

TSL **biznes**

CZERWIEC 6/2021 (125)

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY ELEKTRONICZNEJ

TRANSPORT INTERMODALNY OKIEM EKSPERTÓW.

CZYM JEST I JAK WYGLĄDA W PRAKTYCE?

2021 ROK W TRANSPORCIE – DUŻO ZLECEŃ, DUŻO PROBLEMÓW

KRYZYS PRZYSPESZYŁ CYFRYZACJĘ



LEGAL INTERMODAL
KANCELARIA



TRANSCARE
KANCELARIA TRANSPORTOWA

ISSN 2081 5255



9 772081 525109

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



Simply Connected



IDEALNE ROZWIĄZANIE DLA TWOJEGO BIZNESU? – ABAX ACCESS

ABAX Access umożliwi Twojej firmie mobilność, elastyczność i użyteczność, dzięki czemu zarządzanie Twoim przedsiębiorstwem stanie się bardziej efektywne. Zbuduj własną sieć Internet of Things, łącząc zasoby, maszyny, pojazdy i narzędzia i przygotuj Twoją firmę na przyszłość.

Monitoruj – Analizuj – Rozwijaj



Symbol
2020

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAM!
ABAX Poland Sp. z o.o.

 +48587420688

 kontakt@abax.net.pl

 www.abax.com/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



„Kryzys przyspieszył cyfryzację” to nie tylko tytuł artykułu z 22 strony TSL Biznes, ale przyspieszenie cyfryzacji to proces coraz bardziej widoczny w gospodarce. W logistyce motorem napędzającym rozwój systemów IT jest niewątpliwie branża e-commerce. Boom na tym rynku wygenerował nie tylko gwałtowny wzrost popytu na powierzchnię, ale także zmusił firmy logistyczne do optymalnego wykorzystania każdego metra kwadratowego magazynów, zwłaszcza przy rosnących cenach materiałów budowlanych. Nic więc dziwnego, że firmy specjalizujące się w zrobotyzowanych rozwiązaniach, które pozwalają nie tylko na zwiększenie efektywności działań, ale i na wykonywanie jak największej liczby operacji na małej przestrzeni, nie mogą nadążyć z obsługą klientów i osiągają rekordowe wyniki. Przykładem jest Element Logic, którego zysk operacyjny w 2020 r. był o 100% większy niż w 2019 r., a portfel zamówień o 60%. Podobnie zresztą jest w wypadku firm oferujących rozwiązania przeznaczone do zarządzania transportem.

Coraz bardziej powszechne staje się również wykorzystanie sztucznej inteligencji, gdyż firmy logistyczne przekonują się, że inwestycje w nią szybko się zwracają, chociażby dzięki zwiększeniu wydajności. Inteligentne systemy szybko się uczą, zmieniając w ten sposób rutynowe rozwiązania, na przykład podczas ustalania priorytetów dostaw, o czym szerzej piszemy na stronach 32-33.

Potrzeby klientów i konkurencja na rynku zmuszają też firmy do korzystania z narzędzi pozwalających nie tylko śledzić drogę przesyłki ich klientom, ale także udostępnić dane produktowe, co wpływa na znaczny wzrost sprzedaży wśród detalistów. Dane te przepływają pomiędzy dostawcami i odbiorcami towarów, jakimi są sieci handlowe, a następnie udostępniane są ich klientom dzięki Sieci Globalnej Synchronizacji Danych GS1.

Co więcej, w niektórych miastach sklepy internetowe dostarczają produkty spożywcze i codziennego użytku w ciągu 15 min. od złożenia zamówienia. Nie byłoby to możliwe bez cyfryzacji. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 5

LOGISTYKA

E-commerce zatacza coraz szersze kręgi 9
Ze Szczecina na całą Europę 14
Transport towarów wysokowartościowych – wyzwanie dla odważnych 16
Odporność logistyczna 18
Z coraz szerszym zakresem usług 20
Kryzys przyspieszył cyfryzację 22
DACHSER z optymizmem patrzy w przyszłość 24

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Elastyczność i wzrost wraz z potrzebami klientów 26
Pojazdy KAMAG – przeznaczone do logistyki terminalowej 28
Bramy do kuźni pomysłów 29

SYSTEMY IT

Lepsze wykorzystanie mocy produkcyjnych na terenie zakładu: droga do inteligentnego zarządzania placem (część II) 32
Gospodarka 4.0: dane produktowe dźwignią handlu? 34
TMS – systemy zarządzania transportem w drodze ku doskonałości operacyjnej 36

KIERUNEK BLISKI WSCHÓD

Ekol – firma o tureckich korzeniach 38
Colian Logistic na szerokich wodach! 39

TRANSPORT INTERMODALNY

Transport multimodalny według AsstrA 40
Transport intermodalny okiem ekspertów. Czym jest i jak wygląda w praktyce? 41

TRANSPORT DROGOWY

Nowa generacja DAF: XF, XG i XG+ 44
Transparentność coraz bardziej ważna 47
2021 rok w transporcie – dużo zleceń, dużo problemów 48

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Gigantyczna realizacja dla e-commerce pod Poznaniem 50
Rośnie zapotrzebowanie na powierzchnię magazynową 51
Coraz większy ruch na polskim rynku magazynowym 52

PRAWO

Uwaga! Nowy podatek akcyzowy 54

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁDZAJĄCYCH 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&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

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:

TSLbiznes

TruckVan

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:



/TSLbiznes

Smart Transport™

Twój transport w nowoczesnej chmurze.
Od zlecenia do faktury.

Poznaj nasze szerokie spektrum rozwiązań IT dla transportu:

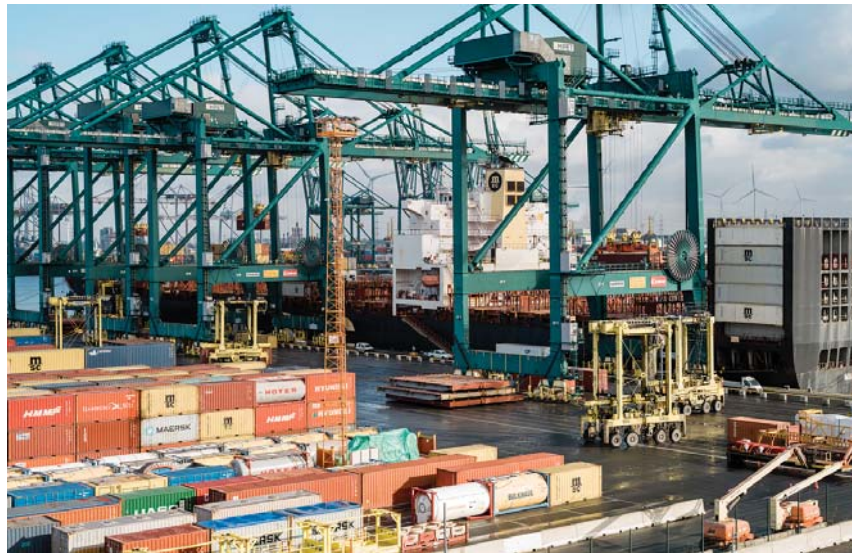
Monitoring pojazdów GPS • Zarządzanie transportem TMS • Autoplaner • Kontrola paliwa • Zdalny odczyt tachografu • Analiza czasu pracy kierowcy • Nawigacja i tunelowanie • Rozwiązania mobilne dla kierowców • Gospodarka techniczna • Parowanie naczep • Fakturowanie • SENT GEO • i wiele więcej...

Zapytaj o demo na addsecure.pl

TOŻSAMOŚĆ ZAMIAST KODU PIN

Nowy cyfrowy proces zwalniania kontenerów w porcie w Antwerpii, zwany Certified Pick up (CPu), wkracza w kolejną fazę. Od lipca, zamiast przy użyciu kodów PIN, odbiór kontenerów będzie odbywał się na podstawie tożsamości.

Proces Certified Pick up, który zapewnia bezpieczną, przejrzystą i wydajną pracę, ma zastosowanie do wszystkich kontenerów importowych, które są rozładowywane ze statków pełnomorskich. Jego druga faza rozpocznie się 1 lipca. Od tego dnia terminale w porcie w Antwerpii będą stopniowo przechodzić na nowy sposób obsługi kontenerów, oparty na tożsamości zamiast na kodach PIN. Terminale MPET i PSA jako pierwsze będą korzystać z systemu, w którym tożsamość jest sprawdzana za pomocą Alfapass i skanu palca. Jako że armatorzy zobowiązani są przyznać swoim klientom prawo do zwolnienia kontenerów, to do 1 czerwca musieli zarejestrować się w procesie CPu za pośrednictwem strony: NxtPort.



CPu – neutralna, centralna platforma danych, w której połączone są wszystkie strony procesu importu kontenerów – weszło w życie 1 stycznia 2021 r., zapewniając bezpieczniejszy, bardziej przejrzysty i wydajniejszy proces zwalniania kontenerów w terminalach. W wyniku rozmów z organem zarządzającym portem, zdecydowano że wdrażanie CPu będzie odbywać się etapami. W pierwszej

fazie CPu zapewniło przejrzystość statusu kontenerów w postaci serii „zielonych świateł”, co miało na celu zwiększenie wydajności operacyjnej dla każdej strony w łańcuchu. – *Dzięki temu nowemu sposobowi pracy jako wspólnota portowa bierzemy na siebie odpowiedzialność społeczną w walce z międzynarodowym handlem narkotykami* – komentuje Annick De Ridder, radna portu. |

CZTERY MAGAZYNY E-COMMERCE

ID Logistics do października otworzy trzy nowe centra logistyki dla jednego z największych globalnych liderów branży e-commerce/B2C. Rozbuduje też powierzchnię i procesy operacyjne w podwrocławskim Krajkowie.

Powierzchnia czterech magazynów wyniesie ponad 250 tys. m², a zatrudnienie w nich znajdą ponad 3 tys. nowych osób. Realizację omawianego kontraktu ID Logistics rozpoczyna rok od otwarcia magazynu w Krajkowie przeznaczanego dla jednego z liderów branży e-commerce. W ramach kontynuacji współpracy uruchomi trzy nowe centra logistyki w południowo-zachodniej Polsce: Zgorzelcu, Gorzowie Wlkp. i okolicach Wrocławia. We wszystkich zespół ID Logistics odpowiadać będzie za kompleksowe zarządzanie operacjami magazynowymi e-commerce, tj. przyjęcie

towarów, składowanie, przygotowywanie zamówień, dystrybucję, zarządzanie zapasami i pakowanie.

Wymienione centra logistyczne ID Logistics mają być uruchomione operacyjnie do października br. Tak jak w przypadku Krajkowa, realizowane będą



tu zamówienia składane online na platformie sprzedażowej przez klientów z całego świata. W Zgorzelcu składowane mają być kosmetyki i chemia gospodarcza, w dwóch pozostałych magazynach szeroki i różnicowany asortyment tzw. artykułów niesortowalnych. Trwają również prace nad rozbudową centrum logistyki

w Krajkowie. Jego powierzchnia ma się zwiększyć z 42 do 52 tys. m², wdrożone zostaną też różne rozwiązania z zakresu automatyzacji i optymalizacji procesów magazynowych. ID Logistics wzmocni zespół zwiększając zatrudnienie o 50%, do 850 pracowników.

W centrach wykorzystane będą innowacyjne rozwiązania z zakresu obsługi magazynowej i automatyzacji procesów obsługi zamówień internetowych, jak systemy do automatycznego sortowania paczek i tzw. PickTowers (antrsole do składowania i preparowania towarów). |

2000 ROBOTÓW

DHL Supply Chain, lider logistyki kontraktowej Grupy Deutsche Post DHL, podpisał umowę rozszerzającą współpracę z Locus Robotics, po tym jak wcześniejsza inwestycja w roboty wspomagające kompletację przyniosła pozytywne efekty. Nowa umowa, o wartości wielu milionów dolarów, przyspieszy cyfryzację DHL.

Do 2022 r. DSC chce nabyć do 2000 robotów, dzięki czemu stanie się najistotniejszym klientem Locus Robotics na świecie – firmy, która oferuje rozwiązanie polegające na wykorzystaniu wysoce sprawnych i inteligentnych mobilnych robotów autonomicznych, które działają we współpracy z ludźmi, by zwiększać wydajność obsługi produktów (o 2-3 razy) przy mniejszym nakładzie pracy niż w przypadku tradycyjnych systemów kompletacji. Roboty wspomagające kompletację wykorzystywane są głównie w handlu elektronicznym bądź w magazynach klientów, gdzie wspomagają operację kompletacji oraz uzupełniania zapasów.

– Szczególnie ważna jest dla nas możliwość nieustannej optymalizacji łańcuchów dostaw, roboty wspomagające kompletację są w tym zakresie niezwykle wydajne – mówi Markus Voss,

globalny dyrektor operacyjny i dyrektor ds. informacji w DHL Supply Chain. – Obecnie w naszych magazynach w USA, Europie i Zjednoczonym Królestwie znajduje się ponad 500 takich robotów. Do końca tego roku w kolejnych ponad 20 lokalizacjach pojawi się dodatkowe 500 robotów... Zidentyfikowano już kolejne lokalizacje ze szczegółowymi planami wdrożenia pozostałych robotów, które zostaną przekazane w 2022 r. Ogólny potencjał robotów wspomagających kompletację dla magazynów DHL jest jeszcze większy – dodaje.

Dalsze wdrożenie robotów stanowi kolejny etap w ramach strategii przyspieszonej cyfryzacji DHL Supply Chain. Przyczyniają się one do redukcji czasu potrzebnego na prowadzenie wózków przez magazyn, zmniejszają wysiłek fizyczny pracowników oraz zwiększają wydajność

kompletacji. Wyświetlają zdjęcia produktów do pobrania, obliczają optymalne trasy i ograniczają czas wymaganego szkolenia. Dodatkowo mogą w prosty sposób zostać zintegrowane z architek-



turą systemu magazynowego poprzez Innovation Center DHL Supply Chain i są dobrze odbierane przez pracowników. Co więcej, w trakcie szczytowych okresów stanowią optymalne rozwiązanie umożliwiające zwiększenie mocy operacyjnych, gdyż łatwo można dodać kolejne jednostki przy minimalnej ingerencji w pracę dotychczasowej floty. Mogą w prosty sposób zostać zintegrowane z istniejącymi infrastrukturami magazynów lub nowymi magazynami bez przerywania pracy. |

DACHSER
Intelligent Logistics

SUKCES WYMAGA NIEZAWODNYCH POŁĄCZEŃ.

DACHSER Polska

- Międzynarodowa i krajowa sieć drobnicowa
- Spedycja lotnicza i morska
- Logistyka kontraktowa i magazynowanie
- Rozwiązania dla branż DIY i CHEM
- Zarządzanie łańcuchem dostaw
- Innowacyjne technologie IT

ZMIANY W FM LOGISTIC CENTRAL EUROPE

1 czerwca nastąpiły zmiany w zespole zarządzającym FM Logistic w regionie Europy Centralnej, tj. Polsce, Czechach, Słowacji i na Węgrzech.

Stanowisko dyrektora operacyjnego, odpowiadającego za działalność magazynową firmy w Polsce objął Rafał Woźniak. Zastąpił on Guilhema Vicaire, który pozostaje dyrektorem operacyjnym na Czechy i Słowację oraz przejmuje obowiązki dyrektora ds. rozwiązań biznesowych na Europę Centralną. Obaj panowie wchodzi w skład zespołu zarządzającego firmą tzw. Committee of Directors w regionie i raportują bezpośrednio do Daniela Franke, dyrektora zarządzającego FM Logistic Central Europe.



Rafał
Woźniak



Guilhem
Vicaire

Guilhem Vicaire przejmuje obowiązki od opuszczającego region Europy Centralnej Sebastiena Nivala i zarządzać będzie działami: IT CE, projektowanie rozwiązań i zarządzanie projektami CE, innowacje CE, techniczny CE. Ponadto pozostaje odpowiedzialny za działy ciągłego doskonalenia oraz co-packingu CE oraz za zarządzanie operacyjne w Czechach i na Słowacji. Dołączył on do FM Logistic w 1997 r. W 2006 na dwa lata opuścił firmę podejmując pracę w grupie farmaceutycznej w Rumunii. Do FM Logistic wrócił w 2008 r. Zaczął od kierowania w Rosji działami wsparcia, a później największym obiektem Grupy FM skupiającym ponad 2 tys. pracowników. W 2011 został przeniesiony do Polski, gdzie objął stanowisko dyrektora operacyjnego, a w 2018 r. został dyrektorem operacyjnym na Europę Centralną. |

GLS Z NOWĄ STRATEGIĄ

Grupa GLS zapowiada, że jej celem jest bycie europejskim liderem branży KEP.

W centrum uwagi zawsze jest klient – to filar kompleksowej strategii „Accelerate GLS”, którą realizują wszystkie spółki krajowe w międzynarodowej sieci GLS.

– *Chcemy być blisko rynku, uważnie wsluchiwać się w jego oczekiwania i potrzeby. Nasz atut polega na tym, że potrafimy szybko reagować na zmiany. Mamy mocną pozycję rynkową, ale chcemy zostać liderem branży. Przyspieszamy: stąd sugestywna i jednoznaczna nazwa naszej strategii* – mówi Tomek Zwiercan, dyrektor zarządzający GLS Poland.

Firma zapowiada dalszy, konsekwentny rozwój oferty B2C, w tym odpowiednich rozwiązań w ramach logistyki ostatniej mili, jak również poszerzenie grona klientów i rozwój usług w obszarze B2B. GLS zakłada też dalsze usprawnianie dostaw transgranicznych. Istotnymi elementami nowej strategii są także doskonalenie standardu usług, digitalizacja, inwestowa-



nie w pracownikach i rozbudowa infrastruktury bazowej. Wszystkie cele strategii są wpisane w ideę zrównoważonego rozwoju. |

Z KOMPLEKSOWĄ OBSŁUGĄ LOGISTYCZNĄ SUBARU

Firma GEFCO poszerzyła portfolio klientów o markę Subaru. Na mocy podpisanej umowy zarządza operacjami logistycznymi dla wszystkich marek grupy Emil Frey w Czechach.



Operator zapewnia kompleksową obsługę przepływów logistycznych dla Subaru, w tym transport z Rotterdamu do centrum dystrybucyjnego w czeskim Kolinie, gdzie świadczone są usługi dodatkowe. Każdego roku 1000 samochodów przejdzie przez proces magazynowania oraz kompleksowej inspekcji przed dostawą. Następnie gotowe do eksploatacji auta będą transportowane przez GEFCO do salonów dealerskich Subaru.

Dywizja pojazdów gotowych GEFCO Finished Vehicle (FVL) w swoim centrum logistycznym w czeskim Kolinie świadczy również usługi logistyczne dla głównych francuskich i niemieckich marek samochodowych, oferując kompleksowe rozwiązania – od transportu, magazynowania i przygotowania pojazdów po ich dystrybucję w sieciach dealerskich. Subaru skorzysta z synergii współpracy i procesów w ramach całej grupy Emil Frey. |



Fenomenem powstałym w związku z handlem online jest prezentowanie za pomocą kanałów społecznościowych momentu rozpakowywania zakupionych produktów tzw. *unboxing*

Fot. Freepik

sprzęt wyposażenia domowego. W 2020 r. najwięcej nowych sklepów odnotowano w branżach: książki i multimedia, branża spożywcza i upominkowa, zdrowie i uroda, a także dom i ogród. Liderem wciąż jest branża fashion, która w Polsce oscyluje w granicach 70% jako najczęściej wybierana. Sporą część handlu online stanowią obecnie apteki internetowe, już około 47% Polaków deklaruje jako wybierany produkt farmaceutyki. Często kupowana w e-commerce jest elektronika i sprzęt komputerowy. Dostyc sporym zainteresowaniem cieszą się artykuły dla dzieci, zwłaszcza zabawki. 35% Polaków deklaruje, że wyłącznie online kupuje książki i multimedia, a 28%, że produkty związane z hobby.

Prawie jak w realu

Całkowity *lockdown* wymusił na sprzedawcach poszukiwanie rozwiązań umożliwiających przeniesienie do świata wirtualnego funkcji sklepów stacjonarnych. Klienci przywykli do przymierzania, oglądania, dotykania i niechętnie kupują rzeczy bez tych doznań. Akceleratorem jest rozwiązanie łączące świat rzeczywisty z wirtualnym, jakim jest tzw. Rzeczywistość Rozszerzona (z ang. AR – Augmented Reality). Wykorzystywanie tego systemu zyskuje na popularności. Przykładem jest IKEA, której aplikacja umożliwia zobaczenie jak mebel prezentuje się w pomieszczeniu. Podobnie działają branże fashion i beauty, dające możliwość wirtualnego przymierzenia wybranego artykułu, prezentowanego w tzw. wirtualnym lustrze.

Rzeczywistość rozszerzona w połączeniu z wirtualnymi modelami czy spacerami 3D stosowana jest również w branży automotive. Możliwym jest tutaj pełna konfiguracja samochodu online, wraz z wyposażeniem wewnątrz i na zewnątrz. Automotive online oznacza również sprzedaż i wysyłkę części zamiennych do pojazdów – wirtualny

E-COMMERCE ZATACZA CORAZ SZERSZE KRĘGI

Pandemia i związane z nią restrykcje sprawiły, że branża e-commerce rozwinęła się ostatnio w astronomicznym tempie. Według raportów McKinsey, tylko w ciągu pierwszego kwartału 2020 r. rynek e-commerce w USA wzrósł o identyczną wartość jak w ciągu 10 lat poprzedzających Covid-19.

Dyweryfikacja kanałów sprzedaży lub nawet całkowite przeniesienie działań do sieci stało koniecznością, częstokroć umożliwiającą funkcjonowanie obu stronom transakcji handlowych. Z rozwojem modelu sprzedaży DTC (Direct to Customer) wiąże się wzrost popularności produkcji i sprzedaży produktów *privat-label*, czyli własnej marki, zwłaszcza w branży odzieżowej. Rozwój marki własnej pociągnął za sobą zapotrzebowanie na usługi szwalni, także zajmujących się naszywaniem na wyroby elementów charakterystycznych, jak logo.

Fenomenem powstałym w związku z handlem online jest prezentowanie za pomocą kanałów społecznościowych momentu rozpakowywania zakupionych produktów tzw. *unboxing*. Ilości wyświetleń pokazujących ten moment sięga setek milionów dla pojedynczego produktu. Popularność tego zjawiska zachęciła sprzedawców do inwestycji w opakowanie spersonalizowane, związane z marką własną. Takie działania mają polepszyć tzw. User Experience, czyli to w jaki sposób klienci postrzegają daną markę. W e-commerce odnosi się to m.in. responsywności – szyb-

kości reakcji, terminowości, łatwości obsługi (integracja) i sprzedaży w wielu kanałach. Tego typu inicjatywy budują zaufanie do marki i samego procesu zakupu. Działania te są możliwe dzięki tzw.: Progressive Web App – aplikacjom umożliwiającym płynne zakupy poprzez różne urządzenia, w dowolnym czasie i miejscu, nawet kiedy klient jest offline.

Do sprzedaży online włączyli się światowi giganci sprzedaży stacjonarnej, jak np.

W 2020 r. najwięcej nowych sklepów odnotowano w branżach: książki i multimedia, branża spożywcza i upominkowa, zdrowie i uroda, a także dom i ogród. Liderem wciąż jest branża fashion, która w Polsce oscyluje w granicach 70% jako najczęściej wybierana.

Walmart czy Tesco, obejmujący swoim zasięgiem wszelkie branże. W zdecydowanej większości nie byli kojarzeni przed pandemią z e-commerce, a wynikiem ich wejścia w świat zakupów online jest zauważalny wzrost zamówień takich kategorii jak: żywność, zdrowie i higiena osobista, czy

obraz danego produktu minimalizuje możliwość pomyłki. W branży motoryzacyjnej rozkwit przeżywa sprzedaż internetowa opon, m.in. poprzez serwisy jak Opono.

Wymuszona przez Covid-19, konieczność zostania w domu, spowodowała również rozwój wszelkich produktów kategorii

DIY (z ang. Do-It-Yourself). Odnosi się to do wielu kategorii, jak gotowanie, drobne naprawy, prace remontowe czy składanie mebli. Zamknięcie lokali gastronomicznych spowodowało wzrost sprzedaży gotowych dań na



Fot. Freepik

Kluczowym czynnikiem dla konsumentów jest szybkość i jakość dostawy. Wymusza to automatyzację przyspieszającą podstawowe procesy, takie jak kompletacja zamówień, paletyzowanie i transport wewnętrzny pojazdami autonomicznymi AGV

wynos (np. Pyszne.pl), składników potraw i sprzętu do gotowania oraz rozwój poradników i instrukcji. Podobnie jest z artykułami sportowymi i służących rozrywce. Prawdziwy boom e-commerce przeżywają dostawcy odżywek, suplementów diety, sprzętu sportowego czy wyposażenia ogrodu.

Efektym ubocznym eksplozji sektora e-commerce i coraz większym wyzwaniem są zwroty i ich obsługa. Wg raportu „Reverse Logistics” Statista, ogóln światowa wartość zwrotów przekroczyła niedawno 1 bilion dolarów! Obsługa zwrotów wymusza rozwój usług doprowadzających produkty do stanu umożliwiającego ponowną sprzedaż, tzw. *refurbishmentu*. Wykonuje się je m.in. w szwalniach, pralniach oraz centrach obsługi zwrotów, gdzie towary są weryfikowane i przepakowywane.

Rozwój magazynów i platform zakupowych

Wraz z rozwojem e-commerce rozwijają się usługi, bez których sprzedaż internetowa nie byłaby możliwa. Obejmują one szerokie spektrum działań, a wraz z nowymi technologiami, kanałami sprzedaży i zmieniającymi się oczekiwaniami klientów, wciąż dochodzą nowe. Jedną z gałęzi gospodarki, której rozwój wraz z e-commerce jest oczywisty, jest logistyka. Pod tym pojęciem kryje się powstawianie nowych magazynów i ich nowe funkcje związane z sprzedażą online, jak transport (z szczególnie rozwojem logistyki ostatniej mili), opakowania i funkcje pozwalające identyfi-

Fot. Avato

kować i lokalizować dany produkt z każdego miejsca na świecie, o dowolnej porze. Rozwój rynku magazynowego, szczególnie w Polsce, był jednym z bardziej zaskakujących efektów pandemii Covid-19. Ilość powierzchni magazynowej w Polsce przekroczyła 20,5 mil m², a zakładany jest kolejny, rekordowo wysoki wzrost oddanych do użytku powierzchni.

Pandemia i związany z nią rozwój e-commerce zdefiniowały na nowo zapotrzebowanie najemców magazynów. Amazon czy Zalando otwierają własne gigantyczne centra logistyczne m.in. w Polsce. Ekspansję kontynuują azjatyccy giganci jak Aliexpress czy JD. Powodów budowania lokalnych magazynów jest kilka: skrócenie czasu dostawy, rozwój popularnej metody sprzedaży jaką jest *dropshipping* oraz minimalizacja kosztów obsługi związanej ze zwrotami. Różne formy sprzedaży online generują odmienne potrzeby magazynowe. Od najprostszej formy, jak wynajęcie powierzchni i samodzielna obsługa e-sklepu, poprzez wykorzystywanie platform zakupowych (*marketplace*), korzystanie z usługi *fulfillmentu* (również obsługa zamówień), a na całkowitym outsourcingu logistyki kończąc, gdzie świadczona jest kompleksowa obsługa, w tym projekt magazynu czy nawet marketing.

Wraz z rozwojem magazynów obsługujących e-commerce, rozwija się infrastruktura do ich obsługi. Sprzedaż za pomocą *marketplace* stanowi prawie połowę całkowitej wartości e-commerce, osiągając



Rozwój rynku magazynowego był jednym z bardziej zaskakujących efektów pandemii Covid-19. Ilość powierzchni magazynowej w Polsce przekroczyła 20,5 mil m²

2 bln dol. w 2020 r. Platformy oferują w jednym miejscu dziesiątki tysięcy produktów z wielu branż, od wielu sprzedawców. W Polsce ponad 1/3 właścicieli sklepów internetowych obecna jest również na Allegro. Największy *marketplace*, jakim jest Amazon, może się pochwalić ponad 5,2 miliarda wizyt miesięcznie, w większości indywidualnych klientów. Polskie Allegro oscyluje w granicach 190,2 mln. Część

marketplace's skoncentrowana jest na jednej lub kilku, podobnych branżach. Przykładem jest Zalando, mające w ofercie wiele marek odzieżowych i obuwniczych.

Szybkość i jakość dostawy

Kluczowym czynnikiem dla konsumentów jest szybkość i jakość dostawy. Wymusza to automatyzację przyspieszającą podstawowe procesy, takie jak kompletacja zamówień (np. *autostore*), paletyzowanie i transport wewnętrzny pojazdami autonomicznymi AGV. Czynnikiem gwarantującym jakość dostawy są wszelkie rozwiązania umożliwiające zdalną identyfikację i lokalizację produktów. W tym celu wykorzystywane są odpowiednie kody i ich czytniki. Kody mogą być: kreskowe, QR i coraz popularniejsze RFID, a zintegrowane czytniki umieszczone są w wielu miejscach, jak lotniska czy magazyny przeladunkowe przewoźników.

Wraz z rozwojem e-commerce eksplodowała ilość dostarczanych przesyłek. Wynikiem tego był nie tylko wysyp firm kurierskich, ale także powstanie paczkomatów, również na niestandardowe przesyłki, jak chlebomaty, paczkomaty na ponadgabaryty przy sklepach budowlanych czy coraz bardziej popularne lodówkomaty. Polski gigant Inpost, posiadający w kraju ponad 11 tys. paczkomatów (dokładając kolejnych 100 tygodniowo), rozwija świa-

tową ekspansję, której pierwszym krokiem jest instalacja w 2021 r. od 1000 do 2000 urządzeń. Oferowane są również paczkomaty *indoor* – przeznaczone do instalacji wewnątrz budynków.

Równolegle z nowymi firmami kurierskimi, zaczęły powstawać portale integrujące wielu przewoźników w jednym miejscu, jak np. Furgonetka. Z każdą przesyłką wiąże się opakowanie i mate-

riały zabezpieczające, co generuje olbrzymie zapotrzebowanie na papier i tekturę. Dziś produkcji opakowań nie nadąża za rozwojem e-commerce. Pomimo, iż powstają nowi producenci, nie są w stanie obsłużyć obecnego zapotrzebowania na opakowania. Papiernie nie nadążają z wytwarzaniem tektury, a zapotrzebowanie generowane przez e-commerce wyssało z rynku zapasy tektury na całym świecie. Do tego nieoczekiwanie eksplozja handlu online spowodowała wzrost świadomości społecznej w kwestiach ekologicznych. Wymusza to na producentach i całym łańcuchu dostaw stawianie na tzw. rozwój wyważony, czyli strategię, które oprócz generowania zysków, weryfikują wpływ działań na otaczające środowisko. Oznacza to rozwój ekologicznych rozwiązań, takich jak transport pojazdami elektrycznymi, rozwój ekonomii współdzielenia – korzystanie ze wspólnych magazynów i środków transportu, powstawanie magazynów spełniających szereg wymogów proekologicznych, ograniczających zużycie energii i wody.

Jeśli chodzi o opakowania, to coraz większe znaczenie ma gospodarka cyrkulacyjna i obieg zamknięty, gdzie celem jest

Produkcja opakowań nie nadąża za rozwojem e-commerce. Papiernie nie nadążają z wytwarzaniem tektury, a zapotrzebowanie generowane przez e-commerce wyssało z rynku zapasy tektury na całym świecie



Fot. Freepik

wielokrotne użycie, nie tylko do zwrotów, tego samego opakowania, ale także możliwość recyklingu już zużytego. Przykładem tego kierunku działań jest niemiecka Schwarz Gruppe, właściciel marek takich jak Lidl czy Kaufland. Grupa, do której należy również firma GreenCycle, tworząca obieg opakowań i wykorzystująca w tym celu papiernię, produkcję opakowań używanych we własnych dyskontach oraz zamykającą obieg organizację odzysku, która zajmuje się recyklingiem opakowań, z których powstaje tektura.

W branży spożywczej

Jeśli chodzi o rozwój sprzedaży online w branży spożywczej, tzw. *e-grocery*, to

Air Cargo / Kurier: HKG / SZX / CAN / PVG / PEK →
→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

FCL / LCL: Hongkong / Shenzen / Guangzhou / Ningbo / Szanghaj →
→ światowy serwis portowy lub drzwi-do-drzwi

Chiny → krajowy transport drogowy i odprawy celne

www.sdr-logistics.com

SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (HK) LIMITED
SDR INTERNATIONAL LOGISTICS (SHENZHEN) LIMITED



TRANSPORT KONTENEROWY:

Mr Starry Shi, starryshi@sdr-logistics.com, tel.: +86 400-1036-800



jeszcze w marcu 2019 r. CEO wspomnianej Schwarz Gruppe nie widział większego sensu tworzenia e-sklepów. Pandemia szybko zweryfikowała tę strategię i już w czerwcu 2020 grupa zakupiła Real.de, największy *marketplace* w Niemczech, z zamiarem wsparcia ponad 12100 oddziałów stacjonarnych. Lockdown był akceleratorem dostosowania branży spożywczej do sprzedaży internetowej. I zrobiono to perfekcyjnie – w większych miastach sklepy internetowe gwarantują dostawę produktów spożywczych i codziennego użytku w gospodarstwach domowych,

online klienta jest szykowane w sklepie stacjonarnym przez pracowników i odbierane przez klienta, gdzieś z dostawą do bagażnika auta na parkingu. Branża spożywcza, jak i cała gałąź gospodarki jakim jest FMCG, wykorzystuje sieć internetową i rozwiązania IoT do automatyzacji również swoich stacjonarnych oddziałów. Przykładem może być AmazonGo, czy nowy projekt sklepu bezobsługowego sieci Żabka. Lokale takie są wyposażone w mnóstwo czytników, skanerów i monitorów. Klient za pomocą telefonów skanuje produkty, widzi wyświetlaną na monitorze cenę, datę ważności i inne dane, a następnie – jeżeli decyduje się na zakup – wkłada produkt do „koszyka”, a należność nalicza automatycznie aplikacja. Kolejną formą dotarcia do klientów przez sklepy internetowe są *vending machines*, czyli automaty sprzedające. Dotychczas kojarzone z przekąskami lub napojami, obecnie poszerzają zasięg, oferując np. zakup soczewek.

Wraz z luzowaniem obostrzeń

Coraz częściej stacjonarne lokale pełnią funkcję *showroomu*, w którym klienci

Obsługa zwrotów wymusza rozwój usług doprowadzających produkty do stanu umożliwiającego ponowną sprzedaż, tzw. *refurbishment*. Wykonuje się je m.in. w szwalniach, pralniach oraz centrach obsługi zwrotów, gdzie towary są weryfikowane i przepakowywane.

w ciągu 15 min. od złożenia zamówienia. W Polsce platforma sklepów internetowych Shoper odnotowała na tym rynku wzrost liczby zamówień o ponad 200% (tylko w pierwszym kwartale 2020 r.). Takie sieci, jak Tesco, oferują dostawy do domu własnym transportem, natomiast Biedronka zawarła umowę na dostawy z Glovo. Nieco odmiennym jest rozwiązanie tzw. *click and collect*, w którym zamówienie

w realu zapoznają się z oferowanymi produktami, bądź są one miejscem odbioru zakupionych online produktów, tzw. *pop up store*. Równolegle coraz większa grupa klientów wyszukuje i porównuje produkty w internecie, a kupuje je w sklepach stacjonarnych. Jest to tzw. efekt ROPO – *research on-line, purchase off-line*. Najbardziej widoczny jest w wypadku produktów spożywczych, materiałów budowlanych

i wykończeniowych, mebli, elementów wystroju wnętrz, sprzętu RTV/AGD, obuwia, odzieży, kosmetyków/perfum i produktów farmaceutycznych. Odwrócony efekt ROPO dotyczy głównie kosmetyków i perfum, telefonów, obuwia, odzieży.

Aby sprzedaż internetowa była możliwa, niezbędna jest infrastruktura umożliwiająca zakup i zawarcie transakcji online bez interakcji interpersonalnej. Oczywiście jest, że aby coś sprzedać za pomocą internetu, sklep musi mieć do niego dostęp, działającą stronę lub karty z opisem oferowanych produktów (wystawiane są na sprzedaż na platformach zakupowych) oraz narzędzia pozwalające kontrolować stany magazynowe, umożliwiające płatności online oraz agregujące przesyłkę. Powstał nawet cały sektor firm oferujących projektowanie i uruchomienie e-sklepów, tworzenie stron www, integrujący istniejące *marketplace'y* z systemami ERP lub ERP magazynów oraz z przewoźnikami.

E-commerce spowodował szybki rozwój akceleratorów płatności bezgotówkowych. Zawieranie umów płatności (Blik, PayU) oferowanych przez dostawców (eService, Elavon czy Polcard) jest aktualnie standardem, a atutem są opcje płatności odroczone jak np. PayPo. Korzystający z nich klient może zapłacić w późniejszym terminie lub rozłożyć zakup na raty.



Jedną z gałęzi gospodarki, której rozwój wraz z e-commerce jest oczywisty, jest logistyka. Pod tym pojęciem kryje się powstawanie nowych magazynów i ich nowe funkcje związane z sprzedażą online

Fot. Freepik

podkreślić że w 2021 r. prognozowana jest sprzedaż ponad 27 miliardów sztuk urządzeń takich jak smartfony, smartwatche, tablety czy laptopy. Urządzenia mobilne gwarantują klientom możliwość zakupów w dowolnym miejscu i czasie. Związana z tym faktem jest kolejna branża, a mianowicie twórcy oprogramowania, w tym aplikacje zakupowych na urządzenia mobilne, posiadających inteligentne algorytmy, analizujących preferencje i podpowiadających dokonywanie wyborów zakupowych. Jako nowość, szczególnie w Polsce, uznać

dwa lata branża osiągnie wartość ponad 160 mld zł. Obecnie istnieje w Polsce ok 42 tys. sklepów internetowych, a ponad 150 tys. firm oferuje swoje produkty w sieci. Powoduje to olbrzymią konkurencję, ale jednocześnie chaos informacyjny i niepewność klientów.

W dobie e-commerce boom przeżywa stosowany w sieci marketing. Zasięg reklam w sieci często przewyższa te emitowane w tradycyjnej telewizji. Osoby prowadzące blogi lub vlogi (videoblogi), albo prezentujące siebie na takich kanałach jak You Tube czy Tik-Tok, poprzez olbrzymią oglądalność zyskują status gwiazd. Firmy wykorzystują takie osoby, zwane influencerami, do reklamowania swoich produktów. A influencerzy wykorzystują popularność do stworzenia swojej marki, zazwyczaj z branży fashion i oferują produkty sygnowane swoim imieniem w sieci oraz w tradycyjnym kanale. Częścią marketingu w sieci jest również pozycjonowanie stron i reklamy tzw. *google adds*. Polega to na stosowaniu szeregu działań, algorytmów, danych statystycznych i wielu innych, których celem jest dotarcie do klienta ze spersonalizowaną reklamą, bądź pierwszeństwo wyświetlenia w przeglądarkach internetowych.

Fot. Freepik



Rozwój wyważony oznacza rozwój ekologicznych rozwiązań, takich jak transport pojazdami elektrycznymi, rozwój ekonomii współdzielenia – korzystanie ze wspólnych magazynów i środków transportu

Przy zakupie klienci mają do wyboru wiele opcji dostawy – mogą wybrać jedną z firm kurierskich czy odbiór z wybranego paczkomatu. Kurierzy zaopatrzeni są w większości w mobilne terminale płatnicze, a branża z nimi związana przeżywa boom wynikający z rozwoju e-commerce.

Kolejną branżą, która osiąga gigantyczny wzrost dzięki e-commerce, są urządzenia elektroniczne m.in. umożliwiające zakupy online, w tym urządzenia mobilne, tzw. m-commerce. Obecnie już ponad 54% zakupów online odbywa się za pomocą urządzeń mobilnych, a zakładany jest dalszy wzrost. Jak olbrzymia to skala, warto

można tzw Voice Commerce, czyli zakupy za pomocą funkcji rozpoznawania głosu. Portal Pyszne.Pl umożliwia już takie zamówienia poprzez integrację z Asystentem Google i Google Pay.

Nie ma e-commerce bez marketingu

Wartość sprzedaży e-commerce wzrosła w Polsce w ciągu 4 lat z 36 mld do ok 100 mld zł, z corocznym wzrostem ok 20%, osiągając w 2020 r. 14% wartości sprzedaży detalicznej. Prognozy szacują, iż za

Ogromne znaczenie i wpływ na e-commerce mają media społecznościowe (Facebook, Tik-Tok, Instagram). Przekaz do klientów za ich pomocą, nazywany *social commerce*, deklarowany jest jako podstawowy przez ponad 76% właścicieli sklepów internetowych. Ogromnym zainteresowaniem, zwłaszcza w Chinach i USA, cieszą się *eventy* sprzedaży na żywo, wykorzystujące media społecznościowe. Produkty prezentowane są przez sprzedawców, stylistów, którym za pomocą funkcji czatu, można zadać pytanie, a w przypadku chęci zakupu kliknąć na produkt.

Większość sprzedawców oferuje różnego rodzaju programy lojalnościowe. Równolegle rozwija się model sprzedaży oparty na subskrypcji. Produkty dostarczane są do klienta nawet bez zamówienia, na podstawie analiz wcześniejszych zakupów, bądź z wykorzystaniem rozwiązań opartych na IoT, czyli urządzeń połączonych w sieć z dostawcą materiałów konsumpcyjnych. Przykładem może być pralka Whirlpool, która na podstawie częstotliwości i rodzaju prania wysyła zamówienie do dostawcy detergentów.

W świecie biznesu olbrzymią popularnością cieszą się natomiast takie portale, jak LinkedIn. Na popularności zyskują wszelkie porównywarki cen oraz ofert z różnych miejsc, zawierających również opinie klientów. Dają poczucie bezpieczeństwa oraz ułatwiają podjęcie decyzji. Kolejnym aspektem rozwijającym się dzięki handlowi online, a jednocześnie ten handel optymalizującym, są działania analityczne, badające preferencje konsumentów. Mówi się, że jak coś pojawi się w sieci, to już zostanie tam na zawsze. W rzeczywistości historia odwiedzanych stron www czy dokonywanych zakupów, powodują totalną transparentność naszych potrzeb, charakterów, hobby, statusu społecznego, zamożności, rodziny czy marzeń. Umożliwiają to idealne dostosowanie oferty do klienta, jednocześnie powodując poczucie utraty anonimowości.

Fot. UPS



Jeśli chodzi o opakowania, to coraz większe znaczenie ma gospodarka cyrkulacyjna i obieg zamknięty, gdzie celem jest wielokrotne użycie, nie tylko do zwrotów, tego samego opakowania, ale także możliwość recyklingu już zużytego

Swoisty second hand

Sprzedaż w sieci i szeroki dostęp do internetu spowodował również wzrost sprzedaży rzeczy używanych. Na popularności zyskała idea nadawania rzeczom drugiego lub kolejnego życia, czyli odsprzedawania produktów. W serwisach aukcyjnych każdy może sprzedać wszystko wykorzystując możliwość licytacji lub zakupu na ustaloną cenę. OLX oferuje wszystkie kategorie produktowe skupiając się na używanych rzeczach, a pozostawiając ofertę nowych swojej firmie matce – Allegro. Dodatkowym atutem

jest odroczone płatność, dokonywana przez platformę po potwierdzeniu przez kupującego zgodności otrzymanego produktu z opisem. Nie nowe przedmioty za pomocą internetu oferuje też motoryzacja. Za jego pomocą można też sprzedać lub wynająć nieruchomości. Można kupić dosłownie wszystko. Co więcej, czeka nas jeszcze sporo nowości, bo niezależnie od sytuacji, e-commerce będzie się rozwijał i wraz z nowymi technologiami zataczał coraz szersze kręgi. |

*Tomasz Radziszewski
kierownik operacyjny i Operations Manager
FIEGE E-COM LOGISTICS Sp. z o.o.*

TRANSPORTY MORSKIE
IMPORT & EXPORT

DORADZTWO & OBSŁUGA
PORTOWA

ŚCISŁA WSPÓŁPRACA Z
AGENCJAMI CELNYMI W PORTACH
HAMBURG & GDYNIA

ODWOZY KONTENERÓW MORSKICH
Z PORTU HAMBURG & GDYNIA



KOMPLEKSOWY TRANSPORT MORSKI

MASZ PYTANIA? | handlowy@colian.com | www.colianlogistic.pl


COLIAN *Logistic*



DSV Prime Cargo jest częścią grupy DSV, trzeciego największego operatora logistycznego na świecie, i jest wyspecjalizowane w obsłudze rynku e-commerce & fashion

ZE SZCZECINA NA CAŁĄ EUROPE

DSV Prime Cargo w ciągu najbliższych miesięcy zajmie łącznie ok. 10,5 tys. m² powierzchni magazynowej na terenie parku Panattoni Szczecin Goleniów.

W transakcji najemcą wspierała firma M4 Real Estate. O dalszych planach na rozwój firmy, nie tylko w nowej lokalizacji, opowiada Zbigniew Kempski, Managing Director DSV Prime Cargo sp. z o.o.

Przy negocjacji umowy najmu magazynu w Szczecinie DSV Prime Cargo współpracowało z M4 Real Estate. W których etapach pomoc była najbardziej potrzebna, jakie korzyści przyniosła współpraca z doświadczonym pośrednikiem?

Współpracę z M4 Real Estate oceniamy bardzo wysoko. Firma wspierała nas w negocjacji korzystnych zapisów komercyjnych umowy najmu, a także w zakresie warunków technicznych. Poza tym należy podkreślić wysoką jakość komunikacji i responsywność całego zespołu M4.

Nowy magazyn, który DSV Prime Cargo wynajęło w Panattoni Park Szczecin Goleniów będzie służył obsłudze szeroko rozumianej branży e-commerce, jakie procesy będą w nim prowadzone?

Nowy magazyn będzie obiektem multiklienckim i od samego początku będziemy w nim obsługiwać zarówno klientów sektora B2B jak i tych prowadzących sprzedaż w obszarze B2C. W obiekcie rozwijać się będziemy zarówno wszerz, gdyż inwestycja podzielona jest na kilka faz budowlanych, ale także wzdłuż i już

kilka miesięcy po starcie w tej lokalizacji rozpoczniemy budowę kilku poziomowej antresoli z systemem przenośników.

W nowej lokalizacji skupimy się także na realizacji procesu obsługi zwrotów i rozwoju usług do tej pory wykraczających poza listę obszarów będących standardowym obszarem podlegającym outsourcingowi.

Jakie rozwiązania techniczne umożliwiające obsługę tego typu klientów są planowane w obiekcie?

Przede wszystkim pojawi się wielopoziomowa antresola z systemem przenośników i sorterem, by móc wy-

w Danii i jest największym tego typu wdrożeniem u operatora logistycznego na świecie. Nasz WMS jest już z systemem AutoStore zintegrowany, wobec czego sam proces wdrożenia powinien przebiec szybko i sprawnie. Oczywiście, jak zwykle bywa w przypadku takich inwestycji, potrzebny jest klient z odpowiednim asortymentem by taka inwestycja mogła wystartować.

Jakie branże będą obsługiwane w obiekcie?

DSV Prime Cargo jest częścią grupy DSV, trzeciego największego operatora logistycznego na świecie, i jest wyspe-

W Panattoni Park Szczecin Goleniów DSV Prime Cargo skupi się m.in. na realizacji procesu obsługi zwrotów i rozwoju usług do tej pory wykraczających poza listę obszarów będących standardowym obszarem podlegającym outsourcingowi.

sokowydajnie (powyżej 20 tys. paczek dziennie) obsługiwać klientów sprzedających w kanale e-commerce. Rozważamy także inwestycje w system AutoStore, który działa już w DSV Prime Cargo

cializowane w obsłudze rynku e-commerce & fashion. W nowym magazynie będziemy obsługiwać klientów zarówno branży fashion jak i home & living, cosmetics & electronics.

Na jakie rynki będą dystrybuowane produkty?

Produkty dystrybuowane będą do wszystkich krajów europejskich. Paczki, oprócz odbiorów kurierskich bezpośrednio z obiektu, przewożymy codziennie do hubów kurierskich zlokalizowanych w Niemczech, Danii i Holandii. Własna dystrybucja *cross-border* to nasza mocna strona. Mamy umowy bezpośrednie z kurierami z tych krajów, a nasz wolumen umożliwia oferowanie klientom atrakcyjnych stawek.

Dlaczego zagraniczne firmy decydują się na prowadzenie dystrybucji ze Szczecina, z Polski? Na czym polega nasza przewaga nad innymi krajami?

Najbardziej oczywistą przewagą będącą po stronie Polski i tzw. ściany zachodniej to bez wątpienia geolokalizacja i bliskość dużych rynków europejskich. Zalet dystrybucji z tego regionu jest wiele, począwszy od krótkiego *lead-time'u* na

na terenie parku i/lub w regionie, a także szerzej, na całej ścianie zachodniej Polski.

Jakie wyzwania pojawiły się na rynku e-commerce w wyniku pandemii koronawirusa? Czy zauważyliście jakieś istotne zmiany, które wpłynęły na sposób Waszej pracy?

W obliczu pandemii rynek e-commerce rozwijał się znacznie szybciej niż przewidywano, a niektórych klientów wzrosty w pierwszych miesiącach przekroczyły poziom 50%. Zmiany, które pozostaną z nami na dłużej to oczywiście znacznie szersze możliwości pracy zdal-



Zbigniew Kempski

W obliczu pandemii rynek e-commerce rozwijał się znacznie szybciej niż przewidywano, a niektórych klientów wzrosty w pierwszych miesiącach przekroczyły poziom 50%. Wartość sprzedaży e-commerce w Polsce w 2020 r. osiągnęła poziom 100 mld PLN.

Fot. Element Logic



DSV Prime Cargo w Polsce rozważa inwestycje w system AutoStore. Działa już on w Danii i jest największym tego typu wdrożeniem u operatora logistycznego na świecie. Polski WMS jest już z systemem AutoStore zintegrowany

rynek niemiecki (90% kraju z dostawą w 24h) czy duński, poprzez świetne połączenia drogowe ze Skandynawią, krajami Beneluxu czy też południem Europy.

Atrakcyjne dla zagranicznych firm są też koszty pracy i dosyć elastyczne prawo pracy. Zainteresowaniu polskim rynkiem wśród zagranicznych firm sprzyja również mocno rosnący polski rynek e-commerce.

Jak oceniacie perspektywę rozwoju DSV Prime Cargo w tej lokalizacji? Czy po zakończonych trzech fazach powiększania powierzchni liczy się z tym, że możecie potrzebować jeszcze więcej miejsca?

Oczywiście. Powierzchnię aktualnie wynajmowaną mamy już w 100% wypełnioną. Już teraz prowadzimy rozmowy o wynajmie dodatkowych powierzchni

nej na stanowiskach, które to umożliwiają, a także inny sposób planowania zmian i przerw, który dodatkowo zabezpiecza pracowników przed infekcjami.

Jakie są perspektywy dalszego rozwoju branży e-commerce w Polsce?

Wartość sprzedaży e-commerce w Polsce w 2020 r. osiągnęła poziom 100 mld PLN i w kolejnych latach będzie także dynamicznie rosła. Firmy, dla których tradycyjna sieć sprzedaży stanowiła do tej pory jedyny lub główny kanał sprzedaży, przekonały się, że w obliczu *lockdown'u* tracą w ten sposób bezpowrotnie znaczną część obrotu generując niezmiennie stałe koszty. Z kolei konsumenci przekonali się, że zakupy w sieci są wygodne i bezpieczne. Część z nich oczywiście wróci do przyzwyczajenia sprzed pandemii, część jednak pozostanie

Produkty dystrybuowane będą do wszystkich krajów europejskich. Paczki, oprócz odbiorów kurierskich bezpośrednio z obiektu, przewożone będą codziennie do hubów kurierskich zlokalizowanych w Niemczech, Danii i Holandii



nie w kanale online. Z moich obserwacji wynika także, że e-commerce w pandemii zyskał sporo klientów z grupy tzw. *silver generation*. Osoby 60+ chętniej dokonują zakupów w kanale online, które kurier dostarcza pod drzwi i myślę, że ta grupa także w postpandemicznym okresie przy branży e-commerce pozostanie.

■ **Dziękuję za rozmowę**



Zapewnienie bezpieczeństwa na każdym etapie łańcucha dostaw od odbioru, przez magazynowanie, aż do dostawy to jedno z największych wyzwań dostawców usług logistycznych

TRANSPORT TOWARÓW WYSOKOWARTOŚCIOWYCH – WYZWANIE DLA ODWAŻNYCH

Spośród różnego rodzaju ładunków, jakie spotykamy w transporcie drogowym, na szczególną uwagę zasługują towary o wysokiej wartości. Jeszcze kilka lat temu źródła TAPA podawały, że wartość skradzionych w Europie towarów może osiągać wartość 8,2 mld euro rocznie. Kradzieże najczęściej notowane były na przeprawach promowych (FR-UK); aż 81% spośród wszystkich przypadków stanowiły kradzieże z aut przewożących towary. Najbardziej narażone na kradzież były dobra elektroniki użytkowej, ok 29%.

Zacznijmy od definicji: ładunek wysokowartościowy to ładunek przewożony w zamkniętej jednostce transportowej i wymagający szczególnego traktowania pod względem jakości i bezpieczeństwa.

Ta szeroka i wydaje się, że ogólnikowa definicja kryje skomplikowany łańcuch procesów, które należy wdrożyć, aby bezpiecznie przemieścić ładunek z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia. Przyjrzyjmy się więc bliżej na czym ten proces polega.

Do kategorii produktów o wysokiej wartości można zaliczyć: biżuterię, sprzęt elektroniczny, niektóre farmaceutyki i produkty tytoniowe, dzieła sztuki czy dobra kulturalne, produkty projektowane na specjalne zamówienie, komponenty do produkcji aut zawierające metale szlachetne, część produkcji odzieżowej. Produkty o podwyższonym ryzyku przewozu to też takie, które mają szczególną wartość dla producenta czy nadawcy, choć ich realna wartość na to nie wskazuje (np. prototypy urządzeń, nowe projekty odzieży czy próbki nowych kosmetyków).

Zapewnienie bezpieczeństwa na każdym etapie łańcucha dostaw od odbioru,

przez magazynowanie, aż do dostawy to jedno z największych wyzwań dostawców usług logistycznych. Proces transportu można podzielić na trzy obszary odpowiedzialności:

Lładunek wysokowartościowy to ładunek przewożony w zamkniętej jednostce transportowej i wymagający szczególnego traktowania pod względem jakości i bezpieczeństwa.

- | ochronę ładunku przed uszkodzeniem,
- | zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie transportu,
- | zminimalizowanie ryzyka kradzieży.

Ochrona ładunku przed uszkodzeniem

Na tym etapie należy właściwie określić rodzaj towaru, jego właściwości, rodzaj opakowań i ich wrażliwość na przemieszczanie w czasie transportu.

Ważną kwestią jest także sam rodzaj opakowania. Często przyjmuje się zasadę

neutralności i minimalizacji oznakowań na paletach i kartonach, aby uniknąć przypadkowego i niekontrolowanego przepływu informacji odnośnie przewożonego ładunku.

Podobna procedura jest stosowana przy obiegu dokumentacji, gdzie zawarte w dokumentach towarzyszących informacje (na fakturach, dokumentach magazynowych czy transportowych) są kodowane i ograniczone do niezbędnego minimum. Najczęściej też dokumenty przekazywane są w plombowanych kopertach.

Zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie transportu

Każdy transport towarów wysokowartościowych jest poprzedzony ustaleniem

poziomu bezpieczeństwa. W DHL pracujemy w oparciu o procedurę „4 poziomów”, gdzie V1 oznacza najwyższy, najbezpieczniejszy pod względem organizacji trasy poziom. Bazując na charakterystyce produktu oraz wymaganiach klienta dokonywany jest przegląd, którego efektem jest dopasowanie konkretnego poziomu bezpieczeństwa. Pod tym kątem dobierani są partnerzy do transportu, wyznaczane są trasy bezpiecznego przejazdu z wytyczeniem miejsc parkowania oraz uruchamiany jest zdalny monitoring pojazdu.

Zminimalizowanie ryzyka kradzieży

Poszczególne etapy realizacji transportu towarów wysokowartościowych wiążą się z konkretnym ryzykiem związanym z utratą czy kradzieżą produktu, częściową lub całościową. Należy więc przede wszystkim zidentyfikować te ryzyka, a następnie podjąć działania, które je zminimalizują lub wyeliminują. Przykłady minimalizacji ryzyka to między innymi: ochrona informacji w łańcuchu dostaw (kodowane dokumenty, zamknięty obieg dokumentacji, limitowany dostęp do dokumentacji magazynowej i transportowej); ochrona ładunku (zastosowanie spe-

nik wyboru dostawcy usług logistycznych, doświadczenie oraz certyfikacja operatora i spedytora są kluczowe. Z pomocą przychodzi tu TAPA (Transported Asset Protection Association), czyli organizacja pierwotnie założona w odpowiedzi na rosnące zagrożenia związane z przewozem produktów zaawansowanych technologicznie, na przykład nowoczesnego sprzętu elektronicznego, która później rozwinęła swoją działalność i obecnie koncentruje się na identyfikacji potencjalnych zagrożeń oraz ochronie przewożonych i magazynowanych towarów o wysokiej wartości przed kradzieżą, uszkodzeniami i aktami terroru. To organizacja zrzeszająca około tysiąca największych światowych producentów wyrobów z branży high-technology, globalnych przewoźników, centra logistyczne oraz ekspertów z dziedziny ochrony mienia. To właśnie TAPA certyfikuje operatorów i przewoźników według ściśle ustalonych standardów, a o ich przyznaniu decyduje spełnienie wielu kryteriów.



Joanna Sokołowska

czeństwa. Certyfikaty określane są dla jednego z trzech poziomów bezpieczeństwa: A, B, i C, gdzie klasa A stanowi poziom najwyższy. Standard określany jako TAPA FSR zawiera minimalne wymagania jakie musi spełniać dana lokalizacja magazyno-

TAPA (Transported Asset Protection Association) koncentruje się na identyfikacji potencjalnych zagrożeń oraz ochronie przewożonych i magazynowanych towarów o wysokiej wartości przed kradzieżą, uszkodzeniami i aktami terroru.

Bazując na charakterystyce produktu oraz wymaganiach klienta dokonywany jest przegląd, którego efektem jest dopasowanie konkretnego poziomu bezpieczeństwa



cialnych oznakowaniu kodujących czy ciemnych opakowań towarów; użycie ukrytych *chip'ów* śledzących ładunek na poziomie pojedynczych opakowań lub palet); rygorystyczny dobór partnerów do przewozu oraz ewentualnego przeładunku; restrykcyjne procedury podczas przeładunku z zastosowaniem CC TV i ograniczonego dostępu do stref przeładunkowych; stały monitoring online z zastosowaniem zdalnych zamków naczep i *unit'ów* używanych do transportu oraz rozwiązań typu *shock buton*, umożliwiających szybką reakcję w sytuacji zagrożenia.

Dla klientów, dla których bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw stanowi istotny czyn-

Wybrane kryteria certyfikacji

Należą do nich:

- l procedury powiadomienia i reagowania,
- l określone procedury bezpieczeństwa dotyczące obiektów transportu,
- l poziom bezpieczeństwa certyfikowanej lokalizacji magazynowej,
- l zabezpieczenie i kontrola dostępu do magazynu i biura.

Kryteria te przyznawane są na konkretną lokalizację, z uwzględnieniem specyfiki każdego obiektu z punktu widzenia bezpie-

wa, jeśli przechowuje wyroby o wysokiej wartości oraz inne wyroby, na przykład narażone na zwiększone ryzyko kradzieży. Natomiast standard TAPA TSR, także obejmujący trzy poziomy bezpieczeństwa, a dotyczy środków i procesów transportowych.

Certyfikacja wg kryteriów TAPA prowadzona jest w trybie 3-letnim, obejmując nie tylko dostosowanie do kryteriów i wymagań, ale także zewnętrzne i wewnętrzne audyty firmy.

Transport towarów wysokowartościowych to wyzwanie dla odważnych, do którego trzeba się wyjątkowo starannie przygotować, bo konsekwencje utraty takiego ładunku mogą być brzemienne w skutkach i dla operatora logistycznego i jego partnerów (przewoźników), a przede wszystkim dla klienta. Są to ładunki, które w DHL traktujemy z najwyższym priorytetem od etapu *bookingu*, poprzez załadunek, przewóz i dostawę; przez cały czas monitorując status i podążając za procedurami. Takie ładunki obsługują wysoko wykwalifikowane zespoły, wspomagane przez nowoczesne narzędzia informatyczne; zawsze we współpracy z zaufanymi i zweryfikowanymi partnerami. l

Joanna Sokołowska,
dyrektor transportu,
DHL Supply Chain



ODPORNOŚĆ LOGISTYCZNA

Ostatnimi czasy „odporność” jest słowem odmiennianym przez wszystkie przypadki. Niczym zdrowie, jest stanem, o który troszczymy się poniewczasie. Zdecydowanie jednak dla zachowania płynności produkcji i dystrybucji warto zawnocześnie zatroszczyć się o odporność logistyczną naszych firm.

Często zobrazowaniu odpowiedzialności operatora logistycznego służy porównanie logistyki do krwioobiegu. W czasie i po pandemii Covid-19 to metafora wyjątkowo trafna.

W rzeczywistości pokowidowej

Operatorzy logistyczni, tacy jak Seifert Logistics Group, odpowiadają bowiem za działanie swoistego układu krwionośnego, którego wyspecjalizowane komórki transportują i magazynują krew, a więc dbają o właściwy obieg i zaopatrzenie w produkty potrzebne do prawidłowego funkcjonowania „organizmu”. Przerwanie

zaś łańcuchów dostaw jest niczym zator czy wstrząs, dlatego tak istotna jest odporność i tarcza bezpieczeństwa systemu logistycznego.

Nie tylko zapewnienie dostępu do podstawowych produktów przeznaczonych do użytku osobistego i środków farmaceutycznych jest ważnym wyzwaniem logistycznym. W rzeczywistości pokowidowej z opóźnieniami zaopatrzenia linii produkcyjnych zmagają się między innymi branża automotive. Rozwijający się sektor fotowoltaiki także doświadcza nieustannie trudności zaopatrzeniowych.

Doświadczony operator logistyczny, który wie jak budować odporność i wzmocnić siatkę bezpieczeństwa logistycznego to z pewnością dobry partner i katalizator rozwoju. Efektywność operacyjna przy zminimalizowaniu odpowiedzialności własnej (scedowanej na operatora logistycznego właśnie) jest skuteczną formą zarządzania ryzykiem. Odpornością i dobrym zarządzaniem wykazywać się jednak musi, po pierwsze, sam operator logistyczny.

100 pozycji wyżej

W ogłoszonym w zeszłym miesiącu rocznym badaniu Top1500 Najbardziej efektywnych firm logistycznych, prowadzonym od 2004 r. przez agencję badań rynkowych Data Group Consulting, firma Seifert Polska nie tylko, jak w latach ubie-

Doświadczony operator logistyczny, który wie jak budować odporność i wzmocnić siatkę bezpieczeństwa logistycznego to z pewnością dobry partner i katalizator rozwoju.

głych, została zaliczona do grona Top 500 Największych firm logistycznych w Polsce, ale też uplasowała się aż o 100 pozycji wyżej w porównaniu z rokiem poprzednim. Wynik ten z jednej strony obrazuje stabilność operatora, ale jednocześnie obiektywne dane wskazują na faktyczny stan rynku usług logistycznych.

– Szerokie portfolio oraz ponad 70-letnie doświadczenie stanowią solidny fundament i atut naszej Grupy. Jesteśmy sprawdzonym operatorem logistycznym sześciu potężnych sektorów gospodarki: motoryzacyjnego, chemicznego, dóbr konsumpcyjnych, farmaceutyków, jak również przemysłu papierniczego i materiałów budowlanych – podkreśla prezes Seifert Polska Jan Brachmann.

To jednak wyspecjalizowany obszar logistyki kontraktowej dla branży automotive od lat jest motorem napędowym firmy.

Ponad 20 lat w Polsce

– Jako operator logistyczny równolegle rozwijaliśmy się wraz z nią. Nie inaczej jest i teraz, podążamy w kierunku elektromobilności, także w Polsce – dodaje 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.

Aktualnie Grupa Seifert odpowiada za kompleksową obsługę logistyczną fabryk w: Malsch, Rastatt, Lipsku i francuskim Hambach. Przy zachodniej granicy z Polską przygotowuje powierzchnie magazynowe oraz proces obsługi logistycznej gigafabryki amerykańskiego koncernu motoryzacyjnego. W Polsce, w Jaworze, od 2019 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.

– Obsługujemy logistycznie również prężnie rozwijające się przedsiębiorstwa z rynku e-commerce i oprócz elektromobilności wspieramy też drugą, już wspomnianą branżę związaną z ograniczeniem emisji dwutlenku węgla – branżę fotowoltaiczną. Buforujemy panele, falowniki i inne akcesoria fotowoltaiczne. Zweryfikowaliśmy problemy tej branży, wiemy o zatorach zaopatrzeniowych uniemożliwiających terminowe wywiązywanie się z zobowiązań.

Naszą ofertę magazynowania kierujemy do małych, średnich i dużych firm fotowoltaicznych, które chcą uniezależnić się od monopolu dostawców i bezpiecznie realizować swoje zlecenia – wyjaśnia dyrektor logistyki Seifert polska Szymon Szczepaniak.

Obecnie otwieramy kolejne Centrum Logistyczne typu multi-user we Wrocławiu i przy tej okazji zapraszamy do współpracy firmy z tych okolic lub planujące ekspansję na terenie Dolnego Śląska. |



Scan Me and Contact Us

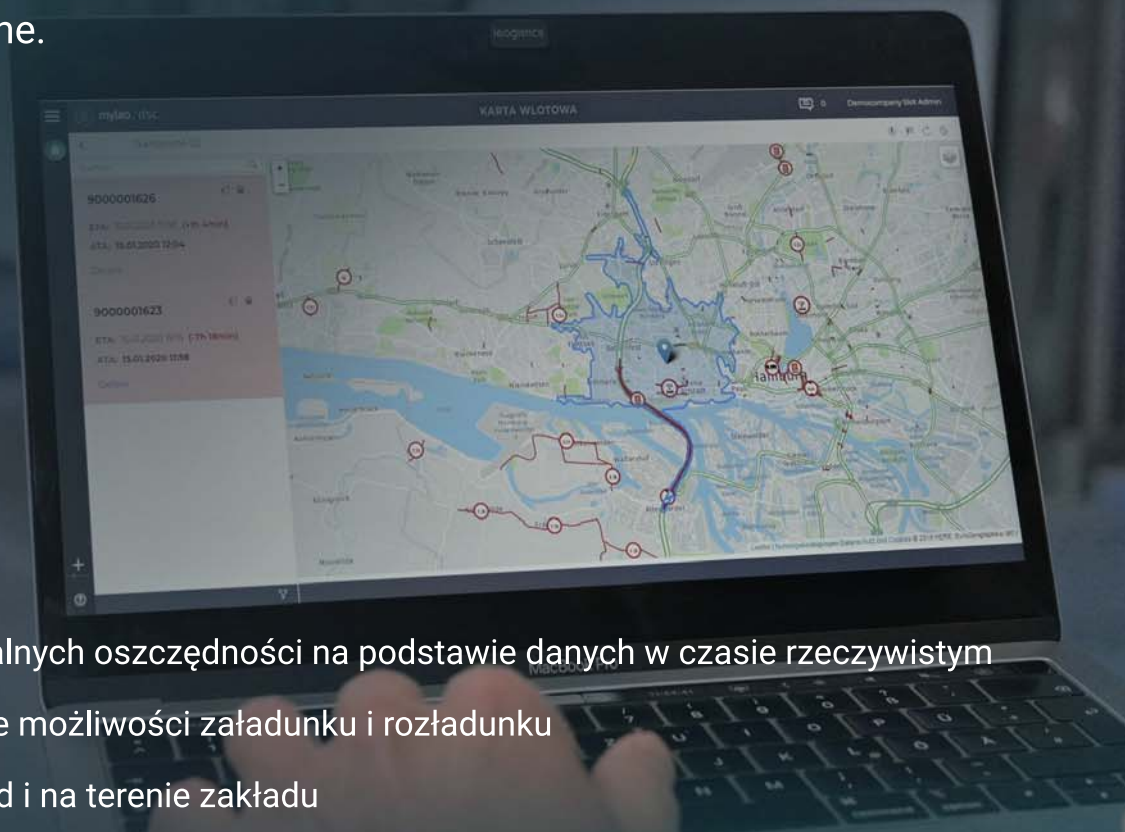
**DOSTĘPNE
POWIERZCHNIE
MAGAZYNOWE
Z OBSŁUGĄ**

**BEZPŁATNY
NUMER KONTAKTOWY
+48 800 801 040**

Logistyka@seifert-logistics.com

STWÓRZ WIĘKSZĄ PRZEJRZYSTOŚĆ I WYDAJNOŚĆ W SWOIM ŁAŃCUCHU DOSTAW!

Planuj, kontroluj i analizuj procesy logistyczne oraz współpracę z partnerami w kilku krokach online.



- Identyfikacja potencjalnych oszczędności na podstawie danych w czasie rzeczywistym
- Efektywne planowanie możliwości załadunku i rozładunku
- Unikanie korków przed i na terenie zakładu
- Przyspieszenie obsługi
- Łatwa integracja z infrastrukturą IT

Śledzenie w czasie rzeczywistym



myleo / tnt

Segment ram czasowych



myleo / slot

Logistyka wewnątrzzakładowa



myleo / yard

Kontrola dostaw



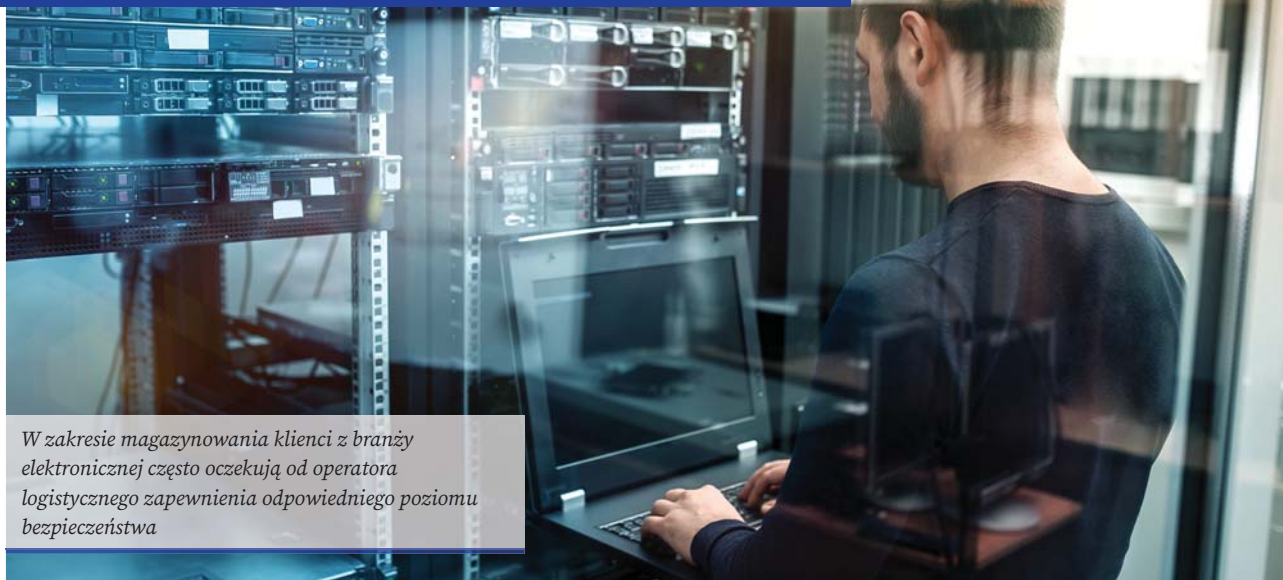
myleo / supply

Zarządzanie kontenerami



myleo / empties

Dowiedz się więcej na stronie
www.myleodsc.com



W zakresie magazynowania klienci z branży elektronicznej często oczekują od operatora logistycznego zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa

Z CORAZ SZERSZYM ZAKRESEM USŁUG

Branża elektroniczna pełni coraz większą rolę nie tylko w naszym życiu, ale i w całej gospodarce, co przekłada się na wyniki firm logistycznych, które w swoim portfolio mają producentów sprzętu high-tech. O tym, jak należy przygotować do jej obsługi i jakie stawia wyzwania, mówi Aleksander Król, Key Account Manager w DB Schenker.

Jaka jest specyfika obsługi logistycznej branży elektronicznej?

Branżę elektroniczną charakteryzuje przede wszystkim duża sezonowość. W czwartym kwartale roku zauważamy znaczne zwiększenie nadania przesyłek. Dużym wyzwaniem jest więc zapewnienie odpowiednich zasobów do kompleksowej obsługi. Warto też zwrócić uwagę, na rosnące zainteresowanie odbiorców usługami dodatkowymi. Kupując sprzęt elektroniczny lub duże ADG, np. pralkę czy lodówkę, klienci oczekują już nie tylko dostarczenia towaru wraz z wniesieniem, ale także jego ustawienia, podłączenia czy zaprogramowania, a to wymaga dodatkowych działań ze strony operatora.

Ważny jest czas realizacji dostaw. Standardem jest już dostawa w ciągu 24 godzin, a kluczowa staje się możliwość dostarczenia towaru w konkretnym, wyznaczonym przez odbiorcę dniu (usługa Fix Day). W zakresie magazynowania klienci z branży elektronicznej często oczekują od operatora logistycznego zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Dotyczy to np. składowania towarów w magazynach multiklientkich, gdzie przestrzeń jest współdzielona. Wówczas, niezwykle ważne jest wydzielenie i ogrodzenie powierzchni, kontrola dostępu i nadzór wizyjny. Wszystko po to, aby operacje w tej strefie mogły być w pełni weryfikowane.

Wyzwanie, jakie stawia przed nami branża elektroniczna, dotyczy także przygotowania kurierów do przyjęcia dużych kwot przy dostawie za pobraniem, często powyżej 10 tys. złotych. Stąd ważne jest wdrożenie niezbędnych procedur i sprawne zrealizowanie takiej usługi. Odpowiedzią na oczekiwania klientów jest rozwój płatności mobilnych.

Co jest tu największym wyzwaniem?

Ważne jest zapewnienie dostaw dla zróżnicowanych kanałów sprzedaży: do magazynów, sklepów stacjonarnych oraz do

Do sprawnej realizacji działań konieczne są odpowiednie i dostosowane do systemów klienta rozwiązania. Dużym atutem jest globalny zasięg sieci DB Schenker, co przy szerokim portfolio usług transportowych pozwala obsługiwać całe łańcuchy dostaw klientów.

klienta indywidualnego (w przypadku zakupów online), co wymaga doskonale zaplanowanych procesów. Podobnie jest z realizacją specjalistycznych usług dodatkowych, które klienci operatora logistycznego chcą zapewnić swoim odbiorcom. O ile wniesienie sprzętu nie jest problemem, o tyle np. usługa podłączenia urządzeń wymaga zapewnienia wyspecjalizowanych zespołów, posiadających odpowiednie uprawnienia. Może to być wyzwaniem, szczególnie jeśli

miejsca dostaw są znacznie oddalone od centrów logistycznych.

W DB Schenker do tego typu projektów podchodzimy indywidualnie, oferując przede wszystkim doświadczenie i umiejętność jednoczesnej obsługi wielu kanałów sprzedaży. Wspieramy klientów mierzących się z dużym rozdrobnieniem dostaw (e-commerce), czy dostawami do magazynów regionalnych danej sieci lub wprost do sklepów stacjonarnych, które także mogą pełnić funkcję podręcznych magazynów. Do sprawnej realizacji tych działań konieczne są odpowiednie i dostosowane do systemów klienta rozwiązania. Dużym atutem

jest też globalny zasięg sieci DB Schenker, co przy szerokim portfolio usług transportowych pozwala nam obsługiwać całe łańcuchy dostaw naszych klientów.

Na ile DB Schenker jest zaangażowane w obsługę tej branży? Jaki zakres usług świadczy?

DB Schenker dla branży elektronicznej świadczy m.in. usługi magazynowania

i konfekcjonowania oraz dystrybucji zarówno w kanale B2B, jak i B2C. Proponujemy również szereg usług dodanych (ang. *value-added services*, VAS) – np. etykietowanie, tworzenie zestawów, obsługa zwrotów czy kontrola numerów partii, a w przypadku dystrybucji – dostawy wieczorne, usługi wniesienia czy pobrania. Klienci mogą także korzystać z naszej kompleksowej oferty dotyczącej międzynarodowego transportu drogowego, lotniczego, kolejowego czy oceanicznego.

Wybór środka transportu należy oczywiście do naszych partnerów biznesowych. Obserwujemy jednak, że najczęściej przesyłek z tej branży dociera z Azji do Polski drogą lotniczą lub kolejną. W przypadku przewozów po Europie najczęściej wybieraną opcją jest transport drogowy dedykowany (dla towarów o wysokiej wartości) oraz system drobnicowy *Premium* z gwarantowaną datą dostawy.

Jak rozwój kanału e-commerce wpływa na obsługę logistyczną branży elektronicznej, a jak branża elektroniczna wpływa na ten kanał sprzedaży?

Globalne łańcuchy dostaw i branża logistyczna są ważnymi beneficjentami postępu technologicznego. Wykorzystanie sztucznej inteligencji czy Internetu Rzeczy (IoT) znaczenie ułatwia realizację wielu procesów.

E-commerce, który tak intensywnie różni się od wybuchu pandemii, przejął wolumeny, które do tej pory w dużej części trafiały do tradycyjnych sklepów. Obserwujemy zmianę nawyków zakupowych konsumentów,

oferując sprzedaż swoich artykułów tym kanałem, mogły zrekompensować straty wynikające z zamknięcia m.in. sklepów wielkopowierzchniowych.

Według raportu z badań postaw konsumenckich Polaków, który powstał z inicjatywy TAURON, niemal 60% respondentów w ciągu 24 miesięcy wydało ponad 2000 zł na zakupy nowych urządzeń RTV/AGD. Polacy sięgają m.in. po telewizory i telefony.²⁾ Jednocześnie to właśnie smartfony, ale także tablety i laptopy ułatwiają nam zamawianie towarów przez internet.

Co zmienił koronawirus, także w obsłudze kanału e-commerce?

E-commerce stał się dominującym kanałem sprzedaży w każdej branży, która może korzystać z tych rozwiązań. Pozwolił dotrzeć do odbiorców, którzy nigdy wcześniej nie robili zakupów przez internet. Przez wzmożone zainteresowanie zakupami w sieci i zwiększające się wymagania klientów, firmy musiały zainwestować w rozwiązania, które przyspieszą proces obsługi. Konieczna była m.in. optymalizacja platform zakupowych czy obsługi klienta. Pandemia przyspieszyła więc rozwój technologiczny. Operatorzy

Kupując sprzęt elektroniczny lub duże ADG, np. pralkę czy lodówkę, klienci oczekują już nie tylko dostarczenia towaru wraz z wniesieniem, ale także jego ustawienia, podłączenia czy zaprogramowania, a to wymaga dodatkowych działań ze strony operatora.

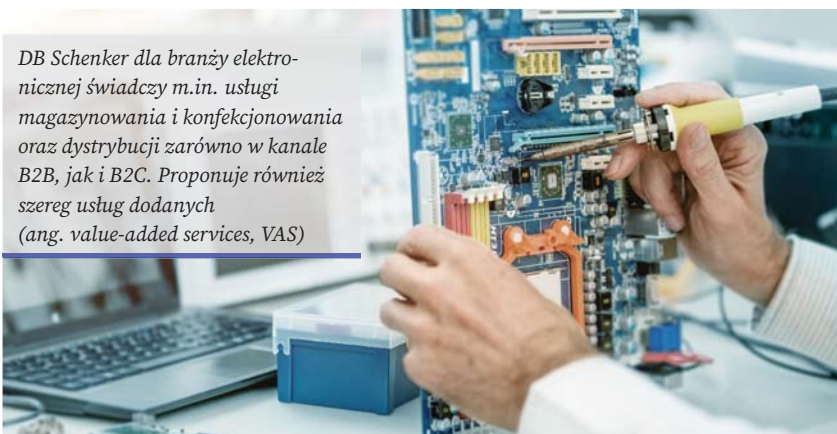


Aleksander Król

W jakim kierunku, w związku z rozwojem elektroniki, zmienia się obsługa branży i jak będzie zmieniała się w przyszłości?

Transformacja cyfrowa i nowe technologie przesuwają granice i zmieniają sposób prowadzenia biznesu na całym świecie. Dziś jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że wszystko jest na wyciągnięcie ręki. Oczekujemy też natychmiastowego dostępu do informacji. Wymusza to na operatorach lo-

*DB Schenker dla branży elektronicznej świadczy m.in. usługi magazynowania i konfekcjonowania oraz dystrybucji zarówno w kanale B2B, jak i B2C. Proponuje również szereg usług dodanych (ang. *value-added services*, VAS)*



gistycznych znacznie większą elastyczność w zakresie świadczonych usług, raportowania stanów magazynowych i statusów dostawy.

gistycznych znacznie większą elastyczność w zakresie świadczonych usług, raportowania stanów magazynowych i statusów dostawy.

Nowoczesne rozwiązania poprawiają produktywność, pozwalają minimalizować koszty i błędy. To korzystne zmiany patrząc na transport czy zarządzanie łańcuchem dostaw. Wprowadzane technologie pozwalają m.in. na śledzenie przesyłek w czasie rzeczywistym, raportowanie statusów czy zgłaszanie zdarzeń związanych z dostawą.

Wraz z szybkim wzrostem kanału e-commerce, przyspieszyły także aktywności na rzecz zrównoważonego rozwoju. Dla branży logistycznej oznacza to m.in. działania już na etapie projektowania budynków i wdrażanie rozwiązań zapewniających większą efektywność energetyczną i niskiemisyjność. W transporcie to nie tylko optymalizowanie dostaw, ale też wprowadzanie pojazdów elektrycznych i minimalizowanie emisji CO₂ w przewozach. |

tów, którzy zamknięci w domach zaczęli coraz chętniej zamawiać towary przez internet. Jak wynika z dostępnych badań, już ponad 70% internautów robi zakupy online.¹⁾

E-commerce pomógł przetrwać wielu firmom trudny czas pandemii. Przedsiębior-

logistyczni zaczęli też otwierać terminale w nowych lokalizacjach oraz modyfikować swoje siatki połączeń tak, aby jeszcze skuteczniej reagować na oczekiwania odbiorców i zapewnić jednaki poziom usług na terenie całego kraju.

¹⁾ <https://www.gemius.pl/wszystkie-artykuly-aktualnosci/e-commerce-w-polsce-2020.html>

²⁾ <https://www.tauron.pl/-/media/naprawiamy-ebok/Raport-Naprawiamy-czy-wyrzucamy.pdf>



Paczki zawierające elektronikę to ok. 15% wszystkich przesyłek w sieci DPD Polska

KRYZYS PRZYSPIESZYŁ CYFRYZACJĘ

Technologia coraz bardziej wrasta w różne dziedziny naszego życia. Wywiera również wpływ na działalność firm logistycznych. Po pierwsze, wiele z nich obsługuje branżę elektroniczną, a po drugie, coraz więcej korzysta z najnowszej technologii w trakcie działalności operacyjnej. Jak to jest w firmie DPD, mówi Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska.

Jaka jest specyfika obsługi logistycznej branży elektronicznej i jakie wymagania musi spełnić operator zajmujący się przesyłkami kurierskimi i ją obsługujący?

W logistyce dla branży elektronicznej obowiązują takie same zasady jak w innych – przesyłki mają dotrzeć bezpiecznie i na czas. Paczki zawierające

mentów podatnych na uszkodzenia. Muszą być więc odpowiednio opakowane i oznaczone specjalnymi *stickerami* jako delikatne. Branża elektroniczna to także duże urządzenia RTV i AGD, które wymagają stosowania odpowiednich pojazdów z windami, wózków lub palet zapewniających bezpieczny transport. Najczęściej tego typu zamówienia są

W czasie pandemii koronawirusa wzrósł popyt na e-commerce we wszystkich kategoriach produktowych. Podczas pierwszego lockdownu dało się jednak odczuć znaczące zainteresowanie właśnie elektroniką i sprzętem IT wykorzystywanymi m.in. do pracy zdalnej.

artykuły z kategorii *high-tech* wymagają jednak większej ostrożności niż te z ubraniami, obuwiem czy książkami. Sprzęty elektroniczne z reguły wykonane są twardego tworzywa sztucznego, które może łatwo ulec wgnieceniu, a także zawierają wiele drobnych ele-

mentów bardziej wartościowe niż przeciętne przesyłki, dlatego konsumenci powinni mieć możliwość wykupienia dodatkowego ubezpieczenia na wypadek ewentualnego zniszczenia, zaginięcia czy kradzieży. Do paczek dołączone bywają także dokumenty zwrotne dla

odbiorcy, które kurier doręcza z powrotem do nadawcy.

Co jest tu największym wyzwaniem?

Największym wyzwaniem w przypadku elektroniki jest oczywiście przewiezienie sprzętu w sposób nienarażający go na uszkodzenia. Bezpieczeństwo transportu uzależnione jest więc od odpowiedniego opakowania zawierającego np. wycięty laserowo styropian dopasowany do kształtu przedmiotu, o co najczęściej dba sam producent.

W jakim zakresie DPD zaangażowane jest w obsługę tej branży?

Paczki zawierające elektronikę to ok. 15% wszystkich przesyłek w sieci DPD Polska. Znaczne zwiększenie ich liczby obserwujemy w „Czarny Piątek” czy następujący po nim „Cyfrowy Poniedziałek”, czyli w dni największych wyprzedaży w roku. Wówczas następuje prawdziwy szturm nie tylko na sklepy stacjonarne, lecz również internetowe, a konsekwencją tego jest duży wzrost w dziennych wolumenach u firm kurierskich. Zwiększenie ruchu obserwujemy również tuż po wprowadzeniu nowych wersji popularnych urządzeń.

Na ile koronawirus zmienił obsługę branży *high-tech*?

W czasie pandemii koronawirusa wzrósł popyt na e-commerce we wszystkich kategoriach produktowych. Podczas pierwszego lockdownu dało się jednak odczuć znaczące zainteresowanie właśnie elektroniką i sprzętem IT wykorzystywanymi m.in. do pracy zdalnej, co wymagało zaopatrzenia się w potrzebne do transportu materiały i uczulenia kurierów na ryzyko uszkodzeń tego typu przesyłek.

Z powodu ogólnoświatowego kryzysu zdrowotnego już od lutego ubiegłego roku obsługa paczek z elektroniką, podobnie jak wszystkich innych przesyłek, przebiega zgodnie z zalecanymi zasadami bezpieczeństwa. DPD Polska umożliwiła bezkontaktowe doręczenia „pod drzwi” lub w przypadkach doręczeń do rąk własnych z wykorzystaniem jednorazowego, unikalnego kodu PIN.

Jak rozwój kanału e-commerce wpływa na obsługę logistyczną branży elektronicznej, a jak branża elektroniczna wpływa na ten kanał sprzedaży?

Obecnie w sieci powstaje coraz więcej nowych platform sprzedażowych, wśród których wiele oferuje sprzęt elektroniczny. Do grupy klientów DPD Polska należą producenci i przedsiębiorcy proponujący zakupy elektroniki nie tylko w sklepach stacjonarnych, a także internetowo, co ułatwia konsumentom dostęp do ich często coraz bogatszej oferty. Choć obecnie popyt ten się unormował, ogólna tendencja wzrostowa w e-commerce stawia branżę logistyczną przed wieloma wyzwaniami. Wśród nich jest rozbudowa i unowocześnianie sortowni, optymalizowanie tras przejazdów czy zwiększanie jakości obsługi na tzw. „ostatniej mili” przez m.in. umożliwienie odbiorcy samodzielnego zarządzania doręczeniem.

Od firm logistycznych oczekuje się także, że będą oferowały usługi dostosowane do transportu delikatnych artykułów elektronicznych – zapewnią bez-

pieczeństwo procesów w sortowniach, wyszkolą kurierów i przewoźników na temat zasad ostrożnego transportu, a także zadbają o trwałe i funkcjonalne palety czy wózki.

Rozwój technologii to nie tylko wyższa liczba paczek z elektroniką w sieci, ale usprawnienie wielu działań firmy kurierskiej. Dzięki niej DPD Polska daje odbiorcom dostęp do wygodnej aplikacji na laptopa czy smartfona mojapaczka.dpd.com.pl, która umożliwia samodzielne zarządzanie doręczeniem. Zapewnia także wygodne płatności za przesyłki BLIK-iem lub kartą u kuriera, co realizuje dzięki małym, nowocze-



Rafał Nawłoka

DPD Polska daje dostęp do wygodnej aplikacji na laptopa czy smartfona mojapaczka.dpd.com.pl, która umożliwia samodzielne zarządzanie doręczeniem. Zapewnia także wygodne płatności za przesyłki BLIK-iem lub kartą u kuriera.

snym terminalom kurierskim. Za sprawą technologii wspiera także swoich partnerów, czyli sklepy internetowe, które mogą skorzystać z oferowanych przez firmę rozwiązań IT usprawniających obsługę zamówień. Wśród nich są systemy aukcyjne lub magazynowo-sprzedażowe, tzw. moduły wysyłkowe, a także usługa DPD Online, czyli rozbudowany system zarządzania wysyłką.

W jakim kierunku, w związku z rozwojem elektroniki, zmienia się ob-

ługa branży i jak będzie zmieniała się w przyszłości?

Według prognoz elektronika, obok żywności czy artykułów ogrodniczych, nadal będzie ważną kategorią produktową. To z pewnością wpłynie na wdrażane przez firmy z branży logistycznej rozwiązania, zwłaszcza te zapewniające maksymalne bezpieczeństwo procesów w sortowniach czy podczas transportu. Już dziś konieczne jest więc regularne wyposażanie przewoźników i kurierów w sprawne wózki czy pojazdy przystosowane do przewożenia paczek o dużych gabarytach i delikatnej zawartości.

Również sama branża kurierska w przyszłości zamierza intensywnie korzystać z dobrodziejstw technologii. Już dziś zawieranie umów, procesy formalne związane ze serwisem sprzętu czy reklamacjami odbywa się przy wsparciu technologii.

Kryzys wywołany pandemią znacząco przyspieszył cyfryzację w firmach kurierskich takich jak DPD Polska. Wielu jej pracowników już od marca ubiegłego roku wykonuje swoje działania zdalnie, co wymagało istotnych modyfikacji w systemach IT. Doszło także do uproszczenia niektórych procedur i pojawiły się nowe usługi, takie jak odbiór przesyłki z domu od klienta indywidualnego czy doręczenie pod drzwi bez podpisu i z wykorzystaniem unikalnego kodu PIN.

Rozwój technologii to także korzyści dla środowiska. Dzięki rozwiązaniom IT pozwalającym na optymalizowanie tras przejazdów, a także elektrycznym pojazdom i stacjom ładowania do nich można znacząco ograniczyć szkodliwe emisje.

Największym wyzwaniem w przypadku elektroniki jest przewiezenie sprzętu w sposób nienarażający go na uszkodzenia. Bezpieczeństwo transportu uzależnione jest więc od odpowiedniego opakowania



Dzięki rozwiązaniom IT pozwalającym na optymalizowanie tras przejazdów, a także elektrycznym pojazdom i stacjom ładowania do nich, można znacząco ograniczyć szkodliwe emisje.



Zespół Dachser pracuje z klientami nad stworzeniem inteligentnych połączeń regionalnych i globalnych łańcuchów dostaw, które zapewniają wysoki stopień stabilności i niezawodności

DACHSER Z OPTYMIZMEM PATRZY W PRZYSZŁOŚĆ

DACHSER, globalny operator logistyczny, zakończył rok 2020 z silną pozycją rynkową. Nawet jeśli trudno dziś o precyzyjne prognozy, zdaniem Burkharda Elinga, CEO w DACHSER, są powody do ostrożnego optymizmu.

– Nieco ponad rok temu, kiedy liczba przesyłek gwałtownie spadła z powodu zamknięcia gospodarek na południu Europy, nie mogliśmy spodziewać się tak dobrych wyników. Rok później, w pierwszym kwartale 2021 r., sytuacja wyglądała już zupełnie inaczej, a wolumen przesyłek w europejskiej sieci drobnicowej był wysoki. To zasługa m.in. czarterów lotniczych, dzięki którym możemy

Stabilność i niezawodność łańcuchów dostaw

– Wszystko wskazuje na to, że również łańcuchy dostaw w pewnym stopniu się ustabilizowały. Na podstawie naszych doświadczeń, dostrzegamy w tym obszarze tendencję do tworzenia bardziej regionalnych struktur

Mimo że globalna niepewność i skutki pandemii COVID-19 wciąż nie dają o sobie zapomnieć, to pracownicy Dachser są optymistami i spodziewają się, że w drugiej połowie 2021 r. wszystko wróci do normy.

zaferować naszym klientom własne, niezawodne połączenia transportowe pomiędzy Azją, Europą i USA. I mimo że globalna niepewność i skutki pandemii COVID-19 wciąż nie dają o sobie zapomnieć, to jesteśmy optymistami i spodziewamy się, że w drugiej połowie 2021 r. wszystko wróci do normy – uważa Burkhard Eling.

w niektórych sektorach, takich jak opieka zdrowotna. Nie widzimy jednak całkowitego odwrótu od globalizacji, jak przewidywano. Zamiast tego pracujemy z naszymi klientami nad stworzeniem inteligentnych połączeń regionalnych i globalnych łańcuchów dostaw, które zapewniają wysoki stopień stabilności i niezawodności. Jedno jest pewne:



Burkhard Eling

dzięki tym wysiłkom wszyscy zamknijemy rok 2021 z sukcesem – przewiduje CEO w DACHSER.



OPERACJE LOGISTYCZNE, ZAWSZE NA CZAS

Transporter do kontenerów KAMAG Transporttechnik

Swap Body Truck WBH25

KAMAG „Wiesel” jest przeznaczony do transportu wewnątrzzakładowego nadwozi wymiennych wszystkich wielkości oraz naczep i przyczep. Dzięki hydrostatycznemu napędowi KAMAG Wiesel jest wyjątkowo mało awaryjny. Łatwość serwisowania wynika z zastosowania seryjnie produkowanych podzespołów, dzięki czemu zużycie paliwa jest niespotykane w branży.

ZAMÓW BEZPŁATNE DEMO
696 073 071



AUTORYZOWANY **SERWIS**
KAMAG W CAŁEJ POLSCE
+48 604 107 749

Dla maszyn KAMAG Transporttechnik
wsparcie serwisowe zapewnia Zeppelin Polska

**DOŚWIADCZENIE KTÓREMU
MOŻESZ ZAUFAĆ**

Szkolenia i uruchomienia, wsparcie techniczne,
części zamienne, konserwacja i naprawy

Centrala Zeppelin Polska Sp. z o.o. 05-830 Nadarzyn, Kajetany,
ul. Kolonowa 10, tel. 22 566 47 00, biuro@zeppelin-polska.com

zeppelin.pl

ZEPPÉLIN®
WE CREATE SOLUTIONS

Zeppelin Polska Sp. z o.o. jest dystrybutorem i autoryzowanym serwisem poniższych marek na terenie kraju:

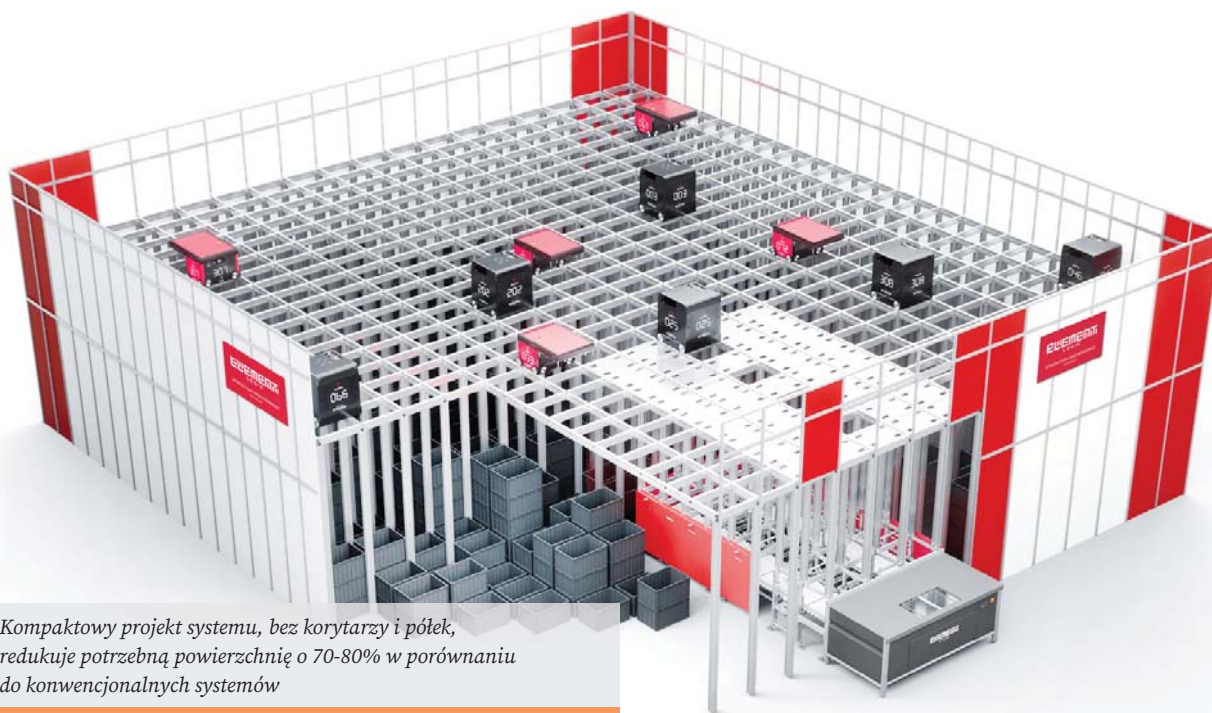


SOLIDNY PARTNER
TRWAŁE WÓZKI™



GOUPIIL





Kompakty projekt systemu, bez korytarzy i półek, redukuje potrzebną powierzchnię o 70-80% w porównaniu do konwencjonalnych systemów

ELASTYCZNOŚĆ I WZROST WRAZ Z POTRZEBAMI KLIENTÓW

Firma Element Logic, specjalizująca się w zrobotyzowanym rozwiązaniu AutoStore, w 2020 r. osiągnęła kilka rekordów. Zysk operacyjny wyniósł 16 mln euro i jest to 100-procentowy wzrost w porównaniu z rokiem 2019. Rekordowy był również portfel zamówień z 60-procentowym wzrostem, a przychody przekroczyły 100 mln euro. Na czym polega sukces? – pytamy Annę Wiśniewską, Managing Director Element Logic Poland.

Zrobotyzowane rozwiązanie AutoStore to sztanndarowy produkt Element Logic. Na czym ono polega?

AutoStore to unikalne i innowacyjne rozwiązanie do automatycznego przechowywania i kompletacji zamówień średnich i małych elementów, opracowane przez Jacoba Hatteland Computer AS z Norwegii. System powstał z potrzeby

gazynów małych części (tzw. *miniload*) lub systemów *shuttle*.

Kompakty projekt systemu, bez korytarzy i półek, redukuje potrzebną powierzchnię o 70-80% w porównaniu do konwencjonalnych systemów. AutoStore to modułowy system, w którym liczba robotów i stacji roboczych jest determinowana przez wymagania wydajnościowe. System może zatem „rosnąć” wraz ze

Czym się wyróżnia na tle innych automatycznych rozwiązań?

To, czym wyróżnia się system AutoStore na tle innych rozwiązań automatycznych, to przede wszystkim:

- gęstość składowania – nie ma na świecie innego systemu automatycznego składowania, który byłby w stanie zeszkładować taką ilość pojemników na tak małej i skomasowanej przestrzeni. W technologii AS pojemniki zeszkładowane są jeden na drugim, a takie stosy ułożone są ściśle obok siebie, bez zbędnej przestrzeni. Hasło „*stop airhausing. start warehousing*” jest bardzo wymowne.

- elastyczność rozwoju – system AutoStore bardzo łatwo się rozbudowuje. Zawiera 5 modułów, które składa się trochę jak klocki lego. Potrzebna jest większa wydajność? Dokładamy robotów lub stacji roboczych. Potrzeba więcej wydajności – dostawiamy ko-

AutoStore powstał z potrzeby optymalnego wykorzystania przestrzeni, dynamiki, efektywności energetycznej, skalowalności, materiałów i połączenia ze stacjami kompletacji jako opcja do konwencjonalnych automatycznych magazynów małych części lub systemów *shuttle*.

optymalnego wykorzystania przestrzeni, dynamiki, efektywności energetycznej, skalowalności, materiałów i połączenia ze stacjami kompletacji jako opcja do konwencjonalnych automatycznych ma-

wzrostem wymagań logistyki klientów. Rozwiązanie może być instalowane samodzielnie lub zintegrowane z systemem przenośnikowym lub innymi technologiami intralogistycznymi.

lejne pojemniki w aluminiowej siatce (*aluminiowy grid*) i to bez zatrzymywania pracy aktualnego systemu. System „rośnie” wraz ze zwiększającymi się potrzebami klientów.

- I dostępność systemu – w przypadku awarii robota (który składa i transportuje właściwe pojemniki do i ze stacji roboczych) dokuje się go na antresoli serwisowej. A reszta robotów przejmuje jego zadania. Dzięki temu system jest zawsze dostępny, klient ma dostęp do wszystkich pojemników z towarem i nie ma przestołów.
- I czas wdrożenia – dzięki temu, że system jest modułowy, czas wdrożenia waha się pomiędzy sześć a osiem miesięcy od podpisania umowy do przekazania go do eksploatacji.
- I energooszczędność – system AutoStore zużywa bardzo mało energii, nie potrzebuje żadnego przyłącza, ponieważ pracuje na prądzie z sieci. 10 robotów zużywa tyle prądu co jeden czajnik elektryczny. Mamy klientów, którzy do zasilania systemu wykorzystują energię z paneli słonecznych.

Element Logic otrzymał pełne prawa do dystrybucji AutoStore w Europie. Gdzie rozwiązanie to można wykorzystać? W jakich branżach jest szczególnie przydatne?

Ostatnio przeglądaliśmy projekty, nad którymi pracujemy i okazało się, że żadna branża się nie powtarza i do tego

zamiennych, tekstylnej, branży spożywczej (AS działa w środowisku od 2 stopni Celsjusza), produkcji (magazyny przyprodukcyjne), elektronicznej, 3 PL (a oni z kolei pracują dla różnych branż) i można byłoby tu wymienić o wiele więcej. Gdzie zatem AS się nie sprawdzi? Przy towarach, które nie mieszczą się fizycznie do naszych pojemników i obsługiwane są głównie jako paleta oraz w mroźniach (póki co technologia ta nie pracuje w temperaturach minusowych).

Czy jest to rozwiązanie dla każdego?

Niekoniecznie. Nie jest to rozwiązanie dla dużych produktów, które ze względu na swoje rozmiary nie zmieszczą się do pojemnika o pojemności 75 l (pojemnik o wymiarach wewnętrznych 600×400×310 mm), ani dla środowiska mroźni.

Pytanie również, czy danemu klientowi w ogóle automatyka logistyczna jest potrzebna? Albo inaczej, czy istnieje zasadność jej zastosowania? Ale to już inna kwestia. Jeżeli natomiast klient myśli o zastosowaniu automatyki i poszukuje rozwiązania na produkty mieszczące się we wspomnianym pojemni-



Anna Wiśniewska

Co może zyskać klient Element Logic decydując się na AutoStore?

Po pierwsze, przestrzeń lub brak konieczności budowy/najmu nowej powierzchni magazynowej. Po drugie, wydajne i skalowalne rozwiązanie, które zapewni mu aktualne potrzeby oraz przyszły wzrost.

Dodatkowo ze strony Element Logic otrzyma profesjonalne wsparcie od eta-

System AutoStore bardzo łatwo się rozbudowuje. Zawiera 5 modułów, które składa się jak klocki lego. Jeśli potrzebna jest większa wydajność, dokładane są roboty lub stacje robocze.



Klient Element Logic zyskuje przestrzeń, nie musi też budować/najmować nowej powierzchni magazynowej. Otrzymuje wydajne i skalowalne rozwiązanie, które zapewni mu aktualne potrzeby oraz przyszły wzrost

zaledwie kilka projektów jest z branży e-commerce. A badaliśmy to pod kątem synnego już boom'u w e-commerce.

W naszym portfolio mamy projekty z branży e-com, retail, automotive, części

ku – to zapraszam do kontaktu z nami. Przeanalizujemy dane, przedyskutujemy możliwości i zaproponujemy rozwiązanie skrojone dla klienta, z możliwością łatwej rozbudowy.

pu analizy danych, projektu, dostawy oraz serwisu.

Mija pierwsza połowa 2021 r. Jaki to był czas dla firmy i jakie będą kolejne miesiące?

Przyznam, że bardzo owocny! Pod koniec zeszłego roku rozpoczęliśmy budowę pierwszego systemu AutoStore w Polsce, także początek roku stał pod znakiem uruchomienia magazynu. Wiem też, że nasz klient jest bardzo zadowolony ze współpracy.

W styczniu podpisaliśmy list intencyjny na budowę kolejnego magazynu AutoStore i zgodnie z harmonogramem projektu powinniśmy wejść do obiektu i rozpocząć montaż z początkiem przyszłego roku. Kolejne miesiące pracy przyniosły nam dwa kontrakty! Biorąc pod uwagę wszystkie harmonogramy, do połowy przyszłego roku będziemy mieć już cztery działające AutoStore'y w Polsce. Mam również nadzieję, że nie jest to jeszcze nasze ostatnie słowo. I



KAMAG Wiesel, pojazd przeznaczony do transportu wewnętrznego nadwozi wymiennych o dowolnej wielkości, a także naczep i przyczep

POJAZDY KAMAG – PRZEZNACZONE DO LOGISTYKI TERMINALOWEJ

Dla firm logistycznych obsługujących intermodal niezwykle ważny jest sprawny i szybki przeładunek towarów, który skraca czas trwania transportu. W poprawie wyników pomagają pojazdy przeznaczone do logistyki terminalowej, dzięki którym operacje można przeprowadzić niezawodnie i w krótkim czasie. Jednym z ich producentów jest KAMAG Transporttechnik.

Firma ta ma swoją siedzibę w Ulm nad Dunajem w południowych Niemczech i należy do Grupy Transporter Industry International (Grupa TII), działającego na całym świecie producenta pojazdów ciężarowych i specjalnych. Główna jej działalność to produkcja pojazdów przemysłowych, transporterów modułowych i pojazdów dla logistyki terminalowej. KAMAG, będący jej częścią, posiada około 250 miejsc pracy i dysponuje powierzchnią 45 tys. m².

- | tył wyposażony w standardową ochronę przeciwnajazdową, zaczep przyczepy i wysokiej jakości tylne oświetlenie LED;
- | sterowanie *joystickiem* do jazdy do przodu i do tyłu, w tym możliwość wykonywania operacji jedną ręką;
- | komfortowa kabina kierowcy z wieloma opcjami wyposażenia;
- | duży kąt skrętu zapewniający maksymalną zwrotność;

mentów produkowanych masowo, dzięki czemu zużycie paliwa nie ma sobie równych w branży. Właściwy serwis i odpowiednie plany serwisowe dają gwarancję na zwiększenie wydajności i obniżenie kosztów operacyjnych. Pomagają w tym szkolenia użytkowników, podczas których uczą się efektywnej eksploatacji pojazdu, a także zdobywają szczegółową wiedzę na temat urządzeń Wiesela, zarówno w teorii jak i w prak-

Istotny element wydajnej logistyki terminalowej

Pojazdy ciężarowe z hydraulicznymi osiami wahadłowymi firmy KAMAG od dawna stanowią istotny element wydajnej logistyki terminalowej – ich konstrukcja i masa przekraczająca 17 tys. ton pozwalają na transport ekstremalnie ciężkich ładunków. Dzięki temu, na placach logistycznych, drogach publicznych i obszarach przemysłowych, mogą z nich korzystać firmy transportowe i logistyczne oraz budowlane, a także wywodzące się z branży lotniczej, przemysłu stoczniowego i energetycznego, hutnictwa i górnictwa. Pojazdy służą im w realizacji wielu kompleksowych zadań transportowych, obejmujących transport maszyn budowlanych, instalacje turbin wiatrowych oraz kompleksowe zlecenia od fabryk.

Do zalety ciągników do logistyki terminalowej firmy KAMAG należą:

Pojazdy ciężarowe z hydraulicznymi osiami wahadłowymi firmy KAMAG od dawna stanowią istotny element wydajnej logistyki terminalowej – ich konstrukcja i masa przekraczająca 17 tys. ton pozwalają na transport ekstremalnie ciężkich ładunków.

- | nisko umieszczony stopień prowadzący do kabiny;
- | dostęp do ramy podnoszącej bezpośrednio za kabiną kierowcy.

Wiesel Swap Body Transporter

KAMAG Wiesel to pojazd przeznaczony do transportu wewnętrznego nadwozi wymiennych o dowolnej wielkości, a także naczep i przyczep. Dzięki napędowi hydrostatycznemu jest wyjątkowo łatwy w utrzymaniu. Łatwość serwisowania jest wynikiem zastosowania kompo-

ntyce. Po zakończeniu szkolenia każdy uczestnik otrzymuje certyfikat. Na życzenie klientów tworzone są indywidualne koncepcje szkoleniowe, dostosowane do wymagań użytkowników.

Producent pomaga również w jak najszybszym usunięciu ewentualnych usterek i umożliwia całodobowy dostęp do części zamiennych, przez 7 dni w tygodniu. Każda część zamawiana do godziny 16.00 jest dostarczona dnia następnego, chyba że klient skorzysta z opcji ekspresowej „overnight”, bo to oznacza, że część zamienną może otrzymać jeszcze tej samej nocy. Wsparcie serwisowe całej sieci zapewnia Zeppelin Polska. |

EH



Bramy EFA-SFT® można optymalnie dopasować do każdej fasady. W centrum innowacji DEUTZ AG powierzchnia skrzydła bramy została pokryta specjalną farbą – wg palety kolorystycznej DB

BRAMY DO KUŹNI POMYSŁÓW

FIRMA DEUTZ AG PRZEWOZI PRZEZ BRAMY HARMONIIKOWE EFAFLEX PROTOTYPY SWOICH PRODUKTÓW – WPROST DO NOWEGO CENTRUM INNOWACJI

Nowe centrum innowacji w zakładzie firmy DEUTZ AG, zlokalizowanym w okręgu administracyjnym Kolonia-Porz (Kolonia, Niemcy), to przestrzeń pracy nad nowymi pomysłami, prototypami i produktami, a także przestrzeń tworzenia nowych możliwości inwestycyjnych.

Budynek został oddany do użytku w listopadzie ubiegłego roku i spełnia najwyższe wymagania pod kątem zastosowania najnowszych technologii oraz ze względu na komfort użytkownika i ergonomię pracy (aby jak najlepiej służyć pracownikom i referentom). Montaż szybkobieżnych bram harmonijkowych EFA-SFT® THERM od EFAFLEX, w obiekcie o powierzchni 380 m², umożliwił sprawne przewożenie silników, ciągników i innych dużych urządzeń.

W oparciu o wcześniejsze doświadczenie

– W naszym zakładzie funkcjonuje ok. czterdzieści różnych bram szybkobieżnych marki EFAFLEX i wszystkie pracują niezawodnie – mówi Harald Krämer, odpowiedzialny za infrastrukturę zakładu DEUTZ AG w Kolonii. – Dlatego w nowym budynku również zastosowaliśmy bramy tego producenta – dodaje.

Jak ważną rolę odgrywają bramy EFAFLEX opisuje bliżej Michael Halfen,

kierownik Centrum Kompetencji Biznesowych przy DEUTZ AG: – Nowy budynek to zarazem centrum kreatywności naszego przedsiębiorstwa. W jego pomieszczeniach rodzą się pomysły, które zgodnie z naszą wizją powinny być wcielone w życie w ciągu jednego dnia. Aby zrealizować ten plan w jak najkrótszym czasie, konieczne są: efektywne planowanie i sprawna logistyka – dlatego wszyscy uczestnicy, jak i poszczegól-

śmy przywieźć urządzeń do warsztatu, w którym pracujemy nad prototypami. To zdecydowanie zdezorganizowałoby pracę.

Skrzydła bram otwierają drogę przejazdu

– Już sam wygląd bram wskazuje na ich innowacyjność – komentuje Frank

Wzastosowanych w firmie DEUTZ AG bramach EFA-SFT® THERM wprowadzono innowację w płaszczu bramy: jej skrzydło, o doskonałych parametrach izolacyjnych, składa się teraz z ramy złożonej z profili (z blachy stalowej z separacją termiczną) oraz z lamelek EFA-THERM® o grubości 40 mm.

ne elementy tych procesów, muszą ze sobą bardzo dobrze współgrać.

Frank Vonnahme, odpowiedzialny za projekty budowlane w zakładzie, dodaje: – Bramy muszą dobrze działać. Gdybyśmy mieli z nimi problemy, nie mogliby-

Vonnahme. Ale projektanci nowego budynku także z kilku innych względów zdecydowali się na bramy harmonijkowe: – Nasz tor podsuwnicowy, służący do transportu ciężkich urządzeń, wykluczał montaż bramy innego typu.

Poza tym skrzydła bramy nie mogły blokować drogi przejazdowej przed budynkiem. Dlatego zdecydowaliśmy się na bramy harmonijkowe.

W zastosowanych w firmie DEUTZ AG bramach EFA-SFT® THERM wprowadzono innowację w płaszczu bramy: jej

jących budynkach, np. takich, w których przeprowadzana jest modernizacja, jak i w nowych obiektach przemysłowych. Bramy tego typu pozytywnie wpływają na efektywność energetyczną.

Opcjonalnie do wypełnienia bramy można zastosować potrójne przeszkle-

specjalną farbą – wg palety kolorystycznej DB.

Bezpieczeństwo użytkowe zapewnia zastosowanie listwy łączeniowej i fotokomórki. Jeżeli podczas zamykania listwa ta napotka na przeszkodę, skrzydło zatrzyma się, brama zostanie otwarta i dopiero po zaprogramowanym czasie ponownie zamknie się. Zamontowane w bocznych ościeżach fotokomórki zabezpieczające są przesunięte w stosunku do powierzchni zamykania bramy i można zmieniać wysokość ich rozmieszczenia. W celu wzmocnienia



CENTRUM INNOWACJI NALEŻĄCE DO FIRMY DEUTZ AG

Centrum to miejsce, gdzie opracowuje się i wdraża nowe pomysły. W latach ubiegłych znajdowało się ono w jednym z najstarszych budynków producenta ciągników DEUTZ AG. Przed przebudową znajdowały się tam warsztaty i stanowisko testowe dla silników. Zarząd firmy, poprzez stworzenie wizjonerskiej placówki pośrodku zakładu, połączył ze sobą tradycję i innowacyjność. W centrum najważniejsza jest wspólna praca nad projektami oraz burze mózgów. Różne formy pracy, jak konsultacje z mentorami, szkolenia, pitchingi i warsztaty kreatywne, mają pomóc pracownikom definiować i wdrażać nowe pomysły. Innowacyjna koncepcja DEUTZ AG wspiera pracowników przy opracowywaniu pomysłów i projektowaniu modelu biznesowego. Mają oni do dyspozycji m.in. najnowocześniejsze narzędzia techniczne, jak tablicę interaktywną Windows Surface, drukarkę 3D czy *Virtual Reality*.

DEUTZ AG to jeden z liderów na rynku innowacyjnych układów napędowych. Do kluczowych kompetencji przedsiębiorstwa należą: rozwój, produkcja, sprzedaż i serwisowanie napędów spalinowych, gazowych i elektrycznych do zastosowań profesjonalnych. Spółka została założona w 1864 r. w Kolonii pod nazwą N. A. Otto & Cie. DEUTZ AG obecnie jest najstarszą fabryką silników na świecie i jednym z wiodących, międzynarodowych i niezależnych producentów silników. Przedsiębiorstwo posiada 13 spółek handlowych, siedem biur handlowych oraz 800 partnerów dystrybucyjnych i serwisowych w przeszło 130 krajach, dzięki czemu może zapewnić bliskość serwisu i jego szybki czas reakcji.



Michael Halfen, kierownik Centrum Kompetencji Biznesowych przy DEUTZ AG

bezpieczeństwa można dodatkowo zamontować na ościeżnicach siatkę świetlną, która umożliwi monitorowanie całego obszaru działania bramy: od powierzchni zamykania aż do wysokości 1,755 mm. Siatka świetlna, gdy rozpozna przeszkodę, nie dopuści do zamknięcia bramy.

Harald Krämer i Frank Vonnahme wyrażają się w samych superlatywach także o serwisie obsługi klienta EFAFLEX. Jeżeli jest taka potrzeba, serwis szybko przyjeżdża na miejsce: – *Gdyby jakaś brama przestała działać, mogłoby to*

skrzydło, o doskonałych parametrach izolacyjnych, składa się teraz z ramy złożonej z profili (wykonanych z blachy stalowej z separacją termiczną) oraz z lamelk EFA-THERM® o grubości 40 mm.

Dzięki lamelkom EFA-THERM® z seryjną separacją termiczną, izolacyjność cieplna jest na poziomie, który dotychczas nie był osiągalny w bramach harmonijkowych. Brama EFA-SFT® THERM, zaprojektowana specjalnie do zastosowań zewnętrznych, spełnia wysokie wymagania termoizolacyjne, dlatego jest montowana zarówno w istnie-

Dzięki lamelkom EFA-THERM® z seryjną separacją termiczną, izolacyjność cieplna jest na poziomie, który dotychczas nie był osiągalny w bramach harmonijkowych.

nie PMMA. A dzięki nowym listewkom mocującym w skrzydle bramy, wszystkie elementy wypełnienia można łatwo wymieniać.

Bramy EFA-SFT® można optymalnie dopasować do każdej fasady. W centrum innowacji DEUTZ AG powierzchnia skrzydła bramy została pokryta

odbić się niekorzystnie na naszej produkcji. Dlatego montaż bram musi być bardzo szybki. Wszystkie te wymagania firma EFAFLEX spełniła perfekcyjnie.

W międzyczasie kolejna brama EFA-SFT® THERM została zamontowana w sąsiadującym z centrum innowacji warsztacie Kaizen. |



&UP[®] – modułowa platforma do zarządzania operacjami w procesach logistycznych

KOMPLEKSOWOŚĆ

Wsparcie procesów zarządzania logistyką w kluczowych aspektach:

- planowania połączeń,
- zarządzania harmonogramami jazdy,
- realizacji i monitoringu operacji,
- zarządzania i kontroli rozliczanych zleceń.

OTWARTOŚĆ

Integracja z zewnętrznymi systemami (CRM, ERP, WMS, YMS, SF) oraz urządzeniami monitorującymi, plombami elektronicznymi i systemami telematycznymi.

SKALOWALNOŚĆ

Wysoka elastyczność dopasowania do zmieniających się potrzeb i skali procesów operacyjnych (wzrost obsługiwanej wolumenu: zleceń transportowych, połączeń liniowych, zasobów operacyjnych).

WYDAJNOŚĆ

Rozwiązanie funkcjonujące w trybie ciągłym 24/7 z dostępnością na poziomie 99,96%, z jednoczesnym całodobowym wsparciem systemu przez dostawcę.



Omecon Sp. z o.o.
ul. Zeusa 47 lok. U1
01-497 Warszawa
www.omecon.pl



Inteligentne rozwiązania oparte na logice już dziś wspierają planowanie i zmianę harmonogramu slotów samochodów ciężarowych

LEPSZE WYKORZYSTANIE MOCY PRODUKCYJNYCH NA TERENIE ZAKŁADU: DROGA DO INTELIGENTNEGO ZARZĄDZANIA PLACEM (CZĘŚĆ II)

Wykorzystanie sztucznej inteligencji redukuje ilość obowiązków i zwiększa wydajność. Do tego możliwości zastosowania systemów uczących się i AI, zwłaszcza w chmurze, stają się coraz bardziej zróżnicowane.

Inteligentne rozwiązania oparte na logice już dziś wspierają planowanie i zmianę harmonogramu slotów samochodów ciężarowych. Systemy uczą się i zmieniają w ten sposób rutynowe rozwiązania, na przykład podczas ustalania priorytetów dostaw.

Co to oznacza dla branży, w której działa firma?

System Yard Management musi spełniać różne wymagania w różnych sektorach i branżach. Wynika to głównie z odpowiednich struktur logistycznych, dywersyfikacji produktów, ale również z uwarunkowań fizycznych danej lokalizacji logistycznej.

Producent dóbr konsumpcyjnych

Duża rotacja, często zmieniające się kontakty na rampie, wymiana palet i bardzo ściśle powiązanie z logistyką magazynową to cechy szczególnie w sektorze produktów szybkozbywalnych FMCG. Dzięki zastosowaniu zarządzania oknami czasowymi oraz systemu powiązaniu procesów magazynowych i transportowych można osiągnąć już pierwsze cele w ramach inteligentnego

placu. Na podstawie planowania okien czasowych magazyn jest informowany, kiedy nastąpi załadunek danego transportu. Dzięki temu może on następnie przekazać placowi odpowiedni przydział bram.

Celem jest, aby właściwy towar był dostępny we właściwym czasie, na właściwej rampie, a magazyn i plac były informowane z wyprzedzeniem o dokładnej godzinie przyjazdu samochodu ciężarowego. Dzięki zintegrowaniu rozwiązań telematycznych, zlecenia wydania towaru z magazynu mogą być uruchamiane w pełni automatycznie. Wjazd, wywołanie bramy i komunikacja

można również zminimalizować dzięki zastosowaniu wielojęzycznych aplikacji.

Park chemiczny

Logistyka chemiczna i związane z nią procesy w parku chemicznym stawiają szczególne wymagania w zakresie Yard Management. W zależności od transportowanego towaru i regionu klienta, na placu niezbędne jest często odtworzenie różnych multimodalnych łańcuchów transportowych. Zalicza się do nich klasyczny transport samochodem ciężarowym towarów w opakowaniach, transport drogowy lub

Wsektorze ogólnej logistyki kontraktowej, dzięki uproszczonym danym podstawowym i odtworzeniu procesów w ramach Yard Management i zarządzania oknami czasowymi w chmurze, lokalizacje i usługi można wyświetlić na żywo w ciągu kilku godzin.

z kierowcą mogą być wspierane przez aplikacje i czujniki. Jeśli procesy są dobrze skoordynowane, czas oczekiwania jest bardzo krótki lub zredukowany do zera. Utraćenie informacji z powodu barier językowych

kolejowy towarów płynnych luzem, obsługa kontenerów zbiornikowych, procesy składowania kontenerów, obsługa statków żeglugi śródlądowej oraz wsparcie kompletnych procesów utylizacji. Ze względu

na niebezpieczny charakter ładowanych i transportowanych towarów, aspekt ten musi być oczywiście uwzględniony również w ramach Yard Management – ze szczególną ostrożnością i odpowiednimi kontrolami personelu i sprzętu ładunkowego.

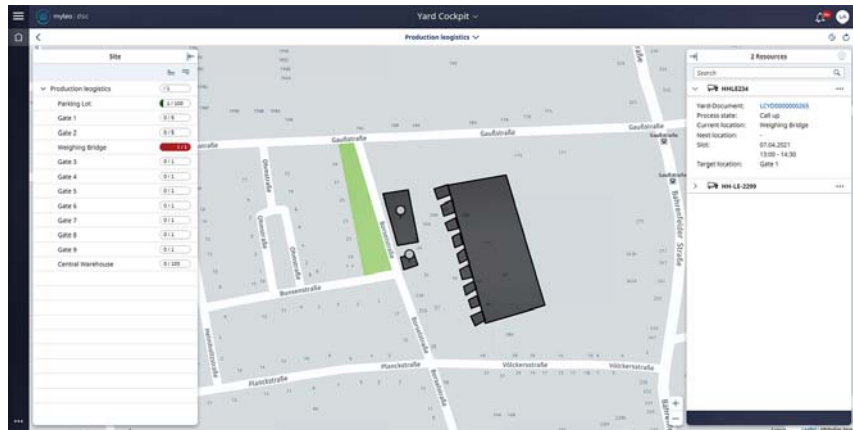
Dostawca usług logistycznych

Dostawcy usług logistycznych lub dostawcy usług logistyki kontraktowej muszą być w stanie obsłużyć w swoich lokalizacjach wielu różnych klientów o indywidualnych wymaganiach. Oprócz zintegrowania systemu z systemem klienta (awizacje) i odpowiednimi spedytorami w zakresie dostawy i odbioru, należy również odtworzyć procesy specjalne, takie jak usługi wartości dodanej lub kontrole na placu.

Widać to wyraźnie na przykładzie zakładów motoryzacyjnych (placu dla pojazdów gotowych): Oprócz usług wartości dodanej, takich jak montaż lusterek lub wymiana i montaż akumulatorów, należy przeprowadzać kontrole uszkodzeń i realizować je cyfrowo. Gdzie więc tkwi potencjał w kontekście inteligentnej realizacji?

Zlecone zadania mogą być przetwarzane za pomocą aplikacji i dokumentowane cyfrowo. Na podstawie danych lokalizacyjnych można stworzyć dokładny obraz czasu i miejsca świadczenia usług. Inteligentne kamery z funkcją rozpoznawania optycznego (OCR) mogą rozpoznawać wzory lub uszkodzenia już w momencie przejęcia pojazdów.

Również w sektorze ogólnej logistyki kontraktowej procesy mogą przebiegać w sposób bardziej inteligentny. Dzięki uproszczonym danym podstawowym



Zautomatyzuj swoje procesy od odprawy, poprzez przetwarzanie na placu, aż po ewidencjonowanie

Potencjał oszczędnościowy dzięki efektywnej logistyce zakładu

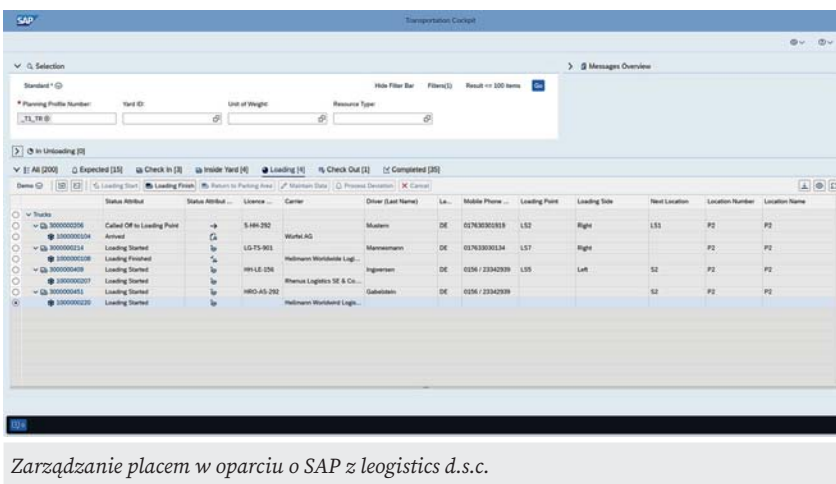
Niezależnie od stopnia cyfryzacji i automatyzacji, koszty można ograniczyć już dzięki efektywnemu kreowaniu procesami na placu. Okresy postoju można zredukować lub nawet ich uniknąć, jeśli procesy załadunku i rozładunku są dokładnie zaplano-

Rosnąca automatyzacja sprawia, że procesy są mniej podatne na błędy i łatwiejsze do skoordynowania. Stwarza to dalsze możliwości obniżenia kosztów.

Rozwiązania firmy leogistics

Zagadnienie dotyczące podłączenia sprzętu (wagi, terminal, systemy kamer itp.) od-

System Yard Management musi spełniać różne wymagania w różnych sektorach i branżach. Wynika to głównie z odpowiednich struktur logistycznych, dywersyfikacji produktów, ale również z uwarunkowań fizycznych danej lokalizacji logistycznej.



Zarządzanie placem w oparciu o SAP z leogistics d.s.c.

i odtworzeniu procesów w ramach Yard Management i zarządzania oknami czasowymi w chmurze, lokalizacje i usługi można wyświetlić na żywo w ciągu kilku godzin. Oprócz inteligentnego wykorzystania, istnieje również inteligentna przewaga kosztowa dla wysoce elastycznego modelu biznesowego.

wane, a faktycznie dostępne zasoby są dostosowane do ilości pracy. Czasy przepustowości ulegają skróceniu, jeśli środki transportu znajdują się we właściwym czasie na właściwym miejscu. Wysoki poziom stabilności procesów w obszarze całego placu zmniejsza nakłady związane z zarządzaniem i kontrolą.

grywa ważną rolę w tworzeniu inteligentnych systemów logistycznych, podobnie jak włączenie w ten proces urządzeń mobilnych. Dlatego też prosta, standaryzowana możliwość integracji systemów YMS jest podstawowym elementem zarządzania placem. W ten sposób można na różne sposoby tworzyć cyfrowe, zoptymalizowane, zautomatyzowane i w razie potrzeby nie wymagające kontaktu procesy w obrębie placu.

Zaleca się, aby najpierw zdecydować się na rodzaj oprogramowania. Dla klientów SAP firma leogistics GmbH oferuje leogistics d.s.c. Firmy znajdą tutaj oprócz podstawowych funkcji również optymalne możliwości tworzenia scenariuszy w obszarze Internetu Rzeczy (IoT) i stawiania na inteligentne procesy. W obszarze poza SAP oferuje się opartą na chmurze platformę logistyczną myleo / dsc. Można wybierać z niej pojedyncze moduły lub łączyć je ze sobą. |

André Käber, prezes zarządu leogistics GmbH (www.leogistics.com)

GOSPODARKA 4.0: DANE PRODUKTOWE DŹWIGNIĄ HANDLU?

Jednym z największych międzynarodowych detalistów wykorzystujących Sieć Globalnej Synchronizacji Danych (GDSN) we współpracy z partnerami handlowymi jest firma Carrefour. Dzięki GDSN Carrefour i dostawcy sieci oszczędzają dziesiątki tysięcy godzin rocznie. Z GDSN korzystają także klienci, którzy chcą się dowiedzieć szczegółów o produkcie.

Automatyzacja w oparciu o GDSN przynosi ogromne oszczędności czasu



Dane produktowe mogą mieć decydujący wpływ na wolumen sprzedaży oraz satysfakcję konsumenta. Carrefour wykorzystuje Sieć Globalnej Synchronizacji Danych GS1 do uproszczenia komunikacji na poziomie globalnym zarówno we współpracy z partnerami handlowymi, jak i do komunikacji z konsumentami.

Konfrontacja z danymi nie taka straszna

Do projektu GDSN Carrefour France przyłączył się aktywnie w roku w 2006 r.

tę produktową, zawierającą jednolite dane.

Najpierw zintegrowano dane produktowe dla produktów spożywczych oraz produktów szybko zbywalnych spokrewnionych z branżą spożywczą. Z każdym rokiem firma Carrefour rozszerzała zasięg rozwiązania GDSN o kolejnych partnerów handlowych, koncentrując się nie tylko na większych dostawcach, ale również tych średnich i małych, by jeszcze bardziej usprawnić proces pozyskiwania danych.

– *Założeniem GDSN jest konfrontacja z danymi. Dla przykładu, ustalamy z naszymi producentami konkretne*



Przed wdrożeniem GDSN sieć poświęcała ok. 8-10 minut wymieniając dane z dostawcami, a cały proces wymagał co najmniej 3-4 powtórzeń. Wszystko po to, aby wypracować właściwą kar-

trybuty, które będą wprowadzać, gdyż te akurat są ważne dla naszych konsumentów – tłumaczy Thierry Villate z Carrefour.

Szybko, szybciej i ... mniej błędów

Dziś Carrefour Francja rejestruje w swoich katalogach do 322 tys. produktów rocznie, oszczędzając dziesiątki tysięcy godzin w skali roku w porównaniu z procesem manualnym. Sieć nie musi



już sprawdzać kompletności lub poprawności bazowych atrybutów na kartach produktowych, bo wymiana informacji produktowych jest w wielu aspektach zautomatyzowana.

– *Rozwiązanie GDSN oznacza mniej błędów człowieka. Co więcej, wcześniej za sprawą częstej wymiany danych trudno było ustalić źródło błędu. Teraz dostawcy czują się częścią procesu udostępniania danych produktowych* – mówi Marina Guégan, Carrefour.

Korzysta producent i klient

Obecnie wykorzystanie danych produktowych wyszło już poza łańcuch dostaw. Dokładne informacje o produktach nie są istotne tylko w ramach współpracy z partnerami handlowymi, ale docierają do samego konsumenta. Za pomo-

ca GDSN płynnie przepływają pomiędzy producentem a detalistą, a następnie za pośrednictwem lokalnego sklepu lub platformy sprzedażowej do odbior-

klient końcowy może podejmować decyzje w oparciu o rzetelne informacje na temat produktu. W ten sposób nowy zakres atrybutów pozwala firmie Carrefour

50 dostawców, dużych i małych firm. W Polsce dostawcy mogą korzystać z trzech licencjonowanych katalogów GDSN, z których każdy oferuje rozwiązanie zgodne z Globalnym Modelem Danych i oczekiwaniami Carrefour. GS1 Polska na swoich stronach udostępnia wytyczne wdrożeniowe oraz materiały informacyjne.

– Od początku wspieraliśmy Carrefour w szkoleniu ich dostawców i wdrożeniu



cy docelowego. GDSN wspiera kanały sprzedażowe Carrefour, udostępniając bazowe atrybuty produktowe z informacjami dotyczącymi rozmiaru, wagi czy

na realizowanie założeń Programu Poprawy Jakości Żywności – Act for Food.

W Polsce Carrefour Polska jest również pionierem we wdrażaniu GDSN.

Dzisiaj jeszcze bardziej niż kiedyś, dane stanowią klucz do sukcesu w handlu wielokanałowym oraz mogą mieć decydujący wpływ na sprzedaż i satysfakcję konsumenta.

Firma Carrefour była jedną z pierwszych, która zdała sobie sprawę z potencjału, jaki GDSN będzie mieć dla dalszego jej rozwoju.

GDSN. Wśród korzyści, które najczęściej wymieniają polscy dostawcy wymieniają redukcję błędów w zamówieniach, lepsze zarządzanie zapasami oraz szybszą organizację promocji. Bardzo liczymy na to, że już wkrótce inne sieci pójdą śladem Carrefour – komentuje dr inż. Elżbieta Hałas, członkini Zarządu GS1 Polska. |

składu, jak również dane cyfrowe: opis produktu czy jego zdjęcie. Dzięki temu

Projekt rozpoczął się w 2019 roku. Obecnie uczestniczy w nim ponad

Więcej informacji:
www.gs1pl.org



ASSTRA
ASSOCIATED TRAFFIC AG



FUTURE LOGISTICS TODAY

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:

 **+48 22 59 29 500**

 **SALES@ASSTRA.PL**

 **ASSTRA.PL**

Wsparcie procesów operacyjnych w zasięgu ręki

Planuj połączenia i zarządzaj harmonogramami jazdy.
Monitoruj realizację operacji logistycznych.
Rozliczaj i kontroluj przebieg zleceń transportowych.



Choć istnieje wiele modeli wykorzystania rozwiązań klasy TMS, to oparty na wykorzystaniu usług publicznej chmury obliczeniowej staje się dominujący

TMS – SYSTEMY ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM W DRODZE KU DOSKONAŁOŚCI OPERACYJNEJ

Transport stał się w ostatnich latach jeszcze bardziej znaczącą i złożoną częścią łańcucha dostaw. Przedsiębiorstwa z jednej strony organizują przewozy z wyprzedzeniem, a z drugiej coraz częściej potrzebują elastycznych opcji transportu dostosowanych do ich nagłych potrzeb. Wiąże się to z balansowaniem między związanym z tym ryzykiem a sprawnością i opłacalnością takich przewozów. Powoduje to zwiększenie zapotrzebowania na technologię – zwłaszcza teraz, w okresie wymuszonej przez pandemię dynamicznej cyfryzacji przedsiębiorstw. Na fali wznoszącej są dziś nowoczesne rozwiązania wspierające zarządzanie transportem.

Najkrócej rzecz ujmując, oprogramowanie TMS (Transport Management System) koncentruje się na planowaniu oraz wsparciu fizycznego przepływu towarów w łańcuchu dostaw. I choć kojarzone jest właśnie z obsługą transportu, ma znacznie szersze zastosowania. W zależności od stopnia złożoności, poszczególne moduły systemu mogą obejmować wszystkie funkcje zarządzania transportem. Od pozyskiwania i integracji przewoźników, przez projektowanie sieci, planowanie strategiczne, pozyskiwanie i nabywanie towarów, automatyczne harmonogramy, planowanie tras, zestawianie ładunków, zarządzanie dokumentacją, wydajnością, po realizację płatności i rozliczeń kosztów, analizę wysyłek oraz audyt towarów. Zapewniają jednak nie tylko dokładny przegląd całego procesu, ale pozwalają także przewidywać możliwe problemy i eliminować je, zanim te faktycznie wystąpią.

Co istotne, systemy klasy TMS mogą również zapewniać obsługę wielu rodzajów transportu, oferując wsparcie zarówno spedycji małych przesyłek, po planowa-

nie przewozów kolejowych, morskich czy intermodalnych. Ponadto, systemy obejmujące funkcje i cechy logistyki globalnej nieustannie poszerzają swoje możliwości dzięki partnerstwu z dostawcami, sieciami przewoźników czy rynkami frachtowymi. Nowoczesne systemy klasy TMS, jak na przykład rozwiązanie &UP®, stają się zatem platformami wymiany informacji dla wszystkich uczestników procesu.

Chmura obliczeniowa wypiera wdrożenia lokalne

Według najnowszej prognozy firmy Gartner, globalny rynek TMS urośnie z 1,32 do 2,11 miliarda dolarów (w latach 2019-2024), co oznacza 60-procentowy przyrost w ciągu pięciu lat. W perspektywie najbliższych lat wydatki na rozwiązania TMS stanowiąc mają ponad jedną czwartą (28,1%) całkowitych nakładów na oprogramowanie do realizacji łańcucha dostaw (SCE). Wzrost ten napędzany będzie właśnie przez zastępowanie oprogramowania

on-premise rozwiązaniami w modelu usługowym, w chmurze obliczeniowej. Szacuje się, że udział rozwiązań w tym modelu wzrośnie z 37% w roku 2019, do ponad 60% w 2024. Choć istnieje wiele modeli wykorzystania rozwiązań klasy TMS, to oparty na wykorzystaniu usług publicznej chmury obliczeniowej staje się dominujący.

Takie zainteresowanie modelem SaaS ma bardzo konkretne podstawy. Za sprawą swojej skalowalności technologie chmurowe pozwalają bowiem zapewnić wysoki poziom usług (SLA) i zarządzanie mocą obliczeniową np. poprzez jej zwiększanie na czas porannego, automatycznego planowania tras lub okresowo na czas wykonywania rozliczeń. Duże znaczenie ma tu oczywiście zastosowana architektura rozwiązania. W firmie OMECON stawiamy na architekturę mikrousługową i tzw. roje kontenerów. Takie podejście zapewnia ogromną skalowalność, ale też możliwość wygodnego dopasowania rozwiązania do potrzeb organizacji. Ułatwia także rozwój funkcjonalny platformy TMS w oparciu o usługi wchodzące, przykładowo, w skład

innych rozwiązań wspierających procesy biznesowe klienta. Skalowalność rozwiązania pozwala także na optymalizację kosztów wykorzystania rozwiązania TMS w realnych scenariuszach biznesowych.

O czym należy pamiętać przy wdrożeniu TMS?

Proces podejmowania decyzji o zakupie systemu TMS jest zazwyczaj czasochłonny i potrafi być początkowo dość problematyczny. Podstawą dobrego wyboru jest zawsze kompleksowa analiza potrzeb i wy-

Oprogramowanie TMS koncentruje się na planowaniu oraz wsparciu fizycznego przepływu towarów w łańcuchu dostaw. W zależności od stopnia złożoności, poszczególne moduły systemu mogą obejmować wszystkie funkcje zarządzania transportem.

magań w obszarze planowania transportu. Implementacja TMS to nie tylko przeprowadzenie stosownych inwestycji oraz wdrożenie odpowiedniego rozwiązania, dostosowanego do indywidualnych potrzeb przedsiębiorstwa, ale także poświęcenie czasu zespołowi, który będzie z niego korzystał. To od pracowników operacyjnych, takich jak spedytorzy, dyspozytorzy czy specjaliści ds. rozliczeń, zależy bowiem w dużej mierze jego wydajność i skuteczność. Dlatego, warto skupić się na ich potrzebach już na początkowym etapie wyboru systemu i przetestować funkcjonalność wstępnie wytypowanego oprogramowania, by ocenić, czy odpowiada ono realnym potrzebom – czy jest przyjazne, intuicyjne w obsłudze i czy będzie dobrze wspierać dalszy rozwój biznesu. W naszym przypadku każde wdrożenie jest unikalne i oparte na analizie potrzeb klienta. Dbamy o to, by wspólnie z nim prawidłowo zdefiniować potrzeby, które będą miały bezpośrednie przełożenie na architekturę rozwiązania. Staramy się też doradzać i podpowiadać najlepsze rozwiązania w oparciu o nasze doświadczenia branżowe.

Kolejna ważna kwestia to możliwość integracji TMS z systemami zewnętrznymi. Dla firm z branży TSL szczególnie istotna jest współpraca takiego oprogramowania np. z systemami telematycznymi, transportowymi giełdami ładunków czy też zewnętrznymi programami finansowo-księgowymi oraz kadrowymi. Ogromne znaczenie ma także kwestia bezpieczeństwa danych i odpowiedniego ich zabezpieczenia oraz archiwizacji. Z tego powodu proces wdrożenia rozwiązania TMS wymaga silnego zaangażowania właścicieli lub zarządu przedsiębiorstwa.

Korzyści płynące z implementacji TMS

Oprogramowanie klasy TMS powinno zapewniać dostęp do przeglądu pełnego łańcucha dostaw, pozwalając na uproszczenie całego ekosystemu i – w ramach tego samego kompaktowego i intuicyjnego systemu – rejestrować każdy występujący w nim etap. Ścisła integracja stanowi znaczącą różnicę względem odrębnych funkcji i aplikacji dość powszechnie wykorzystywanych do zarządzania transportem w przeszłości. Brak integracji nie tylko ograniczał

niezawodność rozwiązania, ale utrudniał też gromadzenie i analizowanie danych o przebiegu procesów transportowych. Obecnie, dzięki dostępności informacji w czasie rzeczywistym, organizacje otrzymują wystarczający czas na reakcję, niezależnie od

Nowoczesne rozwiązania klasy TMS, jak wspomniana platforma &UP®, zapewniają też szereg dodatkowych funkcjonalności, których wykorzystanie przekłada się na konkretne usprawnienia operacyjne. Przykładowo, dedykowane rozwiązania mobilne dla kierowców umożliwiają pełną kontrolę nad realizacją zleceń, dzięki czemu możliwe staje się zapewnienie odbiorcom dostępu do bieżących informacji o ich stanie. Z kolei optymalizacja planowania ładunków oraz tras dystrybucyjnych pozwala na terminową realizację zleceń oraz realne zmniejszenie kosztów, co z kolei przekłada się na wzrost zadowolenia klientów. Na podstawie dotychczas przeprowadzonych oraz aktualnie realizowanych wdrożeń, oceniamy że platforma logistyczna &UP® umożliwi ograniczenie kosztów realizacji zleceń nawet o 20%. Zapewnienie integracji z systemami ERP, WMS i finansowymi pozwala natomiast ograniczyć tradycyjną, papierową dokumentację. &UP® TMS stanowi niezawodne wsparcie dla krytycznych procesów biznesowych w obsłudze logistyki i transportu.

Modułowa architektura platformy zapewnia nie tylko wysoką wydajność i skalowalność dostarczanych rozwiązań, ale też umożliwia dogodny wybór funkcjonalności



Nowoczesne rozwiązania klasy TMS, jak platforma &UP®, zapewniają szereg dodatkowych funkcjonalności, których wykorzystanie przekłada się na konkretne usprawnienia operacyjne

Platforma logistyczna &UP® umożliwia ograniczenie kosztów realizacji zleceń nawet o 20%. Zapewnienie integracji z systemami ERP, WMS i finansowymi pozwala natomiast ograniczyć tradycyjną, papierową dokumentację.

tego, przy pomocy jakiego rodzaju transportu realizowany jest przewóz. Możliwe jest ograniczenie liczby operacji, nieporozumień i błędów ludzkich – wszystkie procesy związane z bieżącą komunikacją i tworzeniem dokumentacji są bowiem zautomatyzowane. Co więcej, dzisiejsze systemy TMS uwzględniają także wszelkie wymogi regulacyjne oraz zmiany ograniczeń i trudności, które mogą powodować takie przepisy.

względem bieżących potrzeb przedsiębiorstwa. Rozwiązanie dysponuje własną szyną integracyjną i może być obsługiwane przez aplikację webową lub mobilną. Z oferowanej przez OMECON platformy &UP® z powodzeniem korzystają wiodący operatorzy logistyczni w Polsce. |

*Paweł Garbacz,
dyrektor ds. rozwoju w Omecon Sp. z o.o.
www.omecon.pl*



Od początku istnienia Ekol realizuje transporty do i z Bliskiego Wschodu, a dedykowane osoby w firmie, często pochodzące z tego regionu, zajmują się jego obsługą

EKOL – FIRMA O TURECKICH KORZENIACH

Ponad 30 lat temu w Turcji – kraju będącym wrotami do Bliskiego Wschodu – powstała firma Ekol Logistics. Świadczy ona nie tylko usługi transportu intermodalnego, ale także kompleksowe usługi magazynowe czy e-commerce. Aktualnie posiada własne oddziały w 13 krajach, gdzie dysponuje ponad 1 mln m² powierzchni magazynowej.

Turcja, z racji swojego położenia, ale również kultury, jest idealnym HUB-em w kierunku Bliskiego Wschodu (w niektórych klasyfikacjach jest wręcz uznawana za część Bliskiego Wschodu). Praktycznie od początku istnienia Ekol realizuje transporty do i z tego regionu, a dedykowane osoby w firmie, często pochodzące z tego regionu, zajmują się jego obsługą.

W zależności od rodzaju produktów i potrzeb klienta świadczymy usługi transportu drogowego, lotniczego czy morskiego. Oczywiście zajmujemy się również obsługą celną, a także realizujemy transporty na trasie Polska-Bliski Wschód.

Z wykorzystaniem transportu intermodalnego

Posłużmy się przykładem. Standardowo droga przesyłki do Iranu jest następująca: do Ostrawy (Czechy) przesyłka jedzie transportem drogowym, z Ostrawy do Triestu (Włochy) koleją, z Triestu do portu w Yalova (Turcja) korzystamy z transportu morskiego, a ostatni etap drogi z portu do miejsca docelowego pokonywany jest transportem drogowym. Tak więc do wykonania usługi transportu na trasie Polska-Bliski Wschód w dużej mierze wykorzystujemy transport intermodalny, a to że jesteśmy firmą o tureckich korzeniach, a więc kulturowo zbliżoną do tego regionu, z pewnością nam pomaga.

Dodatkowo w Ekol Polska od kilkunastu miesięcy mamy dedykowany

zespół osób, które zajmują się transportem kolejowym, morskim czy lotniczym. To one realizują przesyłki do i z tego regionu.

Z wykorzystaniem własnych programów komputerowych

Całość operacji logistycznych, w tym zarządzanie usługami magazynowymi, pracuje w oparciu o naszą platformę o nazwie Quadro. Powstała ona w roku 2003 i jest ciągle udoskonalana, rozwijana w zależności od potrzeb. Większość naszych oddziałów pracuje więc w oparciu o nasze własne programy, np. TMS czy WMS. Korzystamy też z autorskich systemów, np. ERP

WEkol Polska kilkanaście miesięcy temu powstał dedykowany zespół osób, które zajmują się transportem kolejowym, morskim czy lotniczym. To one realizują przesyłki do i z Bliskiego Wschodu.

(Enterprise Resource Planning), PLC (Programmable Logic Control) czy MFS (Material Flow System).

Mamy w firmie Dział Badań i Rozwoju, który zatrudnia blisko 200 osób, pracują one nie tylko nad rozwojem naszych własnych programów komputerowych, również wspomnianym Quadro, ale także szukają najlepszych rozwiązań operacyjnych dla klientów.

Orientacja na CSR

Przejawia się ona praktycznie we wszystkich aspektach działania firmy, począwszy od kluczowych, operacyjnych obszarów. Dzięki temu, że Ekol specjalizuje się w transporcie intermodalnym, miesięcznie „oszczędzamy” 360 tys. drzew, a zajmują one powierzchnię 730 boisk do piłki nożnej. Do tego dochodzi oszczędzone paliwo, które wystarczyłoby na 360-krotne okrążenie Ziemi. Jako firma świadcząca kompleksowe usługi logistyczne dużą wagę przykładamy do tego, aby nasze magazyny były również ekologiczne. Pochwalę się, że magazyn Lotus o całkowitej wewnętrznej powierzchni 231 tys m² i z zamontowanymi na dachu panelami solarnymi otrzymał certyfikat LEED „Green Warehouse”.

CSR przejawia się też w relacjach z pracownikami, którzy np. dostają dodatkowy dzień wolny z okazji urodzin czy też raz na tydzień są zapraszani na wspólny posiłek. Wspieramy też uczelnie (dzieląc się wiedzą, organizując praktyki) oraz organizacje charytatywne. |

*Bogna Blasiak,
Corporate Communication,
Ekol Europe Manager*



23 marca 2021 r. potężny kontenerowiec Ever Given osiadł na mieliźnie i zablokował przepływ towarów przez Bliski Wschód. W najbardziej krytycznym momencie na wypłynięcie oczekiwało około 500 statków, co oznaczało to gigantyczne opóźnienia w dostawach



Agnieszka Łuczak

COLIAN LOGISTIC NA SZEROKICH WODACH!

Bliski Wschód to region o wyjątkowo ciekawym położeniu. Leży u styku trzech kontynentów Starego Świata – Europy, Azji i Afryki. Z uwagi na ogromne zasoby energetyczne ropy naftowej i gazu ziemnego ma duże znaczenie gospodarcze. Krzyżują się tu główne szlaki komunikacyjne – morskie, lotnicze i lądowe.

Mimo wielu konfliktów gospodarczych, które chwilami źle wpływają na nastroje biznesowe, z punktu widzenia branży logistycznej jest to region o dużym znaczeniu. Około 12% światowego handlu przepływa przez Kanał Sueski łączący Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym. Nie bez przyczyny mówi się, że jest to najważniejsza wodna droga na świecie.

Wąskim gardłem Kanał Sueski

W sytuacji, gdy szlak komunikacyjny spełnia swoją rolę, nikt nie zastanawia się nad jego znaczeniem. Ostatnie miesiące pokazały jednak, że wstrzymanie ruchu na Kanale Sueskim ma poważne konse-

kwencje. Dzień 23 marca 2021 r. zapewne jeszcze przez długi czas pozostanie w naszej pamięci. Potężny kontenerowiec Ever Given osiadł na mieliźnie i tym sa-

mym zablokował przepływ towarów przez Bliski Wschód. W najbardziej krytycznym momencie na wypłynięcie oczekiwało około 500 statków. W praktyce oznaczało to gigantyczne opóźnienia w dostawach, a co za tym idzie, ogromne straty finansowe. Sama operacja zwolnienia statku z mielizny pochłonęła ok. 1 mld dolarów. Zablokowanie Kanału Sueskiego to efekt domina. Jeden błąd generuje kolejne. Opóźnienia w dostawach towarów przełożyły się na działania wielu branż. W kolejce oczekiwały statki z paliwem, żywnością, farmaceutykami czy produktami przemysłowymi – to pokazuje skalę problemu. Zahamowany został też eksport z innych części świata na Bliski Wschód. Jak długo będziemy mierzyć się z problemami spowodowanymi niedrożnością kanału? Transport morski to

Colian Logistic dostosowuje się do zmiennego otoczenia gospodarczego. Realizuje dostawy m.in. do Arabii Saudyjskiej, Izraela, Omanu czy Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Większość z nich odbywa się w kontenerach chłodniczych typu reefer.

główna gałąź handlu globalnego i należy liczyć się z długofalowymi konsekwencjami – przed nami miesiące utrudnień. Już teraz porty mierzą się z kongestią.

Brakuje kontenerów i miejsc na statkach, a stawki za frachty windowane są do bardzo wysokich poziomów.

Przy współpracy ze sprawdzonymi armatorami

W Colian Logistic dostosowujemy się do zmiennego otoczenia gospodarczego. Realizujemy dostawy m.in. do Arabii Saudyjskiej, Izraela, Omanu czy Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Większość z nich odbywa się w kontenerach chłodniczych typu reefer. Trzeba jednak zawsze być przygotowanym na zmieniające się warunki atmosferyczne – to bardzo ważne zagadnienie w transporcie morskim. Jego realizacja może trwać nawet 45 dni i często niesie ze sobą konieczność kilkukrotnej zmiany strefy klimatycznej. Jesteśmy na to przygotowani.

Wierzymy, że po chwilowych zaważaniach sytuacja ulegnie poprawie. Jesteśmy częścią Grupy Colian, która w swoim portfolio posiada szeroką ofertę słodczy, bakali, lodów, napojów i przypraw. To daje duże możliwości – realizujemy transport wewnętrzny w ramach organizacji, a zdobyte w ten sposób doświadczenie przekładamy na skuteczną realizację usług zewnętrznych. Z perspektywy kilku miesięcy możemy powiedzieć, że zablokowanie Kanału Sueskiego nie wpłynęło znacząco na nasze transakcje. Konsekwentnie realizujemy własną strategię rozwoju dbając o jakość świadczonych usług i terminowość. Stawiamy na partnerskie relacje, które budujemy w oparciu o wzajemne zaufanie. Większość frachtów organizujemy we współpracy z agentami morskimi i sprawdzonymi armatorami. Zapewniamy pełną kompleksowość obsługi – transport, magazynowanie i obsługę klienta.

Pomimo przeciwności – do zobaczenia na szerokich wodach! |

Agnieszka Łuczak



Andrzej Iwanow-Kołakowski

TRANSPORT MULTIMODALNY WEDŁUG ASSTRA

Logistyka multimodalna zyskuje popularność w branży ze względu na elastyczność i możliwość szybkiego reagowania w nieprzewidzianych sytuacjach. Eksperti zajmujący się różnymi rodzajami transportu muszą idealnie skoordynować poszczególne etapy realizacji dostawy, aby uniknąć przestoju i zoptymalizować koszty realizacji projektu.

W 2020 r. AsstrA obsłużyła o 146% więcej zamówień na przewozy multimodalne w porównaniu z rokiem 2019 i oczekuje się, że silny trend wzrostowy zostanie utrzymany. Główne trasy obsługiwane przez firmę to: z Polski i Chin do Rosji, z Niemiec i Holandii do Polski, a także szlaki handlowe na terenie Rosji.

Andrzej Iwanow-Kołakowski, dyrektor regionalny AsstrA dla regionu UE, wypowiada się na temat zalet multimodalnych schematów transportowych i ich przyszłości w logistyce.

Co przyniosą kolejne miesiące 2021 r. w transporcie multimodalnym?

W 2021 r., zgodnie z ostatnimi trendami, spodziewamy się wzrostu zainteresowania multimodalnymi projektami logistycznymi. W ubiegłym roku dostawy łączone stanowiły alternatywę dla transportów drogowych, opóźnionych przez zamknięcie granic i nakładanie obostrzeń

na przejściach granicznych w związku z pandemią.

Systemy multimodalne pomagają również w sytuacji, z którą obecnie mierzy się branża logistyczna, a mianowicie brakiem kierowców ciężarówek na świecie. Włączając transport

W 2020 r. AsstrA obsłużyła o 146% więcej zamówień na przewozy multimodalne w porównaniu z rokiem 2019 i oczekuje się, że silny trend wzrostowy zostanie utrzymany. Główne trasy obsługiwane przez firmę to: z Polski i Chin do Rosji, z Niemiec i Holandii do Polski oraz na terenie Rosji.

morski lub kolejowy do schematów dostaw, dostawcy usług logistycznych minimalizują zależność od dostępności kierowców. Dlatego spodziewamy się, że transport multimodalny częściowo zastąpi przewozy jednym środkiem transportu.

Kolejnym trendem jest dalsza integracja zaawansowanych rozwiązań, takich jak *blockchain*. Chociaż wiele z tych technologii stosuje się do wspierania dostaw jednym środkiem transportu, ich użycie w schematach multimodalnych jest bardziej złożone. Opanowanie tych zawiłości otworzy nowe możliwości biznesowe dla dostawców usług logistycznych.

Jakie zalety mają systemy multimodalne w porównaniu z dostawami jednym środkiem transportu?

Szeroka gama multimodalnych rozwiązań logistycznych zapewnia większą elastyczność. Kombinacje różnych rodzajów transportu pomagają klientom efektywnie optymalizować harmonogramy i koszty. Na przykład, w przypadku pilnych terminów ciężarówka może zostać umieszczona w pociągu, aby dotrzeć do celu szybciej niż drogą. Przewozy multimodalne obejmujące transport drogowy i szybkie pociągi kontenerowe mogą również ominąć zatory w portach, w których obecnie występuje niedobór kontenerów morskich, zwłaszcza w Chinach.

Zoptymalizowane dostawy multimodalne zmniejszają emisje CO₂. Na przykład zanieczyszczenie powietrza można zmniejszyć poprzez częściowe zastąpienie transportu drogowego bardziej przyjaznym dla środowiska transportem morskim lub kolejowym. AsstrA dostarcza klientom raporty wyszczególniające ilość CO₂ wyemitowanego podczas projektów transportowych.

Przy realizacji jakich projektów najlepiej sprawdzi się transport multimodalny?

Systemy transportu multimodalnego są najlepsze w przypadku dużych ładunków i regularnych, bieżących dostaw. Zespół AsstrA wykonał wiele zleceń transportu multimodalnego dla klientów z branży metalowej, produkcyjnej, mody, kosmetycznej i chemicznej.

Ograniczenia w użyciu schematu multimodalnego mogą wystąpić dla ładunków ponadgabarytowych, gdy nie jest możliwe umieszczenie w pociągu części wyposażenia nienormalnego. Specjaliści AsstrA zalecają dostawy multimodalne, gdy tylko pozwalają na to cechy ładunku.



Główna część przewozu ładunku, zgodnie z dyrektywą 92/106/EWG powinna odbywać się za pomocą transportu morskiego, kolejowego lub żeglugi śródlądowej. Transport drogowy znajduje się na końcu listy

TRANSPORT INTERMODALNY OKIEM EKSPERTÓW. CZYM JEST I JAK WYGLĄDA W PRAKTYCE?

Transport intermodalny został ukształtowany w taki sposób, aby podnieść jakość usług przewozowych, usprawnić dostawę towarów, a także zmniejszyć koszty procesu transportowego oraz jego wpływ na środowisko naturalne. Zainteresowanie tą formą przewozu ładunków ciągle rośnie, dlatego też w dzisiejszym artykule skoncentrujemy się na najważniejszych zagadnieniach związanych z transportem intermodalnym. O tym, czym jest, kiedy znajduje swoje zastosowanie, jak przebiega oraz wygląda w Polsce, opowiedzą eksperci Paulina Lichnerowicz i Konrad Urban, reprezentujący wyspecjalizowane w obsłudze firm transportowych kancelarie: Legal Intermodal i TransCare.



**Paulina Lichnerowicz
i Konrad Urban**

Kiedy możemy mówić o transporcie intermodalnym?

Paulina Lichnerowicz: Specyfiką transportu intermodalnego jest to, że odbywa się on z wykorzystaniem różnych środków transportu, ale tylko jednej jednostki ładunkowej, bez ingerencji w zawartość przewożonego towaru. Najczęściej do takiego transportu wykorzystuje się kontener, naczepę lub specjalistyczne nadwozie wymienne. Podczas przewozu ładunków w ramach transportu multimodalnego towary nie są zatem przeladowywane. To jednostka ładunkowa zmienia swój środek transportu. Należy również wskazać, że wszystko odbywa się w tym przypadku tylko na podstawie jednej umowy prze-

wozu – to właśnie element wyróżniający transport intermodalny. Zawieranie jednej umowy ma na celu uproszczenie i usprawnienie realizacji usług, a także zachowanie kontroli nad całym, złożonym procesem.

Konrad Urban: Główna część przewozu ładunku, zgodnie z dyrektywą 92/106/EWG powinna odbywać się za pomocą transportu morskiego, kolejowego lub żeglugi śródlądowej. Transport drogowy znajduje się na końcu listy i zgodnie z zawartymi w dokumencie regulacjami, powinien być najkrótszym łańcuchem w całym procesie przewozu ładunków. Na odcinku morsko-drogowym jest to 150 km, natomiast kolejowo-drogowym do 100 km. Przepisy ustawy o transporcie drogowym wskazują natomiast, że jeśli jest to nie-

zbędne w celu dotarcia do najbliższego miejsca umożliwiającego obsługę pojazdu dokonującego operacji transportu intermodalnego, przewoźnik może przekroczyć długość odcinka drogowego.

Standardowe jednostki ładunkowe

Standaryzacja budowy kontenerów zgodnie z normami ISO, a także ich zróżnicowanie pod względem przeznaczenia sprawiają, że w ramach transportu intermodalnego możemy w łatwy i wygodny sposób przewozić ładunki znajdujące się na paletach, jak i towary jednostkowe.

Konrad Urban: Standardowe kontenery składają się ze stalowej ramy, tworzonej przez: 4 belki poprzeczne, 4 słupki naroż-

ne, podłogi ze sklejki, drzwi oraz wywietrzniki. Norma ISO określa także podstawę ich wymiarowania – to moduł o długości 12,192 m (40'). Pozostałe długości są ustalane w wyniku dzielenia modułu podstawowego na mniejsze. Należy zachować przy tym odległość pomiędzy modułami składowymi wynoszącą 76 mm (3 cale). Wysokość standardowych kontenerów wynosi 8,6', a ich masa, w zależności od wielkości, mieści się w przedziale 2-3,5 t.

W Europie najczęściej spotkamy się z kontenerami o długości 20', 40' oraz 40' High Cube (podwyższone z 2,59 do 2,90 m). Poszczególne jednostki różnią się między sobą przeznaczeniem oraz zastosowanymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi. W zależności od rodzaju przewożonego towaru dobierany jest do niego inny model kontenera. Mogą być to m.in.: kontenery ogólne, do ładunków suchych, termiczne, zbiornikowe, czy płytowe. Ponadto, wykorzystuje się kontenery lotnicze oraz specjalistyczne.

TEU, czyli jak obliczać pojemność kontenera

TEU (*twenty-foot equivalent unit*) to specjalna jednostka miary, która odnosi się do pojemności i jest równoważna objętości kontenera o długości 20 stóp (20'). Były to kontenery stosowane w latach 60. XX wieku, których wymiary w przeliczeniu na metry wynosiły: 6,10 m × 2,44 m × 2,59 m. TEU została stworzona właśnie na potrzeby transportu intermodalnego, a najczęściej używa się jej w odniesieniu do statków i portów, a także składów kolejowych. Należy jednak przypomnieć, że



Terminale przeładunkowe to miejsca, w których odbywają się wszystkie czynności pozwalające na zmianę jednego środka transportu na inny. W tych punktach dokonuje się przede wszystkim rozładunku i załadunku oraz magazynuje się towary

(*forty-foot equivalent unit*). A zatem, jeden kontener 40' (1 FEU) = 2TEU.

Dlaczego transport drogowy to najkrótsza część transportu intermodalnego?

Wspominaliśmy już, że celem przewozu ładunków w ramach transportu intermodalnego jest uproszczenie i skrócenie całego procesu transportowego, a także sprawienie, aby był on tańszy, bardziej ekonomiczny oraz ekologiczny. Właśnie z tych względów obowiązujące przepisy ograniczają długość odcinka transportu drogowego do koniecznego minimum.

doskonale nadające się do przewozu ładunków spaletyzowanych. Ponadto, w transporcie wykorzystuje się także m.in. nadwozia stalowe oraz chłodnie.

Jaką rolę w transporcie intermodalnym odgrywają terminale przeładunkowe?

Paulina Lichnerowicz: Terminale przeładunkowe to miejsca, w których odbywają się wszystkie czynności pozwalające na zmianę jednego środka transportu na inny. W tych punktach dokonuje się przede wszystkim rozładunku i załadunku oraz magazynuje się towary. Takie lokalizacje

Transport intermodalny odbywa się z wykorzystaniem różnych środków transportu, ale tylko jednej jednostki ładunkowej, bez ingerencji w zawartość przewożonego towaru. To jednostka ładunkowa zmienia swój środek transportu. Wszystko odbywa się na podstawie jednej umowy przewozu.

Do klasycznego przewozu intermodalnego stosuje się przeważnie zestaw składający się z ciągnika siodłowego oraz naczepy. Naczepy, w których przewożone są kontenery, występują w różnych konfiguracjach. ... wymienna jest m.in. rozsuwana rama z przodu i z tyłu lub w środku, a także rama rozczepiana. Warto dodać, że ograniczenia techniczne nie zezwalają na przewóz na jednej naczepie więcej niż dwóch jednostek TEU. Mogą występować one jednak w różnych konfiguracjach, np. 1 kontener 40' lub 2 kontenery 20'.

Jeżeli chcielibyśmy wskazać bardziej profesjonalne i wyspecjalizowane jednostki ładunkowe, z pewnością należałoby wymienić w tym miejscu nadwozia wymienne SWAP BODY/BDF. Do najpopularniejszych rodzajów zalicza się w szczególności nadwozia kurtynowe,

odgrywają kluczową rolę w transporcie intermodalnym i są niezbędne do jego realizacji oraz spełniania określonych celów.

Do rozładunku oraz załadunku jednostek ładunkowych z lub na wagony kolejowe wykorzystuje się system pionowy *lift on – lift off* (lo-lo) lub poziomy *roll on – roll off* (ro-ro). Pierwszy z nich bazuje na urządzeniach podnoszących, takich jak suwnica, dźwig i żuraw. W drugim stosuje się natomiast urządzenia jezdne, posiadające koła, np. samochody ciężarowe, wózki widłowe.

Konrad Urban: Dzięki stosowanym dzisiaj wagonom kontenerowym, kieszeniowym, niskopodwoziowym oraz kołowym możemy przewozić drogą kolejową zarówno kontenery, naczepy, jak i całe zestawy drogowe. Do załadunku wykorzystuje się w takich sytuacjach specjalną rampę wjazdową, a cały przewóz jest



Celem przewozu ładunków transportem intermodalnym jest uproszczenie i skrócenie całego procesu transportowego i sprawienie, aby był tańszy, bardziej ekonomiczny oraz ekologiczny. Z tych względów przepisy ograniczają długość odcinka transportu drogowego do koniecznego minimum

obecnie wykorzystuje się głównie kontenery dwukrotnie dłuższe (40'), standardyzowane przez normę ISO. Do obliczeń można zastosować wtedy jednostkę FEU

określany jako transport kombinowany, towarzyszący.

Jak transport intermodalny rozwija się w Polsce

Aby transport intermodalny mógł się odbywać, rozwijać oraz służyć określonym celom, wymagana jest do tego odpowiednia, rozbudowana infrastruktura. Jak sytuacja ta wyglądała w ostatnich latach w naszym kraju?

Zgodnie z danymi na rok 2019, łączna długość dróg szybkiego ruchu wyniosła 4213,7 km, a szlaków kolejowych 19,400 km. Również w tym roku liczba samochodów ciężarowych w firmach transportowych osiągnęła 3,4 mln, z kolei wolumen przywiezionych ładunków 1921,1 mln ton. W 2019 r. w Polsce było 3,9 tys. lokomotyw oraz 87 tys. wagonów, natomiast wolumen przewiezionych kolejną ładunków wyniósł 233,7 mln ton. Przewóz kontenerowy ładunków transportem kolejowym i drogowym utrzymywał się w tym okresie na zbliżonym poziomie (odpowiednio 51,3% i 48,7%).

W 2019 r. w intermodalnych terminalach zlokalizowanych w naszym kraju przeładowano łącznie 74,3 mln ton ładunków skonteneryzowanych. Jest to o 22,1% więcej niż w 2017 r. oraz o 10,4% więcej

niż w 2018 r. Warto również dodać, że liczba przeładowanych kontenerów wzrosła aż o 85,6% w stosunku do 2017 r.

Jakie jeszcze zmiany mogliśmy zaobserwować? Dane na 2019 r. wskazują, że w odniesieniu do 2018 r. zwiększeniu uległ



Fot. Freepik

Standardowe kontenery składają się ze stalowej ramy, tworzonej przez: 4 belki poprzeczne, 4 słupki narożne, podłogi ze sklejki, drzwi oraz wywietrzniki. Norma ISO określa także podstawę ich wymiarowania – to moduł o długości 12,192 m (40')

również transport nadwozi wymiennych kolejną. Wzrost ten nastąpił aż o 62,8% (15 013 sztuk). Liczba naczep wzrosła natomiast o 108,2%, co przełożyło się na 22 138 sztuk.

Nacisk na rozwój transportu intermodalnego w Polsce jest kładziony przede wszystkim przez „Strategię na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”,

przyjętą przez Radę Ministrów w 2013 r. Zgodnie z tym dokumentem, do 2030 r. planowane są działania aktywnie wspierające transport intermodalny, traktowany jako alternatywa dla transportu lądowego. Plany przewidują m.in. – po-

wiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową) oraz dalszy rozwój potencjału polskich centrów logistycznych – wsparcie unowocześnienia oferowanych usług – czytamy w analizie statystycznej GUS „Transport Intermodalny 2017-2019”. |

→ kancelaria@legal-intermodal.pl

→ kontakt@kancelariatranscare.pl

JOST

NIE Z TEGO ŚWIATA

JOST KKS – błyskawiczna zamiana naczep

#futurenow – nowatorskie sprzęganie ze zdalnym sterowaniem. W pełni automatyczne, szybkie i bezpieczne z kabiny kierowcy. Twoja wyrzutnia do przyszłości logistyki. **Gotowi do teleportacji?**



DAF zaprezentował trzy nowe modele: XF, XG i XG+. Wszystkie posiadają kabinę z przodem wydłużonym o 160 mm, zaś kabiny XG i XG+ są przedłużone również z tyłu i to aż o 33 cm

NOWA GENERACJA DAF: XF, XG I XG+

DAF, jako pierwszy europejski producent, wprowadza gamę pojazdów spełniających nowe przepisy Komisji Europejskiej, dotyczące ich masy i wymiarów. Dzięki temu DAF mógł stworzyć całkowicie nową kabinę, dłuższą o 16 cm z przodu i aż 33 cm z tyłu. Nowe, bardziej aerodynamiczne pojazdy mają przynieść nawet 10-procentową redukcję zużycia paliwa.

Oprócz nowego modelu XF firma DAF wprowadza również modele XG i XG+, tworząc nowy segment rynku pojazdów najwyższej klasy, który w maksymalnym zakresie wykorzystuje zmienione przepisy dotyczące masy i wymiarów. Wszystkie modele posiadają kabinę z przodem wydłużonym o 160 mm. Tak zapewniono sobie miejsce, aby ją dopracować aerodynamicznie. W połączeniu z dużą szybą przednią i bardzo nisko położoną krawędzią okien nowe DAF-y zapewniają bezkonkurencyjną widoczność. XF ma o 75 mm niżej po-

łożoną podstawę kabiny w porównaniu z modelami XF Space Cab i Super Space Cab, które pozostały w ofercie. Wysokość wnętrza wynosi od 1900 do 2075 mm, w zależności od miejsca pomiaru.

Oba modele flagowe XG i XG+, oprócz wydłużonego o 160 mm przodu, cechuje dodatkowe 330 mm długości tylnej części kabiny, która zapewnia niezrównaną przestrzeń do pracy, życia i snu. Pozycja podstawy kabiny modeli XG i XG+ znajduje się o 125 mm wyżej niż w przypadku nowej generacji XF. Płaska podłoga zapewnia optymalne połączenie łatwego wejścia

(z zaledwie 3 stopniami) i doskonałej pozycji siedzenia, która gwarantuje doskonałą widzialność bezpośrednią. Podstawa kabiny XG i XG+ znajduje się o 125 mm wyżej niż w nowej generacji XF, co po-

Opcjonalnie, zamiast lusterek głównych i szerokokątnych można wybrać cyfrowy system DAF Digital Vision. Ramię z kamerą składane jest elektrycznie



zwoliło na zamontowanie wewnątrz płaskiej podłogi.

Wnętrze kabiny DAF XG ma wysokość od 1980 do 2105 mm, a dzięki wydłużeniu kabiny z tyłu, zapewnia również ogromną kubaturę wewnętrzną.



Miejsce tradycyjnego zestawu wskaźników zastąpił 12" wyświetlacz. Zakres wyświetlanych informacji można w dużym stopniu dopasować do potrzeb i indywidualnych upodobań

Nowy XG+ przewyższa wszystkie dostępne w Europie ciężarówki ilością miejsca we wnętrzu. Wewnętrzna wysokość kabiny została jeszcze bardziej zwiększona, dochodząc do imponującej wartości 2220 mm. XG+ to DAF z krwi i kości najwyższej klasy, oferujący doskonały komfort i przestronność. Wszystko to w połączeniu z najlepszą na rynku aerodynamiką i widocznością.

Styl kabin odzwierciedla najnowsze tendencje. Zintegrowany zderzak, chromowane akcenty oraz reflektory LED, zwieńczone światłami do jazdy dziennej o charakterystycznym kształcie i zintegrowanymi reflektorami doświetlającymi zakręty tworzą niepowtarzalny styl nowych DAF-ów. Wygląd podkreślają światła LED Skylights, standardowe wyposażenie XG i XG+, o wyróżniającym wykończeniu, charakterystycznym dla każdego z modeli.

Do 10% mniej

XF, XG i XG+ zostały wyposażone w nowe układy napędowe, zawierające nowinki w silnikach, w skrzyniach biegów oraz osiach tylnych.

Spalanie silnika PACCAR MX-11 o pojemności 10,8 litra i PACCAR MX-13 o pojemności 12,9 litra zostało zoptymalizowane dzięki zastosowaniu nowych wtryskiwaczy, nowej głowicy i bloku cylindrów, co pozwoliło na uzyskanie wyższego ciśnienia w cylindrach. Od nowa skonstruowano tłoki i tuleje. Wykorzystano nową generację wydajnych turbosprężarek, a sprężarki powietrza układu hamulcowego, pompy oleju i alternatory zapewniają ograniczenie strat do minimum. Układ oczyszczania spalin został przeprojektowany tak, aby zapewnić najkrótszą drogę od wylotu spalin z silnika do wlotu do układu EAS

w celu uzyskania najniższych strat temperatury spalin i osiągnięcia najwyższej możliwej wydajności procesu oczyszczania.

Kierownice powietrza zapewniają doskonałą aerodynamikę pod kabiną i w komorze silnika oraz najwyższą wydajność chłodzenia, co ogranicza konieczność załączania wentylatora. Zastosowano pełnowymiarowe chłodnice powietrza doładowującego. Nowy silnik i systemy oczyszczania spalin, a także zaawansowane funkcje zarządzania cie-

malny moment obrotowy jest teraz dostępny od 900 obr./min, nawet w przypadku silnika PACCAR MX-13 o mocy 390 kW / 530 KM. Ponadto, najlepszy na rynku hamulec silnikowy zapewnia o 20% większy moment obrotowy przy niższych prędkościach obrotowych, wyznaczając nowy standard również w tym zakresie.

XF, XG i XG+ firmy DAF są standardowo wyposażone w zautomatyzowaną skrzynię biegów TraXon, w której zastosowano automatyczny dobór biegu przy



Deska rozdzielcza zawiera środkowy wyświetlacz 12" oraz opcjonalny ekran dotykowy 10" przeznaczony do obsługi systemu nawigacyjnego i informacyjno-rozrywkowego DAF

pełnem odpowiadają nawet za 3% obniżenia zużycia paliwa. Suma oszczędności na spalaniu dochodzi wskutek zastosowanych rozwiązań do 10%.

Moc razy masa

Wersja o mocy 390 kW / 530 KM zapewnia teraz moment 2550 Nm na każdym niższym biegu i 2700 Nm na najwyższym biegu. Turbosprężarka HE400 nowej generacji usprawnia zarządzanie powietrzem, jeszcze bardziej zwiększając imponujące osiągi silnika DAF-a przy niskiej prędkości obrotowej. Maksy-

ruszaniu w zależności od obciążenia, zaawansowane funkcje predykcyjne oraz (opcjonalnie) funkcję szybkiego ruszania. W celu uzyskania maksymalnej wydajności układu napędowego zastosowano tylne osie o niskim poziomie oleju i nowe łożyska mechanizmu różnicowego. Nowa generacja zacisków hamulcowych zapewnia mniejsze straty spowodowane tarciem i mniejszą masę własną.

Masa własna nowej generacji ciągnika XF 4x2 w najczęściej spotykanej specyfikacji wynosi tylko 6912 kg.

Zdalna aktualizacja

Wraz z wprowadzeniem na rynek nowej generacji modeli XF, XG i XG+ DAF wprowadza zdalne aktualizacje oprogramowania silnika i układów oczyszczania spalin, modułu ECU pojazdu, centralnej bramy bezpieczeństwa (CSG) i systemu DAF Connect. Najdłuższy w branży czas pracy bez przestoju pomagają uzyskać również okresy międzyobsługowe, wynoszące do 200 tys. km. W przypadku transportu długodystansowego dostępna jest opcja przeglądów wydłużonych. Oznacza to zastosowanie rocznego okresu międzyobsługowego dla wszystkich zastosowań drogowych, co jest rozwiązaniem niespotykanym w branży.

Dopracowane aerodynamicznie DAF-y w połączeniu z dużą szybą przednią i bardzo nisko położoną krawędzią okien zapewniają bezkonkurencyjną widoczność



Modele XG i XG+ cechuje dodatkowe 330 mm długości tylnej części kabiny, która zapewnia niezrównaną przestrzeń do pracy, życia i snu z mechanicznie lub w pełni elektrycznym regulowanym łóżkiem DAF Relax Bed



DAF MultiSupport oferuje ogólnoeuropejskie kontrakty serwisowe, a dzięki nowemu narzędziu do planowania klienti są proaktywnie informowani o potrzebie wykonania czynności obsługowych, co również przyczynia się do uzyskania najwyższej w branży wydajności.

Kamery się chowają

Oprócz pełnego oświetlenia LED, producenci oferuje nowe systemy wspomagające jazdę. Nową opcjonalną jest cyfrowy system DAF Digital Vision, zastępujący lusterka główne i szerokokątne. Kamery jeszcze bardziej polepszają widoczność, a jednocześnie redukują opór powietrza, przyczyniając się do osiągnięcia najniższego zużycia paliwa. Dodatkowe funkcje obejmują podążanie za tylną częścią naczepy podczas pokonywania zakrętu (automatyczne panoramowanie) i nakładanie znaczników w celu wyświetlenia dodatkowych informacji o długości pojazdu, co jest przydatne na przykład podczas manewrów i wyprzedzania. Ogrzewane kamery zapewniają wyraźny obraz przy każdej pogodzie. Po raz pierwszy w branży chowa się je elektrycznie.

DAF Corner View to opcja zastępująca lusterko krawężnikowe i lusterko przednie, co zapewnia pole widzenia znacznie większe niż w przypadku tradycyjnych lusterek. Wyświetlacz jest zamontowany na słupku po stronie pasażera.

Ponadto, w nowych modelach zastosowano układ wspomagania hamowania, ostrzegania o opuszczeniu pasa ruchu i awaryjne światła hamowania. Najnowsza wersja zaawansowanego awaryjnego układu hamulcowego (AEBS-3) może zapewnić w pełni au-

tonomiczne hamowanie awaryjne, co pomaga uniknąć kolizji zarówno z pojazdami nieporuszającymi się, jak i jadącymi z prędkością do 80 km/h. System City Turn Assist wykrywa innych użytkowników dróg lub obiekty po stronie pasażera.

Najlepsze leżanki w branży

Deska rozdzielcza zawiera środkowy wyświetlacz 12", który umożliwia wyświetlanie wszystkich informacji doty-

żarowych. Ich długość we wszystkich wersjach wynosi 2220 mm przy szerokości nie mniejszej niż 800 mm na całej długości w modelach XG i XG+. Opcjonalnie dostępne jest mechanicznie lub w pełni elektrycznie regulowane łóżko DAF Relax Bed zapewniające optymalne podparcie głowy, pleców i nóg.

Całkowicie nowy tylny panel sterowania umożliwia wygodną obsługę pełnej gamy funkcji z poziomu łóżka: oświetlenia, klimatyzacji, systemu dźwiękowego, okien i luku dachowego. Panel oferuje nawet tryb monitoringu (który uruchamia system DAF Direct Vision wraz z systemem lusterek cyfrowych DAF i DAF Corner Eye) oraz przycisk alarmu, który uruchamia klakson i światła awaryjne.

W produkcji na koniec roku

Nowa generacja modeli DAF to całkowicie nowa i niezwykle energooszczędna platforma pojazdów w pełni przygotowanych do użycia przyszłych nośników energii, takich jak akumulatory i wodór, a także przyszłych układów napędowych, w tym silników elektrycznych, hybryd typu „plug-in”, ogniw paliwowych i spalinowych silników wodorowych. Silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach są ekologiczne i wydajne oraz przygoto-



Nowe modele DAF tworzą platformę, na której powstają pojazdy w pełni przygotowane do nowych napędów alternatywnych, jak np. napędu hybrydowego plug-in, pełnego elektryka czy pojazdu z napędem wodorowym

czących pojazdu oraz opcjonalny ekran dotykowy 10" przeznaczony do obsługi systemu nawigacyjnego i informacyjno-rozrywkowego DAF. Wszystkie kluczowe informacje są od razu widoczne.

Nowa generacja DAF ugruntowuje pozycję firmy DAF jako dostawcy najlepszych łózek w branży pojazdów cięż-

wane do zasilania najnowszymi generacjami biopaliw (w tym GTL i HVO).

DAF rozpocznie produkcję seryjną ciągników 4x2 i 6x2 oraz podwozi nowej generacji pojazdów XF, XG i XG+ w ostatnim kwartale 2021 roku. |

MG

project44

4568963345

ON TIME

Updated ETA
06/10/2021
10:52

Warsaw, Poland

Celem firmy project44 jest dostarczenie aktualnej informacji o realizowanym transporcie

TRANSPARENTNOŚĆ CORAZ BARDZIEJ WAŻNA

Transport i logistyka od zawsze była i jest pod silną presją związaną z zapotrzebowaniem na dostarczenie przesyłek w możliwie najkrótszym czasie. Zlecenie otrzymuje zwykle ten, kto potrafi zrealizować transport najszybciej, zachowując konkurencyjną cenę. W ostatnich latach, oprócz tych dwóch wyznaczników, pojawił się nowy i jest on spowodowany zmianą zachowania każdego z nas.

Mowa oczywiście o bieżącej informacji o terminie realizacji, z dokładnością co do godziny, a nawet minuty. Niezależnie czy kupujemy coś dla siebie, czy w imieniu naszej firmy, oczekujemy konkretnej informacji o dokładnym czasie, kiedy przesyłka wyruszy i dotrze do celu. Pojawienie się nowej potrzeby wynika wprost z zachodzących zmian w naszym codziennym życiu, gdzie pragniemy mieć kontrolę niemal nad wszystkim co nas otacza, często wprost z naszego telefonu.

Liczy się nie tylko czas

Nie inaczej jest w transporcie, gdzie to załadownicy zaczynają wymagać od przewoźników bieżącego informowania o szczegółach realizowanej usługi w tzw. czasie rzeczywistym. Jeszcze kilka lat temu, ze względu na ograniczenia technologiczne było to trudne do wykonania. Obecnie, w dobie coraz większej informatyzacji transportu, posiadanych systemów GPS w pojazdach oraz systemów TMS przewoźników, udzielenie informacji o tym co dzieje się z daną usługą transportu jest na wyciągnięcie ręki.

Posiadanie aktualnej wiedzy o statusie realizowanych usług po obu stronach ma obecnie ogromne znaczenie. Załadownicy

mogą optymalnie planować ruch w miejscach załadunku, informować swoich klientów o dokładnym terminie dostawy (który często się zmienia), a przewoźnicy zadbać, aby usługa była realizowana z najwyższą jakością. To właśnie ta jakość, a szerzej

Przewoźnicy mogą konkurować ceną i czasem reakcji na pojawienie się oferty, ale to załadownicy na końcu decydują komu zlecą transport, a możliwość monitorowania stanu usługi w czasie rzeczywistym jest tym co może ostatecznie wpłynąć na wybór danej oferty.

doświadczenie klienta o sposobie obsługi dzisiaj decyduje o przewadze konkurencyjnej firm transportowych. Przewoźnicy mogą konkurować ceną, czasem reakcji na pojawienie się oferty, ale to załadownicy na końcu decydują komu zlecą transport, a możliwość monitorowania stanu usługi w czasie rzeczywistym jest tym co może ostatecznie wpłynąć na wybór danej oferty. Transparentność staje się coraz mocniej pożądana cechą wśród załadowników.

Dzisiaj bardzo często, po stronie załadownicy jak i przewoźników mamy sztab ludzi, którzy zmuszani są do wykonywania powtarzalnej, często niepotrzebnej pracy tylko po to, aby przekazywać non-stop infor-

macje o wykonywanym transporcie. Z reguły, na 10 transportów, 9 realizowanych jest zgodnie z terminem. To oznacza, że mimo posiadania wszelkich niezbędnych narzędzi dalej nie potrafimy z nich w pełni korzystać i tracimy mnóstwo czasu. Dodatkowo, dane którymi się dzielimy często ulegają zmianom, a to w wyniku załamania się pogody, natężenia ruchu drogowego czy niespodziewanych pauz. Wykonywanie powtarzalnej, manualnej pracy sporo kosztuje, szczególnie w momencie kiedy rynek pracownika ulega presji płacowej, przez co coraz trudniej pogodzić stałe podnoszenie jakości usługi bez automatyzacji prostych zadań.

Platforma project44

Z obecnej sytuacji świetnie zdają sobie sprawę eksperci branży logistycznej. Kilka lat temu jeden z nich, Jett McCandless, postanowił wypełnić lukę komunikacyjną między załadownicami a przewoźnikami powołując do życia firmę project44, której celem jest dostarczenie aktualnej informacji o realizowanym transporcie. Aktualnie z rozwiązaniem korzystają firmy w Ameryce Północnej oraz Europie. Udostępniana platforma umożliwia monitorowanie transportowanego ładunku przez załadownicę tylko w czasie wykonywanej usługi. Pozycja pojazdu pobierana jest na bieżąco wprost z systemów GPS, a trasa i czas realizowanej usługi przeliczana jest z uwzględnieniem zmian zachodzących na drodze. Spedytorzy mogą skupić się na rozwiązywaniu problemów wynikających z niespodziewanych opóźnień, ponieważ system w tle realizuje wszelkie niezbędne

i powtarzalne czynności, na bieżąco informując obie strony poprzez zdefiniowane wcześniej notyfikacje.

Firmy transportowe które jeszcze nie zaczęły korzystać z tego typu rozwiązań, pozostają w tyle w stosunku do konkurencji. Cena za realizowaną usługę dalej odgrywa kluczową rolę, jednak transparentność jest tym co obecnie coraz mocniej cenią załadownicy. Jest to nieunikniona droga dla wszystkich związanych z logistyką i transportem, ponieważ tego oczekują klienci, czyli my wszyscy. |

Tomasz Swolkien,
Sales Director – Network Products
Europe, project44

1,6% międzynarodowych przewoźników z Polski odpowiada za 24% obsługiwanej floty krajowej w transporcie międzynarodowym. Dużym operatorom łatwiej pozyskiwać zlecenia dzięki większej skali działania, silniejszej pozycji kapitałowej, bardziej efektywnej organizacji czy marce

2021 ROK W TRANSPORCIE

Fot. ROHLIG Suus

DUŻO ZLECEŃ, DUŻO PROBLEMÓW

Przez ostatnie lata Polska systematycznie umacniała swoją pozycję w międzynarodowym transporcie towarów w Unii Europejskiej. W latach 2010-2019 jej udział wzrósł z 20% do 32%, czyniąc ją niekwestionowanym liderem. Po wybuchu pandemii wydawało się, że sektor transportu będzie jednym z najmocniej dotkniętych, jednak popyt na usługi polskich przewoźników szybko wrócił do poziomu sprzed pandemii, rekompensując przejściowe spadki.

Pokazują to dane dotyczące myta naliczonego polskim przewoźnikom w Niemczech. W całym 2020 r. liczba kilometrów przejechanych po płatnych drogach przez zarejestrowane w Polsce pojazdy ciężarowe nie uległa zmianie wobec 2019 r. (+0,1%), podczas gdy łączny kilometr myta spadł o 1,3%. Dobrą sytuację zaobserwowano także po I kwartale 2021 r. – łączna liczba płatnych kilometrów przejechanych przez polskich przewoźników była nie tylko wyższa niż w 2020 r., ale o 7% przekroczyła tę notowaną w I kwartale roku 2019 r.

– *Motorem wzrostu rynku jest rozwój dużych przedsiębiorstw transportowych. Choć rynek międzynarodowych przewoźników jest bardzo rozdrobiony, udział w nim największych przewoźników systematycznie rośnie. 1,6% międzynarodowych przewoźników z Polski odpowiada za 24% obsługiwanej floty krajowej w transporcie międzynarodowym. Dużym operatorom łatwiej pozyskiwać było zlecenia dzięki m.in. większej skali działania, silniejszej pozycji kapitałowej, bardziej efektywnej organizacji*

czy marce, która jest istotna w przypadku branż wymagających, jak motoryzacja czy dynamicznie rosnący e-commerce – komentuje Radosław Pelc, analityk sektora, Santander Bank Polska.

Odbudowa europejskiej gospodarki

Prognozy makroekonomiczne dla gospodarki krajowej i europejskiej są optymistyczne, co powinno wspierać popyt na usługi transportowe w najbliższym cza-

Po I kwartale 2021 r. łączna liczba płatnych kilometrów przejechanych przez polskich przewoźników była nie tylko wyższa niż w 2020 r., ale o 7% przekroczyła tę notowaną w I kwartale roku 2019 r.

sie. Analitycy Santander Bank Polska prognozują w 2021 r. wzrost polskiego PKB o 4,5-5,0%, a dla największych gospodarek europejskich, takich jak Francja, Niemcy czy Hiszpania wzrost w granicach 4,0-6,0%.

Pozwoli to na dwucyfrowy wzrost polskiego eksportu. Przy tych szacunkach przewidujemy, że praca przewozowa krajowych przewoźników wzrośnie w 2021 r. o 4,5-6,7%. Co więcej, rozwojowi sektora transportowego powinien sprzyjać też trend skracania łańcucha dostaw, a Polska ze względu na niższe koszty pracy, położenie, infrastrukturę może być beneficjentem zachodzących zmian.

Widmo starych wyzwań

Choć wydaje się, że największe problemy związane z sytuacją pandemiczną przewoźnicy mają już za sobą, to uderzają w nich przedpandemiczne wyzwania. Coraz silniej uwidacznia się problem niedoboru pojazdów na rynku. Wg raportu Transport i Logistyka Polska główną przyczyną problemu z dostępnością aut jest niedobór kierowców. Tylko w Polsce szacowany jest na ok. 200 tys. etatów. Będzie to tworzyło presję na wzrost wynagrodzeń. Według ekonomistów Santander Bank Polska, w 2021 r. wynagrodzenia w całej gospodarce mogą wzrosnąć o 8,8%. Co więcej, w 2021 pojawiły się dodatkowe przeszkody – przerwanie łańcuchów dostaw w sektorze motoryzacyjnym spowodowało, że na dostawy nowych pojazdów przewoźnicy muszą czekać nawet do przyszłego roku.

Poszukując elastyczności działania wydaje się, że duzi przewoźnicy mogą być skłonni do zwiększania udziału podwykonawców w swoich modelach biznesowych w oparciu o długoterminową współpracę.

– Brak kierowców to główna przyczyna niskiej dostępności pojazdów, ale należy zwrócić uwagę, że problem pogłębiło otoczenie gospodarcze i prawne. Wielu przewoźników w obawie przed kształtowaniem się dalszej sytuacji wycofało część floty z użytku. Co więcej, niskie zyski w sektorze i widmo ich dalszego obniżenia wskutek nowych regulacji przyczyniło się do opuszczenia rynku przez najmniej efektywne przedsiębiorstwa – komentuje Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Przy dwucyfrowym wzroście polskiego eksportu – a taki jest przewidywany – praca przewoźników wzrośnie w 2021 r. o 4,5-6,7%. Co więcej, rozwojowi sektora transportowego powinien sprzyjać też trend skracania łańcucha dostaw.

Ponadto pandemia nie powstrzymała unijnych urzędników przed publikacją Pakietu Mobilności, który od lat budzi kontrowersje w sektorze. Pierwsze przepisy dotyczące m.in. odbioru regularnego tygodniowego odpoczynku czy powrotu pojazdu do bazy operacyjnej już obowiązują. W lutym 2022 r. wchodzi w życie przepisy o pracownikach delegowanych, dotyczące głównie przewoźników obsługujących *cross-trade* i kabotaż. Obie operacje stanowią blisko 25% pracy przewoźowej wykonywanej przez polskie przedsiębiorstwa transportowe.

– O ile z przepisami, które weszły w życie w 2020 r. przewoźnicy poradzi sobie dobrze zapewniając odpowiednie harmonogramy pracy i bazy noclegowe, to wielu z nich nie jest w pełni gotowych na nowe przepisy o delegowaniu. Wciąż brakuje rozwiązań regulujących kwestie wynagrodzeń w obliczu Pakietu Mobilności. Wg nowych przepisów, diety i ryczałty nie będą wlicza-

Co dalej z rentownością?

Wypadnięcie z rynku najmniej efektywnych przedsiębiorstw, programy pomocowe w 2020 r., niższe ceny paliw przy wysokim popycie w II połowie roku skutkowały poprawą przeciętnej rentowności w sektorze. W 2020 r. wśród dużych przewoźników o obrotach powyżej 100 mln przychodów średnia marża na sprzedaży wzrosła z 3,4% na 4,5%, a wśród podmiotów poniżej 8 mln przychodów z 1,9% na 5,5%. Poprawa ta może mieć jednak charakter

przejściowy. Po pierwsze, nowe regulacje z dużym prawdopodobieństwem będą wpływały negatywnie na rentowność przewoźników. Co więcej, rosną opłaty drogowe w Unii Europejskiej. Po podwyżkach w 2020 r. m.in. na Węgrzech, w Austrii, Belgii, w 2021 r. zapowiadane są podwyżki w Czechach i Rosji. Rozważane jest również wprowadzenie opłat drogowych na Ukrainie. Ponadto rosnąć będzie cena ropy naftowej, co przełoży się na wzrost cen paliw. Według danych IMF w 2021 r. wzrost cen ropy Brent może wynieść 21%.

– Nasze holenderskie firmy członkowskie z sektora transportu i logistyki informują nas, że sektor czerpie korzyści z odbudowy gospodarki, co umożliwiła przeniesienie zwiększonych kosztów na swoich klientów. Dostrzegają również rosnący popyt na usługi transportowe i logistyczne ze względu na nieustające inwestycje czołowych detalistów. Również

Elro van den Burg z Niderlandzko-Polskiej Izby Gospodarczej.

Czas na LNG?

W związku z powyższym, przewoźnicy nadal będą zmuszeni do poszukiwania optymalizacji kosztowej. Warto wspomnieć, że do 2023 r. w Niemczech obowiązują zwolnienie z myta dla pojazdów zasilanych CNG/LNG. W związku z tym niektórzy przewoźnicy decydują się na inwestycje w tego typu flotę, choć zdania rynkowe są podzielone, gdyż wciąż brakuje infrastruktury. W Europie jest ok 450 stacji, a w Polsce zaledwie 9, z czego nie wszystkie do-



Wypadnięcie z rynku najmniej efektywnych przedsiębiorstw, programy pomocowe w 2020 r., niższe ceny paliw przy wysokim popycie w II połowie roku skutkowało poprawą przeciętnej rentowności w sektorze

stępnie publicznie. Sam koszt zakupu auta zasilanego gazem jest wyższy niż w przypadku diesla, a ze względu na ostrą zimą w Europie i popyt ze strony Azji, ceny gazu w ostatnich miesiącach nie były atrakcyjne w stosunku do diesla. Niemniej jednak należy wskazać, że w obliczu wymagań ESG, odbiorcy mogą coraz większą wagę przywiązywać do kwestii środowiskowych transportu i wymagać ekologicznej floty, a w przypadku pojazdów ciężkich, na chwilę obecną, napęd gazowy wydaje się jedynym funkcjonalnym rozwiązaniem.

Więcej informacji w nagraniu webinaru „Transport na czasie” zorganizowanego przez Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska oraz Santander Bank Polska w partnerstwie z Polsko-Niderlandzką Izbą Gospodarczą: https://s3.amazonaws.com/site-archiebot-production/storage/a_fa044b616bd8a2cb-15020fd24f63f865/6osblyrv6lcootoyzttil1u4njmkamtacfcokoyzp9i63hemcse1hm6rd9ffclwd.mp4

Transport i Logistyka Polska (TLP),
Santander Bank Polska

Wg raportu Transport i Logistyka Polska główną przyczyną problemu z dostępnością aut jest niedobór kierowców. Tylko w Polsce szacowany jest ona ok. 200 tys. etatów. Będzie to tworzyło presję na wzrost wynagrodzeń



Fot. Volvo

ne do kalkulacji wynagrodzenia, a dziś są one podstawą wynagradzania kierowców w Polsce – dodaje Artur Kalisiak, koordynator ds. projektów strategicznych, Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

przyspieszenie kanału sprzedaży e-commerce, spowodowane przez Covid-19, miało pozytywny wpływ na branżę, wykraczającą daleko poza usługi dostarczania przesyłek – mówi dyrektor zarządzający



Pod koniec maja Supply Chain i Panattoni świętowały uroczyste zawieszenie wiechy w Żernikach. W obiekcie prowadzone będą operacje logistyczne dla Zalando wspierające dystrybucję na wielu rynkach europejskich

GIGANTYCZNA REALIZACJA DLA E-COMMERCE POD POZNANIEM

W podpoznańskich Żernikach Panattoni dostarczy obiekt BTS o powierzchni 105 tys. m² dla DHL Supply Chain. W nim firma prowadzić będzie operacje logistyczne m.in dla Zalando, które realizowane będą na wielu rynkach europejskich – w tym polskim i niemieckim.

Czynnikami, które przesądziły o wyborze Poznania jako miejsca realizacji nowej inwestycji w Polsce, to przede wszystkim dobre położenie i infrastruktura, w tym bezpośrednie połączenie z autostradą A2 i możliwość dalszego szybkiego rozwoju.

Dla kanału e-commerce

Obiekt zostanie ukończony w sierpniu, ale już pod koniec maja Supply Chain i Panattoni świętowały uroczyste zawieszenie wiechy. W Żernikach na początku prowadzone będą operacje logistyczne dla Zalando wspierające dystrybucję na wielu rynkach europejskich, w tym w Polsce i w Niemczech. W ramach realizacji Panattoni przygotuje m.in. wzmocnioną posadzkę, strefę VAS (Value Added Service) z odpowiednim poziomem światła dziennego i stałą temperaturą, 3-kondygnacyjne biuro z kuchnią, oddzielne wjazdy dla TIR-ów i samochodów osobowych, czy specjalne zatoczki dla busów i autobusów.

– W ramach inwestycji w Żernikach spotykają się dwie ogromne marki, które w tym miejscu postanowiły zrobić kolejny ważny krok w rozwoju, pokazując jednocześnie zaufanie logistyki i e-commerce do Panattoni. Cieszę się, że nasze zrozumienie potrzeb zmieniającego i rozwijającego się rynku zostało dostrzeżone – stwierdziła podczas uroczystości Katarzyna Kujawiak, Development Director w Panattoni.

– Wraz z tą nową inwestycją powstanie ponad 800 nowych miejsc pracy, dzięki czemu będziemy mogli zapewnić

w ramach której chcemy wykorzystywać najnowsze zdobycze technologii w celu osiągnięcia neutralności emisyjnej naszych budynków na całym świecie – dodała Monika Duda, dyrektor zarządzająca DHL Supply Chain w Polsce.

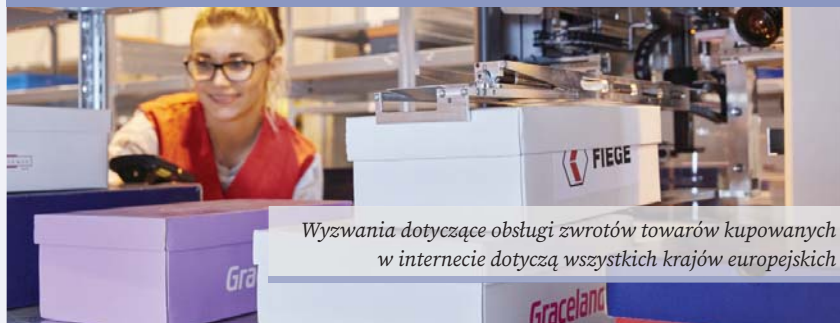
Więcej niż neutralność klimatyczna

Zrównoważony rozwój jest ważnym elementem strategii DHL Supply Chain, Panattoni i Zalando. Firma DHL chce dzia-

Centrum w Żernikach idealnie wpasowuje się w system wartości obu firm, ponieważ będzie to najnowszy projekt realizowany przez spółkę Panattoni, który ma uzyskać certyfikat środowiskowy BREEAM na wysokim poziomie „Excellent”.

klientom Zalando usługi najwyższej jakości. Jesteśmy również bardzo dumni, że dzięki tej inwestycji będziemy mogli realizować założenia strategii GO GREEN,

łać w sposób zrównoważony i dlatego przyjęła za cel osiągnięcie zerowej emisji do 2050 r. W ubiegłym roku Zalando jako pierwsza tego typu platforma wdro-



Wyzwania dotyczące obsługi zwrotów towarów kupowanych w internecie dotyczą wszystkich krajów europejskich

Fot. Fiege

żyła rozszerzoną wersję SAC Higg Brand & Retail Module (Higg BRM), w ramach której prowadzona jest obowiązkowa ocena marek sprzedawanych przez jej stronę internetową pod kątem zgodności z zasadami zrównoważonego rozwoju. Centrum w Żernikach idealnie wpasowuje się w system wartości obu firm, ponieważ będzie to najnowszy projekt realizowany przez spółkę Panattoni, który ma uzyskać certyfikat środowiskowy BREEAM na wysokim poziomie „Excellent”. Deweloper wdroży rozwiązania ważne zarówno dla środowiska, jak i dla dobrostanu użytkowników budynku. Dach będzie wystarczająco mocny, by umieścić na nim panele fotowoltaiczne i kwietne łąki z domkami dla owadów, przy wjeździe zostaną zasadzone drzewa i krzewy, a ponadto deweloper wybuduje tzw. „zielone ściany”. Dodatkowo użytkownicy obiektu będą mieli do dyspozycji wiaty na rowery,



W ramach realizacji Panattoni przygotuje m.in. wzmocnioną posadzkę, strefę VAS (Value Added Service) z odpowiednim poziomem światła dziennego i stałą temperaturą, 3-kondygnacyjne biuro z kuchnią, oddzielne wjazdy dla TIR-ów i samochodów osobowych

stanowiska do ładowania akumulatorów samochodów elektrycznych i strefy wypoczynkowe w sąsiedztwie wysokich roślin, a także niewielką siłownię i stoły piknikowe na świeżym powietrzu. Na drugim piętrze budynku biurowego deweloper zbuduje zielone tarasy z ławkami, punktami ładowania telefonów, lekkimi przenośnymi krzesłami i stołami oraz roślinami w donicach. |

Opr. EH

ROŚNIE ZAPOTRZEBOWANIE NA POWIERZCHNIĘ MAGAZYNOWĄ

Z raportu opracowanego przez firmę doradczą Savills wynika, że w latach 2021-2025 firmy kurierskie w Europie będą potrzebowały dodatkowo 8,6 mln m² powierzchni magazynowej. To pozwoli im dotrzymać kroku rosnącemu popytowi w sektorze handlu internetowego.

Przeprowadzona przez Savills analiza danych przedstawionych w raporcie firmy Effigy Consulting pokazuje, że w 2019 r. na terenie Europy dostarczono 12,3 mld przesyłek. Biorąc pod uwagę dane brytyjskiego urzędu regulacyjnego OFCOM, które wskazują na roczny wzrost liczby przesyłek w Wielkiej Brytanii o 9,1%, prognozuje się, że w najbliższych pięciu latach niezbędne będzie znaczne zwiększenie skali inwestycji magazynowych w Europie.

Zakładając, że w tym czasie 20% produktów kupowanych online będzie zwracanych, to ok. 1,7 mln m² spośród prognozowanej podaży nowej powierzchni magazynowej będzie musiało być przeznaczone na potrzeby związane ze składowaniem i obsługą zwrotów od firm kurierskich. Zwroty przesyłek nie przełożą się bezpośrednio na za-

Wyzwania dotyczące obsługi zwrotów towarów kupowanych przez internet dotyczą wszystkich krajów europejskich. Liderem jest Wielka Brytania, gdzie udział e-commerce w sprzedaży detalicznej w 2020 r. wyniósł 28%. W Holandii wiadać, że również operatorzy logistyczni 3PL wprowadzają rozwiązania mające na celu ułatwienie dokonywania zwrotów i przyspieszenie procesu ich obsługi. Specyfika polskiego rynku związana jest z kolei z tym, że duże sieci handlowe (np. Zalando), lokują w Polsce swoje zaplecze magazynowe, które jest wykorzystywane do obsługi zarówno klientów krajowych jak i zamówień z państw sąsiednich.

– *Pandemia z pewnością nie spowolniła tempa rozbudowy bazy magazynowej przez sieci handlowe, na co wpływ miała*

Jeśli 20% produktów kupowanych online będzie zwracanych, to ok. 1,7 mln m² spośród prognozowanej podaży nowej powierzchni magazynowej będzie przeznaczone na potrzeby związane ze składowaniem i obsługą zwrotów od firm kurierskich.

potrzebowanie na powierzchnie logistyczne u samych producentów, ale mogą przyczynić się do wykreowania dodatkowego popytu ze strony ich partnerów handlowych – dystrybutorów i firm kurierskich.

– *W 2020 r. odnotowaliśmy dynamiczny wzrost zakupów przez internet, do czego w dużym stopniu przyczyniła się pandemia Covid-19. Przewidujemy, że sieci handlowe będą dążyć do ograniczenia liczby zwrotów, np. rozwijając strategię omnichannel, ale popyt na powierzchnie magazynowe nie będzie przez to małał i utrzyma się na wysokim poziomie – komentuje Mike Barnes, Associate a działu badań rynków europejskich, Savills.*

popularyzacja sprzedaży online, w tym również wynikający z niej wzrost liczby zwracanych towarów. Czas pokaże, czy po zniesieniu lockdownu sieci handlowe będą chciały w większym stopniu wykorzystywać sklepy jako centra zwrotów. Nie ma jednego uniwersalnego rozwiązania w tym zakresie – konsumenci cenią sobie wygodę, a sieci handlowe i firmy kurierskie odpowiadają na zmieniające się preferencje klientów, np. poprzez odpowiednie projektowanie układu funkcjonalnego obiektów magazynowych – dodaje Marcus de Minckwitz, dyrektor w dziale doradztwa inwestycyjnego w regionie EMEA, Savills. |

MARKETBEAT

RYNEK MAGAZYNOWY W POLSCE

I KWARTAŁ 2021
RAPORT



CORAZ WIĘKSZY RUCH NA POLSKIM RYNKU MAGAZYNOWYM

W pierwszym kwartale 2021 r. całkowity popyt na rynku magazynowym osiągnął rekordowy poziom 1,6 mln m², co stanowi wzrost o 70% r/r. Raport na ten temat przygotowała międzynarodowa firma doradcza Cushman & Wakefield.

Popyt netto, na który składają się nowe umowy i ekspansje, wyniósł 1,1 miliona m², tj. 71% wolumenu transakcji najmu, a pozostałe 29% stanowiły przedłużenia umów. Najwięcej transakcji zawarto na rynkach Poznania (23% całkowitego popytu), w regionie Warszawy (19%), na Górnym Śląsku (17%) oraz w Polsce Centralnej (14%). W strukturze branżowej popytu nadal największy udział mają firmy z branży logistycznej (30% całkowitego popytu) i handlowej/FMCG (21%), przy czym rośnie aktywność firm produkcyjnych (13%) i motoryzacyjnych (11%). W warunkach zachwianej struktury globalnej sieci logistycznej wiele firm zmienia strategię zarządzania zapasami, dywersyfikując źródła dostaw i zwiększając powierzchnię magazynową celem utrzymania wyższego poziomu zapasów o charakterze strategicznym.

W kierunku omnichannel

– Głównym źródłem wysokiego popytu na powierzchnie magazynowe w Polsce pozostaje dynamiczny rozwój sektora

e-commerce. Aktywne na rynku są zarówno globalne platformy e-handlu jak Amazon i Zalando, sklepy internetowe, operatorzy logistyczni i firmy kurierskie, a także liderzy handlu detalicznego rozwijający strategię sprzedaży wielokanałowej dotyczącą różnych kategorii produktowych, m.in. odzieży, art. wyposażenia wnętrz/mebli, AGD i elektroniki, FMCG, kosmetyków czy też artykułów spożywczych. W związku z powyższym, najemcy aktywnie modyfikują swoją sieć

Popyt netto, na który składają się nowe umowy i ekspansje, w I kw. 2021 roku wyniósł 1,1 miliona m², tj. 71% wolumenu transakcji najmu. Pozostałe 29% stanowiły przedłużenia umów.

dystrybucji i zwiększając zaplecze magazynowe, zarówno w pobliżu centralnych stref aglomeracyjnych celem usprawnienia logistyki „ostatniej mili”, lecz również inwestują w regionalne centra przeladunkowe, projekty typu cross-dock oraz duże projekty logistyczne typu BTS dedykowane logistyce transgranicznej – mówi Adrian Semaan, Senior Research Consul-

tant, Dział Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, Cushman & Wakefield.

Niższy wskaźnik pustostanów

Pod koniec I kwartału 2021 r. na rynku magazynowym dostępne do wynajęcia było ok. 1,41 mln m², co stanowiło 6,5% całkowitej podaży powierzchni magazynowej w Polsce. Pomimo wysokiej skali podaży wolumen powierzchni niewynajętej pozostał na stabilnym poziomie, natomiast wskaźnik pustostanów uległ dalszemu obniżeniu o 0,3 pp. w ujęciu kwartalnym i o 0,9 p. w ujęciu rocznym. Czynsze bazowe wahają się od 2,50-3,80 euro/m²/miesiąc w przypadku obiektów typu BIG-BOX do 4,00-5,25 euro/m²/miesiąc w przypadku obiektów typu SBU (Small Business Units) w obszarach miejskich na kluczowych rynkach.

– *Zachęty finansowe oferowane przez deweloperów sięgają zazwyczaj 10-30% stawki bazowej czynszu, w zależności od warunków najmu. Składają się na nie okresy bezczynszowe wynoszące od jednego do dwóch miesięcy za każdy rok najmu oraz kontrybucja finansowa na wybrane prace wykończeniowe czy koszty potencjalnej relokacji najemcy. Ze względu na wzrost kosztów generalnego wykonawstwa i wysoki popyt przy ograniczonej liczbie inwestycji spekulacyjnych, możliwy jest nieznaczny wzrost poziomu czynszów na niektórych rynkach regionalnych w II połowie 2021 roku – dodaje Adrian Semaan.*

Wzrost aktywności deweloperskiej

W pierwszym kwartale 2021 r. deweloperzy ukończyli prawie 750 tys. m² powierzchni magazynowej, a całkowite

jej zasoby wzrosły do poziomu 21,5 mln m². Spośród 36 ukończonych projektów do największych należały: drugi etap inwestycji BTS dla EURO-net w Prologis Park Janki, projekty dla BBK SA. i DPD w ramach Panattoni Park Gdańsk Airport, a także inwestycja Panattoni BTS Czeladź dla firmy 4F i projekt BTS dla Polomarket w 7R Park Tczew.



Pomimo wysokiej skali podaży wolumen powierzchni niewynajętej pozostał na stabilnym poziomie, natomiast wskaźnik pustostanów uległ dalszemu obniżeniu o 0,3 pp. w ujęciu kwartalnym i o 0,9 p. w ujęciu rocznym

Fot. Panattoni

Wysoki popyt generuje dalszy wzrost aktywności deweloperskiej. W I kw. 2021 r. rozpoczęto budowę 1,2 mln m² powierzchni magazynowej, a całkowity wolumen inwestycji w budowie osiągnął poziom 2,47 mln m². Wzrosła liczba inwestycji realizowanych w regionie Poznania i Polski Centralnej, a także na rynku Polski Zachodniej, gdzie oprócz pozostającego w budowie centrum logistycznego, realizowane są kolejne etapy projektów logistycznych w Gorzowie Wielkopolskim, Zielonej Górze i w Zgo-

Wysoki popyt generuje dalszy wzrost aktywności deweloperskiej. W I kw. 2021 r. rozpoczęto budowę 1,2 mln m² powierzchni magazynowej a całkowity wolumen inwestycji w budowie osiągnął poziom 2,47 mln m².

aktywności deweloperskiej, co wynika z wysokiej skali podaży odnotowanej w zeszłym roku i przejściowego stanu nadpodaży, co widoczne jest na tych rynkach obecnie. Biorąc pod uwagę

i Lublina, natomiast wzrost aktywności deweloperskiej oczekiwany jest także na rynku bydgosko-toruńskim.

Na mapie inwestycji magazynowych znajdują się także rynki wschodzące jak Olsztyn i Kalisz, a wkrótce powinny dołączyć do tej grupy Wałbrzych i Siedlce. Według stanu na koniec 1 kw. 2021 r., ponad 70% wolumenu inwestycji w budowie zostało zabezpieczone umowami typu *pre-let*, co oznacza wzrost tego wskaźnika o ok. 20 pp. w porównaniu do stanu sprzed roku.

W warunkach zachwianej struktury globalnej sieci logistycznej wiele firm zmienia strategię zarządzania zapasami, dywersyfikując źródła dostaw i zwiększając powierzchnię magazynową celem utrzymania wyższego poziomu zapasów o charakterze strategicznym.

rzelcu, powiązane z rozwojem logistyki transgranicznej i operacjami dla branż e-commerce. Na rynku warszawskim oraz górnośląskim widoczny jest spadek

pozostałe rynki regionalne, znaczący, ponad 10-procentowy wzrost zasobów powierzchni magazynowej spodziewany jest na rynkach Trójmiasta, Szczecina

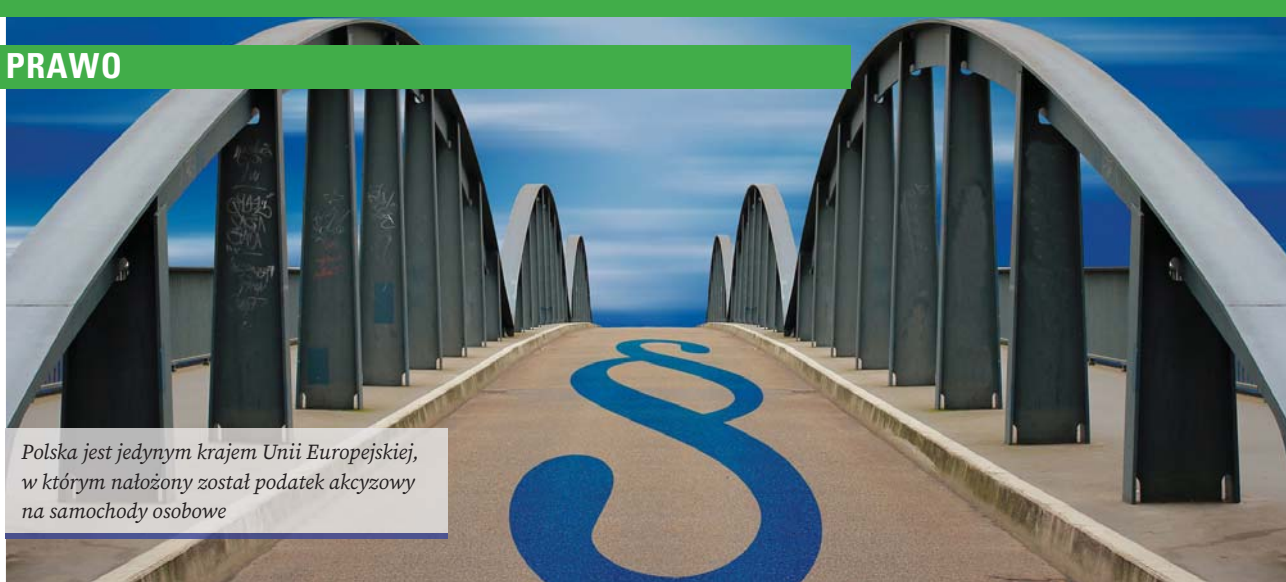
Jeszcze w tym roku

– *W kolejnych miesiącach 2021 roku spodziewamy się kontynuacji wysokiej aktywności, zarówno po stronie popytowej jak i podażowej. Wśród czynników sprzyjających rozwojowi rynku magazynowego wymienić można dalszy wzrost branży e-commerce, rozwój systemu dróg ekspresowych i autostrad umożliwiający dywersyfikację geograficzną sieci logistycznej, a także napływ inwestycji zagranicznych do Polski w związku z potrzebą zabezpieczenia ciągłości procesów produkcji w Europie (nearshoring). Nadal obserwować będziemy wysokie zapotrzebowanie na aktywa logistyczne ze strony zagranicznych funduszy inwestycyjnych – mówi Joanna Sinkiewicz, partner, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych w Regionie CEE, Cushman & Wakefield. |*

Fot. SEGRO



W pierwszym kwartale 2021 r. deweloperzy ukończyli prawie 750 tys. m² powierzchni magazynowej, a całkowite jej zasoby wzrosły do poziomu 21,5 mln m²



Polska jest jedynym krajem Unii Europejskiej, w którym nałożony został podatek akcyzowy na samochody osobowe

Fot. Pixabay

UWAGA! NOWY PODATEK AKCYZOWY

Częstym procederem w wypadku samochodów osobowych w celu obejścia przepisów prawa w zakresie podatku akcyzowego było ich mniej lub bardziej profesjonalne przerobienie na samochód „ciężarowy”.

Oznaczało to: wyjęcie popielniczek z tylnych boczków, zmianę szyb na zaślepkę oraz wyjęcie foteli i zastąpienie ich przysłowiową „paką”. Często bywało tak, że wymontowane elementy samochodu osobowego przyjeżdżały na teren kraju innym transportem i oczywiście nierzadko zdarzało się, że dokonywana była zmiana odwrócona.

Tak było

Samochody klasy premium – takich marek jak BMW, Porsche, czy Mercedes i inne – korzystały z takiego obejścia prawa, uszczuplając budżet państwa na 18,6% od wartości wolnorynkowej samochodu osobowego, czyli o wartość podatku akcyzo-

wego. W tym miejscu należy podkreślić, iż Polska jest jedynym krajem Unii Europejskiej, w którym nałożony został podatek akcyzowy na samochody osobowe.

Ustalenie zastosowania auta uzależnione jest od jego kodu taryfy celnej, aby

Z dniem 1. lipca 2021 roku wejdą w życie przepisy nowelizujące podatek akcyzowy w zakresie przywożonych aut, które zostały przerobione lub samochodów osobowych, w których wykonano przeróbki na terenie kraju.

niezbędny był podatek akcyzowy. Niemniej jednak, samochody muszą spełniać szereg innych przepisów, takich jak ustawa o ruchu drogowym. Podstawą taryfikacji,

czyli ustalania kodu taryfy celnej w przypadku towarów finalnie gotowych jest przeznaczenie tego towaru, przy zachowaniu pozostałych przepisów prawa.

Tak będzie

Z dniem 1. lipca 2021 roku wejdą w życie przepisy nowelizujące podatek akcyzowy w zakresie przywożonych aut, które zostały przerobione lub samochodów osobowych, w których wykonano przeróbki na terenie kraju. Zobowiązana do uiszczenia podatku akcyzowego od takich aut będzie nie tylko osoba sprowadzająca lub przerabiająca samochód, ale również posiadacz pojazdu. W przypadku braku konieczności zapłaty podat-

ku akcyzowego trzeba będzie uzyskać od właściwego naczelnika urzędu skarbowego dokument potwierdzający brak obowiązku zapłaty akcyzy. Dokument taki uzyskuje się na wniosek zainteresowanego podmiotu, na terytorium kraju, w którym dokonano na samochodzie zmian konstrukcyjnych, modyfikujących rodzaj danego pojazdu na samochód ciężarowy lub specjalny, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t. Do wniosku załączyć trzeba będzie dokumenty dotyczące samochodu, w szczególności fotografie, plany, schematy, katalogi, informacje od producenta lub inne dostępne dokumenty umożliwiające organowi podatkowemu wydanie dokumentu potwierdzającego brak obowiązku zapłaty akcyzy na terytorium kraju. |

dr Izabella Tymińska,
ekspert celny



Doktor Izabella Tymińska, ekspert celny

Ekspert celny, który zajmuje się doradztwem w zakresie przepisów prawa celnego, importu i eksportu towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górnego półki trudności”, zawiłych i nietypowych. Wieloletni pracownik Urzędu Celnego. Przez wiele lat pracowała dla firm logistycznych i spedycyjnych, gdzie 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, a także na Uczelni Techniczno-Handlowej. Absolwentka Ekonomii, Logistyki, Stosunków Międzynarodowych, Zarządzania oraz Ekonomiki Obronności.

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

PL POLAND



MASTER TRUCK SHOW

Polska
Nowa
Wieś
OPOLE
2021.07.16-18



GWIAZDY IMPREZY:
LED ZEPPELIN
COLORADO BAND



Najpiękniejsze tuningowane ciężarówki z całej Europy * militaria * pojazdy nietypowe
limuzyny * motocykle * oldtimery: osobowe i ciężarowe * Emocjonujące pokazy:
drift ciężarowy * truck trial * stunt motocykle * jazdy off-roadowe * WRACK RACE
modele zdalne * loty powietrzne * targi branżowe * strefa USA * Extreme Zone
koncerty muzyczne: LED ZEPPELIN * COLORADO BAND i wiele innych * Friday & Saturday
Night Disco: DJ Rafał * Night Light Show * konkursy z nagrodami dla dorosłych i dla dzieci
atrakcje dla całych rodzin z dziećmi * Duża strefa gastronomiczna - grill, napoje, zakaśki, piwo

UDOGODNIENIA:

DUŻA OTWARTA PRZESTRZEŃ, POLE NAMIOTOWE, OBSZERNY PARKING NA TERENIE LOTNISKA

BĄDŹ NA BIEŻĄCO!

Wszelkie info na www.mastertruck.pl oraz [Facebook.com/MasterTruck](https://www.facebook.com/MasterTruck)
lub w programie telewizyjnym „Na Osł”



zeskanuj KOD QR
i Dołącz do wydarzenia na FB:
17. Master Truck Show



NOWE LOKALIZACJE

SIEDLCE
WAŁBRZYCH
KOSZALIN
KOLUSZKI
GORZÓW WLKP.
BŁONIE
RADOM
RZESZÓW
OLSZTYN

 PANATTONI

W CIĄGU OSTATNICH 16 LAT DOSTARCZYLIŚMY
PONAD 12 MILIONÓW M² NOWOCZESNEJ POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

www.panattonieurope.com