

# **TSL** **biznes**

WRZESIEŃ 9/2020 (116)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TOMASZ  
SĄCZEK

**IPP**

TEMATY NUMERU:

**OBSŁUGA BRANŻY SPOŻYWCZEJ**

**NOWY GRACZ NA POLSKIM RYNKU POOLINGU PALETOWEGO**

**NADSPODZIEWANE DOBRE WYNIKI NA RYNKU MAGAZYNOWYM**

**ROSNĄCA ROLA VAS W LOGISTYCE**

ISSN 2081 5255



9 772081 525000

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



# FAKTORING MASOWY OTWARTY DLA WSZYSTKICH FIRM

**Jesteśmy gotowi na tysiące Twoich faktur!**

Wiemy, jak trudno zarządzać płynnością finansową, kiedy współpracuje się z setkami różnych kontrahentów. Tysiące faktur na niewielkie kwoty, zmieniający się kontrahenci to już dla nas nie problem. Sprawdź innowacyjne rozwiązanie, które automatycznie sfinansuje masę Twoich należności bez zbędnych formalności.

**ZADZWOŃ 800 224 229**

**ODWIEDŹ [www.bibbyfinancialservices.pl](http://www.bibbyfinancialservices.pl)**

**WIERZYM W TWÓJ BIZNES**

FAKTORING Z REGRESEM • FAKTORING BEZ REGRESU • FAKTORING EKSPORTOWY

**BIBBY**  
FINANCIAL SERVICES 

# W NUMERZE

## W SKRÓCIE

W skrócie. . . . . 4

## LOGISTYKA

Logistyka jako barometr gospodarki? . . . . 8

Zwiększony popyt na usługi  
w Vesta Polska . . . . . 10

Nowa rola logistyki w branży  
spożywczej . . . . . 11

Gdy trzeba sprostać rosnącym  
wymaganiom . . . . . 14

Aktualne wyzwania na rynku  
logistyki żywności z perspektywy  
QSL Polska . . . . . 16

Branża spożywcza w czasach  
pandemii . . . . . 17

## LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Szybsze niż... owady. . . . . 18

Nowy gracz na polskim rynku  
poolingu paletowego. . . . . 19

Identyfikacja europalety. Część 4 . . . . . 20

Rosnąca rola VAS w logistyce. . . . . 22

Badanie Ericsson:  
Droga do logistyki wyprzedzającej. . . . . 27

## TRANSPORT KOLEJOWY

Grupa PKP CARGO po I półroczu 2020 . . 29

## TRANSPORT INTERMODALNY

Intermodal staje się znaczącym  
udziałowcem w przewozach  
europejskich . . . . . 30

## POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Nadspodziewanie dobre wyniki  
na rynku magazynowym . . . . . 32

Panattoni niekwestionowanym  
liderem nieruchomości  
przemysłowych . . . . . 38

Kolejna oferta w portfolio  
usług AsstrA . . . . . 40

Zielone półroczcie Prologis . . . . . 41

## PRAWO

Odpowiedzialność przewoźnika  
za uszkodzenie wózka paletowego  
przy załadunku . . . . . 42

Naciski osi oraz zezwolenia  
na przejazd pojazdem  
nienormalnym – nowe zasady . . . . . 46

Co niesie ze sobą  
pakiet mobilności. . . . . 48



Jeszcze rok temu nikt nie spodziewał się tak szybkiego rozwoju internetowego kanału sprzedaży, z jakim mamy do czynienia w ostatnich miesiącach, i to właściwie od początku pandemii. Już w marcu zaobserwowano 3-procentowy wzrost, a dotyczy on również branży spożywczej, która długo opierała się zakupom przez internet, gdyż ludzie świeże produkty wolą wybierać osobiście. Teraz zmienili preferencje na korzyść bezpieczniejszych kanałów sprzedaży.

Ekspertci twierdzą, że tendencja ta będzie się nasilać. Co więcej, coraz więcej produktów będzie sprzedawanych wielokanałowo, a obsługą zajmą się operatorzy logistyczni, którzy coraz częściej pytani są o kompleksową obsługę nie tylko przez sieci sklepów, ale i przez producentów.

Rozwój handlu internetowego, z którym mamy do czynienia, już przełożył się na wzrost popytu na powierzchnie magazynowe, zwłaszcza że te, przeznaczone pod handel e-commerce, zajmują trzy, cztery razy więcej miejsca niż przystosowane do handlu tradycyjnego. CBRE szacuje, że ubocznym efektem pandemii i związanego z tym zapotrzebowania na powierzchnie, będzie wzrost rynku magazynowego w ciągu roku o dodatkowe 5-7%. A już dziś rynek ten jest liderem segmentu nieruchomości komercyjnych, choć wiele powierzchni również przeznaczana jest na produkcję, która coraz częściej z hal fabrycznych przenoszona jest w miejsca skąd prowadzona jest dystrybucja prosto do klienta. Jest to sposób na skrócenie łańcucha dostaw i obniżenie kosztów, które w czasach pandemii niewątpliwie wzrosły.

Łańcuchy dostaw skracane już są na skalę międzynarodową, gdyż pandemia nauczyła nas, że im mniejsza jest odległość pomiędzy miejscem popytu i produkcji, tym jest bezpieczniejsza. Możemy więc stwierdzić, że przed rynkiem magazynowym rysuje się całkiem optymistyczna przyszłość. I

Elżbieta Haber,  
z-ca redaktora naczelnego

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCIJA-LOGISTYKA

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

Redaktor naczelny i wydawca  
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575  
m.ganiec@tsl-biznes.pl

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

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

Skład DTP  
m&t art

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

**KMGmedia**

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

Poznaj nasze wszystkie aktywności:

[www.kmg-media.pl](http://www.kmg-media.pl)

**TSLbiznes**

**Truck&Van**

**SPOTKANIA TRANSPORTOWE**

# TECHNOLOGIA LI-ION – PRZYSZŁOŚĆ INTRALOGISTYKI

Trudno dziś wyobrazić sobie świat bez nowoczesnych technologii: smartfonów, „inteligentnych” urządzeń gospodarstwa domowego, napędów elektrycznych. Mają one jeden wspólny mianownik. To nowe źródło energii – akumulatory litowo-jonowe.

W wózkach widłowych akumulatory li-ion pojawiły się w roku 2010 wraz z wprowadzeniem na rynek przez Jungheinrich pierwszego na świecie wózka litowego. Możliwości, jakie daje ta technologia prezentują pionierskie urządzenia firmy: EJE 112i, ERC 216 zi, ETV 216i. Mniejsze rozmiary baterii pozwoliły stworzyć większą przestrzeń dla operatora, zwiększyć komfort i efektywność pracy.

Wymiana baterii kwasowych, ich obsługa, przygotowanie miejsca do ładowania wymagają czasu i nakładów finansowych. Analiza kosztów w dłuższej perspektywie wyraźnie wskazuje przewagi technologii li-ion: wzrost wydajności, mniejsze zużycie energii, optymalizacja czasu pracy operatorów. Możliwość doładowywania baterii sprawia, że nawet krótką przerwę w pracy można optymalnie wykorzystać. Li-ion to przyszłość intralogistyki. |



Wózek widłowy Jungheinrich ERC 216 zi

## DLA GRUPY POLPHARMA

3 sierpnia, po uzyskaniu przez Grupę Polpharma zezwolenia Głównego Inspektoratu Farmaceutycznego (GIF), wystartowały pierwsze operacje logistyczne w nowym rozbudowanym module platformy FM Health w Błoniu.



To największe centrum magazynowania i dystrybucji produktów farmaceutycznych w Europie Centralnej należące do FM Logistic CE. Operator logistyczny realizuje w nim zawartą w 2019 r. umowę z Grupą Polpharma. Otwarcie kolejnego modułu na platformie logistycznej umożliwi pełną realizację obsługi magazynowej oraz transportowej z trzech zakładów produkcyjnych Grupy w Polsce do centralnej hurtowni i dystrybucję z hurtowni do odbiorców.

Nowy moduł magazynowy to 12 tys. m<sup>2</sup> i prawie 20 tys. miejsc paletowych. Wydzielonych zostało kilka pomieszczeń przeznaczonych do składowania różnych produktów, o różnej temperaturze przechowywania, w tym dwie chłodnie. W magazynie zastosowano najnowocześniejsze rozwiązania techniczne.

Dotychczas, liczba palet na *stocku* dla tego klienta wynosiła 6 tys., przyjęcia towaru w skali roku oscylowały na poziomie

około 50 tys. palet i wydania kartonów około 800 tys. Po uruchomieniu hurtowni, już w tym roku, *stock* i obrót paletowo-kartonowy pomieści 35 tys. palet, recepcja towaru będzie na poziomie 170 tys., a wydania to nawet kilka milionów kartonów na rok. – *Planujemy, że po zakończeniu II fazy projektu w roku 2022 hurtownia farmaceutyczna Polpharmy w Błoniu będzie jedynym punktem dystrybucyjnym naszych leków. Centralnym magazynem w środkowej Polsce zastąpimy kilka dotychczasowych miejsc składowania wyrobów, rozsianych na terenie całego kraju. Pozwoli to usprawnić i zwiększyć efektywność łańcucha dostaw* – mówi Izabela Marciniak, dyrektor ds. magazynowania i dystrybucji Grupy Polpharma.

Umowa z Grupą Polpharma została zawarta na 7 lat. W rozbudowę obiektu FM Logistic CE zainwestował ponad 60 mln zł. Obecnie platforma FM Health w Błoniu posiada łączną powierzchnię prawie 92 tys. m<sup>2</sup> i pojemność ponad 140 tys. miejsc paletowych. Oprócz usług związanych ze składowaniem i dystrybucją produktów na platformie na dużą skalę realizowane są usługi *co-packingu* dla różnych klientów. |

## W 96 GODZIN Z EUROPY DO AUSTRALII

GEFCO rozwija międzykontynentalny transport towarów z Europy do Australii. Cotygodniowe połączenia lotnicze realizowane są z Frankfurtu i Londynu do trzech lokalizacji w Australii, a tranzyt w trybie *door-to-door* jest możliwy w 4 dni.



Te trzy lokalizacje to Brisbane, Sydney i Melbourne. Stamtąd przesyłki rozwożone są transportem drogowym do odbiorców końcowych. Usługa obejmuje przesyłki o wadze od 100 kg i nie dotyczy towarów o niestandardowych wymiarach.

W 2019 r. wartość polskiego eksportu do tego kraju wyniosła ponad 715 mln USD. Dominującymi produktami eksportowymi z Polski do Australii były wyroby przemysłu elektromaszynowego, artykuły rolno-spożywcze oraz wyroby przemysłu chemicznego.

Wsparcie ze strony GEFCO obejmuje zarządzanie zamówieniem, konsolidację towarów od wielu dostawców, transport wstępny i końcowy przy użyciu pojazdów ciężarowych, zarządzanie dokumentacją, odprawę celną oraz ubezpieczenie. Możliwe jest też zlecenie GEFCO inspekcji eksportowanych towarów, etykietowanie i ponowne etykietowanie, pakowanie i przepakowywanie oraz przygotowywanie dokumentacji zdjęciowej.

Pełna kontrola przepływów odbywa się za pośrednictwem GEFCO VISIBILITY. E-platforma umożliwi składanie zamówień, śledzenie realizacji zlecenia w trybie *door-to-door*, otrzymywanie powiadomień oraz informacji o fakturach. Każdy z klientów GEFCO może również skontaktować się ze swoim indywidualnym opiekunem. |

## 599 TANICH STACJI W POLSKIEJ SIECI DKV

DKV powiększyło sieć stacji o kolejne punkty lokalnych marek, na których cena liczona jest na bazie stawek hurtowych. Należą do niej wszystkie stacje Moya, a także: Generon, Neo, Hawa, Petrodom, E100, Faraon czy ICF Paliwa.

Stawki za paliwo są tu średnio 35 gr niższe. Aktualnie w sieci z tzw. „cenami z listy” jest już 599 stacji. Wkrótce dojdzie kilkadziesiąt nowych. Specjalna cena wynika z modelu, w jakim jest kalkulowana. Podstawą do jej obliczenia jest cena hurtowa DKV wyliczana w oparciu o ceny SPOT, dzięki czemu proponowane przez DKV stawki nie są w żaden sposób zależne od chwilowej polityki cenowej danej stacji. Dodatkowo, ceny uwzględniają rabat wynegocjowany przez DKV dla klientów. Dzięki takim rozwiązaniom przewoźnicy

mogą tankować w cenie średnio 35 groszy niższej niż ta na okolicznych stacjach.

W skład sieci wchodzi: 257 stacji Moya, 110 Amic, 91 Pieprzyk, 51 Lotos, 12 Generon, 8 Bobryk, 7 Citronex, 6 Makro, 5 Neo, 4 stacje Uniwar i 4 Hawa, po 3 stacje Baltic Trade, Petrodom i Watis, po 2 Pekaes, E100, Fel Tank, Safari, Gramax, Faraon, DG i po jednej: Stan-Oil, Exoil. Lomax, Burboil, Wostim, Areca, Darkon, Unipetroleum, GT, Euro – Tank, Piotrans, Nevada Center, SPS, Oil Transfer, Stefaniuk, Olkop, Eko-Tank, Euro-Oil, Petrocar, Agromex, ICF Paliwa. |



More than just a forwarder



## TRANSPORT

## MAGAZYNOWANIE

## CO-PACKING

**Vesta Polska Sp. z o.o.**

Kopytów 44A

05-870 Błonie

biuro@vesta-polska.com



[www.vesta-polska.com](http://www.vesta-polska.com)

## SORTOWNIA GLS W POZNANIU

Dwukrotnie większa przepustowość to efekt rozbudowy filii GLS w Poznaniu. Docelowo obiekt będzie sortownią regionalną oraz eksportową dla kierunków zachodnich.

Dobudowana część hali jest dwufunkcyjna, ze strefą kurierską oraz załadunkową. Po rozbudowie poznańska filia GLS ma blisko dwa razy więcej bram kurierskich (158), z 8 do 13 zwiększyła się liczba bram załadunkowych (z możliwością dodania kolejnych 7), więcej jest również bram rozładunkowych dla samochodów liniowych. Powierzchnia obiektu jest teraz większa łącznie o ok. 50%. Filia, działająca w tej lokalizacji od 2008 r., wraz z polską centralą GLS, jest dziś w stanie obsłużyć dwa razy więcej paczek niż przed rozbudową. Obiekt jest wyposażony w rozwiązania ekologiczne, w tym pompy ciepła, a w nowej części oświetlenie LED. Pozwala to znacząco zmniejszyć zużycie prądu, a także produkcję odpadów niebezpiecznych związanych np. z eksploatacją świetlówek.



Impulsem do rozbudowy było to, że Oddział GLS w Poznaniu należy do jednego z najszybciej rozwijających się w kraju (pod względem wolumenu przesyłek), a poza tym firma kurierska sukcesywnie zwiększa operacyjną elastyczność swojej sieci. Jeszcze w tym roku w poznańskiej filii GLS ruszy sortownia dla paczek eksportowych. Będą stąd kierowane do krajów Europy Zachodniej. Pozwoli to odciążyć sortownię w Strykowie, która pełni funkcję głównego hubu GLS w Polsce.

Obecnie GLS planuje rozbudowę swoich filii m.in. w Warszawie, Gdańsku, Wrocławiu, Zielonej Górze i Czeladzi. Natomiast całkowicie nowe filie powstaną w Starogardzie, Zamościu oraz Różanie (województwo mazowieckie). |

## PEKAES INWESTUJE W TERMINALE

Pierwsze transporty towarów wyjechały już z nowego terminalu PEKAES w Olsztynie w kierunku oddziałów w sieci dystrybucyjnej w Polsce. Dzięki tej inwestycji PEKAES zapewni szybszy transfer ładunków lokalnie i do wielu punktów w kraju i Europie.

PEKAES od kilku lat intensywnie inwestuje w rozbudowę sieci terminali drobnicowych. W tym roku Grupa uruchomiła nowy, dwudziesty Oddział w Mińsku Mazowieckim, nowy terminal w Lublinie oraz powiększyła powierzchnię magazynową na Mazowszu, w Kielcach i Krakowie. Sieć drobnicowa PEKAES liczy już 20 oddziałów w Polsce i obejmuje ponad 40 krajów w Europie.

Terminal dystrybucyjny PEKAES w województwie warmińsko-mazurskim posiada 10 doków wewnętrznych i 20 miejsc do jednoczesnego załadunku samochodów dystrybucyjnych, a także zaplecze socjalno-biurowe. Obiekt znajduje się na terenie parku logistycznego Panattoni Park Olsztyn (Tomaszkowo 52A). Bezpośredni zjazd z drogi ekspresowej S51 umożliwia dogodny transfer ładunków w sieci dystrybucyjnej PEKAES. – Z Olsztyna eksportuje się towary głównie do krajów nadbałtyckich, Holandii, Belgii, Niemiec, a także Czech. W terminalu PEKAES w Olsztynie obsługujemy m.in. towary branży meblarskiej, a także producentów stolarki budowlanej oraz ekogroszku



– mówi Sławomir Szema, dyrektor Sieci Krajowej PEKAES.

Na potrzeby PEKAES Panattoni rozbudowuje także Panattoni Park Gdańsk Airport. Operator zajmie 11,5 tys. m<sup>2</sup> powierzchni, dodatkowo deweloper zabezpieczy kolejne 4 tys. m<sup>2</sup> pod przyszłą jego ekspansję. Obiekt podzielono na dwie części: magazyn oraz powierzchnię *cross-dockową*, w której znajdują się 34 platformy przeładunkowe zainstalowane w konstrukcji *dock house* i zewnętrzna rampa o wymiarach 3,5x63 m. Ponadto ta część zostanie wyposażona w 34 bramy sekcyjne z przeszkleniem, jedną bramę wyjazdową z poziomym „0”, a także trzy bramy segmentowe z wyjazdem na rampę. PEKAES skorzysta również z ponad 800 m<sup>2</sup> biur, a operacje rozpocznie w marcu 2021 r. |

## DO KOMPLETACJI ZAMÓWIEŃ

DB Schenker wdrożył inteligentne okulary Picavi do operacji związanych z kompletacją zamówień – docelowo planuje wdrożyć inteligentną kompletację jako standardową procedurę w wielu swoich lokalizacjach.

Podczas okresu próbnego rozwiązanie przetestowano w Bremie i Rodgau w Niemczech, przy czym zespół w Rodgau pracował dodatkowo z inteligentną rękawicą do skanowania ProGlove. Służy ona do skanowania, a uruchamia się poprzez zwijanie dłoni w pięść. Pozwala pracowni-



kom na używanie obu rąk do kompletacji, co zwiększa wydajność pracy. Rękawice są już wykorzystywane w magazynie DB Schenker w Eching, koło Monachium.

Picavi wykorzystuje Google Glasses do wyświetlania wymaganych informacji w polu widzenia użytkownika. Dzięki temu pracownicy magazynu w procesie kompletacji towarów, zamiast trzymać w ręku skaner i papierowe dokumenty, mają obie ręce wolne. Rozwiązanie to maksymalizuje produktywność i jednocześnie minimalizuje błędy.

Współpraca z firmą Picavi to najnowszy projekt w zakresie digitalizacji i innowacyjności, który ma pomóc DB Schenker w stworzeniu magazynu przyszłości. |

# AXXÈS POBIERA OPŁATY DROGOWE TAKŻE W NIEMCZECH

Od 1 września, przewoźnicy wyposażeni szczególnie w B'Moov – najnowszy i najbardziej zaawansowany technologicznie identyfikator Axxès – mogą przemierzać Europę bez martwienia się o uiszczanie opłat. Wszystko jest zgrupowane w jednej umowie i jednej fakturze, bez względu na sieć autostradową.

Jest to możliwe dzięki podpisaniu umowy przez firmę \*Axxès – EETS provider\* z BAG\*, dającej akredytację na terenie Niemiec, co pozwala na uiszczanie opłat drogowych w ramach już posiadanych usług w innych dużych sieciach europejskich. Sieć akceptacji firmy francuskiej operuje już we Francji, Hiszpanii, Portugalii, Austrii, Belgii (sieć Viapass, tunel Liefkenshoek) i od niedawna w Niemczech (Herrentunnel), dzięki czemu przyłączone zostały niemieckie drogi federalne i autostrady, a w przyszłości inne duże kraje.

Dzięki pierwszym testom poboru opłat w sieciach skandynawskich, rozpoczęciu rozmów ze szwajcarskim urzędem celnym oraz zapowiedzi poboru opłat we Włoszech, firma Axxès

\* Axxès: umożliwia przewoźnikom zapłatę za poruszanie się po autostradach w Europie z wykorzystaniem do tego celu jednego urządzenia, po podpisaniu tylko jednej umowy abonamentowej.  
\* EETS provider: European Electronic Toll Service provider: dostawca europejskiej usługi opłaty elektronicznej. Jest to certyfikacja europejska uznająca zdolność techniczną, finansową i organizacyjną dostawcy elektronicznego systemu poboru opłat do poboru opłat w Europie.  
\* BAG: BundesAmt für Güterverkehr: administracja federalna transportu towarów.

będzie mogła wprowadzić interoperacyjność w Zachodniej Europie, oferując swój system płatności i ułatwiając międzynarodowy transport pojazdami ciężarowymi. Jako uzupełnienie zautomatyzowanego systemu płatności elektronicznych, firma wprowadza usługi cyfrowe, które upraszczają transport ciężarowy w Europie i zmniejszają jego koszt. W odpowiedzi na potrzeby administratorów floty, stworzono cały panel usług, z których najważniejsze to:

- ! AFM: Axxès Fleet Manager, usługa monitorowania pojazdów w czasie rzeczywistym oraz zarządzanie flotą, w celu optymalizacji i kontroli operacji transportowych w całej Europie.
- ! AFO: Axxès Fleet Optim', usługa online umożliwiająca monitorowanie wyposażenia pojazdu i przesłania danych do dedykowanej aplikacji oraz przygotowanie wynagrodzenia.
- ! ADC: Axxès Data Connect: Usługa umożliwiająca przesyłanie danych GPS do platform monitorowania towarów wykorzystywana przez większość zleceniodawców i przewoźników.



# CENIONY PRZEZ KLIENTÓW I PRACOWNIKÓW

GLS Poland, jako jedyna polska firma z branży KEP, uzyskała certyfikat Great Place to Work. Zdobyła również godło Firmy Przyjaznej Klientowi.

Great Place to Work jest badaniem niezależnym i anonimowym, te same standardy i pytania obowiązują na całym świecie. W GLS Poland pracę w firmie mogli ocenić wszyscy chętni pracownicy, ze stażem pracy powyżej 6 miesięcy. W sumie 64% osób, w większości ze stanowisk niekierowniczych, uznało że firma jest świetnym miejscem do pracy (średnia ogólnopolska to 43%). Z takim wynikiem GLS uzyskał certyfikat Great Place to Work 2019.

Zdobył również godło Firmy Przyjaznej Klientowi 2019. W programie brano pod uwagę rzeczywiste doświadczenia klientów. Ocenili oni przede wszystkim kontakt i współpracę z firmą, poziom ogólnego zadowolenia z jej usług i produktów, a także prawdopodobieństwo, że polecą ją innym osobom. GLS Poland w każdym w każdym w każdym uzyskał oceny na poziomie przynajmniej 87%, a indeks całego badania dla GLS (uśredniony wynik) wyniósł 88%. !



Fresh. Fair. Fullservice!

## KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIA LOGISTYCZNE DLA GASTRONOMII

**70 lat** doświadczenia,  
**20** magazynów i ponad  
**3000** obsługiwanych restauracji w Europie.

**2 centra** dystrybucyjne  
i **3 magazyny** typu cross-dock, obsługujące  
ponad **600** restauracji w Polsce.

Kompetentny i zaangażowany zespół.

### SKONTAKUJ SIĘ Z NAMI

Agnieszka Salek  
Dyrektor handlowy  
+48 502 997 671  
a.salek@qsl.eu.com

[www.quick-service-logistics.pl](http://www.quick-service-logistics.pl)



MAGAZYNOWANIE



SPEDYCJA  
I TRANSPORT



DYSTRYBUCJA  
ONE-STOP-SHOP



TRANSPORT  
DALEKOBIEŻNY



## LOGISTYKA JAKO BAROMETR GOSPODARKI?

Wysoka liczba zakłóceń w łańcuchach dostaw w wyniku pandemii Covid-19 spowodowała, że operatorzy logistyczni oraz ich klienci musieli zewrzeć szyki i znaleźć rozwiązanie w trudnej sytuacji. Działania wymagały szybkich decyzji i były dla operatorów doskonałym sprawdzianem elastyczności i szybkości podejmowania decyzji. O bieżących wyzwaniach dla branży logistycznej i przemysłu, wykorzystaniu informacji z łańcuchów dostaw do badania koniunktury oraz o najtrudniejszym dniu dla logistyki po wybuchu pandemii rozmawiamy z Rafałem Krajewskim, dyrektorem generalnym GEFCO Polska.

**Na ile logistykę można wykorzystać do prognozowania sytuacji gospodarczej?**

Dzisiejsze łańcuchy dostaw są bardzo rozbudowane i zwykle dobrze monitorowane dzięki postępującej digitalizacji w logistyce i przemyśle. Każde odchylenie od normy – zarówno pozytywne jak i negatywne – jest łatwe do identyfikacji i może służyć jako źródło do dalszych analiz i prognoz. Horyzont obserwacji jest ograniczony wyłącznie liczbą operacji logistycznych i branż dla których pracujemy. Przy dzisiejszym tempie rozwoju technologii łatwo sobie wyobrazić, że operator logistyczny może obserwować w czasie rzeczywistym wahania w gospodarce przez analizę dynamiki przepływów od fazy wydobycia surowców, przez logistykę produkcji, do fazy utylizacji produktów.

Gdyby spojrzeć na temat z perspektywy rozwoju tzw. logistyki wyprzedzającej, to obecne możliwości w zakresie prognozowania trendów rynkowych można uznać za ograniczone. Dzięki wykorzystaniu sztucznej inteligencji, uczenia maszynowego i analiz Big Data, w przyszłości możliwe będzie

**C**ovid-19 spowodował rekordową w historii logistyki liczbę zakłóceń w łańcuchach dostaw. Pandemia udowodniła, jak ważna jest elastyczność dostawcy usług logistycznych i jak ważne jest posiadanie planu B.

prognozowanie popytu, a dostawy będą realizowane z wyprzedzeniem. Możliwości logistyki wyprzedzającej będą sprzyjać dalszej optymalizacji łańcucha dostaw, ale również

przyniosą wiele korzyści dla producentów towarów i dostawców usług.

**GEFCO pracuje dla wielu branż. Jak sobie radzicie w obecnej sytuacji?**

Firma wywodzi się z branży motoryzacyjnej, nasi pierwsi klienci to producenci pojazdów, części zamiennych czy komponentów, a także zarządcy flotami, importerzy i dealerzy. Jednak na przestrzeni wielu lat Grupa na świecie i w Polsce wykonała strategiczny ruch dywersyfikacji sektorowej. Obecnie jako GEFCO Polska jesteśmy gotowi odpowiedzieć na oczekiwania każdej firmy, bez względu na profil działalności, a naszą mocną stroną jest wsparcie globalnej sieci.

W dobie koronawirusa staramy się wykorzystywać przewagę, jaką daje obsługa logistyczna wielu branż. Sektor motoryzacyjny niewątpliwie mocno odczuł skutki pandemii, ale na przykład branża e-commerce umożliwia nam częściową rekompensatę poniesionych strat. Otrzymujemy nowe zlecenia i na tej sytuacji korzystają także nasi podwykonawcy, na przykład przewoźnicy kontraktowi, których przekierowujemy do pracy na innych trasach.

**Pandemia była zatem swoistym testem dla całej branży logistycznej.**

Dokładnie. Decyzje podejmowane podczas pierwszej fali pandemii były dla GEFCO najlepszym sprawdzianem elastyczności w biznesie. A przypomnę, że właśnie ta cecha operatora logistycznego była najbardziej pożądana jeszcze zanim świat dowiedział się o Covid-19. Sprawdzian jaki musieliśmy przejść wspólnie z naszymi klientami wypadł bardzo dobrze, za co chciałbym podziękować wszystkim pracownikom GEFCO Polska. Wzmocniliśmy również relacje z wieloma naszymi klientami.

Na niektóre sytuacje – na przykład opóźnienia dostaw w wyniku kontroli sanitarnych na granicach – nie mieliśmy wpływu. Inne wymagały wprowadzenia szeregu zmian w łańcuchach dostaw. Tak było u jednego z klientów GEFCO z branży AGD. W zatrzymywaniu i wznawianiu produkcji w kil-

kunastu zakładach nie było żadnej powtarzalności, co wymagało od nas reagowania z dnia na dzień. Pozytywnym zaskoczeniem była dla mnie sytuacja producentów tele-

wizorów. Pomimo przełożenia terminów Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej i Olimpiady, czyli dwóch wydarzeń mocno stymulujących sprzedaż, popyt na telewizory spadł tylko nieznacznie.

### Jakie transporty z pierwszej fali pandemii są warte przypomnienia?

GEFCO przetransportowało 500 ton ważnych części motoryzacyjnych z Wuhan do Francji. Transport został zrealizowany przy użyciu jednego z pierwszych pociągów blokowych, które wyruszyły z Wuhan po wybuchu światowego kryzysu COVID-19. Innym przykładem są dostawy tysięcy łóżek medycznych do szpitali i klinik w Europie, transport lotniczy 400 tys. kombinezonów medycznych dla szpitali z Polski oraz dostawy środków medycznych, w tym testów na obecność koronawirusa Covid-19 dla klientów z branży farmaceutycznej. Z kolei, gdy europejskie montownie samochodów wstrzymały pracę, GEFCO zorganizowało magazyny przy lotniskach. Dzięki temu nasi klienci mieli szybki dostęp do części po wznowieniu produkcji.

Pandemia wymusiła wprowadzenie również wielu zmian wewnątrz firmy. Powołaliśmy specjalny zespół kryzysowy do spraw zwalczania zagrożeń związanych z koronawirusem. Osoby, które mogą pracować zdalnie zostały wysłane na home office. Dla innych zorganizowaliśmy dodatki paliwowe lub auta służbowe, aby nie musiały podróżować komunikacją zbiorową. Do dzisiaj przy wejściu do naszych obiektów monitorowana jest temperatura. Każdy z pracowników

### Pamięta Pan najtrudniejszy dzień dla branży logistycznej po wybuchu pandemii?

Covid-19 spowodował rekordową w historii logistyki liczbę zakłóceń w łańcuchach dostaw. Pandemia udowodniła, jak ważna jest elastyczność dostawcy usług logistycznych i jak ważne jest posiadanie planu B. Wygrnym, jeżeli można tak określić kogokolwiek w obecnej sytuacji, były te firmy, które potrafiły błyskawicznie reagować na zmiany i dostosowywać się do nowej sytuacji na rynku.

Filozofia biznesu według GEFCO opiera się na hasle Partners Unlimited i według tego kompasu staraliśmy się działać w stosunku do naszych klientów, w czasie zamknięcia gospodarki. Uczestniczyliśmy w wielu konsultacjach dotyczących losów produkcji i reorganizacji pracy w zakładach. Zamiast szukać najtrudniejszego dnia, łatwiej jest mi przypomnieć sobie atmosferę ogromnej mobilizacji i jedności, która towarzyszyła nam w pierwszych dniach przygotowań do zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom oraz ciągłości biznesu naszych klientów

**D**zisiejsze łańcuchy dostaw są bardzo rozbudowane i zwykle dobrze monitorowane dzięki postępującej digitalizacji w logistyce i przemyśle. Każde odchylenie od normy jest łatwe do identyfikacji i może służyć jako źródło do dalszych analiz i prognoz.

w dniach bezpośrednio poprzedzających lock-down. Nowe informacje na temat sytuacji docierały do nas co chwilę, na granicach



Rafał Krajewski

uzależnione było w dużej części od decyzji polityków i ekspertów ds. chorób zakaźnych, co nigdy nie miało miejsca na taką skalę w historii polskiego biznesu po 1989 roku.

### Trzy rzeczy, które pandemia zmieniła w branży logistycznej to...

Po pierwsze, dalszy wzrost zainteresowania firm digitalizacją procesów biznesowych. Nowe wyzwania przekonały wielu

sceptyków do cyfryzacji, która pomaga oszczędzać, ale wymaga zwrócenia większej uwagi na kwestie bezpieczeństwa danych. Drugie spostrzeżenie dotyczy zdolności firm do reagowania na sytuacje kryzysowe. Z jednej strony mam na myśli budowanie skutecznych planów antykryzysowych na negatywne zdarzenia, które są w zasięgu przewidywań firm, z drugiej natomiast budowanie odporności przedsiębiorstw na wszelkie sytuacje, również te, które wydają się nieprawdopodobne i są pomijane przy budowaniu planów antykryzysowych. Po trzecie, obecny kryzys pokazał jak ważna jest dywersyfikacja biznesu. Firmy operujące w wielu sektorach, aktywne geograficznie w wielu krajach i posiadające wiele usług w swojej ofercie wyjdą z pandemii ze zwiększonym udziałem rynkowym w stosunku do specjalistów od jednego produktu czy rynku.

W GEFCO patrzymy na nową rzeczywistość z nadzieją i dostrzegamy szanse, które niesie przyszłość. Mamy za sobą ponad 70 lat zbierania doświadczeń i z optymizmem oraz entuzjazmem patrzymy na kolejne lata.

■ Dziękuję za rozmowę.



Przykładem dostaw realizowanych przez GEFCO w pierwszej fali pandemii są dostawy tysięcy łóżek medycznych do szpitali i klinik w Europie

posiada dostęp do maseczek ochronnych i rękawiczek jednorazowych, a na terenie firmy działa szereg punktów umożliwiających dezynfekcję.

wewnątrzunijnych tworzyły się niewidziane od lat wielokilometrowe kolejki, a decyzje trzeba było podejmować i realizować w błyskawicznym tempie. Funkcjonowanie firm



Krzysztof Frątkiewicz

## ZWIĘKSZONY POPYT NA USŁUGI W VESTA POLSKA

Operatorzy logistyczni obsługujący branżę spożywczą nie narzekają na brak pracy. Jak to wygląda w praktyce – mówi Krzysztof Frątkiewicz, dyrektor handlowy Vesta Polska.

**Jak koronawirus wpłynął na obsługę logistyczną branży spożywczej?**

Podczas pandemii wiele z branż odnotowało znaczne spadki przychodów. Naszej organizacji udało się przejść pierwszą falę uderzeniową pandemii bez większych problemów. Zawdzięczamy to stałym klientom z branży FMCG, w tym spożywczej. Nie widzimy zmniejszenia zapotrzebowania wśród klientów nawet w czasie pandemii Covid-19. Wręcz przeciwnie, jest na nie zwiększony popyt. Może wynikać to również z tego, że Vesta Polska obsługuje producentów i dystrybutorów żywności pakowanej i suchej, oraz artykułów higienicznych. Na tego rodzaju produkty w ostatnich miesiącach mamy w Polsce i Europie rekordowy popyt. Odnotowujemy też zwiększoną aktywność w naszych projektach co-packingowych. Pandemia przyczyniła się również do wzrostu zapotrzebowania na dodatkowe pakowanie różnych artykułów aby miało z nimi kontakt jak najmniej osób.

**Jakie pojawiły się obostrzenia i procedury, które wpływają na proces obsługi branży?**

Funkcjonowanie firm logistycznych w obecnej sytuacji uzależnione zostało od dostosowania się do panującego rygoru sanitarnego i wzmożonej dyscypliny higienicz-

nej. Wszelkie działania związane z produkcją i dystrybucją produktów spożywczych charakteryzował zawsze wysoki poziom bezpieczeństwa i procedur sanitarnych. Obecnie wiele z obostrzeń dotyczy większości transportów i wjazdów do każdego rodzaju zakładu produkcyjnego czy na tere-

**V**esta Polska obsługuje producentów i dystrybutorów żywności pakowanej i suchej, oraz artykułów higienicznych. Na tego rodzaju produkty w ostatnich miesiącach mamy w Polsce i Europie rekordowy popyt.

ny magazynowe. Maseczki, rękawiczki czy płyny do dezynfekcji są standardem gdziekolwiek się nie znajdujemy. Dodatkowo ograniczony jest kontakt z kierowcą, który w wielu miejscach nie może wyjść ze swojej kabiny. Pozytywnym jest przyspieszony proces digitalizacji, a w tym przypadku obiegu dokumentów w formie elektronicznej.

**Czy dziś operator logistyczny obsługujący branżę spożywczą może funkcjonować na rynku bez rozwiniętej technologii i systemów IT?**

Trudno jest sobie wyobrazić naszą branżę bez technologii i systemów IT. Od lat skracają się czas potrzebny na procesy logistyki wewnętrznej – szczególnie ważnej przy obsłudze branży spożywczej. Poza

systemami zarządzania WMS, magazyny posiadające systemy regałowe dysponują coraz większą liczbą rozwiązań transportowania i ustawiania towarów na paletach, jak regały *drive in*, *push back* czy *radio shuttle*. Odpowiednio dobrane rozwiązania oszczędzają czas operatorów i towar szybciej trafia do odbiorcy.

**Czy i jak zmieniły się wymagania klientów na przestrzeni ostatnich lat i miesięcy?**

Wymagania klientów są restrykcyjne w kwestii przestrzegania zaostrzonych wymogów higienicznych i sanitarnych. Oprócz wymagań narzuconych ogólnie, zakłady produkcyjne mają wewnętrzne obostrzenia, do których przewoźnik musi się stosować. Epidemia pokazała jak klienci poważnie

i z pełną odpowiedzialnością podchodzą do ochrony swoich produktów.

**Czy Vesta Polska prowadzi działania proekologiczne?**

Jako świadomy przewoźnik od początku prowadzenia Działu Transportu Międzynarodowego kładziemy szeroki nacisk na redukcję szkodliwości związanej z emisją spalin. Nasze samochody spełniają normę Euro 6. Dyrektor transportu Mariusz Staniszewski jest inicjatorem szkoleń dla kierowców i dyspozytorów, którzy chcą poprawić zużycie paliwa. W regulaminie firmy dział transportu zobowiązany jest do weryfikacji wybranych zasad *eco-drivingu*, jak np. wpływu sposobu rozpędzania pojazdu na emisję substancji szkodliwych i zużycie paliwa. |



## NOWA ROLA LOGISTYKI W BRANŻY SPOŻYWCZEJ

*W strategii omnichannel najważniejsze jest by klient końcowy w każdym kanale sprzedaży był traktowany tak samo. Chodzi nie tylko o takie same oferty i ceny, lecz także dostępność produktów i możliwość zwrotów*

Branża spożywcza w Polsce w dużej mierze bazuje na rodzimym produkcie. Również krajowa produkcja przewyższa konsumpcję wewnętrzną, co na szczęście daje możliwość zapewnienia bezpieczeństwa żywnościowego w kraju.

**P**roblem z brakiem produktów zatem nam nie grozi, najważniejsze jest zapewnienie ciągłości łańcucha dostaw. Stało się to dużym wyzwaniem dla operatorów logistycznych, zwłaszcza w pierwszych tygodniach pandemii. Kiedy konsumenci kupowali na zapas, odnotowaliśmy znaczne wzrosty aktywności. Nie chcąc zawieść naszych klientów musieliśmy podjąć szereg działań, jak: wprowadzenie dodatkowej nocnej zmiany, przesunięcie pracowników z jednostek o mniejszym ruchu tam, gdzie zleceń było więcej, zwiększenie liczby transportów. Nie bez znaczenia była też automatyzacja, która gwarantuje nam zawsze sprawną obsługę zwłaszcza w czasie peaków. To wszystko oczywiście przy zachowaniu podwyższonych norm bezpieczeństwa, które wprowadziliśmy natychmiast dla zabezpieczenia zarówno towarów, jak i naszych pracowników przed koronawirusem.

### Schematy pozostaną na dłużej

Obecnie sytuacja jest ustabilizowana, ale pewne schematy wypracowane na początku pandemii zostaną z nami na dłużej. Nie poluzowaliśmy restrykcji i zasad bezpieczeństwa dla personelu, mamy przygotowane dodatkowe powierzchnie magazynowe i opracowaliśmy nowy rozkład pracy na wypadek nagłego wzrostu wolumenów. Intensywnie wspieramy też naszych klientów we wdrażaniu strategii omnichannel. Ten trend był widoczny już od dawna, ale

ze względu na zamknięcie sklepów stacjonarnych podczas pandemii, zainteresowanie klientów nowymi kanałami sprzedaży znacznie wzrosło. Obserwujemy teraz bardzo duże zapotrzebowanie z ich strony na szybkie skonfigurowanie dodatkowego kanału e-commerce do ich klasycznego działania. Konsumenci też przekonali się do zakupów w sieci i zaczęli w ten sposób kupować produkty, które dotychczas naby-

ście bezpieczeństwo pracowników, zatem zachowanie dystansu, pomiar temperatury, zapewnienie środków ochrony osobistej, jak maseczki, płyny do dezynfekcji, regularne odkażanie narzędzi pracy itp. W naszym przypadku największym wyzwaniem była organizacja pracy przy usłudze *co-packingu*, gdyż tam na dość niewielkim obszarze dużo ludzi pracuje blisko siebie. Należało zatem zwiększyć

**N**owe technologie, innowacje i cyfryzacja to kierunek, który będzie się mocno rozwijał w logistyce, często jednak wiąże się to z dużymi nakładami finansowymi, dlatego należy podchodzić do tematu ostrożnie i rozważyć jakie rozwiązania mogą wnieść najwięcej.

wali stacjonarnie, jak produkty spożywcze właśnie. Wszyscy eksperci są zgodni, że ta tendencja będzie się nasilać, potwierdzają to również badania, według ekspertyzy sporządzonej przez Open Eyes Summit udział sprzedaży internetowej już w marcu br. wzrósł niemal o 3% w porównaniu do lutego br.

### Przed wszystkim bezpieczeństwo

Branżę spożywczą obowiązują takie same restrykcje zalecane przez rząd i Główny Inspektorat Sanitarny, jak inne sektory, nie ma żadnych dodatkowych obostrzeń. Na pierwszym miejscu stawiamy oczywiście

odstępy, czasami instalując specjalne przegrody, aby pracownicy czuli się bezpiecznie i komfortowo. W FM Logistic CE duży nacisk położyliśmy też na zapewnienie ciągłości pracy w przypadku ewentualnego wystąpienia zakażenia, podzieliłiśmy zatem personel na zespoły, które się ze sobą nie spotykają. Przygotowaliśmy osobne wejścia i wyjścia, zwiększyliśmy ilość autobusów dowożących pracowników. Najważniejsze jest jednak odpowiedzialne zachowanie każdego z nas. Tę świadomość staraliśmy się zbudować wśród naszego personelu i myślę, że nam się to udało. Jako organizacja zdaliśmy egzamin, wszyscy stanęli na wysokości zadania, za co należą się im ogromne podziękowania.

## Systemy IT to konieczność

Już od kilkudziesięciu lat systemy IT w logistyce to konieczność, niezależnie od obsługiwanej branży. Bez odpowiedniego zaplecza informatycznego nie byłby możliwy rozwój, poprawa wydajności i efektywności oraz eliminowanie błędów. Elastyczne, przyjazne dla użytkownika i łatwo skalowalne systemy WMS i TMS to znaczna przewaga konkurencyjna. Klientom bowiem w codziennej współpracy bardzo zależy, aby w prosty i szybki sposób mieć dostęp do danych w czasie rzeczywistym. Bardzo ważną jest też otwartość na potrzeby klientów i ciągłe ulepszanie narzędzi informatycznych.

**K**lienci stawiają obecnie na wiarygodność i stabilność operatora. Zależy im na partnerze, którym nie zachwieją perturbacje rynkowe, który ma długoterminową strategię, jest w stanie inwestować w nowe technologie i automatyzację, proponuje innowacyjne rozwiązania.

Moim zdaniem nowe technologie, innowacje i cyfryzacja to kierunek, który będzie się mocno rozwijał w logistyce, często jednak wiąże się to z dużymi nakładami finansowymi, dlatego należy podchodzić do tematu ostrożnie i rozważyć jakie rozwiąza-



*W omnichannel kluczowa jest rola operatora logistycznego, który „pod jednym dachem” obsługując kilka kanałów sprzedaży może wypracować dla klientów synergii w zakresie kosztów i operacji. FM Logistic podejście omnichannel jest szczególnie bliskie*

nia mogą wnieść najwięcej. Takim dobrym przykładem może tu być optymalizowanie procesów administracyjnych poprzez RPA (Robotic Process Automation). Chodzi o powtarzalne, przewidywalne procesy biznesowe oparte na ściśle określonych regułach, które mogą odbywać się w wirtualnym środowisku z wykorzystaniem programów komputerowych. Wykonują one tę samą pracę, co ludzie, ale 15 razy szybciej. Pracownicy pełnią wówczas funkcję kontrolerów i wyjaśniają ewentu-

alne niezgodności. To optymalizacja, która może szybko przynieść wymierne korzyści i oszczędności.

## Kluczowa rola operatora logistycznego

Obecnie prym wiedzie oczywiście usługa e-commerce. Dotychczas, w dużej mierze, ze względu na przyzwyczajenia konsumentów preferujących zakupy stacjonarne, branża spożywcza wolniej rozwijała się w tym zakresie, ale jak już wcześniej wspomniałam pandemia zweryfikowała to podejście. Producenci i sieci handlowe zrozumieli zasadność uruchomienia tego kanału sprzedaży i zobaczyli płynące z tego korzyści. Oczywiście, ze względu na swoją

specyfikę, zakupy spożywcze jeszcze długo nie przeniosą się całkiem do sfery online, sklepy stacjonarne pozostaną, nadal będą odwiedzane przez rzesze konsumentów, ale wielu z nich może wybrać formę mieszaną, czyli np. zakup przez internet

i odbiór zamówienia w sklepie. Mamy tu zatem do czynienia z wielokanałowością lub jej bardziej zaawansowaną formą, czyli omnichannel. W strategii omnichannel najważniejsze jest by klient końcowy w każdym kanale sprzedaży był traktowany tak samo. Chodzi nie tylko o takie same oferty i ceny, lecz także dostępność produktów i możliwość zwrotów. Implementacja takiej strategii wymaga od przedsiębiorców szeregu działań, w tym przystosowania obszarów magazynowania i transportu.



**Anna Galas**

Kluczowa zatem jest tu rola operatora logistycznego, który „pod jednym dachem” obsługując kilka kanałów sprzedaży może wypracować dla klientów synergii w zakresie kosztów i operacji. W FM Logistic podejście omnichannel jest nam szczególnie bliskie, nad tą usługą pracowaliśmy intensywnie w ostatnich latach. Cieszymy się, że strategia wyznaczona kilka lat temu przygotowała nas na bycie konkurencyjnym w tak trudnych czasach.

## Nowy zakres usług

Dotychczas branża spożywcza sprzedając w internecie, robiła to w dużej mierze, w sposób skonsolidowany, tzn. poprzez sieci handlowe lub innych pośredników, którzy dbali o dostępność produktów, politykę cenową itp. Obecnie zauważamy, że właściciele marek FMCG coraz częściej rozważają uruchomienie swojej własnej, bezpośredniej sprzedaży w internecie, a o pomoc w zorganizowaniu tej działalności zwracają się do operatora logistycznego, licząc na jego know-how i doświadczenie w tym zakresie. Nie jest to już pytanie tylko o fulfillment i dostawy do drzwi indywidualnego klienta, ale prowadzenie całej administracji sprzedaży, tworzenie polityki cenowej, praca w social mediach i obsługa klientów ostatecznych. To oczywiście nowe wyzwanie dla operatorów, wymagające wdrożenia usług spoza standardowej oferty, ale też dające duże możliwości synergii z obecnymi usługami. Przecież zazwyczaj wysyłka towarów w ramach e-commerce pochodzi z jednego miejsca, magazynu, z którego operator realizuje wydania do sieci czy hurtowni. W FM Logistic świadczymy już taką nową, poszerzoną usługę w krajach europejskich, więc chętnie służymy wiedzą i wspieramy naszych klientów. Jest to ciekawy trend, który moim zdaniem, wraz ze wzrostem popularności handlu elektronicznego będzie się rozwijał.

## Rosnące oczekiwania klientów

Największe zmiany w wymaganiach klientów zaszły oczywiście w ostatnich miesiącach, kiedy to epidemia koronawirusa zachwiała gospodarką. O większości już mówiliśmy, to potrzeba większej elastyczności ze strony operatorów, obsługa różnych kanałów sprzedaży, a także zapewnienie ciągłości obsługi w przypadku nagłych, niespodziewanych sytuacji. Z mojego doświadczenia wynika jednak, że na pierwszym miejscu klienci stawiają obecnie wiarygodność i stabilność operatora. Zale-

koncerny, które zawsze swoją działalność opierały przede wszystkim na doskonałości operacyjnej i współpracy z klientem opartej na zasadzie win-win.

## 6 lat działań proekologicznych

W FM Logistic CE zrównoważony rozwój to jeden z kluczowych elementów strategii firmy. Już 6 lat temu na poziomie grupy uruchomiony został projekt CityLogin, czyli rozwiązania dla logistyki miejskiej promujące rozwiązania ograniczające emisję spa-

w ramach naszej usługi FM Health zajmuje się dystrybucją leków do aptek. Chcemy tę flotę elektryczną rozwijać, ale inwestujemy też w magazyny. Budując nasze obiekty staramy się stosować energooszczędne technologie i ekologiczne materiały, jak oświetlenie LED, lepszą izolację itp. W najbliższym czasie planujemy też mon-

*Obecnie prym wiedzie usługa e-commerce. Dotychczas, w dużej mierze, ze względu na przyzwyczajenia konsumentów preferujących zakupy stacjonarne, branża spożywcza wolniej rozwijała się w tym zakresie, ale pandemia zweryfikowała to podejście*



**W**łaściciele marek FMCG coraz częściej rozważają uruchomienie swojej własnej, bezpośredniej sprzedaży w internecie. a o pomoc w zorganizowaniu tej działalności zwracają się do operatora logistycznego licząc na jego know-how i doświadczenie w tym zakresie.

ży im na partnerze, którym nie zachwieją perturbacje rynkowe, który ma długoterminową strategię, jest w stanie inwestować w nowe technologie i automatyzację, proponuje innowacyjne rozwiązania. Z oczywistych względów, w lepszej sytuacji stawa to większe firmy i międzynarodowe

lin. Obejmuje on samochody zasilane elektrycznie, gazem, pojazdy hybrydowe oraz rowery cargo. Centralna Europa włączyła się do projektu już w 2015 r., najpierw były Czechy, potem Polska. Specjalnie dla nas został skonstruowany samochód elektryczny z agregatem chłodniczym, który

taż instalacji fotowoltaicznych na naszych magazynach, chcemy aby co najmniej 20% zużywanej przez nas energii pochodziło ze źródeł odnawialnych. I

*Anna Galas,  
Senior Business Development Director,  
FM Logistic Central Europe*



**ŁATWE UISZCZANIE  
OPŁATY  
DROGOWEJ  
dla pojazdów  
powyżej 3,5 t**



**ASIFI | NIAG**

### » ZALETY USŁUGI

Indywidualne i sprofilowane informacje o opłacie drogowej w Austrii. Zrobimy to dla Państwa!

### » KORZYŚCI FINANSOWE

Brak opłat serwisowych, rocznych lub dodatkowych. Co 12 miesięcy zwrot kosztów w wysokości 0,3%

### » UŁATWIENIA W ZARZĄDZANIU FLOTĄ POJAZDÓW

Uproszczenie nakładów administracyjnych i organizacyjnych dzięki portalowi samoobsługowemu na [www.go-maut.at](http://www.go-maut.at)

### » OSZCZĘDNOŚĆ CZASU

Błyskawiczne rozliczanie wszystkich opłat drogowych – bez uzgadniania różnych płatności. Do wyboru jest rozliczanie miesięczne, dwutygodniowe lub tygodniowe.



*W magazynach ID Logistics stosowane są nowoczesne rozwiązania przyjazne dla środowiska, zgodnie z najnowszymi normami. Należą do nich technologie chłodnicze, systemy kontroli i pomiaru temperatury powietrza czy wózki widłowe zasilane bateriami litowo-jonowymi*

## GDY TRZEBA SPROSTAĆ ROSNAJĄCYM WYMAGANIOM

W branży spożywczej, oprócz dostawy w wyznaczonym czasie, ze względu na rodzaj produktów, zawsze szczególnie ważne było bezpieczeństwo. Pandemia COVID-19 spowodowała, że wymagania stały się bardziej restrykcyjne. Jak odbiła się ona na obsłudze logistycznej i jak zmieniły się oczekiwania klientów – pytamy Radosława Szymczyka, dyrektora magazynu ID Logistics Polska.

**Jak koronawirus wpłynął na obsługę logistyczną branży spożywczej? Czy ma wpływ na rozwój kanału e-commerce?**

Epidemia koronawirusa i związane z nią restrykcje wpłynęły także na obsługę branży spożywczej, zwłaszcza artykułów świeżych. W fazie początkowej mogliśmy zaobserwować bardzo duży wzrost obsługiwanych wolumenów, później sytuacja się unormowała. Jeśli chodzi o e-commerce, to w początkowym okresie, z racji zamknięcia galerii handlowych, odnotowaliśmy

**Jakie pojawiły się obostrzenia i procedury, które wpływają na proces obsługi branży?**

Co do obostrzeń i procedur, wprowadziliśmy szereg zmian w działaniu magazynu tak, aby jak najlepiej dostosować się do rozwoju sytuacji. Wśród nich wymienić można m.in. mierzenie temperatury każdej osobie wchodzącej na teren magazynu, utrzymanie dystansu między pracownikami, podział na mniejsze grupy w czasie przerw. Wprowadzony został obowiązek zasłaniania ust i nosa, dodat-



**Radosław Szymczyk**

**W** czasie pandemii ID Logistics wprowadziło szereg zmian w działaniu magazynu, aby jak najlepiej dostosować się do rozwoju sytuacji, jak mierzenie temperatury każdej osobie wchodzącej, utrzymanie dystansu między pracownikami, podział na mniejsze grupy w czasie przerw.

duże wzrosty sprzedaży, głównie jednak artykułów z grupy non food. Ze względu na obostrzenia wprowadzane przez rząd, coraz większa grupa osób decyduje się na zakup towaru przez internet. To ma wpływ na dynamiczny rozwój tej branży.

kowo pracownicy działu administracji mają obowiązek używania rękawiczek jednorazowego użytku. Wprowadziliśmy również zakaz wejścia do magazynu kierowców, tak aby zminimalizować kontakt z osobami z zewnątrz.

**Czy, niezależnie od koronawirusa, operator logistyczny obsługujący branżę spożywczą bez rozwiniętej technologii i systemów IT, może obecnie funkcjonować na rynku? Co jest niezbędne, aby sprostać konkurencji?**

Bez ciągłego rozwijania technologii i systemów IT obecnie trudno jest funkcjonować na rynku. Jeśli operator ma sprostać konkurencji, musi inwestować w rozwój technologiczny i wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań, które zwiększą

zarówno jakość usług jak i produktywność samych procesów operacyjnych. Wśród wprowadzonych przez nas rozwiązań, wymiennych w magazynach, wymienić można stacjonarne owijarki automatyczne do foliowania palet, które nie tylko pozwalają na lepsze zabezpieczenie towaru, ale także ograniczają zużycie folii. Kolejny przykład to ID SMART, innowacja umożliwiająca kompletację towaru dla kilku klientów w tym samym czasie, z jednoczesną funkcją znacznej eliminacji błędów przy kompletacji, co znacznie zmniejsza ilość powstawania reklamacji. Dzięki zamontowaniu kamery możemy śledzić online przygotowanie pickera. Zapis filmu z każdego przygotowanego nośnika ułatwia też rozpatrywanie reklamacji oraz wpływa bardzo pozytywnie na budowanie zaufania w relacjach z naszymi klientami. Ciekawym rozwiązaniem, stosowanym w magazynach ID Logistics, jest też paletomat. Służy on do układania palet w słupku, co odciąża pracownika magazynowego, który nie musi już dźwigać palet pozostałych po kompletacji towarów.

#### Czy i jak zmieniły się wymagania klientów na przestrzeni ostatnich lat i miesięcy?

Na przestrzeni ostatnich miesięcy można zauważyć stały wzrost oczekiwań jakościowych. Na przykład, w magazynie, gdzie składowane są artykuły świeże, klienci kładą coraz większy nacisk na jakość artykułów dostarczanych przez dostawców, a co za tym idzie, coraz lepszą jakość towarów dostępnych na półce sklepowej. Bardzo ważnym elementem jest optymalizacja miejsc paletowych, gdzie składowane są artykuły, osiągnięta chociażby przez budowę wyższych palet. W grupie artykułów bardziej wrażliwych, takich jak owoce czy warzywa, trudnych do optymalnego układania na nośniku, wprowadzane są te same typy opakowań zbiorczych wielokrotnego użytku.

#### Czy firma prowadzi działania proekologiczne?

Tak, prowadzimy działania proekologiczne. W magazynach zarządzanych przez ID Logistics stosowane są różnego rodzaju nowoczesne rozwiązania przyjazne dla środowiska, zgodnie z najnowszymi normami. Należą do nich technologie chłodnicze, systemy kontroli i pomiaru temperatury powietrza czy wózki widłowe zasilane bateriami litowo-jonowymi (LI-LION). Wymiana oświetlenia na LED i instalacja czujników ruchów na klatkach schodowych i w innych pomieszczeniach



*W magazynie, gdzie składowane są artykuły świeże, klienci kładą coraz większy nacisk na jakość artykułów dostarczanych przez dostawców. Bardzo ważnym elementem jest optymalizacja miejsc paletowych, gdzie składowane są artykuły*

pozwołała nam na oszczędność energii elektrycznej. Natomiast zużycie wody udało się zmniejszyć dzięki zamontowaniu specjalnych nakładek na krany czy też

wymianie tradycyjnych na te, z automatycznym systemem włączania i wyłączania. W każdym magazynie segregowane są śmieci i odpady. |

## BEZPOŚREDNIA LINIA DROBNICOWA POLSKA - ANGLIA

Chłodnia | Plandeka | FTL / LTL

Ma 394 000 kilometrów dróg utwardzonych, co wystarcza, aby okrążyć świat do 10. razy

Big Ben to dzwon, który znajduje się w wieży zegarowej.

Stonehenge jest starsze niż piramidy. To położona na południu Anglii z najsłynniejszych atrakcji turystycznych w Wielkiej Brytanii, powstała około 3000 roku p.n.e.

Wielka Brytania jest 5. największym eksporterem na świecie!

11 oddziałów w Polsce

**Transporty kilka razy w tygodniu!**

Stala linia do Wielkiej Brytanii, pozwala nam na stworzenie sieci dystrybucji dla klientów zewnętrznych. Linia ta, oparta jest o transport chłodniczy, głównie towarów spożywczych w temperaturze kontrolowanej. Dzięki sieci magazynów, możemy kompleksowo wspierać naszych klientów, optymalizować łańcuchy dostaw zapewniając odbiór towaru, przechowanie oraz wysyłkę/dostawę w odpowiednim momencie.

Zdobyte doświadczenie i rozpoznanie rynku brytyjskiego, pozwala nam zaoferować również transport naczepami typu plandeka.

Nasz wolumen wysyłek stale wzrasta, tak, aby sprostać wymaganiom naszych klientów.

**Zapraszamy do współpracy!**

**KONTAKT:**  
+48 510 163 536

**COLIANLOGISTIC.PL**



*Wszystkie pojazdy QSL Polska spełniają normę Euro 6. Modernizacja trwa w całej grupie QSL, a osiągnięty sukces (o ponad 11% zredukowana emisja spalin) został doceniony przyznaniem przez GS1 etykiety logistycznej „Lean and Green”*

## AKTUALNE WYZWANIA NA RYNKU LOGISTYKI ŻYWNOŚCI Z PERSPEKTYWY QSL POLSKA

Pandemia miała wpływ m.in. na firmy operujące w sektorze HoReCa, a do takich należy Quick Service Logistics Polska. Jak wygląda to w praktyce oraz jak można to pogodzić z obecnymi wyzwaniami środowiskowymi, mówi Agnieszka Sałek, dyrektor handlowa tego znaczącego na rynku polskim operatora logistycznego.

**Jak wygląda obecnie rynek logistyki żywności z perspektywy QSL Polska?**

QSL Polska operuje głównie w sektorze HoReCa. Kryzys związany z pandemią wirusa Covid-19 odcisnął swoje piętno również w tym obszarze. Wielu restauratorów było zmuszonych zawiesić działalność, nie każdy zdołał wrócić do niej po okresie lockdown'u, niektórym udało się dostosować profil firmy do zmienionych realiów, inni zniknęli z restauracyjnej mapy Polski. Ta sytuacja niewątpliwie wymusza elastyczność i zmiany na rynku operatorów logistycznych. Na szczęście w QSL Polska nie odczuliśmy mocno skutków pandemii, nadal pręźnie działamy i dostarczamy produkty najwyższej jakości naszym klientom.

**Jak firma QSL Polska radzi sobie z sytuacją związaną z pandemią koronawirusa? Jakie środki oraz procesy zostały wprowadzone?**

Zgodnie z zaleceniami Sanepidu wprowadziliśmy procedury niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa naszego zespołu w miejscu zatrudnienia: noszenie maseczek w przestrzeniach wspólnych, dezynfekcja rąk. Zmodyfikowaliśmy system pracy tak, aby możliwe było zachowanie bezpiecznych odległości między pracownikami. Dodatkowo dezynfekujemy pomiesz-

czenia biurowe i magazynowe, prowadząc zamglawianie środkiem wirusobójczym. Bezpieczeństwo naszych pracowników oraz klientów jest dla nas najważniejsze, dlatego wszystkie zalecane procedury są ściśle przestrzegane.

**A jakie działania podejmowane są w QSL Polska w związku z wyzwaniami środowiskowymi?**

W przypadku firmy logistycznej troska o środowisko to duże wyzwanie i jednocześnie zobowiązanie. Stawiamy na efektywne wykorzystanie zasobów (realizacja

znaniem nam przez GS1 etykiety logistycznej „Lean and Green”.

**Czy QSL Polska planuje wprowadzenie eko-zasad lub innych działań mających na uwadze ochronę środowiska?**

Celem grupy QSL jest dwudziestoprocentowa redukcja zanieczyszczeń związanych z logistyką. W QSL Polska od początku kładziemy duży nacisk na rozwiązania przyjazne środowisku – stąd współpraca z parkiem magazynowym, który rozumiejąc te wyzwania, umożliwił nam wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań w naszych lokalizacjach, np. ogrzewania wody wykorzystywanej w magazynie za pomocą paneli fotowoltaicznych.

**Jakie są priorytety QSL Polska na najbliższy czas?**

Sytuacja epidemiczna zmusiła wiele podmiotów do weryfikacji planów rozwojowych. Nasi klienci przetrwali najtrudniej-



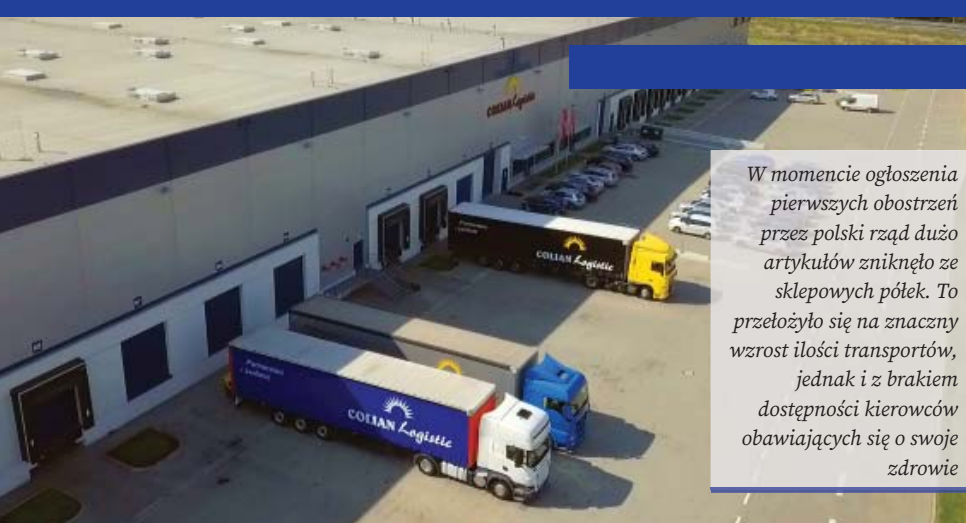
**Agnieszka Sałek**

szy okres, QSL Polska służył im wszelkim możliwym wsparciem. W tej chwili uważnie obserwujemy rozwój wydarzeń. Jesteśmy bogatsi o doświadczenia minionych miesięcy: wiemy, co zrobiliśmy dobrze,

**P**andemia wymusza elastyczność i zmiany na rynku operatorów logistycznych. QSL Polska jednak nie odczuła mocno jej skutków, nadal pręźnie działa i dostarcza produkty najwyższej jakości swoim klientom.

dostaw w trybie „drop&go”, który znacząco skraca czas przekazania towaru klientowi; ciągła optymalizacja tras w oparciu o wielkość sprzedaży, pozwalająca m.in. na zmniejszenie śladu węglowego) oraz na nowoczesną flotę. Wszystkie pojazdy QSL Polska spełniają normę Euro 6. Modernizacja trwa w całej grupie QSL, a już osiągnięty sukces (o ponad 11% zredukowana emisja spalin) został doceniony przy-

a gdzie konieczne są korekty działań, jednak optymistycznie patrzymy w przyszłość. Wspólnie z klientami kontynuujemy projekty modernizacyjne pozwalające na dalszą integrację procesów. Jednocześnie nadal jesteśmy otwarci na współpracę z nowymi kontrahentami, oferując serwis logistyczny na najwyższym poziomie i z zachowaniem wszelkich procedur bezpieczeństwa. |



W momencie ogłoszenia pierwszych obostrzeń przez polski rząd dużo artykułów zniknęło ze sklepowych półek. To przełożyło się na znaczny wzrost ilości transportów, jednak i z brakiem dostępności kierowców obawiających się o swoje zdrowie



Arkadiusz Gruszka

## BRANŻA SPOŻYWCZA W CZASACH PANDEMII

Panoszący się koronawirus nie wpłynął znacząco na obsługę branży spożywczej. W Colian Logistic, które posiada doświadczenie i wiedzę niejako z pierwszej ręki, bo ze spożywczej spółki matki Colian, zauważyliśmy że transport produktów spożywczych w początkowej fazie pandemii wzrósł, zwłaszcza dotyczyło to produktów sypkich, z długim terminem przydatności. Spadły natomiast potoki ładunków z innych branż.

W kolejnej fazie widoczny był trend stabilny w zakresie ilościowym, również w wysyłkach eksportowych, pomimo spadku działalności zarówno w kraju jak i Unii Europejskiej wszelkiego typu obiektów gastronomicznych HoReCa.

Nasi klienci wykazują zachowawczą postawę w zakresie inwestycji i rozwoju eksportu ze względu na obawy przed drugą falą

na codzienne funkcjonowanie. Sygnały o jego rozprzestrzenianiu się w Chinach dotarły do nas już pod koniec 2019 r. Zdając sobie sprawę, że wirus dotrze i do nas, już w styczniu 2020 r. powołaliśmy specjalny zespół odpowiedzialny za utworzenie i wdrożenie odpowiednich procedur bezpieczeństwa związanych z ryzykiem wystąpienia pandemii. Lista procedur

Wzrosły koszty produkcji artykułów spożywczych, co związane jest z procedurami antykoronawirusowymi – wzrost zużycia środków dezynfekujących, dodatkowe maseczki/przyłbice itd.

pandemii, co dotyczy nie tylko branży spożywczej. Zauważamy ogólne pogorszenie nastrojów wśród producentów żywności ze względu na obawy przed najbliższą przyszłością w dobie koronawirusa. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, iż wzrosły koszty produkcji artykułów spożywczych, co związane jest z procedurami antykoronawirusowymi – wzrost zużycia środków dezynfekujących, dodatkowe maseczki/przyłbice itd.

### Z odpowiednimi procedurami

U takiego operatora logistycznego jak Colian Logistic koronawirus również wpły-

i obostrzeń we wszystkich lokalizacjach Grupy Colian uzależniona była od zmieniającej się sytuacji na świecie i zaleceń WHO. We wszystkich magazynach i oddziałach wprowadziliśmy obowiązek noszenia maseczek, jednorazowych rękawiczek i utrzymania bezpiecznych odległości na stanowiskach pracy. Wyznaczaliśmy strefy dezynfekcji pracowników i kierowców, gdyż to oni mają kontakt z towarem, zarówno w czasie przygotowania/kompletacji, wydawania i transportu. Wprowadziliśmy przerwy między zmianami, aby uniknąć spotkań dużej ilości pracowników. Powyższe działania wpłynęły na wzrost kosztów i w naszej branży. Do tego pracownicy biurowi zostali skierowani do pracy zdalnej, pozostali tylko niezbędni. Poza tymi obsza-

rami, na co dzień utrzymujemy kontakt zarówno ze współpracownikami oraz Klientami poprzez wideo i telekonferencje.

### Wzrost ilości transportów

Warto wspomnieć, że w momencie ogłoszenia pierwszych obostrzeń przez polski rząd, w trakcie pierwszego weekendu, dużo artykułów zniknęło ze sklepowych półek. To przełożyło się na znaczny wzrost ilości transportów, jednak i z brakiem dostępności kierowców obawiających się o swoje zdrowie. Do tego nastąpił znaczny spadek z powodu kwarantanny oraz zamknięcia niektórych zakładów produkcyjnych, a to z kolei było powodem przerwania ciągłości pracy kierowców i wpływem na koszty transportu.

Największym widocznym wzrostem może poszczycić się w trakcie pandemii kanał e-commerce. Wielu naszych klientów posiadających ten kanał sprzedaży odnotowuje znaczące wzrosty, a my widzimy dotąd nieobsługiwane wolumeny towarów.

Mimo wielu wyzwań w zakresie funkcjonowania grupy Colian w tym trudnym czasie, dodatkowo uruchomiliśmy akcję charytatywną COLIAN POMAGA. Wspieraliśmy produktowo szpitale zakaźne w całej Polsce oraz dostarczyliśmy 50 tysięcy maseczek ochronnych.

### Colian Logistic i CHEP Polska dla Banku Żywności SOS

Sprawnie funkcjonujące łańcuchy dostaw są kluczowe w dostarczaniu świeżych produktów do potrzebujących na czas. Tuż przed majówką, Colian Logistic i CHEP Polska zrealizowały dostawę takiej właśnie żywności do Gminnego Ośrodka Pomocy Społecznej w Baranowie.

Cieszymy się, że możemy pomagać. |

Arkadiusz Gruszka,

Business Development Manager

Colian Logistic

agruszka@colian.com

+48 510 164 526



Fabrycznie wersje są specjalnie zabezpieczone przed owadami przy pomocy tkaniny niezawierającej silikonu (charakteryzuje się wysoką wytrzymałością poprzeczną; kolor żółty rzepakowy RAL 1021)

## SZYBSZE NIŻ... OWADY

FIRMA TIANJIN GUOSHUN MEAT FOOD W CHINACH WYPOSAŻYŁA ZAKŁAD PRZETWÓRSTWA MIĘSA W 53 BRAMY SZYBKOBIEŻNE EFA-SRT-L ECO

Jeśli mamy do czynienia z żywnością, wszystko musi być czyste. Nawet najmniejszy owad nie może przedostać się do strefy produkcji w nowym zakładzie Tianjin Guoshun Meat Food. Dlatego wejścia do pomieszczeń produkcyjnych zostały wyposażone w bramy szybkobieżne firmy Efaflex.

**T**om Jia, Operating Manager w Tianjin Brown Technology Development (wieloletni partner firmy Efaflex), wyjaśnia: – *Właściciel fabryki przywiązuje dużą wagę do wysokiej jakości sprzętu produkcyjnego, ponieważ przepisy dotyczące produkcji żywności są tutaj bardzo rygorystyczne. Niemal całe wyposażenie zakładu zostało sprowadzone z Niemiec lub innych krajów europejskich.* Dlatego zamontowanie 53 szybkobieżnych bram EFA-SRT-L ECO potwierdza renomę niemieckiego specjalisty – firmy Efaflex. Szybkość ich otwierania i zamykania, wysoka jakość i trwałość to najważniejsze ich zalety, ale chińska firma doceniła również doskonale wyszkolonych techników Efaflex.

### Wszechstronna jak żadna inna

Brama rolowana EFA-SRT ECO jest tak wszechstronna, jak żadna inna, a dodatkowo imponuje doskonałym stosunkiem ceny do jakości. Nie wymaga specjalnych przygotowań montażowo-budowlanych,

dzięki swojej kompaktowej konstrukcji, np. bardzo wąskim ościeżnicom bocznym. Specjalna prowadnica (po bokach skrzydła bramy) zapobiega niepożądanym wymianom powietrza przy różnicach ciśnienia, zaś standardowe skrzydło jest całkowicie przezroczyste i wyposażone w paski ostrzegawcze (dostępne są również kolorowe płaszczyzny bramy). Fabrycznie wersje są specjalnie zabezpieczone przed owadami przy pomocy tkaniny niezawierającej siliko-

**W**szystkie 53 bramy ECO EFA-SRT-L zostały wyposażone w zabezpieczenia EFA-EAS®, które zapobiegają kosztownym naprawom skrzydła bramy w przypadku ewentualnej kolizji.

nu (charakteryzuje się wysoką wytrzymałością poprzeczną; kolor żółty rzepakowy RAL 1021). Dla działów produkcyjnych Tianjin Guoshun Meat Food wszystkie bramy i szafy sterownicze zostały wykonane w całości z nierdzewnej stali szlachetnej. Właśnie w takim wariantcie wyposażenia bramy te nadają się nie tylko do sektora

przemysłowego i logistycznego, ale także do przetwórstwa spożywczego.

### Na życzenie właściciela

Wszystkie 53 bramy ECO EFA-SRT-L zostały wyposażone w zabezpieczenia EFA-EAS®, które zapobiegają kosztownym naprawom skrzydła bramy w przypadku ewentualnej kolizji. W razie zderzenia dolny moduł skrzydła bramy jest natychmiast wypychany z prowadnic po obu stronach. Czujniki sygnalizują taki stan sterownikowi i ruch bramy zostaje natychmiast wstrzymany. Następnie, w kilku prostych krokach, skrzydło bramy i płyta końcowa mogą zostać cofnięte – brama jest więc gotowa do ponownego użycia w bardzo krótkim czasie. Dzięki wersji EAS bramy rolowanej Efaflex, użytkownik może uniknąć nierentownych przestojów i zachować doskonały przepływ logistyczny. Zabezpieczenie bram rolowanych zmniejsza również koszty ewentualnych napraw.

Zaledwie pół godziny jazdy pociągami z Pekinu, na powierzchni 25 tys. m<sup>2</sup>, wybudowany został nowoczesny zakład przetwórstwa mięsa z 200 miejscami pracy. Cały teren zakładu zajmuje powierzchnię

48 tys. m<sup>2</sup>. Port w mieście Tianjin, u ujścia rzeki Hai He, jest jednym z największych portów handlu zagranicznego Chińskiej Republiki Ludowej. Od 1984 r. w pobliżu Tianjin funkcjonuje Specjalna Strefa Ekonomiczna TEDA (*Tianjin Economic and Technological Development Area*), otwarta dla inwestorów zagranicznych. |

*W ciągu ostatnich 5 lat w portfolio IPP pojawiły się Hiszpania i Niemcy. Polska to pierwszy kraj na mapie ekspansji w Europie Środkowo-Wschodniej*

## Czas na nowego gracza

Firma IPP wybrała doskonały moment na wejście na polski rynek. Nigdy wcześniej firmy w Polsce nie miały tak dużej wiedzy na temat benefitów płynących z wynajmu palet. Polskie spółki zaczęły w końcu dostrzegać m.in. jak duże znaczenie ma zmniejszanie śladu węglowego i zrównoważony rozwój. – *Polska musi się jeszcze wiele nauczyć w tych dziedzinach, ale szybko nadrabia zaległości. To idealny moment dla IPP, ponieważ jednym z naszych priorytetów jest właśnie zrównoważony rozwój* – ocenia Tomasz Sączek. Poza tym polscy klienci, mają coraz wyższe wymagania. IPP dostarcza im wysokiej jakości produkty z ekologicznych źródeł, ale także zapewnia nienaganną obsługę i gwarancję szybkiej dostawy.

– *Elastyczność, przewidywanie oczekiwań i wysokie standardy – tego oczekują klienci. Naszym celem jest bezproblemowe, terminowe dostarczanie palet w konkurencyjnych, przejrzystych cenach. Branża logistyczna w Polsce potrzebuje firmy-eksperta od wynajmu palet o najwyższym poziomie obsługi. Nasz plan to być takim partnerem. Tym chcemy zdobyć przychylność kontrahentów na lata* – zapowiada Tomasz Sączek.

## A w ciągu 5 lat...

Zespół IPP chce skutecznie zaznaczyć obecność na polskim rynku i zdobyć zaufanie największych detalistów. Do dyspozycji ma bogate doświadczenie i know-how międzynarodowej spółki. Potrzeby klienta mają dla IPP kluczowe znaczenie – ich międzynarodowi odbiorcy domagali się dostępu do dynamicznie rozwijającego się rynku w tej części Europy. IPP zamierza stać się jednym z liderów wynajmu palet, obsługującym europejskich klientów na jak największym obszarze kontynentu.

– *W ciągu 5 lat będziemy zespołem doskonałych fachowców, podążającym*

# NOWY GRACZ NA POLSKIM RYNKU POOLINGU PALETOWEGO

Spółka IPP Pooling, działająca od 1891 r. w Europie Zachodniej i Południowej, zdobywa nowe obszary i zwiększa sieć oddziałów. Ten dynamiczny europejski gracz, oferujący wynajem palet dla firm z branży FMCG i DIY, sieci handlowych oraz z branży przemysłowej dla przedsiębiorstw produkcyjnych i gospodarki odpadami, ma konkretny plan rozwoju w Europie Środkowo-Wschodniej. Hego realizację rozpoczyna od Polski.

– *Chcemy być najczęściej wybieranym dostawcą palet w Europie, o mocnej i ugruntowanej pozycji. Wielu naszych klientów prowadzi działalność międzynarodową i coraz częściej wybiera Polskę. IPP także musi tu być* – mówi Eric Schrover, Chef Commercial Officer (CCO) w IPP Pooling.

Polska to pierwszy kraj na mapie ekspansji w Europie Środkowo-Wschodniej. W ciągu ostatnich 5 lat w portfolio IPP pojawiły się Hiszpania i Niemcy. Spółka chce wzmocnić pozycję w innych krajach Europy Południowej oraz wykorzystywać swoje bogate możliwości i wiedzę także w Europie Środkowo-Wschodniej.

## Odpowiedni specjalista

Wejściem IPP do Polski zajmuje się Tomasz Sączek, dyrektor zarządzający. Ma ponad 20-letnie doświadczenie, w tym na stanowiskach wyższego szczebla w największych sieciach handlowych

i u czołowych producentów AGD. Specjalizuje się w optymalizacji łańcuchów dostaw i procesów logistycznych, a jego wiedza o europejskim sektorze logistycznym czyni go skutecznym ekspertem, który zadba o rozwój i ofertę IPP na naszym rynku.

– *IPP swoją pozycję w Europie zawdzięcza otwartości na nowe trendy i rozwiązania. Popieramy także ideę ekonomii współdzielenia, której założenia są*

**Z**espół IPP chce skutecznie zaznaczyć obecność na polskim rynku i zdobyć zaufanie największych detalistów. Do dyspozycji ma bogate doświadczenie i know-how międzynarodowej spółki.

nieodzowne w nowoczesnych łańcuchach dostaw – wyjaśnia Tomasz Sączek, dyrektor zarządzający w IPP Pooling. Eric Schrover dodaje: – *Tomasz to rzetelny fachowiec. Wie, że wynajem palet to nieustanne odpowiadanie na coraz to nowe wyzwania.*

za trendami, a nawet je wyznaczającym – mówi Tomasz Sączek.

Zespół IPP zapowiada organizację w nadchodzących tygodniach i miesiącach sondaży biznesowych, webinarów i innych wydarzeń. Spółka zaprezentuje się także na głównych konferencjach logistycznych w Polsce. |



Odsortowane palety do naprawy

## IDENTYFIKACJA EUROPALETY. CZĘŚĆ 4

Niniejszy artykuł będzie już ostatnim, podsumowującym cały cykl zatytułowany „Identyfikacja europalety” (poprzednie w numerach maj i wrzesień 2019 oraz maj 2020). Do tej pory ustaliliśmy przede wszystkim cel naszej identyfikacji – ostateczny wynik pozwoli nam wysortować palety wymagające naprawy i palety, które przeznaczyć będziemy musieli do utylizacji. Pozostałe sklasyfikowane jako palety dobre/prawidłowe będziemy dalej użytkować jako wymienne europalety.

**T**akie postępowanie sprawdzi się zarówno przy przyjęciu jak i wydaniu palet, a także na każdym innym etapie. Cała procedura identyfikacji palet zamknie nam się w pięciu krokach, dzięki czemu łatwiej ją sobie przyswoimy i wprowadzimy do stosowania w naszym magazynie.

mogi jakościowe nie zostały zachowane? No cóż – pozostaje nam utylizacja, ale oczywiście bez obaw – nie musi to oznaczać od razu zmielenia palety, czy przeznaczenia na opał. Dopuszczalne jest na szczęście usunięcie zastrzeżonych znaków i przekwalifikowanie palety na paletę przemysłową. Pamiętajmy

magazyn, najprościej byłoby takowych fałszowanych palet nie przyjmować. Niestety, kiedy takie palety są już na naszym magazynie, nie pozwólmy, aby opuściły go zaopatrzone w zastrzeżone znaki! Nie podpisujemy się pod fałszerstwem, ponieważ aktualnie obowiązujące prawo własności przemysłowej pozwala na

### Kiedy ze znakiem EUR?

Ostatnia część cyklu zakończyła się na czwartym kroku – badaniu jakości i wymiarów elementów drewnianych europalety. Na tym etapie badania jesteśmy już bardzo blisko celu. W zasadzie „podsumowując” naszą wirtualną tabelkę możemy już określić, czy dana europaleta jest legalnego pochodzenia. Jeśli tak jest, pozostaje nam jedynie określić, czy możemy nadal bezpiecznie jej używać – czytaj „przekazać do dalszego użytkowania”, czy może jednak wymaga ona naprawy. A co, jeśli okazało się, że pochodzenie palety jest wątpliwe i podstawowe wy-

**J**eśli pochodzenie palety jest wątpliwe, pozostaje jej utylizacja. W jej ramach dopuszczalne jest usunięcie zastrzeżonych znaków i przekwalifikowanie palety na paletę przemysłową.

**Pamiętajmy przecież, że znak EUR w owalu oznacza gwarantowane wymiary oraz nośność!**

przecież, że znak EUR w owalu oznacza gwarantowane wymiary oraz nośność!

Aspektów przekwalifikowania, utylizacji, czy usuwania/zamalowywania znaków jest wiele – różnie zachowamy się w zależności od sytuacji. Kiedy identyfikujemy palety mające zasilić nasz

ściganie nas jako współwinnych wprowadzania nielegalnych wyrobów do obrotu... Zwyczajnie usuńmy wówczas znaki, np. poprzez ich zamalowanie i wyślijmy towar na paletach przemysłowych. Bądźmy ostrożni – dbajmy o prawne bezpieczeństwo naszych firm i o porządek

na rynku. Przez takie wspólne uciążliwe działania oczyścimy rynek z nielegalnych i niebezpiecznych palet. I może kiedyś będziemy mieli mniej stresu związanego z obrotem europaletami.

## Skierowane do naprawy

Do omówienia pozostaje nam jeszcze temat napraw europalet. Przypominam, że odnosi się to do palet, co do których mamy pewność, że są legalnego pochodzenia europaletami. Otóż do naprawy skierować powinniśmy palety, w których stwierdzimy następujące mankamenty:

- ! brak deski, pęknięcie skośne lub poprzeczne;
- ! odtupanie deski ukazujące przynajmniej dwa trzony gwoździ;
- ! brak wspornika lub jego uszkodzenie ukazujące chociażby jeden trzon gwoźdźnia;
- ! zanieczyszczenia/ciała obce dające się usunąć.

To oczywiście tylko ogólne wytyczne, a każdą paletę potraktować należy indywidualnie – o szczegółach porozmawiamy na szkoleniu. Istotne jest jednak to, że napraw dokonywać mogą jedynie podmioty uprawnione, czyli

firmy posiadające licencję na naprawy europalet.

Może się to wydawać uciążliwe, ale zapamiętajmy, że ze strony tych firm możemy oczekiwać profesjonalnej oceny i fachowego wykonania naprawy. Powierzone palety zostaną ponownie ocenione i rzetelnie naprawione – zagwarantuje nam to powrót do obiegu pełnoprawnej wymiennej europalety. W praktyce, przy ocenie europalet spotkamy się zapewne z wątpliwościami, kiedy sami nie będziemy pewni jak zakwalifikować daną paletę. W takich sytuacjach również lepiej ją odeśłać do licencjonowanego naprawiacza, który wątpliwości już mieć nie będzie. Pamiętajmy – naprawa w licencjonowanej firmie i naniesiony gwoździe naprawczy zapewnią nam spokojny sen.

## Więcej na szkoleniu

Artykuły z serii „Identyfikacja europalet” opracowane zostały przez zespół powołany w ramach Związku Producentów Europalet UIC. W skład zespołu weszli doświadczeni praktycy – producenci i naprawiający europalety oraz inspektorzy z SGS Polska. Korzystaliśmy też z uwag i rad ekspertów praktyków pracujących w magazynach ca-

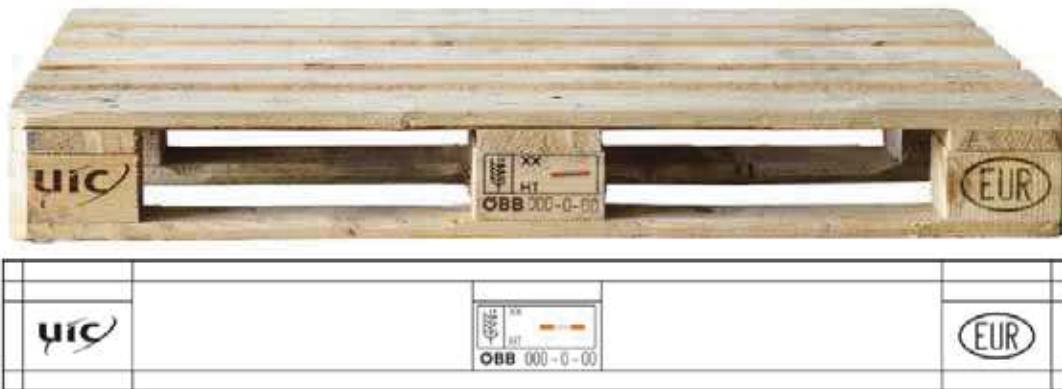
tego kraju. Nasze szkolenia z powodzeniem realizujemy już od 2017 r. Oferujemy przyjazną ich formułę – w siedzibie/magazynie zamawiającego w niewielkich kilkunastoosobowych grupach. Szkolenie zakończ-



ne jest zawsze egzaminem, a uczestnicy otrzymają indywidualne certyfikaty. Zapraszamy do współpracy!

*Sławomir Rusek,  
Prezes Związku Producentów  
Europalet UIC*

# UJEDNOLICONA PALETA EUR



Znak EUR w owalu na prawym wsporniku gwarantuje oryginalność palety EUR wykonanej w oparciu o normę UIC 435 w zapewnionym systemie kontroli jakości UIC. Jedyna europaleta, to ta ze znakiem EUR!

- Produkowana i naprawiana zgodnie z Kodeksem UIC-435
- Wymienna z innymi paletami EUR będącymi w obiegu w Europejskim Poolu Paletowym
- Jakość kontrolowana i monitorowana przez UIC i SGS

[www.uic-eur.pl](http://www.uic-eur.pl)

Związek Producentów Europalet UIC  
05-091 Ząbki, ul. Radzyńska 326/322  
biuro@zpeuic.pl tel. +48 601 371 520

**OFERUJEMY:**  
Wsparcie w uzyskaniu licencji UIC • Szkolenia „Identyfikacja europalet”



*Budując centra obsługujące branżę e-commerce, kładzie się bardzo duży nacisk na minimalizację kosztów i maksymalizację efektywności, głównie poprzez automatyzację procesów, wykorzystując np. systemy Autostore lub pojazdy AGV*

# ROSNAĄCA ROLA VAS W LOGISTYCE

Świat zmienia się niesłychanie szybko a wraz z nim zmienia się logistyka, jej znaczenie i zakres działania. Oczywistym więc jest, że to co jeszcze kilka lat temu w ogóle nie było kojarzone z logistyką lub było traktowane jako innowacyjne rozwiązanie, dziś jest standardem w ofercie firm logistycznych.

**T**radycyjne pojmowanie logistyki jako podmiotu bądź to przewożącego towary z punktu A do punktu B, bądź te towary magazynującego, odeszło już dawno do lamusa. Obecnie firmy logistyczne są często głównymi partnerami pozwalającymi przedsiębiorstwom na zaistnienie na rynku i dalszy rozwój. Podobnie jest z VAS – serwisami dodającymi wartości. Obecny katalog VAS oferowanych przez firmy logistyczne jest ograniczony tylko wyobraźnią klientów. Olbrzymie koncerny logistyczne, tak zwani *game changers*, posiadają całe sztaby specjalistów, których zadaniem jest ankietowanie, zbieranie danych, słuchanie tzw. VOC – czyli „Voice of Customers”, aby zaproponować rozwiązania logistyczne, zaadaptowane do zmieniającej się sytuacji globalnej.

## Wystarczy Internet i smartfon

Oczywiście nie sposób nie zauważyć, że rozwijająca się sprzedaż internetowa wymusiła wdrażanie wielu innowacyjnych

rozwiązań i ciągły wyścig w oferowaniu coraz bardziej wymyślnych serwisów. Obecnie temu, kto chce prowadzić działalność e-commerce, potrzebny jest tylko dostęp do Internetu i komputer, tablet lub smartfon. Pozostałą częścią działalności zajmują się firmy logistyczne. Przechodząc przez cały proces kupna sprzedaży zaczniemy od zakupów. Dzisiaj nie jest niczym nowym outsourcing procesu zakupowego. Moment zakupu może podlegać decyzji klienta, aczkolwiek proces podjęcia decyzji coraz częściej cedowany jest na logistykę. W praktyce oznacza to, że operator logistyczny posiada dostęp do stanów magazynowych klienta i bez jego ingerencji kontaktuje się z dostawcą, zamawia, kupuje i dostarcza materiały w odpowiednim czasie (rozbudowany system VMI). Obecnie w firmach produkcyjnych istnieje wiele sposobów kontroli stanów magazynowych. W niektórych przypadkach, potrzebna jest integracja systemów WMS (Warehouse Management System) z systemem ERP. Czasami jednak wystarczy implementacja systemu monitorującego stany magazynowe i wysłanie odpowiednich sygnałów

o potrzebie zamówienia. Przykładem jest system pojemników umiejscowionych na czujnikach z wagą, które w momencie przekroczenia punktu ponownego zamówienia, wysyłają taki sygnał do operatora logistycznego.

Coraz większym wyzwaniem jest zapewnienie odpowiedniej jakości towarów. Operatorzy logistyczni oczywiście służą pomocą. Jednym z rozwiązań są audyty jakościowe u dostawcy. Kolejnym – możliwość przeprowadzenia inspekcji jakościowej. Może być to inspekcja wyściowa, przeprowadzona jeszcze u dostawcy lub w miejscu załadunku. Taką formę wybierają często firmy z Europy, kupujące towary w Chinach, kiedy to konieczność zareklamowania i odesłania ich z powrotem do Azji generuje kolosalne koszty.

## W odpowiedzi na oczekiwania

Idąc dalej tropem importu towarów z Chin, dochodzimy do kolejnych serwisów oferowanych przez firmy logistyczne

ne. Należą do nich scedowanie obsługi portowej, w zależności od sytuacji wybranie odpowiedniego środka transportu (drogą morską, powietrzną lub kolejną, lub rozwiązanie intermodalne), w zależności od Incoterms odpowiednie ubezpieczenie transportu, przejęcie w całości obsługi celnej. Globalne firmy proponują również konsolidację dostaw, tzw. *bulk shipments*. Osobiście współpracowałem przy projekcie, w którym klient oszczędził krocie zmieniając wiele oddzielnych transportów paletowych na skonsolidowane z całych Chin, wysłane regularnie pełne kontenery. W przypadku materiałów niebezpiecznych operatorzy logistyczni odpowiedzialni są również za zagwarantowanie spełnienia wymagań proceduralnych odnośnie DGR lub ADR. Dla transportu lotniczego operator może mieć w ofercie informowanie klienta o wszelkich zmianach w wymaganiach IATA i proponowanie odpowiednich rozwiązań. Firmy logistyczne oferują również składy konsygnacyjne, w których własność towarów zmienia się w umownym momencie.

Management System TMS. Systemy te, oprócz danych odnośnie transportów, analizy kosztów, wszelkiego rodzaju KPI's, umożliwiają dzięki Control Tower dostęp do aktualnych informacji odnośnie przesyłek. Przekazują one również obu stronom transakcji alerty, np. o opóźnieniu przesyłki, lub o przewidywanej godzinie dostawy.

## W szerokim zakresie

Towary dla sklepów internetowych kupowane są najczęściej w opakowaniach zbiorczych. Potwierdzając tezę, że do



Tomasz Radziszewski

**O**bcenie firmy logistyczne są często głównymi partnerami pozwalającymi przedsiębiorstwom na zaistnienie na rynku i dalszy rozwój. Podobnie jest z VAS – serwisami dodającymi wartości.

e-commerce potrzebujemy tylko łącza do Internetu i komputera, firmy logistyczne wychodzą nam naprzeciw. Spektrum

do potrzeb, odpowiedniego systemu MRP. W skrócie – obecnie operatorzy projektują i implementują cały łańcuch dostaw. Dodatkowo oferują serwisy obejmujące m.in. inspekcję jakościową, sortowanie, pakowanie i przepakowanie, etykietowanie lub naturalizację (usuwanie oryginalnych oznaczeń producenta) tworzenie setów, kitów, pobieranie próbek tzw. *sampling*. Zwłaszcza przy akcjach promocyjnych lub marketingowych firmy oferują tworzenie *displayów*, standów, drukowanie i dokładanie ulotek itp. Standardem jest już proces rozładunku, paletyzacja, *cross docking*, tworzenie dokumentacji transportowej. Firmy oferują również oklejanie kodami kreskowymi i implementację danych do systemów WMS. Coraz częściej operator logistyczny zajmuje się procesami montażu, składania, programowania



*W branży fashion, a dotyczy to również Zalando, dedykowane są serwisy indywidualnego konsultanta online, który służy poradą odnośnie obecnych trendów i pomoże skompletować odpowiedni zestaw garderoby i ozdób*

Firmy produkcyjne oraz sprzedażowe potrzebują stałego dostępu do wszelkich danych odnośnie dostaw i wysyłek. Jest to również oczekiwanie klientów – wymagana jest aktualna, kompletna i pełna informacja potwierdzająca bieżący status zamówienia. Operatorzy logistyczni prześcigają się w proponowaniu rozwiązań pozwalających te oczekiwania spełnić. I tak, standardem jest już informacja, że przesyłka jest w trakcie kompletowania lub że została wysłana. Obecnie możemy otrzymać również zdjęcie zawartości przesyłki oraz informację jak ma na imię kurier dostarczający paczkę i o której godzinie można się jego spodziewać. Firmy logistyczne oferują również systemy nadzoru nad transportami, tzw. Transport

**R**ozwijająca się sprzedaż internetowa wymusiła wdrażanie wielu innowacyjnych rozwiązań i ciągły wyścig w oferowaniu coraz bardziej wymyślnych serwisów. Temu, kto chce prowadzić działalność e-commerce, potrzebny jest dostęp do internetu i komputer, tablet lub smartfon.

ofert jest praktycznie niekończące. Obecnie operatorzy logistyczni działają jako konsultanci, których zadaniem jest zaproponowanie odpowiedniej lokalizacji dla magazynów, projektowanie układu przestrzeni magazynowej, a także prowadzenie procesów z zaplanowaniem i zaimplementowaniem dostosowanego

i customizacji produktów, np. kompletacji zestawów kosmetyków, przyklejaniem etykiet z lokalnym tłumaczeniem. Operatorzy e-commerce mają w portfolio również projektowanie odpowiednich opakowań, i optymalne zapakowanie towarów. Coraz częściej spotkać możemy rozwiązania tzw. Packing on Demand.

Stosowane są tutaj urządzenia skanujące trójwymiarowo towary do wysyłki i na bieżąco wycinające odpowiednie opakowanie tekturowe. Rozwiązanie takie obniża koszty wysyłki (mniej wolnej przestrzeni w kartonie, mniej wypełniaczy) i redukuje poziom inwentarza gotowych kartonów. W przypadku materiałów sypkich lub płynnych firmy oferują usługę umieszczenia takich produktów w dedykowanych opakowaniach do sprzedaży detalicznej. W przypadku chemikaliów zatszczą się o zdobycie wszelkich pozwoleń na prowadzenie takiej działalności. Możliwym jest również opomiarowanie towarów, inspekcja pod mikroskopem, analiza chemiczna, czy ważenie. Dodatkowo firmy oferują nadruk lub przyklejenie logo klienta. Obsługa logistyczna związana jest również z obrotem palet – dla wielu firm produkcyjnych lub sprzedażowych stanowi to spory problem.

Kluczowym momentem jest sama dostawa towarów do klienta. Oprócz wspomnianych wcześniej pełnych informacji odnośnie dostawy, firmy oferują serwisy minimalizujące potrzebę angażowania się klientów. I tak np. w przypadku dostawy mebli możliwe jest wniesienie towarów i montaż we wskazanym miejscu, odbiór i utylizacja starych mebli. W przypadku

sprzętu, elektroniki lub AGD – programowanie i ustawienie wszelkich parametrów niezbędnych do użycia. Innowacyjnym rozwiązaniem jest np. dostarczenie przesyłek dronami. Kurierzy dostarczają towary do paczkomatów czy punktów odbioru. Spotkać już można paczkomaty

się dla operatora logistycznego z wieloma usługami dodatkowymi. Oznacza to inspekcję wejściową, oceniającą stan zwracanych towarów. W razie potrzeby przeprowadzany jest proces tzw. *refurbishmentu*, czyli odświeżania, polegający na czyszczeniu, prasowaniu i przepako-

*Proces podjęcia decyzji coraz częściej cedowany jest na logistykę. W praktyce oznacza to, że operator logistyczny posiada dostęp do stanów magazynowych klienta i bez jego ingerencji kontaktuje się z dostawcą, zamawia, kupuje i dostarcza materiały w odpowiednim czasie*



z kontrolowaną temperaturą, gdzie możliwym jest odbiór np. leków czy artykułów spożywczych.

## W imieniu klienta

Obecnie w branży odzieży i obuwniczej obserwujemy szybki rozwój kolejnego serwisu dodającego wartości, jakim jest obsługa zwrotów. Dokonując zakupów w sklepach internetowych coraz częściej towar dostajemy w specjalnym kartonie umożliwiającym ponowne zamknięcie celem odesłania zakupionych towarów. Oczywiście klient otrzymuje gotowy formularz zwrotu i odesłanie jest bezpłat-

waniu. Niektóre firmy logistyczne obsługujące zwroty oferują również usługi szewskie i krawieckie. Firmom produkcyjnym świadczą wszelkiego rodzaju przeróbki, tzw. *rework*.

Warto przy temacie zwrotów nawiązać do kolejnego VAS, jakim jest obsługa posprzedażowa – *after sales service*. Firmy logistyczne mogą być odpowiedzialne za utrzymywanie odpowiednich stanów magazynowych części zapasowych, naprawy towarów oraz prowadzenie dokumentacji z tym związanej.

Operatorzy logistyczni oprócz podejmowania działań globalnych, nie zapominają jednak o pojedynczych klientach, zwłaszcza premium. I tak w dostawach

**F**irmy produkcyjne oraz sprzedażowe potrzebują stałego dostępu do wszelkich danych odnośnie dostaw i wysyłek. Jest to również oczekiwanie klientów – wymagana jest aktualna, kompletna i pełna informacja potwierdzająca bieżący status zamówienia.

ne. Bez żadnych ograniczeń. Powoduje to, że w momentach następujących po dużych promocjach (np. Black Friday), poziom zwrotów znacznie przekracza poziom wysyłek. Wspecjalizowani operatorzy logistyczni oferują nadzór nad procesem zwrotu lub reklamacji w pełni. Właściciel oczekuje tylko gotowego rozwiązania. Proces zwrotów w najprostszej postaci oznacza wprowadzenie towaru bezpośrednio z powrotem na stany magazynowe. Jednak często zwrot wiąże

wyjatkowych towarów możliwa jest rezerwacja siedzenia w samolocie, gdzie towar dostarczają dedykowane osoby, często do rąk własnych klienta. W branży fashion, np. Zalando, dedykowane są serwisy indywidualnego konsultanta online, który służy poradą odnośnie obecnych trendów, i pomoże skompletować odpowiedni zestaw garderoby i ozdób.

Centra logistyczne coraz częściej posiadają w ofercie przestrzenie magazynowe jak i flotę transportową, mo-

*Proces zwrotów w najprostszej postaci oznacza wprowadzenie towaru bezpośrednio z powrotem na stany magazynowe. Jednak często zwrot wiąże się dla operatora logistycznego z wieloma usługami dodatkowymi*

gące spełnić każde wymaganie klienta. Dotyczy to np. specjalnych wymagań dla transportu i magazynowania leków (odpowiednia temperatura, wilgotność, lub nawet bunkry z pełną kontrolą dostępu). W przypadku leków możliwe jest również pakowanie w blistry, nawet w pomieszczeniach czystych, tzw. *clean rooms*. Firmy logistyczne są w stanie kontrolować daty ważności i działać zgodnie z zasadami FIFO lub LIFO.

W branży e-commerce, aby coś sprzedać, można korzystać z gotowych platform transakcyjnych, np. Allegro, lub trzeba posiadać własny sklep internetowy. Logistyka dostarcza tutaj gotowe rozwiązania Web Shop z pełną integracją z magazynami i ich systemami WMS. Dodatkowo operator logistyczny może być odpowiedzialny w pełni za Customer Service, kontakt z klientem, obsługę zamówień *end-to-end*. Oznacza to, że podmiot taki w imieniu klienta wykonuje pełen zakres aktywności związany z dostarczeniem towaru do klienta końcowego. Poprzez zakup, transport, magazynowanie, obsługę klienta, przygoto-

## To jednak nie wszystko

Ogólnoświatowa pandemia związana z Covid-19 dokonała kolejnej rewolucji. Nie tylko zmusiła nas do refleksji nad wartościami, ale także pokazała nam słabość fundamentów egzystencji, a przede wszystkim przeniósł do

**O**prócz pełnych informacji odnośnie dostawy, firmy oferują serwisy minimalizujące potrzebę angażowania się klientów. W przypadku dostawy mebli możliwe jest wniesienie towarów i montaż we wskazanym miejscu, odbiór i utylizacja starych mebli.

e-swiata większość codziennych aktywności. I tak, w ciągu kilku dni okazało się, że w Internecie możliwe jest odwiedzanie muzeów, konsultacje medyczne, prowadzenie konferencji, wykładów, e-lekcji. Okazało się, że dużą część obowiązków etatowych jesteśmy w stanie wykonywać zdalnie, z domów. Z chwilą zamknięcia sklepów stacjonarnych nasze codzienne potrzeby nie za-

Tutaj do gry wchodziły firmy logistyczne, które w swoim portfolio mają gotowe rozwiązania, sieć powiązań, partnerów, kwestie IT pozwalające kontynuować działalność w Internecie, przy zminimalizowaniu kontaktów interpersonalnych. Wiele firm, nawet globalnych koncernów, w żaden spo-

sób nie było gotowych na tak nagłą konieczność totalnej zmiany formy działalności. W momencie wprowadzenia obostrzeń związanych z pandemią absolutnie nie były przygotowane na działanie poza punktami stacjonarnymi. Dlatego szukały podmiotów, które będą w stanie zaproponować kompletne rozwiązanie logistyczne. IoT – Internet of Things – jest określeniem bardzo tutaj pomocnym. Mam tu na myśli działania pozwalające łączyć ze sobą przedmioty, oprogramowania, procesy, ludzi – automatyzujące i zastępujące procesy stacjonarne. Przykładem mogą być lodówki wysyłające listę zakupów lub nawet zamawiające produkty w określonym sklepie. Podobnie koncern Procter & Gamble wprowadza u swoich klientów możliwość subskrypcji zakupów środków chemicznych do prania. I tak pralka połączona z siecią, na podstawie używanych programów i dedykowanych środków, wysyła zamówienie do sklepu internetowego. Klientowi pozostaje decyzja o akceptacji lub odrzuceniu zamówienia. Krok dalej posuwa się Amazon. Na podstawie wycień wielu danych, algorytmów, m.in. badających preferencje klientów oraz częstotliwość zakupów, dostarczają do klienta zestaw towarów uznanych przez algorytm za potrzebne w danym momencie. Kurier dostarczając zamówienie może odebrać niechciane produkty.

**P**andemia pokazała, że wygrywa ten, kto w pełni istnieje w sieci i ma w pełni zaimplementowane rozwiązania pozwalające na funkcjonowanie bez bezpośrednich relacji biznesowych.



Operatorzy logistyczni projektują i implementują cały łańcuch dostaw. Dodatkowo oferują serwisy obejmujące m.in. inspekcję jakościową, sortowanie, pakowanie i przepakowanie, etykietowanie lub naturalizację, tworzenie setów, kitów, pobieranie próbek, tzw. *sampling*

wanie i wysyłkę zlecenia, a na rozliczeniu finansowym kończąc. Poprzez rozliczenie finansowe rozumieć tutaj należy również wysyłanie faktur, powiadomień, obsługę subkont oraz rozwiązywanie sporów związanych z płatnościami. Oczywiście jest również prowadzenie przez operatora działań marketingowych, zarówno online jak i bezpośrednich.

trzymały się jednak. Aby je zaspokoić, przenieśliśmy dużą część życia również do sieci.

Pandemia pokazała nam przede wszystkim jedno – wygrywa ten, kto w pełni istnieje w sieci i ma w pełni zaimplementowane rozwiązania pozwalające na funkcjonowanie bez bezpośrednich relacji biznesowych.

## Szybkość i jakość

Wiele firm odzieżowych dotychczas oferujących swoje towary tylko w sklepach stacjonarnych, z chwilą wprowadzenia obostrzeń i zamknięcia galerii handlowych stanęło przed widmem bankructwa. Z pomocą przychodziły firmy logistyczne, takie jak FIEGE, posiadające lata doświadczeń, z rozbudowaną siatką

powiązanych ze sobą hubów oraz magazynów na całym świecie, oferujące gotowe rozwiązania do przeniesienia sprzedaży do sieci internetowej. Decydujące są tutaj gotowe rozwiązania związane z niesamowicie szybkimi i skutecznymi procesami przyjęć dostaw, magazynowania, kompletowania i dostarczania zamówień do klientów. Szybkość i jakość dostaw ma teraz kluczowe znaczenie, klient nie zamierza czekać. Chcąc zastąpić zakupy stacjonarne, umożliwiamy klientom otrzymanie zamówienia wręcz natychmiast, nawet tego samego dnia, pozostawiamy możliwość swobodnego przymiernenia, zastanowienia się i 100% zwrotów. Tzw. *cut-off* na zamówienia opóźniamy do ostatniej chwili, a klient wręcz w każdym momencie może zamówienie anulować.

Duże dyskonty spożywcze w dobie pandemii zaczęły szukać rozwiązań umożliwiających dostarczenie towarów do klienta bez konieczności kontaktów bezpośrednich. Samo dostarczenie towarów do domu jest już standardem. Ciekawym rozwiązaniem jest też tzw. *click and collect*. Polega to na tym, że klient w aplikacji składa zamówienie, jest ono kompletowane przez pracownika sklepu i odbierane przez klientów na kilka spo-

Ze sklepów internetowych coraz częściej towar dostajemy w specjalnym kartonie umożliwiającym ponowne zamknięcie celem odesłania zakupionych pozycji. Klient otrzymuje gotowy formularz zwrotu i odesłanie jest bezpłatne

## Co wyróżnia operatorów

Obszarami które mogą wyróżnić operatorów logistycznych są aktywności proekologiczne. Wykorzystywanie pojazdów elektrycznych, montaż paneli solarnych, optymalizacja opakowań oraz minimalizacja dokumentów w wersjach

Budując centra obsługujące branżę e-commerce kładzie się bardzo duży nacisk na minimalizację kosztów i maksymalizację efektywności, głównie poprzez automatyzację procesów, wykorzystując np. systemy Autostore lub pojazdy AGV.

Operatorzy logistyczni chcąc zapewnić odpowiedni poziom współpracy



Firmy logistyczne mogą być odpowiedzialne za utrzymywanie odpowiednich stanów magazynowych części zapasowych, naprawę towarów oraz prowadzenie dokumentacji z tym związanej

papierowych, np. faktur (tzw. *paperless company*). Przewagę konkurencyjną osiągają również firmy będące w stanie zarządzać odpadami klienta, ich segregacją i recyklingiem.

Firmy logistyczne jako VAS oferują również przeprowadzanie inwentaryzacji w magazynach klientów. Coraz częściej inwentaryzacja przeprowadzana jest za pomocą dronów. Ma to zastosowanie m.in. w magazynach bezob-

z klientem, oferując pomoc w procesach rekrutacyjnych. Dodatkowo, posiadając umowy z agencjami pracy, mogą w krótkim czasie wspomóc klienta lub poprzez zbudowanie swojej elastyczności, bądź poprzez zapewnienie zasobów w organizacji klienta.

Spotkać się możemy z sytuacją, że operator logistyczny odpowiedzialny jest w całości za przeniesienie działalności firmy z jednego miejsca na drugie. Oznacza

**W** branży e-commerce można korzystać z gotowych platform transakcyjnych, np. Allegro, lub trzeba posiadać własny sklep internetowy. Logistyka dostarcza tutaj gotowe rozwiązania Web Shop z pełną integracją z magazynami i ich systemami WMS.

sługowych, gdzie procesy są w pełni zautomatyzowane.

Kolejnym oferowanym serwisem jest zarządzanie dokumentacją klienta. Mam na myśli procesy archiwizacji dokumentów, digitalizacji – czyli skanowania, umożliwianie natychmiastowego dostępu do każdego archiwizowanego dokumentu, niszczenie i odwrotnie, odzyskiwanie zniszczonych dokumentów.

Automatyzacja magazynów to kolejny aspekt w ofercie firm logistycznych. Logistyka współpracując z producentami automatyki i posiadając w swoich zasobach specjalistów w tej dziedzinie, proponuje konkretne rozwiązania.

to demontaż całych linii produkcyjnych, transport i montaż w miejscu docelowym. Również po stronie operatora jest odpowiednie oszacowanie ryzyka i ubezpieczenie procesu.

Jednak najważniejszymi VAS w chwili obecnej są umiejętność szybkiego uczenia się, adaptowanie do dynamicznie zmieniających się warunków, elastyczność i szerokie portfolio usług oraz umiejętność współpracy nawet z tymi, którzy dotychczas byli największymi oponentami. |

*Tomasz Radziszewski,  
Operations Manager (DC Zalando),  
FIEGE E-COM LOGISTICS*

Na świecie używanych jest ponad 25 milionów kontenerów w transporcie intermodalnym i ponad 14 milionów przyczep. Szacuje się, że do 2023 r. jedna trzecia przyczep i 15% kontenerów będzie podłączona do sieci

kę wyprzedzającą należy postrzegać jako coś więcej niż tylko odchudzoną, zoptymalizowaną kosztowo dostawę towarów „just-in-time”. Prawdziwie wyprzedzający przepływ logistyczny powinien obsłużyć ogromne globalne zmiany zarówno w nawykach konsumpcyjnych, jak i w kwestii dostaw. Wprowadzenie takiego system

**D**zięki logistyce wyprzedzającej dostawy towarów mogą być uruchamiane proaktywnie. Z kolei ulepszone czas planowania pozwala na bardziej efektywny i zrównoważony wybór metod transportu.

logistycznego będzie wymagało od rynku zmiany podejścia i większej otwartości na współpracę między konkurentami – mówi Marcin Sugak, ekspert firmy Ericsson.

## 5G podstawą dalszych zmian w branży

Łączność i komunikacja w całym łańcuchu logistycznym są kluczowymi wymogami przy tworzeniu rozwiązań z zakresu logistyki wyprzedzającej. Bezprzewodowa łączność komórkowa 5G w czasie rzeczywistym może zapewnić odpowiednie warunki technologiczne niezbędne do stworzenia kompleksowego rozwiązania. W zależności od potrzeb, centra logistyczne i magazynowe można wzbogacić o lokalne rozwiązania w zakresie łączności, takie jak prywatne sieci 5G. Technologie internetu rzeczy lub technologie bliskiego zasięgu, takie jak Bluetooth, mogą zapewnić ekonomiczną i energooszczędną komunikację

# BADANIE ERICSSON: DROGA DO LOGISTYKI WYPRZEDZAJĄCEJ

67% przedstawicieli branży logistycznej twierdzi, że w ciągu najbliższych 5 lat będzie wykorzystywać sztuczną inteligencję i analizę danych w celu dopasowania potrzeb logistycznych do możliwości operacyjnych, a 19% już to w pewnym stopniu robi.

**C**o więcej, 64% respondentów twierdzi, że w ciągu najbliższych 3-5 lat wprowadzi transport towarów z wyprzedzeniem. Jak wynika z raportu firmy Ericsson, tzw. logistyki wyprzedzającej nie można jeszcze uznać za powszechnie stosowaną, ale istnieją wczesne próby rozwoju branży logistycznej w tym kierunku.

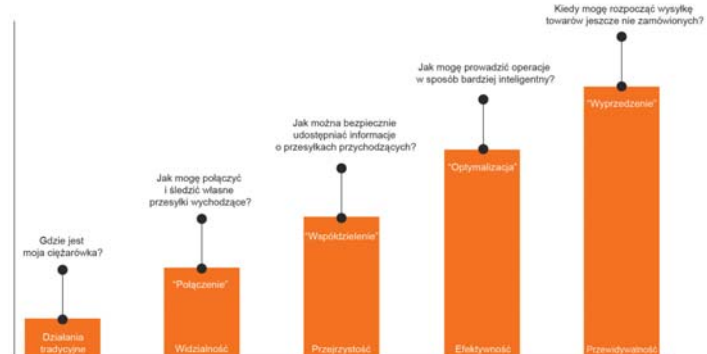
na bardziej efektywny i zrównoważony wybór metod transportu, np. wykorzystanie okresów niskiego natężenia ruchu, czy też optymalny załadunek towarów.

– *Dystrybucja towarów z wyprzedzeniem będzie możliwa dzięki połączeniu technologii internetu rzeczy, sztucznej inteligencji oraz komunikacji w czasie rzeczywistym w standardzie 5G. Logisty-*

## Perspektywy dla logistyki wyprzedzającej

Logistyka wyprzedzająca opiera się na szerokiej analizie danych sprzedażowych, rynkowych oraz działań konkurencji czy też informacji z lokalnego i globalnego środowiska ekonomicznego. W takim systemie możliwe jest prognozowanie popytu na produkty i usługi zanim jeszcze klienci podejmą decyzje zakupowe. Możliwe jest to dzięki rozwojowi analizy Big Data, sztucznej inteligencji i uczenia maszynowego. Dzięki logistyce wyprzedzającej dostawy towarów mogą być uruchamiane proaktywnie. Z kolei ulepszone czas planowania pozwala

### KROKI NIEZBĘDNE DO REALIZACJI LOGISTYKI WYPRZEDZAJĄCEJ



Źródło: Ericsson

między wieloma czujnikami i urządzeniami stosowanymi zarówno w przestrzeniach magazynowych, jak i wewnątrz pojazdów. Na tych technologiach opierać się mogą skanery towarów podczas rejestrowania przepływu palet czy kontenerów na każdym etapie łańcucha dostaw.

## Priorytety inwestycyjne według badania Ericsson

Osoby decyzyjne w sektorze logistycznym biorące udział w badaniu są zgodne co do tego, że cyfryzacja, łączność i ulepszone narzędzia logistyczne są ważnymi czynnikami umożliwiającymi rozwój całej branży. To podejście widoczne jest również na przykładzie ustalania priorytetów inwestycyjnych w dziedzinie logistyki. Priorytetem numer jeden jest uzyskanie ulepszonych narzędzi logistyki cyfrowej, a następnie wdrożenie łączności bezprzewodowej jako bazy umożliwiającej korzystanie z tych narzędzi.

61% decydentów z branży umieściło ulepszone narzędzia logistyczne w pierw-



cesy logistyczne, gdyby była wykorzystywana w efektywny sposób, jeśli chodzi o zużycie energii elektrycznej.

Według firmy Berg Insight na świecie używanych jest ponad 25 milionów kontenerów w transporcie intermodalnym i ponad 14 milionów przyczep. Szacuje się, że do 2023 r. jedna trzecia przyczep i 15% kontenerów będzie podłączona do sieci.

z czego 58 to publicznie ogłoszone umowy. 56 sieci na pięciu kontynentach już funkcjonuje. Ericsson jest również liderem w standaryzacji 5G, z większością udziałów dla 4G i 5G.

Biorąc pod uwagę deklaracje zgłoszone do Europejskiego Instytutu Norm Telekomunikacyjnych (ETSI), stosując filtr niezbędności, Ericsson jest na szczycie wyścigu patentowego 5G. Według analizy firmy prawnej Bird & Bird, Ericsson posiada największą liczbę znaczących patentów SEP (standard-essential patent) związanych z 5G na świecie (15,8%).

W Polsce technologia 5G jest już dostępna, ale konieczne jest przydzielenie odpowiednich pasm i częstotliwości. Sprzęt firmy Ericsson jest gotowy do pracy w sieci 5G już od 2015 r. Jest to możliwe dzięki aktualizacji do 5G za pomocą zdalnej instalacji oprogramowania. Do tej pory do operatorów na całym świecie wystanęło zostało ponad 5 milionów anten 5G.

## Bezprzewodowa łączność komórkowa 5G w czasie rzeczywistym, w całym łańcuchu logistycznym może zapewnić odpowiednie warunki technologiczne niezbędne do stworzenia kompleksowego rozwiązania.

szej trójce swoich priorytetów inwestycyjnych, a 54% łączność bezprzewodową. Z kolei 73% badanych zgadza się, że zarówno łączność bezprzewodowa jak i śledzenie zasobów będą bardzo ważne w ciągu najbliższych 3-5 lat. Te dwie tech-

– Patrząc na wyniki badania firmy Ericsson, te wartości wydają się być zachowawcze. W miarę jak świat staje się coraz bardziej połączony, istnieje coraz więcej możliwości poprawy logistyki poprzez wykorzystywanie danych zebranych i udostępnionych



Fot. Ericsson

nologie będą miały kluczowe znaczenie dla wyeliminowania dzisiejszych problemów z widocznością w łańcuchu dostaw, a także wzmocnią szersze możliwości, takie jak zaawansowana analiza operacyjna, optymalizacja tras i zarządzanie ryzykiem. Dwie trzecie ankietowanych dostrzega również wielki potencjał w technologii Blockchain, która mogłaby potencjalnie poprawić pro-

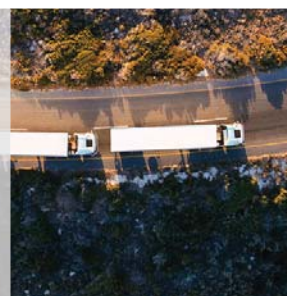
w łańcuchu logistycznym przez wszystkich uczestników – mówi Marcin Sugak.

## Polska u progu technologii 5G

Ericsson posiada obecnie 100 komercyjnych umów i kontraktów 5G z operatorami,

Fot. Ericsson

Dystrybucja towarów z wyprzedzeniem będzie możliwa dzięki połączeniu technologii internetu rzeczy, sztucznej inteligencji oraz komunikacji w czasie rzeczywistym w standardzie 5G



Komisja Europejska oczekuje, że do 2025 r. kraje członkowskie będą posiadać szerokie pokrycie siecią 5G. W lutym 2020 r. Ericsson ogłosił uruchomienie komercyjnej sieci 5G z operatorem Polkomtel oraz badawczej sieci na Politechnice Łódzkiej. Ericsson prowadzi testy 5G z innymi operatorami i podmiotami w Polsce.

\*\*\*

Badanie Ericsson „Pre-emptive logistics – the road ahead” dostępne jest pod adresem: <https://www.ericsson.com/4a310f/assets/local/reports-papers/industrylab/doc/pre-emptive-logistics-report.pdf>



Wyraźny trend wzrostowy przewozów intermodalnych, delikatnie zahamowany z powodu epidemii COVID-19, widać w przewozach realizowanych przez PKP CARGO International

## GRUPA PKP CARGO PO I PÓŁROCZU 2020

1,96 mld zł tyle wyniosły przychody z tytułu umów z klientami Grupy PKP CARGO w I półroczu 2020 r. EBITDA to 206,7 mln zł, a EBIT osiągnął wartość -182 mln zł.

**P**ociągi Grupy w I półroczu przewiozły łącznie 43,9 mln ton towarów, a wykonana praca przewozowa wyniosła 11,1 mld tkm. Na rynek kolejowych przewozów towarów wpływ miały epidemia COVID-19 i założenia polityki klimatycznej, które ograniczają rynkowy popyt na przewozy w najważniejszych grupach towarów. Na wynikach odbija się wieloletni trend spadkowy krajowej produkcji węgla kamiennego – w minionym półroczu jego produkcja spadła o 14,1% r/r, do poziomu 26,5 mln ton. Cały rynek towarowych przewozów kolejowych uległ zmniejszeniu o 13,3% w ujęciu rocznym.

### W drugim kwartale

Przychody Grupy PKP CARGO z tytułu umów z klientami pozostawały pod wpływem osłabionego rynku przewozów kolejowych – wyniosły 929 mln zł. EBITDA to 116,7 mln zł, ale mimo gorszego otoczenia rynkowego, wynik ten był lepszy od osiągniętego w I kwartale 2020 r. Podobna tendencja kwartał do kwartału dotyczy wyniku netto Grupy, który w II kwartale uplasował się na poziomie -77,5 mln zł. Wynik operacyjny Grupy wyniósł -76,4 mln zł, przy czym stratę na poziomie operacyjnym w porównaniu do I kwartału pozwoliły ograniczyć oszczęd-

ności we wszystkich kategoriach kosztów, także stałych.

– *Poprawiamy efektywność działalności całej Grupy, co pozwala nam nie tylko w pewnym stopniu ograniczyć skutki pandemii koronawirusa, ale także wpływa pozytywnie na jakość usług świadczonych klientom* – podkreśla Czesław Warszewicz, prezes PKP CARGO S.A.

Praca przewozowa wykonana przez Grupę PKP CARGO w II kwartale wyniosła 5,3 mld tkm wobec 6,6 mld tkm w analogicznym okresie 2019 r. Pomimo epidemii Grupa zrealizowała w stosunku do I kwartału większe przewozy w segmentach: kruszywa, metale oraz w przewozach intermodalnych, które są kluczowym rynkiem w strategii działania Grupy. Praca przewozowa wykonana w tym segmencie wyniosła 1,04 mld tkm, co oznacza wzrost o 10,7% r/r.

### Wzrost przewozów intermodalnych

PKP CARGO zmienia się z przewoźnika dla przemysłu ciężkiego w europejskiego operatora logistycznego. Wyraźny trend wzrostowy przewozów intermodalnych, delikatnie zahamowany z powodu epidemii COVID-19, widać także w przewozach realizowanych przez PKP CARGO International. Praca przewozowa w tym sektorze wykonana w II kwartale 2020 r. wyniosła 132 mln tkm wobec 112 mln tkm w analogicznym okresie 2019. Wydłużeniu uległy także średnie dystanse transportu ładunków.

– *Od maja obserwuje się stopniowy powrót do wolumenów przewozów intermodalnych sprzed pandemii. Rośnie ruch zarówno między portami i terminalami lądowymi, jak i na Nowym Jedwabnym Szlaku, a Grupa PKP CARGO wykorzystuje swoje przewagi konkurencyjne na tym rynku* – wyjaśnia Czesław Warszewicz. |

Jesteśmy spedytorem z długoletnim doświadczeniem w obsłudze kontenerów z Europy Zachodniej do i z krajów WNP, Mongolii oraz Chin. Należymy do Grupy TransInvest.

**InterRail**  
Polcont Sp. z o.o.

Od ponad 28 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych kolejną, które stale się rozwijają. Realizujemy także przewozy konwencjonalne via Małaszewicze w imporcie i eksporcie na wschód.

InterRail-Polcont Sp. z o.o.  
ul. Wilcza 33 lok. 3  
00-544 Warszawa  
Tel./fax (22) 622 59 88  
info@polcont.com.pl  
www.polcont.com.pl

Oferujemy transporty z Chin do Małaszewicz/Warszawy i w. z czasem tranzytu około 14 dni. Zapewniamy atrakcyjne stawki w:

- kontenerach 20', 40', 40'HC, 45'(chłodnicze)
- dowozy/odwozy samochodowe do miejsc za- i rozładunku towaru
- możliwość dekonsolidacji



Rozwój usług intermodalnych DHL Supply Chain opiera się o model hybrydowy – firma współpracuje z siecią największych partnerów, operatorów kolejowych w Europie, ale także jest w stanie kupić lub wynająć własny tabor do obsługi wybranych projektów

## INTERMODAL STAJE SIĘ ZNACZĄCYM UDZIAŁOWCEM W PRZEWOZACH EUROPEJSKICH

Usługi intermodalne w całej Europie oferuje DHL Supply Chain, skupiając się na kierunkach, gdzie możliwe są zbilansowane wolumeny. Infrastruktura sieci partnerów pozwala operatorowi dobrać taki rodzaj usługi, jakiego oczekuje klient pod konkretny projekt. Serwis obejmuje transport droga-kolej, droga-morze, kolej-morze.

Rozwój usług intermodalnych DHL Supply Chain opiera się o model hybrydowy – współpracujemy z siecią największych partnerów, operatorów kolejowych w Europie, ale także jesteśmy w stanie zakupić lub wynająć własny tabor (naczepy intermodalne) do obsługi wybranych projektów. Takie rozwiązanie daje nam pełną elastyczność i potencjał w możliwości świadczenia tego typu usług na wielu kierunkach i w różnych wariantach. Pakiet usług intermodalnych obejmuje zarówno regularne połączenia całopociągowe, jak i wysyłki pojedynczych naczep czy kontenerów. Nad całością procesów czuwa doświadczony zespół specjalistów, koordynujący całość operacji w Connected Control Tower w Warszawie.

### Kiedy najbardziej opłacalne?

Według naszych doświadczeń i analiz, usługi intermodalne są najbardziej opłacalne w układzie, gdzie odległość między miejscem załadunku/rozładunku a najbliższym terminalem kolejowym nie przekracza 100 km (odcinek drogowy), natomiast przewóz na odcinku kolejowym powinien się zawierać między 400 a 1000 km odległości między terminalami. To się wpisuje w długości europejskich korytarzy i gwa-

rantuje najwyższą efektywność kosztową i czasową dostaw. Należy także wziąć pod uwagę fakt, że ten rodzaj usługi gwarantuje mniejsze ryzyko kradzieży. Dodatkowo, jako DHL, korzystamy z własnych rozwiązań śledzenia trasy przesyłki, które pozwalają na lokalizację jej w czasie rzeczywistym. Niezwykle istotnym argumentem, przemaszającym za transportem intermodalnym

produkty, przewożą je na długich dystansach, posiadają zapasy magazynowe i czas nie jest kluczowym czynnikiem dostawy, posiadają ładunki powrotne na tych kierunkach (pojemniki, surowce produkcyjne), wolumen przesyłek nie wykazuje dużej sezonowości i skoków ilościowych w ciągu roku, miejsca załadunku i rozładunku są w niedalekiej odległości od terminali kole-

**W**zrost całej masy towarów przewiezionych przez kolej w 2018 r. wyniósł 4%, a przyczyną jest to, że intermodal rozwijał się dużo szybciej niż reszta rynku.

jest kwestia obniżonej emisji CO<sub>2</sub>. Według wewnętrznych analiz DHL redukcja emisji CO<sub>2</sub> może sięgać nawet 60-70% na wybranych trasach, w porównaniu do transportu drogowego. DHL jako globalny dostawca usług logistycznych ma w swojej polityce specjalny program GoGreen, który w swym założeniu zawiera i promuje rozwiązania ograniczające emisję CO<sub>2</sub>.

### Kto korzysta z transportu intermodalnego?

Transportem intermodalnym są zainteresowane firmy, które mają ciężkie, masowe

produkty. Wśród naszych klientów są więc przedstawiciele branży motoryzacyjnej, technologii, consumer i retail.

### Jak Covid-19 wpłynął na rozwój intermodalu?

W obliczu kryzysu w sektorze transportu drogowego, jaki nastąpił po zamknięciu gospodarek i wstrzymaniu produkcji, w wielu fabrykach w Europie narodziła się pilna potrzeba realizowania dostaw w jakikolwiek możliwy sposób. Transport intermodalny dał takie możliwości. Infrastruktura kolejowa i promowa była dostępna i nie mu-

siała angażować kierowców, którzy nie mogli przemieszczać się między krajami. Stąd też zaobserwowaliśmy szybki wzrost zainteresowania tym rodzajem transportu wśród wielu klientów. Ten okres pozwolił im zwrócić baczniejszą uwagę na alternatywne do tradycyjnych rozwiązania. Z drugiej jednak strony, niemalże cały strumień wolumenów płynących z Chin został na długie tygodnie wstrzymany, co spowodowało przestoje operacyjne. Przewiduje się więc, że w ogólnym bilansie rynek intermodalny nie będzie rósł tak szybko jak oczekiwano, ale z pewnością spodziewane są wzrosty.

Poza tym, choć DHL Supply Chain nie uczestniczy w obsłudze wymiany towarowej z i do Chin, bo tą częścią przepływów zajmuje się spółka DHL Global Forwarding, to i my, po sytuacji związanej z Covid-19, obserwujemy trend „europeizacji” dostawców, czyli zastępowania dostawców z Chin dostawcami z Europy. To potencjalnie może zwiększyć masę towarową przemieszczaną w Europie.

## Czy intermodal to przyszłość logistyki?

Przez ostatnie lata obserwujemy bardzo silne wzrosty w ilościach przewożonych kontenerów i naczeł drogą kolejową. W latach 2015-2017 największe europejskie kraje zanotowały odpowiednio:



Według wewnętrznych analiz DHL redukcja emisji CO<sub>2</sub> na wybranych trasach intermodalnych może sięgać nawet 60-70%, w porównaniu do transportu drogowego

Niemcy +24,2%; Polska +39,3%, Francja +7% wzrostu w przewozie jednostek kontenerowych w ruchu krajowym (źródło: BSL Transport analysis). Adekwatne wzrosty zanotowano na głównych liniach przewozowych międzynarodowych: Włochy – Holandia +58,7%; Czechy – Holandia +43,6%; Belgia – Hiszpania +38%. Urząd Transportu Kolejowego opublikował raport na temat transportu intermodalnego w 2018 r. Kolejowe przewozy

intermodalne osiągnęły poziom 17 mln ton ładunków, co w zestawieniu z 2017 r. oznacza skok o ponad 15%. Urząd Transportu Kolejowego wyliczył, że masa ładunków w transporcie intermodalnym w 2018 r. wzrosła o 2,3 mln ton. Praca przewozowa wyniosła 6,2 mld tono-kilometrów i wzrosła o około 0,8 mld tkm. Rok 2018 zakończył się historycznym rekordem jeśli chodzi o masę przewiezionych towarów w transporcie intermodalnym. Wzrost całej masy towarów przewiezionych przez kolej w 2018 r. wyniósł 4%, a przyczyną jest to, że intermodal rozwijał się dużo szybciej niż reszta rynku (źródło: analizy Urzędu Transportu Kolejowego za 2018 rok).

Taki trend, świadomość rosnących barier w tradycyjnym transporcie drogowym (spadająca liczba dostępnych kierowców, obostrzenia unijne dotyczące pracy kierowców, rosnące stawki ubezpieczeń i opłat

**P**o sytuacji związanej z Covid-19, obserwujemy trend „europeizacji” dostawców, czyli zastępowania dostawców z Chin dostawcami z Europy. To potencjalnie może zwiększyć masę towarową przemieszczaną w Europie.

autostradowych) oraz dążenie do jak najszybszej ochrony naszej planety przed emisją szkodliwych zanieczyszczeń pozwalają przypuszczać, że transport intermodalny

stanie się wkrótce znaczącym udziałowcem w przewozach europejskich.

## Jakie bariery do pokonania?

Nie należy zapominać o barierach, które znacząco opóźniają rozwój tej gałęzi transportu. Do najistotniejszych zaliczamy wysokie koszty sieci infrastruktury kole-



Joanna Sokołowska

jowej, które obniżają konkurencyjność tej usługi względem transportu drogowego. Podobna sytuacja jest z czasem dostawy, który w wyniku konieczności przeładowy-

wania jednostek na poszczególne środki transportu sprawia, iż czas dostawy jest dłuższy nawet o kilka dni (na dłuższych trasach). Nie można tu pominąć również dużego rozdrobnienia dostawców, którzy używają i pracują w niewystandaryzowanym środowisku operacyjnym. To powoduje czasem problemy wynikające z niedostatecznej wymiany informacji między współpracującymi podmiotami. Kolejnym elementem jest niedostatecznie rozwinięta sieć kolejowych terminali przeładunkowych oraz pojemność już istniejących.

W ciągu najbliższych kilkunastu lat, zgodnie z założeniami polityki rozwojowej państw, główny wysiłek modernizacyjny powinien być więc skierowany na usuwanie barier rozwojowych transportu intermodalnego, co w praktyce oznaczać będzie podjęcie licznych inwestycji infrastrukturalnych, zmierzających przede wszystkim do unowocześnienia wszystkich gałęzi transportu oraz wzrostu mobilności i integracji przestrzennej regionów. Wśród wielu planowanych do realizacji przedsięwzięć należy podkreślić pilną potrzebę rozbudowy sieci terminali przeładunkowych. |

Joanna Sokołowska,  
Transport Business  
Development Sr. Manager CEE  
DHL Supply Chain



Fot. ROHLIG SUUS

Rynek wyraźnie rośnie w rejonie Trójmiasta, gdzie znajduje się 731,8 tys. m<sup>2</sup> magazynów, z czego ponad 1/3 ma mniej niż 18 miesięcy

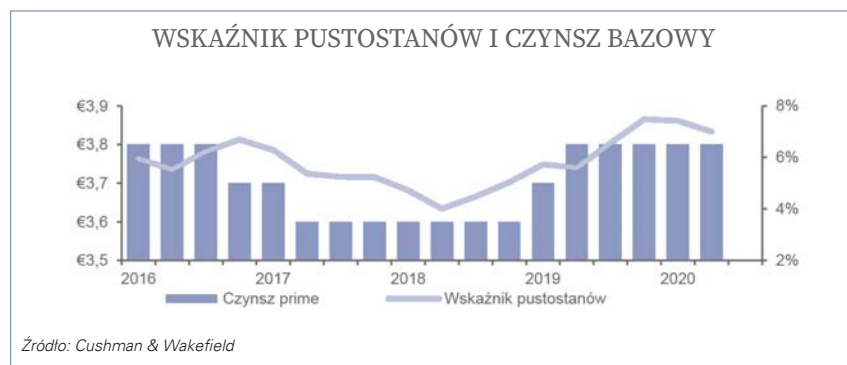
# NADSPODZIEWANIE DOBRE WYNIKI NA RYNKU MAGAZYNOWYM

Rynek magazynowy w Polsce należy do tych niewielu, które mimo pandemii w I połowie roku 2020 rozwijały się i nadal rozwijają dynamicznie. Zarówno popyt jak i podaż utrzymywały się na wysokim poziomie. Dzięki temu obecne zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowej i przemysłowej wynoszą 19,6 mln m<sup>2</sup> i są większe o 15,9% niż przed rokiem.

**D**ominuje, tak jak i w latach poprzednich, pięć rynków: Warszawa i Okolice, Górny Śląsk, Polska Centralna oraz region Wrocławia i Poznań. Firma doradczą Savills podaje, że odpowiadają one za 79% zasobów, a pomimo wyzwań związanych z Covid-19 popyt na powierzchnie magazynowe osiągnął

najwyższą w historii wartość odnotowaną na półmetku roku. Deweloperzy też coraz częściej decydują się na inwestycje poza tymi rynkami i w coraz większej odległości od dużych miast. Rynek wyraźnie rośnie w rejonie Trójmiasta, gdzie znajduje się 731,8 tys. m<sup>2</sup> magazynów, z czego ponad 1/3 ma

mniej niż 18 miesięcy. Trójmiasto staje się ważnym miejscem na logistycznej mapie Polski w związku z rosnącą liczbą przeładunku kontenerów, nowymi inwestycjami portowymi i możliwością obsługi największych statków transportowych. Dynamiczny wzrost widoczny jest również w Polsce Zachodniej, gdzie w przeciągu półtora roku zasób zwiększył się o ponad połowę i osiągnął 653,6 tys. m<sup>2</sup>.



## Popyt – często na preferencyjnych warunkach

Od początku roku wynajęto około 2,3 mln m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Raport Savills podaje, że jest to o 25% więcej niż przed rokiem, a CBRE podkreśla, że to również o 6% więcej niż

w najlepszej do tej pory pierwszej połowie 2018 r. Większość powierzchni, bo 1,3 mln m<sup>2</sup> wynajęto w drugim kwartale 2020 r., co możemy przeczytać w raporcie Cushman & Wakefield. Ta firma doradczą dodaje, że bardzo dobry wynik

transakcje zostaną sfinalizowane w późniejszych latach, jednakże ze względu na wyjątkową sytuację, zaistniały przesłanki do wcześniejszej renowacji warunków najmu. Firmy, które najbardziej odczuły negatywne konsekwencje pan-

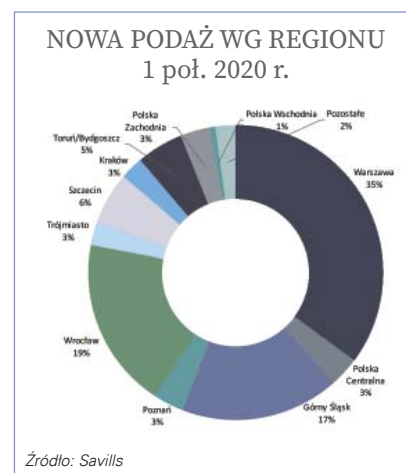
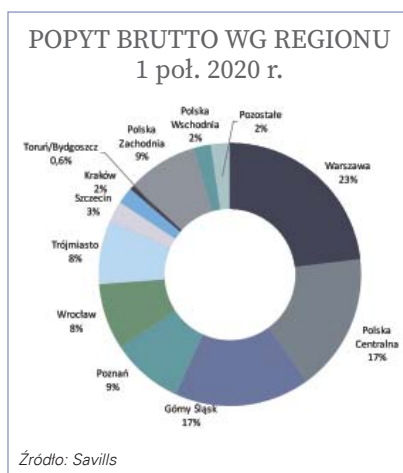
najmu przekraczających 20 tys. m<sup>2</sup>, co oznacza, że transakcje na dużą skalę stanowiły ponad 50% całkowitego popytu netto. Wśród największych transakcji zamkniętych w I połowie 2020 r. należy wymienić Panattoni BTS Świebodzin na ponad 200 tys. m<sup>2</sup> dla poufnego najemcy z branży e-commerce, Euro Net w Prologis Park Janki na 73 400 m<sup>2</sup>, Amazon w Hillwood Łódź Górna na 72 900 m<sup>2</sup> oraz dwóch poufnych najemców, z których pierwszy reprezentuje branżę odzieżową i zajmie 67 tys. m<sup>2</sup> w Panattoni Park Czeladź IV, a drugi – 51 900 m w ramach Exeter Park Stryków.

**T**egoroczne ograniczenia w podaży związane są z większą ostrożnością spowodowaną niepewną sytuacją rynkową i wyższymi wymogami związanymi z finansowaniem projektów, którą można m.in. zaobserwować po spadku powierzchni budowanej spekulacyjnie.

odnotowano po stronie popytu netto obejmującego nowe umowy i ekspansję. W pierwszym półroczu wynosił on prawie 1,7 mln m<sup>2</sup>, co stanowiło 74% całkowitego popytu i jest o 30% lepszym rezultatem niż rok wcześniej. Pozostałe 26% (582 tys. m<sup>2</sup>) przypadło na przedłużenia umów.

W ujęciu regionalnym największa aktywność najemców obserwowana była na trzech największych rynkach: Warszawa i Okolice (popyt brutto podany przez AXI IMMO wyniósł 602,4 tys. m<sup>2</sup>), Górny Śląsk i Polska Centralna (po 396 tys. m<sup>2</sup>). Te transakcje najmu stanowiły ponad 50% całkowitego popytu odnotowanego w okresie styczeń-czerwiec 2020 r.

Joanna Sinkiewicz, partner, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, Cushman & Wakefield podkreśla: – Statystyki te wskazywałyby na rekordowy poziom aktywności najemców w warunkach rynkowych innych niż pandemiczne, jednak należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że część popytu została wygenerowana przez transakcje najmu lub przedłużenia, które obejmowały preferencyjne warunki oferowane najemcom w związku z COVID 19. Moglibyśmy oczekiwać, że niektóre



demii, zwróciły się do wynajmujących o wsparcie polegające najczęściej na odroczeniu lub tymczasowym obniżeniu kosztów w zamian za przedłużenie umowy najmu.

W sumie w pierwszej połowie roku odnotowano prawie 20 nowych umów

## Rosnąca rola sektora e-commerce

Na rosnyący popyt na powierzchnię magazynową miał wpływ rozwijający się w okresie pandemii kanał sprzedaży

**S**tawki czynszów efektywnych wahają się obecnie w przedziale 2,00-3,20 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc dla jednostek typu big box oraz 3,00-4,50 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc za moduły typu SBU.

## Z PROGNOZAMI OSTROŻNIE



### Joanna Sinkiewicz,

partner, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, Cushman & Wakefield

Pomimo dobrych wyników ostrożnie podchodzimy do stwierdzenia, że ten rok będzie rekordowy dla rynku magazynowego. Sektory takie jak motoryzacja czy produkcja, które odgrywają ważną rolę dla polskiej gospodarki, mocno ucierpiały z powodu pandemii. Ostatnie miesiące pokazały jednak pozytywne tendencje do stopniowego powrotu firm do normalnej działalności gospodarczej wraz z dalszym łagodzeniem obostrzeń. Niektóre firmy negocjują lub finalizują już nowe projekty i spodziewamy się, że cały sektor będzie lepiej przygotowany na potencjalne ryzyko wystąpienia drugiej fali epidemii.

internetowej. I choć nadal w strukturze branżowej popytu dominowały firmy logistyczne (28% całkowitego wolumenu transakcji w pierwszej połowie 2020 r. wg Cushman & Wakefield) i sieci sklepów (16%), to e-commerce znalazł się na trzecim miejscu (14%). Aktywne były również firmy zajmujące się produkcją lekką (12%) oraz z branży budowlanej (6%), kurierskiej (4%) i spożywczej (4%). Nieco inaczej wygląda to w raporcie AXI IMMO: logistyka wynosi 25,5%, elektronika/RTV i AGD – 18%, sieci handlowe – 14,5%, e-commerce – 14,4% i produkcja – 7,5%.

– Należy jednak podkreślić że całkowity wpływ sektora e-commerce na polski rynek magazynowy jest większy niż pokazują to „czyste” dane statystyczne – te obejmują wyłącznie firmy wyspecjalizowane w sprzedaży online jak sklepy i platformy internetowe. Natomiast wiele innych firm reprezentujących różne branże rozwija dynamicznie strategię omnichannel, w związku z czym generuje dodatkowy popyt na usługi logistyczne, kurierskie i finalnie na powierzchnię magazynową – mówi Adrian Sema-



JEDYNI W EUROPIE



**Tomasz Mika,**

dyrektor Działu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych JLL w Polsce

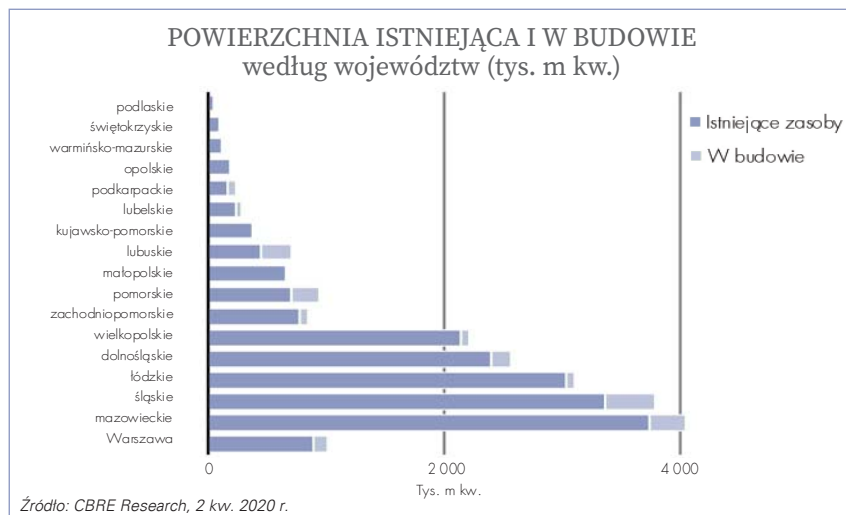
Popyt brutto, który nie uwzględnia umów krótkoterminowych, osiągnął 2,2 mln m<sup>2</sup>, co jest rekordowym rezultatem dla polskiego rynku magazynowego, jeśli chodzi o pierwszą połowę roku. Z kolei nowe umowy i ekspansje wyniosły o 30% więcej niż w pierwszym półroczu 2019, zamykając się wynikiem blisko 1,7 mln m<sup>2</sup>. Daje nam to mocne drugie miejsce pod względem popytu netto i co więcej – oznacza, że jesteśmy jedynym europejskim rynkiem, który może mówić o wzroście zapotrzebowania na powierzchnię magazynową rok do roku. Tak doskonały wynik jest szczególnie istotny w czasach globalnej niepewności gospodarczej wywołanej przez pandemię.

na ponad 400 tys. m<sup>2</sup> (nie są uwzględniane w ogólnych statystykach rynkowych), czy AXI IMMO, które podaje, że było to 326 m<sup>2</sup>, a kontrakty dotyczyły głównie sieci handlowych, graczy FMCG i 3PL, którzy obecnie muszą sprostać zwiększonemu zapotrzebowaniu na produkty zamawiane online. – Sześć największych nowych transakcji dotyczyło najemców reprezentujących sektor handlowy, w tym branżę e-commerce. W rezultacie handel odpowiadał za około 45% całkowitego popytu. Niewątpliwie taki wynik jest w dużej mierze zasługą dwóch umów najmu podpisanych przez jednego gracza e-commerce, który łącznie wynajął 270 tys. m<sup>2</sup> w zaledwie jednym kwartale – tłumaczy Maciej Kotowski, konsultant w Dziale Badań Rynku i Doradztwa, JLL.

an, Senior Research Consultant, Cushman & Wakefield. – Warto także wspomnieć o relatywnie nowym źródle popytu w Polsce, jakim stają się firmy z branży IT poszukujące nowoczesnej powierzchni magazynowej z przeznaczeniem pod obiekty typu „data center”. W pierwszym półroczu zawarto dwie transakcje tego typu na rynku warszawskim o łącznej powierzchni 28,5 tys. m<sup>2</sup>, a kolejne projekty są w fazie rozwoju – dodaje.

Potwierdzają to specjaliści z firmy doradczej JLL, według których krótkoterminowe transakcje, które opiewały

**O**d początku roku wynajęto około 2,3 mln m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej. Raport Savills podaje, że jest to o 25% więcej niż przed rokiem, a CBRE podkreśla, że to również o 6% więcej niż w najlepszej do tej pory pierwszej połowie 2018 r.



– Jedną z długotrwałych konsekwencji pandemii COVID-19, która definiuje na nowo rynek magazynowy jest przeniesienie handlu do internetu. Nie znamy jeszcze decyzji wszystkich najemców, jednak spodziewamy się, że te firmy, które postanowią zrezygnować z powierzchni handlowej, a będą chciały pozostać na polskim rynku zdecydują się na wynajęcie powierzchni magazynowej. Dlatego nieobecność w centrum czy parku handlowym nie będzie oznaczać całkowitego wycofania się firmy z polskiego rynku. To z kolei będzie dodatkowy bodziec do rozwoju sektora magazynowego, w tym mniejszych formatów magazynowych, jak np. projekty w formule SBU, które poza powierzch-

nią magazynową mogą zaoferować przestrzeń w ramach showroomu – dodaje Anna Głowacz, dyrektor w Dziale

czeniu budowanych projektów powinny wzrosnąć odpowiednio o 29% i 71%. Z kolei wśród największych oddanych

tarnych. Jednak w drugim kwartale rozpoczęto budowę tylko ok. 350 tys. m<sup>2</sup>, czyli o 1/3 mniej niż przed rokiem i aż o połowę mniej niż w poprzednim kwartale.

**D**eweloperzy dostarczyli ponad 40% więcej nowej powierzchni w drugim kwartale, niż w pierwszym. Jednak w drugim kwartale rozpoczęto budowę tylko ok. 350 tys. m<sup>2</sup>, czyli o 1/3 mniej niż przed rokiem i aż o połowę mniej niż w poprzednim kwartale.

Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych, AXI IMMO.

## Więcej w budowie niż wybudowano

Od początku roku deweloperzy oddali do użytku ponad 1 mln m<sup>2</sup> powierzchni magazynowej (wolumen transakcji inwestycyjnych według AXI IMMO to nawet 1,2 mln m<sup>2</sup> i więcej o 9,6% niż przed rokiem), z czego 600 tys. m<sup>2</sup> dotyczy drugiego kwartału. Cushman & Wakefield dodaje, że ponad 70% nowej podaży zostało dostarczone na trzy rynki regionalne: Warszawa i Okolice, Wrocław i Górny Śląsk. W raporcie JLL nowa podaż w wypadku Warszawy to blisko 390 tys. m<sup>2</sup>, w wypadku Wrocławia – ok. 225 tys. m<sup>2</sup>, a Górnego Śląska – prawie 195 tys. m<sup>2</sup>. AXI IMMO zwraca uwagę na mniejsze rynki magazynowe, z których najbardziej aktywne jest Trójmiasto i Polska Zachodnia, gdzie odpowiednio całkowite ich zasoby po ukoń-

projektów znalazły się Panattoni A2 Warszawa Park na 103 670 m<sup>2</sup>, BTS P3 PepsiCo Mszczonów na 58 500 m<sup>2</sup> oraz Hillwood Wrocław Wschód II na 52 400 m<sup>2</sup>.

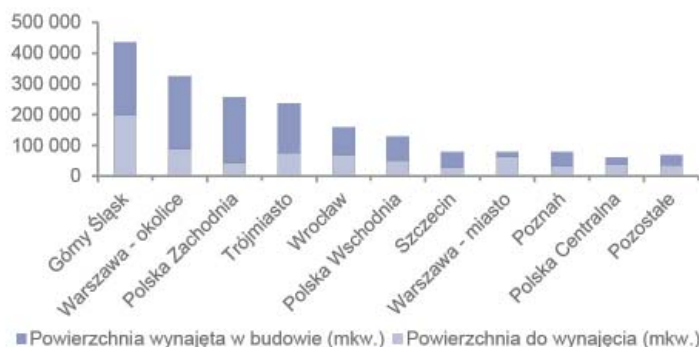
Co ciekawe, deweloperzy dostarczyli ponad 40% więcej nowej powierzchni w drugim kwartale, niż w pierwszym. Savills argumentuje to przystosowaniem się do nowych wymogów sani-

### PODSUMOWANIE RYNKU POWIERZCHNI LOGISTYCZNO-PRZEMYSŁOWYCH w pierwszym półroczu 2020 roku

Podsumowanie	
Całkowita podaż	19,43 mln m kw.
Nowa podaż	1.029.000 m kw.
W budowie	1.902.000 m kw.
Wskaźnik pustostanów	6,7%
Popyt	2.426.000 m kw.

Źródło: CBRE Research, 2 kw. 2020 r.

### POWIERZCHNIA MAGAZYNOWA W BUDOWIE stan na czerwiec, 2020



Źródło: Cushman & Wakefield

## LIDER NA RYNKU NIERUCHOMOŚCI



### Michał Biały, Country Head – Poland, Accolade

Rynek magazynowy w Polsce, ale również w całej Europie Środkowo-Wschodniej, to dziś niekwestionowany lider segmentu nieruchomości komercyjnych. COVID-19 trwale wpłynął na zachowania i preferencje konsumentów, przyczyniając się m.in. do wzrostu popytu na towary medyczne, żywność, sprzęty gospodarstwa domowego, czy też akcesoria sportowe. Prawdopodobnie przełoży się to na dalszy rozwój branży logistycznej i wzrost popytu na nowe powierzchnie magazynowe. Według szacunków CBRE, w wyniku kryzysu rynek magazynowy ma urosnąć o dodatkowe 5-7%, a sam kryzys na pewno przyczynił się do zmiany postrzegania całej branży, która potwierdziła swoją kluczową rolę w krytycznych chwilach.

Polska jest jedną z najbardziej dynamicznych i najszybciej rozwijających się lokalizacji magazynowych na europejskim rynku, dzięki kluczowemu położeniu, jakości infrastruktury i dostępności wykwalifikowanej siły roboczej. To sprawia, że obserwujemy zwiększone zainteresowanie polskim rynkiem powierzchni przemysłowych ze strony inwestorów. Accolade wpisuje się w ten trend kontynuując rozbudowę swoich strategicznie zlokalizowanych parków m.in. w Legnicy, Szczecinie, Bydgoszczy czy Zielonej Górze a także inwestując w nowe lokalizacje, czego przykładem jest warty blisko 47 mln euro projekt realizowany w Gorzowie Wielkopolskim.

tale. Wśród deweloperów zauważalna jest zwiększona awersja do ryzyka. Do tego udział budów spekulacyjnych na koniec czerwca spadł do 38%. W sumie na przełomie I i II połowy roku w realizacji było 24% mniej powierzchni przemysłowo-magazynowych niż przed rokiem. Większość firm świadczących usługi na rynku nieruchomości podaje, że było to 1,9 mln m<sup>2</sup> (według AXI IMMO to ok. 1,77 mln m<sup>2</sup>). W analogicznym okresie ubiegłego roku budowano 2,2 mln m<sup>2</sup>, o czym można przeczytać w raporcie Cushman & Wakefield, który dodaje że w tym roku deweloperzy są najbardziej aktywni na rynkach: Górny Śląsk (435 tys. m<sup>2</sup>), Warszawa i Okolice (324 tys. m<sup>2</sup>), Polska Zachodnia (256 tys. m<sup>2</sup>), z czego 80% realizowana jest w ramach wymienionego już projektu typu Build To Suit zlokalizowanego w Świebodzinie oraz w Trójmieście (237 tys. m<sup>2</sup>) i Wrocławiu (158 tys. m<sup>2</sup>).

Maciej Kotowski z JLL dodaje, że – więcej niż 60% powierzchni w budowie jest już zabezpieczona umowami najmów. Utrzymujący się trend spadkowy udziału powierzchni budowanej spekulacyjnie można tłumaczyć nie tylko pandemią, ale przede wszystkim bardzo wysokim popytem.

AXI IMMO tegoroczne ograniczenia w podaży uzasadnia większą ostrożnością związaną z niepewną sytuacją rynkową i wyższymi wymogami związanymi z finansowaniem projektów, którą można m.in. zaobserwować po spadku powierzchni budowanej spekulacyjnie. Firma podaje, że na koniec czerwca jej odsetek wynosił 33,6%, w porównaniu do 45,3% pod koniec marca br. Niemniej Tomasz Mika, dyrektor Dzia-

**NAJWIĘKSZE TRANSAKCJE NAJMU  
w pierwszej połowie 2020 r.**

PROJEKT	NAJEMCA	POWIERZCHNIA	SEKTOR	TYP UMOWY
Panattoni BTS Świebodzin	Poulny	200.400	Ecommerce	BTS
Prologis Park Janki	EURO NET	73.400	Handel	Ekspansja
Hillwood Iódź Górna	Poulny	73.000	Ecommerce	Nowa umowa
Panattoni BTS Czeladź	4F	67.000	Handel	BTS
Panattoni Park Tricity East IV	Globalway	52.000	Handel	Nowa umowa
Exeter Park Stryków	lidl	52.000	Handel	Nowa umowa
Panattoni BTS Weber Zabrze	Weber	50.300	Produkcja	BTS
Segro logistics Park Stryków	Poulny	46.600	Handel	Przedłużenie
Panattoni BTS Hallen Kalisz	Hallen	40.000	Produkcja	BTS
P3 Piotrków	FM Logistic	37.000	Logistyka	Przedłużenie

Źródło: CBRE Research, 2 kw. 2020 r.

nej wartości prawie 1,2 miliarda euro. Oznacza to, że magazyny odpowiadały za prawie 40% całkowitego wolumenu inwestycji na rynku nieruchomości

jakkolwiek całoroczny wynik osiągnięty przed 2018 rokiem. Na tak dobry rezultat wpływ miały głównie duże transakcje portfelowe. Spodziewamy się, że druga połowa roku będzie równie intensywna – komentuje Tomasz Puch, dyrektor Działu Rynków Kapitałowych Nieruchomości Biurowych i Magazynowych, JLL.

Wśród wybranych największych transakcji zrealizowanych w II kw. 2020 r., wymienionych przez AXI IMMO, znalazły się m.in. sprzedaż przez P3 Parku Mszczonów (158 tys. m<sup>2</sup>) dla Elite Partners Capital, a także kupno przez Polish Logistics LLP, platformę inwestycyjną powołaną przez REINO Capital, IO AM i Grupę Grosvenor centrum logistycznego Logistic City Piotrków Trybunalski o wielkości 135 tys. m<sup>2</sup>.

Z kolei JLL podaje, że do największych transakcji w pierwszej połowie roku należała sprzedaż portfolio pięciu obiektów Panattoni do Savills

PROGNOZY SIĘ POTWIERDZIŁY



**Kamil Szymański,**  
dyrektor Działu Powierzchni Magazynowych i Przemysłowych w Savills

Wyniki za drugi kwartał 2020 r. potwierdziły nasze prognozy z okresu początku pandemii. Rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych wykazał się dużą odpornością na zawirowania spowodowane przez Covid-19. Optymizmem napawa zwłaszcza przyspieszenie w stosunku do początku roku, zaobserwowane od kwietnia do czerwca. Pomimo zwiększonej niepewności w koniunkturze konsumenckiej, perspektywy długoterminowe dla sektora magazynowego w Polsce są bardzo dobre. Pozytywne konsekwencje dla Polski może mieć m.in. prognozowane dążenie globalnych marek do geograficznej dywersyfikacji produkcji. Nowe firmy przyciągnąć do Polski może również perspektywa optymalizacji kosztów obsługi logistycznej innych rynków lub debiutu na naszym rodzimym rynku, atrakcyjnym z powodu jego skali i notowania ogromnych wzrostów w segmencie e-commerce.

tu Powierzchni Magazynowo-Przemysłowych JLL w Polsce podkreśla, że – Polska znajduje się na trzecim miejscu w Europie pod względem nowej podaży. Przed nami są tylko Holandia i Niemcy. – Renata Osiecka, partner zarządzająca, AXI IMMO dodaje: – W kolejnych kwartałach będziemy obserwować dalsze przekierowanie zainteresowania inwestorów z sektora handlowego i biurowego na magazynowy. Nadal wyzwaniem będzie dostępność jakościowych produktów na rynku.

Rynek inwestycyjny również z rekordem

Również w wypadku transakcji inwestycyjnych w sektorze powierzchni magazynowych można mówić o najlepszym pierwszym półroczu w historii. – Na rynku sfinalizowano 20 transakcji o łącz-



Największa aktywność najemców obserwowana była na trzech największych rynkach: Warszawa i Okolice, Górny Śląsk i Polska Centralna. Te transakcje najmu stanowiły ponad 50% całkowitego popytu odnotowanego w okresie styczeń-czerwiec 2020 r.

w pierwszym półroczu. Dodatkowo wartość transakcji w ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku była wyższa niż

Investment Management, parków dystrybucyjnych Hines do CGL, czy tzw. portfolio Maximus – sześciu nieruchomości

mości zarządzanych przez Apollo – do GIC. W pierwszym półroczu najbardziej aktywni byli inwestorzy azjatyccy, a szczególnie fundusze z Chin i Malezji. Ponadto polski rynek magazynowy cieszył się dużym zainteresowaniem kupujących z Wielkiej Brytanii i USA.

## Pustostany i czynsze

Ograniczenie w budowie powierzchni magazynowych wpływa także na współczynnik pustostanów, który według AXI IMMO wynosi obecnie 6,8% (+0,8 pp. r/r). Cushman & Wakefield podkreśla, że pustostany na koniec czerwca stanowiły prawie 1,4 mln m<sup>2</sup> powierzchni, co odpowiada 7% całkowitych zasobów magazynów w Polsce. Stopa pustostanów spadła o 0,4 p.p. w porównaniu do poprzedniego kwartału, ale nadal jest wyraźnie wyższa niż rok temu. Jednak, zdaniem JLL, w porównaniu do końca 2019 r., średni współczynnik pustostanów w istniejących parkach wzrósł o 0,2% i wynosi obecnie 7,8%.

Cushman & Wakefield największy spadek dostępności powierzchni magazynowej odnotował w Polsce Centralnej (z 10,1% do 6,8%) i Krakowie (z 7,5% do 5,2%), natomiast niewielki wzrost na rynku Warszawa i Okolice (z 5,3% do 6,8%). W przypadku pozostałych rynków regionalnych wskaźnik pustostanów utrzymywał się w ciągu ostatnich trzech miesięcy na stabilnym poziomie. AXI IMMO dodaje, że najczęściej powierzchni dostępnej od zaraz oferuje rynek wrocławski (10,1%), Poznań (7,4%) i Polska Centralna (6,9%).

Na większości rynków w Polsce czynsze pozostawały stabilne i w przypadku stawek bazowych, według Savills, wahały się od 2,70 do 4,40 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc za moduły wielkopowierzchniowe oraz do 5,25 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc za małe,

Dane w AXI IMMO są nieco inne – średnie stawki w obiektach typu *big box* to 3,20–3,60 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc, przy czym najdroższą lokalizacją pozostaje Warszawa-miasto, gdzie stawki zaczynają się od 4,80 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc (wg JLL to 4,30 a 5,25 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc). Natomiast w zakresie stawek efektywnych na koniec czerwca widoczny był delikatny trend spadkowy. Sytuacja ta dotyczy głównie regionów z wysokim poziomem pustostanów i lokalizacji o dużej konkurencyjności. Najniższe stawki efektywne możliwe są do uzyskania

w istniejących i realizowanych projektach m.in., na rynkach takich jak Wrocław czy Górny Śląsk.

– Sektor *e-commerce* pozostaje głównym motorem dynamicznego rozwoju rynku magazynowego w Polsce. W okresie pandemii obserwowaliśmy jego przyspieszony wzrost, o czym świadczy dwucyfrowy udział sprzedaży internetowej w całkowitych obrotach detalicznych. Obecnie jednak wskaźnik ten stopniowo powraca do poziomów sprzed pandemii, choć jego organiczny, długofalowy wzrost będzie korzystny

## ROSNĄCA SPRZEDAŻ W KANAŁE E-COMMERCE



### Anna Głowacz,

dyrektor w Dziale Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych, AXI IMMO

W drugim kwartale 2020 r. mogliśmy zaobserwować szczególnie wysoką aktywność najemców, która była efektem zamknięcia wielu transakcji BTS jeszcze z początku roku. Dodatkowo, między kwietniem a czerwcem w ramach umów krótkoterminowych, tj. tych nieprzekraczających 2 lat, odnotowaliśmy rekord wynoszący 262 tys. m<sup>2</sup> wynajętej powierzchni. Tak duże zapotrzebowanie wynikało głównie ze względu na rosnącą sprzedaż w kanale *e-commerce*. Dodatkowo niektórzy klienci przyjęli strategię, aby realizować część ekspansji za sprawą tymczasowych umów najmu.

w pozamiejskich lokalizacjach, w okolicach Poznania oraz Warszawy (Blonie, Grodzisk Mazowiecki).

Stawki czynszów efektywnych wahały się obecnie w przedziale 2,00-3,20 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc dla jednostek typu *big box* oraz 3,00-4,50 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc za moduły typu SBU.

## W ciągu paru miesięcy

Spółki zajmujące się obrotem nieruchomości są zgodne: w związku z wyższym ryzykiem rynkowym spowodowanym pandemią COVID-19 de-

dla sektora logistycznego, a docelowo dla całego sektora magazynowego w Polsce, który z powodzeniem funkcjonuje zarówno w dystrybucji krajowej, jak i transgranicznej – mówi Joanna Sinkiewicz z Cushman & Wakefield.

– Spodziewamy się, że zgodnie z prognozami całkowite zasoby magazynowe na zakończenie 2020 r. przekroczą 20 mln m<sup>2</sup>, przy mniejszym niż dotychczas udziale powierzchni budowanej spekulacyjnie. Co więcej, oś współpracy na linii deweloper – doradca – najemca będzie głównie uzależniona od pozytywnej weryfikacji kondycji i stabilności finansowej ostatniego z podmiotów. W wyniku większej ostrożności ze strony deweloperów i spodziewanego spadku projektów spekulacyjnych w kolejnych kwartałach prawdopodobnie zaobserwujemy spadek powierzchni dostępnej od zaraz. Po stronie popytowej to w głównej mierze firmy logistyczne i sektor *e-commerce* będą najbardziej widoczną grupą najemców. Natomiast część klientów w obawie przed ponownym wprowadzeniem ograniczeń może zdecydować się na zwiększenie zapasów magazynowych, aby uniknąć przestoju w produkcji – podsumowuje Renata Osiecka z AXI IMMO. |

Elżbieta Haber

**W** związku z wyższym ryzykiem rynkowym spowodowanym pandemią COVID-19 deweloperzy będą bardziej wstrzemięźliwi w uruchamianiu kolejnych projektów o charakterze spekulacyjnym.

miejskie moduły Small Business Units (SBU). Natomiast Cushman & Wakefield informuje, że wynoszą obecnie od 2,50-3,80 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc w przypadku większych modułów magazynowych typu *big box*, do około 4,00-5,25 euro/m<sup>2</sup>/miesiąc za SBU zlokalizowane w największych aglomeracjach.

weloperzy będą bardziej wstrzemięźliwi w uruchamianiu kolejnych projektów o charakterze spekulacyjnym. Cushman & Wakefield podkreśla, że będzie to szczególnie widoczne w wybranych lokalizacjach charakteryzujących się obecnie relatywnie wysokim odsetkiem dostępnej powierzchni magazynowej



O ile w I kwartale dominowali operatorzy logistyczni, których procesy były dedykowane głównie sprzedaży w internecie, to w II na scenę wkroczyły sieci sklepów intensyfikujące podejście omnichannelowe na korzyść online'u lub same sklepy internetowe

## PANATTONI NIEKWESTIONOWANYM LIDEREM NIERUCHOMOŚCI PRZEMYSŁOWYCH

Pierwsze półrocze 2020 r. dla Panattoni było wyjątkowe. Deweloper podpisał umowy najmu na ponad 1 mln m<sup>2</sup> – ponad dwa razy więcej niż w analogicznym okresie rozliczeniowym roku poprzedniego. Jednocześnie w drugim kwartale br. wolumen transakcji osiągał ponad 671,5 tys. m<sup>2</sup>, czyli o ponad 57% więcej niż w poprzednich trzech miesiącach. Tym samym firma umocniła swoje miejsce lidera rynku nieruchomości przemysłowych w Polsce.

**C**ałkowity wolumen transakcji Panattoni to 1 097 253 m<sup>2</sup>, co jest liczbą blisko 125% większą niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, a z tego zaledwie 6% stanowiły ekspansje. – *To bardzo dobry wynik i potwierdzenie atrakcyjności branży nieruchomości przemysłowych, która z sektora nieruchomości komercyjnych dotychczas najlepiej zareagowała na pandemię COVID-19* – komentuje Robert Dobrzycki, CEO Panattoni.

### Kwartał po kwartale

W pierwszych trzech miesiącach deweloper wynajął 425 715 m<sup>2</sup> (na 950 tys. m<sup>2</sup> w skali całej branży) – 45% więcej niż w pierwszym kwartale 2019 r., a największa aktywność najemców przypadła na marzec – tylko w tym miesiącu łączny wolumen transakcji zwiększył się niemal dwukrotnie osiągając 207 tys. m<sup>2</sup>. Wtedy w Polsce ogłoszono pierwszy przypadek zakażenia koronawirusem SARS COV-2, zaś 20 marca wprowadzono stan epidemii w naszym kraju. – *E-commerce stał się jeszcze ważniejszym kanałem sprzedaży niż dotychczas i jednocześnie głównym motorem napędowym logisty-*

*ki. Na dobry wynik pierwszego kwartalu wpływ miały również sieci handlowe, które zabezpieczały ciągłość łańcucha dostaw przestawiając się z dotychczas popularnego rozwiązania dostawy just-in-time. Warto dodać, że sytuacja epidemii wymagała szybkich reakcji, co przełożyło się na dużo większą decyzyjność przez*

*z pierwszym kwartałem tego roku – o ile w pierwszych trzech miesiącach dominowali operatorzy logistyczni, których procesy były dedykowane głównie sprzedaży w internecie, tak teraz na scenę wkroczyły sieci sklepów intensyfikujące podejście omnichannelowe na korzyść online'u lub same sklepy internetowe.*

**C**ałkowity wolumen transakcji Panattoni to 1 097 253 m<sup>2</sup>, co jest liczbą blisko 125% większą niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, a z tego zaledwie 6% stanowiły ekspansje.

*najemców właśnie w marcu* – komentuje Robert Dobrzycki.

Wbrew spodziewanemu spadkowi aktywności najemców w perspektywie krótkoterminowej, popyt na powierzchnie magazynowe nie ustął również w drugim kwartale 2020 r., a wręcz wzrósł. Wolumen transakcji Panattoni w kolejnych trzech miesiącach osiągnął 671 538 m<sup>2</sup> – o ponad 57% więcej niż w pierwszym kwartale br. i 3,5-krotnie więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Udział sektorów w popycie uległ nieco zmianie w porównaniu

Zwiększył się również udział przedsiębiorstw produkcyjnych. – *To pierwsze symptomy trendu czy chęci uniezależnienia się przedsiębiorstw produkcyjnych od Azji i zatrzymania lub wręcz przywrócenia produkcji bliżej miejsc konsumpcji* – dodaje Dobrzycki.

### Top regiony

Największym zainteresowaniem najemców cieszyła się Warszawa i Okolice. Region był najczęściej wybierany przez

najemców, którzy w efekcie wynajęli ponad 180 tys. m<sup>2</sup>. Na drugim miejscu uplasowała się Wielkopolska z blisko 103 tys. m<sup>2</sup> wynajętej powierzchni, a trzecie miejsce ze względu na liczbę podpisanych najmów zajęły *ex aequo* Trójmiasto z 104,5 tys. m<sup>2</sup> i Polska Centralna z 78 tys. m<sup>2</sup>. Warto wspomnieć również o Górnym Śląsku – tu deweloper wynajął łącznie 85 650 m<sup>2</sup>, w tym podpisał umowę na realizację centrum dystrybucyjnego, które jest dedykowane producentowi odzieży i akcesoriów sportowych.

## Na budowie też było gorąco

W pierwszym półroczu 2020 r. Panattoni prowadziło kilkadziesiąt inwestycji – na koniec czerwca w budowie miało 857 395 m<sup>2</sup>. Deweloper rozpoczął budowę nowych parków w Warszawie i okolicach (np. Panattoni Park Konołtopa III, A2 East Warsaw Park), w Polsce Centralnej (Panattoni Park Stryków IV), na Śląsku (Panattoni Park Czeladź V) czy w Trójmieście (Panattoni Park Tricity South II) i lubuskim (Panattoni Park Gorzów Wielkopolski). Zainicjował również debiut Olsztyna na rynku obiektów *multitenant* rozpoczynając realizację pierwszego centrum dystrybucyjnego w regionie. Również klienci BTS'owi mogli liczyć na aktywność Panattoni, który wystartował z następującymi realizacjami: obiekt przemysłowo-magazynowy dla Phoenix Contact E-Mobility GmbH w Rzeszowie, obiekt magazynowy dla K-Flex w Uniejowie, centrum dystrybucyjne dla producenta odzieży i akcesoriów

Solution w Skarbmierzu, które obsługuje koncern Mondélez International i dwa zakłady produkcyjne firmy znajdujące się w sąsiedztwie, a są nimi fabryki czekolady oraz gum i cukierków.

## Zgodnie z certyfikatami środowiskowymi

Inwestycje Panattoni spełniają wyśrubowane normy w zakresie ochrony

wego konceptu – Panattoni Park Żory, Panattoni Park Bydgoszcz II, Panattoni Park Toruń, A2 Warsaw Park oraz City Logistics Łódź II. Kolejnych siedem m.in. w Częstochowie, Trójmieście, Lublinie, Warszawie czy Legnicy dobiega finalizacji. W kolejce stoją następne.

Panattoni stara się również minimalizować oddziaływanie inwestycji na środowisko naturalne i realizować koncepcję zrównoważonego rozwoju. Składają się na nią redukcja emisji CO<sub>2</sub>,

Panattoni rozpoczął m.in. realizację obiektu przemysłowo-magazynowego dla Phoenix Contact E-Mobility GmbH w Rzeszowie,...



środowiska i zrównoważonego rozwoju. Od początku 2020 roku wszystkie nowopowstałe magazyny w ramach parków Panattoni są certyfikowane metodą BREEAM New Construction International na poziomie VERY GOOD,

*wellbeing*, odpowiedzialne zarządzanie środowiskiem. Najbardziej widoczną zmianą jest wprowadzony przez dewelopera nowy wygląd elewacji hal. W bryle budynków dominują aluminiowo-szklane fasady w częściach biurowo-socjalnych

**W**I kwartale deweloper wynajął 425 715 m<sup>2</sup> (na 950 tys. m<sup>2</sup> w skali całej branży), 45% więcej niż rok wcześniej, a największa aktywność najemców przypadła na marzec – w tym miesiącu wolumen transakcji zwiększył się niemal dwukrotnie, do 207 tys. m<sup>2</sup>.



...inny obiekt to fabryka grilli w Zabrze dla firmy Weber

riów sportowych w Czeladzi, czy fabryka grilli w Zabrzu dla firmy Weber.

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy deweloper dostarczył na rynek 321 660 m<sup>2</sup>, w tym A2 Warsaw Park – największy budynek magazynowy w regionie Warszawy – o powierzchni ponad 100 tys. m<sup>2</sup>. Otwarte zostało również centrum logistyczne DSV

co gwarantuje realizację budynku zgodnie z bardzo restrykcyjnymi wytycznymi odnośnie ochrony środowiska. Już dziś Panattoni ma 1,2 mln m<sup>2</sup> w procesie certyfikacji i 30 inwestycji zrealizowanych zgodnie z BREEAM i LEED, tym samym certyfikując największą liczbę obiektów w branży magazynowej. Dotychczas Panattoni zrealizowało pięć parków w ramach no-

z powiększonymi zielonymi strefami buforowymi przy wejściach. Jak komentuje Robert Dobrzycki, CEO Panattoni: – *Za tak spektakularną metamorfozę wyglądu fasady stoją nowoczesne i ekologiczne rozwiązania wprowadzone do całego projektu. Obiekty charakteryzują się podwyższoną izolacyjnością ścian i dachów oraz szczelnością, dzięki czemu budynki Panattoni zmniejszają emisję spalin i dwutlenku węgla, pozwalającą zaoszczędzić nawet do 20% energii cieplnej potrzebnej do ogrzania obiektu. Dodatkowo wszystkie nowopowstające inwestycje wyposażone są w liczne systemy, np. automatycznego zarządzania energią elektryczną, ograniczające zużycie wody, nie wspominając o stosowanym od dawna oświetleniu LED w standardzie i obowiązkowej certyfikacji BREEAM, teraz na poziomie Very Good.*

Opr. EH

*Magazyn AsstrA jest składem klasy A. Zgodnie z oceną firmy Knight Frank kategoria ta obejmuje specjalistyczne konstrukcje, które gwarantują odpowiednie warunki przechowywania wszystkich rodzajów ładunków*



## KOLEJNA OFERTA W PORTFOLIO USŁUG ASSTRA

Części urządzeń elektrycznych z Chin do UE, środki farmaceutyczne z Belgii do Polski, czy też produkty kosmetyczne ze Stanów Zjednoczonych do Rosji. Usługi magazynowe są jednym z elementów rozwiązań logistycznych dla przedstawicieli różnych branż. W kwietniu 2020 r. Grupa AsstrA-Associated Traffic AG otworzyła dla swoich klientów własny magazyn w Polsce.

**M**agazyn AsstrA o powierzchni 2,5 tys. m<sup>2</sup> znajduje się w miejscowości Błonie położonej 35 km od Warszawy. Wysokość przestrzeni magazynowej wynosi 10 metrów. Towary przechowywane są na sześciu poziomach.

### Obiekt klasy A

Magazyn AsstrA jest składem klasy A. Zgodnie z oceną firmy Knight Frank kategoria ta obejmuje specjalistyczne konstrukcje, które gwarantują odpowiednie warunki przechowywania wszystkich rodzajów ładunków. Podłoga przeciwpylowa może wytrzymać ciężar ponad 5 ton na m<sup>2</sup>. Obiekt został wyposażony w system wentylacji i oświetlenia na całym obszarze.

Bezpieczeństwo ładunków jest monitorowane przez całą dobę.

*– Własny magazyn to przejście na kolejny poziom logistyki. Wraz z otwarciem przestrzeni do przechowywania ładunków grupa kapitałowa świadczy szereg usług logistycznych bez pośredników. Klienci korporacyjni otrzymują gwarancję jakości i kontrolę na każdym etapie transportu.*

transport, przemieszczanie i wysyłkę towarów wewnątrz magazynu bez umieszczenia ich w obszarze przechowywania. Na życzenie klienta eksperci z grupy kapitałowej wykonują również przeładunki ponadgabarytowych ładunków oraz usługi magazynowe dla branży e-commerce. AsstrA świadczy również usługi przed-sprzedazowego przygotowania towarów:

**W**łasny magazyn to przejście na kolejny poziom logistyki. Wraz z otwarciem przestrzeni do przechowywania ładunków grupa kapitałowa świadczy szereg usług logistycznych bez pośredników.

*Brak pośredników oznacza konkurencyjne stawki i optymalizację kosztów logistycznych dla klientów – podkreśla Karol Barańczuk, zastępca dyrektora operacyjnego ds. przesyłek drobnicowych i frachtu lotniczego w AsstrA.*

### Kompleksowe usługi

W magazynie w Błoniu klienci AsstrA otrzymują kompleks usług, a obejmuje on przechowywanie towarów, kompletowanie ładunków drobnicowych oraz przeładunek, tzw. *cross-docking*. Jest to system przeładunkowy, który obejmuje

etykietowanie, pakowanie w opakowania podstawowe, pakowanie towaru pod marką klienta.

*– Magazynowanie to kolejna oferta w portfolio usług AsstrA. Wycofanie usług magazynowych z outsourcingu optymalizuje procesy logistyczne dla obecnych klientów i czyni je atrakcyjnymi dla przyszłych klientów. Otwarcie własnego magazynu zbliżyło grupę kapitałową o kolejny krok do strategicznego celu, jakim jest wejście do TOP 10 europejskich dostawców logistycznych – podsumowuje Vitali Eremenco, zastępca dyrektora operacyjnego ds. transportu drogowego w AsstrA. |*



**Karol Barańczuk**



**Vitali Eremenco**



125 tys. m<sup>2</sup> w budowie dla RTV EURO AGD,  
Prologis Park Janki

# ZIELONE PÓŁROCZE PROLOGIS

W pierwszym półroczu 2020 wynajem nieruchomości w branży magazynowej napędzał e-commerce, a pandemia COVID-19 ten trend nasiliła i wyraźnie zaakcentowała rolę nieruchomości logistycznych w zaspokajaniu najważniejszych potrzeb konsumentów.

Ostatnie miesiące dowiodły jak ważnym ogniwem w handlu są magazyny, a firmy szybko reagowały na sytuację dostosowując łańcuch dostaw do bieżących potrzeb. Potwierdzają to analizy Działu Badań Prologis, który oszacował,

uzupełniania towarów na półkach, atrakcyjność nieruchomości logistycznych zlokalizowanych jak najbliżej konsumentów końcowych powinna się w dalszym ciągu zwiększać. Gigantyczną inwestycję w jednej z tego typu kluczowych lokali-

oraz zielona strefa relaksu z przestrzenią do wypoczynku i rekreacji.

## Strategia zrównoważonego budownictwa

Jak każdy nowopowstający obiekt Prologis, inwestycja dla EURO-net wpisuje się w strategię zrównoważonego budownictwa i będzie posiadała akredytację BREEAM – na poziomie Very Good. Wśród przyjaznych środowisku rozwiązań są: energooszczędne oświetlenie LED, doświetlenia światłem dziennym i ergonomicznie zaprojektowane biura. Na terenie parku znajduje się także instalacja fotowoltaiczna, system do odzyskiwania deszczówki, a nawet betonowa kostka pochłaniająca CO<sub>2</sub> i latarnie zasilane hybrydowo energią słoneczną i wiatrową. Prologis znany jest z projektów, które mocno stawiają na ekologiczne rozwiązania, jak neutralny emisyjnie magazyn wybudowany dla L’Oreal w Niemczech, czy europejski program ograniczania śladu węglowego w pełnym cyklu życia budynku. Działania firmy w tym zakresie zostały docenione na świecie – Prologis otrzymał tytuł najbardziej zrównoważonej firmy w branży nieruchomości w rankingu Global 100. |

**A**nalicy Prologis wyliczyli, że firmy prowadzące sprzedaż wyłącznie internetową wymagają średnio trzykrotnie więcej powierzchni magazynowej od sprzedawców w handlu tradycyjnym.

że wzrost handlu elektronicznego o każde 100 punktów bazowych może przelożyć się na zwiększenie popytu na nieruchomości logistyczne o niemal 2 mln m<sup>2</sup> – analicy Prologis wyliczyli, że firmy prowadzące sprzedaż wyłącznie internetową wymagają średnio trzykrotnie więcej powierzchni magazynowej od sprzedawców w handlu tradycyjnym.

## W Jankach pod Warszawą

W konsekwencji, w związku z potrzebą coraz większej liczby dostaw bezpośrednio do klienta i koniecznością szybkiego

zacji w Polsce, realizuje obecnie Prologis dla EURO-net. W Jankach pod Warszawą powstaje dla właściciela marki RTV Euro AGD jedno z największych w Europie centrów dystrybucyjnych dla handlu tradycyjnego oraz e-commerce, o powierzchni 125 tys. m<sup>2</sup>. Do użytku został oddany niedawno jeden z dwóch nowych budynków szytych na miarę dla tego klienta. W projekcie postawiono na zapewnienie maksymalnej przepustowości parku i efektywności prowadzonych operacji, ale park ma być także miejscem przyjaznym dla pracowników. Dlatego bezpośrednio przy budynkach magazynowych powstaje przystanek autobusowy, wiaty rowerowe, stacje ładowania pojazdów elektrycznych



Przyjęcie towaru następuje w chwili zakończenia czynności załadunkowych przez nadawcę, a wydanie w chwili rozpoczęcia czynności rozładunkowych przez odbiorcę. Przewoźnik ponosi zatem odpowiedzialność wyłącznie za szkody powstałe w czasie przewozu

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEWOŹNIKA ZA USZKODZENIE WÓZKA PALETOWEGO PRZY ZAŁADUNKU

Kilkakrotnie pisałem o odpowiedzialności przewoźnika za szkody powstałe przy załadunku lub rozładunku. W każdym przypadku chodziło o uszkodzony lub zniszczony towar. Nie trudno sobie jednak wyobrazić sytuację, w której w trakcie załadunku dochodzi do uszkodzenia wózka widłowego lub paletowego.

**D**okładnie z takim przypadkiem zwrócił się do mnie spedytor, który był wprawdzie pośrednikiem w zleconym przewozie, ale chciałby uniknąć pośredniczenia w postępowaniu reklamacyjnym w sprawie uszkodzonego wózka. Zwłaszcza, że chodzi o 21 tys. złotych.

### Klasyczne zlecenie transportowe i klasyczne podejście odbiorcy

Wspomniany spedytor otrzymał od swojego polskiego kontrahenta zlecenie transportowe na przewóz towaru do jego polskiego klienta. Zlecenie nie nakładało na spedytora obowiązku dokonania załadunku i rozładunku, ale nakładało obowiązek odebrania od odbiorcy pustych palet w ilości zgodnej z dostawą. Spe-

dytor dedykował do przewozu swojego stałego przewoźnika. W zleceniu przewozu zawarł analogiczne warunki jakie otrzymał od swojego zleceniodawcy. Miejsca przyjęcia i wydania towaru były

**P**rzewóz pustych palet, analogicznie jak przewóz towaru, podlega ustawie Prawo Przewozowe. Art. 65 ust. 1 ustawy Prawo Przewozowe statuuje odpowiedzialność przewoźnika za szkody powstałe w okresie od przyjęcia towaru od nadawcy do jego wydania odbiorcy.

w Polsce, zatem obie umowy przewozu podlegały ustawie Prawo Przewozowe.

Przewoźnik przyjął zlecenie, sam siadł za kółkiem i osobiście udał się na miejsce załadunku. Przyjął od nadawcy zlecony do przewozu towar i bez prze-

szkód oraz w terminie dostarczył go odbiorcy. Towar został rozładowany przez pracowników odbiorcy, a odbiór został potwierdzony w liście przewozowym. Co do stanu towaru odbiorca nie wniósł żadnych zastrzeżeń. Pozostał jednak do spełnienia obowiązek odbioru pustych palet. Przewoźnik zasygnalizował to pracownikom odbiorcy. Ich reakcja była dość standardowa dla tej firmy – przekazali mu kluczyk do elektrycznego wózka paletowego i nakazali mu wybranie i przygotowanie palet do załadunku. Do zleconych czynności wykorzystał przekazany mu przez pracowników odbiorcy elektryczny wózek paletowy (tzw. sztaplarkę). Na miejscu okazało się, że palety są w nienajlepszym stanie i przewoźnik zmuszony został do ich przesortowania, w celu wybrania tych nieuszkodzonych.

### Dobra wola przewoźnika zamieniona w roszczenie

W czasie wykonywania przez przewoźnika czynności zleconych mu przez pracowników odbiorcy doszło do awarii wózka paletowego. Jak wynika z oświadczenia przewoźnika, spadł łańcuch napędzający podnośnik, co zablokowało widły w paletach. Przewoźnik zgłosił powyższy fakt pracownikom odbiorcy. Załadunek palet na środek transportu odbył się już bez udziału przewoźnika. Palety zostały zwrócone nadawcy przy kolejnym kursie i cała operacja transportowa została zakończona.

Po niespełna dwóch tygodniach spedytor otrzymał od swojego kontrahenta mailową informację, że odbiorca towaru zgłosił mu poważne uszkodzenie wózka paletowego oraz przesłał wycenę naprawy przygotowaną przez serwis producenta. Ta opiewała na ponad 21 tys. złotych. Z informacji wynikało również, że kosztami naprawy odbiorca obciąży nadawcę (kontrahent i zarazem zlece-

niodawca spedytora), z którym wiązała go umowa handlowa. Spedytor przekazał tę informację przewoźnikowi, który potwierdził, że w czasie obsługi wózka paletowego spadł łańcuch napędzający podnośnik, co uniemożliwiło mu wyko-

nianie czynności zleconych przez pracowników odbiorcy. Poinformował również, że oświadczenie o takiej treści złożył odbiorcy bezpośrednio po zdarzeniu.

## Uszkodzenie, czy awaria?

W trakcie wyjaśnień przekazano odbiorcy stanowisko przewoźnika, w którym zwrócono uwagę na awarię wózka. Odbiorca utrzymywał jednak, że – *ustępka powstała na skutek niewłaściwego użycia / obsługi przez kierowcę* – czytają: przewoźnika. Odbiorca wskazał, że przewoźnik podniósł widły podnośnika i wjechał w słupek palet, a następnie skierował podnośnik w dół, co zablokowało widły i doprowadziło do poluzowania łańcucha. Jego zdaniem, przy próbie

z jego obsługą (zdarzenie losowe). Odbiorca nie przedstawił również dowodu potwierdzającego zakres uszkodzeń wózka powstałych w związku z zaistniałym zdarzeniem. Otrzymany wraz z reklamacją kosztorys obejmuje całościowy zakres naprawy i nie stanowi dowodu potwierdzającego zakres uszkodzeń powstałych wskutek opisanego zdarzenia.

## Fakty, fakty, fakty

**Jednoznaczne i niepodlegające dyskusji jest to, że:**

- l spedytor nie miał formalnego obowiązku wykonywania czynności związanych z załadunkiem palet, co wynikało z umowy przewozu zawartej z nadawcą towaru;

**J**eżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.

wycofania wózka doszło do „spadnięcia masztu”, który został dodatkowo uszkodzony przez łańcuch.

**Nasunęło się jednak pytanie, czy powyższy opis zdarzenia oddawał stan faktyczny, czy stanowił jedynie próbę uzasadnienia kosztów naprawy wózka?**

W celu potwierdzenia faktycznych okoliczności zdarzenia, poproszono odbiorcę o dostarczenie nagrania z monitoringu. Odbiorca prośby jednak nie spełnił, tym samym nie potwierdził okoliczności, o których informował nadawcę. Nie przedstawił również innego dowodu na to, że przyczyną szkody była niewłaściwa obsługa wózka przez przewoźnika. Zatem nie należy wykluczać, że przyczyną faktycznie była awaria wózka paletowego, która pozostawała poza zasięgiem

- l przewoźnik również nie miał obowiązku wykonywania czynności związanych z załadunkiem palet, gdyż taki obowiązek nie wynikał z umowy przewozu zawartej ze spedytorem;

- l obowiązek dokonania załadunku pustych palet spoczywał na odbiorcy zgodnie z art. 43 ustawy Prawo Przewozowe;

- l przewoźnik wykonywał czynności związane z załadunkiem palet na polecenie pracowników odbiorcy i z wykorzystaniem powierzonego mu przez nich elektrycznego wózka paletowego, a więc wykonywał je w imieniu i na rzecz odbiorcy;

- l do zdarzenia doszło w czasie obsługi wózka przez przewoźnika, co wynika z informacji otrzymanej od odbiorcy, a także z oświadczenia samego przewoźnika.

**Niejednoznaczne i podlegające dyskusji są:**

- l udział (sprawstwo) przewoźnika w powstaniu szkody oraz
- l rozmiar powstałej szkody.

## Odpowiedzialność za załadunek towaru na gruncie prawa przewozowego – przypomnienie

Przewóz pustych palet, analogicznie jak przewóz towaru, podlega ustawie Pra-

wo Przewozowe. Art. 65 ust. 1 ustawy Prawo Przewozowe statuuje odpowiedzialność przewoźnika za szkody powstałe w okresie od przyjęcia towaru od nadawcy do jego wydania odbiorcy. W rozumieniu tego przepisu, przyjęcie towaru następuje w chwili zakończenia czynności załadunkowych przez nadawcę, a wydanie w chwili rozpoczęcia czynności rozładunkowych przez odbiorcę. Przewoźnik ponosi zatem odpowiedzialność wyłącznie za szkody powstałe w czasie przewozu, czyli w czasie, gdy sprawuje fizyczną pieczę nad towarem. Powyższe nie oznacza, że jego odpowiedzialność jest ograniczona wyłącznie do przewozu towaru. Jeżeli wykonuje czynności załadunkowe lub rozładunkowe,

*Załadunek pustych palet należy do odbiorcy towaru. W przypadku zaangażowania przewoźnika do wykonania tych czynności przez odbiorcę towaru, odpowiedzialność przewoźnika za ewentualną szkodę nie będzie wynikała z przepisów ustawy Prawo Przewozowe*



Fot. Pixabay

granice sprawowania przez niego pieczy zostają rozszerzone i do przyjęcia towaru dochodzi już w chwili rozpoczęcia przez niego czynności załadunkowych, a do wydania, w chwili zakończenia czynności rozładunkowych. W takim przypadku, odpowiedzialność cywilna przewoźnika określona na podstawie art. 65 ust. 1 ustawy będzie również obejmowała szkody powstałe w czasie wykonywania czynności załadunkowych i rozładunkowych. Tak się jednak stanie, ale wyłącznie w przypadku, gdy takie obowiązki będą wynikały z zawartej przez niego umowy przewozu.

W opisanym przypadku żadna z zawartych umów przewozu nie nakładała na przewoźników takich obowiązków, zatem zgodnie z art. 43 ustawy, załadunek pustych palet należał do odbiorcy towaru (wystąpił tutaj jako nadawca palet). W przypadku zaangażowania przewoźnika do wykonania tych czynności przez odbiorcę towaru, odpowiedzialność przewoźnika za ewentualną szkodę

*Niezależnie od tego, że załadunek jest obowiązkiem nadawcy, a rozładunek odbiorcy, przewoźnicy są permanentnie wykorzystywani do wykonywania tych czynności*



Fot. Volvo

nie będzie wynikała z przepisów ustawy Prawo Przewozowe.

## Kto odpowiada za szkodę w wózku paletowym?

### Nadawca towaru

Mając na uwadze powyższe, nawet pomimo potwierdzenia szkody co do osoby sprawcy, zakresu i wartości, można ponad wszelką wątpliwość wykluczyć jakąkolwiek odpowiedzialność nadawcy towaru. Zlecił on wprawdzie odbiór pustych palet od odbiorcy towaru, jednakże nie wydał spedytorowi dyspozycji wykonania przez niego załadunku palet, a przewoźnik dokonywał czynności załadunkowych na polecenie odbiorcy. Tym samym reklamacja odbiorcy skierowana do nadawcy towaru jest zupełnie pozbawiona podstaw.

### Spedytor

Do szkody w wózku paletowym doszło przy wykonywaniu czynności załadunkowych przez przewoźnika, który w umowie przewozu był podwykonawcą spedytora. Odpowiedzialność spedytora mogłaby być zaangażowana, gdyby:

- I spedytor był zobowiązany do dokonania załadunku palet w umowie przewozu zawartej z nadawcą lub z odbiorcą towaru,
- I przewoźnik wykonujący umowę przewozu dokonywał załadunku palet na jego zlecenie.

Z uwagi na to, iż nie zaszła żadna z przesłanek opisanych powyżej, spedytor nie ponosi odpowiedzialności za szkodę zarówno na podstawie ustawy Prawo Przewozowe, jak również na podstawie Kodeksu Cywilnego.

### Przewoźnik

Odpowiedzialność przewoźnika na podstawie przepisów ustawy Prawo Przewozowe byłaby zaangażowana wówczas, gdyby:

- I przewoźnik był zobowiązany do dokonania załadunku w umowie przewozu zawartej ze spedytorem,
- I przewoźnik dokonywał załadunku palet na zlecenie spedytora,
- I szkoda dotyczyła palet stanowiących przedmiot załadunku.

Tutaj również nie zaszła żadna z opisanych przesłanek, zatem przewoźnikowi nie można przypisać odpowiedzialności za szkodę na podstawie ustawy Prawo Przewozowe.

Gdyby przyjąć wersję odbiorcy, odpowiedzialność przewoźnika za doznianą szkodę należałoby oceniać na zasadach ogólnych. Podejmując się wykonania obowiązku narzuc-

onego przez pracowników odbiorcy, przewoźnik zobowiązał się bowiem do wykonania określonych czynności, do których użył powierzony mu przez pracowników odbiorcy (zleceniodawcy tych czynności) elektryczny wózek paletowy. Jego odpowiedzialność należy zatem oceniać na podstawie art. 471 k.c. Wskazuje on, że:

konania lub nienależytego wykonania przez niego zobowiązania,

– nie wystąpiły „okoliczności, za które (...) odpowiedzialności nie ponosi”.

Stanowiska stron w tej sprawie są rozbieżne. Odbiorca wskazuje, że do uszkodzenia doszło wskutek niewłaściwej obsługi wózka przez przewoźnika, a przewoźnik, że przyczyną uszkodzenia



*Biorąc pod uwagę okoliczności opisane przez przewoźnika, można uznać że uszkodzenie wózka było następstwem awarii łańcucha napędzającego podnośnik, a więc następstwem okoliczności, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności zgodnie z art. 471 k.c. zdanie drugie*

– Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

Dla oceny odpowiedzialności przewoźnika wynikającej z art. 471 k.c. istotne będzie zatem, czy:

- doszło do szkody wynikłej z niewy-

wózka była jego awaria. Odbiorca nie udowodnił jednak, że przyczyną powstałych uszkodzeń była niewłaściwa obsługa wózka przez przewoźnika. Biorąc pod uwagę okoliczności opisane przez przewoźnika, można uznać że uszkodzenie wózka było następstwem awarii łańcucha napędzającego podnośnik, a więc następstwem okoliczności, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności zgodnie z art. 471 k.c. zdanie drugie.

## CDS KANCELARIA BROKERSKA



### Jerzy Różyk

szef 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.

**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 umowy 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, 607 487-800, 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)

## Co, gdyby przyczyną uszkodzeń nie była awaria wózka?

Faktem jest, że pracownicy odbiorcy nakazali przewoźnikowi przygotowanie pustych palet do załadunku i że do wykonania zleconych czynności udostępnił mu wózek widłowy wraz z kluczykiem. Przewoźnik nie jest pracownikiem odbiorcy towaru i działał wprawdzie w imieniu i na jego rzecz, jednakże podjął się wykonania zleconych czynności i przyjął na siebie określone zobowiązanie. W tym przypadku można go uznać za zleceniobiorcę i również za dłużnika w rozumieniu art. 471 k.c.

Czy przewoźnik byłby jednak odpowiedzialny za szkodę na podstawie art. 471 k.c., gdyby faktycznie doszło do nie wskutek niewłaściwej eksploatacji wózka paletowego?

Przedmiotowy elektryczny wózek paletowy jest urządzeniem technicznym, które w języku fachowym jest określane jako wózek jezdniowy, podnośnikowy z mechanicznym napędem podnoszenia.

Aby odpowiedzieć na postawione pytanie, należy szczegółowo przeanalizować aspekty związane z: obsługą i eksploatacją tego rodzaju urządzeń technicznych, zasadami bezpieczeństwa obowiązującymi przy ich obsłudze i eks-

**D**łużnik zobowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.

ploatacji, a także związane z uprawnieniami, którymi powinny legitymować się osoby obsługujące takie urządzenia. Po-

wyższe regulują stosowne przepisy. Te jednoznacznie potwierdzają, że osoba obsługująca wózek jezdniowy podnośnikowy z mechanicznym napędem podnoszenia (operator wózka) powinna:

- ! posiadać kwalifikacje potwierdzone zaświadczeniem kwalifikacyjnym;
- ! przejść szkolenie z obsługi wózka;
- ! wykazać się umiejętnością obsługi wózka i obchodzenia się z ładunkami przy jego użyciu;
- ! zostać pouczona w zakresie swoich praw i obowiązków;
- ! zapoznać się z treścią instrukcji eksploatacji i
- ! posiadać odpowiednie obuwie ochronne.

W przedmiotowej sprawie, przewoźnik nie spełniał żadnego z powyższych wymogów. Przekazując przewoźnikowi wózek paletowy i nakazując mu przygotowanie palet do załadunku przy jego

**G**dyby do szkody faktycznie doszło wskutek niewłaściwej eksploatacji wózka paletowego przez przewoźnika, mógłby on odmówić odbiorcy naprawienia szkody powstałej w tym wózku na podstawie art. 362 k.c.

użyciu, odbiorca towaru w sposób rażąco naruszył przepisy obowiązującego prawa, czym w znacznym stopniu przyczynił się do powstania szkody. W sprawie zastosowanie znajdzie zatem art. 362 k.c., który stanowi, że – *Jeżeli uszkodzenie przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.*

Uwzględniając powyższe, istnieją podstawy do uznania, iż przyczynienie się odbiorcy do powstania szkody jest bliskie 100%. Tym samym obowiązek jej naprawienia przez przewoźnika ulega zmniejszeniu praktycznie do zera.

Gdyby do szkody faktycznie doszło wskutek niewłaściwej eksploatacji wózka paletowego przez przewoźnika, mógł-

## Podsumowanie

Powyższe obrazuje jakie praktyki są stosowane przez nadawców i odbiorców towarów. Potwierdza również, iż niezależnie od tego, że załadunek jest obowiązkiem nadawcy, a rozładunek odbiorcy, przewoźnicy są permanentnie wykorzystywani do wykonywania tych czynności. Można to zrozumieć, jeżeli wykonanie prac załadunkowych i/lub rozładunkowych przez przewoźnika wynika ze zgodnego oświadczenia woli stron i jest zawarte w umowie przewozu. Jeżeli jednak nie wynika to z umowy przewozu, wymuszanie na przewoźnikach takich czynności nie tyle jest niezgodne z prawem, co narusza podstawowe zasady współżycia społecznego.

Należy również mieć na uwadze, że przyjęcie na siebie takich obowiązków nie zawsze musi kończyć się dla prze-

woźnika tak korzystnie jak w opisanym przykładzie. Przewoźnik może bowiem ponosić odpowiedzialność za szkodę w towarze powstałą w czasie nieuprawnionego załadunku lub rozładunku (nie wynikających z umowy przewozu lub ze zlecenia nadawcy lub odbiorcy) na podstawie przepisów kodeksu cywilnego. Na zasadach ogólnych może również ponosić odpowiedzialność za uszkodzone urządzenie techniczne, które nadawca lub odbiorca powierzą mu do wykonania zleconych przez nich czynności za- i rozładunkowych, jeżeli do uszkodzenia faktycznie dojdzie wskutek niewłaściwej obsługi urządzenia przez przewoźnika, a zostaną spełnione wszystkie warunki określone w przepisach. W takich przypadkach polisa OCP nie obejmie powstałych szkód, a jeżeli nie znajdą się przesłanki zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności (jak w opisanym przypadku), będzie on zobowiązany do pokrycia szkody z własnych środków. I wcale nie musi to być 21 tys. złotych. |

Jerzy Różyk  
ekspert ds. prawa przewozowego,  
oceny ryzyka 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)



Jeśli w latach 2012-2020 została nałożona na twoją firmę kara za brak zezwolenia kat. IV, w wyniku przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej, masz możliwość odzyskania zapłaconej kary

# NACISKI OSI ORAZ ZEZWOLENIA

Fot. Volvo

## NA PRZEJAZD POJAZDEM NIENORMATYWNYM – NOWE ZASADY

Wielkimi krokami zbliżają się zmiany w ustawie o drogach publicznych, których obowiązek wdrożenia wynika z przegrania przez Polskę sporu z Komisją Europejską w sprawie dopuszczenia pojazdów z naciskiem pojedynczej osi napędowej wynoszącym 11,5 tony.

Zgodnie z obowiązującym od wielu lat prawem w całej Unii Europejskiej, wszystkie drogi publiczne powinny umożliwiać poruszanie się pojazdami, których pojedyncza oś napędowa może mieć nacisk do 11,5 tony. Od 2012 r. w Polsce obowiązuje system zezwoleń na poruszanie się pojazdami, których nacisk osi przekracza 8 lub 10 ton, w zależności od skatalogowania danej dro-

gi w rozporządzeniu ministra infrastruktury. System ten został zanegowany przez Komisję Europejską, więc Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało zmiany. Pomimo licznych zastrzeżeń składanych zarówno przez stowarzyszenia reprezentujące środowisko transportowe, jak i część innych resortów, prace nad projektem są kontynuowane i zapewne jesienią 2020 roku zostaną uchwalone.

### Dostępność dróg będzie zależeć od stanu technicznego i decyzji władz lokalnych

Nie wchodząc zbytnio w szczegóły, projekt ustawy reguluje iż aktualny, ogólnopolski system dostępności dróg, w którym rozporządzenie ministra reguluje możliwość poruszania się po drogach z konkretnym naciskiem osi, zostanie oddany praktycznie w 100% samorządom. Przepisy nie regulują dokładnie w jaki sposób rozstrzygnąć, czy stan techniczny umożliwia poruszanie się pojazdami z naciskiem osi 11,5 tony, a zarazem oddają możliwość wprowadzania zakazów poruszania się poprzez znak drogo-

wy lub ograniczenia w danej strefie. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego, wspierane przez inne zrzeszenia przewoźników i firm budowlanych, podnosiło, że brak jednolitej, ogólnopolskiej bazy dopuszczalnego nacisku osi spowoduje ogromny problem w planowaniu i wykonaniu przewozów. Skąd bowiem spedytor ma wiedzieć, jaki nacisk osi ustaliła rada gminy na przeciwległym krańcu Polski. Na tak postawione zarzuty Ministerstwo Infrastruktury odpowiada – ruch będzie odpowiednio sterowany poprzez znaki drogowe. Obecny wykaz dróg w rozporządzeniu, choć sprzeczny z prawem unijnym, przynajmniej pozwala na ustalenie jaki nacisk osi obowiązują w okolicach Rzeszowa, Wrocławia, Białegostoku lub Szczecina. Jeśli zmiany wejdą w życie, a wszystko na to wskazuje, ponieważ presja czasu powoduje „przepychanie projektu kolanem”, to już za kilka miesięcy może się okazać, że droga którą jeszcze kilka dni temu przewoźnik przewoził np. wodę mineralną, już dzisiaj nie jest dostępna, ponieważ w tzw. międzyczasie gmina postawiła znak drogowy B-19.

### Wszystkie drogi z naciskiem 11,5 tony z wyjątkiem....

Dyrektywa Unijna przewiduje, że od ogólnej zasady kraj członkowski może wprowadzać wyjątki, np. w parkach lub centrach miast. Jest to o tyle zrozumiałe, że nikt nie chciałby, aby przez centrum np. Krakowa prowadził szlak transportowy. Niestety, w Polskich realiach, w których absolutna większość dróg publicznych to drogi wojewódzkie, powiatowe lub gminne, samorządowcy będą mogli ustawić zakazy poruszania się. Ministerstwo planuje, aby drogi ulokowane przy żłobkach, przedszkolach, szkołach podstawowych, szpitalach, uzdrowiskach, miejscach ochrony przyrody lub obszarach górniczych mogły być objęte ograniczeniami w zakresie nacisków osi. Powstaje zatem pytanie jak pogodzić prawo unijne z potrzebami rynku transportowego, np. na Śląsku, gdzie obszar górniczy jest wyjątkowo obszerny. Można się także zastanawiać jaki jest związek pomiędzy szpitalem lub szkołą a oddziaływaniem nacisku osi na powierzchnię drogi. Niestety, pomimo wielu zastrzeżeń, szeroki wachlarz możliwości ograniczenia nacisku osi na drogach publicznych jest kontynuowany.

### Straż Miejska będzie kontrolować naciski osi

Z pełnym szacunkiem dla przedstawicieli tej formacji, stowarzyszenia firm transportowych wskazywały, że nie mają oni niezbęd-

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego podnosiło, że brak jednolitej, ogólnopolskiej bazy dopuszczalnego nacisku osi spowoduje ogromny problem w planowaniu i wykonaniu przewozów



Fot. DB Schenker



**Łukasz Chwalczuk**

nego doświadczenia, centralnego nadzoru, ani nawet jednolitego umundurowania, aby prowadzić tak skomplikowane działania jakim jest kontrola nacisku osi. Duża ilość typów osi, zawieszenia oraz pojazdów już teraz sprawiają kłopoty organom kontrolnym, więc tym bardziej dziwi forsowane przez Ministerstwo Infrastruktury umocowanie Straży Miejskiej do ważenia pojazdów ciężarowych.

Można mieć tylko nadzieję, że Straż Miejska nie będzie traktować wag podobnie jak fotoradarów kilka lat temu.

## Śmieciarki, gruszki, dźwigi i inne pojazdy tylko na podstawie wyjątku

Pierwotna treść projektu zawierała zakaz poruszania się pojazdami o nacisku pojedynczej osi napędowej większej niż 8 ton na drogach „gruntowych”. Powstał zatem

**M**inisterstwo planuje, aby drogi ulokowane przy żłobkach, przedszkolach, szkołach podstawowych, szpitalach, uzdrowiskach, miejscach ochrony przyrody lub obszarach górniczych mogły być objęte ograniczeniami w zakresie nacisków osi.

problem w jaki sposób wywieźć śmieci lub nieczystości płynne z domów położonych przy drogach gminnych. Wskazywano także problem w jaki sposób dojechać pompą do betonu, dźwigiem lub HDS na budowę. Po licznych zastrzeżeniach Ministerstwo kolejny raz „zepchnęło” problem na samo-

urządowców, umożliwiając zarządcy drogi podniesienie wartości dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi napędowej do 11, 5 t albo 10 t dla niektórych użytkowników drogi lub rodzajów pojazdów za pośrednictwem znaku drogowego. Zatem przejazd drogą pojazdem ciężarowym o nacisku osi 11 ton będzie karalny, a przejazd tą samą drogą innym pojazdem, któremu gmina wyraziła zgodę, pozostanie wolne od obciążeń, pomimo, iż realny wpływ na drogę jest dokładnie tak sam, albo wręcz większy.

## Kary na firmy transportowe, załadowców, nadawców, spedytorów

Za naruszenie zakazu poruszania się proponowane są następujące kary:

- 1) 3 000 zł, gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość nie więcej niż o 10%;
- 2) 6 000 zł, gdy nacisk pojedynczej osi napędowej przekracza dopuszczalną wartość o więcej niż 10% i nie więcej niż 20%;
- 3) 10 000 zł w pozostałych przypadkach.

Proponowana treść art. 41 d ust. 6 ustawy o drogach publicznych umożliwia nałożenie kary nie tylko na firmę transportową wykonującą przejazd, ale także na podmiot wykonujący czynności ładunkowe oraz nadawcę, odbiorcę lub spedytora, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia.

Podobny zakres podmiotowy zastosowany jest w ustawie o ruchu drogowym, niestety statystyki pokazują, że organy kontrolne stosują je jedynie wobec przewoźników, a odpowiedzialność załadowców, nadawców lub spedytorów jest w praktyce marginalna. Można mieć spore obawy, czy przedstawiciele Straży Miejskiej, nie posiadający ani doświadczenia, ani odpowiedniego wsparcia prawnego „odważą się” walczyć z wielkimi korporacjami, fabrykami lub nadawcami, skoro już w dotychczasowej rzeczywistości inspektorzy transportu drogowego, a nawet przedstawiciele Krajowej Administracji Skarbowej, wolą pozostać przy karach nałożonych tylko na przewoźników.

## Czy mogę odzyskać niesłusznie nałożoną karę?

Odpowiadając krótko na powyższe pytanie – tak, ale wniosek o wznowienie postępowania trzeba złożyć w ciągu miesiąca od daty wejścia w życie znowelizowanej ustawy.

Jeśli w latach 2012-2020 została nałożona na twoją firmę kara za brak zezwolenia kat. IV, w wyniku przekroczenia nacisku pojedynczej osi napędowej, masz możliwość odzyskania zapłaconej kary.

## Zmiany w zezwoleniach na przejazd pojazdami nienormatywnymi

Wyrok TSUE wymusił także zmianę systemu zezwoleń dla pojazdów nienormatywnych, albowiem dotychczasowe zezwolenie kat. IV zostało uznane za sprzeczne z prawem unijnym. W związku z tym OSPTN, które reprezentuje praktycznie wszystkie firmy działające na rynku pojazdów nienormatywnych, włącznie z pojazda-



Fot. Fraacht FWO

*Przejazd drogą pojazdem ciężarowym o nacisku osi 11 ton będzie karalny, a przejazd tą samą drogą innym pojazdem, któremu gmina wyraziła zgodę, pozostanie wolny od obciążeń, pomimo, iż realny wpływ na drogę jest dokładnie tak sam, albo wręcz większy*

mi specjalnymi typu pompy do betonu lub dźwigi, aktywnie reprezentowało prośby branży, aby przy okazji tego projektu urealnić cały system zezwoleń. Niestety, jak nie trudno się domyśleć, kolejny raz polski ustawodawca wybrał najkrótszą ścieżkę. Skoro niezgodne z prawem UE jest tylko zezwolenie kat. IV, naniesiono jedynie kosmetyczne lub redakcyjne zmiany w zezwoleniach, pozostawiając bez echa skargi branży na patologię wynikającą z wad obecnego systemu. Niestety, pomimo wielu spotkań i prób kolejny raz potrzeby branży ponadgabarytowej muszą czekać na „kolejny projekt”. Wizją kolejnej nowelizacji karmione są nadzieje branży budowlanej, która chciałaby zapłacić za okresowe zezwolenia i legalnie poruszać się specjalistycznym sprzętem (np. dźwigi lub pompy do betonu).

*Łukasz Chwalczuk,  
wspólnik w Kancelarii Prawnej Juridica,  
prezes zarządu OSPTN  
ESTA Europe Board Member*

*Pakiet Mobilności doprecyzowuje możliwość naruszenia czasu jazdy dziennej i tygodniowej oraz zastosowania w takim przypadku art. 12 z Rozporządzenia 561*

Fot. Raben

# CO NIESIE ZE SOBĄ PAKIET MOBILNOŚCI

Pakiet Mobilności został opublikowany w dniu 31 lipca 2020 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Zawiera istotne zmiany dla branży transportu drogowego. Jego celem jest m.in. poprawa warunków pracy kierowców i stworzenie bezpiecznego oraz efektywnego sektora transportu drogowego. Firmy zajmujące się międzynarodowym transportem drogowym zobowiązane były już od 20 sierpnia wdrożyć znaczą część przepisów dotyczących czasu pracy kierowców.

## ZMIANY OBOWIĄZUJĄCE OD 20 SIERPNIĄ 2020 r.

### Odpoczynek

Zgodnie z Pakietem Mobilności, kierowca ma możliwość odebrania dwóch skróconych okresów odpoczynków tygodniowych poza państwem, w którym mieści się siedziba, przy czym w ciągu kolejnych 4 tygodni zobowiązany jest wykorzystać: 4 tygodniowe okresy odpoczynku, z czego 2 będą stanowiły regularne tygodniowe okresy odpoczynku. Warto przypomnieć, iż przedmiotowa zasada w praktyce często była już stosowana przez przewoźników – rozpoczęcie pracy w poniedziałek, po odbiorze regularnego odpoczynku tygodniowego, pozwalało odebrać przez kierowcę pod rząd dwa skrócone odpoczynki tygodniowe.

Obecnie, w przypadku odbycia dwóch skróconych tygodniowych odpoczynków, koniecznym jest w następnym tygodniu dokonanie rekompensaty i odbiór skumulowanego odpoczynku.

### Odbiór 45h poza kabiną

Pakiet Mobilności wprowadza również regulację, zgodnie z którą każdy odpo-

**P**rzewoźnicy pojazdów od 2,5 t do 3,5 ton, wykonujący międzynarodowy transport drogowy będą również musieli stosować zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego zawarte w rozporządzeniu 1071/2009.

czynek kierowcy trwający dłużej niż 45 godzin powinien odbyć się poza kabiną pojazdu. Odpoczynek powinien być odebrany w miejscu posiadającym odpo-

wiednie zaplecze sanitarne i zapewniającym bezpieczeństwo przede wszystkim kierowcy.

### Powrót kierowcy

Od 20 sierpnia br. obowiązuje zasada, zgodnie z którą przedsiębiorca powinien tak organizować pracę kierowców, aby umożliwić im powrót do bazy w każ-

dym okresie 4 tygodni. Co więcej, na przedsiębiorcy ciąży obowiązek udokumentowania faktu powrotu kierowcy do bazy lub miejsca zamieszkania kierowcy

w celu wykorzystania odpowiednich odpoczynków. Na potwierdzenie spełnienia tego obowiązku przedsiębiorca powinien posiadać odpowiednie dowody, np. zapisy z tachografu, czy plan pracy kierowców. Dokumenty muszą być dostępne w lokalu przedsiębiorstwa transportowego i okazywane na każde żądanie organów kontrolnych.

## Załoga kilkuosobowa

W przypadku jazdy w załodze kilkuosobowej wprowadzono zasadę, zgodnie z którą kierowcy jadący w załodze kilkuosobowej mogą odebrać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę. Warunkiem odbioru takiej przerwy jest niezaangażowanie się w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

## Odpoczynek na promie

Przerwanie odpoczynku przez kierowcę na promie lub w pociągu w dalszym ciągu, zgodnie ze Pakietem Mobilności, jest możliwe. Warto pamiętać, iż regularny dzienny odpoczynek, skrócony tygodniowy okres odpoczynku i regularny

i tygodniowej oraz zastosowania w takim przypadku art. 12 z Rozporządzenia 561. Aktualne regulacje wprost wskazują, iż możliwym jest przekroczenie dziennego i tygodniowego

kierowca zobowiązany jest wykorzystać przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu;

### KANCELARIA TRANSPORTOWA KOBEN



#### Karolina Goniowska,

radca prawny

Wykształcenie prawnicze uzyskała na Uniwersytecie Śląskim w Katowicach – Wydział Prawa i Administracji, kierunek Prawo – a następnie ukończyła aplikację radcowską przy Okręgowej Izbie Radców w Katowicach.

Posiada wielokierunkowe doświadczenie zdobyte podczas praktyk zawodowych i aplikacji radcowskiej w zakresie pomocy prawnej i reprezentacji na sali sądowej osób fizycznych i przedsiębiorstw. Podczas swojej kariery prawniczej brała udział w wielu sprawach związanych z prawem cywilnym, administracyjnym i gospodarczym. Przez długie lata obsługiwała od strony prawnej podmioty gospodarcze, w tym z branży TSL.

czasu prowadzenia pojazdu przez kierowcę o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.

Dodatkowo kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowa-

powrót kierowcy dotyczy wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

W każdym z tych przypadków osoba kierująca powinna wykonać odpowiedni wydruk z tachografu wskazując powód takiego odstępstwa. Opisanie wydruku powinno nastąpić najpóźniej po przybyciu na miejsce docelowe lub odpowiednie miejsce postoju.

*Pakiet Mobilności przewiduje, iż od dnia 20 maja 2022 r. przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, wymagał będzie posiadania odpowiedniej licencji wspólnotowej*



## Symbole państw na wykresówce

Z dniem 20 sierpnia br. na kierowcy pojazdu wyposażonego w analogowy tachograf ciężki obowiązek rejestrowania kodu kraju, w którym jest wykonywany transport. Zaś w przypadku przewozów międzynarodowych, oprócz kodu kraju, kierowca ma dodatkowo obowiązek rejestrowania godziny przekroczenia granicy. Zapisu należy dokonać w najbliższym, możliwym miejscu po przekroczeniu granicy.

W przypadku tachografów cyfrowych zmiany wejdą w życie za 18 miesięcy.

tygodniowy okres odpoczynku można przerwać dwukrotnie innymi czynnościami zawodowymi trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Zaś podczas odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

## Odstąpienie od stosowania przepisów

Pakiet Mobilności doprecyzowuje możliwość naruszenia czasu jazdy dziennie

**K**ierowca może odebrać dwa skrócone okresy odpoczynków tygodniowych poza państwem, w którym mieści się siedziba firmy, przy czym w ciągu kolejnych 4 tygodni zobowiązany jest wykonać: 4-tygodniowe okresy odpoczynku, z czego 2 będą stanowiły regularne tygodniowe okresy odpoczynku.

dzenia pojazdu nawet o dwie godziny. Niemniej jednak koniecznym jest spełnienie określonych warunków:

Przy czym, do tego czasu mają się pojawić nowe tachografy, które automatycznie będą realizowały ten obowiązek.

## INNE NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY

### Zakres kontroli

Od 31 grudnia 2024 r. zostanie rozszerzony okres kontroli z 28 dni do 56 dni. Kierowca prowadzący pojazd wyposażony w tachograf analogowy będzie musiał na każde żądanie upoważnionego funk-

mi dysponują i które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu ośmiu tygodni od jego opuszczenia.

### Kabotaż

Zmienią się również zasady wykonywania przewozów kabotażowych. Po

**W** przypadku jazdy w załodze kilkuosobowej wprowadzono zasadę, zgodnie z którą kierowcy jadący w załodze kilkuosobowej mogą odebrać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę.

cjonariusza służb kontrolnych okazać m.in. wykresówki z bieżącego dnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 56 dni.

### Doprecyzowanie wymogów rzeczywistej i stałej siedziby

Pakiet Mobilności zawiera szereg przepisów mających na celu zlikwidowanie tzw. firm skrzynek. Po ich wejściu w życie, każdy przedsiębiorca będzie musiał

21 lutego 2022 r., w dalszym ciągu przewoźnik będzie mógł wykonywać maksymalnie trzy kabotaże w ciągu kolejnych siedmiu dni kalendarzowych, przy czym wykonanie kolejnej operacji kabotażowej tym samym pojazdem będzie możliwe dopiero po upływie 4 dni od zakończenia przewozu kabotażowego w danym państwie członkowskim. W przypadku ewentualnej kontroli, kierowca będzie musiał przedstawić odpowiednie dowody potwierdzające, iż przepisy w tym zakresie nie zostały naruszone.

*Możliwym jest przekroczenie dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu przez kierowcę o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub miejsca zamieszkania, w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku*



Fot. Raben

w danym państwie członkowskim siedziby posiadać m.in. lokale, w których ma dostęp do oryginałów dokumentów dotyczących głównej działalności. Dodatkowo na przedsiębiorcach będzie ciążył wymóg organizowania przewozów flotą w taki sposób, aby pojazdy, który-

### Transport poniżej 3,5 t

W przypadku transportu lekkiego najistotniejsza zmiana zawarta w Pakiecie Mobilności przewiduje, że przewoźnicy pojazdów od 2,5 t do 3,5 ton, wykonujący międzynarodowy transport drogowy

będą również musieli stosować zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego zawarte w rozporządzeniu 1071/2009.

Jednocześnie Pakiet Mobilności przewiduje, iż od dnia 20 maja 2022 r. przewóz rzeczy pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 2,5 tony, wymagał będzie posiadania odpowiedniej licencji wspólnotowej.

Pakiet Mobilności zawiera szereg zmian, na które przewoźnicy drogowi już teraz muszą się przygotować. W artykule zostały omówione najważniejsze zmiany. W ramach współpracy z Kancelarią Transportową KOBEN, możliwym jest uzyskanie merytorycznego wspar-

### TERMIN WEJŚCIA W ŻYCIE NAJWAŻNIEJSZYCH PRZEPISÓW ZAWARTYCH W PAKIECIE MOBILNOŚCI:

#### 21.02.2022 r.

- | profesjonalizacja rynku poniżej 3,5 t,
- | nowe zasady dot. kabotażu,
- | wymóg posiadania rzeczywistej i stałej siedziby,
- | nowe warunki dot. dobrej reputacji,
- | nowe warunki dot. zdolności finansowych – dysponowanie odpowiednim kapitałem;

#### 22.02.2022 r.

- | obowiązek rejestracji przekraczania granicy;

#### 20.05.2022 r.

- | obowiązek posiadania licencji dla floty poniżej 3,5 t w międzynarodowym transporcie;

#### 09.2023 r.

- | rejestracja położenia pojazdu;

#### od 09.2023 do 07.2026 r.

- | obowiązki związane z nowymi tachografami;

#### 31.12.2024 r.

- | kontrole na drodze 56 dni wstecz;

#### 02.07.2026 r.

- | obowiązek stosowania rozporządzeń dot. czasu pracy oraz tachografów dla pojazdów pow. 2,5t (z wyłączeniem przewozów na potrzeby własne).

cia zawierającego praktyczne wskazówki dotyczące wdrożenia wszystkich zmian. Dodatkowo, na terenie całego kraju prowadzimy liczne szkolenia dla branży transportowej związane między innymi z Pakietem Mobilności. Wszystkich zainteresowanych zapraszamy do kontaktu. |

*Karolina Goniowska,  
radca prawny w Kancelarii  
Transportowej KOBEN*

# Nowe czasy, nowe rozwiązania

## **e-SPOTKANIA TRANSPORTOWE**

Epidemia koronawirusa przekierowała prawie całą gospodarkę na system home office, przez co także wiosenne Spotkania Transportowe nie odbyły się w tradycyjnej formie. Jednak życie i biznes toczą się dalej, ale wymagają nowego podejścia i wprowadzenia zmian, dostosowujących nas do nowej rzeczywistości.

Dlatego uruchamiamy Spotkania Transportowe w nowej, cyfrowej formie jako e-Spotkania Transportowe.

**e-Spotkania Transportowe odbywają się na stronie [Online.SpotkaniaTransportowe.pl](https://www.Online.SpotkaniaTransportowe.pl)**

Na tej platformie będziemy zamieszczać najciekawsze i najważniejsze prezentacje, poradniki i wskazówki, przygotowane przez ekspertów i partnerów Spotkań Transportowych. Dzięki nim przewoźnicy będą mogli bezpieczniej i efektywniej prowadzić swoją działalność transportową w tej nowej, trudnej rzeczywistości.

### **Spotkania Transportowe Online:**

- | Najważniejsze i stale aktualizowane tematy
- | Sprawdzeni i doświadczeni eksperci
- | Wygodne formy dostępu do informacji (online i offline)
- | Nowe możliwości, nowe rozwiązania

## ZAPRASZAMY DO KONTAKTU

## **e-SPOTKANIA TRANSPORTOWE**

[www.Online.SpotkaniaTransportowe.pl](https://www.Online.SpotkaniaTransportowe.pl)



**liveable. growable. sustainable.**



see our **earthwise solutions** at [www.panattonieurope.com](http://www.panattonieurope.com)