dojechał na czas i przewoźnik musiał skorzystać z innego lub zaangażować podwykonawcę. Za szkodę powstałą w czasie przewozu wykonywanego pojazdem nie wpisa-

nym do polisy zakład ubezpieczeń nie wypłaci odszkodowania.

#### Oferta CDS

W warunkach oferowanych przez CDS przedmiotem ubezpieczenia zawsze jest odpowiedzialność cywilna przewoźnika, niezależnie jakim pojazdem wykonuje on przewóz oraz czy wykonuje ten przewóz samodzielnie, czy za pośrednictwem podwykonawcy. W naszych warunkach każdy przewóz jest objęty ubezpieczeniem i nie ma ryzyka, że w przypadku użycia pojazdu wynajętego, przewóz wykonywany takim pojazdem nie będzie objęty ochroną.

## Podsumowanie

Jeżeli po lekturze artykułu będziecie mieli wątpliwości co do jakości swoich polis OCP i zechcecie ocenić jego faktyczną przydatność, możecie skorzystać z przygotowanej przez nas ankiety, którą można pobrać z naszej strony internetowej: <http://www.cds-odszkodowania.info/czy-twoja-polisa-ocp-jest-dobra/>.

Możecie również poprosić nas o pomoc w ocenie posiadanego ubezpieczenia OCP lub o naszą ofertę, która spełni Wasze oczekiwania, dzwoniąc pod jeden



*Fakt spowodowania szkody przez osoby znajdujące się nielegalnie w przestrzeni ładunkowej nie zwalnia przewoźnika z odpowiedzialności. Może jednak stanowić przesłankę wyłączającą odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń w sytuacji, gdy szkody są wyłączone z ochrony ubezpieczeniowej*

z numerów: 609 204-707, 607 487-600, 607 074-607 lub wysyłając zapytanie na adres: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl).

Na podstawie uzyskanych od nas informacji ocenicie sami jakość posiadanego ubezpieczenia OCP oraz nasze możliwości w tym zakresie. |

*Jerzy Różyk  
ekspert ds. prawa przewozowego,  
szkód w transporcie  
i ubezpieczeń transportowych*

CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)  
[www.oc-przewoźnika.info](http://www.oc-przewoźnika.info)



Trudno sobie dzisiaj wyobrazić zarządzanie firmą transportową bez systemów takich jak TMS. Podstawą ich działania są szczegółowe i precyzyjne dane geograficzne, które pozwalają przekształcić proste informacje w inteligentne i kompleksowe rozwiązania

## ZNACZENIE MAP CYFROWYCH W TRANSPORCIE I LOGISTYCE

Oszacowanie opłacalności frachtu jest najważniejszym czynnikiem, który wpływa na ogólną rentowność firmy transportowej. Dzięki nowoczesnym technologiom mapowym jesteśmy w stanie bardzo precyzyjnie obliczać koszty zlecenia, uwzględniając dziesiątki dynamicznie zmieniających się czynników.

Branża transportowa codziennie mierzy się z wieloma wyzwaniami, ale wiele z nich można pokonać dzięki optymalizacji łańcucha dostaw czy eliminacji pustych przebiegów. Trudno sobie dzisiaj wyobrazić zarządzanie firmą transportową bez takich systemów jak TMS (ang. *Transportation Management Systems*). Podstawą do działania tych systemów są szczegółowe i precyzyjne dane geograficzne, które pozwalają przekształcić proste informacje (np. o lokalizacji pojazdu czy ładunku) w inteligentne i kompleksowe rozwiązania wykorzystywane w transporcie.

Wiodącą firmą w dziedzinie technologii mapowych jest HERE Technologies, która od wielu lat gromadzi i dostarcza dane geograficzne wykorzystywane w różnych branżach. Kluczem do sukcesu są precyzyjne i aktualne dane, dlatego codziennie pozyskiwanych jest około 28 terabajtów informacji, które są następnie przetwarzane i udostępniane. Dzięki temu możemy na bieżąco śledzić co dzieje się na drogach i błyskawicznie reagować, aby uniknąć opóźnień i kosztów.

### Wyznaczanie trasy

Podstawą do wyznaczania optymalnych tras przejazdu są profesjonalne mapy stworzone dla transportu i logistyki. Oprócz ogromnej, aktualizowanej na bieżąco bazy danych dróg umożliwiający wyświetlenie na

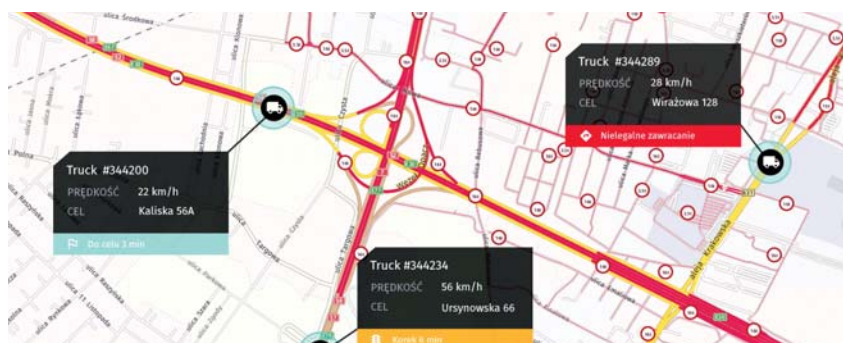
mapie np. ograniczeń tonażowych, wysokościowych lub zakazów dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne (ADR). Nawet samo wyświetlenie na takiej mapie naszych pojazdów, ładunków czy kontrahentów jest przydatne przy planowaniu transportu.

Kolejnym krokiem jest wyznaczenie najlepiej dopasowanej trasy z punktu A do punktu B. Wybór tras dla pojazdów ciężarowych znacznie różni się od tego dla samochodów osobowych. Przy obliczaniu trasy możemy wybrać jeden z kilku typów trasy: najkrótsza, najszybszą i – co najważniejsze dla spedytorów – najtańszą. Algorytm weźmie pod uwagę takie czynniki jak: koszty paliwa i koszty opłat drogowych. Możemy także dobrać szereg parametrów nasze-

go pojazdu np. wymiary, waga, liczba osi, rodzaj przewożonego ładunku czy normy spalania. Dzięki temu możemy być pewni, że wybrana trasa będzie w 100% przejezdna dla naszego pojazdu i nie zostaną naliczone żadne dodatkowe koszty czy opłaty. Ponadto, realne ETA pozwoli na precyzyjne zaplanowanie załadunku czy rozładunku i uniknięcie dodatkowych opóźnień z tym związanych.

### Koszty myta

Poprawne obliczenie kosztów opłat drogowych jest jednym z najważniejszych czynników stanowiących o sumarycznych kosztach transportu, ale ze względu na różne



Podstawą do wyznaczania optymalnych tras przejazdu są profesjonalne mapy stworzone dla transportu i logistyki. Oprócz ogromnej, aktualizowanej na bieżąco bazy danych dróg umożliwiający wyświetlenie na mapie np. ograniczeń tonażowych czy wysokościowych

systemy opłat w różnych krajach, a czasem nawet w obrębie państwa, ich obliczenie może być problemem. Z pomocą przychodzi algorytmy HERE, które umożliwiają nie tylko wyliczenie sumarycznych kosztów opłat drogowych dla wybranej trasy (z po-

ności, np. przydział zadań dla poszczególnych kierowców.

Algorytmy HERE wspomagają w podejmowaniu zarówno tych najprostszych decyzji, takich jak wybór trasy dla danego pojazdu czy ocena opłacalności zlecenia

malizując przy tym koszty sumaryczne dla wszystkich.

## Optymalizacja łańcucha dostaw

Jednym z najważniejszych, dzisiejszych wyzwań w świecie transportu jest optymalizacja łańcucha dostaw. Możliwość śledzenia na żywo naszych zasobów pozwala starannie zaplanować cały proces, a także zmniejsza prawdopodobieństwo pomyłek, opóźnień i w konsekwencji obniża koszty transportu. Wysoka dokładność ETA oraz nawigacja uwzględniająca konkretne doki ładunkowe zmniejsza wielkość bufora potrzebnego do zaplanowania przeladunku. Dzięki zwiększeniu efektywności dystrybucji i przepływu dóbr możliwe jest obniżenie kosztów oraz zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w całym procesie transportu.

Optymalizacja kosztów jest niezbędna do rozwoju firm transportowych i logistycznych. Wykorzystanie najnowszych technologii mapowych pozwala zwiększyć zysk poprzez lepsze oraz szybsze podejmowanie decyzji i wykorzystanie pełnego potencjału floty. Dzięki elastycznym planom cenowym zależnym od ilości obsługiwanych pojazdów i łatwej integracji z dowolnym systemem najnowsze technologie mapowe HERE są dostępne dla każdego.

## Przetestuj komponenty mapowe HERE

Wszelkich informacji na temat platformy mapowej udziela firma Placematic



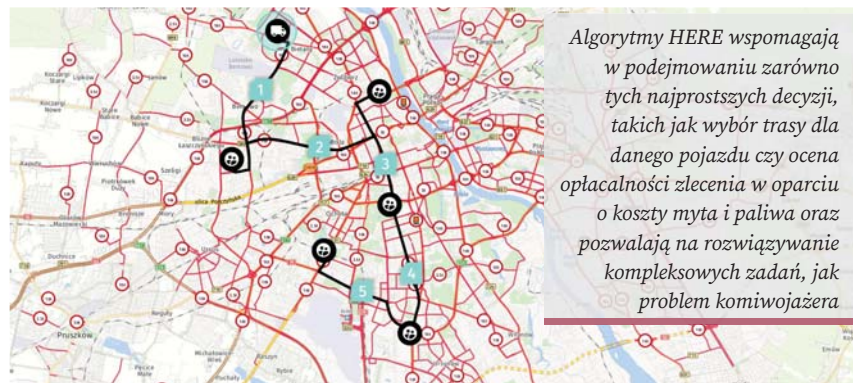
działem na system opłat, kraj czy odcinki drogi, uwzględniając przy tym parametry pojazdu takie jak wielkość pojazdu, liczbę osi czy ADR), ale także umożliwiają wyznaczenie trasy, której sumaryczne koszty będą najniższe. W efekcie może się okazać, że nieznacznie dłuższa czy wolniejsza droga będzie znacznie tańsza.

w oparciu o koszty myta, jak i pozwalają także na rozwiązanie kompleksowych zadań, takich jak problem komiwojażera. Jest to jeden z najczęściej spotykanych problemów w transporcie, polegający na wyznaczeniu optymalnej pod kątem kosztów trasy, podczas której odwiedzimy wyznaczone punkty. Z takim zadaniem na

**W**ysoka dokładność ETA i nawigacja uwzględniająca konkretne doki ładunkowe zmniejsza wielkość bufora potrzebnego do zaplanowania przeladunku. Dzięki zwiększeniu efektywności dystrybucji i przepływu dóbr możliwe jest obniżenie kosztów i zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w całym procesie transportu.

## Wspomaganie decyzji

Na ostateczną cenę frachtu wpływ ma wiele czynników, m.in. koszty paliwa, które zależą od długości trasy, ukształtowania terenu, masy i rodzaju pojazdu czy warunków drogowych, opłat drogowych oraz wynagrodzenia kierowcy. Bardzo często ostateczne koszty transportu są znane dopiero po skończonym zleceniu, a przecież spedytor musi podjąć decyzję o jego opłacalności przed przyjęciem ładunku, w dodatku w bardzo krótkim czasie. Nawet doświadczony specjalista nie jest w stanie wziąć pod uwagę wszystkich uwarunkowań, tym bardziej że aktualna sytuacja na drogach zmienia się bardzo dynamicznie. Dlatego w ostatnim czasie na popularności zyskują systemy, które pomagają w podejmowaniu decyzji, ale mogą też zautomatyzować wiele czyn-



co dzień mierzy się wiele osób z branży transportowej oraz przedstawicieli handlowych. Dzięki precyzyjnym danym jesteśmy w stanie wykonać takie zadanie w kilka sekund, a także stworzyć system, który pozwoli na rozwiązanie kompleksowych problemów, takich jak automatyczne przydzielanie kierowcom zadań, opty-

(www.placematic.pl), która jest dystrybutorem rozwiązania na terenie Europy Środkowo-Wschodniej i specjalizuje się w rozwiązaniach mapowych dla biznesu.

Zachęcamy również do odwiedzenia strony nowego startupu wykorzystującego możliwości HERE w zakresie planowania tras – frachtero.com. |

Zeroemisyjne MAN-y e-TGE będą realizować dostawy B2C oraz B2B w regionie Warszawy, Krakowa oraz w aglomeracji śląskiej, czyli w regionach, gdzie problem smogu oraz wysokiej emisji CO<sub>2</sub> jest szczególnie dotkliwy



# NO LIMIT

## STAWIA NA ZEROEMISYJNĄ LOGISTYKĘ W MIASTACH

Branża transportu, spedycji i logistyki, a także usług pocztowych i kurierskich, coraz bardziej otwiera się na elektromobilność. Ostatnio CEVA Logistics ogłosiła rozpoczęcie testów elektrycznych pojazdów ciężarowych w dostawach towarów do centrum Londynu. Trend ten nie omija także Polski. PSPA jako przykład podaje firmę No Limit, która do swojej floty wprowadza całkowicie elektryczne samochody dostawcze. Pojazdy zaprezentowano w Centrum Nowej Mobilności w Warszawie.

Są to zeroemisyjne MAN-y e-TGE, które będą realizować dostawy B2C oraz B2B w regionie Warszawy, Krakowa oraz w aglomeracji śląskiej, czyli w regionach, gdzie problem smogu oraz wysokiej emisji CO<sub>2</sub> jest szczególnie dotkliwy. Źródłem aż 27% tych zanieczyszczeń jest transport, z czego większość, bo aż 72% pochodzi z transportu drogowego.

Do wprowadzenia ekologicznych środków transportu zachęcają zaostrzone przepisy dotyczące emisji CO<sub>2</sub>, które weszły w życie 1 stycznia 2020 r. Cele emisyjne dotyczą zarówno samochodów osobowych, dostawczych, jak i ciężarowych. Zgodnie z nimi 95% samochodów osobowych sprzedawanych przez każdego producenta na terenie Unii Europejskiej będzie musiało spełniać limit maksymalnej emisji na poziomie 95 g CO<sub>2</sub>/km. W wypadku lekkich pojazdów użytkowych jest to 147 g CO<sub>2</sub>/km. Od 2025 r. emisja CO<sub>2</sub> dla lekkich pojazdów ciężarowych i użytkowych musi zostać

obniżona o 15% w stosunku do poziomu z 2021 r., zaś od 2030 r. o 31%, również w stosunku do 2021 r.

### Narzędzie walki ze zmianami klimatu

– Zeroemisyjna logistyka jest jednym z narzędzi walki ze zmianami klimatu, dlatego będzie się dynamicznie rozwijać – twierdzi Jan Wiśniewski z Obserwatorium Rynku Paliw Alternatywnych. Jego zdaniem, nie odzwierciedla tego poszerzająca się oferta koncernów. W Polsce potencjalni nabyw-

cy mogą wybierać spośród takich pojazdów zeroemisyjnych jak np. Volkswagen e-Crafter, MAN e-TGE, Renault Kangoo Z.E., Renault Master Z.E., Nissan e-NV200 czy Saic Maxus EV80. Zakup zeroemisyjnych pojazdów dostawczych będzie wspierany w ramach dopłat z Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Dbalność o środowisko, wyśrubowane normy emisyjne, zakaz wjazdu do miast samochodów wysokoemisyjnych oraz spadek cen i coraz lepsze osiągi samochodów elektrycznych sprawiają, że z roku na rok coraz większa liczba firm interesuje się zakupem tego typu pojazdów. Amazon obec-

Zdaniem ekspertów, zmiany na rynku są podyktowane nowymi regulacjami, troską o środowisko naturalne, oczekiwaniami społecznymi, dążeniem do zapewnienia pracownikom bardziej komfortowych warunków pracy, ale również oszczędnością.

nie ma 100 tys. dostawczych samochodów elektrycznych, a UPS i DHL po 10 tys. Coraz więcej europejskich miast wprowadza strefy niskoemisyjnego transportu. Obecnie w Europie funkcjonuje ponad 220 takich obszarów, a ich liczba cały czas rośnie. Wśród liderów jest Amsterdam, gdzie do 2025 r. wszystkie dostawy miejskie mają być realizowane za pomocą transportu zeroemisyjnego. To wszystko sprawia, że samochody elektryczne będą zyskiwać coraz większe znaczenie w sektorze logistyki miejskiej.

– Pojazdy elektryczne nie emitują dwutlenku węgla, a ponadto nie wytwarzają

**S**półka No Limit inwestuje w nisko- i zeroemisyjną flotę już od 2015 r. Obecnie użytkuje kilkadziesiąt pojazdów zasilanych naturalnym gazem ziemnym CNG i trzy elektryczne.

tlenków azotu, tlenków siarki oraz pyłów, czyli związków, które w największym stopniu przyczyniają się do powstawania zjawiska smogu. Ponadto, znacznie redukują zanieczyszczenie środowiska hałasem. Ich powszechne wykorzystywanie w transporcie towarowym jest jednym z kluczowych sposobów walki z emisjami CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeniem powietrza – uważa Maciej Mazur, dyrektor zarządzający PSPA.

## Inwestycje No Limit w zrównoważony transport

Do polskich firm logistycznych chcących ograniczyć emisję CO<sub>2</sub> w swojej flocie należy No Limit, który w tym roku świętuje 30-lecie działalności, a już w 2016 r. opracował strategię przyjazną środowisku. Zgodnie z nią, jako pierwsze we flocie pojawiły się samochody na CNG. W 2017 r. firma nawiązała współpracę z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych (PSPA). To we współpracy z nim, przeprowadziła m.in. w ostatnich latach komple-

sowe testy samochodów elektrycznych w realnych warunkach użytkowania, a teraz wprowadza je do floty. Zasięg zeroemisyjnych MAN-ów e-TGE wynosi 140-150 km w zależności od warunków, zaś trwające 7-8 godz. ładowanie odbywa się nocą w magazynach. Firma planuje, że do końca 2025 r. 45% dostaw w Warszawie, Krakowie na Śląsku będzie realizował z wykorzystaniem transportu niskoemisyjnego.

– Nasza Spółka inwestuje w nisko- i zeroemisyjną flotę już od 2015 r. Obecnie użytkujemy kilkadziesiąt pojazdów zasilanych naturalnym gazem ziemnym CNG

i elektrycznych. Rok 2020 jest dla nas bardzo ważny i planujemy dalsze inwestycje w zrównoważony transport. Tworząc strategię rozwoju No Limit menedżerowie i właściciele zdecydowali o powołaniu Programu Logistyka Przyjazna Środowisku, która z sukcesem realizuje szereg działań w obszarze ochrony środowiska naturalnego i promowania ekologicznej logistyki. Celem jest rozbudowa naszej EKO Floty w Warszawie, Krakowie, Śląsku i obniżenie emisji CO<sub>2</sub> w tych aglomeracjach o ponad 40% w ciągu najbliższych dwóch lat – podkreśla Michał Strzeżek, vice-prezes Zarządu No Limit.

## W odpowiedzi na wyzwania logistyki miejskiej

Elektryczne pojazdy stanowią odpowiedź na wyzwania stawiane przed logistyką miejską, oferując tańszą eksploatację, darmowe parkowanie, możliwość korzystania z buspasów, a w przyszłości nieograniczony wjazd do stref czystego

transportu. Są przy tym przyjazne środowisku.

– Szacuje się, że logistyka ostatniej mili obejmuje 28% całkowitego kosztu przesyłki, tym samym stanowiąc najdroższy element w łańcuchu dostaw. Do głównych problemów logistyki dostaw w dużych ośrodkach miejskich można zaliczyć korki, opłaty parkingowe czy konieczność powtórnego odwiedzenia adresata. Jednocześnie klienci oczekują szybszego czasu dostawy, tańszych usług, odpowiedzialności społecznej – mówi Jan Wiśniewski.

– Żyjemy w dynamicznie zmieniającym się świecie, pełnym wyzwań, nowoczesnych technologii oraz innowacyjnych usług. Przyszłość należy do firm, które planują działania z wyprzedzeniem i są otwarte na nowatorskie rozwiązania. W No Limit z uwagą obserwujemy zmiany zachodzące w sektorze dostaw B2C i B2B. Zakup kolejnych samochodów ekologicznych stanowi kontynuację naszej strategii zakładającej redukcję śladu węglowego w bieżącej działalności spółki. Ponadto, jest to odpowiedź na



Zasięg MAN-ów e-TGE wynosi 140 do 150 km w zależności od warunków, zaś trwające 7-8 godz. ładowanie odbywa się nocą w magazynach

oczekiwania coraz większej grupy klientów, dla których ekologia stanowi jeden z priorytetów. Logistyka miejska może być cicha, ekologiczna, przyjazna mieszkańcom i środowisku. To cel, do którego dążymy – podsumowuje Maciej Rybak, dyrektor Service Line Home Delivery w No Limit.

Dalsza redukcja śladu węglowego w bieżących operacjach logistycznych i dystrybucyjnych to jeden z głównych celów firmy na kolejne lata. Do 35 samochodów na CNG i 3 elektrycznych MAN-ów w najbliższym czasie dołączą podobne tego typu pojazdy. Do końca 2021 r. No Limit chce mieć w swojej flocie 50 elektrycznych pojazdów różnej wielkości i zapowiada dalsze obniżenie kosztów eksploatacji dzięki fotowoltaice. Firma szykuje już takie projekty w swoich magazynach. Myśli też o wykorzystaniu innych odnawialnych źródeł energii (OZE). |

Elżbieta Haber



Konferencja poświęcona polityce proekologicznej firmy No Limit odbyła się w Centrum Nowej Mobilności w Warszawie

Jak wynika z raportu przygotowanego przez Centrum Efektywności Energetycznej Kolei (CEEK), zmniejszenie zużycia energii oraz inwestowanie w odnawialne źródła energii może pozwolić na ograniczenie emisji dwutlenku węgla do 2030 r. nawet o połowę rocznego zużycia

## EKOLOGICZNA KOLEJ

Fot. Pixabay

Polscy przewoźnicy kolejowi zużywają rocznie 2,6 TWh energii elektrycznej i przypada na nich obecnie ok. 1,5% krajowego zużycia energii i emisji CO<sub>2</sub>. Jest to dobry wskaźnik w porównaniu ze znacznie bardziej emisyjnym transportem drogowym. I to transport kolejowy znajduje się w czołówce tych sektorów gospodarki, w których myśli się już dziś o pilnej potrzebie przetransformowania w kierunku zielonej energii. W promocje i w działania na rzecz innowacyjności i wykorzystania niskoemisyjnych źródeł energii angażuje się coraz więcej instytucji i firm.

**Z**najdujemy się bowiem w przełomowym momencie, w którym rozpoczyna się dyskusja o przyszłości energetycznej w perspektywie 30 lub więcej lat dla transportu – stwierdził Ireneusz Zyska, sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu, podczas II konferencji „Kolej na energię” zorganizowanej przez „Klaster „Luxtorpeda 2.0”, która odbyła się 10 lutego w Warszawie. W tej bardzo interesującej wymianie opinii i relacji z podejmowanych działań uczestniczyli przewoźnicy kolejowi (PKP Cargo, PKP Intercity, Polregio), przedstawiciele PKP Energetyka, PESY Bydgoszcz, Stowarzyszenia Polski Wodór, Hyper Poland, Gas Trading i Podkarpackiego Klastra Energii Odnawialnej. Od etapu dyskusji o potrzebie zielonej kolei powinniśmy przejść do etapu wprowadzania do niej odnawialnych źródeł energii (OZE) – w tej tonacji wypowiedzieli się w zasadzie wszyscy podczas tej konferencji.

### Program PKP Energetyka

Realizację wprowadzania OZE na polskich kolejach rozpoczął dostawca i dystrybutor energii elektrycznej dla kolei PKP Energetyka. Założenia tego programu przedstawił członek zarządu tej spółki, Leszek Hołda. Zauważył on, że choć kolej jest najmniej energochłonnym środkiem transportu

w Polsce, to jednak w ok. 91% zasilana jest wciąż ze źródeł konwencjonalnych. Koncepcja Zielonej Kolei zakłada, że już w 2030 r. transport kolejowy będzie w 85% zasilany z OZE. – Obliczyliśmy, że możemy ograni-

czyć zużycie energii elektrycznej o 1,2 TWh (terawatogodzin) w perspektywie 10 lat. Pozwoli to na redukcję emisji CO<sub>2</sub> o ponad 1 mln ton. Robimy to dla kolei, ale i dla klimatu (...) Te 1,2 TWh zaoszczędzonej energii, to

**O**d etapu dyskusji o potrzebie zielonej kolei powinniśmy przejść do etapu wprowadzania do niej odnawialnych źródeł energii (OZE) – w tej tonacji wypowiedzieli się w zasadzie wszyscy podczas tej konferencji.

Fot. Hyper Poland



Magrail, technologia opracowywana przez Hyper Poland, opiera się na pasywnej lewitacji magnetycznej. Innowacyjne rozwiązanie Hyper Poland pozwala pojazdom na istniejących torach kolei poruszać się z prędkością 300 km/godz., a na torach kolei dużych prędkości – 415 km/godz.

jakbyśmy zasadzili 8 Białowiejskich Parków Narodowych – wyjaśniał Leszek Hołda.

Opracowany przez PKP Energetyka program, zakładający 15 letnią perspektywę, zapewni inwestycje o wartości 6-10 mld zł. Sama spółka natomiast, uruchomi już w lipcu br. litowy magazyn energii o pojemności 5MWh w podwrocławskich Grabacach. W drugim etapie planowana jest budowa farmy fotowoltaicznej, a następnie magazynu wodoru. – Ten pilotażowy projekt pozwoli opracować model budowy lokalnych źródeł energii. Inwestycje podejmowałoby rolnicy lub mali przedsiębiorcy, od których odbieralibyśmy energię na podstawie długoterminnych umów, dających inwestorom gwarancję zwrotu z inwestycji – dodał Leszek Hołda. Natomiast rząd zamierza uruchomić na Bałtyku farmy wiatrowe o mocy 10-12 GW. Ministerstwo Klimatu wspierać będzie także budowę biogazowni. W Polsce jest dotąd 100 takich zakładów, podczas gdy w Niemczech 12 tys.

Paliwem przyszłości będzie jednak dla kolei przede wszystkim wodor. Jego produkcja wynosi obecnie ok. milion ton

zane z wykorzystaniem wodoru jako jednego z najważniejszych OZE. – Nie jest to paliwo łatwe w eksploatacji i stosowaniu – przyznał Rober Mikulski, członek zarządu Stowarzyszenia Polski Wodór. – Wodór to trochę trudniejsze medium do opanowania, zarówno w infrastrukturze, jak i w pojazdach. Im cięż-

poruszać się z prędkością 300 km/godz., a na torach kolei dużych prędkości – 415 km/godz. Hybrydowe rozwiązanie pozwoli na wykorzystanie zarówno systemu magrail jak i konwencjonalnych pociągów na tych samych liniach. Następny etap udoskonalania tego systemu – rozbudowa

Szersze wykorzystanie wodoru wymagać będzie też zbudowania dużej liczby stacji tankowania, a także stworzenia magazynów dla tego paliwa



szy pojazd, ty trudniejsze wyzwanie. Wodór jest poza tym medium silnie penetrującym – liczy się zatem bezpieczeństwo – dodawał prezes Krzysztof Zdziarski. Szersze wykorzystanie wodoru wymagać będzie też zbudowania dużej liczby stacji tankowania, a także

próżniowych tuneli pozwoli na zwiększenie osiąganych prędkości do 600 km/godz. na torach konwencjonalnych i do 1000 km/godz. na liniach dużych prędkości. W połowie 2020 r. powinna być gotowa infrastruktura testowa do magrail.



W parku taborowym przewoźnika lokomotywy spalinowe zastępowane są elektrowozami, które są tańsze w eksploatacji i – co do zasady – bardziej ekologiczne

rocznie. Problem w tym, że „nasz” wodor pochodzi z technologii węglowych. – Chcielibyśmy rozwinąć technologię z odnawialnych źródeł. Rozwinięcie technologii wodorowej byłoby cywilizacyjnym skokiem dla Polski – stwierdził wiceminister I. Zyska. Do produkcji napędzanej wodorem lokomotywy manewrowej przystąpiła już bydgoska PESA (o czym pisaliśmy szerzej w poprzednim numerze „TSL Biznes”). Prezes tej firmy, Krzysztof Zdziarski poinformował, że pierwsze wodorowe pojazdy powinny trafić do Orłenu w 2021 r. i będą one pracować w kombinacie w Płocku.

## Wodorowe problemy

W trakcie panelowej debaty na konferencji zwracano uwagę na pewne problemy zwią-

stworzenia magazynów dla tego paliwa. Rząd polski zamierza podpisać umowy o współpracy z firmami w Japonii, gdzie technologie wodorowe stosowane są w coraz szerszym zakresie w transporcie kolejowym.

Natomiast magrail, technologia opracowywana przez Hyper Poland, opiera się

**P**aliwem przyszłości będzie dla kolei przede wszystkim wodor. Jego produkcja wynosi obecnie ok. milion ton rocznie. Problem w tym, że „nasz” wodor pochodzi z technologii węglowych.

na pasywnej lewitacji magnetycznej. Jej główne zasady przedstawił na konferencji prezes spółki, Przemysław Paczek. Innowacyjne rozwiązanie Hyper Poland pozwala pojazdom na istniejących torach kolei

jest 10-11 razy mniejsza, natomiast na tonokilometr w transporcie towarów – ok. 4-4,5 razy – czytamy w raporcie.

Wynika z niego, że potencjał energooszczędnych zmian na kolei jest duży. I tak np.

53% eksploatowanych w Polsce pojazdów kolejowych ma zdolność do tzw. rekuperacji (odzyskiwania) energii. Kolejny czynnik to zmniejszająca się liczba będących w użyciu pojazdów spalinowych. Największe możliwości oszczędzania energii występuje – zdaniem autorów raportu – wówczas, gdy jest ona oddawana do sieci w czasie jazdy. – 80% pojazdów ma urządzenia do monitorowania zużycia, co umożliwi wprowadzanie w życie zasad *eco-drivingu* (sposób jazdy mający na celu maksymalne obniżenie zużycia energii na jednostkę odległości). Możli-

wo do uzyskania na tej drodze oszczędności szacowane są na 22 000 MWh rocznie.

Czesław Warszewicz, prezes zarządu PKP Cargo, zarazem przewodniczący Rady Klastra Luxtorpeda 2.0 – organizatora i założyciela Klastra, powstałego w 2017 r., przypomniał, że w unijnej Białej Księdze do 2039 r. wskazano, że 30% przewozów w transporcie kolejowym powinny stanowić bardziej przyjazne środowisku przewozy intermodalne. W strategii Spółki na najbliższe lata odgrywać będą one kluczową rolę. – Liczymy na wyrównywanie

szans z transportem drogowym. Musimy być konkurencyjni dla klientów. A jednym z najistotniejszych elementów tego procesu jest usługa trakcyjna – dodał szef PKP CARGO. – Stąd też dokonywana jest modernizacja pojazdów. W parku taborowym przewoźnika lokomotywy spalinowe zastępowane są elektrowozami, które są tańsze w eksploatacji i – co do zasady – bardziej ekologiczne. Nie wszędzie jest to możliwe, ale tam gdzie się da staramy się to poprawić – stwierdził Czesław Warszewicz. |

Franciszek Nietz

## Modernizacja linii E30 z Jaworzna Szczakowej do Krakowa dobiega końca



Jaworzno Szczakowa



Balin

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. kończą prace na linii kolejowej E30, łączącej Śląsk z Małopolską. W przyszłym roku, po uzyskaniu niezbędnych certyfikatów i pozwoleń na eksploatację najszybsze pociągi rozwiną między Katowicami a Krakowem prędkość do 160 km/h. Podróż z Katowic do Krakowa skróci się – wyniesie mniej niż 60 minut, a tym samym pociąg stanie się najszybszym środkiem transportu między miastami. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską, w ramach instrumentu CEF „Łącząc Europę”.**

Modernizacja linii E30 z Jaworzna-Szczakowej do Krakowa została podzielona na cztery kontrakty. Pierwszy obejmuje odcinek z Jaworzna Szczakowej do Trzebini, drugi od Trzebini do Krzeszowic, trzeci z Krzeszowic do krakowskich Mydlnik, a czwarty z – obejmuje tory na terenie stolicy województwa małopolskiego.

W zeszłym roku zakończono wszystkie zaplanowane prace na odcinku z Krzeszowic do stacji Kraków Mydlniki. Podobnie jak na pozostałych odcinkach modernizacja polegała na kompleksowej przebudowie nawierzchni torowej (wraz z wymianą podtorza i wykonaniem odwodnienia),

wymianie sieci trakcyjnej, zabudowie nowych rozjazdów i systemów sterowania ruchem kolejowym. W ramach projektu dokonano również przebudowy obiektów inżynierskich oraz modernizacji przejazdów drogowo-kolejowych. Infrastruktura pasażerska również została unowocześniona. Przebudowano perony na dwóch przystankach kolejowych (Rudawa, Kraków Mydlniki Wapiennik) i stacji Zabierzów. Zainstalowano na nich nowe elementy małej architektury, system informacji pasażerskiej i oświetlenie.

Do połowy roku zakończą się prace między Krakowem Mydlniki a Krakowem Głównym

Towarowym. Trwa budowa nowego przystanku kolejowego Kraków Bronowice, w rejonie ul. Armii Krajowej. Poprawi on mieszkańcom dostęp do kolei w tym rejonie Krakowa. Przystanek będzie wyposażony w cztery komfortowe perony, do których prowadzić będzie przejście podziemne wraz z pasażem handlowym. Łatwy dostęp do peronów zapewnią windy oraz ruchome schody. Przystanek zostanie oddany do użytku w połowie tego roku.

Jeszcze w marcu planowane jest zakończenie prac na odcinku z Jaworzna Szczakowej do Trzebini. Do dyspozycji pasażerów zostanie oddana w pełni zmodernizowana stacja w Jaworznie Szczakowej oraz przystanki w Ciężkowicach i Balinie. Pociągi pojadą z prędkością 120 km/h. Zwiększy się szybkość podróży i przepustowość linii kolejowej.

Najpóźniej podpisany kontrakt dotyczył fragmentu szlaku między Trzebiną a Krzeszowicami. Na tym odcinku trwają intensywne prace związane m.in. z przebudową układów torowych stacji w Trzebini i Krzeszowicach, budową trzech wiaduktów drogowych i jednego kolejowego, a także przejść podziemnych w obrębie stacji i przystanku w Dulowej. Prowadzona jest również wymiana nawierzchni torowej. Prace modernizacyjne na odcinku z Trzebini do Krzeszowic potrwać do końca bieżącego roku. Do eksploatacji oddano dwa bardzo ważne wiadukty drogowe w Krzeszowicach oraz w Woli Filipowskiej.

Efektom modernizacji będzie zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich kursujących z Katowic do Krakowa do 160 km/h. Podróż koleją między oboma miastami trwać będzie poniżej godziny, skutecznie konkurując pod względem czasu przejazdu z transportem samochodowym.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa  
www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.portalpasazera.pl  
www.funduszeuropejskie.gov.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Rzeczpospolita  
Polska

Współfinansowane przez Instrument  
Unii Europejskiej „Łącząc Europę”

Projekt „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze–Katowice–Kraków, etap IIb” jest współfinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę”.

Wyłączną odpowiedzialność za treść publikacji ponosi jej autor. Unia Europejska nie odpowiada za ewentualne wykorzystanie informacji zawartych w takiej publikacji.



## targi budownictwa infrastrukturalnego

[www.autostrada-polska.pl](http://www.autostrada-polska.pl)

**NOWY TERMIN TARGÓW**  
**30.06-2.07.2020**

# NOWY TERMIN TARGÓW AUTOSTRADA 2020

W trosce o bezpieczeństwo gości, wystawców, zwiedzających i pracowników Targów Kielce oraz mieszkańców regionu, w związku z pogarszającą się sytuacją epidemiologiczną w kraju i rekomendacją Głównego Inspektora Sanitarnego, Zarząd Targów Kielce podjął decyzję o zmianie terminu targów AUTOSTRADA, MASZBUD oraz ROTRA. Wydarzenie zaplanowano w nowym terminie, od 30 czerwca do 2 lipca 2020 roku.

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego AUTOSTRADA to jedno z najważniejszych wydarzeń branży infrastrukturalnej w Polsce. Spotkanie obejmuje 3 wystawy związane z infrastrukturą drogową – AUTOSTRADA, ROTRA – poświęcona pojazdom specjalistycznym, MASZBUD – dedykowana maszynom budowlanym. Wstawy te dają możliwość odbycia wielu ciekawych rozmów z przedstawicielami firm budowlanych, specjalistami z branży oraz zarządcami dróg. Podczas wydarzenia, Targi Kielce odwiedza blisko 10 000 gości. Ich skala jest jednym z czynników budzących obawy w sytuacji szerzącego się w świecie i w Polsce wirusa SARS – CoV-2, wywołującego chorobę Covid – 19.

Od kilku dni, do kieleckiego ośrodka wystawienniczego napływają sygnały od wystawców, obawiających się o powodzenie wydarzenia, którego przebieg może zakłócić szerząca się epidemia zakażeń koronawirusem. Przeprowadzonych zostało wiele rozmów z klientami, nie tylko w sprawie targów AUTOSTRADA, ale również wielu innych imprez wystawien-

nicznych z kalendarza wydarzeń. Po tych konsultacjach, Zarząd Targów Kielce jest przekonany o słuszności decyzji w aspekcie wspólnego bezpieczeństwa.

W Targach Kielce od początku tego roku odbyły się już cztery duże wydarzenia targowe. Większość z nich zakończyła się sukcesem, jeśli chodzi o liczbę zwiedzających. Targi Kielce zapewniły najwyższy poziom bezpieczeństwa sanitarnego, a na targach nie wystawiały się firmy z krajów, w których wystąpił koronawirus. To jednak może okazać się niewystarczające w przypadku nadchodzących wydarzeń, w świetle rosnącej liczby zakażeń w Polsce.

Kielecki ośrodek wystawienniczy liczy na zrozumienie oraz dołoży wszelkich starań, aby nadchodząca edycja Międzynarodowych Targów Budownictwa Drogowego Autostrada w nowym terminie była równie atrakcyjna.

**Tegoroczna edycja targów została zaplanowana  
od 30 czerwca do 2 lipca 2020 roku.**

e-commerce is part of our core

