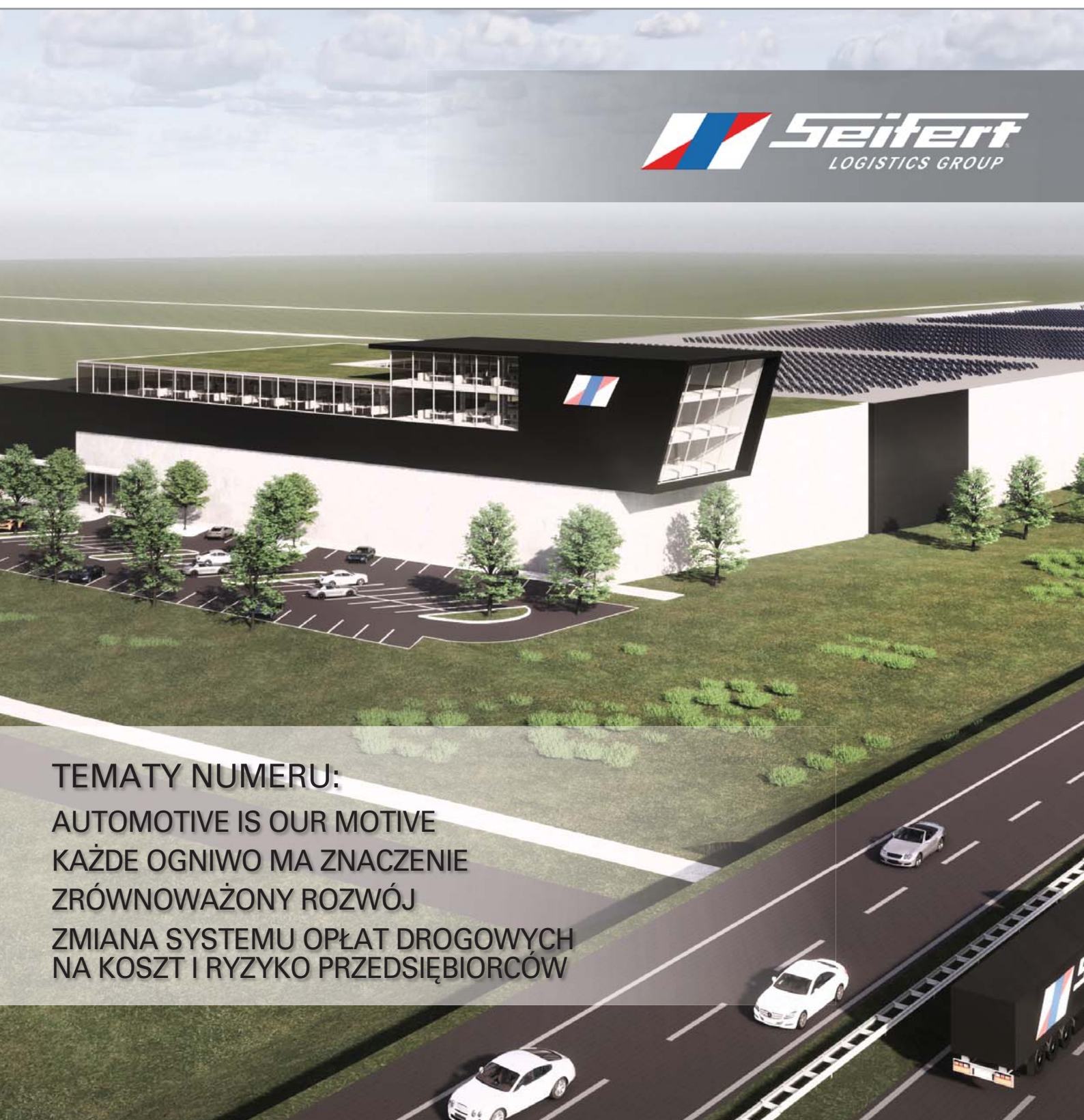




TSL biznes

KWIECIEŃ 4/2021 (123)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA



TEMATY NUMERU:

AUTOMOTIVE IS OUR MOTIVE
KAŻDE OGNIWO MA ZNACZENIE
ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ
ZMIANA SYSTEMU OPŁAT DROGOWYCH
NA KOSZT I RYZYKO PRZEDSIĘBIORCÓW

ISSN 2081 5255



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

DAF XF ORAZ CF

Najwyższa forma ewolucji z pakietem Ultimate



Najlepsze ciężarówki na rynku DAF XF oraz CF z pakietem Ultimate jeszcze podnoszą wydajność, bezpieczeństwo i komfort kierowcy. Wejść na najwyższy poziom doskonałości.

Ten unikatowy pakiet zawiera:

- System zarządzania energią i akumulatorem
- Przednie i tylne światła LED
- Automatyczną kontrolę klimatyzacji
- ...i wiele więcej

Sprawdź co przygotowaliśmy dla Ciebie:

www.daf.com/ultimate

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie. 4

LOGISTYKA

DB Schenker w projekcie SGH „Zdrowa Perspektywa” 7
Z ekologicznym certyfikatem BREEAM. 7
Już nie samochody i nie części, ale baterie 8
Automotive is our motive 10
Logistyka kluczowa dla budowania przewagi konkurencyjnej na rynku części zamiennych. 12
Z możliwością dostawy do domu 13
Firmy coraz chętniej korzystają z logistyki kontraktowej 14
Geis przygotowany na sytuacje awaryjne 16
Codziennie ze Szczecina do Mannheim 17
Każde ogniwo ma znaczenie. 18
Logistykę oddać w ręce profesjonalistów 20

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Neutralność klimatyczna do 2025 roku. Ambitne cele Panattoni 21
Dbałość o środowisko ważnym elementem strategii 22
Zrównoważony rozwój w usługach transportowych i przemyśle 23
Dobra energia w zielonych parkach Prologis 24

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

Rekordowe wzrosty przy zrównoważonym rozwoju 26

SYSTEMY IT

Jak działać w nowej rzeczywistości? 29

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Zielone światło ku przyszłości 30
Autonomiczny robot MIR 500 31

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Kontynuacja zeszłorocznych trendów 32
Magazyny wkraczają do miast 34

TRANSPORT DROGOWY

Zmiana systemu opłat drogowych na koszt i ryzyko przedsiębiorców. Wyniki ankiety przeprowadzonej przez ZMPD. 36
Jubileuszowa edycja konkursu na Dealera Roku DAF w Polsce. 37

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Faktoring mniej obciążający od kredytu 38

PRAWO

Transport samochodów. Kiedy przewoźnik nie odpowiada za szkodę w ładowanym aucie? 40
Sposoby obrony przewoźnika lub spedytora w przypadku powstania szkody w międzynarodowym transporcie drogowym 44
Wysyłasz darmowe towary na fakturze pro forma poza UE? To musisz zapłacić VAT 46



Jeszcze paręnaście lat temu tematyka zrównoważonego rozwoju była obca wielu firmom, a do nielicznych należały te, które ze względu na rosnącą świadomość ekologiczną zaczęły sadzić drzewa, ograniczać zużycie papieru, czy minimalizować puste przejazdy samochodów, co przynosiło również korzyści finansowe. W branży TSL najpierw były to firmy logistyczne o globalnym zasięgu, do nich dołączali leasingodawcy, firmy transportowe, producenci z branży motoryzacyjnej i deweloperzy magazynowi.

Dziś świadomość ekologiczna, dzięki kryzysowi klimatycznemu i rozpowszechniającej się w związku z tym wiedzy na temat zagrożeń jakie niesie dewastacja środowiska spowodowana rabunkową gospodarką człowieka, jest powszechna. Na to zjawisko zwróciła uwagę Unia Europejska, która zobowiązała się do podjęcia takich działań związanych z ochroną środowiska, które sprawią że Europa stanie się neutralna klimatycznie do 2050 r.

A ekologia zazwyczaj idzie w parze z ekonomią. Spójrzmy na oświetlenie LED, które na ogromną skalę stosowane jest w magazynach. Z szacunków Prologis wynika, że LED-y są trzy razy bardziej wydajne niż oświetlenie fluorescencyjne. Między innymi dlatego już na etapie tworzenia projektów myśli się o rozwiązaniach proekologicznych. Z kolei producenci opon nie tylko starają się, aby użycie ich produktów powodowało mniejsze zużycie paliwa, ale także powoli zastępują naturalny kauczuk łatwiej dostępnymi surowcami, jak to ma miejsce w wypadku firmy Continental, która w oponach rowerowych z powodzeniem stosuje mniszek lekarski. W ciągu najbliższych lat ma to robić na szerszą skalę, także w oponach samochodowych.

Długo można by wymieniać, jakie rozwiązania stosują firmy z myślą o otaczającym je środowisku i dobrostanie człowieka. A tych rozwiązań, mam taką nadzieję, z roku na rok będzie coraz więcej. |

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJNA-LOGISTYKA

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

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

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

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

Skład DTP
m&t art

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

KMGmedia
www.kmg-media.pl

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

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl
Krystyna Koch – tel. 515 444 589
k.koch@kmgmedia.pl
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@kmgmedia.pl
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@kmgmedia.pl

Współpraca
Tomasz Dobczyński, Dariusz Drabek,
Marcin Jurczak, Mariusz Kasior, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Łukasz Pluszczewicz, Monika Roman, Jerzy Różyk, Damian Zabicki.

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

TSLbiznes TruckVan SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:

f Instagram YouTube /TSLbiznes

JUŻ DZIAŁA NOWA USŁUGA GLS DLA SKLEPÓW ONLINE

Firma GLS uruchomiła nowoczesny portal do zwrotów paczek. Usługa działa w Polsce i za granicą. Dla sklepów internetowych dostęp do niej jest bezpłatny.



Tylko 3 na 10 osób kupujących online nigdy nie zwracało produktów. Raport „E-commerce w Polsce 2020” pokazuje, że możliwość łatwego zwrotu ma kluczowe znaczenie. – *Uruchamiając nową usługę, wspieramy branżę e-commerce. Sklepy internetowe często budują przewagę konkurencyjną poprzez dobrą obsługę klientów. Postawiliśmy na funkcjonalność i sprawność całego procesu* – mówi Małgorzata Markowska, marketing manager GLS Poland.

W Polsce i zagranicą dla każdego sklepu

Nowa usługa GLS umożliwia klientom sklepów internetowych zwrot paczek w punktach Szybka Paczka/Parcel Shop na terenie 16 krajów Europy, w tym Polski, Niemiec, Austrii, Holandii, Hiszpanii czy Holandii. – *Obserwujemy stały wzrost wolumenu przesyłek transgranicznych. Możliwość dokonania wygodnego zwrotu na pewno jest atutem z punktu widzenia klientów z zagranicy. To element budujący wiarygodność i zaufanie do sklepu* – dodaje Małgorzata Markowska.

Z usługi mogą korzystać sklepy każdej wielkości, a także wypożyczalnie, np. ubrań. Wystarczy zgłosić się do działu obsługi klienta GLS. Usługa jest bezpłatna i działa na przeglądarce internetowej, więc nie wymaga dodatkowych inwestycji. |

KOSMICZNA DOSTAWA HILLEBRAND

Ten operator logistyczny, specjalizujący się w obsłudze branży beverage, podjął się zorganizowania wyjątkowej dostawy wina – 12 butelek Bordeaux Grand Cru rocznik 2000, które... odbyły podróż pozaziemską.

Zanim butelki dotarły z Huston (USA) do Bordeaux (Francja), przebywały w przestrzeni kosmicznej, 400 km od Ziemi na Międzynarodowej Stacji Kosmicznej, okrążającej naszą planetę 15 razy dziennie. Butelki zostały wysłane w ramach projektu CommuBioS, stanowiącego część pierwszego kompleksowego programu badawczego Mission WISE, przeprowadzanego w przestrzeni kosmicznej, a którego celem jest ponowne zdefiniowanie przyszłości rolnictwa na Ziemi. Za jego realizację odpowiada Space Cargo Unlimited, europejski startup założony przez prywatnych inwestorów i entuzjastów kosmosu. W ramach programu prowadzone są badania naukowe mające na celu sprawdzenie w jaki sposób ekstremalne warunki wpływają na chemiczne i sensoryczne właściwości wina. Takim badaniom poddano 320 pojemników Cabernet.

Wino z Bordeaux zostało załadowane na statek kosmiczny Dragon amerykańskiej firmy SpaceX, startujący z Przylądka Canaveral na Florydzie 2 listopada 2019 r.



Przez 438 dni i 19 godzin znajdowało się na pokładzie Międzynarodowej Stacji Kosmicznej, poruszającej się z prędkością 27 580 km/h, w zerowej grawitacji i pod wpływem dużego promieniowania słonecznego. W tym czasie butelki z winem 7 250 razy okrążyły Ziemię.

Po wylądowaniu na niej, wino zostało dostarczone z Huston do Instytutu Institut Supérieur de la Science et du Vin w Bordeaux, gdzie poddawane jest badaniom. Koordynację i przygotowanie dostawy z USA do Francji powierzono ekspertom Hillebrand. |



Prologis przyznano tytuł Etycznej Firmy 2020, który podkreśla status odpowiedzialnego społecznika i godnego zaufania partnera biznesowego na polskim rynku.

Nagroda przyznawana jest przez Puls Biznesu tym firmom, które odznaczają się najlepszymi praktykami biznesowymi, zweryfikowanymi w procesie audytu przez PwC Legal.

– *Ta nagroda to świadectwo wiodącej pozycji Prologis w branży oraz dowód na to, że*

nasze działania wykraczają daleko poza ściany i dachy magazynów. Tytuł Etycznej Firmy to dla nas nieskrywany powód do dumy, ale także zobowiązanie – aby z wytrwałością doskonalić wypracowane standardy, z pasją dzielić się swoim doświadczeniem, promować etyczne podejście do biznesu i inspirować tym innych – twierdzi Paweł Sapek, senior vice president, szef Prologis na Europę Środkową.

W procedurze konkursowej szczegółowej ocenie poddane były m.in. zasady uczciwej konkurencji stosowane przez firmę, aktywna praca na rzecz zwiększania transparentności, oparta na wzajemnym szacunku i zrozumieniu współpraca z partnerami biznesowymi, jak również relacje budowane z pracownikami i społecznościami lokalnymi.

– *Zaangażowanie na rzecz środowiska, społeczności i odpowiedzialnego, etycznego prowadzenia biznesu jest od lat fundamentem strategii Prologis. Tytuł Etycznej Firmy 2020 to wyraz docenienia naszych codziennych, lokalnych praktyk, które składają się na cenną wartość dodaną i owocują pozytywnymi zmianami w przyszłości* – podkreśla Marta Tešiorowska, vice president, Head of Marketing & Communications Prologis w Europie. |

ENERGIA Z WIATRU I SŁOŃCA OD SEGRO

SEGRO nawiązało w Polsce współpracę z dostawcą energii pochodzącej z odnawialnych źródeł. W strategię firmy wpisane są działania związane ze zrównoważonym rozwojem.

Jednym z nadrzędnych celów dla całej Grupy SEGRO jest osiągnięcie neutralności emisyjnej do 2030 r. Cała energia kupowana przez SEGRO w Polsce posiada obecnie tzw. gwarancję pochodzenia, czyli „zielony” certyfikat i pochodzi w 100% z wiatru i słońca.

– *Przejsie na zieloną energię to jeden z wielu kroków, które podejmujemy równolegle, aby jako Grupa osiągnąć neutralność emisyjną do 2030 r. Zamierzamy*

redukować do minimum zużycie węgla w nowych inwestycjach oraz zmniejszać intensywność emisji dwutlenku węgla poprzez zwiększenie pozyskiwania energii słonecznej – mówi Waldemar Witczak, dyrektor regionalny SEGRO.

Od lat, na poziomie Grupy, SEGRO angażuje się w działania na rzecz społeczeństwa i środowiska naturalnego. Niedawno uruchomiło program „Odpowiedzialne SEGRO”, który wyznacza priorytety: niska



emisję dwutlenku węgla, inwestowanie w lokalne społeczności i rozwijanie talentów oraz określa działania, które będą niezbędne do ich realizacji. Firma koncentruje się m.in. na takich aspektach jak zmniejszenie zużycia energii, doskonalenie wykorzystywanych materiałów i ograniczanie do minimum eksploatacji zasobów naturalnych. Każdy nowo powstający budynek dewelopera poddawany jest certyfikacji BREEAM. |

W NOWEJ LOKALIZACJI NA POMORZU

PEKAES zainwestował na Pomorzu w terminal dystrybucyjny połączony z magazynem logistycznym. Ma on zwiększyć zdolności operacyjne w ramach lokalnej dystrybucji przesyłek drobnicowych oraz przepływu ładunków z i do portów w Gdańsku i Gdyni.

Obiekt zlokalizowany jest na terenie Panattoni Park Airport w Gdańsku, na szlaku operacji odbywających się drogą morską. Składa się z dwóch części: terminalu dystrybucyjnego o powierzchni ponad 4 tys. m² oraz magazynu logistycznego o pojemności 9 500 miejsc paletowych. Płynny przepływ towaru zapewnia 41 ramp załadunkowo-wyładunkowych, 2 bramy z poziomu „0” oraz

3 bramy wjazdowe dla samochodów dystrybucyjnych. Jedna z ramp wjazdowej ma aż 63 m długości i jest jedną z najdłuższych ramp w skali kraju. Łączna powierzchnia terminalu i magazynu wynosi około 12 tys. m², natomiast część biurowa zajmuje ponad 800 m².

Transport drogą morską zyskał na znaczeniu szczególnie w ostatnich latach,



a Polska stała się ważnym hubem przeładunkowym. Rozbudowa polskich portów wpłynęła korzystnie na rozwój tej części działalności PEKAES. Inwestycja w Gdańsku to pierwsze, ale nie ostatnie przedsięwzięcie zaplanowane przez PEKAES w pierwszej połowie 2021 r. Otwarcie dwóch nowych obiektów zaplanowano na kwiecień. |



Twój kurier. Twoja paczka.

- jesteśmy częścią DPDgroup – grupy o międzynarodowym zasięgu
- gwarantujemy **bezkonkurencyjną obsługę posprzedażową**
- posiadamy **szeroki wachlarz integracji** z systemami e-commerce
- doręczamy w **100% neutralnie dla środowiska...** bez dodatkowych kosztów dla Klienta



Napisz do nas: przedsiębiorca@dpd.com.pl lub zadzwoń: **501 546 411*** powołując się na TSL biznes!

*koszt połączenia zgodny z taryfą operatowa

ROK NIEPEWNOŚCI DLA TRANSPORTU MORSKIEGO

Pandemia mocno zaburzyła funkcjonowanie transportu morskiego. Pięciokrotne wzrosty stawek spowodowały kilkumiesięczne opóźnienia w wysyłce towarów. Mimo niepewnej sytuacji na rynku klient AsstrA-Associated Traffic AG na początku roku otrzymał ładunek ponadgabarytowy z okolic Płocka na malezyjską część Borneo – Sarawak.



– Liniowy transport morski odbywa się na stałych trasach według określonego planu. Na początku pandemii odnotowano spadek liczby ładunków w chińskich portach i armatorzy anulowali część wypłynięć z Azji. Tak zwany «blank sailing» jest efektem zmniejszenia popytu na eksport, na przykład w okolicy świąt. Obecnie jednak gestorzy ładunku walczą o miejsca, towarów jest coraz więcej, a statki stoją



na kotwicy, co przekłada się na niebotycznie poziomy frachtów. Jednak przy koordynowaniu projektu «Borneo» wszystko poszło zgodnie z planem – opowiada Tomasz Adamowicz, specjalista działu transportów ponadgabarytowych w AsstrA. |

NOWY PREZES UPS EUROPE

UPS powołał Daniela Carrerę na stanowisko prezesa UPS Europe. Będzie on odpowiedzialny za zarządzanie operacjami oraz ponad 50 tys. pracowników, w 56 krajach i terytoriach Europy.

W odpowiedzi na wyzwania związane z pandemią, europejski region rozwija się jako globalne centrum sieci UPS, spełniając rosnące wymagania wynikające ze znaczących wzrostów handlu elektronicznego. UPS Europe pełni także kluczową rolę w transporcie szczepionek z Europy do Azji, na Bliski Wschód, do Ameryki Północnej oraz Afryki.

Hiszpan Daniel Carrera jest drugim Europejczykiem w roli prezesa UPS Europe. Zajmował kilka wyższych stanowisk kierowniczych w całym regionie, ostatnio prezesa Dystryktu na Europę Zachodnią oraz pełnił funkcję międzynarodowego ambasadora ds. różnorodności i integracji (wspierał zakończenie pięcioletniego cyklu inwestycji o wartości 2 mld dol). Podjęte inwestycje zwiększyły prędkość operacyjną i przepustowość. Dzięki nim UPS może jeszcze lepiej odpowiadać na rosnące potrzeby związane z handlem elektronicznym, sektorem medycznym i handlem transgranicznym.



Daniel Carrera

Przed dołączeniem do UPS, Carrera był dyrektorem ds. klientów globalnych na Europę, Bliski Wschód i Afrykę (EMEA) w Menlo Worldwide (dostawca usług spedycyjnych). Po przejęciu firmy przez UPS w 2005 r., Carrera nadzorował udaną integrację zespołów sprzedaży Menlo Worldwide i UPS Supply Chain Solutions. |

NAJWYŻSZA OCENA OD ECOVADIS

CHEP Europe otrzymał EcoVadis Platinum Recognition Level – najwyższe wyróżnienie przyznawane w uznaniu osiągnięć w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. W ten sposób potwierdzono przynależność firmy do grupy 1% najlepiej ocenianych dostawców na całym świecie.

Ocenę „Platinum” przyznano za kompleksowe rozwiązania i osiągnięcia w obszarach dotyczących środowiska, praktyk zatrudnienia, praw człowieka, etyki oraz zrównoważonych źródeł zaopatrzenia.

CHEP należy do Grupy Brambles – globalnego dostawcy usług dla łańcucha dostaw, bazujących na modelu współdzielenia i wielokrotnego użycia palet, skrzyń i pojemników. W ostatnim czasie Grupa została uznana za najbardziej zrównoważoną firmę na świecie w rankingu wydawanego przez agencję Dow Jones magazynu Barron's, a także uwzględniona na tegorocznej liście Global 100 Corporate Knight dla najbardziej zrównoważonych korporacji. Ponadto CHEP jest sygnatariuszem inicjatywy ONZ Global Compact. Wyróżnienia są wy-



nikiem realizacji przez Brambles celów z zakresu zrównoważonego rozwoju, takich jak „Zero wylesiania”, „Zero odpadów produktowych na składowiskach” oraz redukcja emisji CO₂ o 33%. W Polsce w samym 2020 r. firma CHEP wraz ze swoimi partnerami uratowała 24 490 drzew, zaoszczędziła 31 139 ton CO₂ i 612 pełnych śmieciarek odpadów (2601 ton). |

DB SCHENKER W PROJEKCIE SGH „ZDROWA PERSPEKTYWA”

Na zaproszenie Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie firma DB Schenker przystąpiła do projektu „Zdrowa Perspektywa”, realizowanego przez uczelnię wspólnie z Grupą LUX MED. Na tej podstawie ma powstać raport będący inspiracją dla biznesu.

Punktem wyjścia projektu jest wymiana wiedzy na temat dobrych praktyk, dzięki którym przedsiębiorcy radzą sobie z wyzwaniami, jakie stawia pandemia. Na podstawie prac sześciu zespołów projektowych działających w obszarach „Zdrowa firma” i „Zdrowe społeczeństwo”, powstanie raport ekspercki wskazujący pożądane kierunki rozwoju i sposoby działania w pandemicznej rzeczywistości gospodarczej i społecznej.

– Dla biznesu czas pandemii jest bardzo trudny, ponieważ przedsiębiorstwa działają w warunkach nie tyle kryzysu, co niepewności. Aby przetrwać na rynku, muszą być kreatywne, szukać nowych możliwości – nie mogą tych zmian, które przynosi rzeczywistość traktować wyłącz-

nie jako zagrożenia, ale także jako szansę. Instytucje biorące udział w projekcie „Zdrowa Perspektywa” doskonale odrobiły lekcję z kryzysu. Teraz podzielą się swoją wiedzą i doświadczeniami – mówi prof. Piotr Wachowiak, rektor SGH.

W projekcie biorą udział przedstawiciele różnych środowisk, m.in. biznesu, organizacji pozarządowych, świata nauki i mediów. Do tego grona został zaproszony także Piotr Zborowski, CEO North & East Europe w DB Schenker. Prezes DB Schenker dołączył do grupy „Innowacje – czy wymyśliłiśmy już wszystko?”, której prace moderuje prof. dr hab. Wojciech Paprocki z SGH, specjalizujący się w tematach rozwoju gospodarki cyfrowej i wdrażania nowych technologii.



– Pandemia wymusiła przyspieszenie tempa innowacji. Cały cykl – od pomysłu, przez tworzenie prototypów, testowanie do komercjalizacji jest coraz krótszy, bardziej skompresowany. Wiele firm szybko dokonuje strategicznych zmian, pojawiają się nowe modele biznesowe. Według mnie to jest dobra strona tej trudnej sytuacji. Projekt „Zdrowa Perspektywa” jest okazją do podzielenia się spostrzeżeniami, wzajemnej inspiracji i wspólnego poszukiwania nowych dróg – mówi Piotr Zborowski, CEO North & East Europe w DB Schenker. |

Z EKOLOGICZNYM CERTYFIKATEM BREEAM

Na początku roku DB Schenker przeniósł operacje z dotychczasowego obiektu w Lublinie do Świdnika. Wartość terminala, który spełnia wysokie standardy w zakresie bezpieczeństwa, ochrony środowiska i komfortu użytkownika, wynosi blisko 50 mln zł.

Terminal położony jest w Strefie Aktywności Gospodarczej w Świdniku. Inwestycja na rzecz klientów z Lubelszczyzny powstała w oparciu o najwyższe standardy nowoczesnego i ekologicznego budownictwa. Dzięki temu możliwe jest zwiększenie efektywności operacji oraz bezpieczeństwa zatrudnionych ludzi i obsługiwanych przesyłek.

Przyznany pod koniec lutego br. certyfikat BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) określa standardy w zakresie zrównowa-

żonego projektowania, budowania i użytkowania obiektów. Metoda BREEAM zwraca uwagę na komfort użytkownika budynku, bezpieczeństwo i higienę pracy, rozwiązania służące zdrowiu i temu, co charakteryzuje tzw. *wellbeing* pracowników. Punktowane są obszary związane z zastosowanymi materiałami budowlanymi i wykończeniowymi. W trakcie weryfikacji oceniana jest także jakość rozwiązań w zakresie ochrony środowiska, w tym wydajności energetycznej, oszczędności wody czy zarządzania odpadami.

– Terminal w Świdniku to druga, obok Rzeszowa, inwestycja zrealizowana w ciągu ostatnich miesięcy. W obie te lokalizacje zainwestowaliśmy łącznie ponad 100 mln zł. Tworzymy bezpieczne i nowoczesne miejsca pracy, starając się do maksimum ograniczyć negatywny wpływ naszej działalności na otoczenie – mówi Piotr Zborowski, CEO North & East Europe w DB Schenker.

Terminal, zrealizowany przez Panattoni, ma prawie 4500 m² powierzchni operacyjnej i 45 doków ładunkowych. 665 m² przeznaczonych jest na część biurową. Obiekt wyposażono w nowoczesne rozwiązania, m.in. ciche wózki widtowe o napędzie elektrycznym, urządzenia pozwalające na odzysk ciepła czy oświetlenie typu LED. Terminal znajduje się w pobliżu lotniska oraz drogi krajowej S17.

DB Schenker wybudował już kilka obiektów, m.in. we Wrocławiu, Białymstoku, Zielonej Górze czy Olsztynie, które uzyskały certyfikaty BREEAM. Terminal w Białymstoku był pierwszym w Polsce, który przeszedł weryfikację, uzyskując wynik Very Good. |



Realizacja Panattoni

W 2020 r. polskie zakłady branży motoryzacyjnej wysłały za granicę towary o wartości 5,6% mniejszej niż w 2019 roku

Fot. Pixabay

JUŻ NIE SAMOCHODY I NIE CZĘŚCI, ALE BATERIE

Rok 2020 to nie był dobry czas dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego, który przez siedem lat dynamicznie się rozwijał... dopóki nie przyszła pandemia COVID-19. Zapotrzebowanie na samochody i komponenty do nich gwałtownie spadło, a tym samym eksport polskich producentów, którzy jeszcze w 2019 r. 87% swojego eksportu wysłali do klientów w innych państwach Europy.

Przed pandemią, na części samochodowe oraz kompletne samochody i silniki przypadało ok. 12% całego eksportu Polski. Według szacunków firmy analitycznej AutomotiveSuppliers.pl w 2019 r. miał on rekordową wartość 27,85 mld euro, o 1,89 mld euro wyższą niż rok wcześniej. Po siedmiu latach urodzaju przyszły lata chude. Lockdown spowodował, że produkcja samochodów, autobusów i pojazdów ciężarowych w Europie została zatrzymana, co przełożyło się na cały łańcuch dostaw, w tym na producentów komponentów w Polsce (to była prawie połowa eksportu motoryzacyjnego) i koncerny samochodowe Fiat Chrysler i Peugeot-Citroen. W marcu 2020 r. eksport całego polskiego przemysłu motoryzacyjnego zmalał o 23% w ujęciu rocznym, w kwietniu spadek wyniósł aż 74%, a w maju ponad 52%. Koniunktura poprawiła się w sierpniu i od tego czasu eksport motoryzacyjny z Polski co miesiąc notował wyniki lepsze niż w 2019 r. Poprawa nie wyrównała jednak strat z pierwszego półroczna. W sumie w 2020 r. polskie zakłady branży motoryzacyjnej wysłały za granicę towary o wartości 5,6% mniejszej niż w 2019 r.

Coraz gorzej z produkcją aut

Jak podaje GUS, w zeszłym roku za bramy fabryk w Polsce wyjechało zaledwie 279 tys. samochodów osobowych, najmniej od ćwierć wieku. Rekordowym był 2008 r., kiedy wyprodukowano 842 tys. nowych aut. Ich liczba co roku malała, a zaczęło się od kryzysu finansowego po upadku banku Lehman Bros, we wrześniu 2008 r. Sytuacja poprawi-

Zeszłoroczny spadek produkcji samochodów w Polsce wyniósł prawie 36% i jest on większy niż u naszych sąsiadów – w Czechach jest to 19%, w Niemczech – 25%. Natomiast eksport nowych samochodów osobowych i dostawczych z fabryk w Polsce skurczył się o 20,3%.

ła się nieco w połowie minionej dekady, gdy amerykański koncern General Motors (ówczesny właściciel firmy Opel) postanowił w fabryce w Gliwicach zintensyfikować produkcję opła astra. Poprawa trwała jednak krótko, gdyż po sprzedaży fabryki w Tychach francuskie-

mu koncernowi Peugeot-Citroen (PSA) klienci tracą zainteresowanie tą marką.

W sumie zeszłoroczny spadek produkcji samochodów w Polsce wyniósł prawie 36%, a jest on większy niż u naszych sąsiadów – w Czechach jest to 19%, w Niemczech – 25%. Natomiast eksport nowych samochodów osobowych i dostawczych z fabryk w Polsce skurczył się o 20,3%. W zeszłym roku miał on wartość 4,94 mld euro (dane AutomotiveSuppliers.pl).

Z powodu pandemii na początku 2020 r. na kilka tygodni produkcję wstrzymały m.in. polskie fabryki samochodów koncernów Fiat Chrysler w Tychach (o jedną trzecią aut mniej niż w 2019 r., prawie 174 tys. samochodów), Opla w Gliwicach (zaledwie 46,4 tys. aut, czyli o połowę mniej niż w 2019 r. i cztery razy gorzej niż w 2016) oraz Volkswagena w Poznaniu i we Wrześni (ok. 59 tys. samochodów dostawczych).

Jak będzie w najbliższych latach? Trudno jest przewidzieć, zwłaszcza że plany koncernu PSA (po połączeniu z Fiatem Chryslerem, noszącego nazwę Stellantis) wobec fabryki aut w Gliwicach nie są znane. Co prawda zakomunikował już, że nowa generacja modelu opel astra będzie produkowana w Niemczech, lecz jednak dotąd nie ogłosił planów produkcji nowych modeli aut w zakładach w Polsce. Fiat Chrysler natomiast zapowiedział, że w połowie 2022 r. zacznie w Tychach produkować nowy model aut, typu crossover, który będzie sprzedawany pod markami Jeep, Fiat i Alfa Romeo.

Nowy hit eksportowy

Jednak to nie tylko auta, ale także części i akcesoria samochodowe od ponad dekady zajmowały ważną pozycję w eksporcie polskiego przemysłu motoryzacyjnego. A ich eksport, jak podaje

AutomotiveSuppliers.pl, w 2020 r. w porównaniu z rekordowym 2019 r. zmalał aż o 16,7% i miał wartość 10,73 mld euro, co oznacza spadek aż o 2,15 mld euro/r.

Sytuacja polskiego przemysłu motoryzacyjnego, która pogorszyła się w związku z pandemią, zdopingowała polskich pro-

ducentów do szukania nowych wyrobów, na które jest zbyt na międzynarodowym rynku. I trafił w dziesiątkę koncentrując się na produkcji akumulatorów litowo-jonowych do samochodów elektrycznych, które są najdroższą częścią zespołu napędowego aut na prąd. Uruchomienie w Polsce paru fabryk takich akumulatorów natychmiast poprawiło wskaźniki eksportu całej gałęzi przemysłu.

W 2020 r. eksport akumulatorów do aut na prąd miał wartość 3,99 mld euro, prawie dwa razy wyższą niż rok wcześniej (dane AutomotiveSuppliers.pl.), przy czym od września rósł z miesiąca na miesiąc, a w grudniu osiągnął wartość 600 mln euro, trzy razy wyższą niż rok wcześniej i większą od wartości aut eksportowanych z Polski w ostatnim

W 2020 r. eksport akumulatorów do aut na prąd miał wartość 3,99 mld euro, prawie dwa razy wyższą niż rok wcześniej, przy czym od września rósł z miesiąca na miesiąc, a w grudniu miał wartość 600 mln euro, trzy razy wyższą niż rok wcześniej.

miesiącu zeszłego roku! Co więcej, bez nich eksport polskiego przemysłu motoryzacyjnego w 2020 r. byłby o 13,5% mniejszy niż rok wcześniej.

Zapotrzebowanie na polskie akumulatory napędzają przede wszystkim Niemcy (44,3% eksportu), Francja (16,8%), Belgia (11%) i Austria (6,2%). Należy dodać, że to nie jedyny produkt przemysłu motoryzacyjnego który chętniej kupowali importerzy niż w 2019 r. Zainteresowaniem cieszą się również silniki wysokoobrotowe (+18,9% r/r), silniki spalinowe (+8%) i autobusy (+1,2%).

Oczekuje się, że produkcja i eksport akumulatorów litowo-jonowych (i komponentów do nich) będą stale rosły. Już w tym roku ich wartość prawdopodobnie będzie wyższa niż samochodów osobowych i towarowo-osobowych. Zajmą

PRODUKCJA SAMOCHODÓW W POLSCE W 2020 ROKU

Producent	Marka	Model	Liczba	Zmiana (r/r)
	Fiat	500	137 215	-31,6%
	Lancia	Ypsilon	36 735	-41,2%
FCA Poland			173 950	-33,9%
	MAN	TGE	18 930	+20,2%
	Volkswagen	Caddy 4.5	111 203	-25,0%
		Crafter	57 528	-20,9%
		Transporter	19 949	-32,0%
Volkswagen Poznań			207 610	-22,0%
	Opel	Astra*	46 412	-49,8%
Opel Manufacturing Poland			46 412	-49,8%
Produkcja całkowita			427 972	-31,2%

*w 2019 roku także model Cascada

tego wspólnego projektu przygotowali już 300 umów kooperacyjnych. Wsparcie dostaną firmy zaangażowane w produkcję materiałów do akumulatorów aut elektrycznych, produkcję ogniw i całych akumulatorów, a także ich recykling. Do pieniędzy przyznanych przez Unię przedsiębiorcy mają dołożyć z własnej kieszeni co najmniej 9 mld euro.

Komisja Europejska przyznała wsparcie takim firmom jak Tesla, która buduje Gigafactory (Gigafabrykę) pod Berlinem, BMW i włoskim fabrykom koncernu Stellantis (wcześniej Fiat Chrysler). Jeśli chodzi o Polskę, to w ramach wspólnego projektu naszego kraju z Niemcami, KE ma przyznać pomoc publiczną dla

więc drugie miejsce w eksporcie po częściach i akcesoriach.

Zielone światło od Komisji Europejskiej

Koniunktura powinna się rozwijać również i dlatego, że Komisja Europejska ponownie zgodziła się na pomoc publiczną dla projektu rozwoju akumulatorów do samochodów elektrycznych „European Battery Innovation”. (Poprzednio było to w 2019 r.). Projekt ten wspólnie zgłosiło 12 państw Unii Europejskiej, wśród których są Niemcy, Francja, Włochy, Hiszpania oraz Polska. Za zgodą KE państwa te będą mogły przyznać do 2028 r. łącznie 2,9 mld euro pomocy publicznej 42 przedsiębiorstwom, które w ramach

Fot. Greenway



Oczekuje się, że produkcja i eksport akumulatorów litowo-jonowych (i komponentów do nich) będzie stale rosła. Już w tym roku ich wartość prawdopodobnie będzie wyższa niż samochodów osobowych i towarowo-osobowych



W połowie minionej dekady amerykański koncern General Motors postanowił w fabryce w Gliwicach zintensyfikować produkcję opła astra. Jednak po sprzedaży fabryki w Tychach francuskiemu koncernowi PSA klienci tracą zainteresowanie tą marką

spółkę niemieckiej firmy SGL Carbon, specjalizującej się w produkcji materiałów z grafitu i kompozytów. Komisja jednak na razie nie ujawniła, jakiej wysokości dopłat mogą spodziewać się firmy z projektu „European Battery Innovation”. |
Elżbieta Haber



Grupa Seifert specjalizuje się w bezpośredniej obsłudze transportowej i logistycznej z wartością dodaną samych producentów, ale też pośrednio wspierając logistycznie OEM-y, uczestniczy w kompleksowym zaopatrzeniu linii

AUTOMOTIVE IS OUR MOTIVE

Branża motoryzacyjna jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki europejskiej. Szacuje się, że na jej rzecz w Europie pracuje bezpośrednio około 12 mln osób.

Na naszych oczach dokonuje się transformacja automotive, która wieści koniec tradycyjnego rynku samochodowego. Konsekwentnie realizowane są strategiczne decyzje koncernów. Zmieniają się standardy ekologiczne oraz nasze postrzeganie – motoryzacja widziana naszymi oczami w niedalekiej przyszłości.

Z początkiem tego roku wprowadzono nowe obowiązujące limity spalin. Samochody z napędem alternatywnym są segmentem, który w istocie odnotowuje wzrost liczby rejestracji. A po raz pierwszy w historii, respondenci znanego globalnego badania KPMG „Global Automotive Executive Survey” uznali, że do 2030 r. nastąpi detronizacja tradycyjnych aut spalinywych na rzecz pojazdów o napędzie alternatywnym, wskazując pojazdy o elektrycznym napędzie akumulatorowym jako główny kierunek rozwoju rynku motoryzacyjnego.

W kierunku elektromobilności

Podstawą natomiast działalności koncernów samochodowych jest bezpieczeństwo łańcucha dostaw i zaopatrzenia linii produkcyjnych.

Seifert Polska i Seifert Automotive Polska są częścią międzynarodowej grupy logistycznej Seifert Logistics Group, z ponad 70-letnim doświadczeniem, którego motorem napędowym jest wyspecjalizowany sektor logistyki kontraktowej dla branży automotive.

– *Jako operator logistyczny od lat równolegle rozwijaliśmy się wraz z nią. Nie inaczej jest i teraz, w kierunku elektromobilności, także w Polsce – podkreśla Jan Brachmann, prezes Seifert Polska, obecnej na polskim rynku TSL już od ponad 20 lat, z siedzibą główną w Mysłowicach na Górnym Śląsku, w bezpośrednim sąsiedztwie **Jaworzna**. – Przez lata wypracowaliśmy logistyczny know-how automotive. Bardzo dobrze znamy i czujemy się w branży motoryzacyjnej, która obdarzyła nas zaufaniem. Partnerstwo w automotive opiera się na współdzieleniu tych samych wartości i legitymuje pełne wykorzystanie naszego potencjału – dodaje Brachmann.*

Dla przemysłu 4.0

Obecnie Grupa Seifert odpowiada za kompleksową i innowacyjną obsługę



Jan Brachmann

logistyczną w fabrykach w **Malsch**, w **Rastatt**, w **Lipsku** czy też we francuskim **Hambach**. Przy zachodniej granicy z Polską aktualnie przygotowuje powierzchnie magazynowe oraz proces obsługi logistycznej gigafabryki amerykańskiego koncernu motoryzacyjnego, polegający na składowaniu i sekwencjonowaniu części bezpośrednio na

HISTORIA GRUPY SEIFERT WZORCOWYM PRZYKŁADEM ROZWOJU

- ▮ Założona w roku 1947 firma, po dziś dzień jest przedsiębiorstwem rodzinnym z siedzibą w Ulm. Z lokalnego lidera rynku transportowego firma wyrosła do poziomu kompleksowego operatora spedycyjno-logistycznego działającego na arenie międzynarodowej.
- ▮ Zatrudnia obecnie ponad 2 tys. pracowników w 46 lokalizacjach w Europie.
- ▮ W sumie na powierzchni ponad 700 tys. m² realizuje innowacyjne rozwiązania logistyczne, w 60% dedykowane specjalistycznej obsłudze logistycznej branży motoryzacyjnej.

potrzeby zaopatrzenia linii produkcyjnej w **Brandenburgii**. W Polsce, w **Jaworze**, od 2019 r. Seifert Automotive Polska – spółka-córka Seifert Polska – zapewnia wewnętrzną, jak i zewnętrzną obsługę



logistyczną pierwszej w kraju fabryki 4.0, niemieckiego producenta samochodów, a od lata 2020 także nowo powstałej fabryki baterii do modeli hybrydowych oraz w pełni elektrycznych.

– W tym roku docelowo, w cyklu: przyjęcie – magazynowanie – zaopatrzenie linii – odbiór i wysyłka gotowych komponentów – zarządzanie pustymi opakowaniami, zabezpieczymy logistycznie produkcję 110 tys. baterii – informuje Michał Musielak, dyrektor logistyki Seifert Automotive Polska.

Logistyka z wartością dodaną

Aktualnie w Europie działa niemalże 300 zakładów montażu samochodów i produkcji silników, w tym 16 fabryk w Polsce (samochodów osobowych, dostaw-

czych, ciężarowych i autobusów). – Dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego równie istotni, co same fabryki są działający w Polsce producenci części i podzespołów. Jako Seifert specjalizujemy się w bezpośredniej obsłudze transportowej i logistycznej z wartością dodaną samych producentów, ale też pośrednio wspierając logistycznie wspomniane OEM-y, uczestniczymy w kompleksowym zaopatrzeniu linii – komentuje Szymon Szczepaniak, dyrektor logistyki Seifert Polska.

Doświadczony operator logistyczny, który wie jak budować odporność i wzmocnić siatkę bezpieczeństwa logistycznego to z pewnością dobry partner dla wszystkich tych graczy w przestrzeni automotive. Także w kontekście planów *nearshoringu*, racjonalizacji produkcji w Europie Zachodniej (trend również wymieniany przez respondentów KPMG), czy też w efekcie doświadczeń ostatnich 12 miesięcy, które wyraziście pokazały potrzebę buforowania i tworzenia w kraju zapasów surowców i półproduktów pochodzących głównie z Azji.

– Firma Seifert to marka logistyczna sama w sobie. Budząca zaufanie ważnych marek – podsumowuje Ilona Urbańczyk, specjalistka ds. marketingu Seifert Polska. – Szerokie portfolio jako efekt dywersyfikacji stanowi solidny funda-



Podstawą działalności koncernów samochodowych jest bezpieczeństwo łańcucha dostaw i zaopatrzenia linii produkcyjnych

ment Grupy (który nabiera realnych kształtów w postaci właśnie budowanego centrum administracyjnego w Ulm Nord), natomiast ...zdecydowanie to „Automotive is our motive”. I



DOSTĘPNE
POWIERZCHNIE
MAGAZYNOWE
Z OBSŁUGĄ

BEZPŁATNY
NUMER KONTAKTOWY
+48 800 801 040

Scan Me and Contact Us

Logistyka@seifert-logistics.com

SEIFERT LOGISTICS GROUP

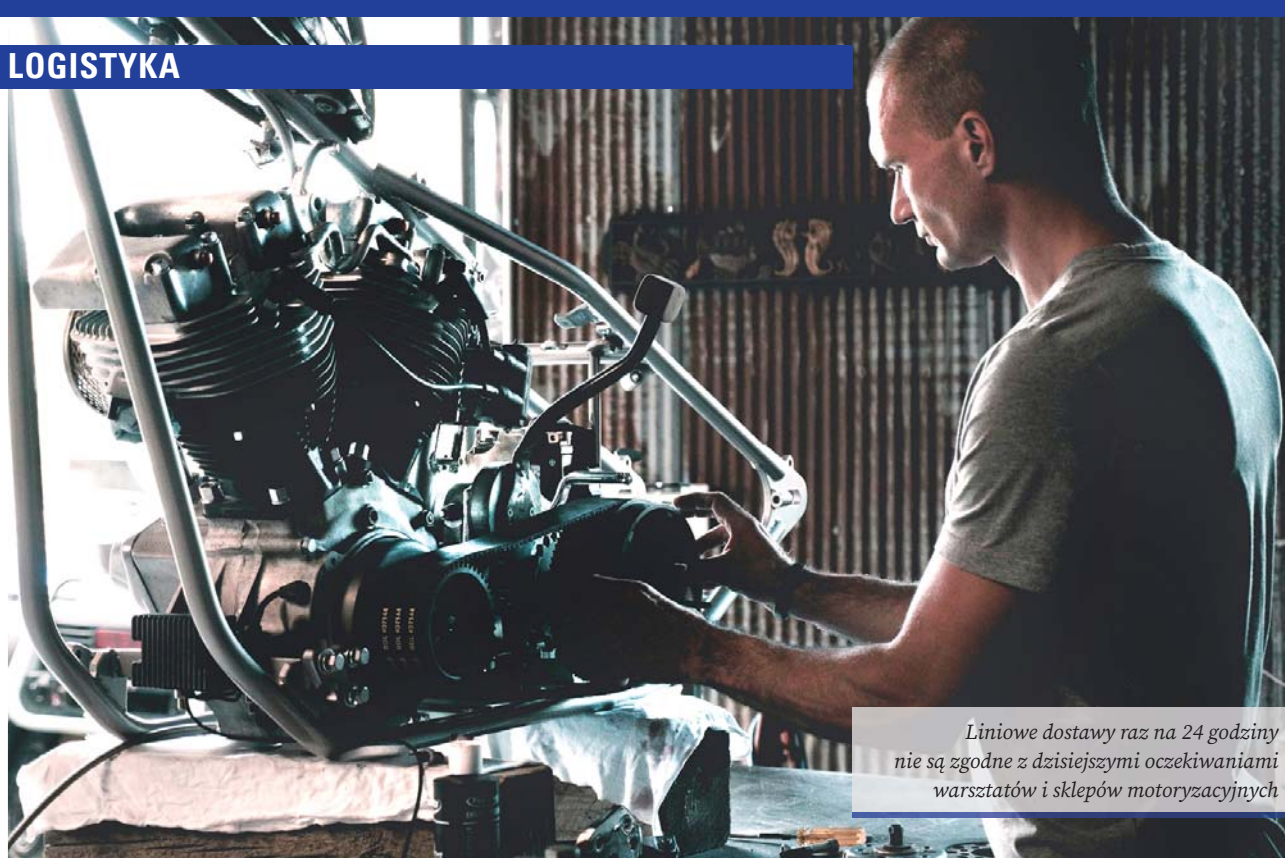


- ▮ Aktualnie rozbudowuje swoją główną lokalizację logistyczną w Ulm Nord.
- ▮ Do końca pierwszego kwartału 2022 r. w nowym centrum logistycznym typu multi-user w Ulm Nord powstanie 60 tys. dodatkowych miejsc paletowych i powierzchnia na usługi o wartości dodanej. Obecni i nowi klienci będą mogli korzystać w nim z usług logistyki kontraktowej.
- ▮ Oprócz magazynowania usługa obejmuje etykietowanie, przepakowywanie, druk 3D i montaż.
- ▮ Nieruchomość spełni wymagania różnych sektorów przemysłu i handlu detalicznego, od farmaceutycznego, poprzez spożywczy czy FMCG, aż po branżę akumulatorów litowo-jonowych.

Nowoczesna siedziba administracyjna

Na dachu nowo wybudowanej powierzchni magazynowej powstanie biuro administracyjne. Cała nieruchomość jest zaplanowana zgodnie z najnowocześniejszymi standardami, dzięki czemu zapewni przyjemną atmosferę pracy. Zrównoważona technologia budowlana z zastosowaniem systemów fotowoltaicznych i wydajną izolacją, zapewni pozytywny bilans energetyczny dla środowiska.





Liniowe dostawy raz na 24 godziny nie są zgodne z dzisiejszymi oczekiwaniami warsztatów i sklepów motoryzacyjnych

LOGISTYKA KLUCZOWA DLA BUDOWANIA PRZEWAGI KONKURENCYJNEJ NA RYNKU CZĘŚCI ZAMIENNYCH

W Unii Europejskiej działa około 3 tys. producentów i 7 tys. dystrybutorów części zamiennych dla motoryzacji¹⁾. Według raportu McKinsey²⁾ rynek części zamiennych na świecie do 2030 r. będzie rosnąć w tempie około 3% rocznie. Jednak 42% dostawców spodziewa się, że w ciągu najbliższej dekady rentowność ich działalności w zakresie usług i obsługi technicznej spadnie.

W tej sytuacji logistyka stanie się kluczowym czynnikiem przewagi konkurencyjnej. Sieci dystrybucji części zamiennych zostały kilka lat temu mocno dotknięte kryzysem, a obecnie na ścieżce wzrostu stoją kłopoty wywołane pandemią Covid-19. Dlatego w kolejnych latach trend wzrostowy utrzyma się tylko wtedy, gdy detaliści będą nadal przeprojektowywać swoje procesy, stosując podejście skoncentrowane na kliencie.

– Wyzwaniem dla rynku części zamiennych jest bliskość klienta końcowego, dla którego nie ma znaczenia co dzieje się za kulisami, ponieważ liczy się wyłącznie czas dostawy zamówionych części. Sprostanie temu wyzwaniu wymaga m.in. zwiększenia częstotliwości dostaw, nawet do trzech dziennie, dostępności lokalnych zapasów, krótkich

czasów transportów i ciągłej optymalizacji przestrzeni magazynowej. Ważna jest każda minuta zaoszczędzona na poszczególnych etapach procesu. Wymiana informacji i śledzenie transportów części w czasie rzeczywistym stały się standardem. Bez możliwości

Technologia w służbie efektywności

W dostawach na rynku części zamiennych wszystko zależy od szybkości reakcji i prze-

Dzięki inteligentniejszemu podejściu do synchronizacji transportu i logistyki można zoptymalizować poziom zapasów i skrócić czas transportu przy jednoczesnym obniżeniu kosztów.

monitorowania przepływów w łańcuchach dostaw nie byłoby możliwe rozwijanie relacji z klientem opartych na zaufaniu – mówi Arnaud Levilain, Optimisation and Engineering Manager, GEFCO.

rzystości. Aby wygrać wyścig z czasem, konieczne jest zapewnienie standardu obsługi odpowiadającego priorytetom konkretnych zadań w ramach obsługi logistycznej rynku wtórnego. Liniowe dostawy raz na 24 godziny nie są zgodne z dzisiejszymi oczekiwaniami warsztatów i sklepów motoryzacyjnych, co podkreślają specjaliści GEFCO,

¹⁾ Źródło: FEDA 2017 (www.feda.fr)

²⁾ https://clepa.eu/wp-content/uploads/2017/07/McKinsey_The-changing-aftermarket-game.pdf

europejskiego lidera logistyki dla branży motoryzacyjnej.

Obecnie priorytetem jest skracanie czasu tranzytu przy jednoczesnej poprawie jakości usług świadczonych klientom końcowym oraz optymalizacji procesów i kosztów magazynowania. U progu popularyzacji technologii 5G, coraz większą rolę odgrywa również wymiana informacji i wszechobecna łączność. Odpowiednio wykorzystana może przynieść bardzo ważne usprawnienia, zwłaszcza w logistyce. Zarządzanie stanami magazynowymi w czasie rzeczywistym nie jest już dzisiaj szczególnie rewolucyjne. Jednak najnowocześniejsze technologie, takie jak Internet Rzeczy (IoT) czy identyfikacja radiowa (RFID), są w stanie zapewnić prawdziwie szczegółowe dane.

Synchronizacja ważnym krokiem do sukcesu

To właśnie dzięki nowym technologiom możliwa jest poprawna weryfikacja dostępności tysięcy części zamiennych w magazynach, a przepływy towarów są śledzone i analizowane w czasie rzeczywistym. Dzięki temu dostawcy usług logistycznych i klienci od razu wiedzą, czy dany produkt jest w sprzedaży i jaki jest czas potrzebny na jego dostarczenie. Co więcej, zyskujące na popularności pojazdy połączone tzw. *connected cars*, tworzą nowe możliwości w zakresie analizy pre-

dykcyjnej popytu. Jak podkreślają specjaliści GEFCO, dzięki temu można zmniejszyć zakłócenia w łańcuchu dostaw i wyprzedzać potrzeby klientów. Metodyczne wykorzystanie tych korzyści technologicznych

jest już osiągnięciem na rynku wtórnym, a jedynie podstawą działania. Odpowiedzią na rzeczywiste wymagania rynku jest wyłącznie ciągła optymalizacja stanów magazynowych. To ciągle dążenie do po-



Dzięki nowym technologiom możliwa jest poprawna weryfikacja dostępności tysięcy części zamiennych w magazynach, a przepływy towarów są śledzone i analizowane w czasie rzeczywistym

wymaga pełnej i szczegółowej oceny istniejących praktyk, aby określić, które projekty należy podjąć w pierwszej kolejności podczas przeprojektowywania procesów dystrybucji.

Świątym Graalem jest zsynchronizowanie magazynowania i dystrybucji. Magazynowanie unieruchamia aktywa, towary zajmują powierzchnię, co generuje koszty. Dzięki inteligentniejszemu podejściu do synchronizacji transportu i logistyki można zoptymalizować poziom zapasów i skrócić czas transportu przy jednoczesnym obniżeniu kosztów. – *Wysoka jakość usług nie*

prawdy wszystkich procesów – od składania zamówień po dostawę do klienta końcowego. Takie całościowe podejście ma kluczowe znaczenie dla jak najszybszego przygotowywania zamówień i zapewnienia, że jak najwięcej transportów dotrze do odbiorcy na czas – podkreśla Éric DESSUPOIU z Grupy GEFCO. |

Więcej o GEFCO Polska:
<http://pl.gefco.net/pl/newsroom/newsy>

Polub profil GEFCO Polska na Facebooku:
<https://www.facebook.com/GEFCOPolska>

Z MOŻLIWOŚCIĄ DOSTAWY DO DOMU

GEFCO rozwija współpracę z Polestar w zakresie dostaw nowych pojazdów elektrycznych do odbiorców indywidualnych w Szanghaju i Pekinie. Działania koordynuje Moveecar, marka GEFCO skupiająca się na zarządzaniu autami w trakcie eksploatacji.

Polestar to szwedzka marka samochodów elektrycznych klasy premium, założona przez Volvo Cars i Geely Holding, która od 2017 r. wykorzystuje synergie możliwości technologicznych i inżynierskich z Volvo Cars, a co za tym idzie, czerpie korzyści z ekonomii skali.

Dzięki usługom Moveecar, Polestar daje klientom swobodę wyboru miejsca i czasu dostawy samochodu, bez konieczności wizyty w punkcie sprzedaży.

– *Na początku przygody związanej z posiadaniem auta elektrycznego Polestar, jego dostawa bezpośrednio do domu buduje emocjonalną więź między marką Polestar a naszymi klientami – stwierdził Gao Hong, szef Polestar China. – GEFCO jest wieloletnim partnerem logistycznym w zakresie logistyki pojazdów gotowych dla spółek grupy w Europie oraz Chinach. Dostawa samochodów Polestar do domu klienta to dodatkowe doświadczenie w ramach bezproblemowego posiadania auta*

– dodał David Pansinger, odpowiedzialny za zarządzanie łańcuchami dostaw w Polestar.

GEFCO w ramach współpracy przygotowało flotę pojazdów ciężarowych, która obsługuje dostawy aut elektrycznych Polestar do klientów w tych dwóch miastach. Dzięki pełnym możliwościom śledzenia, właściciel nowego auta jest informowany o przebiegu dostawy w czasie rzeczy-



wistym. GEFCO współpracuje również z Polestar w zakresie krótkoterminowego zarządzania składem pojazdów gotowych. Nowy kontrakt opiera się na dotychczasowej współpracy GEFCO z Volvo od 2016 r. w zakresie transportu gotowych pojazdów z Europy do Chin. |



Wzrost strategicznego znaczenia logistyki i coraz większa liczba czynników wpływających na jej kształt, powoduje że firmy chętniej korzystają z doświadczeń operatorów logistycznych. Dodatkowe korzyści często wynikają ze specyfiki produktów i branż lub sezonowości biznesu

FIRMY CORAZ CHĘTNIEJ KORZYSTAJĄ Z LOGISTYKI KONTRAKTOWEJ

Operatorzy logistyczni, tacy jak Raben, coraz częściej świadczą usługi związane z logistyką kontraktową. Co powoduje wzrost zainteresowania nią ze strony usługobiorców i z jakich usług korzystają najchętniej? – wyjaśnia Mateusz Barycza, Contract Logistics Business Development Director, Raben Logistics Polska.

Jak dużo miejsca i uwagi Raben poświęca logistyce kontraktowej? Jak można ją scharakteryzować?

Logistyka kontraktowa z perspektywy Grupy Raben to kompleksowe rozwiązania logistyczne zbudowane wokół usług związanych z operacjami magazynowymi. Projekty logistyki kontraktowej mogą przybierać charakter mniej lub bardziej zaawansowany. Począwszy od magazynowania poprzez usługi dodane typu *co-packing*, *co-manufacturing*, także włączenie poprzez obsługę transportową – zasilenia magazynowe i dystrybucję, aż po pełną obsługę wspomnianych obszarów dodatkowo zarządzanych przez funkcję określaną jako 4PL, gdzie wiodący operator współpracuje z innymi dostawcami usług logistycznych w celu zapewnienia pełnego wsparcia w zarządzaniu łańcuchem dostaw klienta. W Polsce projekty logistyki kontraktowej generują ponad jedną trzecią przychodów spółki Raben Logistics Polska. Jest to dla nas segment niezwykle istotny i nieustannie rozwijany.

Jakie są powody tego, że firmy oddają całość logistyki firmom zewnętrznym? Jakie z tego mają korzyści?

Kiedyś mówiło się, że outsourcing usług logistycznych pozwala skupić się na pod-

stawowej działalności firmy. Dziś logistyka jest jedną z kluczowych funkcji przedsiębiorstw, stanowiącą o przewadze konkurencyjnej. Świat, który nas otacza zmienia się niezwykle dynamicznie i jest poddawany różnym turbulencjom, jak choćby pan-

o synergii w procesach i umiejętnym łączeniu obsługi kilku lub kilkunastu klientów w jednej lokalizacji, odpowiedniej jakości serwisu rozwijanego na bazie długoletnich doświadczeń w różnych branżach, a także potencjalnych nowych rozwiązań popra-

Logistyka kontraktowa z perspektywy Grupy Raben to kompleksowe rozwiązania logistyczne zbudowane wokół usług związanych z operacjami magazynowymi. Projekty logistyki kontraktowej mogą przybierać charakter mniej lub bardziej zaawansowany.

demia COVID-19. Z drugiej strony musimy pamiętać o pojawiających się szansach dotyczących np. digitalizacji, automatyzacji, elektryfikacji środków transportu. Tutaj logistyka musi być przygotowana do szybkiego przekształcania się i dopasowywania do nowej rzeczywistości.

Wzrost strategicznego znaczenia logistyki i coraz większa liczba czynników wpływających na jej kształt, powoduje że firmy chętniej korzystają z doświadczeń operatorów logistycznych. To wiąże się z dodatkowymi korzyściami, które często wynikają ze specyfiki produktów i branż lub sezonowości biznesu. Mowa tutaj

wiąjących strukturę kosztów oraz satysfakcję klientów.

Które z korzyści zaczynają odgrywać coraz większą rolę?

Korzyści z oddania całości logistyki operatorowi to przede wszystkim wyeliminowanie stałych kosztów utrzymania i modernizacji magazynów. Operator może wykorzystać różne typy składowania zapewniając optymalizację zajmowanego miejsca, a klient jest fakturowany za zajęte miejsca paletowe/półki/metry i nie ponosi kosztów najmu lub amortyzacji budynku i infrastruktury. Prowadząc obsługę

w magazynach multiklienckich, operator efektywniej korzysta z zasobów ludzkich i uzyskuje większą elastyczność w czasie urlopów i absencji. Klient jest fakturowany za obsłużone wolumeny, ale to operator przejmuje odpowiedzialność za zarządzanie zasobami ludzkimi.

Wzrost kosztów i niska dostępność zasobów ludzkich, teraz i w przyszłości, dodatkowo mogą wzmocnić rozwiązania oferowane przez operatorów logistycznych.

Korzyści z oddania całości logistyki operatorowi to przede wszystkim wyeliminowanie stałych kosztów utrzymania i modernizacji magazynów.

nych. Firmy te bowiem wcześniej dostrzegły, że automatyzacja i digitalizacja procesów może pewnie ryzyka niwelować. Stąd też branża logistyczna w Polsce jest postrzegana jako jedna z bardziej rozwiniętych i nowoczesnych w Europie, zarówno pod kątem infrastruktury jak i samych rozwiązań procesowych. To powoduje, że firmy, dbając o kondycję finansową, w nieprzewidywalnym otoczeniu biznesowym będą bardziej skłonne korzystać z istniejących już rozwiązań stworzonych przez operatorów niż inwestować we własne. Z drugiej strony, wzrastające koszty zatrudnienia, dobra infrastruktura i kondycja branży, a także lokalizacja Polski, dodatkowo wzmocniają potencjał rozwiązań w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Na jakie usługi jest największe zapotrzebowanie?

Aktualnie niezwykle istotnym aspektem jest zagwarantowanie przez operatora logistyki dla każdego z kanałów sprzedażowych klienta. Tak zwany *omnichannel* i jego wysokiej jakości obsługa to dzisiaj podstawowe oczekiwania. Z jednej strony odpowiedni serwis do sieci handlowych i zaspokojenie często równie wymagającego kanału tradycyjnego, a z drugiej elastyczne rozwiązania dla nowoczesnych kanałów retail, HoReCa i e-commerce. W dalszej kolejności rozwijają się również usługi dodane związane z dostosowaniem produktów, a także zmianą ich pakowania pod kątem wymogów wszelakich form marketingowych i oczekiwań klientów. Na koniec warto wspomnieć o kwestii dostaw, które stanowią wisielenkę na torcie. Tutaj wymagania są bardzo różnorodne

i podlegają dynamicznym zmianom w zależności od kanału. Najnowsze trendy to dostawy do punktów odbioru, dostawy godzinowe, dostawy *home delivery* wraz z usługami wniesienia i montażu. Oczywiście w tym wszystkim oczekuje się ekologicznych opakowań, a także ograniczenia emisji CO₂.

Na ile różni się sposób realizowania logistyki kontraktowej w zależności od branży?

Różnica dotyczy właściwie tylko (a może i aż) narzędzi i technologii zastosowanych w obsłudze danej branży. Współpraca w ramach logistyki kontraktowej jest relacją bardzo zaawansowaną. Klient powierza w ręce operatora swój towar, czyli najważniejszy środek realizacji biznesu, a operator inwestuje i dysponuje swoją wiedzą oraz zasobami, aby w jak najlepszy sposób zrealizować postawione przed nim cele. W oczach klienta, od jakości działań operatora zależy realizacja własnych ce-

lowania rozwiązań sprawdzonych w jednej branży do drugiej.

Jak Covid-19 wpłynął na logistykę kontraktową?

W dobie Covidu i większej niepewności gospodarczej, sprawna obsługa logistyczna nabiera jeszcze większego znaczenia. W kontekście operacyjnym to bardzo duże wyzwanie w zakresie utrzymania odpowiednich zasobów przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa i zdrowia pracowników. To zmiany w zakresie standardów pracy i odpowiedniej higieny, a także wdrożenie rozwiązań, które mogą tego typu podejście wspierać.

Czy firmy, które oddają logistykę w ręce operatorów logistycznych mają większe możliwości rozwoju?

Wybór modelu logistycznego powinien być dostosowany do celów biznesowych organizacji. Jest wiele firm, które z powodzeniem rozwijają swój biznes posiadając wła-

Współpraca w ramach logistyki kontraktowej jest relacją bardzo zaawansowaną. Klient powierza w ręce operatora swój towar, a operator inwestuje i dysponuje swoją wiedzą oraz zasobami, aby w jak najlepszy sposób zrealizować postawione przed nim cele



śną logistykę i tylko częściowo zlecając ją na zewnątrz. Eksperti w zakresie zarządzania logistyką są cennym zasobem na rynku i dlatego ich wiedza może być wykorzystana do zbudowania wartościowego i optymalnego kosztowo łańcucha dostaw w zakresie modelu logistyki własnej. W tym samym czasie jest wiele firm, których charakterystyka biznesu wręcz wskazuje na potrzebę szukania synergii w ramach rozwiązań multiklienckich proponowanych przez operatorów logistycznych. Każdy z modeli, czy to logistyki własnej, zleconej w pełni operatorowi, czy też mieszany, może zwiększać szanse rozwoju firm pod warunkiem, że koresponduje z kierunkiem ich rozwoju oraz nadąża za oczekiwaniami ich klientów. |



Istotną wartością dodaną są usługi towarzyszące, które powszechnie świadczą firmy logistyczne, takie jak Geis – od sortowania, znakowania po pakowanie przesyłek przy użyciu najnowocześniejszych technologii

GEIS PRZYGOTOWANY NA SYTUACJE AWARYJNE

Covid-19 przyniósł zmiany w wielu obszarach. Czy rozwiązaniem na utrzymanie łańcuchów dostaw jest logistyka kontraktowa? Na pewno jest dobrą alternatywą dla przedsiębiorstw zderzających się z barierami cyfryzacji oraz brakiem kapitału na inwestycje w nowoczesne technologie magazynowe.

Wydarzenia związane z pandemią, która zaczęła się ponad rok temu, przyniosły dramatyczne zmiany w wielu obszarach. Ograniczenia związane z koronawirusem, za wyjątkiem niektórych

rami cyfryzacji oraz brakiem kapitału na inwestycje w nowoczesne technologie magazynowe lub tych, które chcą skupić się na swojej kluczowej roli, tj. produkcji i handlu. Operacje magazynowe stano-

ności, gdzie wysoka produktywność jest kluczem do sukcesu. Dzięki temu procesy magazynowe zyskują też na jakości. Korzystają z najnowocześniejszych rozwiązań informatycznych i wieloletniego *know-how* operatora. Istotną wartością dodaną są również usługi towarzyszące, które powszechnie świadczą firmy logistyczne, takie jak Geis – od sortowania, znakowania po pakowanie przesyłek przy użyciu najnowocześniejszych technologii.

Logistyka kontraktowa jest dobrą alternatywą dla przedsiębiorstw zderzających się z barierami cyfryzacji oraz brakiem kapitału na inwestycje w nowoczesne technologie magazynowe lub tych, które chcą skupić się na swojej kluczowej roli.

branż produkcyjnych jak np. automotive, napędziły koniunkturę w sektorach specjalizujących się w utrzymaniu łańcuchów dostaw. Renomowani usługodawcy logistyki kontraktowej, tacy jak firma Geis, są przygotowani na sytuacje awaryjne – sprawnie reagują na dynamiczne zmiany i wielu z nich odnotowało znaczący wzrost sprzedaży w 2020 roku.

Dobre rozwiązanie

Zasoby niezbędne do obsłużenia złożonych procesów magazynowych są kosztowne i bardzo trudne do optymalizowania, zwłaszcza w sytuacjach znaczących wahań sprzedaży. Logistyka kontraktowa jest dobrą alternatywą dla przedsiębiorstw zderzających się z bari-

erami cyfryzacji oraz brakiem kapitału na inwestycje w nowoczesne technologie magazynowe lub tych, które chcą skupić się na swojej kluczowej roli, tj. produkcji i handlu. Operacje magazynowe stanowią jedynie fragment wewnętrznych procesów wspomagających biznes i często nie mają priorytetowego charakteru. U dostawcy usługi logistyki kontraktowej stają się kluczowym elementem działal-

Dygitalizacja to już konieczność

Coraz większe znaczenie mają inwestycje związane z technologiami magazynowymi oraz systemami informatycznymi. W grę



Nabycie przez Geis automatycznego przenośnika rolkowego pozwoliło zoptymalizować transport wewnętrzny. Magazyn osiągnął dużo większą przepustowość i zamówienia kupujących mogą być realizowane w oczekiwanym przez klienta czasie, przy stu procentowej jakości

wchodzą bardzo duże nakłady finansowe i ryzyka strat w przypadku wyboru nie-trafionych inwestycji. Można ich uniknąć poprzez tzw. outsourcing i skorzystanie z istniejących rozwiązań, których koszty mogą być współdzielone przez wielu użytkowników.

Digitalizacja przedsiębiorstw w dobie pandemii stała się już koniecznością, a nie przysłowiowym *nice to have*. Dzięki nowym technologiom cyfrowym każde przedsięwzięcie jest znacznie bardziej stabilne i odporne na nowe ryzyka, których należy

nym, dla których trudno znaleźć wspólny mianownik. Dotyczy to w szczególności aktywności wspomagających produkcję, wymagających zastosowania dedykowanych technologii.

W systemie e-commerce

Wzrost sprzedaży w systemie e-commerce odbywa się na niespotykaną dotychczas skalę i wciąż szybko rośnie. Proces realizacji zamówień w tym systemie jest

to, że wahania ilości pracowników osiągają nawet kilkadziesiąt procent dziennie. Klient z segmentu drogowego, dla którego Geis zarządza centralnym magazynem obsługującym zamówienia e-commerce, zwiększył ponad trzykrotnie liczbę obsługiwanych zamówień z Czech i Słowacji w okresie Covid. Ta nadzwyczajna sytuacja wymagała szybkiej reakcji. W krótkim czasie Geis nabył kolejną część automatycznego prze-

Dzięki nowoczesnym technologiom magazynowym oraz cyfrowym każdy proces jest bardziej stabilny i odporny na nowe zagrożenia, które pojawiają się wraz z bardzo dynamicznie zmieniającymi się potrzebami klientów.

spodziewać się w coraz szybciej zmieniającym się otoczeniu gospodarczym.

Nie zawsze wspólny mianownik

Logistyka kontraktowa dla większości branż ma wiele elementów wspólnych. Część sektorów, szczególnie związanych z dystrybucją FMCG, wdraża bardzo podobne rozwiązania, które w zasadzie różnią się jedynie skalą prowadzonych operacji. Jest jednak mnóstwo przedsięwzięć o charakterze bardzo specjalistycz-

dużym wyzwaniem dla przedsiębiorstw. Cechuje go wyjątkowo duża zmienność i nieprzewidywalność zapotrzebowania z dnia na dzień. Super kumulacja sprzedaży następuje często tuż przed lub w trakcie weekendu, gdy kupujący mają czas na złożenie zamówień. Obsługa dużej ilości zwrotów towarzyszących sprzedaży e-commerce w niektórych branżach jest obciążeniem, z którym radzą sobie tylko najlepsze firmy.

Firmy o ugruntowanej pozycji, jak Geis, wykazują dużą elastyczność personelu niezbędnego do obsługi niezwykle zmiennej ilości zamówień. Powszechną praktyką jest



Firmy o ugruntowanej pozycji, jak Geis, wykazują dużą elastyczność personelu niezbędnego do obsługi niezwykle zmiennej ilości zamówień. Powszechną praktyką jest to, że wahania ilości pracowników osiągają nawet kilkadziesiąt procent dziennie

nośnika rolkowego, co pozwoliło zoptymalizować transport wewnętrzny. Dzięki tym zmianom magazyn osiągnął dużo większą przepustowość i zamówienia kupujących mogły być realizowane w oczekiwanym przez klienta czasie, przy praktycznie stu-procentowej jakości. |

CODZIENNIE ZE SZCZECINA DO MANNHEIM

Z początkiem marca DACHSER uruchomił codzienne połączenie ze Szczecina do Mannheim w Niemczech. Dzięki tej trasie znacznie skróci się czas transportu towarów z Polski do Francji i Austrii.

Dostawy do tych krajów realizowane są odpowiednio w ciągu maksymalnie 48 i 72 godz., a uruchomienie nowego połączenia drogowego na linii Szczecin – Mannheim (szóste bezpośrednio połączenie realizowane codziennie ze Szczecina) jest odpowiedzią na dynamiczny rozwój firm z regionu zachodniopomorskiego. Strategiczne położenie miasta, na skrzyżowaniu szlaków wszystkich rodzajów transportu, zapewnia łatwy dostęp do rynków zby-

tu i zaopatrzenia w Polsce, Europie i na świecie, co przyciąga coraz więcej zagranicznych inwestorów, głównie ze Skandynawii i Europy Zachodniej.

Terminal DACHSER w Szczecinie o powierzchni 1152 m² jest bramą na zachód oraz północ Europy. W ramach nowej linii ciężarówki wyjeżdżają do Mannheim codziennie o godzinie 17:00. Dzięki temu przesyłki z Polski do Austrii i południowej części Niemiec docierają maksymalnie w ciągu 48 godz., a do czę-



ści Francji w 72 godz. Szczeciński oddział DACHSER oferuje także konkurencyjne czasy dostaw do krajów Beneluksu, Danii, Szwecji, Norwegii czy Czech.

W ciągu pierwszych dwóch tygodni w ramach nowego połączenia DACHSER przewiózł 333 przesyłki o łącznej wadze ponad 76 ton. Oprócz tego każdego dnia szczeciński oddział firmy realizuje bezpośrednio dostawy do Kolding w Danii oraz niemieckich oddziałów w Hamburgu, Schönefeld, Stavenhagen i Rheine. |



Automatyzacja procesów pozwala na zwiększenie bezpieczeństwa, szybkości i wydajności pracy. Może ona dotyczyć m.in. zakupu i instalacji nowoczesnych urządzeń, których rolą jest ułatwienie wysokiego składowania produktów, czy pakowanie towarów na palety

KAŻDE OGNIWO MA ZNACZENIE

Współczesny specjalista od nowoczesnego łańcucha dostaw musi być ekspertem w bardzo wielu dziedzinach, ponieważ obejmuje on bardzo szeroki obszar i wiele działań. Jak nazwa wskazuje, łańcuch dostaw to powiązanie wielu ogniw, które powinny ze sobą współdziałać. Wycinkowe traktowanie i wybiórcze skupianie się tylko na poszczególnych aspektach to strata czasu i potencjału. Należy pamiętać, że nowoczesne podejście do łańcuchów dostaw wynika nie tylko z potrzeb firm i klientów, ale też z sytuacji, w jakiej znaleźliśmy się od ponad roku.

L łańcuch dostaw to proces, który mówi co i kiedy będzie potrzebne klientowi. Pojęcie to cały czas ewaluuje, dostosowuje się do potrzeb i zmian zarówno lokalnych, jak i globalnych. Nowoczesny łańcuch dostaw opiera się przede wszystkim o partnerstwo, współdziałanie i współdzielenie danych oraz zasobów.

Kryzys na plus?

Od zawsze zarządzający łańcuchami dostaw próbują prognozować pewne wydarzenia i przygotować odpowiednią strategię na sytuację kryzysową. Jednak nikomu nie udało się przewidzieć kryzysu związanego z COVID-19. To co się wydarzyło w ostatnich kilkunastu miesiącach wpłynęło bardzo wyraźnie na kształt łańcuchów dostaw na całym świecie. Wbrew pozorom, kryzys to nie tylko zagrożenia – to również okazja do zmian na lepsze i na wdrożenie modyfikacji.

– W wyniku sytuacji covidowej łańcuchy dostaw stały się bardziej transparentne, krótsze i bardziej elastyczne, a przez to bezpieczniejsze. Wzrosło zainteresowanie innowacjami, których wcześniej i tak było wiele, ale nie zawsze były brane pod uwagę jako element niezbędny. Obecnie wszel-

kie innowacje są intensywnie analizowane i wdrażane bardziej zdecydowanie, ponieważ firma, która nie spogląda na innowacje,

tak płynnie dostarczane do Europy. To poczucie niepewności wywołało u wielu firm potrzebę magazynowania na czarną godzi-

Za korzystaniem z usług e-commerce podąża ogromna ilość danych do zarządzania, analizowania i katalogowania. Na ten obszar wkracza digitalizacja, czyli cyfryzacja działań firmy. Niestety, jest to nadal słaby punkt łańcuchów dostaw, również w Polsce.

stoi w miejscu – analizuje Tomasz Sączek, dyrektor zarządzający w IPP Polska.

Więcej magazynów a rozwój e-commerce

W różnych dziedzinach, powiązanych z łańcuchami dostaw, zauważalne są zmiany podejścia do tego zagadnienia. W czasach przedcovidowych funkcjonowało konkretne i sprawdzone przeświadczenie, że kupujemy towar od jednego dostawcy w dużych ilościach, ponieważ otrzymujemy atrakcyjniejszą cenę. Obecnie nowoczesny łańcuch dostaw korzysta ze zdwersyfikowanych źródeł dostaw, choćby dlatego, że jak pokazał kryzys, z Chin nie wszystko jest

nę. Rynek polski od wielu lat jest jednym z topowych rynków, jeśli chodzi o przyrost powierzchni magazynowych. Ale to nie tylko efekt COVID i dbania o własne bezpieczeństwo. To także efekt rozwijającego się dynamicznie rynku e-commerce w Polsce. Jest to zwłaszcza widoczne w przypadku sieci handlowych, które wcześniej nie analizowały wejścia w e-commerce, nie dostrzegając w nim aż takiego potencjału.

Digitalizacja i globalizacja

Za korzystaniem z usług e-commerce podąża ogromna ilość danych do zarządzania, analizowania i katalogowania. Na ten obszar

wkracza digitalizacja, czyli cyfryzacja działań firmy. Niestety, jest to nadal słaby punkt łańcuchów dostaw również w Polsce, cały czas do wypracowania.

– Coraz więcej firm widzi ogromną szansę w digitalizacji, nie tylko poprzez ograniczanie kosztów i minimalizowanie kontaktu człowieka z człowiekiem. Firmy zaczynają się digitalizować eliminując papier z proce-

zakupu i instalacji nowoczesnych urządzeń, których rolą jest ułatwienie wysokiego składowania produktów, czy pakowanie towarów na palety. Te ostatnie także powinny być jak najwyższej jakości i trwałości.

– Liczy się także to, jak przechowywane są produkty. Aby w pełni wykorzystać możliwości magazynowe, towar składowany jest coraz wyżej, na odpowiednich pale-

to możliwe, aby unikał nudnych i powtarzalnych czynności. Warto lepiej wykorzystywać posiadane zasoby ludzkie do bardziej kreatywnych zajęć, a proste i nudne czynności pozostawić robotom albo cobotom – mówi Tomasz Sączek.

Zrównoważony rozwój

Planując i modelując łańcuchy dostaw należy zwracać baczną uwagę na zrównoważony rozwój, troskę o środowisko, rozsądne wykorzystywanie zasobów.

O becznie nowoczesny łańcuch dostaw korzysta ze zdyspersyfikowanych źródeł dostaw, choćby dlatego, że jak pokazał kryzys, z Chin nie wszystko jest tak płynnie dostarczane do Europy.

sów logistycznych, widząc jak wiele mogą na tym zyskać – mówi Tomasz Sączek.

Wybór przechowywania danych w chmurze, przetwarzanych i przesyłanych coraz szybciej, w coraz krótszym czasie, sprawia że jeszcze bardziej stajemy się częścią globalnej wioski, żyjąc i umacniając globalne relacje. W biznesie jest to tym bardziej pożądane.

Technologia i automatyzacja

Nowoczesne łańcuchy dostaw korzystają coraz intensywniej z nowych rozwiązań technologicznych. Ale, o ile mamy rozwiązania technologiczne i mamy w czym wybierać, to niestety nie zawsze firmy wiedzą jak je wdrożyć. Wynika to przede wszystkim z braku specjalistów od wdrażania nowoczesnych technologii. A jest o co walczyć, bo w tej kategorii pojawia się co

tach i specjalistycznych skrzyniach, których zdejmowanie, transportowanie i ponowne umieszczanie nie powinno sprawiać problemu oraz powinno gwarantować najwyższe bezpieczeństwo. Uszkodzona lub niskiej jakości paleta może zakłócić przebieg tych skrupulatnie przygotowanych procesów, a to może spowodować opóźnienia w procesie logistycznym lub uszkodzenie zautomatyzowanej linii magazynowej. Dlatego solidna i trwała paleta staje się dosłownie podstawą i istotnym ogniwem w zaawansowanym procesie automatyzacji – ocenia Tomasz Sączek.

Niedobory kadrowe

Kolejnym ważnym aspektem w nowoczesnym łańcuchu dostaw jest czynnik ludzki. W logistyce odczuwalny jest od kilku lat brak zasobów ludzkich, zwłaszcza wykwalifikowanych pracowników. Coraz większe zapotrzebowanie na usługi logistyczne i więcej



Uszkodzona lub niskiej jakości paleta może zakłócić przebieg skrupulatnie przygotowanych procesów, a to może spowodować opóźnienia w procesie logistycznym lub uszkodzenie zautomatyzowanej linii magazynowej

chwile wiele interesujących zagadnień – choćby sztuczna inteligencja, która pomaga zarządzać, analizować i dbać o bezpieczeństwo, np. kierowców i ładunków w transporcie. Duże znaczenie ma także automatyzacja procesów w firmach logistycznych czy handlowych – pozwala na zwiększenie bezpieczeństwa, szybkości i wydajności pracy. Automatyzacja może dotyczyć m.in.

magazynów wymuszając uzupełnianie kadr, a na pewno lepsze zarządzanie nimi.

– Kiedyś brakowało kadr, obecnie także nie narzekamy na ogromną liczbę ludzi do pracy. Czas pandemii zweryfikował podejście do człowieka. Stał się on tzw. wąskim gardłem w niektórych elementach procesu logistycznego: choruje, przenosi wirusy. Należy eliminować go z procesu tam, gdzie



IPP jako firma poolingowa wspiera zrównoważony rozwój, który ma kluczowe znaczenie dla jej działalności, np. poprzez zmniejszanie śladu węglowego lub poddawanie recyklingowi na biomasę wymienionych drewnianych elementów po naprawie palet

– Tzw. zielona logistyka to świadoma dbałość o środowisko i przemyślane korzystanie z tego, co mamy. Jako firma poolingowa wspieramy zrównoważony rozwój, który ma kluczowe znaczenie dla naszej działalności, np. poprzez zmniejszanie śladu węglowego lub poddawanie recyklingowi na biomasę wymienionych drewnianych elementów po naprawie palet – mówi Tomasz Sączek.

Częścią zrównoważonego rozwoju jest także ekonomia współdzielenia, która cały czas zyskuje na znaczeniu w nowoczesnych łańcuchach dostaw – wykorzystujemy zasoby, które mamy i nie tworzymy nowych, dzielimy się nimi.

– Każdy z nas ma do czynienia z ekonomią współdzielenia praktycznie każdego dnia, np. z car-sharingiem, czyli wynajmowaniem samochodów, które na dobre zagościło w polskich miastach. Na Zachodzie funkcjonują firmy kurierskie posiadające pokaźną flotę pojazdów do rozwożenia przesyłek, która w niedziele „odpoczywa” na parkingach, oczekując na dni robocze. W ramach ekonomii współdzielenia, firmy udostępniają te pojazdy lokalnym mieszkańcom, aby mogli je wykorzystać np. podczas przeprowadzki. To świetny przykład dobrodziejstw i korzyści, jakie niesie ze sobą ekonomia współdzielenia nastawiona na zrównoważony rozwój i dbałość o środowisko – ocenia Tomasz Sączek. |

<https://www.ipp-pooling.com/pl>



Firmy oddające logistykę w ręce operatora logistycznego mają większe możliwości rozwoju, w tym nie są ograniczone jeżeli chodzi o obsługę skoków sprzedaży, sezonowych wyprzedzaży, korzystają również z rozwiniętych rozwiązań dystrybucyjnych operatora

LOGISTYKĘ ODDAĆ W RĘCE PROFESJONALISTÓW

Logistyka kontraktowa, obejmująca pełną obsługę kompleksowych procesów logistycznych to jeden z głównych obszarów działalności DSV Prime Cargo. W Polsce obsługujemy wiele międzynarodowych firm, świadcząc dopasowane do ich potrzeb usługi w ramach długoterminowej współpracy.

Nasza oferta jest rozbudowana i dopasowana do szybko zmieniających się potrzeb firm z wielu branż: odzieżowej, RTV AGD, kosmetycznej czy żywnościowej, w tym kanałów B2B i B2C. Klienci pragną koncentrować się na realizacji kluczowych dla nich procesów, tj. na rozwoju asortymentu, sprzedaży, marketingu, a logistykę i dystrybucję wolą oddać w ręce profesjonalistów, którzy mają *know-how*, wiedzę i rozwiązania wspierające sprzedaż. Ponadto mają doświadczonych pracowników, których umiejętności wciąż rozwijają, a także system wiążący się z inwestycją, która dla mniejszych firm stanowi barierę skutecznego rozwoju w obszarze logistyki.

Prowadzenie logistyki na własną rękę generuje zbędne koszty lub znacząco obniża wydajność, tworząc wąskie gardło dla rozwoju przedsiębiorstwa. Szczególnie dla niedużych firm prowadzenie logistyki na własną rękę generuje zbędne koszty lub znacząco obniża wydajność, tworząc wąskie gardło dla rozwoju przedsiębiorstwa. Brak odpowiednich zasobów, może okazać się dużym wyzwaniem.

Korzyści jest wiele

Korzyści płynące z współpracy z operatorem logistycznym jest wiele, warto wskazać oszczędność czasu i zwiększenie elastyczności. Operator logistyczny sprawnie obsłuży proces nawet podczas

wysokiego sezonu, zapewniając płynność wysytek i operacji. Firmy decydujące się na taką współpracę nie muszą inwestować we własne powierzchnie magazynowe oraz ponosić kosztów związanych z ich utrzymaniem i ubezpieczeniem. Korzystają one z specjalistycznych narzędzi, maszyn oraz bogatego doświadczenia operatora. Często magazyny przeznaczone są dla wielu klientów, pozwala to na rozłożenie kosztów i optymalne wykorzystanie zasobów zarówno technicznych jak i ludzkich, co w przypadku pojedynczego przedsiębiorcy może okazać się nierealne.

Do tego firmy oddające logistykę w ręce operatora logistycznego mają

Prowadzenie logistyki na własną rękę generuje zbędne koszty lub znacząco obniża wydajność, tworząc wąskie gardło dla rozwoju przedsiębiorstwa. Kiedy nie posiada się odpowiednich zasobów, może okazać się to dużym wyzwaniem.

większe możliwości rozwoju, przede wszystkim nie są ograniczone jeżeli chodzi o obsługę skoków sprzedaży, sezonowych wyprzedzaży, korzystają również z rozwiniętych rozwiązań dystrybucyjnych operatora obniżających *lead time* i koszty sprzedaży *cross border*. Są zwolnione z planowania kompleksowych procesów logistycznych, rozwoju systemów WMS i korzystają z dostosowanych pod

ich potrzeby rozwiązań operatora oraz jego zasobów technicznych. Czas i jakość dostawy dla konsumentów końcowych są bardzo istotne, dzięki płynności operatora ten obszar jest zabezpieczony, a firmy oddające mu swoją logistykę mogą się skupić na relacjach z klientami i innych działaniach rozwijających firmę, nie martwiąc się o obsługę logistyczną.

Koronawirus a logistyka kontraktowa

Covid-19 wprowadził zmiany niemal we wszystkich obszarach biznesu, stając się nie tylko czynnikiem negatywnie wpływającym na bieżącą działalność, ale także stał się motorem wzrostu dla wielu



Aleksandra Raciborska

branż. Wzrost sprzedaży naszych klientów branży e-commerce, bez względu na sektor, z którego pochodzą, był w roku 2020 znacznie wyższy od zakładanego.

Rozwinął się rynek dystrybucyjny – rozwój podmiotów i rozwiązań Last Mile Delivery, jak również przeprojektuje się łańcuchy dostaw zapewniając

bezpieczny zapas w miejscu produkcji lub sprzedaży. Widzimy, że wiele firm decyduje się relokować swoje magazyny i/lub produkcję z Dalekiego Wschodu do Europy, bliżej rynków zbytu w celu ograniczenia ryzyka opóźnień dostaw i zapewnienia płynności procesów. |

Aleksandra Raciborska
Junior Sales Manager, Poland
DSV Prime Cargo



Obiekty Panattoni są bardziej przyjazne dla ich użytkowników i środowiska, dzięki innowacyjnemu projektowi aluminiowo-szklanych fasad w częściach biurowych, który współgra z nową koncepcją zieleni na terenie inwestycji

NEUTRALNOŚĆ KLIMATYCZNA DO 2025 ROKU

AMBITNE CELE PANATTONI

Panattoni, jako pierwszy deweloper powierzchni przemysłowych podjął się ambitnego zadania – osiągnięcia neutralności emisyjnej już do 2025 r. W zrealizowaniu planu znaczny udział będzie mieć energia z odnawialnych źródeł, która już w tym roku zasili obiekty o łącznej powierzchni 3 mln m².

Oferta rozwijana w kolejnych latach pozwoli Panattoni spełnić założenia UE w ramach „Europejskiego Zielonego Ładu” aż 25 lat przed terminem – strategia Wspólnoty zakłada wdrożenie działań związanych z ochroną środowiska oraz przeciwdziałaniem zmianom klimatycznym w taki sposób, aby Europa była kontynentem neutralnym klimatycznie w 2050 r. Kluczowa dla osiągnięcia tych celów jest transformacja energetyczna oparta na redukcji emisji CO₂ i przejście na odnawialne źródła energii. Rozwiązania stosowane w realizacjach Panattoni

a liczby będą rosły wraz z poszerzaniem zasięgu stosowania energii z odnawialnych źródeł. Tylko w tym roku w obiektach Panattoni wykorzystane zostanie 250 tys. MWh zielonej energii.

Konsekwencja „Go Earthwise with Panattoni”

Zielone napędzanie budynków to również naturalna konsekwencja rozwijanej koncepcji zrównoważonego rozwoju

Rozwiązania stosowane w realizacjach Panattoni już pozwalają ograniczyć emisję dwutlenku węgla o ponad 230 ton rocznie dla obiektu o powierzchni 10 tys. m², a liczby będą rosły wraz z poszerzaniem zasięgu stosowania energii z odnawialnych źródeł.

już pozwalają ograniczyć emisję dwutlenku węgla o ponad 230 ton rocznie dla obiektu o powierzchni 10 tys. m²,

„Go Earthwise with Panattoni”, która wytyczyła nowy standard realizacji inwestycji – przyjaznych środowisku, pra-

cownikom i lokalnym społecznościom. Wszystkie powstające obiekty Panattoni cechuje mniejsza emisja dwutlenku węgla, również dzięki wyposażeniu ich w liczne systemy np. automatycznego zarządzania energią elektryczną, ograniczające zużycie wody, nie wspominając o stosowanym od dawna oświetleniu LED. Ponadto obiekty Panattoni są bardziej przyjazne dla ich użytkowników i środowiska, dzięki innowacyjnemu projektowi aluminiowo-szklanych fasad w częściach biurowych, który współgra z nową koncepcją zieleni na terenie inwestycji. Obejmuje ona m.in. łąki kwietne, ule i domki dla bezkręgowców, a także strefy relaksu wyposażone w ekologiczne meble miejskie.

– Jako lider rynku czujemy także ogromną odpowiedzialność za nasze działania, a dając sobie krótki termin osiągnięcia neutralności emisyjnej chcemy jak najbardziej przyspieszyć zielony rozwój naszej branży – mówi Emilia Dębowska, Sustainability Manager Panattoni i dodaje: – Ambitne cele to także doskonała wiadomość dla naszych najemców. Większość z nich zobowiązuje się do znacznego lub całkowitego ograniczenia emisji CO₂, a wynajmowana powierzchnia to jeden z potencjalnych „emitentów”. Dlatego wybierając naszą powierzchnię napędzaną OZE, zmniejszają bilans dwutlenku węgla, realizując swoją filozofię, jednocześnie zyskując w oczach klientów i partnerów biznesowych.

Coraz większy zasięg

Panattoni z energią z odnawialnych źródeł dotrze już w tym roku do obiektów w całej Polsce: od Gliwic, Sosnowca, Krakowa, przez Kielce, Lublin, Białystok, Łódź i Warszawę po Zieloną Górę, Gdańsk, czy Szczecin. Zasięg będzie cały czas się powiększał, a od tego roku wszystkie nowe obiekty dewelopera będą zaopatrywane wyłącznie w energię pochodzącą z odnawialnych źródeł. Będzie to kolejny etap poszerzania standardu, który od ubiegłego roku obejmuje m.in. certyfikację każdego nowo zrealizowanego budynku metodą BREEAM co najmniej poziomem Very Good. Panattoni coraz częściej sięga także po instalacje fotowoltaiczne. Rozwiązania wykorzystujące energię słoneczną stają się docelowo częścią standardu Panattoni, przyspieszając transformację w stronę neutralności emisyjnej. |

EH



DB Schenker inwestuje w elektryczną flotę samochodów kolekcyjno-dystrybucyjnych w całej Europie – aktualnie posiada takie pojazdy już w 24 miastach starego kontynentu

DBAŁOŚĆ O ŚRODOWISKO WAŻNYM ELEMENTEM STRATEGII

Firmą, w której od lat stawia się na zrównoważony rozwój jest DB Schenker, zawsze uwzględniając jego rolę w przyjmowanej strategii. O tym jak wpływa on na podejmowaną przez firmę działalność mówią: Marek Skowroński, Vice President Land Transport North & East Europe i Jarosław Malik, Senior Investment Specialist w DB Schenker.

Na co kładziony jest największy nacisk w strategii firmy? Jak to się zmienia na przestrzeni lat?

Marek Skowroński: Zrównoważony rozwój jest bardzo ważnym elementem strategii DB Schenker. Opiera się na trzech filarach: ekonomicznym, społecznym i środowiskowym. Zmiany klimatu nie są teoretycznym, tylko bardzo realnym zagrożeniem dla świata.

W 2015 r. kraje należące do ONZ zobowiązały się realizować 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju (SDGs). Cele te obejmują między innymi walkę z ubóstwem, promocję wzrostu gospodarczego, ale również przeciwdziałanie zmianom klimatu i ochronę środowiska naturalnego. Nie jest możliwe ich osiągnięcie bez pomocy ze strony biznesu. W wymiarze strategicznym DB Schenker ma ambicje bycia liderem zrównoważonego rozwoju. Firma szczególną uwagę zwraca na bezpieczeństwo, rozwój i dialog oraz ochronę środowiska.

Nasze projekty wspierają realizację m.in. celu 11. odnoszącego się do zrównoważonych miast i społeczności, celu 12. skupiającego się na odpowiedzialnej konsumpcji i produkcji oraz celu 13. dotyczącego działań na rzecz klimatu.

Podajemy inicjatywy, by pozytywnie wpływać na rozwój miast i społeczności oraz eliminować nasz ślad węglowy. Nasze innowacyjne rozwiązania logistyczne wdrażamy na skalę globalną, korzystając z dostępnych technologii. Przykładem jest budowanie terminali spełniających

wymogi certyfikatu BREEAM, co oznacza rozwiązania mające na celu zmniejszenie zużycia takich zasobów jak woda czy energia elektryczna. Innymi przykładami konkretnych działań są: elektryfikacja floty, budowanie zeroemisyjnych mini hubów dystrybucyjnych w centrach miast czy modernizacja floty wózków widłowych.

Razem z naszymi partnerami biznesowymi dążymy również do tego, by zapewnić godne warunki pracy osobom realizującym procesy dla DB Schenker.

W DB Schenker dużą rolę odgrywa również transport. Czy i tu podejmowane są działania, dla których priorytetem jest zrównoważony rozwój? Jakie firma podejmuje kroki i zamierza podjąć w najbliższym czasie, żeby stać się neutralną klimatycznie?

M.S.: DB Schenker podejmuje wiele inicjatyw w zakresie zrównoważonego transpor-



Marek Skowroński

tu. Jak wiele innych firm, napotykamy również na ograniczenia w dostępie do nowych technologii. To oczywiście nie zwalania nas wszystkich z obowiązku dążenia do zmian i ich wdrażania, ale na pewno ma duży wpływ na ich niesatysfakcjonujące tempo. Wydaje się jednak, że na naszych oczach dokonują się pewne przełomowe transformacje.

W zakresie transportu DB Schenker inwestuje w elektryczną flotę samochodów kolekcyjno-dystrybucyjnych w całej Europie – aktualnie posiadamy takie pojazdy już w 24 miastach starego kontynentu. Tworzymy flotę towarowych rowerów elektrycznych do transportu w centrach miast – obecnie już w 22 lokalizacjach można spotkać takie rozwiązania. Wspólnie z samorządami podejmujemy inicjatywy budowania miejskich hubów zeroemisyjnych – przykładem jest Oslo City Hub działający od 2019 r. Wprowadzamy zmiany organizacyjne dotyczące połączeń liniowych, dzięki czemu osiągamy znaczącą redukcję emisji sięgającą 25%, jak w przypadku wdrożenia rozwiązania nadwozi wymiennych w Polsce. Wykorzystujemy technologię do optymalizacji planowania tras – pomaga nam to zwiększać produktywność wykorzystywanych zasobów, co wpływa na redukcję emisji CO₂.

Jak nowoczesne technologie i postęp techniczny wspierają w DB Schenker zrównoważony rozwój?

M.S.: Jesteśmy w przełomowym momencie, w którym rośnie świadomość i otwartość na zmiany. Pojawiają się coraz bardziej zaawansowane rozwiązania technologiczne, chociaż ciągle nie są dostępne w takim wymiarze, jak tego potrzebujemy. Testowane są ciekawe innowacje, jak np. możliwość wykorzystania wodoru jako paliwa. Daje to nadzieję na przełom w kluczowych obszarach w branży logistycznej.

Jak korzystają pracownicy na tym, że DB Schenker stawia na zrównoważony rozwój?

M.S.: Stawianie na zrównoważony rozwój przynosi korzyści nie tylko środo-



Jarosław Malik

wisku, ale również osobom zatrudnionym w DB Schenker. Dzięki tworzeniu zielonych terminali możemy m.in. zapewnić optymalne warunki dla wszystkich pracowników i naszych partnerów biznesowych. W trosce o ich zdrowie decydujemy się na ergonomiczne rozwiązania. Nowe obiekty to znacznie większa przestrzeń operacyjna, co wpływa na komfort realizacji działań i znacznie poprawia bezpieczeństwo.

Inwestycje w transporcie drogowym, jak np. nadwozia wymienne (swap body, BDF), usprawniają realizację procesów. Dzięki BDF kierowcy odbierają kontenery gotowe do wyjazdu i nie muszą czekać na załadunek. Możliwe jest również tworzenie tzw. miejsc spotkań, by skrócić trasę przejazdu kierowców i zapewnić im szybszy powrót do domu. Z dwóch terminali w tym samym czasie wyjeżdżają dwa zestawy kontenerowe, prowadzone przez dwóch kierowców. Spotykają się mniej więcej w połowie drogi. W tym miejscu przepinają kontenery między sobą i wracają do swoich terminali macierzystych.

Obecnie terminale w DB Schenker budowane są zgodnie ze standardami zrównoważonego budownictwa. Co to oznacza? I czy stare terminale są modernizowane i przystosowywane do obecnych wymagań?

Jarosław Malik: W przypadku nowych budynków o rozwiązaniach proekologicznych myślimy już na etapie tworzenia projektów i wprowadzamy je w życie. Korzystamy z technologii, które pozwalają oszczędzać wodę oraz energię elektryczną. W naszych obiektach stosujemy np. oświetlenie LED. Montujemy zbiorniki na deszczówkę – zgromadzona woda jest wykorzystywana do podlewania terenów zielonych oraz w toaletach. Dzięki zastosowaniu kolektorów słonecznych możemy podgrzewać wodę. Instalując klimatyzację stawiamy na technologie przyjazne środowisku. Projektując parkingi przy nowoczesnych terminalach uwzględniamy także przestrzeń dla samochodów elektrycznych – już teraz planujemy stacje do ładowania tych pojazdów.

Dotychczasowe obiekty modyfikujemy, by stworzyć ergonomiczną i nowoczesną przestrzeń. Dokonujemy termomodernizacji elewacji budynków biurowych oraz dachów terminali. Wy-



Operator obecnie tworzy flotę towarowych rowerów elektrycznych do transportu w centrach miast – obecnie już w 22 lokalizacjach można spotkać takie rozwiązania

mieniamy także oświetlenie decydując się na lampy LED. W niektórych lokalizacjach rozważamy również dodatkową ochronę akustyczną terenów przyległych do naszych obiektów. |



W Polsce Georg Utz używa do produkcji pojemników granulatu UIC®, autorskiej technologii odzyskującej surowiec z używanych wcześniej produktów Utz

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ W USŁUGACH TRANSPORTOWYCH I PRZEMYSŁE

Wielu naszych klientów to duże, światowe koncerny z branży motoryzacyjnej, transportowej, chemicznej, a także logistycznej czy handlowej. Są to często firmy, które mają wysoką świadomość konieczności zmniejszania śladu węglowego, jednak nie wszyscy rozumieją potrzebę i zasadność stosowania rozwiązań sprzyjających bezpiecznemu środowisku w tym samym stopniu.

Sporo firm wciąż szuka najtańszych rozwiązań, które nie uwzględniają potrzeb proekologicznych, dlatego jako firma odpowiedzialna społecznie, tworzymy dedykowany program dla partnerów, którzy podobnie jak my starają się wpro-

wadzać obieg zamknięty w gospodarowaniu opakowaniami przemysłowymi i korzystać z rozwiązań zmniejszających emisję CO₂.

Każda branża ma swoją specyfikę, rozumiemy to i staramy się szukać rozwią-

zań najbardziej dopasowanych do potrzeb, które wielokrotnie będą wykorzystywane w cyklu. Jeszcze w tym roku planujemy w Polsce rozpocząć autorski program Utz Group opracowany, wraz z fundacją „my climate”, z myślą o świadomym podejmowaniu decyzji proekologicznych zarówno w prywatnym życiu jak i w biznesie.

Grupa Utz zawsze miała silną świadomość ekologiczną. Potrafimy szczegółowo wyliczyć jak można dzięki produktom Utz zmniejszyć ślad CO₂. Szczegóły programu można znaleźć na stronie utzgroup.com. Pierwsze wzmianki o zaangażowaniu w ochronę środowiska pojawiły się już w katalogu produktowym z 1999 r.! Jednakże bycie prawdziwie ekologicznym oznacza bycie neutralnym pod względem emisji dwutlenku węgla, wykorzystanie używanej w produkcji energii w sposób inteligentny, wraz z jej odzyskaniem do ponownego użycia i stosowaniem najnowszych technologii, które służą ochronie środowiska. W Polsce używamy do produkcji pojemników granulatu UIC® (Utz Industrial Compound), autorskiej technologii odzyskującej surowiec z używanych wcześniej produktów Utz, odzyskujemy energię cieplną z procesów produkcyjnych do ogrzewania powierzchni biurowych oraz mamy na terenie zakładu zbiorniki retencyjne zbierające wodę. W fabryce Utz w Szwajcarii wykorzystujemy energię z elektrowni wodnej, a w fabryce w Niemczech energię słoneczną. |

*Małgorzata Hamera,
Marketing Manager, Georg Utz sp. z o.o.*

Wszystkie nowo powstające magazyny Prologis są akredytowane BREEAM, według wiodącego światowego standardu zrównoważonego budownictwa, oceniającego m.in. stopień neutralności emisyjnej czy ochronę bioróżnorodności



DOBRA ENERGIA W ZIELONYCH PARKACH PROLOGIS

Im bliżej konsumenta znajduje się magazyn, tym większa korzyść dla środowiska. Analitycy Prologis Research wskazują, że to nawet o 50% niższe emisje z transportu. Lokalizacja magazynu to istotny, ale nie jedyny z czynników, który ma wpływ na kształtowanie przyjaznej środowisku logistyki. Ważnym filarem jest ekologiczne budownictwo magazynowe, które charakteryzuje się szerokim wachlarzem zielonych rozwiązań, a ich wdrażanie jest dobrą inwestycją z korzyścią dla najemców.

Z raportów Działu Badań Prologis wynika także, że zakupy online generują średnio o 36% mniej CO₂ w porównaniu do zakupów w sklepach stacjonarnych. Przejście na elektroniczne kanały sprzedaży jest z pewnością korzystne dla środowiska naturalnego. Jednocześnie, im większy udział e-commerce w handlu detalicznym, tym większe zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe – obsługa handlu internetowego wymaga trzykrotnie więcej powierzchni niż stacjonarna sprzedaż detaliczna. Między innymi ze względu na te zmiany zrównoważone budownictwo magazynowe jest dziś bardziej istotne niż kiedykolwiek wcześniej – im więcej powierzchni logistycznej, tym większy jest jej wpływ na środowisko.

Energia ze źródeł odnawialnych

Przez magazyny Prologis rocznie przepływają towary o wartości ponad 2 bilionów dolarów, to prawie 2,5% światowego

PKB. Dlatego firma coraz więcej inwestuje w odnawialne źródła energii i budynki neutralnie emisyjne. Jako światowy lider w zakresie rozwoju technologii solarnej Prologis ma powody do dumy – łączna moc instalacji słonecznych na całym świecie to 212 MW energii wy-

– Prologis od zawsze przykładła ogromną wagę do ekologii. Co nas cieszy, to obszar ważny także dla naszych inwestorów i klientów, dlatego robimy co w naszej mocy, aby ułatwiać im prowadzenie zrównoważonych operacji w naszych magazynach. Na ten rok za-

Aby ułatwić pracownikom parków korzystanie z niskoemisyjnego transportu, w kolejnych centrach Prologis montowane są stacje ładowania pojazdów elektrycznych i wiaty rowerowe. Firma dba też o to, aby przystanki komunikacji publicznej znajdowały się jak najbliżej jej centrów logistycznych.

tworzanej bezpośrednio w parkach, a do 2025 r. ten udział ma zwiększyć się do 220 MW. Strategia inwestowania w ekologiczne rozwiązania sprawdza się – w Europie już ponad 100 klientów Prologis korzysta z systemów fotowoltaicznych, realizowane są też kolejne projekty na polskim rynku.

mówiliśmy certyfikowaną energię od Tauron. Dzięki temu w naszych nieruchomościach w Polsce, w których zużycie energii wyniesie 100 GWh, 100% zakupionej przez nas energii będzie posiadało certyfikaty pochodzenia. W praktyce oznacza to, że wykupując takie certyfikaty przekazujemy fundusze na inwesty-

cie w źródła odnawialne, dzięki czemu możemy wspólnie z naszymi klientami w jeszcze większym stopniu wspie-

przemyślano każdy szczegół, który może mieć pozytywny wpływ na środowisko. Na terenie parku zainstalowano latarnie

zieleni, miejscami do relaksu na świeżym powietrzu i rozbudowaną infrastrukturą zapewniającą wiele udogodnień – mówi Marta Glinka, Real Estate & Customer Experience Lead, Director Prologis.

Zrównoważone budownictwo magazynowe jest dziś bardziej istotne niż kiedykolwiek wcześniej – im więcej powierzchni logistycznej, tym większy jest jej wpływ na środowisko.

rać rozwój OZE w Polsce – podkreśla Paweł Kowalczyk, Real Estate & Customer Experience, Senior Manager w Prologis.

Odpowiednie oświetlenie – korzyść dla wszystkich

Rozwój e-commerce pociąga za sobą nie tylko wzrost popytu na powierzchnię magazynową, ale także większa liczba osób pracujących w magazynach. Razem z nią rośnie potrzeba naturalnych doświecień, aby zwiększyć komfort pracy. W tym celu Prologis w swoich budynkach projektuje liczne doświecienia światłem naturalnym – nie tylko w pasmach przydokowych, ale także w strefach pakowania.

– Dla lepszego samopoczucia pracowników nasi klienci nie chcą ograniczać się do świetlików w sufitach i wypracowują z nami kolejne rozwiązania w tym zakresie, jak na przykład okna w ścianach magazynu. Najnowszą realizację tego typu mamy we Wrocławiu. Ale odpowiednie oświetlenie to także większe bezpieczeństwo operacji i niższe rachunki za prąd. Jeśli chodzi o sztuczne oświetlenie, najlepiej sprawdzi się wysokiej jakości system LED. Jest energooszczędne i wydajne, to kwintesencja połączenia ekologii z ekonomią – wyjaśnia Marcin Czerniewski, project manager Prologis w Polsce odpowiedzialny za region Wrocławia.

Z szacunków Prologis wynika, że LED-y są trzy razy bardziej wydajne niż oświetlenie fluorescencyjne, co przekłada się na oszczędność 60%-80% kosztów energii elektrycznej wśród firm wynajmujących magazyny od Prologis. Aby ułatwić klientom transformację, firma oferuje wymianę dotychczasowego oświetlenia na system LED w ramach swojej platformy Essential Marketplace.

Deweloper stara się cały czas wprowadzać kolejne nowości do swojego zielonego portfolio. Jednym z przykładów jest budowane w Prologis Park Janki centrum dystrybucyjne dla właściciela marki RTVeuroAGD, w którym

zasilane hybrydowo energią słoneczną i wiatrową, system do odzyskiwania deszczówki oraz betonową kostkę pochłaniającą CO₂ z powietrza.

Z myślą o pracownikach i klientach

Aby ułatwić pracownikom parków korzystanie z niskoemisyjnego transportu, w kolejnych centrach Prologis montowane są stacje ładowania pojazdów



LED-y są trzy razy bardziej wydajne niż oświetlenie fluorescencyjne, co przekłada się na oszczędność 60%-80% kosztów energii elektrycznej. Aby ułatwić klientom transformację, Prologis oferuje wymianę oświetlenia na system LED w ramach swojej platformy Essential Marketplace

elektrycznych i wiaty rowerowe, firma dba też o to, aby przystanki komunikacji publicznej znajdowały się jak najbliżej jej centrów logistycznych.

– Chcemy zaproponować naszym klientom więcej, niż tylko powierzchnię logistyczną, dlatego intensywnie rozwijamy w Polsce nasz program PARKLife.

nieruchomości – Prologis otrzymał tytuł najbardziej zrównoważonej firmy na świecie w branży nieruchomości w rankingu Global 100.

Zrównoważona logistyka – efektywna konsolidacja dostaw, inwestycje w elektryczną flotę, zielone budownictwo magazynowe – wszystkie elementy logistycz-

Jako światowy lider w zakresie rozwoju technologii solarnej Prologis ma powody do dumy – łączna moc instalacji słonecznych na całym świecie to 212 MW energii wytwarzanej bezpośrednio w parkach, a do 2025 r. ten udział ma zwiększyć się do 220 MW.

W jego ramach dążymy do tego, aby parki były przyjaznym miejscem dla pracowników naszych klientów – z mnóstwem

nego ekosystemu mają istotne znaczenie dla poprawy stanu środowiska. |

Marcin Marczuk



DPDgroup jako pierwsza firma kurierska wprowadziła doręczenia bezkontaktowe, utrzymała aktywność sieci punktów nadań i odbiorów oraz otworzyła ponad 70 nowych sortowni i oddziałów, których łączna liczba wynosi obecnie 1200

REKORDOWE WZROSTY PRZY ZRÓWNOWAŻONYM ROZWOJU

Nie da się ukryć, że pandemia COVID-19 ma ujemny wpływ na funkcjonowanie większości firm. Ale są wyjątki, jak np. DPDgroup, której pracownicy doręczają towary do klientów indywidualnych i do firm. Jej rozwój w 2020 r. był tak znaczący, że wzrost przychodów w porównaniu z 2019 wyniósł 42%. Grupa dostarczyła o pół miliarda przesyłek więcej niż rok wcześniej.

Powodem gwałtownego rozwoju firm związanych z branżą kurierską, jak DPDgroup, jest wzrost wolumenu przesyłek spowodowany *lockdownem* i ograniczeniami administracyjnymi, co przełożyło się na rozwój handlu elektronicznego. Co więcej, kryzys w obszarze zdrowia publicznego przyspieszył przewidywane na 2024 r. trendy konsumenckie, w tym popyt na logistykę miejską czy zwiększenie poczucia odpowiedzialności za środowisko naturalne. Rynek odnotował również wyraźne przesunięcie w kierunku segmentu B2C. Doręczenia do konsumentów stanowiły w 2020 r. 55% wolumenu.

Zaobserwowano też wyraźny wzrost zapotrzebowania na kategorie produktowe, takie jak artykuły spożywcze i produkty medyczne. Należąca do DPDgroup francuska firma Chronofresh ponad dwukrotnie zwiększyła wolumen przesyłek (wzrost o 115%). Inne spółki grupy, Chronopost we Francji, Tipsa w Hiszpanii i Biocair w RPA wspierają ochronę zdrowia, dostarczając na swoich rynkach szczepionki.

Najważniejsze w 2020 roku

Przyspieszony wzrost wolumenu wymagał podjęcia szybkich, zdecydowanych

kroków, aby zapewnić ciągłość operacyjną i płynność działań. DPDgroup jako pierwsza firma kurierska wprowadziła doręczenia bezkontaktowe, utrzymała aktywność sieci punktów nadań i odbiorów oraz otworzyła ponad 70 nowych sortowni i oddziałów, których łączna liczba wynosi obecnie 1200. Chcąc obsłużyć w terminie rosnące wolumeny przesyłek, Grupa zatrudniła ponad 20 tys. pracowników i współpracowników.

W związku z wysokim popytem na usługi kurierskie wolumen DPDgroup zwiększył się o 24%, a przychody w ramach wzrostu organicznego o 23%. Grupa odnotowała szczególnie intensywny przyrost liczby

Francja (+9% przez DPD i +13% przez Chronopost) oraz Niemcy (+13%).

W 2020 r. miejsce miały też przejęcia, w tym w 85-procentach włoskiej firmy kurierskiej BRT, pełne przejęcie Geis Parcel (firma logistyczna w Czechach i w Słowacji) oraz zwiększenie do 98% udziałów w firmie Jadlog, będącej liderem na brazylijskim rynku przesyłek.

W najbliższym czasie...

Obecnie DPDgroup jest wiodącym graczem w Europie w segmencie B2B i posia-

Kryzys w obszarze zdrowia publicznego przyspieszył przewidywane na 2024 r. trendy konsumenckie, w tym popyt na logistykę miejską czy zwiększenie poczucia odpowiedzialności za środowisko naturalne.

przesyłek w krajach, w których segment B2C stanowił największy udział w działalności: Brazylia (+80%), Irlandia (+47%), Wielka Brytania (+39%), Polska (+24%), Hiszpania (+23%). Inaczej było w państwach, w których kluczowy udział należy nadal do B2B, gdyż na działalność w tym segmencie wpływ miało spowolnienie gospodarcze:

da największą sieć drogową z około 25-procentowym udziałem w wolumenach. Celem na najbliższe miesiące jest umocnienie pozycji Grupy jako lidera w B2B i B2C w kontekście rosnącej konkurencji i możliwości spowolnienia gospodarczego. DPDgroup pragnie też wykorzystać swoją wiedzę w procesie zarządzania przepływa-

mi między B2B i B2C, stając się europejskim „punktem wszechstronnej obsługi” dla tych segmentów, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw.

Z kolei strategia transgraniczna w ramach Unii Europejskiej pozwoli na dalsze rozszerzenie oferty usług, jak również wzmocni doskonałość operacyjną doręczeń *door to door* i zarządzanie wydajnością w obrocie międzynarodowym.

...i później

Do 2025 r. DPDgroup zamierza rozszerzać podstawową działalność, przyspieszyć rozwój nowych projektów i podbić nowe rynki dzięki planowi „Together and beyond”. Przychody z 2020 r. zamierza podwoić w ciągu pięciu lat, do 21 mld euro. Zakłada, że dzięki 15-procentowemu wzrostowi rocznemu do 2025 zdobędzie pozycję europejskiego lidera innowacji w obsłudze konsumentów. Będzie również elastycznie i selektywnie dostosowywać swoje podejście do lokalnych rynków i rozwijać projekty związane z opcją doręczeń poza domem, poprzez zagęszczenie sieci punktów nadań i odbiorów oraz automatów paczkowych (sieć Pickup), a także zwiększenie obecności w rozwijającym się segmencie C2C. Chcąc osiągnąć zasięg w Europie na poziomie 90% (odsetek populacji mającej dostęp do punktu Pickup w odległości nie więcej niż 10 minut), Grupa chce podwoić zagęszczenie sieci, oferując najlepszy dostęp na kontynencie do 100 tys. placówek, w tym do 70 tys. punktów i 30 tys. automatów paczkowych.

DPDgroup deklaruje, że nadal będzie bazować na sektorze opieki zdrowotnej i produktów spożywczych, wykorzystując wiedzę specjalistyczną w zakresie doręczeń w kontrolowanej temperaturze oraz wysoko rozwiniętą sieć logistyki miejskiej.

Koncentrując się na logistyce miejskiej Grupa planuje jednocześnie wzmocnić po-

WYNIKI DPDGROUP W 2020 ROKU

- Jest to największa międzynarodowa sieć kurierska w Europie, należąca do holdingu GeoPost, której przychody wyniosły 11 mld euro, co stanowi wzrost 42% r/r.
- 35% przychodów Le Groupe La Poste w 2020 r. wygenerowała DPDgroup.
- W zeszłym roku doręczyła 1,9 miliarda przesyłek na całym świecie, czyli 7,5 mln dziennie (wzrost o pół miliarda przesyłek rocznie r/r).
- Rekordową liczbę 13,9 mln przesyłek na świecie obsłużono w Cyber Monday.
- Udział doręczeń B2C 55% na całym świecie (wzrost organiczny o 57% większy w porównaniu z rokiem 2019).
- Wzrost zysków niemal się podwoił, do 800 mln euro.
- Nastąpiły postępy integracji BRT we Włoszech i Jadlog w Brazylii.

zycję lidera w branży, opierając się na pięciu filarach o wysokim potencjale: doręczenia tego samego dnia, doręczenia miejskie z oddziału do domu, doręczenia wieczorne w określonym przedziale czasowym, wysyłki ze sklepu, doręczenia do punktów w sąsiedztwie, w sklepach. Są to ważne elementy infrastruktury dla usług miejskich w zakresie zróżnicowanych doręczeń w obszarach miejskich.

Do tego, do 2025 r. DPDgroup zamierza zwiększyć udział operacji międzykontynentalnych do 20% swoich całkowitych przychodów, wykorzystując istniejące synergije. W 2030 r. chce osiągnąć pozycję międzynarodowego lidera w zakresie zrównoważonych doręczeń oraz głównej siły wspierającej dla e-handlu.

Ograniczanie śladu węglowego

DPDgroup realizując ambitne plany nie zapomina o zrównoważonym rozwoju, wręcz

przeciwnie – uważa go za podstawę tożsamości i to pomimo ograniczeń związanych z pandemią COVID-19. Deklaruje, że każdy z wyznaczonych celów będzie realizowany zgodnie z innowacjami i zobowiązaniami podejmowanymi na rzecz ochrony środowiska i ograniczenie emisji CO₂ przypadającej na jedną paczkę o 30% do 2025 r. (w porównaniu z 2013 r.).

DPD Polska, jak i cała DPDgroup, zobowiązanie dotyczące zmniejszenia śladu węglowego wzmocnia poprzez wprowadzanie usprawnień w logistyce miejskiej, która generuje 30% emisji CO₂. Grupa, aby do 2025 r. ograniczyć emisję dwutlenku węgla o 89% i zanieczyszczeń o 80% w porównaniu z rokiem 2020, w październiku wdrożyła plan realizacji doręczeń niskoemisyjnych w 225 miastach Europy, dla 80 mln mieszkańców kontynentu. W tym celu chce rozszerzyć flotę o 7 tys. pojazdów z napędem alternatywnym, zainstalować 3600 stacji do ładowania, monitorować jakość powietrza w wybranych miastach i uruchomić 80 nowych oddziałów miejskich. Do 2025 r.

Do 2025 r. DPDgroup zamierza rozszerzać podstawową działalność, przyspieszyć rozwój nowych projektów i podbić nowe rynki dzięki planowi „Together and beyond”. Przychody z 2020 r. zamierza podwoić w ciągu pięciu lat, do 21 mld euro.



Ważnym elementem sieci są DPD Pickup Oddziały Miejskie pozwalające ograniczyć ruch kołowy w dzielnicach mieszkalnych, biznesowych oraz w centrach miast. Pracujący w nich kurierzy dostarczają przesyłki za pomocą pojazdów nisko lub zero emisyjnych oraz pieszo

zainwestuje łącznie 200 milionów euro, by poprawić jakości życia mieszkańców europejskich miast.

Również DPD Polska doskonali rozwiązania logistyki miejskiej. W 2020 r. rozszerzyła sieć nadań i odbiorów DPD Pickup, która liczy już ponad 3,3 tys. placówek. Obejmuje ona punkty nadań i odbiorów, automaty paczkowe i punkty odbiorów w niektórych sieciach handlowych. Ważnym elementem sieci są DPD Pickup Oddziały Miejskie pozwalające ograniczyć ruch kołowy w dzielnicach mieszkalnych, biznesowych oraz w centrach miast. Pracujący w nich kurierzy dostarczają przesyłki za pomocą pojazdów nisko lub zero emisyjnych oraz pieszo.

Rozwijanie alternatywnej floty pojazdów elektrycznych to ważny element strategii CSR firmy, zakładający zminimalizowanie wpływu działalności dystrybucyjnej na środowisko naturalne. W jego ramach firma zakupiła 50 elektrycznych vanów, dostosowanych do tras na terenach miejskich, które za zadanie mają dostarczać przesyłki w centrach dużych i średniej wielkości miast. Wyposażone są w silnik elektryczny o mocy 136-koni mechanicznych oraz akumulator o pojemności 35,8 kWh. Ich czas

Blżej społeczności

DPD Polska promując przedsiębiorczość nie zapomina o zachowaniu wrażliwości na potrzeby najbliższych społeczności, np. po raz szósty była partnerem Fundacji Nowych Technologii, organizatora konkursu naukowego „E(x)plory” dla uczniów szkół średnich i studentów. Celem programu E(x)plory jest wspieranie utalentowanej młodzieży w realizacji innowacyjnych projektów naukowych

– komentuje Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska.

Warto dodać, że DPD Polska aktywnie wspierała walkę z epidemią koronawirusa, nie tylko zapewniając dostawę przesyłek, ale m.in. włączyła się w akcję #SuperBohater, by jako partner logistyczny dostarczyć do szpitali i placówek medycznych paczki pierwszej potrzeby. Zapewniła wsparcie ruchu młodych lekarzy „Korona z głowy”, przekazała w formie darowizny sprzęt ochronny dla personelu medycznego Zagłębiowskiemu Centrum Onkologii.

Firma wspiera również działania na rzecz promocji sportu i aktywnego stylu życia. Jest jednym z partnerów Polskiego Związku Piłki Siatkowej, sponsorem tytularnym klubu ekstraklasy piłki siatkowej kobiet DPD Legionovia Legionowo, partnerem logistycznym Skry Belchatów i ZAKSY Kędzierzyn Koźle oraz klubu koszykarskiego Stelmet Zielona Góra. Współpracuje z takimi klubami piłkarskimi, jak Legia Warszawa, Widzew Łódź i ŁKS Łódź czy Stal Rzeszów. W minionym roku po raz kolejny pełniła rolę głównego sponsora wyścigu rowerowego na Śnieżkę – Uphill Race. Organizuje wewnętrzne inicjatywy promujące aktywność fizyczną, takie jak akcja „Pozytywnie zakręceni”, mająca zachęcić pracowników firmy do zamiany „czterech kół” na rower lub bieg.

Kierując się postulatami „Blżej społeczności” firma wspiera najbliższą sobie społeczność kurierów i przewoźników. Pod koniec 2017 r. powstała Fundacja DPD, która ze środków uzyskanych m.in. ze zbiorów

Celem na najbliższe miesiące jest umocnienie pozycji Grupy jako lidera w B2B i B2C w kontekście rosnącej konkurencji i możliwego spowolnienia gospodarczego.

ładowania przy wykorzystaniu klasycznego złącza („gniazdka” – 230V) wynosi ok. 8 godz. Jest to największa własna flota e-pojazdów kurierskich na polskim rynku. Stacje do nich stanęły m.in. w Krakowie i Kaliszu, w Gdańsku, Warszawie, Toruniu.

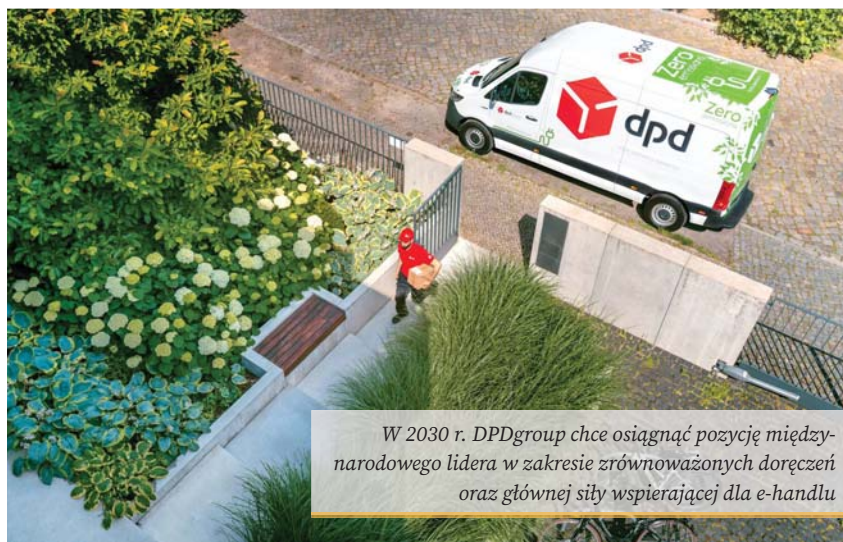
Do tego rozwijane są usługi optymalizujące proces dostawy, takie jak aplikacja mojpaczka.dpd.com.pl, która daje konsumentom możliwość sprawnego zarządzania przesyłką. Dopasowanie doręczenia do preferencji odbiorcy zwiększa odsetek doręczeń w pierwszej próbie i tym samym zmniejsza liczbę kursów. A dzięki śledzeniu drogi przesyłki w czasie rzeczywistym, usługom Predict i Precise, DPDgroup ustanowiła w ostatnich latach standardy innowacji ukierunkowanych na klienta. Grupa będzie nadal rozwijać innowacje i wzmacniać swoje działania w obszarze *data intelligence*, stale dążąc do poprawy jakości obsługi klienta i bardziej efektywnego zarządzania.

W ramach strategii społecznej odpowiedzialności biznesu DrivingChange™ DPD Polska podejmuje jeszcze więcej działań mających na celu zredukowanie emisji CO₂, rozwija model logistyczny polegający na decentralizacji procesów, co znacząco skraca trasy przejazdów pojazdów LNH i zmniejsza emisję. Przykładem jest oddana w 2020 r. sortownia w Rudzie Śląskiej, optymalizująca obsługę paczek w południowej Polsce, a która powstała zgodnie z nowoczesnymi standardami energetycznymi – zainstalowano w niej system fotowoltaiczny oraz oświetlenie LED, podobnie jak w wielu innych placówkach firmy.

DPD Polska stosuje ponadto rozwiązania oszczędzające energię i wodę, prowadzi selektywną zbiórkę odpadów. Regularnie dokonuje certyfikowanych zakupów tzw. „zielonej energii”.

i inżynierskich oraz promowanie ich osiągnięć na arenie międzynarodowej. Z kolei wraz z Towarzystwem NaszDom firma kontynuowała program Kierunek Samodzielność zapewniający podopiecznym placówek opiekuńczo-wychowawczych możliwość ubiegania się o kursy, które ułatwiają spełnienie zawodowych marzeń i start w dorosłe życie.

– Pandemia koronawirusa nie powstrzymała pracowników DPD przed zaangażowaniem się w projekty społeczne. Z powodów epidemicznych nie mogliśmy tak jak dotychczas wspierać lokalnych projektów CSR, gdyż większość z nich po prostu nie mogła się odbyć lub przeniosła się do świata wirtualnego. W poczuciu misji społecznej przyjęliśmy jednak rolę partnera lo-



W 2030 r. DPDgroup chce osiągnąć pozycję międzynarodowego lidera w zakresie zrównoważonych doręczeń oraz głównej siły wspierającej dla e-handlu

gistycznego dla wielu ważnych inicjatyw, które miały na celu wspieranie medyków w walce z COVID-19 i pomoc najsłabszym. Jesteśmy firmą wrażliwą społecznie, dlatego bez względu na okoliczności staramy się nieść pomoc tym, którzy jej potrzebują

publicznych udziela pomocy społecznej kurierom i ich rodzinom w trudnej sytuacji życiowej i zdrowotnej. Przez ponad trzy lata z jej pomocy skorzystało prawie 40 osób, z czego aż 18 w 2020 r.!

Opr. Elżbieta Haber



JAK DZIAŁAĆ W NOWEJ RZECZYWISTOŚCI?

RAPORT GS1 PODSUMOWUJE MEGATRENDY

Najważniejsze trendy biznesowe i technologie, które je wspierają, skupiając się na wpływie pandemii na światowy handel oraz na sektory, w których działa system GS1, omawia drugie wydanie Badania Trendów wg GS1.

W ciągu zaledwie trzech pierwszych miesięcy 2020 r. sektory wykorzystujące standardy GS1 przeszły cyfrową transformację, która normalnie zajęłaby kilka lat. Daleko idące zmiany przyspieszyły stosowanie na szeroką skalę technologii cyfrowych, prowadząc do gwałtownego rozwoju platform sprzedażowych oraz e-sklepów spożywczych. Oczekuje się, że wiele nowych zachowań, jak np. zdalny dostęp do służby zdrowia oraz praca zdalna, utrzyma się po zakończeniu pandemii.

Drugie wydanie Badania Trendów wg GS1

Nazwano go „Jak działać w nowej rzeczywistości?”, a skupia się na wpływie pandemii na światowy handel. Przybliża trendy biznesowe i technologie wpływające na sektory gospodarki, które stosują standardy GS1. Autorzy raportu, członkowie Rady Innowacji GS1, przedstawiciele kluczowych firm i uczelni na świecie podkreślają nowe, fundamentalne kwestie, które będą miały wpływ na gospodarkę w przyszłości: częstsze i bardziej dotkliwe zakłócenia i zmiany, ale także odporność i elastyczność, współpraca i komunikacja oraz innowacyjność i dywersyfikacja.

– *Sama technologia rzadko prowadzi do przełomu. Dochodzi do niego wtedy, gdy za pomocą technologii rozwiązuje się realne problemy biznesowe, tworząc wartość dla przedsiębiorstw i współpracujących z nimi partnerów* – zauważa dr Bernhard

parniając je na wyzwania przyszłości – podkreśla prof. Sanjay Sarma z Massachusetts Institute of Technology, przewodniczący Rady Innowacji GS1.

– *Nowa strategia GS1 Polska na lata 2021-2024 zakłada aktywne wspieranie*

Nowa strategia GS1 Polska na lata 2021-2024 zakłada aktywne wspieranie uczestników Systemu w cyfrowej transformacji ich procesów biznesowych.

Schindlholzer, Senior Product Manager w Google, członek Rady Innowacji GS1.

Zmiany wymuszone pandemią

Nowością w stosunku do pierwszej edycji raportu jest większa koncentracja na trendach w sektorze opieki zdrowotnej oraz szybko rosnący obszar technologii wspomagających procesy biznesowe w tym sektorze.

– *Wybuch pandemii COVID-19 wymusił wprowadzenie elastyczności łańcuchów dostaw, zapewniającej ich zróżnicowanie, giętkość i przejrzystość. System GS1 pomaga wzmacniać łańcuchy dostaw, uod-*

uczestników Systemu w cyfrowej transformacji ich procesów biznesowych. Chcemy podzielić się międzynarodowym know-how pochodzącym ze 150 krajów oraz udostępnić narzędzia dla MŚP do łatwiejszego wejścia w digitalizację. Wierzę, że raport o globalnych trendach będzie stanowił inspirację do szerszego wykorzystania standardów GS1 w usprawnianych procesach – podsumowuje dr inż. Elżbieta Hałas, członkini Zarządu GS1 Polska. I

Pełny raport w wersji polskiej jest do pobrania pod adresem:
<https://www.gs1pl.org/kontakt/broszury-i-foldery/529-badanie-trendow-2020-2021-jak-sprawnie-poruszac-sie-po-nowej-rzeczywistosci/file>



Bramy do warsztatu autobusowego w Hochbahn są wyposażone w przejrzyste lamelki w swojej górnej części, aby uniknąć efektu oślepiania, gdy słońce jest nisko nad horyzontem

ZIELONE ŚWIATŁO KU PRZYSZŁOŚCI

HOCHBAHN HAMBURG WYPOSAŻA NAJNOWOCZEŚNIEJSZĄ ZAJEZDNIĘ AUTOBUSOWĄ EUROPY W 32 BRAMY SZYBKOBIEŻNE EFAFLEX

Dachy ogromnych stalowych carportów zajezdni autobusowej Alsterdorf w Hamburgu porasta roślinność. Z konstrukcji dachowej zwisają grube przewody elektryczne z wtyczkami przypominającymi wyglądem dystrybutory na stacjach benzynowych. Przez przewody płynie prąd o napięciu 20 000 V – prosto do akumulatorów autobusów elektrycznych, stojących na licznych stanowiskach parkingowych.

Od 1 kwietnia 2019 r. jest to pierwsza zajezdnia autobusowa w Niemczech, która w całości korzysta z pojazdów elektrycznych. Autobusy wjeżdżają do hal, w celu czyszczenia, przeglądów i napraw, przez szybkie bramy spiralne EFA-SST® Premium firmy EFAFLEX. Hale zlokalizowane są na obszarze o powierzchni 45 tys m², w „trójkącie kolejowym” Alsterdorf, pomiędzy linią metra U1, szybką kolejką miejską i *bypassem* dla szybkich przewozów towarowych.

Bramy marki Premium firmy EFAFLEX

Są częścią ogólnej koncepcji zakładu, która wyklucza lokalne emisje substancji

szkodliwych. Dzięki dużym prędkościom otwierania i zamykania zapewniają one, że straty energii podczas wjazdu i wyjazdu autobusów – do i z hali przeglądów i napraw – są niewielkie. Bramy są także gwarancją bezpieczeństwa w ogromnym warsztacie. Na obszar serwisowy wstęp mają bowiem tylko ci pracownicy, którzy zostali zaznajomieni ze specyfiką napędu nowoczesnych autobusów elektrycznych. Nieupoważniona załoga nie może się dostać do hal z ograniczonym dostępem nawet przez drzwi dla personelu czy przez wyjścia ewakuacyjne.

EFAFLEX, jako pierwszy na świecie producent bram przemysłowych, oferuje lamelki izolacyjne EFA-THERM®, posiadające seryjną separację termiczną (przeznaczoną do bram EFA-SST®). Zapewnia to doskonałą izolację cieplną na poziomie

pomiędzy 0,66 a 1,52 W/m²K, w zależności od rozmiaru bramy. Nowe skrzydło do bram przemysłowych EFAFLEX jest niezwykle trwałe, wytrzymałe, szczelne i dobrze wycisza hałas. Ponieważ zajezdnia autobusowa Alsterdorf znajduje się w granicach miasta, wyciszenie hałasu odgrywa bardzo ważną rolę. Przezroczyste lamelki EFA-CLEAR® wpuszczają do hal sporo dziennego światła (klient może sam wybrać liczbę lamelek). Bramy do warsztatu autobusowego w Hochbahn są wyposażone w przejrzyste lamelki w swojej górnej części, aby uniknąć efektu oślepiania, gdy słońce jest nisko nad horyzontem.

Lamelki skrzydła bramy nie stykają się ze sobą podczas przesuwania, przez co nie ulegają zużyciu, a praca bramy jest bardzo cicha. Nawet przy najcięższych

obciążeniach przemysłowych bramy EFA-SST® Premium mogą bez problemu wykonać 250 tys. cykli rocznie.

Ze skanerem EFASCAN

W zakładzie zamontowano po jednej bramie EFA-STR® L i EFA-SRT® FR – służą jako przegrody pomiędzy magazynem i warsztatem oraz wyjściem ewakuacyjnym. Wszystkie bramy są wyposażone w opatentowany skaner laserowy EFA-SCAN®, który spełnia zadanie nadajnika impulsów i systemu zabezpieczającego lepiej, niż jakakolwiek inna technologia obecna na rynku. Skaner produkcji firmy EFAFLEX rejestruje obszar przed bramą – wykrywa ruch pojazdów,



Jeżeli skaner laserowy wysśle polecenie otwarcia jednej z 30 bram, w ciągu sekundy droga do warsztatu zostanie otwarta dla floty autobusów

EFA-SCAN® jest jednym z niewielu skanerów laserowych nadających się również do montażu zewnętrznego.

Jeżeli skaner laserowy wysśle polecenie otwarcia jednej z 30 bram, w ciągu

nocześnie. Do zajezdni zjeżdża około 600 kierowców. Autobusy elektryczne ładują się w nocy. Hochbahn posiada własną stację transformatorową, podłączoną do miejskiej sieci zasilającej. Przekształca on w celu ładowania autobusów napięcie 110 kV na 20 kV. Łączna moc załączalna wynosi 25 MW, co odpowiada zapotrzebowaniu średniej wielkości miasta, liczącego ok. 40 tys. mieszkańców. Firma Hochbahn zainwestowała w wyposażenie placówki 73 miliony euro (część kwoty otrzymała jako państwowe dofinansowanie). Można tutaj przeprowadzać przeglądy i ładowanie 240 pojazdów. W tym roku flotę pojazdów elektrycznych wzbogaci dodatkowo 26 jednostek, w roku następnym – kolejnych 30. Kosztują one około dwóch razy więcej od autobusów z silnikami spalinowymi. Do 2030 r. Hochbahn zastąpi ostatni autobus spalinowy pojazdem, który nie będzie generował szkodliwych emisji. |

EFAFLEX, jako pierwszy na świecie producent bram przemysłowych, oferuje lamelki izolacyjne EFA-THERM®, posiadające seryjną separację termiczną (przeznaczoną do bram EFA-SST®).

Zapewnia to izolację cieplną na poziomie pomiędzy 0,66 a 1,52 W/m²K, w zależności od rozmiaru bramy.

a dzięki inteligentnemu rozpoznawaniu kierunków jest bardziej niezawodny od innych urządzeń zabezpieczających tego typu. Skomplikowane algorytmy programowe zapobiegają otwieraniu bramy w przypadku deszczu, śniegu i silnego nasłonecznienia z zewnątrz. Dzięki temu

sekundy droga do warsztatu (z 14 kanałami i najnowocześniejszymi stanowiskami prac dachowych) zostanie otwarta dla floty autobusów. W hali przeglądów i napraw oraz w lakierni i myjni (zasilanej ekologicznie pozyskiwaną deszczówką), znajduje się nawet 30 pracowników jed-

AUTONOMICZNY ROBOT MIR 500

Firma FM Logistic, w ramach wspólnej inwestycji z klientem, wdrożyła autonomicznego robota Mobile Industrial Robots, który usprawni procesy magazynowe na platformie logistycznej w Jarostach.

Technologia ta może być dowolnie konfigurowana i stosowana przy codziennych operacjach magazynowych, a odciąża ona pracowników z czynności nieproduktywnych, poprawia bezpieczeństwo pracy i optymalizuje koszty magazynowe. W tym wypadku robot będzie współpracował z pracownikami magazynowymi przy transporcie palet i innych ładunków do wagi 500 kg.

Technologia Mobile Industry Robots jest sporo tańsza w użytkowaniu niż konkurencyjny koncept wózków samojezdnych AGV.

MIR 500 z łatwością omija przeszkody, jest elastyczny w stosowaniu i nie wymaga długich i pracochłonnych konfiguracji. Dzięki tworzonej przez robota mapie przestrzeni i wykorzystaniu sztucznej inteligencji, autonomiczne roboty mobilne bez pomocy człowieka potrafią nawigować i wybrać najdogodniejszą trasę przed rozpoczęciem jazdy. Wdrożenie realizowane w Centrum Dystrybucyjnym IKEA w Jarostach polega na wkomponowaniu autonomicznego robota wożącego puste palety w strumień wewnętrznych przepływów towarów. Maszyna



będzie pracowała samodzielnie. Obecnie firma przeprowadza szkolenia pracowników magazynowych i osób, które będą nadzorować robota, a w ciągu kilku tygodni MIR 500 ma pracować już w pełni samodzielnie 24/24 i 7/7.

To już kolejne wdrożenie tego typu robota w FM Logistic realizowane wspólnie z dostawcami firmą ASTOR i ABZ Automatyka. W ubiegłym roku mniejszy model MIR 200 rozpoczął pracę na platformie logistycznej we Mszczonowie, gdzie wspiera operacje co-packingowe. |



Coraz więcej przedsiębiorstw dostrzega korzyści z rozwiązań ekologicznych. Ich wdrażaniem są zainteresowane przede wszystkim firmy zdecydowane na wynajem długoterminowy oraz takie, które w swojej działalności kierują się ideą zrównoważonego rozwoju

Fot. Kuehne+Nagel

KONTYNUACJA ZESZŁOROCZNYCH TRENDÓW

Skracanie i dywersyfikacja łańcucha dostaw, wzrost zainteresowania najmem krótkoterminowym, a także inwestycje w magazyny i procesy ostatniej mili oraz nowoczesne technologie umożliwiające redukcję kosztów i zwiększenie efektywności pracy to główne tendencje, jakie mogliśmy zaobserwować w logistyce w 2020 r.

Patrząc na polski rynek powierzchni magazynowych okiem dewelopera i inwestora, uważam że rok 2021 przyniesie kontynuację tych trendów, choć wiele będzie zależało od tego, jak szybko gospodarka zacznie powracać na właściwe tory.

Elastyczność najmu

Rok 2020 przyniósł zdecydowanie więcej zapytań o możliwość najmu krótkoterminowego. Z jednej strony to wynik niepewności gospodarczej. Z drugiej, wiele firm zaczęło poszukiwać dodatkowej powierzchni w związku z dynamicznym rozwojem kanału e-commerce lub koniecznością przechowywania towaru, którego nie mogły sprzedać w sklepach stacjonarnych. Spodziewam się, że ta tendencja będzie się jeszcze utrzymywać w tym roku, dopóki sytuacja ekonomiczna nie ulegnie stabilizacji.

Z czasem powinniśmy obserwować powrót do dłuższych okresów najmu.

Popyt na magazyny ostatniej mili...

Pandemia i związany z nią rozwój e-commerce spowodowały też zwiększony popyt na magazyny zlokalizowane w dużych aglomeracjach i na ich obrzeżach.

Pandemia i związany z nią rozwój e-commerce spowodowały zwiększony popyt na magazyny zlokalizowane w dużych aglomeracjach i na ich obrzeżach. Tego typu obiekty to bardzo ważny element logistyki ostatniej mili.

Ważnym elementem logistyki ostatniej mili, która ma coraz większe znaczenie w uzyska-

niu przewagi konkurencyjnej. Odpowiednia organizacja procesów na ostatnim etapie łańcucha dostaw pozwala zoptymalizować koszty i wyjść naprzeciw potrzebom klientów, którzy oczekują, że ich zamówienia będą doręczane szybko i możliwie bez dodatkowych opłat za transport. Ten trend z pewnością utrzyma się w 2021 r. ze względu na oczekiwany dalszy rozwój e-commerce. Część konsumentów przyzwyczała się już do zakupów online. Takie osoby będą z pewnością rzadziej odwiedzać sklepy stacjonarne.

...i obiekty BTS

Dużą popularnością w 2020 r. cieszyły się także centra logistyczne położone wzdłuż głównych dróg, poza obszarami administracyjnymi miast. Z reguły są to wielkopowierzchniowe obiekty BTS, dopasowane do potrzeb najemców, zlokalizowane w miejscach strategicznych względem ich sieci dystrybucji. Popyt na tego typu magazyny w najbliższym czasie na pewno nie osłabnie, zwłaszcza że Polska, ze względu na swoje centralne położenie, rozwijając się infrastrukturę drogową oraz relatywnie płaskie ukształtowanie terenu, pozostaje bar-

dzo atrakcyjnym rynkiem do rozwoju bazy logistycznej dla rodzimych i zagranicznych przedsiębiorstw. Nowe inwestycje plano-

wane są przede wszystkim w zachodniej części kraju, a także w rejonie największych aglomeracji. Coraz większe zainteresowa-

nie budzi wschód, np. okolice Lublina, Rzeszowa, Białegostoku czy Olsztyna.



Bartłomiej Sutkowski

nie budzi wschód, np. okolice Lublina, Rzeszowa, Białegostoku czy Olsztyna. takie jak automatyczna kontrola dostępu do obiektów logistycznych, systemy zdalnego zarządzania i monitoringu stanu nierucho-

długoterminowy oraz takie, które w swojej działalności kierują się ideą zrównoważonego rozwoju. W przypadku obiektów BTS zielone technologie są uwzględniane już na etapie planowania inwestycji. Oświetlenie LED połączone z inteligentnymi strefowymi systemami sterowania światłem w oparciu o czujniki ruchu oraz natężenia światła dziennego, panele fotowoltaiczne, energooszczędne instalacje klimatyzacyjno-wentylacyjne z rekuperatorami, pompy ciepła, zbiorniki na deszczówkę – to kilka przykładów rozwiązań stosowanych w magazynach. Do tego warto dodać automatyczne pojazdy z wysoce wydajnymi silnikami elektrycznymi czy roboty, które odzyskują część wykorzystywanej energii. Myślę, że w 2021 r. możemy spodziewać się szerszego zastosowania odnawialnych źródeł energii oraz rozwiązań

Fot. DB Schenker



Przykładem nowoczesnych rozwiązań stosowanych w logistyce mogą być urządzenia przyspieszające kompletację towarów, takie jak inteligentne okulary czy rękawice do skanowania produktów

Rozwój nowoczesnych technologii

W czasie pandemii zdecydowanie wzrosła rola innowacyjnych rozwiązań, zarówno z zakresu *proptech*, jak i w obszarze digitalizacji, automatyzacji oraz robotyzacji procesów w łańcuchu dostaw. Nowoczesne technologie umożliwiają redukcję kosztów, wzrost efektywności transportów i pracy magazynów, zwiększenie bezpieczeństwa oraz ograniczenie wpływu na środowisko. Ponadto automatyzacja i robotyzacja przychodzą też z pomocą tam, gdzie trudniej o dostępność pracowników.

Przykładem nowoczesnych rozwiązań stosowanych w logistyce mogą być urządzenia przyspieszające kompletację towarów, takie jak inteligentne okulary czy rękawice do skanowania produktów, a także drukarki 3D, samojezdne roboty przemieszczające się pomiędzy regałami, samojezdne platformy do składowania palet na wyższych kondygnacjach regałów oraz system AutoStore. Niektóre firmy inwestują w całkowicie zautomatyzowane magazyny. Dodatkowo na znaczeniu zyskały technologie bezdotykowe oraz te umożliwiające ograniczenie fizycznych spotkań,

mości, a także aplikacje mobilne oferujące potencjalnym najemcom wirtualny spacer po obiekcie. W przyszłości możemy spodziewać się ich dalszej popularyzacji.

Logistyka bardziej zielona

W ubiegłym roku zaobserwowaliśmy też, że coraz więcej przedsiębiorstw dostrzega korzyści z rozwiązań ekologicznych. Ich wdrażaniem są zainteresowane przede wszystkim firmy zdecydowane na wynajem



W czasie pandemii zdecydowanie wzrosła rola innowacyjnych rozwiązań, zarówno z zakresu proptech, jak i w obszarze digitalizacji, automatyzacji oraz robotyzacji procesów w łańcuchu dostaw

Fot. Streamline

Dużą popularnością w 2020 r. cieszyły się centra logistyczne położone wzdłuż głównych dróg, poza obszarami administracyjnymi miast. Z reguły są to wielkopowierzchniowe obiekty BTS, dopasowane do potrzeb najemców.

z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego, a także dalszego rozwoju technologii umożliwiających oszczędność mediów oraz redukcję emisji zanieczyszczeń. |

Bartłomiej Sutkowski, Manager, Investment Management, Hines Polska Sp. z o.o.



Podaż magazynów miejskich w Polsce wynosi około 1,6 mln m², co stanowi blisko 7,5% całkowitej komercyjnej powierzchni logistycznej i przemysłowej w Polsce

Fot. Segro

MAGAZYNY WKRAČAZAJĄ DO MIAST

Rozwój e-commerce i przyspieszający proces urbanizacji przekładają się na rosnące zasoby magazynów miejskich w Polsce. Ich podaż to około 1,6 mln m² z perspektywą wzrostu.

W ciągu dekady zasoby magazynowe w Polsce urosły ponad trzykrotnie – z 6,3 mln m² pod koniec 2010 r. do prawie 21 mln m² w 2020. Ten dynamicznie rozwijający się sektor nieruchomości wykazuje oznaki dojrzałości. Świadczą o tym m.in. nowe formaty pojawiające się szczególnie w największych aglomeracjach, jak segment ma-

projektowana jako standardowe obiekty typu big-box, które niekoniecznie są bezpośrednio związane z obsługą logistyczną miasta. Jednak zasoby magazynowe w granicach miast obejmują również szereg alternatywnych formatów typu mixed-use z dominującą funkcją magazynową. Dlatego też, w celu trafnej klasyfikacji, uwzględnić należy nie tylko

bardziej złożonych łańcuchów logistycznych, obsługując w wybranym mieście dostawy tzw. ostatniej mili. Znajduje to odzwierciedlenie w mniejszych rozmiarach pojedynczych modułów. Dla przykładu, w Warszawie średnia wielkość nowych transakcji od 2018 r. wynosiła ok. 2 tys. m², w porównaniu do 6 tys. m² w lokalizacjach podmiejskich – dodaje Maciej Kotowski, analityk rynku, JLL.

Inne cechy miejskiego magazynu to zdecydowanie większy udział nowoczesnej powierzchni biurowej (do 20-30% GLA), dedykowane miejsca parkingowe, a także coraz powszechniej stosowane rozwiązania z obszaru zrównoważonego rozwoju i placemakingu.

Równoległe z ogromnym wzrostem liczby paczek do dostarczenia, firmy kurierskie coraz częściej preferują wynajem powierzchni magazynowej. A na rozwój tego segmentu rynku nadal będą pracować zmieniające się potrzeby zakupowe polskich konsumentów.

gazynów miejskich, który JLL i SEGRO wspólnie analizują w raporcie „Logistics Avenue: logistyka miejska w Polsce”.

Zdaniem Bożeny Krawczyk, dyrektor inwestycyjnej SEGRO na Europę Centralną, magazyny miejskie cieszą się w Polsce coraz większym zainteresowaniem ze strony klientów. Ostatnie lata przyniosły zdecydowany wzrost nowych inwestycji w tym formacie, zaś w portfelu SEGRO takie projekty stanowią aż 67% całkowitej wartości. Rozwój logistyki miejskiej to efekt m.in. rosnącej populacji w aglomeracjach, rozwoju branży e-commerce i trendu same day delivery oraz transformacji łańcuchów dostaw.

Magazyny miejskie, czyli jakie?

Miejskie zasoby logistyczne są z założenia zlokalizowane w granicach miast. Jednak nie jest to w pełni wyczerpująca definicja. – Do niedawna większość magazynów miejskich w Polsce była

kryteria geograficzne, ale także funkcjonalne i techniczne – tłumaczy Tomasz Mika, dyrektor Działu Powierzchni Magazynowych, JLL. Ważne zatem są rodzaje operacji wykonywanych w takich maga-

Rynek logistyki miejskiej coraz bardziej wyrafinowany

Na rozwój tego segmentu rynku nadal będą też pracować zmieniające się

W KIERUNKU EUROPY ZACHODNIEJ



Waldemar Witczak, dyrektor regionalny SEGRO

Przewiduje się, że struktura popytu na obiekty miejskie w Polsce będzie powoli przekształcać się w kierunku tej obserwowanej w Europie Zachodniej, gdzie magazyny tego typu przyciągają start-upy, firmy skupione na nowych technologiach, centra danych i niszowych producentów, a także operatorów laboratoriów badawczo-rozwojowych. To sprawi, że segment nieruchomości magazynowych położonych w obrębach miast stanie się jeszcze bardziej zróżnicowany i wyrafinowany.

zynach, które zwykle są wykorzystywane do sortowania i dystrybucji.

– W wielu przypadkach, zwłaszcza w odniesieniu do największych sieci handlowych, miejska przestrzeń magazynowa stanowi uzupełnienie znaczne

potrzeby zakupowe polskich konsumentów. A obecnie, zdaniem Waldemara Witczaka, dyrektora regionalnego SEGRO, rynek logistyki miejskiej jest zdominowany przez najemców z sektorów logistyki, sprzedaży detalicznej i branż

pokrewnych, takich jak FMCG, żywność i elektronika. Niemniej jednak, firmy produkcyjne, starając się korzystać z bliskości obszarów miejskich i szerszego dostępu do wykwalifikowanej siły roboczej, również generują znaczącą część popytu.

Rosnąca siła nabywcy i wzrost handlu online napędzają popyt ze strony firm kurierskich. Wcześniej model ich ekspansji polegał głównie na budowie własnych obiektów w celu wypełniania luk w globalnych łańcuchach dostaw. Dziś, równoległe z ogromnym wzrostem lic-

E-COMMERCE GŁÓWNYM MOTOREM NAPĘDOWYM



Bożena Krawczyk,
dyrektorka inwestycyjna SEGRO na Europę Centralną

Rosnący wolumen sprzedaży internetowej w Polsce, który dodatkowo przyspieszył w związku z pandemią, stanie się z pewnością głównym motorem napędowym nowego popytu na obiekty typu last-mile oraz aktywności deweloperów, tym bardziej, że już teraz sektor mierzy się z niewystarczającą podażą produktu. Dotyczy to zarówno cross-docków, małych hubów kurierskich, jak i nowych formatów mixed-use, które objąć mogą też stare budynki przemysłowe, handlowe i biurowe w centrach miast.

W celu trafnej klasyfikacji, uwzględnić należy nie tylko kryteria geograficzne, ale także funkcjonalne i techniczne. Ważne zatem są rodzaje operacji wykonywanych w takich magazynach, które zwykle są wykorzystywane do sortowania i dystrybucji.

wielkości aglomeracji, historycznemu rozwojowi i przemysłowemu charakterowi miasta.

– Rynek logistyki miejskiej ma duży potencjał wzrostu. W budowie jest kolejne 1,8 mln m² powierzchni logistyczno-magazynowej, z czego 80% w największych aglomeracjach i wokół nich, a ponad 25% wewnątrz miast. W Warszawie 26% realizowanej powierzchni przypada na granice administracyjne stolicy – dodaje Tomasz Mika.

Pustostany i czynsze

Historycznie wskaźnik pustostanów w parkach zaliczanych do logistyki miejskiej podlegał znacznym zmianom – od 0% do 22%, co można tłumaczyć stosunkowo niewielką podażą (bazą). Jednak całkowita powierzchnia niewynajęta rzadko przekraczała 200 tys. m². Przykładowo, w grudniu 2020 r. wynosiła ona 230 tys. m², co stanowiło około 9% zasobów.

Natomiast wysokość czynszu zależy nie tylko od samej lokalizacji, ale także od warunków najmu, standardu techniczne-

W Warszawie średnia wielkość nowych transakcji od 2018 r. wyniosła ok. 2 tys. m², w porównaniu do 6 tys. m² w lokalizacjach podmiejskich



Fot. Panattoni

by paczek do dostarczenia, firmy te coraz częściej preferują wynajem powierzchni magazynowej. A na rozwój tego segmentu rynku nadal będą też pracować zmieniające się potrzeby zakupowe polskich konsumentów.

riarskie. Projekty różnią się wielkością, kształtem, specyfikacją techniczną itd.

Największy (40%) udział miejskich magazynów ma Warszawa. Drugie

Rynek dopiero się rozkręca

Podaż magazynów miejskich w Polsce wynosi około 1,6 mln m², co stanowi blisko 7,5% całkowitej komercyjnej powierzchni logistycznej i przemysłowej w Polsce. Co ciekawe, większość, bo aż 70% podaży zlokalizowanej w miastach to nadal standardowe magazyny typu big-box. Znaczącą część rynku (ponad 20%) stanowią również obiekty SBU (Small Business Units), czyli budynki oferujące małe moduły biznesowe. Coraz większą popularnością cieszą się też magazyny typu cross-dock, które głównie wykorzystywane są przez firmy ku-

B R A K S Z A B L O N U



Tomasz Puch,
dyrektor Działu Rynków Kapitałowych, JLL

Nie ma jednego uniwersalnego szablonu dla magazynu miejskiego, co dodatkowo utrudnia nowe inwestycje spekulacyjne. Jednak niestabilny popyt w połączeniu z rosnącym zainteresowaniem lokalizacjami miejskimi wśród inwestorów, pozwalają patrzeć w przyszłość z dużą dozą optymizmu. Od 2015 r. magazyny miejskie stanowiły około 11% wartości transakcji w sektorze magazynowym. Natomiast biorąc pod uwagę dynamiczną urbanizację i zmieniające się zachowania konsumenckie, możemy spodziewać się, że ich udział w najbliższych latach będzie rósł.

miejsce zajmuje Górny Śląsk, który zyskuje dzięki rozwiniętej infrastrukturze drogowej w pobliżu głównych obszarów miejskich. Trzecim co do wielkości rynkiem jest Łódź, co można przypisać

go i wielu innych czynników. Najtańsze magazyny zlokalizowane w mieście oferują powierzchnie za 0,5 euro/m²/miesiąc więcej niż najlepsze nieruchomości na przedmieściach. |

Nowy system to także zagrożenia surowymi karami za błaha albo wręcz cudze przewinienia



Fot. Renault

ZMIANA SYSTEMU OPŁAT DROGOWYCH NA KOSZT I RYZYKO PRZEDSIĘBIORCÓW

WYNIKI ANKIETY PRZEPROWADZONEJ PRZEZ ZMPD

Od kilku lat Skarb Państwa naprawia za publiczne pieniądze system poboru opłat drogowych, który nie jest zepsuty. Część kosztów naprawy będą musieli ponieść właściciele ciężarówek, kupując nowe urządzenia pokładowe. Dziś, tuż przed startem nowego systemu, połowa przewoźników nawet nie wie, jakie zmiany nadchodzą.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce podkreśla, że próby zmiany systemu poboru opłat elektronicznych na polskich drogach od początku są chaotyczne. Projekt przechodzi z rąk do rąk – z jednej instytucji państwowej do drugiej – a kalendarz uruchamiania systemu składa się z kolejnych niedotrzymanych terminów. Obecnie wiadomo, że rejestracja ciężarówek ma wystartować w drugiej połowie maja, a miesiąc później nowy system rozpocznie pracę. Informacja o tych terminach nie dotarła jednak do przewoźników. Prawie 60% z nich, pytanych o daty planowanych zmian, odpowiada: nie wiem.

Przewoźnicy wiedzą niewiele

Polska administracja już kilka lat temu przejęła system poboru opłat drogowych, odbierając go prywatnemu operatorowi, firmie Kapsch. Zaplanowano jednocześnie zamianę naziemnego systemu mikrofalowego na technologię wykorzystującą mechanizm geolokalizacji. Przeprowadzo-

no gigantyczną operację, w wyniku której właścicielem systemu została Krajowa Administracja Skarbowa a... ta sama co poprzednio firma Kapsch ma się zajmować obsługą klientów. Przewoźnicy pytani podczas badania prowadzonego przez ZMPD, o to, czy wiedzą, na czym będą polegać wprowadzane zmiany, mają kłopot z odpowiedzią. Prawie 53% z nich nie wie tego.

Ponad 47% deklaruje brak wiedzy na temat nowego systemu poboru opłat drogowych, który ma ruszyć najpóźniej 1 lipca. To

Wprowadzanie nowego systemu opłat drogowych odbywa się chaotycznie i stwarza zagrożenie dla terminowości procesów transportowych. Rejestracja internetowa nie daje gwarancji płynnego przejścia z jednego systemu na drugi.

wynik ankiety ZMPD przeprowadzonej pomiędzy 18 a 22 marca br., a więc trzy i pół miesiąca przed godziną zero. Dla porównania, Niemcy testowali podobny system przez półtora roku, a następnie przesunęli jego wdrożenie o dwa lata, żeby mieć pewność, że wszystko będzie tak, jak trzeba.

Brak wiedzy na temat urządzenia

Ponad 47% przewoźników nie wie też, z jakiego urządzenia będzie mogło korzystać w nowym systemie. Nic dziwnego, tej wiedzy nie posiada także właściciel systemu. Dopuszczanie dostawców nowych urządzeń pokładowych jeszcze się nie zakończyło. Żaden dostawca OBU (urządzeń pokładowych) nie został dopuszczony, co niepokoi biorąc pod uwagę nieodległe terminy wdrażanych zmian.

Zdaniem ZMPD negatywny wydzźwięk ma też zapowiedź, że to przewoźnik będzie musiał zapłacić za nowe urządzenie pokładowe. W Belgii, Austrii czy w Czechach koszty wyposażenia pojazdów ponosi operator. Obowiązek udostępnienia tych urządzeń użytkownikom płatnych dróg przez operatora systemu wynika z przepisów europejskich.

Surowe kary

Nowy system to także zagrożenia surowymi karami za błaha albo wręcz cudze przewinienia. Wjeżdżając na płatny odcinek to kierowca będzie musiał uruchomić urządzenie lokalizacyjne. A przecież każdy wie, jak łatwo o czymś zapomnieć podczas prowadzenia pojazdu. Pomyłki będą kosztowne – kara ma wynosić 1500 zł.

Jeżeli w nowym systemie dojdzie do trwającej więcej niż 15 minut przerwy w działaniu sygnału GPS w wyniku rozłączenia telefonu albo z przyczyn niezależnych do kierowcy, trzeba będzie zjechać z drogi albo przerwać jazdę. Kara 1500 zł. Takie restrykcyjne zasady będą obowiązywać tylko w Polsce. W innych krajach europejskich odpowiedzialność za przesyłanie danych to problem operatora, a nie klienta.

Wprowadzanie nowego systemu opłat drogowych odbywa się, zdaniem ZMPD, chaotycznie i stwarza zagrożenie dla ter-

minowości procesów transportowych. Rejestracja internetowa nie daje gwarancji płynnego przejścia z jednego systemu na drugi. Zastrzeżenia budzi też przerzucanie kosztów urządzeń na przedsiębiorców oraz ryzyko dotkliwych kar za niezawinione przewinienia. |



Dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska Mariusz Piszczek (po lewej) wręcza statuetkę Dealera Roku 2021 Romanowi Gizie (po prawej), dyrektorowi oddziału WW Wanicki Trzciana

JUBILEUSZOWA EDYCJA KONKURSU NA DEALERA ROKU DAF W POLSCE

Pandemia postawiła sieć dealerską DAF w stan gotowości, by wdrażając najwyższej jakości procedury bezpieczeństwa dbać o satysfakcję i komfort klientów w tych wymagających czasach, a przede wszystkim, by stać na straży całości łańcucha dostaw. Z tym większym uznaniem DAF wyłonił tegorocznego zwycięzcę konkursu, którym został rzeszowski oddział firmy Wanicki.

Obecna to już dziesiąta edycja konkursu, w którym dealerzy marki DAF rywalizują o tytuł najlepszego przedstawiciela marki. Ze względu na szczególne okoliczności tegorocznej uroczystości, 25 marca w Trzcianie koło Rzeszowa odbyła się skromna ceremonia przekazania nagród dla Dealera Roku 2021 sieci dealerskiej DAF w Polsce.

Powtórzenie sukcesu z 2019 roku

Dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska Mariusz Piszczek podziękował pracownikom zwycięskiej lokalizacji, wręczając, razem z Piotrem Juchtmannem, managerem ds. rozwoju sieci dealerskiej, statuetkę kierownikowi oddziału Romanowi Gizie, dla którego było to powtórzenie sukcesu z roku 2019.

– Rok 2020 nie oszczędził nikogo – także branży transportowej. Nasi dealerzy również musieli mierzyć się z wyzwaniami, jakie niosły nam Covid i lockdowny. Z drugiej strony to właśnie na barkach

branży transportowej spoczęła jeszcze większa odpowiedzialność za zachowanie ciągłości dostaw oraz wsparcie logistyczne gałęzi gospodarki, a na barkach dealerów zachowanie mobilności firm transportowych. Oznacza to, że dealerzy, mimo wyzwań natury kadrowej czy związanych z zapewnieniem jeszcze większego bezpieczeństwa, musieli pracować bardzo sprawnie i z poświęceniem, by do minimum zredukować nieplanowane przestoje czy dostarczać pojazdy jeszcze szybciej. Dla DAF Trucks Polska w tym roku wybór najlepszego dealera był nie lada wyzwaniem, bo mamy świadomość, że dosłownie każdy z nich zasługuje na słowa uznania i podziękowania. Każdy z nich zasłużył na miano mistrza. Ale procedury są procedurami, a zwycięzca tylko jeden. Kryteria Konkursu na Dealera Roku sieci dealerskiej DAF w Polsce są nakierowane na satysfakcję klienta. Dlatego też nagrodzona trójka to dealerzy, którzy poszli więcej niż o milę dalej w staranności obsługi i zadowoleniu klientów. Fakt, że po raz kolejny na pierwszym stopniu podium pojawił się oddział z Rzeszowa

jest potwierdzeniem tego, że coroczne wybory Dealera Roku nie są przypadkowe – powiedział Mariusz Piszczek.

Nagroda dla całego zespołu

Odbierając nagrodę, podziękował za nią Roman Giza, dyrektor Oddziału Rzeszów Trzciana – Tytuł Dealera Roku 2021 to dla nas podwójna nagroda. Z jednej strony to potwierdzenie tego, że po tytule uzyskanym w roku 2019 nie osiedliśmy na laurach, cały czas utrzymując mistrzowski poziom. Z drugiej strony to oczywiście wyróżnienie za to, że udało nam się zrealizować wszystkie cele, jakie postawiliśmy przed sobą na początku 2020 r., czyli jeszcze przed pandemią. Ponowne zdobycie nagrody było dla nas swego rodzaju misją, w której realizację zaangażował się cały zespół. I mówiąc to mam na myśli naprawdę dosłownie każdą osobę z zespołu. Zarówno jako team, jak i poszczególne jednostki go tworzące, dążyliśmy do tego, aby wszystkie czynności zrealizować poprawnie za pierwszym razem i pozwolić klientom na jak najbardziej wydajną i bezproblemową eksploatację.

Na kolejnych miejscach podium uplasowały się:

- ! na drugim ESA Trucks Polska, oddział Komorniki,
- ! na trzecim – kolejny oddział powiązany z firmą Wanicki – Nedpol Truck Service z Częstochowy.

MG



W wypadku faktoringu istotna jest nie historia firmy badana przez banki, ale jej obecni odbiorcy oraz plany sprzedażowe, bo to kontrahenci spłacają zobowiązanie faktorowi, a nie przedsiębiorca, jak w przypadku kredytu

FAKTORING MNIEJ OBCIĄŻAJĄCY OD KREDYTU

Prowadzenie firmy wymaga kapitału obrotowego. Wielu przedsiębiorców korzysta z zewnętrznego wsparcia kapitałowego, zwłaszcza gdy pojawiają się zatory płatnicze i ryzyko utraty płynności finansowej. Z pomocą przychodzą kredyty bankowe – nie wszyscy jednak chcą brać kolejne zobowiązania albo kredyt jest dla nich po prostu nieosiągalny. Warto wtedy pomyśleć o faktoringu – usłudze, która zapewnia firmom niezbędny kapitał i daje wiele innych możliwości.

Zarówno kredyt jak i faktoring pozwalają pozyskać środki na prowadzenie działalności. Odbywa się to jednak w zupełnie inny sposób. Uzyskanie kredytu to po prostu pożyczanie niezbędnych środków z banku, faktoring z kolei umożliwia przedsiębiorcy przyspieszenie pozyskania należnych mu środków z wystawionych przez niego nieprzeterminowanych faktur z odroczonym terminem płatności. Poniżej omówimy kilka istotnych różnic między tymi sposobami finansowania bieżącej działalności.

Faktoring nie wpływa na bilans firmy

Najważniejszą różnicą pomiędzy tymi produktami finansowymi jest to, że faktoring nie jest zobowiązaniem tak jak kredyt. Środki z faktoringu nie są pożyczone, firma może traktować je jak własne – po prostu dzięki firmie faktoringowej odyskuje wcześniej należne jej płatności od odbiorców. One są również aktywami

przedsiębiorstwa, czyli faktoring jest sposobem wykorzystania aktywa innego niż majątek trwały (nieruchomości i ruchomości), czy obrotowy (zapasy) do uzyskania finansowania (płynności).

Uzyskanie kredytu to pożyczanie niezbędnych środków z banku, natomiast faktoring umożliwia przedsiębiorcy przyspieszenie pozyskania należnych mu środków z wystawionych przez niego nieprzeterminowanych faktur z odroczonym terminem płatności.

Koszt finansowy faktoringu księguje się nie na bilansie, ale jako koszt działalności, co oznacza, że – w przeciwieństwie do kredytów – nie wpływa na zdolność kredytową firmy. Jest więc dobrym rozwiązaniem dla przedsiębiorstw, które dbają o strukturę finansowania własnego i zewnętrznego oraz z różnych powodów nie chcą się zadłużać. Dodatkowo, w ramach faktoringu pełnego, przedsiębiorca może całkowicie zdjąć ze

swoich barków ryzyko niewypłacalności kontrahenta, co też pozytywnie wpływa na wskaźniki finansowe dzięki szybkiej zamianie wszystkich należności na gotówkę. W przypadku kredytu to ryzyko

spoczywa na przedsiębiorcy i to on ponosi koszty niewypłacalności odbiorcy.

Uproszczone formalności w faktoringu

Finansowanie w postaci faktoringu tym też różni się od kredytu bankowego, że w procesie oceny, poprzedzającym podpisaniem umowy faktoringowej, nie stosu-

je się bankowych wskaźników zdolności kredytowej. Firmy faktoringowe, nie zamykają się na przedsiębiorstwa, które mają jakiś poziom zadłużenia, a więc obniżoną zdolność kredytową czy borykają się z przejściowymi problemami płynnościowymi. Istotna bowiem jest nie historia firmy badana przez banki, ale jej obecni odbiorcy oraz plany sprzedażowe, bo to kontrahenci spłacają zobowiązanie faktorowi, a nie przedsiębiorca, jak w przypadku kredytu.

Tym samym faktoring może być też dobrym rozwiązaniem dla firm, które nie istnieją zbyt długo na rynku lub nie posiadają majątku trwałego, wymaganego przez banki jako zabezpieczenie. Często faktory mają też specjalną ofertę dla najmniejszych firm, którym znacznie trudniej pozyskać kredyt w banku. W ofercie Bibby Financial Services dla mikroprzedsiębiorstw procedury są np. jeszcze bardziej uproszczone, nie ma prowizji minimalnej ani stałego okresu obowiązywania umowy.

Po faktoring mogą też sięgać firmy bez problemów z zatorami płatniczymi, ale z długimi okresami płatności, które chcą się po prostu szybciej rozwijać (zwiększać moce produkcyjne, zdobywać nowych klientów) dzięki przyspieszeniu przepływów pieniężnych. Jedną z zalet faktoringu jest bowiem możliwość przeznaczenia pozyskanych z niego środków na dowolne cele – np. na uregulowanie własnych zobowiązań, na zakup surowca, czy na inwestycje – podczas gdy wzięcie kredytu oznacza ściśle określony sposób wydatkowania pieniędzy.

Faktoring restrukturyzacyjny

Warto pamiętać, że z faktoringu mogą skorzystać także firmy w restrukturyzacji, a więc trudnej sytuacji finansowej,



Jedną z zalet faktoringu jest możliwość przeznaczenia pozyskanych środków na dowolne cele, np. na uregulowanie własnych zobowiązań, na zakup surowca, czy na inwestycje. Natomiast wzięcie kredytu oznacza ściśle określony sposób wydatkowania pieniędzy

ze stratami na działalności podstawowej, zaległościami wobec ZUS lub US, dla których kredyt bankowy jest niedostępny. Jeśli jednak mają grono klientów zainteresowanych ich produktami, mogą dostać gotówkę dzięki usłudze faktoringu. Ofertę faktoringu restrukturyzacyjnego

Dodatkowe usługi w faktoringu

Kredyt może być nieco tańszym rozwiązaniem, w przypadku faktoringu otrzymujemy jednak wiele dodatkowych usług.



Faktoring nie jest zobowiązaniem tak jak kredyt. Środki z faktoringu nie są pożyczone, firma może traktować je jak własne

W ramach faktoringu pełnego przedsiębiorca może całkowicie zdjąć ze swoich barków ryzyko niewypłacalności kontrahenta, co też pozytywnie wpływa na wskaźniki finansowe dzięki szybkiej zamianie wszystkich należności na gotówkę.

go, który łączy w sobie elementy finansowania i działań restrukturyzacyjnych, a także ścisłą kontrolę spłat należności od kontrahentów, ma w swojej ofercie Bibby Financial Services. Faktor może przygotować ratalny plan spłat zaległości wobec urzędów państwowych. Spłaty zaległych podatków i świadczeń regulowane są bezpośrednio z zaliczek, z wystawionych faktur. Pomniejszona kwota przekazywana jest na konto firmy, która uzyskuje zastrzyk gotówki i może dalej działać oraz realizować swoje zobowiązania.

Faktor zdejmuje z barków przedsiębiorcy obowiązek pilnowania kontrahentów. Zaraz po przesłaniu faktury do finansowania, przedsiębiorca nie musi pilnować danej wierzytelności. Nie musi też pamiętać o spłaceniu żadnych rat, jak w przypadku kredytu i zapewnieniu na nie odpowiednich środków na koncie bankowym. W ramach faktoringu przedsiębiorca otrzymuje też dodatkowe usługi związane głównie z obsługą współpracy z kontrahentami. To faktor zajmuje się weryfikowaniem kontrahentów, monitorowaniem płatności, procesami księgowo-administracyjnymi czy w ostateczności przeprowadzeniem, procedur windykacyjnych.

Decyzja o zaciągnięciu kredytu lub skorzystaniu z usług faktora powinna być podjęta po przeanalizowaniu wszystkich czynników istotnych dla konkretnej firmy. Warto przy tym pamiętać, że kredyt i faktoring wcale się nie wykluczają, a wręcz mogą wzajemnie się uzupełniać. Firma korzystająca z faktoringu zachowuje swoją zdolność kredytową i tym samym zostawia sobie otwartą furtkę do pozyskania finansowania bankowego w przyszłości. |

*Dominik Łada,
kierownik ds. finansowania biznesu
w Bibby Financial Services*



Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru, lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy

TRANSPORT SAMOCHODÓW. KIEDY PRZEWOŹNIK NIE ODPOWIADA ZA SZKODĘ W ŁADOWANYM AUCIE?

Transport nowych samochodów nie jest skomplikowany. Czasami jednak dochodzi do ich uszkodzenia podczas przewozu lub przy załadunku.

Za szkodę zazwyczaj odpowiada przewoźnik, a odszkodowanie wypłaca zakład ubezpieczeń z jego polisy OCP. Ale czy zawsze?

Pewien niemiecki nadawca zlecił przewoźnikom 1 i 2 przewóz nowych samochodów do zagranicznych odbiorców. Obaj przewoźnicy przyjęli zlecenia i wystali do nadawcy swoje lory. Samochody miały jechać za granicę, zatem odpowiedzialność obu przewoźników wynikała z konwencji CMR. Obowiązek załadunku aut należał do przewoźników, a w zasadzie do ich kierowców. Po załatwieniu niezbędnych formalności, obaj kierowcy – 1 i 2 – praktycznie w tym samym czasie rozpoczęli załadunek aut na lory. W trakcie załadunku, kierowca 1 uderzył ładowanym przez siebie autem w auto ładowane przez kierowcę 2. Kierowca 1 uznał swoją winę i złożył stosowne oświadczenie, a nadawca potwierdził to w swoim protokole.

Kto odpowiada za uszkodzenie obu ładowanych samochodów?

Do przyjęcia aut do przewozu doszło na placu, zatem można postawić wniosek,

że odpowiedzialność za szkody powstałe w czasie ładowania aut na lory ponoszą obaj przewoźnicy (1 i 2) na podstawie art. 17.1 konwencji CMR. Ale, czy faktycznie tak jest?

Niestety nie. Dlaczego nie, skoro obaj przewoźnicy odpowiadają za szkody na tej samej podstawie?

Do szkody doszło w czasie dokonywania załadunku pojazdów w Niemczech. Ocena zakresu odpowiedzialności cywilnej powinna zatem zostać dokonana na gruncie niemieckich przepisów prawa cywilnego (BGB).

Aby odpowiedzieć na to pytanie, należy szczegółowo przeanalizować prawny zakres odpowiedzialności poszczególnych przewoźników.

PRZEWOŹNIK 1.

Przewoźnik 1 zawarł umowę przewozu i zobowiązał się do załadunku przyjmowanych do przewozu samochodów.

Do szkody w przyjętym do przewozu samochodzie doszło w czasie wykonywania czynności załadunku przez jego kierowcę. Ponosi zatem odpowiedzialność na podstawie art. 17 ust. 1 konwencji CMR: – *Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które*

nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Ale konwencja CMR daje przewoźnikowi możliwość zwolnienia się od odpowiedzialności. Podstawę stanowi art. 17 ust. 4 konwencji:

– *Uwzględniając postanowienia artykułu 18, ustępy 2 do 5, przewoźnik jest*

zwolniony od swej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie towaru powstało ze szczególnego niebezpieczeństwa wynikającego z jednej lub kilku następujących przyczyn:

- l użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczką, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- l brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadli-

Nie każda szkoda powstała w czasie wykonywania przewozu, tudzież załadunku towaru, jest mierzona przepisami prawa przewozowego.

wego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;

- l manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę, albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- l naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie,

2. Jeżeli przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej lub kilku przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że ono z nich wynika. Osoba uprawniona może jednak przeprowadzić dowód, że szkoda nie została spowodowana całkowicie lub częściowo jedną z tych przyczyn.

Przewoźnik 1 zobowiązał się do przewozu samochodów, dedykował do tego odpowiedni środek transportu i zobowiązał się do dokonania załadunku samochodu. W opisaney sprawie nie zaistniała więc żadna z przesłanek opisanych w art. 17 ust. 4, zatem przewoźnik nie ma podstaw do zwolnienia się z odpowiedzialności na podstawie art. 18 ust. 2 konwencji CMR.

Istnieje jeszcze jedna przesłanka, która pozwala przewoźnikowi na zwolnienie się od odpowiedzialności za szkodę. Jest ona określona w art. 17 ust. 2 konwencji CMR:

– Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

Jednakże zgodnie z art. 18 ust. 1 konwencji CMR: – Dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodo-

Fot. GEFCO



Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie przez jego kierowcę ładowanego samochodu

które pozwalają na zwolnienie się od odpowiedzialności za szkodę w ładowanym samochodzie.

WNIOSEK

Przewoźnik 1 ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie przez jego kierowcę ładowanego samochodu.

PRZEWOŹNIK 2.

Przewoźnik 2 również zawarł umowę przewozu i zobowiązał się do załadunku przyjmowanych do przewozu samochodów. Do szkody w przyjętym do przewozu samochodzie doszło w czasie wykonywania czynności załadunku przez kierowcę. Jego odpowiedzialność również wynika z art. 17 ust. 1 konwencji CMR. **Czy odpowiedzialność przewoźnika jest taka oczywista?**

Nie. Odpowiedzialność przewoźnika określona w art. 17 ust. 1 konwencji CMR jest bowiem oparta na domniemaniu. Aby określić, czy przewoźnik faktycznie odpowiada za szkodę, należy uwzględnić okoliczności powstania szkody i ocenić, czy nie zaistniały przesłanki, które zwalniają go z odpowiedzialności.

W tym przypadku, analogicznie jak w przypadku Przewoźnika 1, nie zaistniała żadna z przesłanek określonych w art. 17 ust. 4, zatem przewoźnik nie ma podstaw do zwolnienia się z odpowiedzialności na podstawie art. 18 ust. 2 konwencji CMR.



Uszkodzony samochód nie był przedmiotem przewozu dokonywanego przez Przewoźnika 1, zatem jego odpowiedzialność nie będzie wynikała z przepisów konwencji CMR.

Fot. GEFCO

wyiek, normalny ubytek lub działanie robactwa i grzyoni;

- l niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
 - l przewóz żywych zwierząt.
- Zgodnie z art. 18 ust. 2 konwencji CMR:

wane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17, ustęp 2, cięży na przewoźniku.

Zważywszy na okoliczności towarzyszące szkodzi, Przewoźnik 1 nie może się powołać na żadną z przesłanek określonych w art. 17 ust. 2 konwencji CMR,

Biorąc jednak pod uwagę okoliczności powstania szkody, przewoźnik dość łatwo może udowodnić, że do szkody w ładowanym przez niego aucie doszło z winy osoby trzeciej (kierowcy Przewoźnika 1). Wina, a zarazem sprawstwo szkody zostało bowiem potwierdzone stosownym oświadczeniem kierowcy i protokołem sporządzonym przez nadawcę. Zatem śmiało można uznać, że do szkody w samochodzie ładowanym przez kierowcę Przewoźnika 2 doszło wskutek okoliczności, których nie mógł

nie doszło z jego winy, zatem nie ponosi również odpowiedzialności na podstawie przepisów prawa cywilnego.

Kto zatem odpowiada za szkodę w aucie ładowanym przez przewoźnika 2?

Jak wynika z powyższego, Przewoźnik 2 nie odpowiada za szkodę w ładowanym pojeździe. Sprawcą szkody był kierowca Przewoźnika 1, zatem odpowiedzialność

z odpowiedzialności. W tej sytuacji, jego odpowiedzialność należy określić na podstawie przepisów kodeksu cywilnego.

Gdybyśmy rozpatrywali sprawę na podstawie polskich przepisów cywil-

W przypadku tzw. samozatrudnienia, czyli w sytuacji, gdy kierowca wykonuje obowiązek przewozu w związku z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą, a nie na podstawie umowy o pracę, ponosi odpowiedzialność za szkodę na podstawie art. 435 ust. 1 k.c.

Doradztwo transportowe **CDS**
ODSZKODOWANIA

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

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

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

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

Dane kontaktowe:
CDS Kancelaria Brokera, 02-785 Warszawa, ul. Wolińska 10 lok. 53
tel.: 609 204-707, 607 487-800, 607 074-607, 22 392-09-59, 22 392-97-58, fax: 22 449-50-58
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

www.cds-odszkodowania.info

Przewoźnik 2 nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie samochodu ładowanego przez jego kierowcę na podstawie konwencji CMR. Do szkody nie doszło z jego winy, zatem nie ponosi również odpowiedzialności na podstawie przepisów prawa cywilnego



Fot. GEPCO

on uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

To zaś stanowi skuteczną przesłankę zwalniającą przewoźnika od odpowiedzialności na podstawie art. 17 ust. 2 konwencji CMR:

– Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

WNIOSEK

Przewoźnik 2 nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie samochodu ładowanego przez jego kierowcę na podstawie konwencji CMR. Do szkody

ponosi Przewoźnik 1. Ale na jakiej podstawie?

Uszkodzony samochód nie był przedmiotem przewozu dokonywanego przez Przewoźnika 1, zatem jego odpowiedzialność nie będzie wynikała z przepi-

nych, w grę wchodziłyby przepisy określone w art. 436 ust. 1 i 2 k.c.:

Art. 436. Odpowiedzialność posiadacza pojazdu – zasada ryzyka

§ 1. Odpowiedzialność przewidzianą w artykule poprzedzającym ponosi również samoistny posiadacz mechanicznego środka komunikacji poruszanego za pomocą sił przyrody. Jednakże gdy posiadacz samoistny oddał środek komunikacji w posiadanie zależne, odpowiedzialność ponosi posiadacz zależny.

§ 2. W razie zderzenia się mechanicznych środków komunikacji poruszanych za pomocą sił przyrody wymienione osoby mogą wzajemnie żądać naprawienia poniesionych szkód tylko na zasadach ogólnych. (...).

lub art. 435 ust. 1 k.c.:

Art. 435. Odpowiedzialność osób prowadzących przedsiębiorstwo – zasada ryzyka

§ 1. Prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na

Odpowiedzialność przewoźnika określona w art. 17 ust. 1 konwencji CMR jest oparta na domniemaniu. Aby określić, czy przewoźnik faktycznie odpowiada za szkodę, należy uwzględnić okoliczności jej powstania i ocenić, czy nie zaistniały przesłanki, które zwalniają go z odpowiedzialności.

sów konwencji CMR. Nie oznacza to, że Przewoźnik 1 w ogóle będzie zwolniony

osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub

zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności.

Mechanicznym środkiem komunikacji poruszającym za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 436 ust. 1 k.c. jest środek komunikacji posiadający własny napęd mechaniczny, poruszający się za pomocą sił przyrody i służący celom komunikacyjnym. Odpowiedzialność

daraus entstehenden Schadens verpflichtet,

co w polskim przekładzie może oznaczać:

§ 823 Obowiązek odszkodowania

(1) Każdy, kto umyślnie lub w wyniku zaniedbania narusza życie, ciało, zdrowie, wolność, własność lub jakiegokolwiek inne prawa innej osoby, jest obowiązany do naprawienia szkody drugiej osobie.

Cytowany § 823 ust. 1 BGB bardziej pasuje do polskiego art. 415 k.c. (odpo-

W przypadku tzw. samozatrudnienia, czyli w sytuacji, gdy kierowca wykonuje obowiązek przewozu w związku z prowadzoną przez siebie działalnością gospodarczą, a nie na podstawie umowy o pracę, ponosi odpowiedzialność za szkodę na podstawie art. 435 ust. 1 k.c.

Zważywszy jednak na wzajemne relacje pomiędzy Przewoźnikiem 1 i kierowcą-przewoźnikiem oraz na to, że do prowadzonej działalności wykorzystuje pojazd Przewoźnika 1, sąd może uznać, że kierowca działał w imieniu i na rzecz przewoźnika, który ponosi za niego odpowiedzialność. W takim przypadku odpowiedzialność za szkodę może zostać przypisana Przewoźnikowi 1. Taka orientacja pojawiała się już w wyrokach niemieckich sądów.

PODSUMOWANIE

W opisanym przypadku doszło do dość rzadkiego zdarzenia i zapewne rozkład odpowiedzialności będzie dla wielu nowością. To potwierdza, że nie każda szkoda powstała w czasie wykonywania przewozu, tudzież załadunku towaru, jest mierzona przepisami prawa przewozowego. Zdziwionym radzę szerzej patrzeć na szkody niż przez pryzmat przewozowy i dla pełnego zabezpieczenia swoich interesów sięgać również po ubezpieczenie OC, które chroni

CDS KANCELARIA BROKERSKA



Jerzy Różyk, szef zespołu, broker

Ponad 34 lata w branży ubezpieczeniowej, w tym 19 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie diagnostyki ryzyka, szkód i ubezpieczeń i transportowych. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe międzynarodowe oraz obowiązujące w krajach Unii Europejskiej. Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: określania prawnej odpowiedzialności wynikającej z zawieranych umów przewozu, prowadzenia nadzoru nad postępowaniami reklamacyjnymi związanymi ze szkodami transportowymi oraz tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów. Autor ponad 100 artykułów z zakresu prawa przewozowego, ryzyka i ubezpieczeń transportowych. Wykładowca i prelegent na wielu konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych.

Przewoźnika 1 mogłaby być określona na tej podstawie, gdyby pojazd, który był „sprawcą” szkody, był przez niego wykorzystany przy wykonywaniu jego działalności gospodarczej. Pojazd ten stanowił jedynie przedmiot załadunku i przewozu i nie spełniał przesłanek pozwalających na zastosowanie art. 436 ust. 1 k.c. Przewoźnik 1 odpowiada za szkodę wyrządzoną w ramach swojego przedsiębiorstwa jako całości, zatem w opisanym przypadku, podstawą jego odpowiedzialności za powstałą szkodę będzie art. 435 k.c.

Odpowiedzialność na gruncie przepisów obowiązujących w Niemczech

Jak wskazano na wstępie, do szkody doszło w czasie dokonywania załadunku pojazdów w Niemczech. Ocena zakresu odpowiedzialności cywilnej powinna zatem zostać dokonana na gruncie niemieckich przepisów prawa cywilnego (BGB). Najbardziej pasującym odpowiednikiem polskiego art. 435 ust. 1 k.c. będzie tutaj § 823 ust. 1 niemieckiego BGB:

§ 823 Schadensersatzpflicht

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des

wiedzialność *ex delicto* – zasada winy), jednakże z braku lepszego odpowiednika, literatura kojarzy go z art. 435 ust. 1 polskiego kodeksu cywilnego. Niezależ-



Przewoźnik 1 odpowiada za szkodę wyrządzoną w ramach swojego przedsiębiorstwa jako całości, zatem w opisanym przypadku, podstawą jego odpowiedzialności za powstałą szkodę będzie art. 435 k.c.

nie od tego, według niemieckich przepisów, odpowiedzialność za szkodę również spoczywa na Przewoźniku 1.

Czy możliwa jest odpowiedzialność kierowcy Przewoźnika 1?

Tak, jeżeli kierowca nie jest zatrudniony u Przewoźnika 1 na umowę o pracę.

odpowiedzialność cywilną wynikającą z prowadzenia szerzej pojętej działalności gospodarczej. |

Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info



Fot. Volvo

Jeżeli spedytor udowodni, że zawarł umowę spedycji, może występować przed sądem polskim z powództwem o ustalenie istnienia umowy spedycji

SPOSOBY OBRONY PRZEWOŹNIKA LUB SPEDYTORA W PRZYPADKU POWSTANIA SZKODY W MIĘDZYNARODOWYM TRANSPORCIE DROGOWYM

Często zdarza się, że przesyłka ulega w trakcie przewozu zniszczeniu lub uszkodzeniu. W konsekwencji może zdarzyć się, że to spedytor bądź też przewoźnik będzie odpowiedzialny za powstałą szkodę.

Problem pojawia się jednak wówczas, gdy postępowanie sądowe – zgodnie z działaniami poszkodowanego – ma toczyć się w innym kraju niż teren Rzeczypospolitej Polskiej. Są jednak sposoby, aby temu zaradzić.

Dlaczego warto prowadzić spór sądowy na terenie Polski?

Prowadzenie procesu na terenie własnego kraju wiąże się oczywiście z mniejszymi kosztami. Co więcej, w innych krajach interpretacja Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (dalej jako: Konwencja) znacząco się różni. Nie wspominając już o tym, że każdy kraj posiada również swoją odmienną regulację, która również może w danej sprawie znaleźć zastosowanie.

Często jednak zdarza się tak, że przewoźnik lub spedytor nie podejmuje żadnych działań, czekając na reakcję drugiej strony. Niestety, taki sposób obrony prowadzi najczęściej do tego, że musi on brać udział w postępowaniu sądowym zainicjowanym przez poszkodowanego w jego kraju.

Co zatem może zrobić przewoźnik bądź spedytor, aby wyprzedzić działania drugiej strony i jednocześnie spowodować, że postępowanie sądowe będzie się toczyło na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej?

Postępowanie o ustalenie istnienia umowy spedycji

Pierwszym sposobem jest doprowadzenie do wszczęcia postępowania o ustalenie istnienia umowy spedycji.

Porównując regulacje zawarte w Konwencji oraz w prawie polskim, należy zdecy-

dytor jest odpowiedzialny za przewoźników i dalszych spedytorów, którymi posługuje się przy wykonaniu zlecenia, chyba że nie ponosi winy w wyborze. Jeżeli zatem spedytor wykaże, że dolożył należytej staranności przy wyborze przewoźników i dalszych spedytorów (tzn. powierzył wykonanie usługi takim przewoźnikom i dalszym spedytorom, którzy z uwagi na reprezentowany przez nich profesjonalizm, posiadane referencje świadczące o jakości świadczonych przez nich usług, informacje o ich ubezpieczeniu itp. zastugiwali na zaufanie), to wówczas jest wolny od odpowiedzialności. Natomiast, zgodnie z Konwencją przewoźnik nie może powoływać się

Prowadzenie procesu na terenie własnego kraju wiąże się z mniejszymi kosztami. Co więcej, w innych krajach interpretacja Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. znacząco się różni.

dowanie opowiedzieć się za korzystniejszym uregulowaniem sytuacji spedytora w regulacji krajowej. Zgodnie z polskim prawem, spe-

dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub

pracowników osoby, u której pojazd wynajął. Oznacza to, że nawet jeżeli przewoźnik wykaże, że dochował należytej staranności przy wyborze przewoźników i dalszych spedytorów, to dalej jest odpowiedzialny za powstałą szkodę.

Chmura i Partnerzy

RADCOWIE PRAWNI S.P.

KANCELARIA
CHMURA I PARTNERZY
RADCOWIE PRAWNI S.P.

Jest zespołem wysoko wykwalifikowanych, zaangażowanych prawników wyróżniających się doświadczeniem, specjalizujących się w kompleksowej obsłudze prawnej przedsiębiorców, ze szczególnym uwzględnieniem podmiotów działających w branży TSL. Wieloletnie doświadczenie zawodowe, połączone z wiedzą merytoryczną, gwarantuje klientom kancelarii ochronę ich interesów na każdym etapie realizacji ich celów biznesowych.

Co więcej, w orzecznictwie sądów europejskich powszechnie przyjmuje się, że Konwencja nie znajduje zastosowania do umowy spedycji. Zatem, spedytor może oczywiście

już niżej wybrany zgodnie przez strony tej umowy.

Postępowanie o ustalenie braku lub ograniczenia odpowiedzialności z Konwencji

Co jednak w przypadku, gdy brzmienie zawartej umowy nie budzi wątpliwości i oczywistym jest, że zastosowanie znajdują przepisy Konwencji? W takiej sytuacji również możliwe jest doprowadzenie do rozpoznania sprawy przez polski sąd, wnosząc powództwo o ustalenie braku odpowiedzialności z Konwencji lub powództwo o ograniczenie odpowiedzialności z Konwencji.

Zgodnie z przepisami Konwencji, powód może wnosić sprawę do (1) sądów umawiających się krajów, określonych przez strony w drodze wspólnego porozumienia, a ponadto do (2) sądów kraju, na którego obszarze pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz albo (3) znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy i nie może wnosić sprawy do innych sądów.

O ile orzecznictwo europejskie skłania się ku pogładowi, że strony mogą dowolnie wybrać sąd spośród miejsc wymienionych w punktach (1) – (3) powyżej, o tyle sądy polskie stoją na stanowisku, że w przypadku, gdy strony w umowie określą sąd właściwy do rozpozna-



Małgorzata Duś

zainicjowane. Natomiast, zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, takie powództwo jest uznawane za powództwo w tej samej sprawie, co powództwo o odszkodowanie wytoczone przewoźnikowi.

Postępowanie przeciwko podwykonawcy lub ubezpieczycielowi

Czasami jednak zdarza się, że przewoźnik bądź spedytor nie jest w stanie doprowadzić do wszczęcia wyżej wymienionych postępowań w swoim kraju. Wówczas można spróbować skierować pozew wobec podwykonawcy lub ubezpieczyciela spedytora



Fot. DKV



Zgodnie z Konwencją, przewoźnik nie może powoływać się na zwolnienia od odpowiedzialności, ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął

próbować to wykazywać w odpowiedzi na złożony pozew przez drugą stronę, jednak wówczas będzie zmuszony do uczestniczenia w postępowaniu prowadzonym poza granicami kraju. Natomiast, jeżeli spedytor udowodni, że zawarł umowę spedycji, może występować przed sądem polskim z powództwem o ustalenie istnienia umowy spedycji.

W każdym jednak przypadku należy zweryfikować treść zawartej umowy, ponieważ może się okazać, że zawarta została umowa prorogacyjna, tj. umowa, która wyłącza możliwość prowadzenia postępowania sądowego w innym kra-

nie sprawy, nie można już rozważać miejsc wymienionych w punktach (2) i (3) powyżej.

Jak z powyższego wynika, w przypadku gdy zastosowanie w sprawie znajdują przepisy Konwencji, można doprowadzić do ustalenia właściwości sądu polskiego. Na podstawie polskich przepisów można w takiej sytuacji wnieść pozew o ustalenie, że przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę lub też, że jego odpowiedzialność jest ograniczona do danej kwoty. W takiej sytuacji, mając na uwadze przepisy Konwencji, zakazane będzie wszczęcie ponownego postępowania w innym kraju w tej samej sprawie, w której postępowanie zostało już

bądź przewoźnika. Przewoźnik lub spedytor będzie w takim postępowaniu domagał się odszkodowania lub ustalenia istnienia odpowiedzialności za szkodę po stronie podwykonawcy lub ubezpieczyciela spedytora bądź przewoźnika. |

Małgorzata Duś, adwokat

Chmura i Partnerzy

RADCOWIE PRAWNI S.P.



Fot. Pixabay

Faktura proforma to dokument tylko informacyjny i nie przenosi prawa własności. Prawo własności na towar można przenieść tylko fakturą sprzedaży, aktem darowizny, kontraktem lub poprzez nabycie spadku. Co za tym idzie, odbiorca towaru nie może nim w pełni władać

wyprowadzenie tego towaru będą w posiadaniu wysyłającego towar i tylko on jest do nich prawnie uprawniony, gdyż spełnia definicję prawną nadawcy towaru. Natomiast posiadanie przez wysyłającego tych dokumentów nie uprawnia go do rozliczenia obniżonej do 0% stawki VAT z tytułu eksportu towaru.

...a unikniesz problemów z fiskusem

Oczywiście, jako przedsiębiorcy mamy możliwość dobrowolnego zawierania umów z kodeksu cywilnego, albo dostarczania towarów w różnej formie, jednak musi ona być zgodna z przepisami prawa. I tak np. wszystkie reklamacje należy obsługiwać w formie procedury uszlachetniania czynnego czy biernego, a próbki należałoby wysłać w formie sprzedaży. Należy mieć na uwadze, że forma prawa jaką użyjemy do naszej transakcji, spowoduje obowiązek spełnienia określonych przez tę formę wymagań. Dlatego należy precyzyjnie określić, którą z form najlepiej będzie wybrać dla transakcji oraz sprawdzić jakie konsekwencje wybrania konkretnej formy prawnej będą najkorzystniejsze dla przedsiębiorstwa oraz jego rozliczeń z fiskusem.

Pamiętajmy też, że na podstawie aktualnych przepisów ustawy o VAT,

WYSYŁASZ DARMOWE TOWARY NA FAKTURZE PRO FORMA POZA UE? TO MUSISZ ZAPŁACIĆ VAT

Nie wszyscy przedsiębiorcy wiedzą, że gdy wysyłają towar, np. próbki, zamienniki w ramach reklamacji czy towary na badania klientowi poza obszar UE i na fakturze pro forma, powstaje obowiązek zapłaty VAT.

Faktura pro forma to dokument tylko informacyjny i nie przenosi prawa własności. Prawo własności na towar można przenieść tylko fakturą sprzedaży, aktem darowizny, kontraktem lub poprzez nabycie spadku. Co za tym idzie, niestety, odbiorca towaru nie może nim w pełni władać... bo nie jest jego właścicielem.

wysłać towar klientowi na fakturze pro forma poza obszar UE, to z taką transakcją nie wiąże się dostawa towarów, czyli przeniesienie prawa własności we władanie jako właściciel. W wypadku wysyłki towaru, dokumenty potwierdzające

Wybierz właściwą formę transakcji...

W przypadku dostarczenia towaru odbiorcy tylko na podstawie faktury pro forma, należy taką transakcję uznać jako darowiznę i odprowadzić daniny publiczno-prawne do budżetu państwa jak od darowizny. Dla potrzeb VAT, transakcja w przedstawionym przebiegu nie podlega wykazaniu w JPK VAT jako eksport towarów, za to księgujemy to na dokumencie wewnętrznym z 23% VAT.

Należy również pamiętać, że jeżeli przedsiębiorca zdecyduje się jednak

EKSPERT CELNY



Doktor Izabella Tyimińska

Ekspert celny, który zajmuje się doradztwem z zakresu przepisów prawa celnego, importem i eksportem towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górną półką trudności”, zawiłych i nietypowych. Wieloletni pracownik Urzędu Celnego. Przez wiele lat pracowała dla firm logistycznych i spedycyjnych, w których piastowała m.in. funkcję członka zarządu. Jest wykładowcą na Akademii Sztuki Wojennej na Wydziale Zarządzania i Dowodzenia, w Instytucie Logistyki w Warszawie. Wykładała w Szkole Wyższej w Warszawie ALMAMER, Wyższej Szkole Cła i Logistyki oraz Uczelni Techniczno-Handlowej. Absolwentka wydziałów: Ekonomii, Logistyki, Stosunków Międzynarodowych, Zarządzania oraz Ekonomiki Obronności.

<https://www.linkedin.com/in/dr-izabella-tyimińska-ekspert-celny/>
<https://www.facebook.com/Ekspert.celny.Doradztwo.celne/>

Forma prawa jaką użyjemy do transakcji, spowoduje obowiązek spełnienia określonych przez tę formę wymagań. Dlatego należy precyzyjnie określić, którą z form najlepiej wybrać oraz sprawdzić jakie konsekwencje wybrania konkretnej formy prawnej będą najkorzystniejsze.

za dostawę towarów nie jest uważana jednorazowa darowizna prezentów i próbek, których wartość nie przekracza 20 zł, nawet jeżeli podatnikowi przysługuje od niej prawo do odliczenia VAT naliczonego. |

dr Izabella Tyimińska,
ekspert celny

15
EDYCJA

TRANSEXPO

XV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO



INSPIRACJE



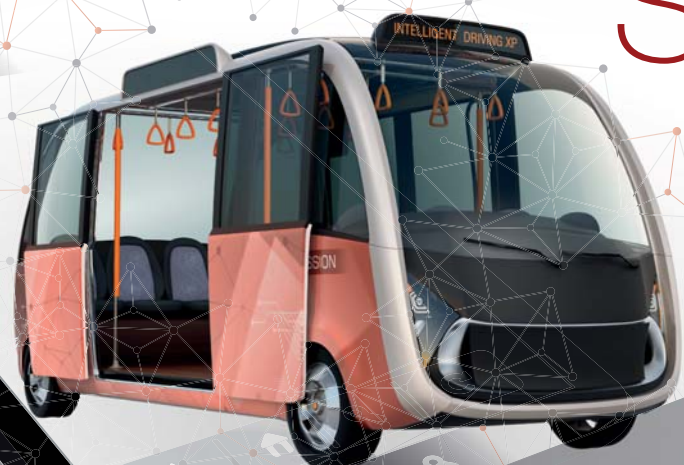
KONT(R)AKTY



BIZNES

Spotkajmy się
27-29.10.2021

KIELCE



KIERUNEK
PRZYSZŁOŚĆ



ZERO
EMISSION

**OUR GOAL IS TO BE
NET ZERO CARBON
BY 2025**

