Cena 9,90 zł (8% VAT)

ISSN 2081–5255

MAJ 5/2022 (135)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY BUDOWLANEJ

INNOWACYJNOŚĆ DROGĄ DO OPTYMALIZACJI PROCESOWYCH

ODPOWIEDŹ BIAŁORUSI NA UNIJNE SANKCJE

ILE KRYZYSÓW POTRZEBA DO SKRÓCENIA ŁAŃCUCHÓW DOSTAW?



ISSN 2081 5255

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

2022 edycja WIOSNA

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych



12.05.2022 – Luboń k. Poznania

19.05.2022 – Katowice

26.05.2022 – Wrocław

2.06.2022 – Warszawa (Ołtarzew)

14.06.2022 – Kraków

SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2022

KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

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

STREFA EKSPERCKA I BIZNESOWA:

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

STREFA ZAŁADOWCÓW:

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

SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

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

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

Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Dodatkowe informacje:

KMG Media Sp. z o.o.
Redakcja TSL Biznes i Truck & Van
spotkania@kmgmedia.pl
tel. 22 213 88 28,
515 750 900



Organizatorzy:

KMGmedia TSLbiznes Truck&Van

Zarejestruj się bezpłatnie na **www.SpotkaniaTransportowe.pl**

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 4

LOGISTYKA

Innowacyjność drogą do optymalizacji procesowych 8
Logistyka kontraktowa według Geodis 11
Grupa Logistyczna Seifert z rekordowymi wynikami finansowymi 12
Trudne czasy dla logistyki branży budowlanej 14
Logistyczny „one-stop shop" dla branży DIY 16
Ile kryzysów potrzeba do skrócenia łańcuchów dostaw? 18

DALEKI WSCHÓD

W 11 krajach Dalekiego Wschodu 22
Z Dalekiego Wschodu do Europy nieco innymi kanałami 24
Ukierunkowani na ciągły rozwój 26

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Cztery mini bramy dla KATE 27

SYSTEMY IT

Jak zarządzać informacjami w branży TSL? Odpowiedź przynosi technologia 28
Transformacja cyfrowa z papierem w kabinie 29

TRANSPORT DROGOWY

Odpowiedź Białorusi na unijne sankcje . . 31

TRANSPORT INTERMODALNY

Czas na zmiany globalnego łańcucha dostaw transportu intermodalnego 34

PRAWO

Odstępstwa wynikające z Pakietu Mobilności – pomoc czy przekleństwo? 36
Niemiecka spółka korzystną alternatywą dla polskich firm transportowych 38

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Cyfryzacja na rzecz zrównoważonego rozwoju w łańcuchach dostaw 40
Holistyczne podejście sprzymierzeńcem zrównoważonego rozwoju 43
Logistyka magazynowa przyjazna środowisku 44



Skutki wojny w Ukrainie odczuwa cała polska gospodarka, a szczególnie dotkliwie przewoźnicy, którzy do tej pory wozili towary do Rosji, Ukrainy i na Białoruś oraz ci jeżdżący dalej na wschód. Teraz dla wielu z nich praca się skończyła, zwłaszcza po sankcjach, które wprowadziła Białoruś zakazująca wjazdu transportom z UE na jej terytorium. A trudno w obecnej sytuacji znaleźć sobie inną destynację, gdyż przy bardzo wysokich cenach paliwa (i ciągle rosnących) przewozy do Zachodniej Europy nie są opłacalne, a kryzys pogłębiają przepisy, które weszły w życie w ramach pakietu mobilności. Poza tym przewoźnicy, którzy specjalizowali się w przewozach na wschód nie mają rozwiniętych kontaktów z firmami z Zachodniej Europy. Wielu z nich stoi przed dylematem: zamknąć firmę, wozić towary drogą okrężną, czy też szukać nowych kontrahentów i pozostawić starych, którym często trzeba będzie zapłacić kary umowne za zerwane kontrakty. Tylko za tych, którzy bankrutują, życie już podjęło decyzję.

Wielu z przewoźników liczy też na pomoc ze strony rządu, który umożliwiłby im uzyskanie rekompensat. Zarówno organizacja pracodawców Transport i Logistyka Polska jak i Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wielokrotnie prowadziły z naszymi władzami rozmowy na ten temat. Nie uzyskały jednak żadnej konkretnej odpowiedzi. Jedynie taką, że w ramach tzw. tarczy antyputinowskiej wsparcie dla firm, które zaprzestaną handlu z Białorusią i Rosją, szykuje Polski Fundusz Rozwoju. (Więcej na ten temat w artykule: „Odpowiedź Białorusi na unijne sankcje"). Wygląda na to, że firmy transportowe muszą sobie radzić same. Niewiele też pozostało z idei Nowego Jedwabnego Szlaku – zarówno przewoźnicy drogowi jak i kolejowi opuścili go. A czy na dobre? Czas, rozmiar zniszczeń wojennych i powojenna polityka pokażą, jaka będzie jego przyszłość. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

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

Redaktor naczelny i wydawca
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@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
mt dtp art

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl

Krystyna Koch – tel. 515 444 589
k.koch@kmgmedia.pl

Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@kmgmedia.pl

Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@kmgmedia.pl

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

Liczba odbiorców czasopisma – wersja drukowana i elektroniczna: 12 tys.

KMGmedia
www.kmg-media.pl

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

POZNAJ NASZE WSZYSTKIE AKTYWNOŚCI:
TSLbiznes Truck&Van SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:
/TSLbiznes

NA 70 PARKINGACH STRZEŻONYCH W EUROPIE



Bezpieczny, strzeżony parking jest skarbem dla przewoźników. Zarezerwować go można za pośrednictwem platformy Truck Parking Europe, która udostępnia rozliczanie za pośrednictwem DKV.

Strzeżone miejsce na postój stanowi ważną usługę, gdy w związku z drożejącym paliwem, istnieje coraz większe zagrożenie kradzieży oleju napędowego z ciężarówek. W ramach sieci Truck Parking Europe działa już 70 parkingów, zlokalizowanych w: Austrii, Belgii, Chorwacji, Czechach, Francji, Grecji, Hiszpanii, Holandii, na Litwie, Łotwie, Słowacji, Węgrzech Niemczech oraz w Polsce, Portugalii, Rumunii, Włoszech i Wielkiej Brytanii. Platforma umożliwia wcześniejszą, bezproblemową rezerwację miejsca parkingowego i rozliczenie za pomocą karty paliwowo-serwisowej, czyli w zbiorczej, okresowej fakturze.

Rezerwacji miejsca postojowego można dokonać na stronie internetowej platformy Truck Parking Europe lub dzięki aplikacji o tej samej nazwie. By pokryć należność, wystarczy wybrać DKV CARD jako metodę rozliczenia.

– *Dzięki akceptacji kart DKV, klienci operatora mogą korzystać z naszych usług parkingowych dla aut ciężarowych. Obsługa platformy jest intuicyjna, zatem bezproblemowo można znaleźć, zarezerwować i opłacić bezpieczne miejsca parkingowe* – twierdzi Niels de Zwaan, kierownik sprzedaży międzynarodowej i dyrektor ds. parkowania w Grupie LOGPAY, właściciela serwisu Truck Parking Europe.

KOLEJNY MAGAZYN W STRYKOWIE

Hellmann Worldwide Logistics otwiera kolejny magazyn w Strykowie, podwajając tym samym swoje możliwości przeładunkowe w strategicznie ważnej lokalizacji.



Stryków to jeden z 21 polskich oddziałów Hellmann, który stale się rozrasta. W związku z tym operator otworzył magazyn o powierzchni 6 tys. m^2. Odpowiada on na rosnący popyt, szczególnie w obszarze międzynarodowego transportu drogowego.

Hellmann od 14 lat oferuje w lokalizacji Stryków przede wszystkim krajowe i międzynarodowe przewozy całopojazdowe i drobnicowe, ale działa również w obszarze rozwiązań celnych oraz frachtu morskiego i lotniczego. Ze względu na korzystne położenie na skrzyżowaniu autostrad A1 i A2 oraz funkcjonowanie nocnego terminalu przeładunkowego, oddział w Strykowie odgrywa kluczową rolę w realizowaniu przez Hellmann Polska operacji logistycznych. Nowa lokalizacja ma przyczynić się do rozwoju biznesu z klientami w szczególności z branży napojów, AGD, chemii spożywczej i chemii przemysłowej.

– *Lokalizacja w Strykowie jest centralnym elementem naszej strategii rozwoju w Europie Zachodniej i Wschodniej. Wraz z powiększeniem możliwości przeładunkowych stwarzamy warunki do oferowania najwyższej jakości usług oraz dalszy rozwój. Jednocześnie zapewniamy naszym klientom lepszy dostęp do rynku krajowego i zagranicznego* – mówi Joerg Herwig, dyrektor ds. operacyjnych Road & Rail, Hellmann Worldwide Logistics.

ZE ZNAKOMITYMI WYNIKAMI SQAS

W tym roku Trans Polonia w badaniu SQAS uzyskała ocenę 90%, natomiast Tempo (zależna od niej spółka), które pierwszy raz wzięło udział w badaniu, dostało ocenę 83%.

SQAS (Safety and Quality Assessment System) to system, pozwalający na jednolitą i obiektywną ocenę firm oferujących usługi logistyczne dla produktów chemicznych. Badanie to obejmuje określenie poziomu bezpieczeństwa oraz jakości działań danego przedsiębiorstwa, jego działania w zakresie ochrony środowiska i ochrony pracowników. Raport, powstały w wyniku badania, pozwala przedsiębiorstwom chemicznym na poznanie zalet danego usługobiorcy i porównanie ich ze swoimi wymogami. Trans Polonia poddaje się badaniom SQAS od wielu lat, potwierdzając bezpieczeństwo i jakość oferowanych przez siebie usług.



Dodatkowo Trans Polonia Group pozytywnie przeszło proces recertyfikacji ISO 9001:2015 oraz proces certyfikacji ISO 14001:2015. Firma od lat posługuje się certyfikatem ISO 9001, pomyślnie przechodząc kolejne audyty. TPG pozytywnie przeszła także nowy proces certyfikacji i uzyskała certyfikat ISO 14001:2015. ISO 14001 jest uznaną międzynarodową normą systemów zarządzania środowiskiem, która pozwala organizacji na jeszcze lepsze funkcjonowanie w zakresie ochrony przyrody, poprzez m.in. stworzenie ścisłych ram dla działania systemu zarządzania środowiskowego firmy. Zdobycie certyfikatu ISO 14001:2015 potwierdza świadomość ekologiczną oraz to, że w celach biznesowych Grupy mieści się prowadzenie środowiskowo odpowiedzialnego biznesu.

REFLEX WSPIERA ROZWÓJ GRUPY RAJA

Grupa Raja wprowadza w Polsce, Hiszpanii, Szwecji i Francja, system zarządzania magazynem Reflex WMS. Belgia i Wielka Brytania już go stosują.

Wybierając rozwiązanie Reflex WMS, firma Raja postawiła na optymalizację i zharmonizowanie narzędzi, przepływów i procesów logistycznych na skalę ogólnoeuropejską. Tym samym chce zrealizować dwa główne założenia: zapewnić dostępność 300 tys. sprzedawanych produktów i ich dostawę w terminie od 24 do 48 godz. w całej Europie. Projekt nowych wdrożeń jest – dla specjalisty sektora B2B zajmującego się dystrybucją opakowań, materiałów eksploatacyjnych i sprzętu – okazją do zbudowania głównego modelu funkcjonowania w całej Grupie oraz daje możliwość zintegrowania nowych funkcji, takich jak automatyzacja planowania i dynamiczna realokacja zasobów w ciągu dnia.

– *Wszystkie gamy produktów będą teraz sprzedawane przez wszystkie spółki Grupy. To oznacza, że trzeba powiązać ze sobą 15 centrów dystrybucji, aby nadawać towar z odpowiednich platform logistycznych. W tym celu musimy zharmonizować nasze narzędzia informatyczne: program ERP, system zarządzania zamówieniami (OMS), system zarządzania magazynem (WMS), system zarządzania transportem (TMS) czy zarządzanie trasami* – wyjaśnia Anthony Saussaye, dyrektor ds. logistyki w Grupie Raja.

Grupa Raja postanowiła zmienić wszystkie wykorzystywane dotychczas narzędzia, aby dokonać prawdziwej transformacji cyfrowej łańcucha dostaw. W 2021 r. określono plan działania: w całej Grupie będzie stosowany jednolity program OMS i ERP, a systemy zarządzania magazynem, transportem i trasami zostaną racjonalnie dostosowane do potrzeb.



Krytycznej analizie poddane zostały produkty różnych wydawców stosowane dotychczas w Grupie. W efekcie wybrano firmę Hardis oferującą program Reflex WMS. Zostanie on wdrożony w nowych oddziałach w latach 2024-25, a w tych, w których Reflex WMS był już używany, wprowadzona zostanie najnowsza aktualizacja, aby wszyscy mogli stosować najbardziej zaawansowane rozwiązania.

We wszystkich wdrożeniach Grupa Raja wprowadza moduł Exlabel do edycji etykiet, dokumentów przewozowych i elektronicznej wymiany dokumentów (EDI) zgodnie ze specyfikacjami europejskich przewoźników i kurierów, z którymi współpracują oddziały. Projekt jest dla dystrybutora okazją do zoptymalizowania strategii planowania i relokacji zasobów w celu zarządzania przygotowaniami przy napływie zamówień. Te oczekiwania będą spełnione przez rozwiązania wprowadzone ostatnio do programu Reflex. Są to moduł Labour Management System, automatyzacja planowania, dynamiczna realokacja zasobów w ciągu dnia oraz funkcja Order Flow Balancing. I

InnoTrans 2022
20 – 23 SEPTEMBER · BERLIN
International Trade Fair for Transport Technology

THE FUTURE OF MOBILITY

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

Messe Berlin
200 years hosting the world

BEZPIECZNA WYSYŁKA MORSKA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Od połowy lat 60. ilość produktów naftowych transportowanych drogą morską rośnie, podobnie jak problem zanieczyszczenia wód morskich i oceanicznych.

Aby uregulować transport towarów niebezpiecznych, Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) przyjął Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych (IMDG) jako uniwersalny przewodnik. Kodeks ma na celu ochronę członków załogi i zapobieganie zanieczyszczeniu środowiska morskiego, gdy statek przewozi materiały niebezpieczne.

– *Organizacja transportu towarów niebezpiecznych wymaga dużej koncentracji. Podczas odbytego szkolenia wiosną 2022 zapoznałam się z kluczowymi zasadami IMDG oraz procedurami i przepisami, których należy przestrzegać przy morskim transporcie towarów zakwalifikowanych*



jako niebezpieczne. Informacje o klasyfikacji ładunków niebezpiecznych, zasad podziału na grupy podczas pakowania, numerów UN i właściwych nazw przewozowych okazały się bardzo przydatne – mówi Kseniya Ozeran, Customer Manager działu przewozów kontenerowych w Europie Zachodniej w AsstrA. – *Znajomość procedur pozwala na zorganizowanie transportu morskiego bez zasięgania rad u zewnętrznych podmiotów. Dzięki temu możemy zaoszczędzić czas i pieniądze naszych klientów* – dodaje.

ID LOGISTICS FINALIZUJE PRZEJĘCIE KANE LOGISTICS

Przejęcie ma duże znaczenie ze względu na bliskość kultur korporacyjnych, uzupełniające się portfolio klientów oraz szerokie możliwości współpracy biznesowej z ID Logistics.



Kane Logistics to firma wyspecjalizowana w logistyce kontraktowej i usługach magazynowych z wartością dodaną, założona w 1930 r. w Stanach Zjednoczonych przez rodzinę Kane. Od 2019 r. operator przyspieszył proces transformacji tak, aby stać się głównym graczem w amerykańskiej logistyce kontraktowej, dzięki czemu co roku odnotowywał wzrost przychodów o 20%, osiągając poziom 235 mln USD w 2021 r. Obecnie posiada 20 centrów logistycznych w całym kraju o powierzchni 725 tys. m².

Kane Logistics prezentuje model biznesowy bardzo podobny do modelu ID Logistics: *asset light*, dedykowane magazyny, rozwiązania dostosowane do specyficznych potrzeb każdego klienta. To samo podejście do obsługi klientów w oparciu o zasadę *key account* umożliwi oferowanie wspólnych rozwiązań w Stanach Zjednoczonych i Europie. Po połączeniu z dotychczasową działalnością ID Logistics w Stanach Zjednoczonych, nowy oddział w 2021 r. osiągnie obroty na poziomie 350 mln USD pro forma. Portfolio klientów obejmie firmy z branży dóbr konsumpcyjnych, retail i e-commerce.

ID Logistics powierza zespołom Kane Logistics zarządzanie całą swoją działalnością w USA. Dyrektorem generalnym ID Logistics US został dyrektor handlowy Kane Logistics Stan Schrader. Ma on utrzymać wysoki poziom wzrostu organicznego i wdrożenie synergii biznesowych wynikających z fuzji. I

ROZWÓJ DZIAŁU LOGISTYKI DROGOWEJ

Kuehne+Nagel otwiera obiekt w Bielanach Wrocławskich, który zastąpi dotychczas wykorzystywany. Ma on przyczynić się do optymalizacji drogowych procesów logistycznych i skrócenia czasu realizacji transportu.

Obiekt usytuowany jest w okolicach Wrocławia i ma powierzchnię 4570 m². Na jego terenie znajdują się nowoczesne pomieszczenia biurowe i magazyn *cross-dock* z możliwością przechowywania towarów, wyposażony w 21 doków umożliwiających szybki przepływ przesyłek.

Nowe centrum logistyczne spełnia założenia zrównoważonego budownictwa, dzięki instalacji energooszczędnego oświetlenia LED, czujników ruchu dla oświetlenia zewnętrznego oraz inteligentnych systemów zarządzania energią i zużyciem wody. Teren wokół obiektu jest zagospodarowany zielenią, łąkami kwietnymi, domkami dla owadów i budkami lęgowymi dla ptaków. Pracownicy obiektu mogą korzystać ze stojaków rowerowych



oraz stacji ładowania samochodów elektrycznych.

Nowa lokalizacja Kuehne+Nagel jest dobrze skomunikowana z drogą ekspresową S8 i autostradą A4. I

#BezpieczniNaDrodze.
GLS POLAND POMAGA I EDUKUJE

GLS Poland rozpoczyna nową akcję dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Firma wesprze Fundację Pomocy Ofiarom Wypadków Drogowych AMBER.

Grupa GLS poważnie traktuje tematykę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Prawie 2 tys. kurierów polskiego oddziału spółki przeszło szkolenia doskonalące technikę jazdy. Dodatkowo, każda krajowa spółka Grupy GLS w Europie wyposażyła wszystkie samochody partnerów transportowych w systemy wspomagające wykonanie bezpiecznego manewru cofania.

Teraz GLS Poland startuje z akcją #BezpieczniNaDrodze adresowaną do wszystkich kierowców. Przez kilka tygodni GLS będzie publikował w swoich mediach społecznościowych praktyczne wskazówki dla kierowców i zachęcał do udostępniania postów z hashtagami #BezpieczniNaDrodze i #GLSPoland. Gdy internauci zbiorą 1000 takich udostępnień, firma przekaże 10 tys. zł na rzecz fundacji AMBER. W promowaniu dobrych nawyków w ruchu drogowym oraz pomocy ofiarom wypadków pomóc może każdy.



DRUGIE ŻYCIE
ODPADÓW KARTONOWYCH

GEFCO ograniczyło o 60% utylizację odpadów kartonowych w oddziale Psary k. Wrocławia dzięki uruchomieniu własnej produkcji wypełniaczy do przesyłek ekspresowych.





To optymalizacja kosztów, ukłon w stronę ekologii w logistyce i poprawa komfortu pracy w magazynie. Dzięki zmianom większość dotychczasowych odpadów kartonowych zamiast trafiać do płatnej utylizacji zyskuje drugie życie w nowych procesach logistycznych.

Magazyn w Psarach to jeden z największych polskich oddziałów GEFCO, w którym funkcjonuje centrum dystrybucyjne dla dużego producenta komponentów i części motoryzacyjnych. Trafiają tu produkty do motoryzacyjnych układów chłodzenia ze wszystkich fabryk klienta GEFCO na świecie. Odpady kartonowe pochodzą z opakowań zbiorczych i zabezpieczeń towarów na paletach. Miesięcznie to około 15 ton kartonu, którego utylizacja w ocenie GEFCO nie była wystarczająco efektywna i generowała dodatkowe koszty.

Wcześniej klient GEFCO sam dostarczał do magazynu papier do wypełniaczy z bloczków papierowych, a odpady kartonowe były ładowane do kontenerów ustawionych poza halą magazynową. Wyzwanie polegało na ponownym wykorzystaniu odpadów i zmniejszeniu kosztów utylizacji. W I fazie modernizacji procesów GEFCO Psary przeprowadziło testy nowej maszyny produkującej wypełniacz do przesyłek ekspresowych.

Oddział zarządza dystrybucją ogromnej liczby paczek ekspresowych z produktami motoryzacyjnymi do odbiorców z różnych kontynentów, a wypełniacz to produkt pierwszej potrzeby. Nowa nacinarka przerabia odpady kartonowe na materiał do zabezpieczania towarów w transporcie. Proces załadunku tony odpadów kartonowych do kontenera i wyprodukowanie tony wypełniacza są podobne. Oszczędności powstają w wyniku zagospodarowania odpadów. Obecnie wypełniacz produkowany jest z około 60% odpadów kartonowych.



Wspólne działania w poszukiwaniu optymalizacji kosztowych i procesowych są obecnie koniecznością i pomogą wszystkim uczestnikom łańcucha dostaw w realizacji ich celów biznesowych na wysoko konkurencyjnym rynku, szczególnie w obliczu obecnych wyzwań

INNOWACYJNOŚĆ DROGĄ DO OPTYMALIZACJI PROCESOWYCH

Rynek produktów świeżych jest bardzo dynamiczny i bez wątpienia jest odzwierciedleniem trendów konsumenckich, które ulegają zmianom adekwatnie do sytuacji ekonomicznej. Obecne trendy rynkowe dążą zgodnie w jednym kierunku – operator logistyczny ma za zadanie dostarczać więcej, częściej, dokładniej, bezbłędnie i bez uszkodzeń.

Oczekiwania klientów przez ostatnie lata ewoluowały w kierunku rosnących oczekiwań jakościowych, coraz krótszego czasu reakcji na zmieniające się potrzeby przy nieograniczonej wręcz elastyczności i presji związanej z poziomem kosztów usług logistycznych. Z kolei rolą operatora logistycznego jest spełnienie oczekiwań rynku. Będzie to możliwe wtedy, jeżeli wszyscy uczestnicy łańcucha dostaw zaangażują się w takim samym stopniu.

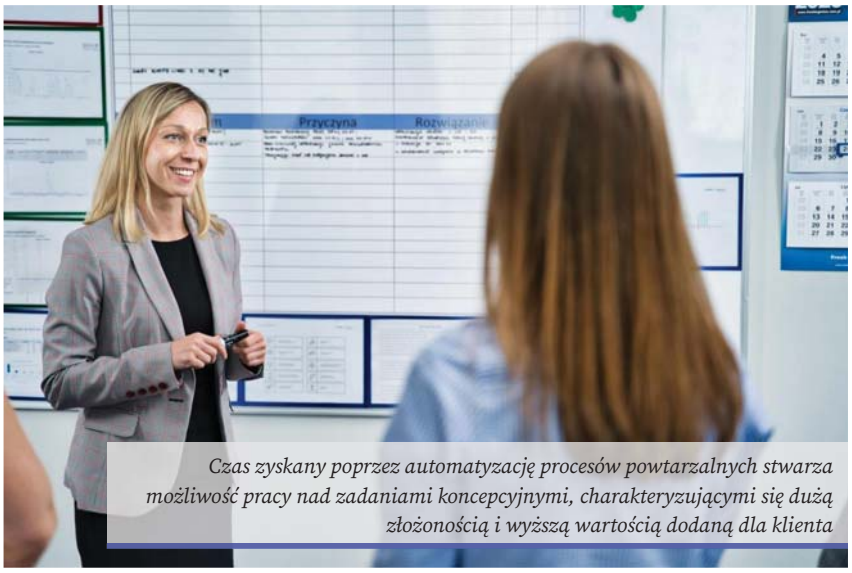
Rozwiązania będące gwarantem sukcesu

Jesteśmy przekonani, że dzięki współpracy i ciągłej optymalizacji procesów, z wykorzystaniem narzędzi *lean management* oraz tworzeniu angażującego środowiska pracy będziemy mogli efektywnie stawiać czoła obecnym wyzwaniom. Takich działań nie można prowadzić *ad hoc* – tylko strategiczne podejście jest gwarantem sukcesu, czyli zadowolenia nawet najbardziej wymagającego klienta. We Fresh Logistics od wielu lat realizujemy program doskonalenia biznesu Better Every Day, w ramach którego wspólnie z naszymi klientami i partnerami analizujemy procesy pod kątem ich złożoności, standaryzacji czy ewentualnego marnotrawstwa. Wspólne działania w poszukiwaniu optymalizacji kosztowych i procesowych są obecnie koniecznością i pomogą wszystkim uczestnikom łańcucha dostaw w realizacji ich celów biznesowych na wysoko konkurencyjnym rynku, szczególnie w obliczu obecnych wyzwań.

Warto nadmienić, że olbrzymią rolę w kształtowaniu logistyki świeżej żywności odgrywają sieci handlowe. Kilkanaście lat temu dostarczaliśmy towary głównie bezpośrednio do sklepów. W chwili obecnej ok. 75% dostaw to dostawy do centrów dystrybucyjnych sieci. Kluczowy stał się również czas dostawy, który skrócił się nawet do 12 godzin od momentu odbioru towaru

> We Fresh Logistics od wielu lat realizowany jest program doskonalenia biznesu Better Every Day, w ramach którego wspólnie z klientami i partnerami firma analizuje procesy pod kątem ich złożoności, standaryzacji czy ewentualnego marnotrawstwa.

z zakładu produkcyjnego. Operator, który chce odnieść sukces we współpracy z dużym klientem z sektora *retail* (dużą siecią handlową), powinien nastawić się na tworzenie rozwiązań szytych na miarę, ponieważ tylko takie będą pasowały do praktyki biznesowej klienta i najlepiej spełniały jego oczekiwania. Fresh Logistics Polska w tej dziedzinie stawia na partnerstwo, które przynosi wymierne korzyści każdej ze stron. Partnerstwo to ludzie, a więc kluczowa jest współpraca pomiędzy naszymi pracownikami, a pracownikami naszego klienta, a także odbiorcy.



Czas zyskany poprzez automatyzację procesów powtarzalnych stwarza możliwość pracy nad zadaniami koncepcyjnymi, charakteryzującymi się dużą złożonością i wyższą wartością dodaną dla klienta

Cyfrowa transformacja

Elastyczność, szybkość, efektywność kosztowa, wiarygodność danych – tego oczekuje się obecnie od operatora logistycznego obsługującego świeże produkty spożywcze. Aby spełnić te oczekiwania, firmy logistyczne inwestują w cyfryzację i digitalizację swoich procesów, czego pochodną jest budowanie logistyki w duchu *paperless* oraz zastosowanie RPA (Robotic Process Automation). *Paperless* to wyeliminowanie tradycyjnych dokumentów papierowych i przejście na Elektroniczną Wymianę Dokumentów (EDI). Inicjatywa



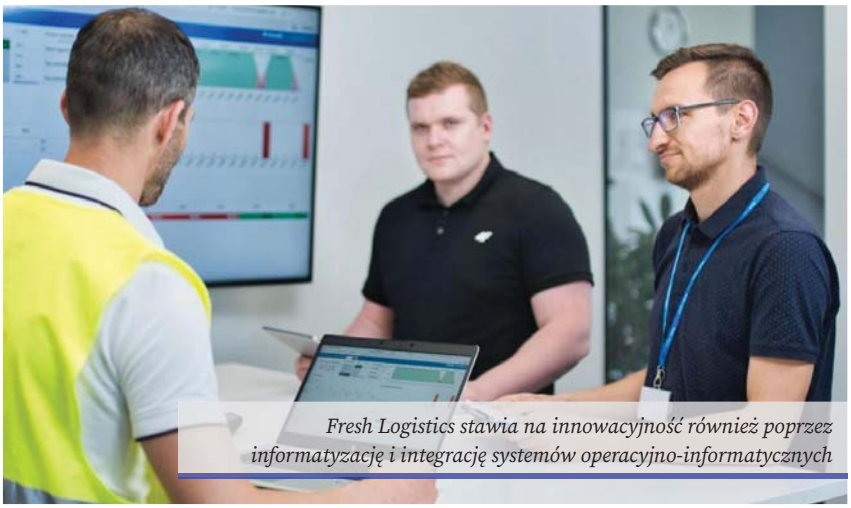
Marcin Turski

Paperless prowadzona jest we Fresh Logistics we współpracy z GS1 Polska. Biorą w niej udział także nasi kontrahenci: producenci i sieci handlowe. Pracujemy nad wyeliminowaniem z procesu logistycznego dokumentów papierowych. Kilka elementów tego procesu już funkcjonuje, pozostałe są opracowywane i będą wdrażane w 2022 roku. Logistyka bez papieru to benefity nie tylko dla Fresh Logistics i naszych partnerów, ale dla całego rynku.

Elastyczność, szybkość, efektywność kosztowa, wiarygodność danych – tego oczekuje się obecnie od operatora logistycznego obsługującego świeże produkty spożywcze. Aby spełnić te oczekiwania, firmy logistyczne inwestują w cyfryzację i digitalizację swoich procesów.

Pierwszorzędna logistyka potrzebuje pierwszorzędnych produktów
Ponad 50 lat w przetwórstwie tworzyw sztucznych
CRAEMER
• Jednoelementowe odlewy metodą wtrysku z wysokiej jakości PE
• Niezwykle wytrzymałe
• Kompatybilne z wszelkimi systemami przenośników i transportu wewnętrznego
• Wysoka, niezmienna jakość wykonania
• Innowacyjny Design i wysokiej jakości procesy produkcyjne
Euro L1®
Zgodna wymiarowo z paletą drewnianą EPAL– paleta z pasami antypoślizgowymi Palgrip®
Skrzyniopaleta SB3
Niezwykle stabilne mocowanie płóz
Nadstawki paletowe CC1
Łatwa, nieskomplikowana obsługa
Więcej na www.craemer.com/pl

Drugim istotnym elementem cyfrowej transformacji jest coraz bardziej powszechne zastosowanie w naszych procesach RPA czyli robotów software'owych wspomagających lub zastępujących pracę użytkowników w poszczególnych aplikacjach, np. WMS, TMS lub na styku pomiędzy systemami IT. Roboty, które funkcjonują w naszej firmie edytują przesyłki i uzupełniają w nich różnorodne statusy, przyjmują zlecenia z zewnętrznych platform i zakładają dla nich zlecenia w naszych systemach. Sprawdzają poprawność danych między systemami. Czas zyskany poprzez automatyzację procesów powtarzalnych stwarza możliwość pracy nad zadaniami koncepcyjnymi, charakteryzującymi się dużą złożonością i wyższą wartością dodaną dla klienta.



Fresh Logistics stawia na innowacyjność również poprzez informatyzację i integrację systemów operacyjno-informatycznych

Aplikacja MyPlan

Nasza firma stawia na innowacyjność również poprzez informatyzację i integrację systemów operacyjno-informatycznych. Najlepszym tego dowodem jest aplikacja MyPlan, będąca wsparciem w utrzymaniu terminowych wyjazdów/przyjazdów towarów do magazynów.

Koncepcja aplikacji MyPlan została wypracowana przez pracowników w ramach programu Better Everyday. Zespoły zaczynały pracę nad terminowością od zwykłej kartki papieru, *problem solving*, pomiarów, szukania marnotrawstw. W miarę pogłębiania tematu tworzone były narzędzia w Excel czy SQL, których użyteczność weryfikowana była podczas codziennych operacji. Rozwiązanie wpisało się w codzienną rutynę pracy, w widoczny sposób poprawiło wyniki terminowości wyjazdów. W związku z tym została podjęta decyzja o przeniesieniu przygotowanych rozwiązań na platformę MyRaben, wprowadzenie centralnego zarządzania aplikacją, zintegrowanie aplikacji z systemem transportowym (TMS). Rozwiązanie zostało przekazane do użytku we wrześniu 2020. W lutym 2021 został rozpoczęty drugi etap projektu. Zakres drugiej fazy zakładał integrację MyPlan z takimi aplikacjami jak XDock-Navi, MySlot, Terber czy Elcar oraz interfejs zwrotny z MyPlan do TMS.



Kilkanaście lat temu dostarczano towary głównie bezpośrednio do sklepów. W chwili obecnej ok. 75% dostaw to dostawy do centrów dystrybucyjnych sieci

Aplikacja MyPlan wizualizuje plany wyjazdów i przyjazdów do magazynu oraz ich status wykonania. Znaczącą rolę w aplikacji ma sposób prezentowania tras do obsługi. Przygotowywany przez Dział Transportu plan w TMS jest odzwierciedlany w formie graficznej. Forma ta umożliwia szybką ocenę poprawności planu, wąskich gardeł czy możliwości optymalizacyjnych. Forma wizualna pomaga też w zatwierdzeniu planu tras pomiędzy kierownictwem transportu i magazynu. Dział Transportu jest zobligowany do przygotowania planu, który uwzględnia ograniczenia magazynu i weryfikuje zasoby transportowe. Dział Magazynu odpowiada za terminową realizację planu potwierdzonego z transportem oraz zapewnienie zasobów magazynowych. Z kolei w procesie obsługi przesyłek pracownicy magazynu mają udostępnioną wizualizację tras podobną do tablicy przylotów/odlotów na lotnisku. Trasy „wskakują" na tablicę w zaplanowanych wcześniej przedziałach czasowych, z podstawowymi informacjami odnośnie trasy i oczekiwanymi czasami operacyjnymi. Tablica wyposażona jest w system andonów, które są uruchamiane w przypadku zagrożenia braku terminowości.

W 2021 roku została przygotowana siostrzana aplikacja o nazwie MyTractor, która pozwala zarządzać podstawianiem naczep pod załadunek. Polecenia z MyPlan przekazywane są do MyTractor, odmeldowywane przez pracowników przy dokach załadunkowych i przesyłane do MyPlan. Kolejne miesiące to rozwój aplikacji MyPlan, która będzie ułatwiała obsługę tras powrotnych i komunikację pomiędzy Działem Transportu i Działem Obsługi Klienta.

Marcin Turski,
dyrektor sprzedaży i obsługi klienta
Fresh Logistics Polska,
Grupa Raben

Paperless to wyeliminowanie tradycyjnych dokumentów papierowych i przejście na Elektroniczną Wymianę Dokumentów (EDI). Inicjatywa Paperless prowadzona jest we Fresh Logistics we współpracy z GS1 Polska.



Nieodłączną częścią stosowanej przez polski oddział GEODIS filozofii lean management jest zasada 5S będąca standardem działań magazynowych, służąca monitorowaniu i poprawie jakości

LOGISTYKA KONTRAKTOWA WEGŁUG GEODIS

Od kilku już lat jesteśmy świadkami rosnącego zainteresowania inwestorów zagranicznych polskim rynkiem usług magazynowych. Ze względu na położenie naszego kraju, jak również nadal konkurencyjne warunki ekonomiczne, firmy bardzo często rozpatrują terytorium Polski jako atrakcyjne w relokacji swoich centrów dystrybucyjnych, magazynów regionalnych, jak również magazynów wspomagających fabryki, zaopatrując je w surowce i komponenty potrzebne do produkcji.

Oprócz wyboru odpowiedniej lokalizacji, kluczowym elementem jest również wybór operatora logistycznego przygotowanego zarówno od strony technologicznej jak również posiadającego odpowiednie doświadczenie w zakresie zapewnienia ciągłości, jakości oraz efektywności procesów logistycznych.

Indywidualne podejście

Firma GEODIS należy do grona liderów w obszarze logistyki kontraktowej w Europie i na świecie, zarządzając ponad 7 mln m^2 powierzchni magazynowej. Jej filozofią stanowiącą podstawę obsługi klienta jest indywidualne podejście, usługi szyte na miarę oraz ciągłe doskonalenie procesów, mające na celu uzyskanie maksymalizacji korzyści dla klientów firmy.

Obecnie GEODIS w Polsce jest w stanie odpowiedzieć na zapotrzebowanie klientów poszukujących kompleksowych rozwiązań logistyki kontraktowej, zaczynając od poszukiwania optymalnej lokalizacji, poprzez analizę rynku pracy w danym regionie, skończywszy na propozycji rozwiązania i obsłudze logistycznej opracowanej i wdrożonej pod kątem specyfiki danej branży lub firmy. W wybranych lokalizacjach, gdzie GEODIS prowadzi już obsługę magazynową, klienci mogą skorzystać z efektu synergii, którą daje odpowiednie wykorzystanie połączenia obecnych aktywności z potrzebami danego klienta.

Firma GEODIS należy do grona liderów w obszarze logistyki kontraktowej w Europie i na świecie. Jej filozofią stanowiącą podstawę obsługi klienta jest indywidualne podejście, usługi szyte na miarę oraz ciągłe doskonalenie procesów.

Analizując te potrzeby, GEODIS w Polsce jest w stanie zaproponować rozwiązania z zakresu automatyzacji procesów magazynowych. Jako firma globalna, posiada szerokie doświadczenie dotyczące automatyzacji procesów, bazujące na rozwiązaniach stosowanych również w innych regionach Europy i świata.

W oparciu o filozofię lean management

Podstawą polityki jakościowej w GEODIS w Polsce jest system kontroli jakości oparty na filozofii *lean management*. Zasady *lean management* są wprowadzane we wszystkich magazynach natychmiast po uruchomieniu operacji. Program ten umożliwia ciągłe udoskonalanie procesów w cyklach dziennych, za pomocą sprawdzonych metod, narzędzi i technik, aby uzyskać jak najwyższą jakość świadczonych usług. Kolejnym elementem są ciągłe starania służące poprawie już istniejących procesów, tzw. *reengineering*. Narzędzie to zakłada cykliczną analizę obecnych procesów w celu osiągnięcia ich optymalizacji i ewentualnej poprawy. Jest to podstawa do wdrożenia najlepszych praktyk służących do poprawy jakości i efektywności świadczonych usług. Nieodłączną częścią stosowanej przez polski oddział GEODIS filozofii *lean management* jest zasada 5S będąca standardem działań magazynowych, służąca monitorowaniu i poprawie jakości.

Warto również wspomnieć o elastyczności w obszarze magazynowych systemów informatycznych. Zarządzanie magazynem może odbywać się za pomocą systemu WMS będącego produktem GEODIS, oferującego szeroką funkcjonalność i elastyczność, jak również może być oparte o rozwiązania informatyczne udostępnione przez klienta.

Projektując rozwiązanie logistyczne, dzięki komplementarności oferowanych usług, tj. transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego, GEODIS w Polsce jest w stanie obsłużyć cały łańcuch dostaw klienta, lub wskazaną jego część. |

GEODIS KEEP RISING



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 2020 nowo powstałej fabryki baterii do modelów hybrydowych oraz elektrycznych

GRUPA LOGISTYCZNA SEIFERT
Z REKORDOWYMI WYNIKAMI FINANSOWYMI

Grupa Logistyczna Seifert zamknęła rok finansowy 2021 z rekordowym obrotem w wysokości 220 mln euro. Pomimo trudnej sytuacji rynkowej spowodowanej pandemią Covid-19 i niedoborem półprzewodników, odnotowała procentowo dwucyfrowy wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim.

Dzięki nowym projektom z obszaru logistyki kontraktowej jednocześnie zwiększyła liczbę pracowników do ponad 2500 osób, zarządzając obecnie powierzchnią logistyczną o wielkości ponad 800 tys. m^2.

Zdecydowany i przyspieszony rozwój

– *Szczególnie w niepewnych czasach ważne jest szybkie i elastyczne reagowanie, aby zabezpieczać logistycznie i optymalizować łańcuchy dostaw naszych klientów* – wyjaśnia Axel Frey, dyrektor generalny SLG, który w lutym bieżącego roku, jako wieloletni powiernik odpowiedzialny za kluczową fazę rozwoju przedsiębiorstwa, zastąpił na tym stanowisku Haralda Seiferta.

O ile od początku Seifert Logistics Group jako firma rodzinna rozrasta się systematycznie (z lokalnego lidera rynku transportowego wyrosła do poziomu operatora logistycznego działającego na arenie międzynarodowej), to w ostatnich latach odnotowuje zdecydowany i przyspieszony rozwój w perspektywie porównawczej względem ubiegłej dekady. – *A rok 2022 jest dla nas bardzo ważny. Oprócz budowy nowego Centrum Logistycznego Seifert Ulm Nord o powierzchni 90 tys. m^2, także w tym roku przypada 75 rocznica naszego powstania* – dodaje Harald Seifert.

O ile od początku Seifert Logistics Group jako firma rodzinna rozrasta się systematycznie, to w ostatnich latach odnotowuje zdecydowany i przyspieszony rozwój w perspektywie porównawczej względem ubiegłej dekady.

Na rynku polskim Seifert Polska odnotowuje tożsame wzrosty

– *Od lat równolegle rozwijamy się wraz z Grupą* – podkreśla Jan Brachmann, prezes Seifert Polska, obecnej na polskim rynku TSL już od ponad 20 lat, z siedzibą główną w Mysłowicach na Górnym Śląsku, w bezpośrednim sąsiedztwie Jaworzna.

W Polsce, w Jaworze na Dolnym Śląsku, 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 modelów hybrydowych oraz w pełni elektrycznych.

sową powierzchnię magazynową także o 15 tys. m² w swojej siedzibie głównej w Mysłowicach. Oba odziały oferują kompleksową usługę logistyczną z profesjonalną obsługą w przestrzeni magazynowej typu *multi-user*.

GRUPA LOGISTYCZNA SEIFERT

- Historia Grupy Seifert jest wzorcowym przykładem rozwoju. Założona w roku 1947 firma, po dziś dzień jest przedsiębiorstwem rodzinnym z siedzibą w Ulm.
- Zatrudnia obecnie ponad 2,5 tys. pracowników w 45 lokalizacjach w Europie. Na powierzchni ponad 800 tys. m² realizuje innowacyjne rozwiązania logistyczne dla branży motoryzacyjnej, branży chemicznej, dóbr konsumpcyjnych, branży papierniczej, materiałów budowlanych i branży farmaceutycznej.
- Od lat motorem napędowym Grupy jest wyspecjalizowany sektor logistyki kontraktowej dla branży automotive, w tym również na rynku polskim.



Szymon Szczepaniak

Natomiast na Górnym Śląsku firma rozbudowała właśnie o kolejne 15 tys. m² swoje Centrum Logistyczno-Spedycyjne w tak poszukiwanej przez przedsiębiorców lokalizacji, jaką jest Bielsko-Biała oraz powiększyła dotychcza-

– Wzorem polityki prowadzonej przez całą Grupę Seifert, szerokie portfolio, jako efekt dywersyfikacji stanowi nasz solidny fundament i atut, co ma szczególne znaczenie w niepewnych czasach konfliktu wojennego, gdy musimy zabezpieczać logistycznie i optymalizować łańcuchy dostaw naszych klientów oraz dostarczać na rynek niezbędnych produktów – podsumowuje Szymon Szczepanik, dyrektor logistyki i członek zarządu SPL.

Myślisz...
Słuchamy
Analizujesz...
Szukasz...
Rozumiemy
Doradzamy
DZIAŁAJ! →
Mamy to w genach.
Poznaj naszą ofertę gospodarnego magazynowania!
www.colianlogistic.pl
Colian LOGISTIC
ikona gospodarności



Sektor budowlany i TSL czują się najbardziej zagrożone wojną – wskaźnik lęku przekracza tu 50%

Fot. Pixabay

TRUDNE CZASY DLA LOGISTYKI BRANŻY BUDOWLANEJ

W branży budowlanej dawno nie było tak dobrej koniunktury jak w drugiej połowie 2020 i całym 2021 roku. Duży popyt na usługi tego typu spowodował jednak systematyczny wzrost cen. Tym samym wyceny robót szybko się dezaktualizowały, zwłaszcza przy niedoborze pracowników. Wojna pogorszyła jeszcze tę sytuację, gdyż wiele osób zatrudnionych w tej branży wróciło na Ukrainę. Nie ma więc kto pracować, a stawki i ceny materiałów oraz ich transportu nadal rosną.

Co więcej, to sektor budowlany i TSL czują się najbardziej zagrożone wojną – wskaźnik lęku przekracza tu 50%. I w jednym i w drugim wypadku obserwujemy gwałtowne odejścia pracowników, a w logistyce, która zawsze jako pierwsza odczuwa zmiany rynku międzynarodowego, lęk związany jest z całkowitym odcięciem od rynku rosyjskiego, ukraińskiego i białoruskiego, utrudnionym transportem na Daleki Wschód, *lockdownem* w Chinach, pozrywanymi łańcuchami dostaw, wzrostem kosztów związanym z pakietem mobilności, gwałtownym wzrostem cen paliw i galopującą inflacją.

Brak rąk do pracy

Firmom z branży TSL najbardziej jednak dokucza kwestia kadrowa. Z wielu z nich odeszła nawet połowa kierowców, którzy albo wrócili na Ukrainę, albo – w związku ze stresem spowodowanym wojną – nie byli w stanie dobrze wykonywać swojej pracy. Firmy transportowe odwołują kursy lub starają się ratować zatrudnianymi *ad hoc* kierowcami. Wiąże się to ze wzrostem kosztów w całej branży, również tej obsługującej sektor budowlany, która zajmuje się dostawą kruszyw drogowych, piasków, grysów, żwirów, różnego rodzaju płyt i bloczków, stolarki, chemii budowlanej, elementów wykończeniowych, a także obsługującą wytwórnie mas betonowych i bitumicznych.

> W ciągu ostatnich kilkunastu lat szybki rozwój sieci drogowych i rozwój technologiczny pojazdów przyczyniły się do większej niż kiedykolwiek wcześniej wydajności w transporcie materiałów budowlanych.

Jak poradzić sobie z wyzwaniami?

W takiej sytuacji logistyka musi być nie tylko sprawna, ale spełniać też dodatkowe wymagania. Po pierwsze, należy zwiększyć wydajność, która związana jest ze skorelowanym rozwojem technologi w transporcie i budownictwie. Już w ciągu ostatnich kilkunastu lat szybki rozwój sieci drogowych i rozwój technologiczny pojazdów przyczyniły się do większej niż kiedykolwiek wcześniej wydajności w transporcie materiałów budowlanych. Same firmy logistyczne też dbają o wydajność i ograniczenie kosztów, pilnując aby ich ciężarówki nie jeździły puste. W tym pomagają im giełdy transportowe z ofertami załadunków. Dzięki temu możliwe jest maksymalne zoptymalizowanie procesu dostaw na place budowy, co jest łatwiejsze, gdy korzysta się ze rozwiązań informatycznych na szerszą skalę. Dzięki nim można śledzić przepływu towarów i informacji

Po drugie, oszczędności przynosi skrócenie łańcucha dostaw. Oczywiście trudno jest przenieść wytwórnię mas bitumicznych, ale zamiast korzystać z magazynu centralnego, można częściej wykorzystywać magazyny regionalne. Takie rozwiązanie ułatwia efektywne zarządzanie transportem i dostawę już następnego dnia po zamówieniu. Zmniejszenie zasięgu transportu drogowego pozytywnie wpłynie też na obniżenie śladu węglowego.

Ważna jest też koordynacja transportów od poszczególnych dostawców, co jest możliwe tylko w wypadku wyspecjalizowanych firm logistycznych. Specjalistom łatwiej jest zaplanować poziom zapasów, globalne zaopatrzenie i dystrybucję produktów. Znają oni też lokalne wymogi partnerów sprzedaży.

Ostatnią, ale nie najmniej ważną rzeczą, są odpowiednio przygotowani i wydajni pracownicy, którzy szybko i sprawnie obsłużą zlecenia, potrafią skoordynować ze sobą wszystkie etapy pracy, tworzyć strategię logistyczną dostosowaną do po-

trzeb klienta i szybko reagować w sytuacjach kryzysowych. Na etapie tworzenia strategii logistycznej muszą oni podejmować właściwe decyzje o ilości, lokalizacji, rodzaju magazynów, modelu dystrybucji oraz rodzaju transportu, który będzie później stosowany. Na logistyczną koncepcję zarządzania w budownictwie składają się takie obszary jak: formułowanie strategii łańcucha dostaw, dobór dostawców, zarządzanie zapasami i procesami magazynowymi, obsługa klienta oraz przepływ informacji.



Fot. Rohlig Suus

Materiały o nietypowych gabarytach często wymagają użycia specjalistycznego sprzętu przy załadunku i rozładunku na placu budowy

Specyfika inwestycji budowlanych

W branży budowlanej istnieją jednak ograniczenia, które niezmienne są od lat i nie sposób ich przekroczyć, jak materiały o nietypowych gabarytach, których nie można ani zapakować w kartony, ani umieścić na paletach, co w znaczny sposób wpływa na organizację pracy magazynu oraz planowanie transportu. Często wymagają one użycia specjalistycznego sprzętu przy załadunku i rozładunku na placu budowy. Do tego duży procent dostaw realizowany jest w miejsca, w których występują różnego rodzaju utrudnienia. Dlatego bardzo ważny jest kontakt osoby odpowiedzialnej za planowanie transportu z klientem, tak aby nie doszło do żadnych nieporozumień i komplikacji.

Wykorzystywanie magazynów regionalnych ułatwia efektywne zarządzanie transportem i dostawę już następnego dnia po zamówieniu. Zmniejszenie zasięgu transportu drogowego pozytywnie wpływa też na obniżenie śladu węglowego.

W dystrybucji materiałów budowlanych występuje również duża sezonowość, a to utrudnia prognozowanie popytu oraz planowanie zakupów, zwłaszcza że sezonowość jest nieprzewidywalna, ponieważ w bardzo dużym stopniu zależy od pogody.

No i oczywiście, co wiąże się z już wcześniej wymienionymi cechami pracowników, kierowca dostarczający towar musi być właściwie wyszkolony, aby nie stwarzać zagrożenia ludziom pracującym na budowie. Musi być także świadomy, na jakie niebezpieczeństwa sam jest narażony.

Tak więc dobrze zorganizowany łańcuch dostaw pozwala na obniżenie kosztów, co pozytywnie wpływa na ceny u odbiorcy końcowego. I

Elżbieta Haber

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

dachser.pl



Zarządzanie łańcuchami dostaw zależy od dobrze wyposażonych, solidnych, a jednocześnie zrównoważonych sieci transportowych i logistycznych

LOGISTYCZNY „ONE-STOP SHOP” DLA BRANŻY DIY

Wielozadaniowość to sztuka. Wykonywanie różnych zadań w tym samym czasie i w zmiennych warunkach to cecha charakterystyczna rzeczywistości w dobie pandemii COVID-19. Kluczowym aspektem tego procesu jest postępująca cyfryzacja kanałów komunikacji i procesów zakupowych. DACHSER DIY Logistics wspiera zachodzące zmiany i związane z nimi wyzwania dla branży remontowo-budowlanej.

Kryzys może być szansą. Stało się tak w przypadku marketów budowlanych i centrów ogrodniczych. Konieczność pozostania w domach i ograniczone możliwości spędzania czasu wolnego spowodowały *boom* remontowy. Znajduje to odzwierciedlenie w danych opublikowanych przez Niemieckie Stowarzyszenie Sprzedawców Artykułów Wyposażenia Domów, Budownictwa i Ogrodnictwa (BHB): przy łącznej wartości sprzedaży w Niemczech na poziomie 22,14 mld euro, w 2020 r. markety DIY i centra ogrodnicze odnotowały wzrost o 13,8%.

Remedium na *lockdown* był handel elektroniczny. Według danych Niemieckiego Stowarzyszenia Handlu Elektronicznego i Sprzedaży Wysyłkowej (BEVH) sprzedaż e-commerce (brutto) wzrosła o 23,2% do 45,2 mld euro w pierwszych sześciu miesiącach 2021 r. Dyrektor zarządzający BEVH Christoph Wenk-Fischer dostrzega w tym pierwsze oznaki „znaczącej zmiany”, która prawdopodobnie utrzyma się po pandemii. Ludzie znaleźli w e-handlu niezawodnego partnera i korzystają z tego rozwiązania w sposób jeszcze bardziej naturalny niż wcześniej. Można z tego wywnioskować, że znaczenie internetowego handlu detalicznego, a przede wszystkim inteligentnego łączenia kanałów sprzedaży online i offline, czyli omnichannel, będzie w branży nadal rosło.

Przeciążenie łańcuchów dostaw ma daleko idący wpływ na zwykłe procesy logistyczne, a ostatecznie na strukturę kosztów i cen. Wynika to z faktu, że odporne łańcuchy dostaw, które opierają się na szerokiej grupie dostawców, są z natury rzeczy bardziej złożone.

Partnerstwa strategiczne na wagę złota

We wszystkich tych scenariuszach rozwoju branży DIY, logistyka odgrywa kluczową rolę. – *Przedsiębiorstwa potrzebują przede wszystkim strategicznego partnerstwa, które utoruje drogę nowym modelom biznesowym* – mówi Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions and Department Head DACHSER DIY Logistics. Aby jednak było to możliwe, muszą one najpierw zapewnić bezproblemowy, przejrzysty przepływ towarów i związanych z nimi danych – z fabryki w Azji do punktów sprzedaży lub, w zależności od preferencji odbiorcy, prosto pod jego drzwi.

Trzeba jednak pamiętać, że pandemia jest nadal zagrożeniem potęgowanym

przez sytuację rynkową. W końcu zamknięcie zakładów produkcyjnych, granic czy punktów sprzedaży detalicznej podczas *lockdownu* to nie jedyne problemy. Mamy też do czynienia z przeciążeniem łańcuchów dostaw, którego skutki są obecnie odczuwalne na całym świecie. Niezależnie od tego, czy chodzi o zatory na globalnych szlakach handlowych, rosnący niedobór kontenerów i palet, międzynarodowe spory celne i handlowe, czy też brak kierowców w Europie, wszystkie te zjawiska mają daleko idący wpływ na zwykłe procesy logistyczne, a ostatecznie na strukturę kosztów i cen. Wynika to z faktu, że odporne łańcuchy dostaw, które opierają się na szerokiej grupie dostawców, są z natury rzeczy bardziej złożone.

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

Bezpieczeństwo, jakość i przejrzystość, które w obecnej sytuacji przebijają efektywność i szybkość jako czynniki sukcesu, wynikają z jednolitej sieci i zintegrowanego systemu informatycznego.

Zasoby sieciowe mają kluczowe znaczenie

– Zarządzanie łańcuchami dostaw zależy od dobrze wyposażonych, solidnych, a jednocześnie zrównoważonych sieci transportowych i logistycznych – podkreśla Wollmann. Bezpieczeństwo, jakość i przejrzystość, które w obecnej sytuacji przebijają efektywność i szybkość jako czynniki sukcesu, wynikają z jednolitej sieci i zintegrowanego systemu informatycznego. Do tego dochodzi zaangażowanie i poświęcenie wykwalifikowanych i doświadczonych specjalistów logistyki, którzy potrafią znaleźć rozwiązania nawet w trudnych sytuacjach. Innym ważnym czynnikiem dla tego sektora jest planowanie zapasów z wyprzedzeniem w celu zapewnienia dostępności towarów w sezonie jesienno-zimowym. Oparte na tych zasobach sieciowych rozwiązanie branżowe DACHSER DIY Logistics jest rozwijane od ponad 20 lat we współpracy z producentami i detalistami.

Podstawowym elementem tej usługi jest wsparcie firm w procesie zarządzania zmianą. Jeszcze przed wybuchem pandemii w logistyce umacniał się trend omnichannel. *– Przedsiębiorcy zaczęli oferować różne indywidualne opcje zakupu i doświadczenia zakupowe w segmentach B2B i B2C* – wyjaśnia Jens Wollmann. Punktem wyjścia jest elastyczny wybór, począwszy od doradztwa w sklepie i wsparcia online za pośrednictwem aplikacji, po możliwość obejrzenia, a nawet wypróbowania poszczególnych produktów w najbliższej placówce. Klienci mogą następnie zabrać swoje zakupy ze sobą, umówić się na odbiór w sklepie albo zamówić wygodną dostawę do domu.

Pełna integracja

W przypadku logistyki DIY oznacza to uwzględnienie wszystkich tych procesów i wytyczenie kierunków takiej cyfrowo-analogowej podróży klienta. Dobrym przykładem jest powiadomienie o dostawie, które jest wysyłane automatycznie, gdy tylko przesyłka wyrusza w drogę do odbiorcy. Za pomocą interfejsów, elektronicznej wymiany danych (EDI), łączy oraz portali, magazyny, terminale tranzytowe, punkty sprzedaży czy *showroomy*, a w końcu indywidualni odbiorcy są zintegrowani z procesami transportowymi i logistycznymi.

DACHSER DIY Logistics jak „one-stop store”

Rozwiązania B2C wiążą się zazwyczaj z większą złożonością i wyższymi kosztami, ponieważ czas przestoju w terminalach tranzytowych jest znacznie dłuższy, a procesy powiadamiania bardziej skomplikowane. Efektywne zarządzanie tą złożonością opiera się głównie na dużych sieciach logistycznych, takich jak te obsługiwane przez DACHSER. Dzięki doświadczeniu, wyspecjalizowanej kadrze i technologiom cyfrowym, rozwiązanie branżowe DACHSER DIY Logistics staje się kompleksowym rozwiązaniem dla wszystkich potrzeb transportowych i logistycznych. W czasach transformacji jest to niezwykle istotne. W końcu wielozadaniowość to umiejętność, której się uczymy. I



Dzięki doświadczeniu, wyspecjalizowanej kadrze i technologiom cyfrowym, rozwiązanie branżowe DACHSER DIY Logistics staje się kompleksowym rozwiązaniem dla wszystkich potrzeb transportowych i logistycznych



Sektor transportowy to barometr gospodarki, dlatego pierwsze skutki wojny widzieliśmy niemal natychmiast. Ze względu na strukturę dostaw surowców energetycznych z Rosji gwałtownie poszybowały ceny paliw. Podrożały w związku z tym stawki transportowe

Fot. Volvo

ILE KRYZYSÓW POTRZEBA DO SKRÓCENIA ŁAŃCUCHÓW DOSTAW?

Ponad 156 tys. europejskich firm polega na dostawcach z Rosji lub Ukrainy. To o 11 tys. mniej przedsiębiorstw niż tych uzależnionych od dostaw wyłącznie z regionu Szanghaju. Postępująca zależność Europy od Chin sprawia, że globalny szok gospodarczy wywołany wojną na Ukrainie może być tylko preludium do kolejnej katastrofy, jeśli firmy nie podejmą realnych kroków w kierunku skracania łańcuchów dostaw.

Dane pokazują, że biznes nie ma na to ochoty, ale jeśli już zwróci się ku Europie, to Polska ma szansę stać się zapleczem logistycznym i produkcyjnym Starego Kontynentu. Mamy bardzo konkurencyjne koszty pracy w przemyśle i logistyce, wykształcone kadry, galopujący rynek magazynowy, położenie blisko rynków zbytu i kilka innych atutów.

Globalny wzrost gospodarczy mniejszy niż planowano

Miesiąc po rosyjskiej agresji Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD) poinformowała, że wojna w Ukrainie wpłynie na obniżenie globalnego wzrostu gospodarczego z 3,6% do 2,6% w 2022 r. Obok Rosji, która doświadczy głębokiej recesji, poważne spowolnienie spodziewane jest także w Zachodniej i w Centralnej Europie oraz Południowej i Południowo-Wschodniej Azji.

Światowa Organizacja Handlu (WTO) także obniżyła swoje prognozy, tym razem dotyczące tempa wzrostu handlu towarowego na świecie. Według organizacji wzrost w 2022 r. wyniesie 3%, a nie jak wcześniej zakładano 4,7%. Prognoza na 2023 r. to obecnie 3,4%, choć WTO zastrzega, że i te dane mogę ulec zmianie ze względu na niedający się przewidzieć przebieg wydarzeń w Ukrainie.

Choć wojna jest lokalna, to jej konsekwencje mają charakter globalny, a na pogorszenie prognoz uwagę zwraca także agencja S&P Global, która przy okazji comiesięcznych ankiet PMI pyta firmy o ich własne, subiektywne oczekiwania dotyczące produkcji w nadchodzącym roku. Ostatnie badanie pokazało, że rosyjska agresja wpłynęła na obniżenie globalnego optymizmu biznesowego w tak gwałtownym stopniu, że w minionej dekadzie ustępuje on tylko wskaźnikom z początku pandemii, tj. z marca i kwietnia 2020 r. Nastroje opadły zarówno w sektorze produkcyjnym, jak i usługowym, a spośród 45 krajów, dla których dostępne są dane PMI, spadek odnotowało aż 84% gospodarek, w tym wszystkie kraje europejskie. Nastroje na Starym Kontynencie cofnęły się po poziomu sprzed 17 miesięcy. Jakby tego było mało, wydarzyło się to w czasie, kiedy przedsiębiorstwa nie oczekiwały większych zakłóceń na rynkach oraz były pozytywnie nastawione na wychodzenie z pandemii. Te dwa czynniki stanowiły klucz do poprawy perspektyw biznesowych w rozpoczynającym się właśnie roku. Wszystko zmieniło się 24 lutego.

Bank Światowy obniżył prognozę dynamiki wzrostu gospodarczego w naszym kraju do poziomu 3,9%. Wcześniejsze zapowiedzi mówiły o 4,7%. Wkrótce może się okazać, że kolejne kłopoty nadejdą, kiedy ustaną dostawy ze wschodu, a firmom w Europie i USA wyczerpią się zapasy.

Skutki wojny od razu odczuła polska gospodarka

– Sektor transportowy to barometr gospodarki, dlatego pierwsze skutki wojny widzieliśmy niemal natychmiast. Ze względu na strukturę dostaw surowców energetycznych z Rosji gwałtownie poszybowały ceny paliw. Podrożały w związku z tym stawki transportowe, warto jednak zwrócić uwagę, że napaść na Ukrainę czasowo zmroziła także handel. W ciągu kilku pierwszych dni obserwowaliśmy obniżenie zatowarowania sieci detalicznych w kilku kategoriach produktowych, spadły także zamówienia realizowane w kanale e-commerce. Był to szok konsumencki wywołany wojną i objawiający się zamrożeniem domowych budżetów. Sytuacja już się ustabilizowała, ale to wahnięcie było odczuwalne. W kolejnym etapie nastąpił wzmożony popyt na powierzchnię magazynową, ponieważ sieci handlowe, prowadzące operacje na wschodzie, zaczęły przekierowywać import swoich towarów do Polski. Tu wzrost sięgnął nawet kilkunastu procent, po czym nastąpiły zwiększone dostawy produktów do sklepów, aby wyprzedać nadwyżkę towaru. Obecnie obserwujemy utrzymujący się wzrost zainteresowania magazynami, ponieważ kontrahenci, którzy zawiesili lub wycofali się z biznesu na wschodzie próbują na stałe przekierować operacje do Polski. Oceniamy, że trend ten zostanie z nami na dłużej – mówi Beata Troczyńska, dyrektor sprzedaży usług logistycznych w Spedimex, polskiego operatora logistycznego obsługującego sieci detaliczne, handel internetowy oraz przewozy drobnicowe i FTL w Polsce i Europie.

Zmianę zachowań konsumenckich, będących bezpośrednią konsekwencją wojny, widać także w badaniu przeprowadzanym przez SW Research w dniach 9-10 marca. Wynika z niego, że po zbrojnej napaści na Ukrainę, aż 48% Polaków wprowadziło zmiany w sposobie gospodarowania pieniędzmi, z czego aż 23% ograniczyło środki na rozrywkę i przyjemności, a 22% dokonało ogólnego ograniczenia wydatków. Zmiany objawiały się także tankowaniem na zapas (18%) i ograniczeniem podróży samochodem (16%).



Według analityków Interos ponad 2,1 tys. firm z USA i 1,2 tys. z Europy (UE i Wielka Brytania) ma przynajmniej jednego, bezpośredniego dostawcę pierwszego rzędu w Rosji. Takiej samej kategorii dostawców w Ukrainie ma ponad 450 firm z tych regionów świata

Fot. GEFCO

Kolejne zakłócenia mogą dopiero nadejść

Wojna w Ukrainie, ceny surowców, inflacja, koronawirus, utrudnienia w transporcie i szereg innych czynników obniżyły już prognozy dla globalnego handlu i PKB, ale dotknęły także Polski. Bank Światowy obniżył prognozę dynamiki wzrostu gospodarczego w naszym kraju do poziomu 3,9%. Wcześniejsze zapowiedzi mówiły o 4,7%. Wkrótce może się okazać, że kolejne kłopoty nadejdą, kiedy ustaną dostawy ze wschodu, a firmom w Europie i USA wyczerpią się zapasy.

Wyliczenia Interos, firmy zajmującej się zarządzaniem ryzykiem w łańcuchu dostaw i odpornością operacyjną przedsiębiorstw wskazują, że inwazja Rosji na Ukrainę może mieć daleko idące konsekwencje zarówno dla gospodarki amerykańskiej, jak i europejskiej, a globalny system powiązań oraz zależności prowadzących do Rosji i Ukrainy jest bardziej skomplikowany niż się wydaje. Według analityków Interos ponad 2,1 tys. firm z USA i 1,2 tys. z Europy (UE i Wielka Brytania) ma przynajmniej jednego, bezpośredniego dostawcę pierwszego rzędu w Rosji. Dla wyjaśnienia, za takiego dostawcę uważa się podmiot zapewniający gotowe rozwiązania, komponenty i podzespoły, które nie wymagają już żadnych dalszych modyfikacji. Takiej samej kategorii dostawców w Ukrainie ma ponad 450 firm z USA i ponad 200 z Europy. Choć wydaje się to niewiele, to należy pamiętać, że poszczególne poziomy dostawców są powiązane ze sobą w zależności liniowej i tu sprawa robi znacznie poważniejsza. Europejskich firm posiadających dostawców drugiego rzędu na Ukrainie jest już 8,2 tys., natomiast w Rosji 38 tys. Ponad 109 tys. europejskich firm posiada dostawców trzeciego rzędu w Rosji lub na Ukrainie. Łącznie to ponad 156 tys. firm w Europie polegających na dostawach z tych dwóch krajów. Jeśli nastąpi zakaz importu towarowego z Rosji, ogromna liczba tych przedsiębiorstw będzie miała do rozwiązania nie lada problem, choć wiele z nich już dziś nie ma sentymentów przy rezygnowaniu z rosyjskich dostaw.



Chiny zanotowały historyczny rekord sprowadzając do kraju inwestycje o wartości 179 mld dolarów. To o 20% więcej niż rok wcześniej i ok. 11% całości globalnych FDI

Fot. Pixabay

Zupełnie inaczej w przypadku Chin

Jak poważne konsekwencje wywołałoby długoterminowe zerwanie dostaw w przypadku nałożenia sankcji importowych na Chiny, doskonale prezentują piętrzące się problemy wynikające z zamknięcia Szanghaju. Jak wskazują wyliczenia Interos,

europejskie podmioty mają w tamtym regionie 770 bezpośrednich dostawców pierwszego rzędu, ponad 48,8 tys. drugiego rzędu i ponad 118 tys. dostawców trzeciego rzędu. Łącznie to ponad 167,7 tys. dostawców, a to tylko powiązania gospodarcze prowadzące w region Szanghaju. Trudno dziś nawet oszacować co oznaczałoby wstrzymanie dostaw z całych Chin. Bez wątpienia europejska gospodarka trzęsłaby się w posadach, a wraz z nią gospodarka USA, gdzie na dostawach z samego regionu Szanghaju polega ponad 318,5 tys. przedsiębiorstw.

Unia kroczy w kierunku uzależnienia się od Chin

W 2021 r. unijny export do Chin wyniósł rekordowe 223 mld euro i był o 75,6% wyższy niż 2011 r (127 mld euro). To średnioroczny wzrost na poziomie 7%. Import z Chin także pobił rekord i wyniósł w ubiegłym roku 472 mld euro. Od 2013 r., kiedy nastąpił lekki spadek importu (239 mld euro) rósł on w średniorocznym tempie 6%. Dane Eurostatu wskazują, że w 2021 r. Chiny były 3. najważniejszym partnerem Unii, jeśli chodzi o eksport towarowy, a na tamtejszy rynek trafiło 10% unijnych towarów, w tym 52% unijnych maszyn i pojazdów, 20% dóbr przemysłowych i 15% chemikaliów. Sytuacja wygląda znacznie gorzej w imporcie, ponieważ w 2021 r. z Chin pochodziło aż 22% unijnego importu, w tym maszyny i pojazdy stanowiły 56%, dobra przemysłowe 35%, chemikalia 7%. Jakby tego było mało, Unia nieustannie notuje deficyt handlowy z Chinami, który z 129 mld euro w 2011 r. urósł do 249 mld w roku ubiegłym.



Europejskie podmioty łącznie mają ponad 167,7 tys. dostawców z Szanghaju, a to tylko powiązania gospodarcze prowadzące do tego regionu. Trudno jest nawet oszacować co oznaczałoby wstrzymanie dostaw z całych Chin

Fot. Maersk

> W 2021 r. z Chin pochodziło aż 22% unijnego importu, w tym maszyny i pojazdy stanowiły 56%, dobra przemysłowe 35%, chemikalia 7%. Jakby tego było mało, Unia nieustannie notuje deficyt handlowy z Chinami, który z 129 mld euro w 2011 r. urósł do 249 mld w roku ubiegłym.

Chiny przyciągają inwestycje

Pomimo wielu zapewnień, a wyjątkowo nawet pojedynczych przykładów wycofywania się firm z Chin, huczne zapowiedzi o masowym wyprowadzeniu produkcji z Państwa Środka i dywersyfikacja dostaw wciąż pozostają jedynie w sferze deklaracji. Wygląda na to, że dotkliwe skutki uzależnienia od chińskiej gospodarki obserwowane po wybuchu pandemii oraz będąca ich efektem światowa debata o konieczności *reshoringu* i deglobalizacji przyniosła efekty całkowicie odwrotne od zakładanych lub mówiąc krótko po prostu okazała się mitem. Chiny z roku na rok przyciągają coraz więcej inwestycji zagranicznych.

Według UNCTAD wartość globalnych, bezpośrednich inwestycji zagranicznych (FDI) w 2021 r. osiągnęła poziom 1,65 bln dolarów, notując wzrost o 77% w porównaniu do 929 mld dolarów w 2020 r. O ile to USA przyciągnęły ich najwięcej (323 mld dolarów), to Chiny zanotowały historyczny rekord sprowadzając do kraju inwestycje o wartości 179 mld dolarów. To o 20% więcej niż rok wcześniej i ok. 11% całości globalnych FDI. W 2020 r., czyli w apogeum pandemii, w okresie niekończących się zakłóceń w łańcuchach dostaw i handlu, Chiny były największym beneficjentem FDI na świecie, a według UNCTAD ich wartość wyniosła 149 mld dolarów. To jednak nie koniec sukcesów chińskiej gospodarki, ponieważ nie tylko przyciąga ona coraz więcej inwestycji zagranicznych, ale także niewielki procent firm amerykańskich i europejskich planuje opuścić Państwo Środka.

Według badania przeprowadzonego w połowie ubiegłego roku przez Amerykańską Izbę Handlową w Szanghaju wśród 338 amerykańskich firm działających w Chinach, aż 77,9% wskazało na optymizm lub względny optymizm, jeśli chodzi o 5-letnie perspektywy biznesowe. Dodatkowo 59,5% raportowało średnio o 30,9% większe inwestycje w porównaniu do 2020 r., a 72% firm produkujących w Chinach nie miało żadnych planów dotyczących wyprowadzenia jakiejkolwiek produkcji z Państwa Środka w perspektywie 3 kolejnych lat, czyli do połowy 2024 r. Spośród pozostałych 28% podmiotów, które planowały przeniesienie choćby części produkcji, zaledwie 2 firmy, czyli 1,6%, chce całkowitej relokacji poza Chiny. Co ciekawe, żadna z badanych firm nie ma w planach przeprowadzki do USA.

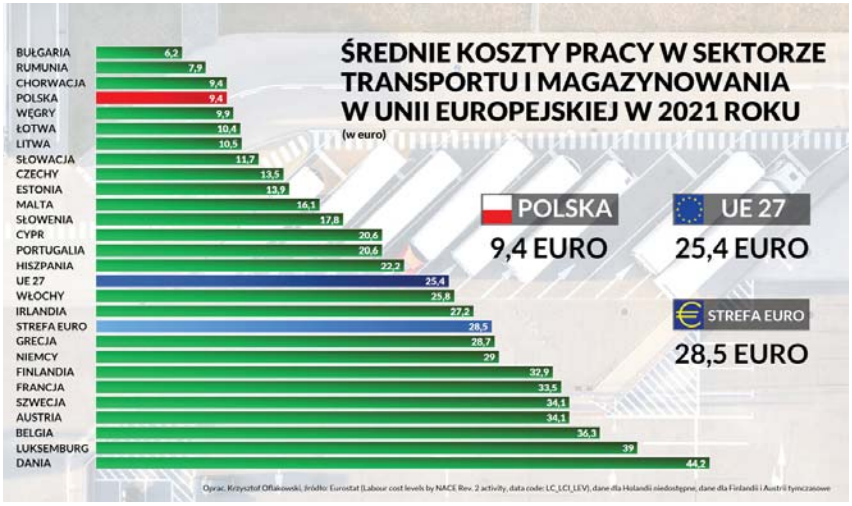
Podobne wnioski płyną także z badania opublikowanego w 2021 r. przez Izbę Handlową Unii Europejskiej w Chinach, realizowanego wraz analitykami Roland Berger na próbie 585 europejskich podmiotów działających w Państwie Środka. Podsumowując pandemiczny rok, zaledwie 9% organizacji rozważało przeniesienie jakichkolwiek planowanych lub bieżących inwestycji poza Chiny, co jest najniższym wynikiem w historii badania. Jednocześnie 68% przedsiębiorstw z optymizmem oceniało perspektywy biznesowe i był to wzrost o 20% r/r.

Gdzie europejskie firmy mogą się przenosić?

Polska ma jedne z najniższych godzinowych kosztów pracy w sektorze transportu i gospodarki magazynowej w Unii Europejskiej. Dane Eurostatu opublikowane pod koniec marca br. wskazują, że w 2021 r. średni koszt pracy w sektorze transportowym i magazynowym w Polsce wyniósł 9,4 euro, podczas gdy średnia wartość dla całej Wspólnoty zatrzymała się na poziomie 25,4 euro, a w strefie euro na 28,5 euro. Spośród unijnych krajów lepszy wynik od Polski miała tylko leżąca na peryferiach Bułgaria (6,2 euro), potem Rumunia (7,9 euro), a takie same

średnie koszty pracy jak w Polsce odnotowała tylko Chorwacja. Za nami znalazły się natomiast Węgry (9,9 euro), Łotwa (10,4 euro), Litwa (10,5 euro), Słowacja (11,7 euro), Czechy (13,5 euro) i Estonia (13,9 euro), a więc główni konkurenci w regionie. Tak niskie koszty pracy w połączeniu z położeniem na głównych osiach transportowych Europy oraz dostęp Polski do morza czynią z naszego kraju dogodny przyczółek do lokowania produkcji i inwestycji logistycznych dla firm wszelkich branż, także tych chcących przenieść się z Białorusi, Rosji i ogarniętej wojną Ukrainy. Suma tych czynników sprawia, że możemy stanowić atrakcyjną alternatywę dla oferty niemieckiej, gdzie średni godzinowy koszt pracy w sektorze transportu i magazynowania wyniósł w ubiegłym roku 29 euro, czyli ponad 208% więcej niż w Polsce. Konkurencyjne koszty pracy nie dotyczą wyłącznie logistyki, ale także produkcji (10,4 euro w Polsce wobec średniej 29 euro w UE), przemysłu (11,2 euro wobec średniej 29,1 euro w UE) i ogólnych średnich kosztów pracy w polskiej gospodarce, które w 2021 r. wyniosły 11,5 euro, natomiast w Unii 29,1 euro.

– *Polska leży w centrum największego rynku zbytu tej części świata, posiadamy coraz lepszą infrastrukturę transportową, polscy kierowcy od lat królują na europejskich drogach, a w ubiegłym roku odpowiadaliśmy za ponad 20% pracy przewozowej wykonanej w unijnym transporcie drogowym. W polskim sektorze logistycznym tkwi gigantyczny potencjał, choć przed nami wciąż wiele wyzwań. Cały czas mamy relatywnie niskie nasycenie robotyzacją oraz automatyzacją procesów logistycznych i w bardzo dużym stopniu branża opiera się o kadry, zwłaszcza w logistyce magazynowej. Osobna sprawa to notoryczny niedobór kierowców, który hamuje rozwój całej gospodarki. Badanie, które w ubiegłym roku opublikował Transport Intelligence pokazuje, że w naszym kraju brakuje prawie 124 tys. kierowców, a w całej Europie ponad 400 tys. Pomimo tych przeszkód doskonale sobie radzimy i widzą to firmy lokujące swoje centra logistyczne nad Wisłą, zwłaszcza te z sektora z e-commerce. Spodziewamy się, że w świetle ostatnich wydarzeń na wschodzie, firmy będą chętniej uruchamiać tu swoje procesy, także ze względu na bezpieczeństwo geopolityczne i w trosce o własny kapitał. Pozycja Polski wzrośnie jeszcze bardziej, jeśli spełnią się zapowiedzi wstąpienia Ukrainy do Unii Europejskiej. To przesunie logistyczny środek ciężkości jeszcze bardziej w stronę naszego kraju, a z czasem otworzy pokaźny rynek zbytu dla polskich produktów. Chociaż to jeszcze odległa przyszłość, to uważamy, że należy o tym myśleć już teraz* – dodaje Beata Troczyńska ze Spedimex.



Dotkliwe skutki uzależnienia od chińskiej gospodarki obserwowane po wybuchu pandemii oraz będąca ich efektem światowa debata o konieczności reshoringu i deglobalizacji przyniosła efekty całkowicie odwrotne od zakładanych lub mówiąc krótko po prostu okazała się mitem.



Fot. Forklift

Niskie koszty pracy w połączeniu z położeniem na głównych osiach transportowych Europy oraz dostęp Polski do morza czynią z niej dogodny przyczółek do lokowania produkcji i inwestycji logistycznych dla firm wszelkich branż, także tych chcących przenieść się z Białorusi, Rosji i ogarniętej wojną Ukrainy

Galopujący sektor magazynowy

Według najnowszego raportu Walter Hertz, **w ubiegłym roku w Polsce przybyło ponad 3 mln m² powierzchni magazynowo-przemysłowych, a jej całkowita podaż osiągnęła 23,8 mln m².** Ponad połowa z tej powierzchni została wybudowana w ciągu ostatnich 5 lat, a na koniec 2021 r. kolejne 4,7 mln m² było w budowie. To najwyższy odnotowany wyniki na polskim rynku. Rodzime zasoby magazynowe podobnie oceniają eksperci z JLL, według których 23,8 mln m² na koniec roku czyni z naszego kraju szósty największy rynek europejski. Z kolei 2,9 mln m² nowej podaży odpowiada 15% całkowitej powierzani dostarczonej w Europie w 2021 r. Zdaniem JLL, jeśli wziąć pod uwagę inwestycje w budowie, to bardziej aktywnym rynkiem były wyłącznie Niemcy. Jeśli natomiast rozpatrywać przyrost zasobów z ostatnich 5 lat (wzrost o ok. 15% rocznie) to jesteśmy najdynamiczniejszym rynkiem magazynowym w na Starym Kontynencie. I

Krzysztof Oflakowski



DSC buduje lokalne sieci dystrybucyjne, wprowadza zielone rozwiązania, m.in. elektryczne samochody, oraz otwiera kolejne Control Towers

W 11 KRAJACH DALEKIEGO WSCHODU

DHL Supply Chain to firma o globalnym zasięgu, działająca również na sporym terenie Azji. Jakiego rodzaju działalność tam prowadzi? Jak wojna w Ukrainie wpłynęła na logistykę w krajach Dalekiego Wschodu? Jakie perspektywy rozwoju w tym regionie widzi firma? – pytamy Victorię Moroz, Transport BD Manager-a w DHL Supply Chain.

W jakich krajach Dalekiego Wschodu obecny jest DHL i jakiego rodzaju działalność tam prowadzi?

DHL Supply Chain posiada oddziały w 11 krajach Dalekiego Wschodu: Tajlandii, Japonii, Korei Południowej, Malezji, Wietnamie, Indiach, Indonezji, Myanmarze, Filipinach, na Tajwanie i w Singapurze. W każdym z wymienionych krajów oferujemy klientom magazynowanie, transport drogowy i intermodalny, a w Filipinach, Indonezji, Singapurze, Tajlandii i Indiach dodatkowo usługi Connected Control Tower.

Dlaczego tam rozwijacie swoje oddziały?

Kraje Dalekiego Wschodu mają ogromny potencjał, na co mają wpływ nowe centra produkcyjne, rosnąca konsumpcja oraz dynamiczny wzrost handlu elektronicznego. Chiny pozostają niekwestionowanym centrum produkcyjnym mimo rosnącej popularności sąsiednich rynków wschodzących, jak Indie czy Wietnam. W najszybciej rosnącej „azjatyckiej szóstce" są – poza wymienioną trójką – również Tajlandia, Indonezja i Malezja. Rozwój naszych oddziałów jest odpowiedzią na potrzeby naszych klientów. Są one otwierane w krajach, gdzie rozpoczynają działalności nasi obecni lub strategiczni potencjalni, klienci, a my rozwijamy się razem z nimi.

> Obecnie nie korzystamy z tras kolejowych Nowego Jedwabnego Szlaku, które prowadzą z Chin do Europy przez Rosję i Białoruś albo przez Ukrainę. Wszystkie transporty przerzucamy na statki, a te bardziej pilne na transport lotniczy.

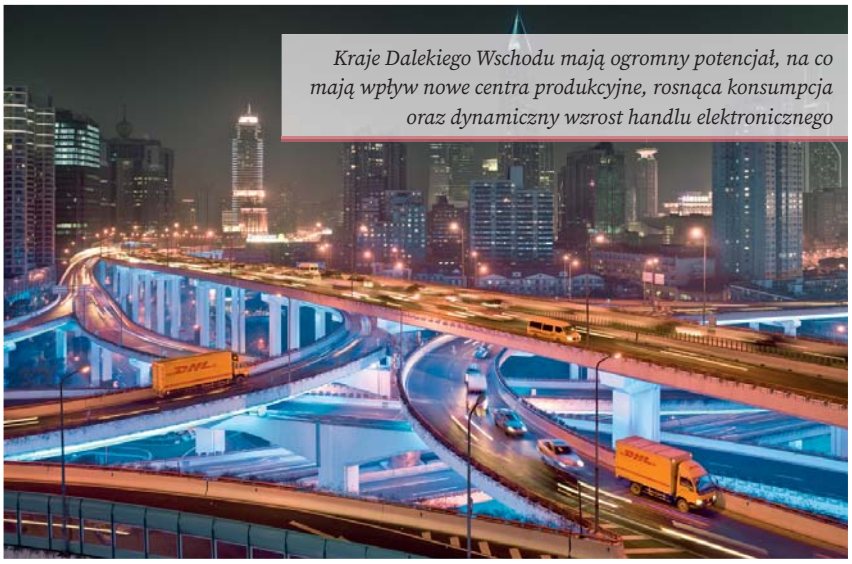
Na ile wojna w Ukrainie zmieniła obsługę krajów położonych na Dalekim Wschodzie?

W przypadku lokalnego magazynowania i dystrybucji w naszym łańcuchu dostaw skutki nie są zbyt silne, poza wprowadzeniem sankcji i kontroli wysyłek na niektóre transporty. Obecnie nie wysyłamy niektórych produktów do Ukrainy i Rosji. Jeżeli chodzi o wymianę handlową międzynarodową na Dalekim Wschodzie, w naszych oddziałach odbywa się ona w większości wewnątrz regionu APAC (Azji i Pacyfiku).

Dla pewnych globalnych klientów dostarczamy towary z Chin do Europy oraz UK. Obecnie nie korzystamy z tras kolejowych Nowego Jedwabnego Szlaku, które prowadzą z Chin do Europy przez Rosję i Białoruś albo przez Ukrainę. Wszystkie transporty przerzucamy na statki, a te bardziej pilne na transport lotniczy. Porty

w Chinach z powodu ograniczeń na drodze kolejowej, jak i z powodów trwających skutków COVID-19 oraz blokady kanału Sueskiego, są nadal mocno zatkane.

oddzielne jednostki biznesowe. W APAC mocno skupiamy się na obsłudze branży lotniczej. Linii lotniczych, lotnisk oraz dostawców części dla samolotów.



Kraje Dalekiego Wschodu mają ogromny potencjał, na co mają wpływ nowe centra produkcyjne, rosnąca konsumpcja oraz dynamiczny wzrost handlu elektronicznego



Viktoria Moroz

Czy ostatnie zawirowania związane z obsługą krajów Dalekiego Wschodu (brak kontenerów, COVID-19, utrudnienia w transporcie kolejowym itp.) wpłynęły na funkcjonowanie firmy w tym regionie? Jak DSC sobie z tym radzi?

Braki kontenerów i utrudnienia w transporcie kolejowym odczuliśmy jak i cały świat, w postaci wysokich stawek na transport i długi, często nieprzewidywalny czas dostaw. Chociaż, jak wspomniałam wyżej, procent wymiany handlowej naszych oddziałów w regionie APAC z innymi regionami jest niewielki, dlatego skutki dla DHL Supply Chain nie są bardzo mocno odczuwalne. Bardziej ucierpiały

Rozwój oddziałów DHL Supply Chain na Dalekim Wschodzie jest odpowiedzią na potrzeby klientów. Są one otwierane w krajach gdzie rozpoczynają działalność obecni lub strategiczni, potencjalni klienci, a operator rozwija się razem z nimi.

Jakie perspektywy rozwojowe widzi firma na Dalekim Wschodzie?

Planujemy dalej być wspierającym partnerem dla naszych klientów i podążać za ich rozwojem w tym regionie. Cały czas rośniemy wewnątrz krajów, gdzie mamy oddziały. Budujemy lokalne sieci dystrybucyjne, wprowadzamy zielone rozwiązania, m.in. elektryczne samochody, oraz otwieramy kolejne Control Towers. Elektryczne samochody i Control Tower są ważną częścią globalnej strategii DHL: GoGreen Zero Emission by 2050. Każde Connected Control Tower posiada dział *business excellence*, który odpowiada za analizę danych transportowych i ich optymalizację w taki sposób, aby zmniejszyć emisję CO_2. Jest to jeden z kluczowych KPI dla nas i naszych klientów. Widzimy przyszłość w zielonych rozwiązaniach, analizie danych i optymalizacji operacji i w to najwięcej inwestujemy. I





Reagując na sytuację w Ukrainie i zapotrzebowanie rynku, Rohlig Suus utworzył dwa nowe produkty: Air-Rail i Air-Road. W tym przypadku towar transportowany jest koleją lub ciężarówkami do Kazachstanu na lotnisko w Ałmatach, a stamtąd drogą lotniczą do Europy

Z DALEKIEGO WSCHODU DO EUROPY NIECO INNYMI KANAŁAMI

Na ten moment w krajach Dalekiego Wschodu Rohlig Suus Logistics nie posiada stricte własnych oddziałów, natomiast działa w ramach Globalnej Sieci firmy Röhlig. Na największą skalę w tym regionie jest prowadzony transport morski (zarówno pełno-kontenerowy FCL, jak i drobnicowy LCL) oraz lotniczy.

Do tej pory intensywnie rozwijaliśmy również transport kolejowy z wykorzystaniem Nowego Jedwabnego Szlaku. Jednak w wyniku agresji Rosji na Ukrainę, zdecydowaliśmy się na tymczasowe zawieszenie tych transportów ze względu na fakt, że finalnym beneficjentem są zarówno rosyjskie, jak i białoruskie koleje państwowe. Nie była to łatwa decyzja pod względem biznesowym, jednak pod względem etycznym nie mieliśmy żadnych wątpliwości. Równie ważnym aspektem było bezpieczeństwo towarów naszych klientów, szczególnie że polisy ubezpieczeniowe przestały mieć pokrycie na ryzyka wojenne i sankcyjne. Nasi chińscy partnerzy próbowali przekonać nas do zmiany decyzji, oferując nawet opcje polis w chińskich towarzystwach ubezpieczeniowych bez wyłączenia ryzyka wojny i sankcji. Nie zmieniliśmy jednak zdania, bo wierzymy, że tylko zawieszenie na szeroką skalę transportu przez Nowy Jedwabny Szlak może skłonić Chiny do wywierania presji na Rosję, by ta zakończyła wojnę.

W porozumieniu z klientami, znaczącą część zakontraktowanego przez nich towaru, który miał być transportowany koleją, Rohlig Suus przerzucił na fracht morski. Jedynie priorytetowe dostawy są realizowane transportem lotniczym. W tym celu uruchomiliśmy dwa regularne loty czarterowe w tygodniu z Szanghaju do Frankfurtu.

W porozumieniu z klientami, znaczącą część zakontraktowanego przez nich towaru, który miał być transportowany koleją, Rohlig Suus przerzucił na fracht morski. Jedynie priorytetowe dostawy są realizowane transportem lotniczym.

Co roku więcej operacji

Z roku na rok rośnie znacznie Chin w wymianie handlowej z Polską, szczególnie w imporcie. Jak wynika z Ankiety Rocznej NBP, w 2021 r. Państwo Środka było drugim pod względem wielkości kierunkiem importu towarów do Polski i dopiero dziewiętnastym kierunkiem eksportu towarów. Nie możemy także zapominać, że Chiny są obecnie drugą gospodarką na świecie z wysokimi aspiracjami do zajęcia pierwszego miejsca w rankingu największych światowych rynków. Sytuacja ta stwarza duże możliwości rozwoju dla polskiego przemysłu, w tym również branży TSL. Z tego też względu, co roku



Andrzej Kozłowski

zwiększamy zasięg naszych operacji w tym regionie, oferując klientom nowe produkty.

Konsolidacja morsko-lotnicza

Od 10 lat z sukcesem realizujemy usługi w ramach produktu Air-Sea, czyli konsolidacji morsko-lotniczej. Z chińskich portów towar trafia do Dubaju, a stamtąd samolotem do Europy. Rozwiązanie to jest szybsze niż transport morski i tańsze niż lotniczy.

Reagując na sytuację w Ukrainie i zapotrzebowanie rynku, utworzyliśmy dwa nowe produkty: Air-Rail i Air-Road. W tym przypadku towar transportowany jest koleją lub ciężarówkami do Kazachstanu na lotnisko w Ałmatach, a stamtąd drogą lotniczą do Europy. Produkty te charakteryzują się odmiennym czasem transportu, więc usługę dobieramy w zależności od potrzeb klientów. Dla tych, którym zależy na czasie, proponujemy połączenie frachtu lotniczego z kolejowym lub drogowym (Air-Rail lub Air-Road). Korzystniejsza pod względem ekonomicznym, jednak z dłuższym czasem transportu, jest natomiast konsolidacja morsko-lotnicza.

Dywersyfikacja geograficzna

Szczególnie ostatnie wydarzenia typu: COVID-19 czy wojna w Ukrainie udowodniły, że z punktu zarządzania ryzykiem kluczowe jest bycie uniezależnionym od jednego tylko rynku. Dlatego też nasi klienci prowadząc swój biznes zwracają coraz większą uwagę na dywersyfikację geograficzną rynków, na których działają. Na Dalekim Wschodzie nie chcą być uzależnieni tylko od Chin, ale szukają również nowych dostawców w takich krajach jak: Indie, Tajwan, Wietnam czy też Bangladesz. Dzięki posiadaniu sieci biur Röhlig'a na wszystkich znaczących rynkach azjatyckich jesteśmy w stanie zapewnić klientom wysoką jakość usług i zróżnicowane rozwiązania transportowe.

Jednocześnie nie zapominamy o rozwoju rynków europejskich i mocno inwestujemy w rozwój naszej własnej sieci ROHLIG SUUS w regionie CEE. Jesteśmy już obecni na takich rynkach jak: Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia i Rumunia. Strategia ta jest bardzo spójna z rozwojem biznesu naszych kluczowych klientów – dzięki temu wspieramy ich aktywnie w ekspansji geograficznej w tym regionie. I



Na Dalekim Wschodzie nie chcą być uzależnieni tylko od Chin, ale szukają również nowych dostawców w takich krajach jak: Indie, Tajwan, Wietnam czy też Bangladesz

Andrzej Kozłowski,
członek zarządu Rohlig Suus Logistics





Na transport kolejowy wpłynęła znacząco wojna w Ukrainie. Jedno z połączeń biegnących z Dalekiego Wschodu przez Ukrainę zupełnie musiało zawiesić realizację transportów

UKIERUNKOWANI NA CIĄGŁY ROZWÓJ

DB Schenker jako firma z globalną siecią własnych biur posiada 2 tys. lokalizacji w 130 krajach, zatrudniając ponad 70 tys. ekspertów na całym świecie. Kierunek azjatycki jest niezwykle ważny dla strategii firmy, gdyż ogromne masy ładunkowe w powietrzu, na morzu czy na lądzie transportowane są stamtąd czy to do Europy czy Stanów Zjednoczonych.

W samej Azji mamy ponad 200 biur w 20 krajach. Obsługujemy tam wszystkie rodzaje transportów.

DB Schenker stara się działać koncepcyjnie otwierając biura w miejscach, gdzie jest na nie największe zapotrzebowanie. Świetnym przykładem są Chiny, gdzie już dziś mamy ponad 50 biur rozsianych nie tylko wzdłuż wybrzeża, w największych aglomeracjach, ale również wewnątrz lądu, w mniejszych dystryktach.

Mimo obecnej, trudnej sytuacji międzynarodowej, wysokiej inflacji, rosnących kursów walut czy wysokich cen surowców, Daleki Wschód pozostanie jednym z najważniejszych obszarów dla DB Schenker.

Znaczący wpływ wojny

Na transport kolejowy wpłynęła znacząco wojna w Ukrainie. Jedno z połączeń biegnących z Dalekiego Wschodu przez Ukrainę zupełnie musiało zawiesić realizację transportów. Klienci, którzy korzystają z opcji via Małaszewicze, w obawie o niekorzystny rozwój sytuacji coraz intensywniej zaczęli szukać alternatyw, nie chcąc ryzykować połączeń przez Rosję i Białoruś.

Pod kątem morskim zamknął się zupełnie obszar Morza Czarnego, a sam port w Odessie jest tak mocno zaminowany, że powrót do jego działań operacyjnych jest zakładany na około 12 miesięcy po zakończenia działań militarnych.

Jednocześnie sam konflikt przyczynił się do większej ostrożności i redukcji zamówień u klientów.

Dzięki wdrożonym procedurom

W związku z polityką „zero tolerancji dla COVID" w Chinach, dostosowujemy swoje działania w tym obszarze do obowiązujących norm. Nauczeni już dwoma latami pandemii, nasi ludzie potrafią działać zdalnie i odpowiednio zadbać o wysoki poziom obsługi i realizację transportów naszych klientów.

Nie mamy wpływu na pewne sytuacje i decyzje, jednakże mamy wdrożone procedury pozwalające na utrzymanie procesów transportowych dla klientów. Azja, w szczególności Chiny, ale też Japonia, Korea czy Wietnam, to fabryka świata. W związku z tym strategia działania w każdym z naszych biznesów (Ocean, Air, czy Land) jest ukierunkowana na ciągły rozwój i pozyskiwanie nowych, rentownych kontraktów.



Bartosz Wilczyński

Mimo globalnego spowolnienia

Mimo obecnej, trudnej sytuacji międzynarodowej, wysokiej inflacji, rosnących kursów walut czy wysokich cen surowców, a co za tym idzie pełzającego powoli globalnego spowolnienia (żeby nie napisać kryzysu), Daleki Wschód pozostanie jednym z najważniejszych obszarów dla DB Schenker. Jest to miejsce, w którym nadal będziemy się rozwijać i na które będziemy stawiać jako firma.

Bartosz Wilczyński
Head of Intercontinental Supply Chain Solutions & Business Development Ocean Cluster North East Europe



Małe, autonomiczne wózki zintegrowane z istniejącą infrastrukturą, bardzo wydajnie transportują materiały

CZTERY MINI BRAMY DLA KATE

ROBERT BOSCH ELEKTRONIK GMBH Z SALZGITTER MONTUJE BRAMY EFAFLEX JAKO BOCZNE WEJŚCIA PRZEZNACZONE DLA MAŁYCH, AUTONOMICZNYCH JEDNOSTEK TRANSPORTOWYCH (KATE)

KATE jedzie powoli długim korytarzem, od którego w kilku miejscach odchodzą krótkie korytarze. Jest załadowany dwoma zamkniętymi skrzyniami transportowymi i podąża wzdłuż czarnej linii widocznej na podłodze, która prowadzi z punktu wyjściowego magazynu wysokiego składowania do linii montażowej. KATE to cała flota małych, autonomicznych jednostek transportowych, które dostarczają materiały do obszarów produkcyjnych w fabryce Robert Bosch Elektronik GmbH w Salzgitter.

Kolejny KATE bez ładunku nadjeżdża z naprzeciwka i znika w bramie prowadzącej do magazynu wysokiego składowania.

Szybkie i niezawodne

Bramy firmy EFAFLEX są wprawdzie bardzo małe, ale równie szybkie i niezawodne jak większe modele. – *W przeszłości części były transportowane do hal Milkrunem pojazdem z wieloma przyczepami transportowymi. Ponieważ Milkrun przywoził do hal wiele materiału na raz, potrzebna była duża powierzchnia do składowania* – wyjaśnia Veronique Treuheit, kierownik działu konstrukcyjnego w Robert Bosch Elektronik GmbH w Salzgitter.

W końcu w zakładzie zainstalowano KATE, aby tę powierzchnię wykorzystać do innych celów, zapewnić wysoką precyzję transportu ładunków i zmniejszyć zaangażowanie personelu, zwłaszcza w godzinach nocnych. Małe, autonomiczne wózki zintegrowane z istniejącą infrastrukturą bardzo wydajnie transportują materiały. Ta „mini flota" jest wszechobecna. Dostarcza wymagane części na linie produkcyjne z dokładnością co do milimetra. – *Taka organizacja pracy oznacza, że duże bramy szybkobieżne musiałyby się otwierać już nie co trzydzieści, a co pięć minut. A nie zostały przecież zaprojektowane na takie obciążenia. Ponadto nasze hale są odpowiednio dostosowane pod względem temperatury i wilgotności. Warunki wewnątrz budynku musiałyby więc być stale dostosowywane. Dlatego zaistniała pilna potrzeba podjęcia działań. Cztery szybkobieżne małoformatowe bramy EFA-SRT ECO® to odpowiedź firmy EFAFLEX stanowiąca optymalne rozwiązanie problemu* – mówi Veronique Treuheit.

EFA-SRT®ECO nie tylko w małym wymiarze

Brama EFA-SRT®ECO jest dostępna nie tylko w małym wymiarze. Oferowana jest także w standardowych rozmiarach do 6 tys. mm szerokości i 7 tys. mm wysokości. Brama rolowana przekonuje doskonałym stosunkiem ceny do jakości. Nie są konieczne prace przygotowawcze, bo konstrukcja nie zajmuje dużo miejsca, np. ze względu na bardzo wąskie ościeżnice boczne bramy rolowanej. Dzięki temu uniwersalnością prześciga wszystkie inne bramy rolowane. Doskonale nadaje się również do automatycznych przenośników rolkowych lub systemów transportowych. Brama rolowana EFAFLEX zapewnia bezpieczny i szybki przepływ materiału. Bramy rolowane tej firmy są stosowane na lotniskach, w przemyśle spożywczym, a nawet mroźniach.

Przemyślana konstrukcyjnie prowadnica usytuowana po bokach płaszcza bramy zapobiega niepożądanej wymianie powietrza w przypadku różnic ciśnienia i zasysania. Standardowy płaszcz bramy rolowanej EFAFLEX jest całkowicie przezroczysty i wyposażony w paski ostrzegawcze.

Bosch z Salzgitter łączy tradycję i nowoczesność

Od ponad 130 lat nazwa „Bosch" kojarzona jest z pionierską technologią i przełomowymi wynalazkami, które przeszły do historii. Bosch jest przedsiębiorstwem działającym na skalę globalną, prowadzącym działalność w wielu różnych dziedzinach.

Zakład w Salzgitter jest głównym miejscem produkcji sterowników do silników, który wykorzystuje najnowocześniejsze technologie i koordynuje całą produkcję sterowników w ramach Grupy Bosch.

> Brama rolowana przekonuje doskonałym stosunkiem ceny do jakości. Nie są konieczne prace przygotowawcze, bo konstrukcja nie zajmuje dużo miejsca.

Zakład działa od ponad 50 lat. Elektroniczne jednostki sterujące są tam produkowane od 30 lat. Zakład łączy w sobie tradycję i nowoczesność, co widać nie tylko po budynkach zakładowych. I



Jeśli do biura przyjdzie dokument od nowego kontrahenta, to przy użyciu Smart Capture tworzony jest według innego schematu niż dotychczas. Można wskazać systemowi, jak powinien postępować z konkretnie wskazanymi danymi. Therefore zapamięta wybór i zastosuje go w przyszłej dokumentacji

JAK ZARZĄDZAĆ INFORMACJAMI W BRANŻY TSL? ODPOWIEDŹ PRZYNOSI TECHNOLOGIA

Zanim ładunek wyruszy w drogę, trzeba zadbać o wszystkie niezbędne dokumenty. Sprawnie działające biuro to kluczowy element pracy każdej firmy z branży TSL. Jak jednak zagwarantować jej sprawność działania, kiedy każdego dnia na biurko spływają dziesiątki faktur, umów i listów przewozowych? Rozwiązaniem mogą być nowoczesne systemy z dziedziny Information Management.

Przychodzących do firmy dokumentów jest czasem tak wiele, że ich obsługa zaczyna wymagać osobnej logistyki. Listy przewozowe, umowy podpisywane z kierowcami, faktury za paliwo oraz leasingi potrafią stworzyć w biurze prawdziwe… korki. Niczym na wylotówce z miasta przed weekendem.

Ani jedne, ani drugie zatory nie są dobrze widziane w branży TSL. Przedłużające się procesowanie dokumentów może mieć bardzo wymierne konsekwencje finansowe. W logistyce i transporcie, jak rzadko w której branży, wahające się koszty operacyjne często nie pozwalają dokładnie obliczyć ostatecznego miesięcznego przychodu. Przysłowie „czas to pieniądz" nabiera wtedy wyjątkowo konkretnego znaczenia, bo im szybciej procesuje się dokumenty, tym lepiej panuje się nad budżetem.

Odpowiedzią na podobne bolączki mogą być nowoczesne systemy z zakresu zarządzania informacjami. Oprogramowanie tego typu zdobywa coraz większą popularność na całym świecie: firmy implementują je głównie w celu uproszczenia żmudnej „papierkowej roboty". Uzyskane w ten sposób oszczędności potrafią być spektakularne: – *Jeden z naszych klientów podliczył, że tylko dzięki zautomatyzowaniu wyszukiwania numeru dostawcy oszczędza aż 37 godzin miesięcznie* – mówi Michał Mikulski, w Canon Polska odpowiedzialny za systemy Information Management.

Inteligentny system pomaga polskiej firmie transportowej

Na wdrożenie właśnie takiego rozwiązania zdecydowała się niedawno firma Kawczyński Logistics spod Bydgoszczy. Wybór padł na platformę chmurową Therefore Online od Canon. – *Instalacja systemu Therefore znacznie uprościła cały proces pracy z dokumentami* – mówi Łukasz Klóska, kierownik działu IT w Kawczyński Logistics. – *Dokumenty trafiają do systemu dwoma drogami: po zeskanowaniu lub bezpośrednio ze skrzynki e-mail. System natychmiast rozpoznaje ich treść i automatycznie sczytuje najważniejsze informacje, takie jak numer faktury, dostawca, kwota i inne. Pracownicy muszą jedynie zweryfikować poprawność treści. A to zajmuje dużo mniej czasu niż żmudne przepisywanie treści ręcznie* – przyznaje Łukasz Klóska.

Wspomniana technologia odczytywania danych z dokumentów to tzw. Smart Capture. Dla branży TSL kluczowe znaczenie ma fakt, że jej działanie obejmuje wiele języków i pozwala obsługiwać dokumenty tworzone według różnych schematów.

– *Smart Capture to technologia inteligentna, umiejąca uczyć się nowych wzorów* – tłumaczy Michał Mikulski. – *W praktyce oznacza to, że jeśli do biura przyjdzie dokument od nowego kontrahenta, tworzony według zupełnie innego schematu niż dotychczas, można wskazać systemowi, jak powinien postępować z konkretnie wskazanymi danymi. Therefore zapamięta wybór i zastosuje go w przypadku przyszłej dokumentacji* – mówi ekspert Canon Polska.

Przejrzystość i bezpieczeństwo

Funkcjonowanie w firmie systemu Information Management wiąże się także z takimi korzyściami jak:

- możliwość przejrzystej archiwizacji wszystkich firmowych dokumentów,
- zgodność sposobu przechowywania umów z RODO,
- większa mobilność pracowników dzięki rozwiązaniom ułatwiającym pracę zdalną i hybrydową,
- dużo wyższy poziom cyfrowego bezpieczeństwa firmy.

Warto także podkreślić, że oprogramowanie tego typu może być dostarczone w wygodnej dla użytkownika wersji subskrypcyjnej. Taki model nie wymaga posiadania specjalnie skonstruowanej sieci, serwera czy osobnego zespołu IT. Aby wydajnie wspomóc wydajność biura, wystarczy jedynie… dostęp do internetu.

Dowiedz się więcej o systemach Information Management od Canon



Rozporządzenie eFTI uwzględnia wykorzystanie elektronicznych platform do przekazywania informacji, które są objęte zakresem tego rozporządzenia

Fot. Pixabay

TRANSFORMACJA CYFROWA Z PAPIEREM W KABINIE

W dobie transformacji cyfrowej prowadzenie cyfrowego biznesu praktycznie w każdej branży staje się coraz łatwiejsze, a firmy chętnie decydują się na digitalizację swoich procesów. Nieodłączną częścią digitalizacji jest rezygnacja z papierowych dokumentów na rzecz ich elektronicznych odpowiedników.

Dokumenty elektroniczne już przestają dziwić kogokolwiek, a e-faktury, czy elektroniczne zamówienia to biznesowa codzienność wielu przedsiębiorstw. A co z digitalizacją dokumentów transportowych? Niestety nie wszystkie można wysyłać elektroniczne. Jak się okazuje sporą wątpliwość wzbudza możliwość wykorzystywania w Polsce elektronicznego listu przewozowego (eCMR). Polski rynek TSL zastanawia się, kiedy wreszcie elektroniczny list przewozowy będzie mógł być powszechnie wykorzystywany i czy polskie prawo w końcu dopuści taką możliwość? Już w 2019 r. Polska ratyfikowała protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego. Niestety, dokonano tego bez zgody sejmu wyrażonej w ustawie, pomimo tego że umowa dotyczy kwestii regulowanych ustawowo. Czy to zatem oznacza, że kierowca ciągle musi mieć dokument papierowy w kabinie?

eCMR – można, czy nie można?

Prawo polskie nie jest spójne w tym zakresie. Ustawa o transporcie drogowym wskazuje na – *konieczność używania dokumentacji papierowej na potrzeby kontroli drogowej i przestrzegania przepisów ustawy o transporcie drogowym*. Prawo przewozowe natomiast mówi, że – *dowodem zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny…* Niestety, w związku z tym wykorzystaniu elektronicznego listu przewozowego ciągle towarzyszy niepewność. Z jednej strony im wcześniej przedsiębiorca przejdzie na dokumentację elektroniczną, tym szybciej stanie się bardziej konkurencyjny, a także zminimalizuje swój negatywny wpływ na środowisko naturalne, co jest bardzo kuszące dla przewoźników.

Z drugiej, w sytuacji niepewności prawnej używanie elektronicznych listów przewozowych zamiast w tradycyjnej, papierowej formie może narazić go na ryzyko wystąpienia negatywnych skutków zarówno w relacjach cywilnoprawnych, jak i publicznoprawnych.

Co na to Europa?

Korzyści w zakresie zastosowania elektronicznych listów przewozowych zauważyły już jakiś czas temu władze UE wydając Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego – Electronic Freight Transport Information eFTI. Celem tego rozporządzenia jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki, a tym samym zmniejszenie kosztów administracyjnych, poprawę zdolności właściwych organów w zakresie egzekwowania oraz zwiększenie efektywności i zrównoważonego charakteru transportu. Rozporządzenie eFTI uwzględnia wykorzystanie elektronicznych platform do przekazywania informacji, które są objęte zakresem rozporządzenia. E-CMR nie jest bezpośrednio objęty tym zakresem, jednak może być źródłem informacji o transporcie umieszczanym na platformie. Mówiąc wprost – dane zawarte w e-CMR i informacje wymagane przez organy regulujące UE mogą być identyczne, dlatego w obliczu nowego rozporządzenia dokument eCMR może odgrywać kluczową rolę. Dodatkowo obecnie funkcjonujące platformy do generowania elektronicznych listów przewozowych mogą zostać certyfikowane jako platformy eFTI, pod warunkiem że spełnią wymogi określone w rozporządzeniu. Co ważne, rozporządzenie eFTI stosuje się od dnia 21 sierpnia 2024 r. we wszystkich krajach UE, więc czasu na przygotowanie rozwiązania nie ma wcale za wiele.

> Cyfrowe dokumenty umożliwiają zmniejszenie czasu administracji z 23 do 9 minut, co niesie za sobą redukcję kosztów z 15,61 zł do 6,11 zł. Odchodząc od papieru w transporcie jesteśmy w stanie zaoszczędzić nawet 160 mln kartek.

Perspektywa biznesu

Czy cyfryzacja dokumentów jest warta takiego wysiłku i uwagi?

Wbrew pierwszemu wrażeniu, ma ona zdecydowany wpływ na funkcjonowanie łańcucha dostaw. Pomijając fakt otwarcia nowych możliwości rozwoju dla firm, ma ona kluczowe znaczenie w kontekście przepływu informacji, ekologii

oraz oszczędności zasobów przedsiębiorstw. Najlepiej przedstawiają to liczby – aktualnie list przewozowy drukujemy w 3 kopiach, co generuje koszty nie tylko papieru i sprzętu, ale również całego procesu zarządzania dokumentacją.

Cyfrowe dokumenty umożliwiają zmniejszenie czasu administracji z 23 do 9 minut, co niesie za sobą redukcję kosztów z 15,61 zł do 6,11 zł*). Odchodząc od papieru w transporcie jesteśmy w stanie zaoszczędzić nawet 160 mln kartek, przy założeniu, że wykorzystujemy trzy kopie każdego dokumentu na transport, których już by się nie drukowało. Takie założenie przekłada się nawet na 360 mln drzew rocznie. Nie możemy również pominąć aspektu przepływu informacji, który w przypadku elektronicznych dokumentów przewozowych ograniczy konieczność wykonywania setek połączeń telefonicznych i maili na rzecz dostępu do aktualnego statusu przewozu i dokumentów z jednego miejsca.

Biznes dostrzega szansę, jaką niesie za sobą cyfryzacja dokumentów. Zarówno firmy działające w branży TSL, jak i dostawcy rozwiązań – platformy eCMR są gotowi i zdeterminowani do działania.



Proces zmian wspomaga działalność organizacji GS1, która opracowała m.in. standardową strukturę elektronicznego dokumentu eCMR – UN/CEFACT. W przypadku platformy GreenTransit ułatwiło to proces integracji z obecnie używanymi systemami TMS/WMS/ERP

Fot. ECMR

Potrzeba szybkich zmian

Zarówno firmy, jak i najważniejsze w naszym kraju zrzeszenia działające na rzecz branży TSL bardzo szybko zauważyły potrzebę zmian w ustawodawstwie polskim. Pomimo wydanego rozporządzenia eFTI, polski rząd niewiele robi w kierunku możliwości dostosowania się do jego postanowień. Oznacza to, że prawo polskie nie jest spójne z postanowieniami rozporządzenia UE i wymaga nowelizacji.

Z inicjatywą powołania niezależnego forum wspierającego zapisy rozporządzenia eFTI wystąpiły zarówno firmy (uczestnicy łańcucha dostaw, które wkrótce będą musiały zacząć rozporządzenie stosować), jak i zrzeszenia zajmujące się transportem. Na wniosek wspomnianych podmiotów organizacja GS1 Polska, jako niezależna i globalna jednostka standaryzująca, stworzyła niezależne forum. Jego celem jest szeroki dialog między interesariuszami, umożliwiający identyfikację wspólnych wyzwań i wypracowanie konkretnych propozycji nowelizacji obowiązujących przepisów prawa, które pozwolą na powszechne stosowanie elektronicznych listów przewozowych zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym. Uczestnikami forum, poza kluczowymi dostawcami rozwiązań eCMR, czy operatorami logistycznymi i agencją celną, są: Polski Instytut Transportu Drogowego, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego, Zrzeszenie Pracodawców – Transport i Logistyka Polska oraz Związek Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Wyniki prac forum będą pod koniec roku przedstawione Ministerstwu Infrastruktury. ▮

Agata Horzela, GS1 Polska,
Hubert Zaborowski, GreenTransit

> Celem Electronic Freight Transport Information eFTI. jest zachęcenie do cyfryzacji transportu towarowego i logistyki: zmniejszenia kosztów administracyjnych, poprawy zdolności organów w zakresie egzekwowania oraz zwiększenie efektywności i zrównoważonego charakteru transportu.



Używanie elektronicznych listów przewozowych zamiast w tradycyjnej papierowej formie może narazić przewoźnika na ryzyko wystąpienia negatywnych skutków zarówno w relacjach cywilnoprawnych, jak i publicznoprawnych

Fot. Volvo

Proces zmian wspomaga również działalność organizacji GS1, która opracowała m.in. standardową strukturę elektronicznego dokumentu eCMR – UN/CEFACT.



Z inicjatywą powołania niezależnego forum wspierającego zapisy rozporządzenia eFTI wystąpiły zarówno firmy (uczestnicy łańcucha dostaw, które wkrótce będą musiały zacząć rozporządzenie stosować) jak i zrzeszenia zajmujące się transportem

Fot. IVECO

W przypadku platformy GreenTransit, która wdrożyła wspomnianą strukturę, ułatwiło to proces integracji z obecnie używanymi systemami TMS/WMS/ERP

*) Obliczenia wykonano na podstawie przeciętnego wynagrodzenia w III kwartale 2020 r.



Przewoźnicy z Białorusi, którzy wcześniej obsługiwali przewozy z UE teraz mogą odbierać towar z Polski w centrach logistycznych położonych do 50 km od granicy, gdzie jest możliwość przeładunku, i zawieść go dalej

Fot. Flickr

ODPOWIEDŹ BIAŁORUSI NA UNIJNE SANKCJE

9 kwietnia weszły w życie przepisy wprowadzające sankcje wobec przedsiębiorstw transportu drogowego mających siedzibę w Rosji i na Białorusi, na mocy których mają one zakaz wykonywania transportu drogowego towarów na terytorium Unii Europejskiej, w tym także tranzytu. Na odpowiedź nie trzeba było długo czekać – od 15 kwietnia, w ramach odwetu, Białoruś nie wpuszcza do siebie ciężarówek z krajów unijnych.

O wprowadzeniu zakazu wjazdu na teren Unii przewoźników z Rosji i Białorusi zadecydowała Rada UE wydając w dniu 8 kwietnia 2022 r. odpowiednie akty prawa unijnego. Zgodnie z nimi zakaz, co do zasady, nie dotyczy:

- usług pocztowych w trybie usługi powszechnej;
- towarów przewożonych tranzytem przez Unię między obwodem kaliningradzkim a Rosją, pod warunkiem że transport takich towarów nie jest w inny sposób zakazany na mocy unijnych przepisów (dotyczy to tylko przedsiębiorstw z siedzibą w Rosji).

Od zakazu przewidziane są także inne odstępstwa. Otóż każde z państw członkowskich może zezwolić na wykonanie przewozu drogowego towarów przez przedsiębiorstwo transportu drogowego z siedzibą w Rosji lub na Białorusi, jeśli uzna, że taki transport jest niezbędny, a dotyczy:

- przywozu lub transportu do Unii paliw kopalnych oraz metali;
- zakupu, przywozu lub transportu produktów farmaceutycznych, medycznych, rolnych i spożywczych oraz nawozów;
- funkcjonowania przedstawicielstw dyplomatycznych i konsularnych Unii i państw członkowskich w Rosji, lub organizacji międzynarodowych w Rosji korzystających z immunitetów;
- lub przekazania lub wywozu do Rosji dóbr kultury, które są przedmiotem wypożyczenia w ramach współpracy kulturalnej z Rosją;
- ma charakter humanitarny.

Do 16 kwietnia wprowadzono okres przejściowy, po to, aby umożliwić Rosjanom i Białorusinom zakończenie prowadzonych operacji transportowych i powrót pojazdów na ich terytorium, co dotyczyło przewozów rzeczy rozpoczętych przed 9 kwietnia 2022 r., pod warunkiem, że pojazd w tym dniu znajdował się na terytorium Unii lub musiał przejechać tranzytem przez UE, aby powrócić do Rosji.

Maciej Wroński, prezes organizacji pracodawców Transport i Logistyka Polska, wyjątki te skomentował w następujący sposób: – *Z zaproponowanych przez Unię wyjątków wynika, że wprowadzane sankcje nie likwidują całkowicie obecności rosyjskich i białoruskich samochodów ciężarowych (oraz ciągników siodłowych) na europejskich, w tym na polskich, drogach. Dosyć łaskawie potraktowano obwód kaliningradzki, gdzie sankcje byłyby odczuwalne najmocniej. W praktyce Unia zapewniła rosyjskim pojazdom korytarz tranzytowy pomiędzy Rosją i Białorusią a obwodem kaliningradzkim przez terytorium Polski i Litwy.*

> Wprowadzane sankcje unijne nie likwidują całkowicie obecności rosyjskich i białoruskich samochodów ciężarowych na europejskich, w tym na polskich, drogach. Dosyć łaskawie potraktowano obwód kaliningradzki, gdzie byłyby one odczuwalne najmocniej.

Obostrzenia nie pozostały bez odpowiedzi

W ramach odwetu Białoruś od 15 kwietnia nie wpuszcza do siebie ciężarówek z krajów unijnych. Tym, które już wjechały na jej terytorium, czas na jego opuszczenie dała do 23 kwietnia. Wyjątkiem są pojazdy z przesyłkami pocztowymi i żywymi zwierzętami. Jednak, mimo zakazów, strona białoruska liczy, że towary nadal będą przekraczać granicę. Świadczy o tym wykaz ośmiu punktów odprawy celnej i sześciu stref oczekiwania na wjazd na drogowych przejściach. Tam pojazdy mają się kierować do punktów przeładunku lub podłączenia naczepy do innego samochodu ciężarowego. A to oznacza, że przewoźnicy z Białorusi, którzy wcześniej obsługiwali przewozy z UE teraz mogą odbierać towar z Polski w centrach logistycznych położonych do 50 km od granicy, gdzie jest możliwość przeładunku, i zawieść go dalej. – *Możliwość zarobku zyskują też białoruskie centra logistyczne, które będą przeładowywać towar w rejonie granicy. Przewoźnicy z Rosji czy Białorusi nie mogą wprawdzie przewozić towarów z terenu Unii Europejskiej, ale dostają monopol na przewozy od granicy do Rosji, a nawet dalej, do krajów środkowoazjatyckich* – stwierdził Maciej Wroński na łamach Dziennik Gazeta Prawna.

Zakazu wjazdu przewoźników unijnych nie wprowadziła jednak Rosja, więc teoretycznie mogą oni przedostać się przez Litwę i Łotwę do Rosji. – *Być może tamtędy będzie kierowana część przewozów z Europy. Może się okazać, że koszty przeładunku towarów będą jednak wyższe niż koszty związane z wydłużeniem trasy. Per saldo polscy przewoźnicy, którzy jeździli na Wschód, mogą być zatem bardziej stratni niż białoruscy czy rosyjscy, bo tamci zyskują na wyłączność przewozy po Białorusi i Rosji, czyli na znacznie dłuższych dystansach* – zaznacza Maciej Wroński. Dodatkowo wjazd na teren UE ułatwiają im wprowadzone wyjątki (wymienione powyżej), dzięki czemu możliwy jest częściowy handel UE z Rosją i Białorusią. Należy też dodać, że od 27 kwietnia 2022 r. Białoruś umożliwiła wwóz, m.in. z Polski, wybranych owoców i warzyw, które dotychczas były objęte białoruskim embargiem obowiązującym od 1 stycznia 2022 r. Są to: jabłka, gruszki, kabaczki, bakłażany, papryka, sałaty zielone i mieszanki sałat, rukola, rzepa, szpinak.



Zakazu wjazdu przewoźników unijnych nie wprowadziła Rosja, więc teoretycznie mogą oni przedostać się przez Litwę i Łotwę do Rosji. Być może tamtędy będzie kierowana część przewozów z Europy

Fot. Shutterstock

Zdaniem Eweliny Grygatowicz-Szumowskiej, dyrektorki agencji celnej Terminus Group z Białegostoku, wprowadzone przez UE przepisy to eldorado dla ciężarówek z Kazachstanu, Uzbekistanu, Azerbejdżanu, Pakistanu, Turcji, Serbii, Czarnogóry, Mołdawii i oczywiście z Ukrainy.



Mimo zakazów, strona białoruska liczy na to, że towary nadal będą przekraczać granicę

Fot. Photoxpress

Z kolei Maciej Wroński nie ma obaw, że rynek przewozów pomiędzy Unią a związkiem Białorusi i Rosji może zostać przejęty przez przewoźników z innych nieunijnych państw, takich jak np. Serbia lub Turcja, gdyż nie posiadają oni dostatecznej liczby polskich zezwoleń umożliwiających ich przejazd przez terytorium Polski w drodze na wschód. A przewozy przez Skandynawię lub Kaukaz byłyby dla nich nieopłacalne ekonomicznie.

Na ile zakaz uderza w polskie firmy

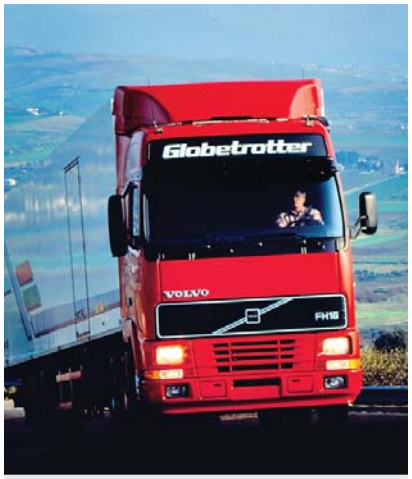
Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce szacuje, że w wyniku sankcji UE i retorsji ucierpi blisko 2 tys. polskich przedsiębiorstw transportowych (nie tylko wożących towar do Rosji i Białorusi, ale też dalej), co przekłada się mniej więcej na 15 tys. pojazdów i 20 tys. kierowców. Sankcje będą tym bardziej bolesne, że wielu polskich przewoźników nie jeździło tylko na Białoruś i do Rosji, lecz przejeżdżało przez te dwa kraje w drodze na Wschód, m.in. do Mongolii, Uzbekistanu czy Kazachstanu. Często przewozili oni towar z krajów UE, które także ucierpią na sankcjach. Wielu z nich miała podpisane długoletnie kontrakty z przedsiębiorstwami w dalekiej Azji. Teraz nie ma dla nich dobrego rozwiązania, każde wiąże się ze stratami. Te, które wycofują się z wcześniej zakontraktowanych przewozów, narażają się na konieczność zapłaty poważnych odszkodowań za zerwane kontrakty. Te, które próbują jeździć dookoła (przez Turcję i Iran), ponoszą dodatkowe koszty, a czas ich przejazdu wydłuża się. Problem dotyczy głównie przewoźników mających swoją siedzibę we Wschodniej Polsce. – *Niewielu z nich pojedzie na Zachód, chociażby z powodu Pakietu Mobilności i dużo wyższych kosztów (zwłaszcza dziś) paliwa, nie mówiąc już o radykalnie większej w ostatnich miesiącach konkurencji. Zresztą zmiany w przepisach zawartych w Pakiecie Mobilności spowodowały, że w tej chwili polscy przewoźnicy są zbyt drodzy dla zachodnich partnerów. A to powoduje kurczenie się naszej oferty i w rezultacie przymusowe odchodzenie także i z tego rynku* – przewiduje Anna Brzezińska-Rybicka, rzecznik prasowy ZMPD.

Czy można liczyć na pomoc rządu?

Zdaniem Jana Buczka, prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, sankcje z pewnością spowodują znaczące zmniejszenie się naszych przewozów, a inne rynki nie skompensują utraconego rynku wschodniego. W związku z tym potrzebny jest natychmiastowy rządowy mechanizm wsparcia dla przedsiębiorców, którzy obsługiwali ten rynek. Na temat oczekiwanej pomocy ze strony państwa w postaci konkretnych rekompensat dla tych firm, które z powodów politycznych musiały zrezygnować z przewozu towarów na Wschód, członkowie ZMPD rozmawiali 13 kwietnia 2022 r. z przedstawicielami administracji państwowej. Domagali się też rozwiązania problemu związanego z wizami dla zatrudnionych w polskich firmach kierowców spoza UE – przedłużenia ich ważności, przyspieszenia wydawania zezwoleń na pobyt czasowy w Polsce i kart pobytu. W odpowiedzi usłyszeli o trwających pracach nad konkretnymi rozwiązaniami.

Dwa tygodnie potem, 27 kwietnia wrócili do tematu podczas spotkania online z przedstawicielami Krajowej Administracji Skarbowej, Ministerstwa Infrastruktury i Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Poruszono wówczas także temat rewizji przepisów związanych z wynagrodzeniem kierowców, rozwiązania problemu kolejek na granicy i długiego czasu oczekiwania na odprawę oraz zwiększonej kontroli przewoźników z państw spoza UE, którzy wykorzystują unijne sankcje. Żaden z problemów przedstawionych w formie oficjalnych postulatów na początku kwietnia nie tylko nie został przez rządzących rozwiązany, lecz nawet nie padła wiążąca informacja, kiedy ta pomoc nadejdzie.

Fot. Volvo



Sankcje spowodują zmniejszenie się znacząco naszych przewozów, a inne rynki nie skompensują utraconego rynku wschodniego. W związku z tym potrzebny jest natychmiastowy rządowy mechanizm wsparcia dla przedsiębiorców

Wiceminister infrastruktury Rafał Weber poinformował, także za pośrednictwem Dziennika Gazety Prawnej, że kwestie rekompensat dotyczących firm, które zaprzestaną handlu z Białorusią i Rosją leżą w gestii Polskiego Funduszu Rozwoju, który przygotowuje tzw. tarczę antyputinowską mającą objąć podmioty, które ucierpiały w wyniku zakazu handlu wynikającego z rosyjskiej agresji.– *Tam przewidziane mają być też rozwiązania dla branży transportu drogowego* – poinformował.

Już 10 dni po wybuchu wojny

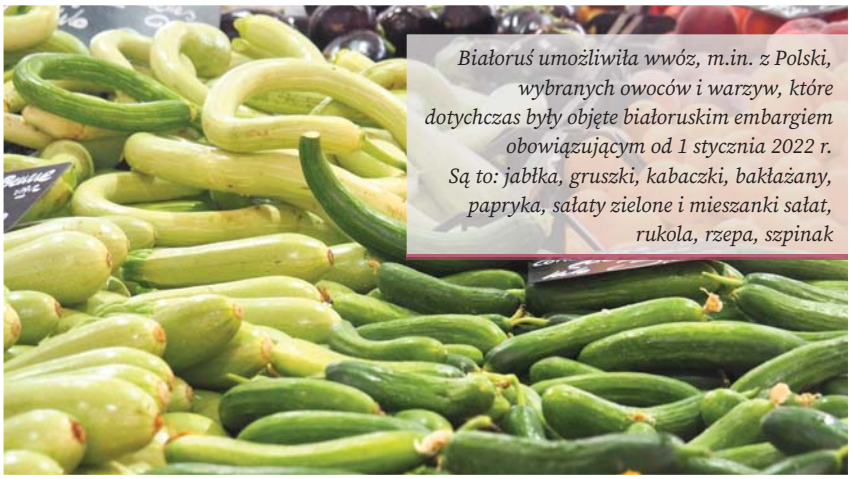
Warto dodać, że w sprawie pomocy przewoźnikom wyspecjalizowanym w przewozach na wschód 7 marca wystąpiło TLP wysyłając apel do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka oraz do ministra aktywów państwowych Jacka Sasina o działania rekompensujące straty przewoźnikom, którzy w tamtym okresie dobrowolnie zrezygnowali z przewozów do Rosji i Białorusi. Ponadto TLP zaproponowało, aby zachęcić te nieliczne firmy, które wciąż podejmowały próby wykonywania operacji transportowych do tych państw, do wycofania się z tych przewozów.

Jako przykład takich działań miało być zaoferowanie zleceń transportowych ze strony spółek Skarbu Państwa oraz agend rządowych przewoźnikom, którzy dobrowolnie zwrócą do Biura Transportu Międzynarodowego przy GITD posiadane i niewykorzystane rosyjskie i białoruskie zezwolenia na wykonywanie przewozów drogowych do, z i przez Rosję oraz Białoruś. W ocenie Macieja Wrońskiego nie wymagało to dużego wysiłku ze strony rządu, bowiem zdaniem prezesa TLP po wybuchu wojny przewozy na wschód wykonywało zaledwie kilkaset firm, głównie ze wschodniej części Polski. – *Można to było łatwo zrobić ratując sytuację firm nie posiadających dostatecznej zdolności finansowej, aby przetrwać czas potrzebny na znalezienie innych rynków pracy* – komentuje Maciej Wroński.

Dodatkowo, w trakcie prac nad projektem ustawy o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, TLP zaproponowało Ministerstwu Infrastruktury konkretne zapisy pozwalające udzielić wsparcie przewoźnikom wykonującym przewozy do Rosji, na Białoruś lub do Ukrainy. Politycy pominęli te propozycje i w ostateczne przyjętym w dniu 23 marca br. tekście tej ustawy nie znalazło się żadne z proponowanych przez TLP rozwiązań.

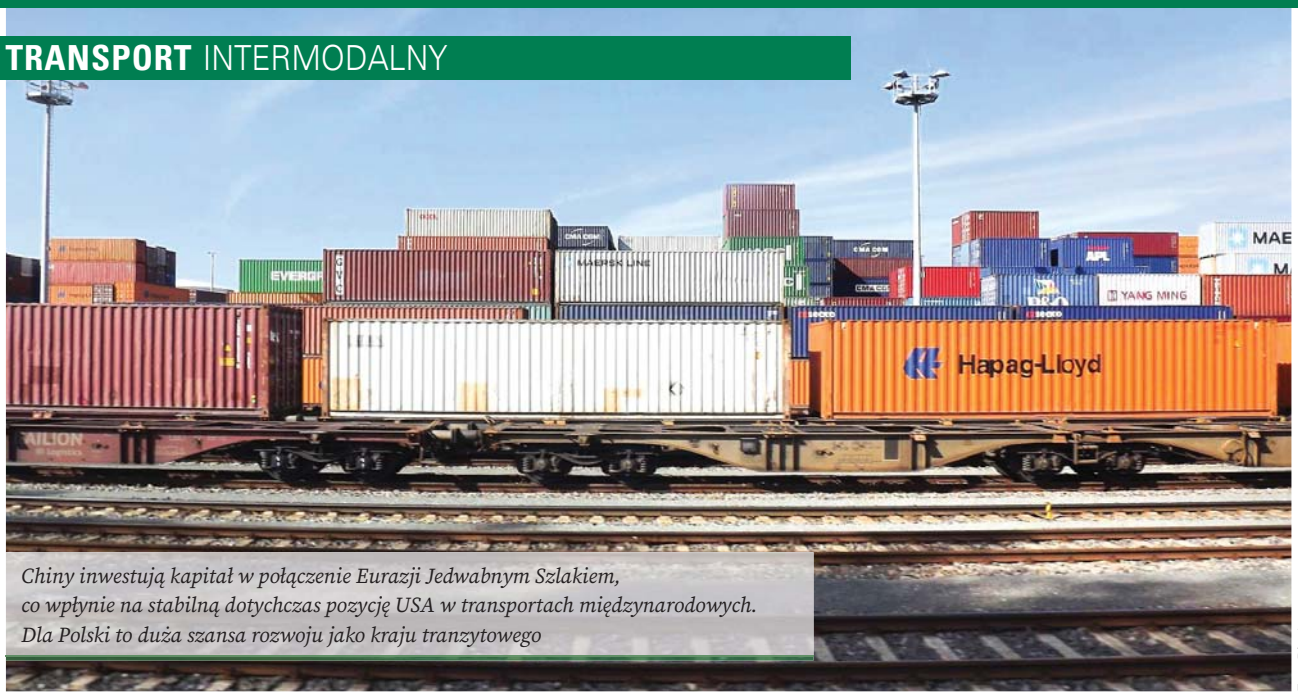
EH

Przewóz pomiędzy Unią a związkiem Białorusi i Rosji nie zostanie przejęty przez przewoźników z innych nieunijnych państw, gdyż nie posiadają oni dostatecznej liczby polskich zezwoleń umożliwiających ich przejazd przez terytorium Polski w drodze na wschód.



Białoruś umożliwiła wwóz, m.in. z Polski, wybranych owoców i warzyw, które dotychczas były objęte białoruskim embargiem obowiązującym od 1 stycznia 2022 r. Są to: jabłka, gruszki, kabaczki, bakłażany, papryka, sałaty zielone i mieszanki sałat, rukola, rzepa, szpinak

Fot. Pixabay



Chiny inwestują kapitał w połączenie Eurazji Jedwabnym Szlakiem, co wpłynie na stabilną dotychczas pozycję USA w transportach międzynarodowych. Dla Polski to duża szansa rozwoju jako kraju tranzytowego

Fot. Pixabay

CZAS NA ZMIANY GLOBALNEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Szereg wydarzeń, z którymi ostatnio boryka się świat ma odzwierciedlenie w globalnych łańcuchach dostaw transportu intermodalnego: „stają" porty, np. port Szanghaj, który obsługuje ¼ globalnych dostaw, transporty drogowe nie dowożą towarów do portów, wybucha wojna regionalna, która odcina drogi transportu oraz sankcjonuje gospodarki. Problemy globalnego łańcucha dostaw w transporcie, w tym intermodalnym, które obserwujemy w czasie krótko i długoterminowym, powodują że inflacja na świecie pnie się w górę i jest nie do opanowania. Chyba, że świat zacznie się zmieniać.

Pandemia i zero tolerancji dla COVID-19, wojna, zmiana przepisów – to wszystko spowodowało ogromne zmiany w światowych łańcuchach dostaw w transporcie. Liczyliśmy na to, że zawirowania uspokoją się samoistnie, gdy świat powróci do normalności po pandemii, ale niestety tak się nie stało i już się nie stanie. Czynniki ryzyka wpływające na bezpieczne funkcjonowanie łańcucha dostaw okazały się silniejsze od zabezpieczeń samego łańcucha. Funkcjonował on z naciskiem na wydajność, a bez określenia wielkości ryzyka jego przerwania, stopnia zaufania, wytrzymałości czy samego bezpieczeństwa. Teraz świat stoi przed zmianami, które również będą musiały nastąpić w łańcuchach dostaw, a w tym w transportach.

Eurazja a sprawa Polski

Chiny inwestują swój kapitał w połączenie Eurazji Jedwabnym Szlakiem, co bezpośrednio wpłynie na stabilną dotychczas pozycję USA w transportach międzynarodowych. My, jako kraj, cieszymy się z tych inwestycji, bo to duża szansa rozwoju dla Polski jako kraju tranzytowego. Moglibyśmy obsługiwać logistycznie wszystkie transporty kierowane z zachodu na wschód i na odwrót. Pytanie tylko, jaką cenę będzie musiał zapłacić świat za rozwój Jedwabnego Szlaku? Chiny chcą, aby wraz z tą inwestycją ich waluta stała się walutą światową i w niej wykonywane były transakcje międzynarodowe. To generalna zmiana sposobu funkcjonowania w świecie: z poszukiwania stopy zwrotu z inwestycji, na zarządzanie polityczne, które ma dominować nad pracą i kapitałem.

Obserwujemy dzisiaj na świecie górowanie kapitalizmu finansowego nad kapitalizmem produkcyjnym (przykład Chiny), co oznacza, że mamy mniej inżynierów i osób z technicznym wykształceniem, które zajmują się tworzeniem i budowaniem nowych technicznych inwestycji. Dlatego należy postawić na produkcję stali, żywności, samochodów i innych towarów daj-

> Łańcuch dostaw funkcjonował z naciskiem na wydajność, a bez określenia wielkości ryzyka jego przerwania, stopnia zaufania, wytrzymałości czy bezpieczeństwa. Teraz świat stoi przed zmianami, które będą też musiały nastąpić w łańcuchach dostaw.

cych wartość dodaną naszemu rodzimemu rynkowi.

Czas na deglobalizację łańcucha dostaw

Jeśli postawimy na taki właśnie rozwój gospodarki, oznaczać to będzie deglobalizację łańcuchów dostaw i przeorganizowanie produkcji oraz transportu na rodzime rynki, ze znacznym zmniejszeniem się ryzyka co do problemów w łańcuchu dostaw.



Zamknięcie portu w Szanghaju ze względu na zero tolerancji dla COVID-19 spowodowało ogromne zawirowania w dostawach towaru na całym świecie

Fot. Pixabay

Doktor Izabella Tymińska,

ekspert celny,
ekspert handlu zagranicznego



Zajmuje się doradztwem z zakresu przepisów prawa celnego, importu i eksportu towarów i usług, analizą finansowo-ekonomiczną kontraktów międzynarodowych. Specjalizuje się w sprawach z tzw. „górnej 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 czy 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/
www.ekspertcelny.pl

Jak się okazało, zamknięcie portu w Szanghaju ze względu na zero tolerancji dla COVID-19 spowodowało ogromne zawirowania w dostawach towaru na całym świecie. Wyłączenie nawet na krótki czas jednego z największych portów na kuli ziemskiej powoduje ciąg zdarzeń, które są ze sobą ściśle powiązane, jak naczynia połączone. Producent komponentów (swoich towarów) nie ma jak wysłać towaru wyprodukowanego dla swojego odbiorcy, a co za tym idzie, nie uruchamia transportu wewnątrz kraju, zwiększa stan magazynowy, nie może przenieść prawa własności i otrzymać zapłaty za towar. W porcie uwięzione zostają kontenery, które potrzebne są do obsługi globalnych dostaw towarów wraz z kontenerowcami, załogą i całą obsługą logistyczną portu. Po stronie odbiorcy nie ma możliwości podjęcia towaru, więc wstrzymywana jest produkcja, załoga nie ma pracy, są przymusowe urlopy i brak wynagrodzenia. Świat na taki stan rzeczy – przedstawiony pokrótce – nie może sobie pozwolić, nawet gdy wszyscy wrócimy do normalności, gdyż już na zawsze zostanie obawa, jaki inny czynnik może wpłynąć na szeroko rozumiane bezpieczeństwa łańcucha dostaw.

Jeśli chodzi o wojnę, to nakładając sankcje sami powodujemy zawirowania w łańcuchach dostaw i bardzo świadomie płacimy za to wysoką cenę. Stają pociągi, samochody, statki i samoloty i to jest koszt jaki ponosi świat za niewyobrażalne dla naszego pokolenia zachowania Rosji. Dodatkowo należy nadmienić, że firmy które wycofały się z handlu na rynku rosyjskim, podjęły tę decyzję z pełną świadomością, odpowiedzialnością i z lojalnością wobec Ukrainy. To przenosi się na łańcuch dostaw, który jako pierwszy przy problemach światowych dostaje rykoszetem.

Na świecie ceny rosną, w tym ceny frachtów, brakuje kontenerów, jest za dużo kapitału na rynku przez tarcze COVID-19, a to wszystko skutkuje galopującą inflacją, którą bardzo ciężko wszystkim krajom na świecie jest zatrzymać.

Świat musi się zmienić

Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom wydarzeń z ostatnich lat, musi stracić na znaczeniu transfer produkcji do krajów z tańszą siłą roboczą, a to oznacza, że musimy zacząć produkować bliżej konsumenta, zabezpieczając jego i swoje interesy wyższymi stanami magazynowymi. To spowoduje wzmocnienie łańcuchów dostaw, zmniejszy ryzyko i będą one bardziej godne zaufania. Przed nami czas inwestycji regionalnych i odłączanie się od globalnych łańcuchów dostaw, które hamują wzrost płac, zmniejszają popyt i prowadzą do deficytów handlowych. Czekają nas ciężkie czasy przemian, aby później żyło się nam lepiej, w nowym świecie z bardziej wytrzymałymi i bezpiecznymi łańcuchami dostaw. ■

dr Izabella Tymińska



Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom wydarzeń z ostatnich lat, musi stracić na znaczeniu transfer produkcji do krajów z tańszą siłą roboczą, co oznacza że musimy zacząć produkować bliżej konsumenta, zabezpieczając jego i swoje interesy wyższymi stanami magazynowymi

Fot. Pixabay



Jeśli kierowca, korzystający z odstępstwa, zrobił dwa odpoczynki trwające dokładnie 24 godziny, to maksymalny okres w którym może posiadać dzienne okresy prowadzenia pojazdu bez odpoczynku tygodniowego skraca się ze 144 godzin do 102 godzin

ODSTĘPSTWA WYNIKAJĄCE Z PAKIETU MOBILNOŚCI – POMOC CZY PRZEKLEŃSTWO?

Zajmując się tematyką odstępstw nie sposób nie wspomnieć o przepisach, których one dotyczą. Co zatem mamy na myśli mówiąc o odstępstwach wynikających z Pakietu Mobilności?

W artykule tym omówimy dwa przepisy, które zostały przyjęte dość entuzjastycznie przez polskich przewoźników. Na pierwszy ogień weźmy przepis mówiący o możliwości odbierania dwóch tygodniowych odpoczynków skróconych następujących po sobie.

Korzyści, ale czy na pewno?

Nowe zasady zostały wprowadzone do art. 8 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, który posiadał brzmienie:

– W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

a) dwa regularne, tygodniowe okresy odpoczynku;

b) lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

Warto zauważyć, że przepis ten wcale nie broni odbierać dwóch odpoczynków skróconych pod rząd, jeśli spełniona jest opisana powyżej zasada dwutygodniowa. Co zatem zostało zmienione? Rozporządzenie z dnia 15 lipca 2020 r. (UE) 2020/1054, wchodzące w skład Pakietu Mobilności wprowadziło do powyższego przepisu dodatkowe zapisy:

– W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Do celów niniejszego ustępu uznaje się, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.



Konrad Urban

Zastanówmy się kiedy ma zastosowanie ten przepis i jakie udogodnienie niesie ze sobą.

Po pierwsze, mowa jest o tym, że stosuje się go w „drodze odstępstwa od akapitu pierwszego", czyli wtedy, kiedy w okresie dwóch tygodni następujących po sobie nie ma przynajmniej jednego tygodniowego odpoczynku regularnego i jednego skróconego. Po drugie, odstępstwo to dotyczy tylko i wyłącznie międzynarodowych przewozów drogowych, w których oba skrócone odpoczynki zostały odebrane poza państwem siedziby.

Jaką korzyść możemy odnieść ze stosowania tego przepisu? Unikniemy wysokich kar za skrócenie odpoczynku tygodniowego, mogąc zastosować zasadę czterotygodniową, a nie dwutygodniową.

Niby fajnie, ale czy na pewno? Byłoby naprawdę dobrze, gdyby na tym wprowadzone zmiany się zakończyły. Dodano jednak do rozporządzenia (WE) nr 561/2006, art. 8 nowy ustęp 6b, który brzmi:

– Każde skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu. W przypadku gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 akapit trzeci, następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.

Co to oznacza w praktyce?

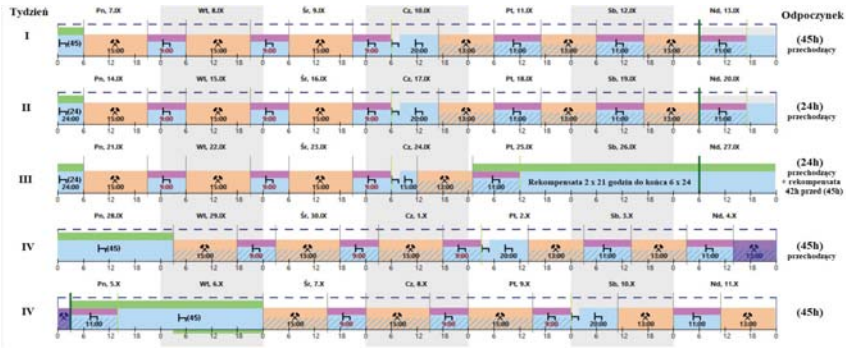
Korzystając z przedmiotowego odstępstwa tracimy możliwość odbierania rekompensaty za skrócone odpoczynki tygodniowe w terminie pełnych trzech tygodni. Rekompensata musi zostać odebrana łącznie za oba skrócenia z kolejnym odpoczynkiem. Mało tego… przepis mówi o tym, że rekompensata musi poprzedzać odpoczynek, z którym jest odbierana. Nie trzeba było długo czekać, aby pojawiła się wytyczna ITD mówiąca o tym, że rekompensata nie jest uznana za odpoczynek, więc konieczne jest uwzględnienie jej w 6-ciu okresach 24-godzinnych pomiędzy odpoczynkami tygodniowymi. Jeśli kierowca korzystający z tego odstępstwa zrobił dwa odpoczynki trwające dokładnie 24 godziny, to maksymalny okres w którym możemy posiadać dzienne okresy prowadzenia pojazdu bez odpoczynku tygodniowego skraca się z 144 godzin do 102 godzin (6 okresów 24-godzinnych pomniejszonych o 2 rekompensaty 21-godzinne). No właśnie…

czy na pewno? Niestety jest jeszcze gorzej. Jeśli rekompensata nie jest odpoczynkiem, a w każdym okresie 24-godzinnym musimy odebrać odpoczynek dzienny, to przedmiotowy okres 144-godzinny skraca nam się o dodatkowe 11 lub 9 godzin, w zależności od tego czy kierowca ma jeszcze do dyspozycji dzienny odpoczynek skrócony.

To jeszcze nie jest koniec obwarowań związanych ze stosowaniem omawianego odstępstwa. W rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, art. 8, ust. 8 możemy znaleźć nowy zapis:

– *W przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6, przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin, wykorzystywanego jako rekompensata.*

Przepis ten mówi, iż rekompensaty za dwa skrócone odpoczynki tygodniowe odebrane w innym państwie, powinny być odebrane z tygodniowym odpoczynkiem regularnym trwającym nie mniej niż 45 godzin i to w siedzibie. Odnosząc się do wyżej opisanego przykładu, oznacza to, iż kierowca będzie musiał stać przez 98 lub 96 godzin, w zależności od tego czy może



skorzystać ze skróconego odpoczynku dziennego czy nie (odpoczynek tygodniowy 45 godzin + 2 rekompensaty 21-godzinne + odpoczynek dzienny 11 lub 9 godzin). Wisienką na torcie jest to, że po odebraniu tak długiego postoju, w kolejnym tygodniu kierowca również musi odebrać tygodniowy odpoczynek regularny, ponieważ zasada czterotygodniowa mówi o konieczności odebrania dwóch takich odpoczynków, których nie można odbierać w pojeździe.

Czy zatem jest to pomoc, czy może ostry haczyk umiejscowiony na wędce zwanej „taryfikatorem kar", które mogą być nakładane na przedsiębiorcę?

Trudno jest rozsądzić. Niektórzy przedsiębiorcy korzystają z tego odstępstwa bez naruszenia przepisów z tym związanych. Zasady te należy jednak określić jako trudne i wymagające dokładnej analizy dostępnego czasu kierowcy przed ich wykorzystaniem.

W celu umożliwienia powrotu do bazy

Na koniec powiemy jeszcze o nieco prostszym odstępstwie, na które decyduje się znacznie większa ilość kierowców, mimo iż również czasami zapomina się o obwarowaniach. Mowa jest o możliwości wydłużenia czasu pracy o jedną lub dwie godziny w celu umożliwienia powrotu do bazy. Przepis ten został wprowadzony do art. 12 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i brzmi:

> Rekompensaty za dwa skrócone odpoczynki tygodniowe odebrane w innym państwie, powinny być odebrane z tygodniowym odpoczynkiem regularnym trwającym nie mniej niż 45 godzin i to w siedzibie.

– *Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.*

Od razu odpowiedzmy sobie na pytanie, czy można korzystać z tego odstępstwa regularnie? Wyrażenia „w wyjątkowych okolicznościach" i „gdy nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego" jasno wskazują, że nie. Nie powinno to więc posiadać charakteru regularnego i nie należy uwzględniać tego odstępstwa w planowaniu trasy. Kolejną rzeczą, na którą zwrócę uwagę jest fakt, że dotyczy to powrotu do bazy lub miejsca zamieszkania w celu odebrania odpoczynku tygodniowego (nie mniej niż 24 godziny). I ostatnia kwestia… Od jakich przepisów możemy odstąpić? Wyłącznie od tych, które opisane są w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006, art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, czyli mówiących o dopuszczalnym dziennym i tygodniowym czasie prowadzenia pojazdu oraz dziennych odpoczynkach. Nie ma więc mowy o tym odstępstwie, jeśli przekroczymy np. 6 okresów 24-godzinnych pomiędzy odpoczynkami tygodniowymi lub dopuszczalny dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu. Warto o tym pamiętać, ponieważ opis na wydruku poświadczający dojazd do bazy może nie zostać uznany przez organ kontrolujący.

W dalszej części art. 12 rozporządzenia (WE) 561/2006, możemy przeczytać:

– *Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.*

Cytowany przepis różni się od wcześniejszego dwiema rzeczami. Po pierwsze, kierowca chcąc wydłużyć czas pracy więcej niż o godzinę i do maksymalnie 2 godzin, musi po dopuszczalnym bez odstępstwa czasie odebrać dodatkową 30-minutową przerwę. Po drugie, dopuszczalne jest to wyłącznie w ramach powrotu do bazy lub miejsca zamieszkania w celu odebrania tygodniowego odpoczynku regularnego (minimum 45 godzin).

Podsumowując treść niniejszego artykułu, odpowiedzmy sobie na pytanie, czy odstępstwa wynikające z Pakietu Mobilności są pomocne dla kierowców i przedsiębiorców? Z pewnością znajdą się przypadki, w których ich wykorzystanie będzie korzystne i pozwoli 1) uniknąć kar finansowych i 2) dojechać do miejsca docelowego bez konieczności odbierania dodatkowego odpoczynku. Z drugiej strony, w większości przypadków lepszym rozwiązaniem jest tzw. „jazda po staremu", czyli bez stosowania omawianych odstępstw. Jedno jest pewne – jeśli chcemy z nich skorzystać, musimy dokładnie wczytywać się w przepisy, które mówią nie tylko o możliwościach, ale i warunkach koniecznych do spełnienia.

Konrad Urban,
prezes zarządu
Kancelarii
Transportowej
TRANSCARE
www.kancelariatranscare.pl



Po uzyskaniu wpisu nowoutworzonej spółki transportowej w rejestrze handlowym należy zadbać o licencję transportową

Fot. Pixabay

NIEMIECKA SPÓŁKA KORZYSTNĄ ALTERNATYWĄ DLA POLSKICH FIRM TRANSPORTOWYCH

Początek roku 2022 przyniósł niekorzystne zmiany dla polskich przewoźników. Głównie nowe przepisy wprowadzone tzw. pakietem mobilności, zgodnie z którymi po zakończeniu dozwolonych przepisami przewozów kabotażowych należy wykonać obligatoryjną przerwę (Cooling-off-Phase), są dla polskich przewoźników problematyczne.

Obowiązujące obostrzenia utrudniają optymalne wykorzystanie posiadanej przez przewoźników floty samochodowej i często wiążą się z koniecznością wykonywania pustych przebiegów. Obniża to opłacalność przewozów kabotażowych, które wcześniej były bardzo popularne wśród polskich przewoźników. Ograniczenia zawarte w unijnym pakiecie mobilności, a dodatkowo zmiany wynikające z obowiązującego od 1 stycznia br. pakietu reform Polski Ład, powodują że polskie firmy transportowe szukają sposobów na dopasowanie swojego modelu biznesowego do obecnych realiów. Rejestracja spółki w Niemczech otwiera firmom transportowym nieograniczony dostęp do tutejszego rynku, który pod względem wartości jest porównywalny do całego rynku przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej.

Czy warto przenieść działalność do Niemiec?

Kancelaria Grau Rechtsanwälte PartGmbB otrzymuje coraz więcej zapytań od polskich przedsiębiorców z branży transportowej, którzy zastanawiają się nad przeniesieniem swojej działalności do Niemiec, względnie nad utworzeniem w Niemczech spółki-córki. Przewozy wykonywane przez niemieckie przedsiębiorstwa na terenie Niemiec nie są traktowane jak przewozy kabotażowe i w związku z tym nie są objęte ograniczeniami. Z pewnością warto zastanowić się nad takim rozwiązaniem. Prowadzenie przedsiębiorstwa transportowego w Niemczech w wielu aspektach różni się od wykonywania takiej działalności w Polsce. Aby uniknąć przykrych niespodzianek należy dokonać szczegółowej analizy przedsięwzięcia pod kątem obowiązujących w Niemczech przepisów, w tym podatkowych. Najlepiej skorzystać z porady doświadczonego adwokata i doradcy podatkowego.

Niemiecka spółka transportowa

Pierwszą kwestią, którą musi rozważyć przedsiębiorca planujący rozpoczęcie działalności na rynku niemieckim jest dobór odpowiedniej formy prawnej. Częstym wyborem jest spółka GmbH, która w wielu aspektach przypomina polską spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Prowadzenie działalności w tej formie jest popularne głównie dlatego, że co do zasady, pozwala ona chronić osobisty majątek wspólników oraz osób zarządzających spółką.

Jak wygląda proces zakładania niemieckiej spółki transportowej

Spółka GmbH powstaje w wyniku zawarcia umowy spółki (aktu założycielskiego), która wymaga formy aktu notarialnego. W umowie spółki wspólnicy ustalają najważniejsze zasady jej funkcjonowania. Podstawowe kwestie, które muszą być zawarte w każdej umowie spółki to:

- firma, czyli nazwa, pod którą spółka występuje w obrocie. Firma musi różnić się od firm innych spółek transportowych wykonujących działalność na tym samym obszarze;
- przedmiot działalności spółki, czyli opis tego, czym spółka będzie się zajmowała. W Niemczech nie istnieje oficjalna klasyfikacja działalności i przedmiot działalności może być formułowany bardziej dowolnie niż w Polsce. Należy jednak zwrócić uwagę, aby był on wyrażony w sposób precyzyjny i odpowiadający rzeczywistej działalności, którą spółka będzie wykonywała;
- siedziba (miejscowość). Oprócz siedziby spółka powinna posiadać również adres. W przypadku spółek transportowych nie może to być tzw. wirtualne biuro;
- wysokość kapitału zakładowego. W Niemczech minimalny kapitał zakładowy wynosi 25.000,00 EUR (do zarejestrowania spółki wymagana jest wpłata 50 % tej kwoty);
- wspólnicy i ich udziały w kapitale zakładowym;
- zasady dotyczące zarządzania spółką.

Oczywiście umowa spółki może, a niekiedy nawet powinna być bardziej rozbudowana i regulować takie kwestie jak np. wyjście wspólnika ze spółki, dziedziczenie

udziałów. Nie ma jednego, uniwersalnego wzoru umowy spółki, który będzie odpowiedni w każdej sytuacji. Im bardziej rozbudowana struktura udziałowców spółki, tym bardziej rozbudowana powinna być umowa. Często już na etapie tworzenia spółki można przewidzieć jakie trudności mogą pojawić się w późniejszym okresie jej działalności, a odpowiednie zredagowanie umowy spółki pozwoli na uniknięcie stresu w przyszłości.

Po ustaleniu ostatecznej treści umowy spółki wspólnicy muszą udać się do notariusza i podpisać umowę spółki. Podczas terminu notarialnego powinni być obecni również członkowie zarządu, którzy podpisują zgłoszenie spółki do rejestru handlowego. Kolejnym krokiem jest założenie konta bankowego i wpłacenie kapitału zakładowego. Dopiero po otrzymaniu odpowiedniego potwierdzenia notariusz przekaże wszystkie dokumenty do sądu rejestrowego. Czas potrzebny na założenie spółki liczony od terminu notarialnego do uzyskania wpisu w rejestrze handlowym, to ok. 2-3 tygodnie.

Przed rozpoczęciem działalności należy dokonać szeregu zgłoszeń w odpowiednich urzędach (Urząd ds. Działalności Gospodarczej, Urząd Skarbowy, Urząd ds. Ubezpieczeń Społecznych itp.). Od niedawna konieczne jest również zgłoszenie do Rejestru Beneficjentów Rzeczywistych.

Uzyskanie licencji wewnątrzwspólnotowej

Po uzyskaniu wpisu nowoutworzonej spółki transportowej w rejestrze handlowym należy zadbać o licencję transportową. Wykonywanie działalności transportowej wiąże się bowiem z koniecznością posiadania odpowiedniej krajowej licencji transportowej, a jeżeli przewozy mają być wykonywane również w innych krajach europejskiego obszaru gospodarczego, to konieczne jest posiadanie licencji wspólnotowej. Aby uzyskać taką licencję, należy spełnić szereg warunków, w tym:

- zapewnienie odpowiedniej wiarygodności: wspólnicy spółki, członkowie jej zarządu, jak również osoba zarządzająca transportem powinny posiadać nieskazitelną reputację;
- zapewnienie płynności finansowej: konieczne jest posiadanie kapitału własnego oraz rezerw. Wysokość niezbędnego kapitału jest uzależniona od ilości samochodów, dla pierwszego pojazdu potrzebna jest kwota 9.000,00 EUR, a na każdy kolejny pojazd po 5.000,00 EUR. Dotyczy to również sytuacji, w której przedsiębiorstwo korzysta z najmu samochodów;
- posiadanie odpowiednich kompetencji zawodowych, tzn. odpowiedniego wykształcenia i doświadczenia;
- posiadanie odpowiedniego ubezpieczenia obejmującego odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku wykonywania transportów.

Spełnienie powyższych wymogów musi zostać potwierdzone odpowiednimi dokumentami, takimi jak zaświadczenie o niekaralności, odpowiednio potwierdzone dokumenty finansowe, zaświadczenia urzędowe, świadectwa ukończenia szkoły, zatrudnienia itp. Wypełnienie wniosku i skompletowanie niezbędnych dokumentacji może okazać się sporym wyzwaniem dla polskiego przedsiębiorcy.

GRAU RECHTANWÄLTE PartGmbB

grau®

Grau Rechtanwälte PartGmbB jest niemiecką kancelarią, posiadającą wieloletnie doświadczenie w obsłudze i reperezentowaniu polskich podmiotów w Niemczech. Kancelaria specjalizuje się w prawie handlowym i transportowym, zapewniając obsługę prawną także w języku polskim: **www.graulaw.eu**

Korzystna alternatywa

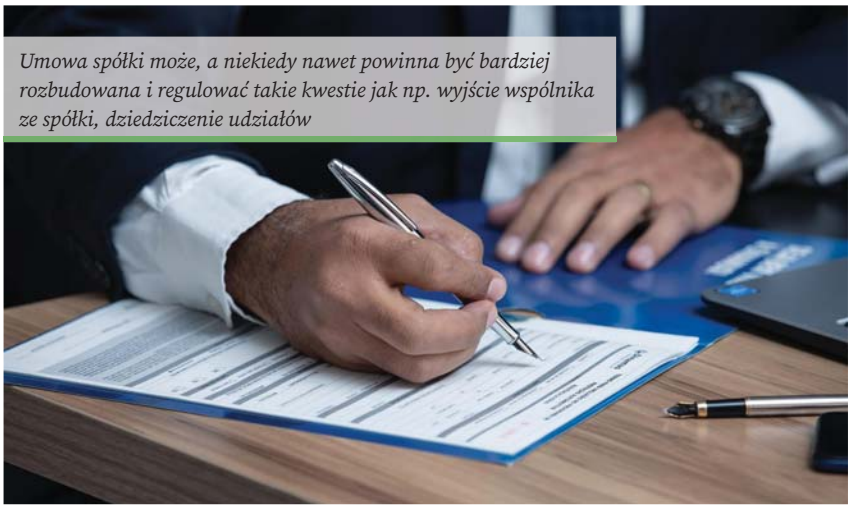
Niemiecka spółka transportowa może stanowić korzystną alternatywę dla prowadzonej w Polsce działalności i sposób na uniknięcie ograniczeń związanych z wykonywaniem przewozów kabotażowych na terenie Niemiec. Przed podjęciem decyzji o przeniesieniu firmy do Niemiec należy rozważyć wiele istotnych kwestii związanych z organizacją przedsiębiorstwa, jak również w niemieckimi wymogami w prawnymi.

Kancelaria GRAU Rechtanwälte PartGmbB z Hamburga od wielu lat wspiera polskie przedsiębiorstwa rozpoczynające działalność na rynku niemieckim i posiada bogate doświadczenie w zakresie zakładania spółek transportowych na terenie Niemiec oraz w uzyskiwaniu wymaganych zezwoleń, zgodnie u ustawą o towarowym transporcie drogowym.

Zapraszamy do kontaktu z naszą kancelarią www.graulaw.eu

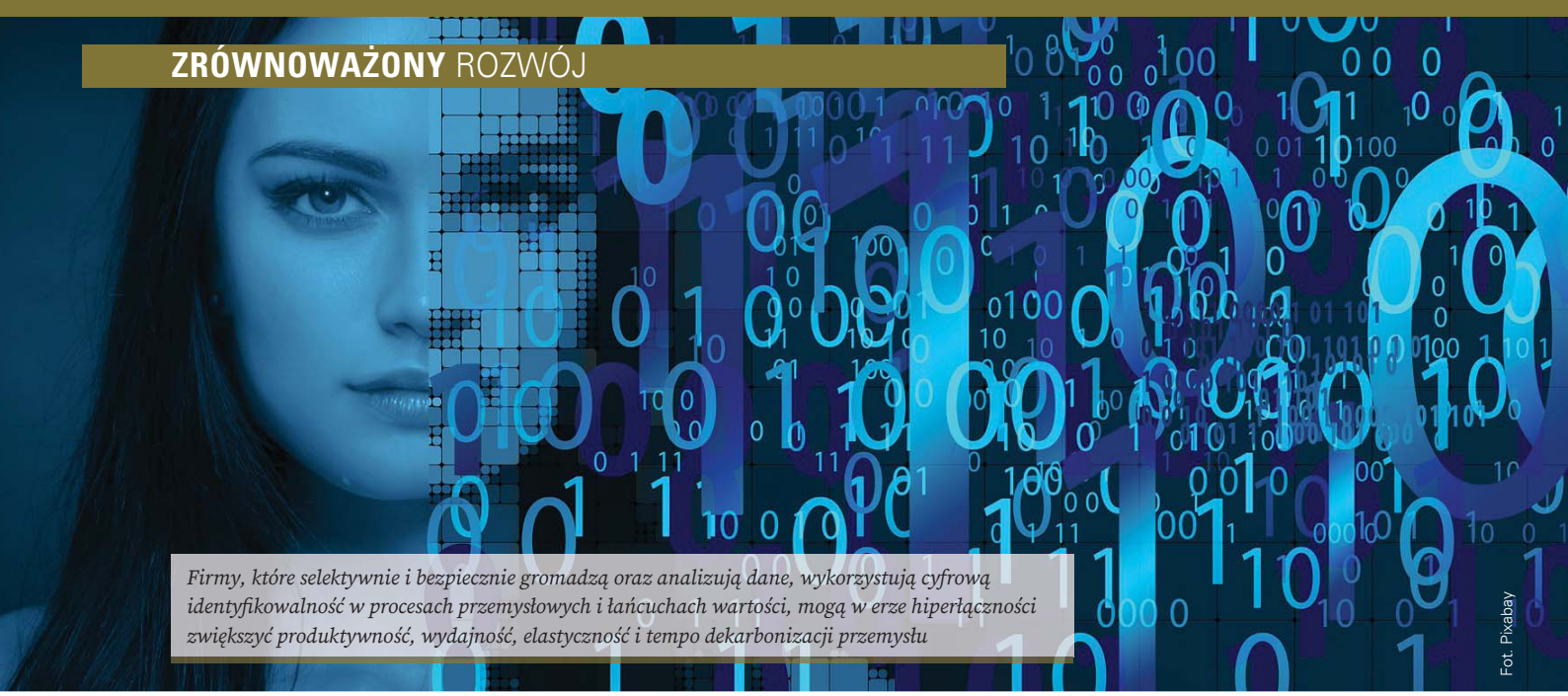
Monika Galiszewska,
radca prawny z kancelarii
Grau Rechtsanwälte PartGmbB
w Hamburgu

Przewozy wykonywane przez niemieckie przedsiębiorstwa na terenie Niemiec nie są traktowane jak przewozy kabotażowe i w związku z tym nie są objęte ograniczeniami. Warto więc zastanowić się nad takim rozwiązaniem.



Umowa spółki może, a niekiedy nawet powinna być bardziej rozbudowana i regulować takie kwestie jak np. wyjście wspólnika ze spółki, dziedziczenie udziałów

Fot. Pixabay



Firmy, które selektywnie i bezpiecznie gromadzą oraz analizują dane, wykorzystują cyfrową identyfikowalność w procesach przemysłowych i łańcuchach wartości, mogą w erze hiperłączności zwiększyć produktywność, wydajność, elastyczność i tempo dekarbonizacji przemysłu

Fot. Pixabay

CYFRYZACJA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU W ŁAŃCUCHACH DOSTAW

Wyzwania związane z zakłóceniami łańcuchów dostaw wciąż pozostają w centrum uwagi. Firmy sektora produkcji obserwują 74-proc. wzrost niezadowolenia klientów z powodu nieprzewidywalności dostaw. Jednocześnie 73% wszystkich dostaw ma opóźnienia*). Innym z wyzwań jest zrównoważony rozwój i realizacja związanych z nim celów przez przedsiębiorstwa, w tym tych dotyczących redukcji negatywnego wpływu na środowisko.

Coraz więcej dowodów wskazuje, że obecna polityka dotycząca zmian klimatu nie wystarczy, aby zapobiec kryzysowi. Dlatego też działania takie jak m.in. włączenie cyfrowego śledzenia dóbr do łańcuchów dostaw i monitorowanie łańcucha chłodniczego to kluczowe kroki w kierunku zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w przemyśle.

– *Bardziej efektywne gospodarowanie zasobami może pomóc w ograniczeniu bezpośrednich emisji gazów cieplarnianych, jednak dekarbonizacja pośrednich emisji z przemysłu nadal pozostaje poważnym wyzwaniem. W przemyśle spożywczym, w którym wykorzystuje się urządzenia lub sprzęt zasilany energią elektryczną, pośrednie emisje mogą wynikać z transportu surowców i dystrybucji produktów końcowych. W monitorowaniu tych procesów może pomóc identyfikowalność, zapewniając że wszelkie nieefektywności w procesach są weryfikowane i korygowane w całym łańcuchu dostaw. Pozwala to na szybsze ograniczenie emisji dwutlenku węgla* – mówi Ireneusz Martyniuk, wiceprezes Pionu Przemysłu na klaster Europy Środkowo-Wschodniej w Schneider Electric.

> Działania takie jak włączenie cyfrowego śledzenia dóbr do łańcuchów dostaw i monitorowanie łańcucha chłodniczego to kluczowe kroki w kierunku zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w przemyśle.

Jakie są najważniejsze czynniki wpływające na poprawę zrównoważonego rozwoju łańcucha dostaw w sektorze produkcji?

Cyfrowe śledzenie w łańcuchu dostaw

Firmy produkcyjne we wszystkich sektorach, w tym w przemyśle spożywczym, stoją w obliczu realizacji celów klimatycznych, ale wciąż brakuje znormalizowanego procesu monitorowania postępów na tym polu. Pomiar emisji z produktów w całym cyklu ich życia będzie najbardziej znaczącym sposobem zobrazowania, jak produkcja, procesy wytwórcze i metody dystrybucji wpływają na ogólną emisję dwutlenku węgla. Informacje na temat emisji dwutlenku węgla muszą być zatem szczegółowe i łatwo dostępne, aby ułatwić ich śledzenie.

W miarę wprowadzania wytycznych mających na celu zapewnienie etycznej i zrównoważonej odpowiedzialności

*) Źródło: Sikich, Microsoft: Industry Research: Supply Chain Resiliency

firm za realizację celów klimatycznych, ten rodzaj śledzenia cyklu życia będzie miał zasadnicze znaczenie dla monitorowania ich wpływu na środowisko.

Dzięki cyfrowemu wzmocnieniu zaufania w procesach produkcji, rozwiązania w zakresie identyfikowalności typu *end-to-end* (w całym łańcuchu wartości) mogą zwiększyć odporność przemysłu. Mogą one pomóc w identyfikacji wstępnych przyczyn błędów produkcyjnych oraz opracowaniu metod bezpiecznego pozyskiwania, produkcji i wysyłki produktów wysokiej jakości.

Identyfikowalność w całym łańcuchu wartości zapewnia również nowe możliwości konkurowania. Analiza porównawcza danych dotyczących śladu węglowego w różnych branżach umożliwi szybszą redukcję emisji i lepszą kontrolę długoterminowych kosztów produkcji i materiałów.

Dostęp do danych w zależności od konkretnych potrzeb pozwala decydentom dzielić się wiedzą, współpracować w sposób przejrzysty i budować zaufanie konsumentów. Dla przykładu, wycofanie produktu z rynku, problemy z jakością, podróbkami lub zgodnością z normami uruchomią dostęp do odpowiednich informacji i zapewnią, że działania będą bezpieczne, zrównoważone i przejrzyste pod względem wpływu na środowisko. Ułatwienie dostępu do tych informacji ma zasadnicze znaczenie dla zgodności z zasadami ESG, a także pomoże markom, które budują lojalność klientów w oparciu o wizerunek marki zrównoważonej.

Firmy, które selektywnie i bezpiecznie gromadzą oraz analizują dane, a także w pełni wykorzystują cyfrową identyfikowalność w procesach przemysłowych i łańcuchach wartości, mogą w erze hiperłączności i dużej ilości danych wiele zyskać. Będą w stanie nie tylko zwiększyć produktywność, wydajność i elastyczność, ale także tempo dekarbonizacji przemysłu.



Fot. Dachser

Wdrażanie podejścia opartego na wielu lokalizacjach i zrównoważonym śladzie, uzupełnione ścisłą koordynacją na poziomie globalnym, to dla branży doskonały sposób na dalsze budowanie lokalnej odporności dzięki krótszym łańcuchom dostaw

– *Taki poziom szczegółowości danych w całym łańcuchu dostaw zintegrowany dodatkowo z maszynami pomoże wyeliminować przestoje, umożliwiając zespołom ciągłe monitorowanie w celu poprawy wydajności, wykrywanie problemów i tworzenie diagnoz przed wystąpieniem przestojów. Umożliwia to konserwację predykcyjną i zapobiegawczą, co ostatecznie zwiększa wydajność i prowadzi do zrównoważonego rozwoju* – dodaje Ireneusz Martyniuk ze Schneider Electric.

SCHNEIDER ELECTRIC

- Firma o zasięgu globalnym, która działa i angażuje się lokalnie. Promuje otwarte standardy i rozbudowane ekosystemy partnerskie z klientami, którzy kierują się wartościami: szczytny cel, otwartość, zaangażowanie.
- Jej celem jest wsparcie klientów w wykorzystaniu dostępnej energii i zasobów, łącząc zrównoważony rozwój z innowacyjnymi rozwiązaniami (Life Is On). Z kolei misją jest bycie cyfrowym partnerem ekologicznego i wydajnego rozwoju.
- Przeprowadza transformację cyfrową, integrując wiodące na świecie technologie procesowe i energetyczne, automatykę, systemy sterowania w czasie rzeczywistym, oprogramowanie i usługi cyfrowe dla różnych segmentów rynku.

www.se.com/pl

Monitorowanie chłodniczego łańcucha dostaw

Chłodniczy łańcuch dostaw ma szczególnie wysoki wpływ na środowisko. W związku z dodatkową presją na dostawy towarów łatwo psujących się i coraz większą liczbą problemów związanych z rygorystycznymi normami bezpieczeństwa i zwiększonymi środkami kontroli jakości wymaganymi w przypadku żywności i biofarmaceutyków, firmy z branży łańcucha chłodniczego muszą bardziej dbać o swoje łańcuchy dostaw.



Fot. OSL

Chłodniczy łańcuch dostaw ma szczególnie wysoki wpływ na środowisko

Odpowiednie monitorowanie ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia jak największej efektywności przewozów w łańcuchu chłodniczym, co pozwala nie tylko ograniczyć emisję dwutlenku węgla związaną z samym przewozem, ale także zmniejszyć ryzyko zagubienia, uszkodzenia lub kradzieży towarów. Większa przejrzystość przynosi wiele korzyści. Należą do nich m.in. automatyczne generowanie danych oraz szybsze gromadzenie, przetwarzanie i zarządzanie informacjami. Monitorowanie pomaga również skrócić czas oczekiwania w portach, gdzie do utrzymania niezbędnych temperatur składowania i systemów kontroli potrzeba więcej energii.



Fot. OSL

Monitorowanie pomaga również skrócić czas oczekiwania w portach, gdzie do utrzymania niezbędnych temperatur składowania i systemów kontroli potrzeba więcej energii

Produkty regenerowane zastosowane do monitorowania łańcucha chłodniczego mogą spowodować radykalne zmniejszenie zużycia energii i materiałów. Programy zrównoważonego rozwoju jak Green Premium, które sprawiają, że produkcja jest zrównoważona już na etapie projektowania, mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla aż o 98%. Pomagają one również zapewnić przejrzystość informacji na temat wpływu na środowisko i atrybutów gospodarki obiegu zamkniętego, m.in. poprzez etykiety i certyfikaty produktów innych firm.

Regionalizacja

W ostatnich 20 latach nastąpiły zmiany w zakresie śladu łańcucha dostaw. Jeszcze na początku XXI wieku był on silnie związany z rynkami dojrzałymi. Aby dostosować się do potrzeb klientów i zoptymalizować koszty, łańcuch dostaw został przekształcony w łańcuch uprzemysłowiony z międzynarodowymi liniami produkcyjnymi. Obecnie ryzyko związane z długimi łańcuchami dostaw, a także rosnące napięcia handlowe i geopolityka sprawiają, że wiele organizacji musi ponownie dokonać oceny sytuacji. Globalizacja prawdopodobnie nie zniknie, ale w przyszłości można się spodziewać większej regionalizacji.

Wdrażanie podejścia opartego na wielu lokalizacjach i zrównoważonym śladzie, uzupełnione ścisłą koordynacją na poziomie globalnym, to dla branży doskonały sposób na dalsze budowanie lokalnej odporności dzięki krótszym łańcuchom dostaw. Ludzie lokalnie mogą lepiej zrozumieć sytuację, szybciej się do niej dostosować, odwrócić logistykę i naprawiać na miejscu. Nie jest to odejście od globalizacji, a jedynie jej nowa forma – globalne podmioty połączone w krótsze łańcuchy.

Cyfryzacja napędza zrównoważony rozwój. Ma kluczowe znaczenie dla efektywności, cyrkularności i dekarbonizacji energii. Zrównoważony rozwój jest z kolei siłą napędową regionalizacji. Ograniczenie transportu masowego znacznie zmniejsza wpływ na klimat. Regionalizacja umożliwia tworzenie zindywidualizowanych rozwiązań w zakresie łańcucha dostaw za pośrednictwem centrów elastycznych, co zapewnia jeszcze większą wartość dla klientów. A w miarę rozwoju cyfryzacji w łańcuchach dostaw regionalizacja będzie coraz łatwiejsza.

Cyfryzacja napędza zrównoważony rozwój. Ma kluczowe znaczenie dla efektywności, cyrkularności i dekarbonizacji energii. Zrównoważony rozwój jest z kolei siłą napędową regionalizacji.

– Nie jest możliwe prowadzenie działalności wyłącznie na poziomie lokalnym. Jedno zakłócenie może spowodować upadek całego łańcucha wartości. Chcąc temu zaradzić, organizacje muszą dokonywać regionalizacji. Stosować pewną formę redundancji (przyp. red. nadmiarowość w stosunku do tego, co konieczne) oraz wzmacniać pozycję szczebla regionalnego, ściśle koordynując działania lokalnych placówek. Oczywiście taka reorganizacja będzie mieć wpływ na koszty. Przyniesie jednak korzyści w postaci zwiększonych nakładów inwestycyjnych na redundancję i relokację, a także obniżenia kosztów dzięki zmniejszeniu zapasów i kapitału obrotowego w wyniku skrócenia łańcuchów dostaw oraz większej stabilności – przekonuje Ireneusz Martyniuk.

Osiągnięcie zrównoważonych działań jest jednym z najważniejszych wyzwań przed jakimi kiedykolwiek stanął świat przemysłu. Podjęcie tych kroków ma kluczowe znaczenie dla łagodzenia zmian klimatycznych i innych problemów związanych ze zrównoważonym rozwojem. Mimo że rozwój przemysłu i automatyki przemysłowej postępuje, rynek nadal musi realizować obietnicę czwartej rewolucji przemysłowej i podejmować śmiałe działania. Może to realizować lepiej właśnie dzięki narzędziom cyfrowym.

Schneider Electric

Programy zrównoważonego rozwoju jak Green Premium, które sprawiają, że produkcja jest zrównoważona już na etapie projektowania, mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla aż o 98%.



W uzyskaniu energooszczędności na poziomie 50% w zakresie zużywanej energii i 60% zmniejszenia poboru mocy pomagają m.in. instalacje fotowoltaiczne

HOLISTYCZNE PODEJŚCIE SPRZYMIERZEŃCEM ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Mariaż technologii i budownictwa w ramach czwartej rewolucji przemysłowej jest kluczowy dla ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianie klimatu. Innowacje z obszaru Przemysłu 4.0. i Internetu Rzeczy (IoT) pozwalają Panattoni na redukcję emisji CO_2 dla obiektów przemysłowo-magazynowych nawet o 50% w przypadku śladu węglowego operacyjnego i do 51% wbudowanego.



Emilia Dębowska

Stawiamy na zwiększenie efektywności energetycznej budynków m.in. poprzez minimalizację strat ciepła, w czym pomagają właśnie najnowsze technologie.

Nim zacznie się budowa

Już na etapie projektowania inwestycji dokonujemy wielu analiz, przeprowadzamy modelowanie energetyczne budynków, wykorzystujemy technologię BIM czyli modelowania informacji o budynku. Dzięki niemu możemy stworzyć konkretny obiekt w wirtualnym świecie, poczynając od koncepcji, na oddaniu do użytku kończąc. Wirtualna inwestycja ma parametry rzeczywistego obiektu i można poddać analizie koszt, ilość materiałów, czas realizacji, wychwycić błędy w projekcie, czy zaplanować budowę. Analiza efektywności realizacji dostaw prefabrykatów, którą coraz częściej stosujemy na budowach, opiera się na digitalizacji procesów logistycznych. Takie aplikacje umożliwiają organizację dostaw *just in time* i ich efektywne harmonogramowanie, a tym samym ograniczanie emisji CO_2.

W procesie użytkowania obiektu

W dążeniu do pełnej digitalizacji pracy magazynu stosujemy inteligentne systemy zarządzania budynkiem, kompleksowe systemy olicznikowania, czy monitorowania energii z ich zdalnym odczytem, co daje możliwość stałej kontroli i ewentualnego wychwytywania usterek, czyniąc obiekty zasobooszczędnymi. Nie bez znaczenia są rozwiązania z zakresu energooszczędnego i inteligentnego oświetlenia wzbogacone o systemy dynamicznego sterowania, zapewniające detekcję ruchu oraz automatyczną regulację oświetlenia względem światła dziennego.

Już na etapie projektowania inwestycji w Panattoni dokonuje się wielu analiz, przeprowadza modelowanie energetyczne budynków, wykorzystuje technologię BIM czyli modelowania informacji o budynku.

W uzyskaniu energooszczędności na poziomie 50% w zakresie zużywanej energii i 60% zmniejszenia poboru mocy pomagają nam kolektory słoneczne na dachach do podgrzewania wody i wreszcie instalacje fotowoltaiczne czy pompy ciepła. Stosujemy również odzysk ciepła z urządzeń technologicznych i rekuperację w centralach wentylacyjnych. Ponadto redukujemy zużycie wody pitnej na poziomie 6 tys. litrów dziennie dla obiektu o powierzchni 20 tys. m^2.

Ochrona środowiska i przeciwdziałanie zmianie klimatu wymagają holistycznego podejścia – zastosowanie innowacyjnych technologii to jedno, ale równie istotna jest modyfikacja w dotychczasowych modelach pracy oraz wdrożenie realnych działań.

Emilia Dębowska,
dyrektor ds. zrównoważonego rozwoju w Panattoni



Fot. Panattoni

Certyfikaty jakości na określonym poziomie odzwierciedlają rosnącą potrzebę wprowadzania zielonych technologii w magazynach. Bez takich atrybutów procedowany obiekt nierzadko jest usuwany z shortlisty przez najemcę

LOGISTYKA MAGAZYNOWA PRZYJAZNA ŚRODOWISKU

Pierwsze dwie dekady XXI w. minęły pod znakiem ogromnych zmian, nie tylko technologicznych, ale również światopoglądowych, w tym zwrócenia większej uwagi na wpływ działalności człowieka na środowisko naturalne. Odejście od paliw kopalnych i zerowy ślad węglowy zdają się być docelowymi rozwiązaniami nowych kierunków rozwoju większości krajów na świecie.

Również deweloperzy parków logistycznych mierzą się dziś z różnymi dylematami związanymi z określaniem nowych standardów budynków w kontekście wpływu na środowisko, aby odpowiadać na zmieniające się oczekiwania rynkowe oraz społeczne.

Magazyny coraz bardziej zielone

Wiele z potrzebnych rozwiązań ekologicznych, dających wymierne korzyści, na stałe wdrożyliśmy do standardowej specyfikacji technicznej obiektów logistycznych klasy A. W projektach zabudowy magazynowej i produkcyjnej procedowanych w Hines Polska na działkach w Piasecznie, Jankach oraz Gdańsku-Kowalach, stosujemy takie metody i są one dla nas standardem. Planujemy dostarczenie parków magazynowo-produkcyjnych w tych lokalizacjach w II kw. 2023 r.

Stopniowe wdrażanie technologii prośrodowiskowych do nowych standardów zabudowy jest stałym procesem. Każdy rok przynosi nowości, których zastosowanie znajdujemy później w praktykach budowlanych oraz organizacyjnych podczas przygotowania nieruchomości przemysłowych do użytku. Dobrym przykładem tych działań jest oświetlenie LED – ważny element procesu redukcji zużycia energii w ogólnoświatowej gospodarce. Zdecydowanie dłuższa żywotność takich żarówek sprawia, że są mniej szkodliwe dla środowiska w trakcie utylizacji niż chociażby świetlówki. Ich efektywność wynika również z samego procesu emitowania światła. LED-owe źródła światła mają znacznie mniejsze starty energii spowodowane emisją ciepła od standardowych żarówek wolframowych, które dawały przy tym samym zużyciu prądu ok. 8 razy mniej światła, generując straty energii głównie poprzez nagrzewanie się. Lepsza jakość produktu zachęca więc użytkowników do jego zakupu. Przejście na nową technologię jest więc zwyczajnie opłacalne dla konsumenta.

Płyty warstwowe stosowane jako obudowa ścian i dachów konstrukcji magazynów zapewniają zachowanie wysokich parametrów termoizolacyjnych, a co za tym idzie energooszczędnych. Są zazwyczaj skonstruowane z cienkich profilowanych blach stalowych powlekanych powłokami ochronno-dekoracyjnymi. Pomiędzy blachami znajduje się rdzeń wykonany z pianki poliuretanowej lub wełny mineralnej. Dzięki zastosowaniu tej technologii w budownictwie udaje się minimalizować straty uwalniania energii w sezonie grzewczym, jak również ograniczać nagrzewanie się budynków w lecie. Płyty utrzymują bardziej komfortową dla pracowników temperaturę powietrza w hali oraz pozwalają obniżyć koszty klimatyzacji biura.

> Stopniowe wdrażanie technologii prośrodowiskowych do standardów zabudowy jest stałym procesem. Każdy rok przynosi nowości, których zastosowanie znajdujemy później w praktykach budowlanych i organizacyjnych podczas przygotowania nieruchomości przemysłowych do użytku.

Automatycznie nadawany dostęp na wjeździe dla zarejestrowanych pojazdów znacznie przyspiesza proces wjeżdżania na teren parków dystrybucyjnych. Do-

datkowo zapobiega stacjonarnej emisji spalin w trakcie oczekiwania na wjazd w celu załadunku lub rozładunku składów transportowych. W tej sytuacji rozwiązanie ekologiczne połączone jest z wygodą użytkowania takiego usprawnienia nieruchomości.

Warto wspomnieć również o niedrogim, lecz efektywnym rozwiązaniu, jakim jest odzyskiwanie wody szarej poprzez montaż odpowiedniej instalacji. Technologia ta jest już powszechnie stosowana w nieruchomościach komercyjnych, a jej obecność ma niebagatelne znaczenie przy przyznawaniu obiektom zielonych certyfikatów. Do użytku wykorzystywana jest również woda opadowa, czyli deszczówka (kwalifikowana jako woda czysta), magazynowana w specjalnie przystosowanych zbiornikach. Szacuje się, że ze 100 m^2 dachu można uzyskać nawet 60 m^3 wody rocznie, co w przełożeniu na wielkopowierzchniowe budynki daje solidny naturalny zasób nadający się np. do podlewania terenów zielonych czy też w formie zabezpieczenia, jako zbiornik przeciwpożarowy. Ponadto, w zagłębieniach, gdzie może gromadzić się woda, zasadza się rośliny o właściwościach pochłaniania wilgoci, rosnące np. na terenach podmokłych. Możliwe jest również stosowanie na parkingach przeznaczonych dla samochodów osobowych, wielowarstwowego podkładu przepuszczającego wodę, co umożliwia zasilenie gruntu w wodę poprzez opady deszczu.

Ochrona środowiska w praktyce – wyzwania

Wdrażanie ekologicznych rozwiązań wiąże się z wieloma wyzwaniami. Jednym z nich jest określenie, czy dana technologia będzie efektywna, a przy tym jednoznacznie neutralna dla środowiska. Przykładowo, produkcja płyt warstwowych o zaawansowanych właściwościach termicznych i wzmocnionej wytrzymałości może być bardziej kosztowna pod względem energetycznym od produkcji tańszych odpowiedników, a co za tym idzie nieść większy ślad węglowy w momencie wyprodukowania. Jednakże w dłuższej perspektywie jej wytrzymałość oraz właściwości termoizolacyjne mogą ograniczyć straty energii i zmniejszyć jej zużycie w procesie ogrzewania pomieszczeń, jak również zredukować uwalnianie ciepła z budynku. Płyty można więc uznać za neutralne dla środowiska. Z problemem podobnej natury zmagają się też użytkownicy instalacji fotowoltaicznych, których wydajność zależy od klimatu i pogody. Panel słoneczny na Saharze może wygenerować średnio nawet trzy razy więcej energii elektrycznej niż taki sam zlokalizowany w Polsce. Przy podobnym koszcie energetycznym jego wyprodukowania, dostarcza więcej energii w trakcie funkcjonowania, więc jest bardziej efektywny niż ten w Europie Środkowej. Rozwiązania wykorzystujące promienie słoneczne mogą w pewnych warunkach generować większe straty niż zyski. Warto w takiej sytuacji skupić się na innych proekologicznych technologiach, dających lepsze efekty, np. na pozyskiwaniu energii z gazu ziemnego. Według obecnie panujących zasad w Unii Europejskiej, metoda ta jest przyjazna dla środowiska, pod warunkiem wykorzystania ciepła uwalnianego w całym procesie.

> Wdrażanie ekologicznych rozwiązań wiąże się z wieloma wyzwaniami. Jednym z nich jest określenie, czy dana technologia będzie efektywna, a przy tym jednoznacznie neutralna dla środowiska.



LED-owe źródła światła mają znacznie mniejsze starty energii spowodowane emisją ciepła od standardowych żarówek wolframowych, które dawały przy tym samym zużyciu prądu ok. 8 razy mniej światła, generując straty energii głównie poprzez nagrzewanie się

Fot. Raben



Karol Frankowski

Doskonałym przykładem dookreślania właściwości ekologicznych zabudowy magazynowej jest dostosowanie szkieletu hali pod dodatkowe obciążenie panelami słonecznymi na dachu, które wymaga zaplanowania oraz podjęcia decyzji na etapie tworzenia modelu inwestycji. Można spodziewać się wzrostu zainteresowania takimi własnościami obiektów ze strony funduszy inwestycyjnych. Patrząc perspektywicznie, mogą one w trakcie zakupu nieruchomości widzieć we wzmocnionej konstrukcji zaletę na przyszłość i spodziewać się wyższej ceny przy późniejszej sprzedaży takiego parku magazynowo-logistycznego, z uwagi na rosnący trend stosowania rozwiązań eko przez firmy na całym świecie. Po kilku latach ogólne oczekiwania mogą się tak zmienić, że wzmocniona konstrukcja dachu umożliwiająca założenie paneli słonecznych będzie standardowym wymogiem wpisanym w specyfikację techniczną poszukiwanej przez najemcę hali.

ESG a realne zmiany

W Hines przykładamy bardzo dużą wagę do skutków prowadzenia biznesu i stale monitorujemy pojawiające się oczekiwania społeczne w zakresie procedur ESG (Environmental, Social, and Corporate Governance). Nieustannie skupiamy naszą uwagę na coraz lepszym rozumieniu tematów ochrony środowiska, tworzenia przyjaznych warunków pracy, pozostawia-

jąc wartość dodaną naszym lokalnym społecznościom i jednocześnie dbając o nie. Działania realizujemy przy jednoczesnym poszanowaniu przepisów obowiązujących w danym kraju oraz według standardów przyjętych przez naszą organizację.

Firmy w dużej mierze skupiają się na komunikowaniu wdrożenia zmian, których widoczność przyjdzie z czasem. Jesteśmy na etapie, który można ocenić jako konsultacje społeczne z biznesem w celu utworzenia nowych zasad i do-



Fot. Kuehne+Nagel

Rozwiązania wykorzystujące promienie słoneczne mogą w pewnych warunkach generować większe straty niż zyski. Warto w takiej sytuacji skupić się na innych proekologicznych technologiach, dających lepsze efekty, np. pozyskiwaniu energii z gazu ziemnego

określenia, jakie są wymagania w poszczególnych kontekstach. Wprowadzenie raportowania ESG w kontekście budynków przemysłowych spowoduje w przyszłości szereg zmian wynikających z oczekiwań inwestorów, rozwijających się możliwości technologicznych oraz oczekiwań społecznych. Z pewnością każda inicjatywa, np. wzmocniony dach pod instalację PV czy turbiny wiatrowe, będzie istotnym parametrem przy ocenie inwestycji. W najbliższych latach będzie można obserwować nowe oraz obecnie rozwijające się ekologiczne trendy, które później wpiszą się w działania rynku jako standardy.

Dostosowanie rynku do trendów eko

Przy wdrażaniu ekologicznych rozwiązań warto zachować swego rodzaju złoty środek, który dotyczy m.in. obciążeń finansowych wynikających z ekologicznych usprawnień budynków oraz tego, jak rozłożyć koszty pomiędzy wszystkich udziałowców korzyści wynikających z istnienia takiej zabudowy. Należy również brać pod uwagę koszty spowodowane wymogami związanymi ze stosowaniem zielonych technologii, ponieważ ich część poniesie w konsekwencji społeczeństwo. Działalności gospodarcze, operujące na rachunku zysków i strat, wpiszą tylko dodatkowe wydatki związane z ekologią i zwiększą marżę. Z drugiej strony – rozsądne i efektywne rozwiązania eko będą wkrótce decydować o dostępie do tańszego kapitału, a więc będą mieć wpływ na opłacalność inwestycji.

Potrzeba dostosowania ekosystemu rynku do nowych oczekiwań społecznych dotyczy również nieruchomości komercyjnych. Proces zmian zachodzących w branży w dziedzinie ochrony środowiska przypomina bardziej zjawisko naczyń połączonych, gdzie pewne rozwiązania są już oczekiwane przez najemców na konkretnym poziomie, np. certyfikacja BREEAM, która *de facto* może być elementem raportowania ESG. Certyfikaty jakości na określonym poziomie odzwierciedlają rosnącą potrzebę wprowadzania zielonych technologii w magazynach. Bez takich atrybutów procedowany obiekt nierzadko jest usuwany z *shortlisty* przez najemcę. Inne zmiany są wprowadzane przez deweloperów patrzących na przyszłą perspektywę, nie tylko pierwszych, ale również kolejnych najmów planowanego obiektu.

Wprowadzenie raportowania ESG w kontekście budynków przemysłowych spowoduje w przyszłości szereg zmian wynikających z oczekiwań inwestorów, rozwijających się możliwości technologicznych oraz oczekiwań społecznych.

Ewolucja czy rewolucja?

Wszelkie powyższe zmiany w kierunku zwiększania ekologiczności budynków, produkcji i procesów powinny opierać się na zdrowym rozsądku i stałej weryfikacji wcześniejszych założeń. Dziejący się na naszych oczach zwrot ku nowym wartościom przywołuje problem z czasów drugiej rewolucji przemysłowej, dotyczący gromadzących się pozostałości po koniach zaprzęganych do dorożek. Mieszczanie zastanawiali się wtedy, jak przeżyją kolejne lata przy rosnącej emisji odpadów biologicznych zalegających na ulicach, podczas gdy w tym samym czasie w innym miejscu trwały prace Carla Friedricha Benz'a nad skonstruowaniem pierwszego samochodu z silnikiem spalinowym. Po kilku dekadach cały świat przestawił się na konie mechaniczne i zapomniał, że problem bioodpadów w ogóle istniał. Emisja biologiczna zamieniona została na emisję CO_2. Teraz przed nami stoi podobne wyzwanie jak sprzed 150 laty, jednak nadmiernie generowane odpady są potencjalnie dużo bardziej niebezpieczne w skutkach niż wtedy i w dodatku nie ograniczają się do jednego miasta lub regionu, ale wpływają globalnie na cały ekosystem. Czy czeka nas kolejny przeskok? ❙

Płyty warstwowe stosowane jako obudowa ścian i dachów konstrukcji magazynów zapewniają zachowanie wysokich parametrów termoizolacyjnych, a co za tym idzie energooszczędnych



Fot. Prologis

Przykładem jest wcześniej wspomniane stosowanie wzmocnionej konstrukcji hali w celu umożliwienia najemcom instalacji fotowoltaicznych. Poziom możliwości deweloperów do budowania bardziej eko oraz stan zapotrzebowania najemców wyrównują się gdzieś pomiędzy i wspólnie tworzą aktualny „wskaźnik" rozwoju zastosowań ekologicznych w budownictwie przemysłowym i logistycznym.

Karol Frankowski,
Leasing Manager, Hines Polska

TERAZ JESZCZE WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI

Promocyjna prenumerata obu tytułów 129 zł

Prenumerata roczna tylko 49 zł

Truck&Van
www.truck-van.pl

Co miesiąc
Warto wiedzieć więcej



Prenumerata roczna tylko 99 zł

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Co miesiąc
dla wszystkich profesjonalistów branży TSL



Prenumeratę miesięczników TSL Biznes oraz Truck & Van można zamówić przez:

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
  prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą:

Redakcja TSL Biznes i Truck & Van
ul. J. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów

- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata
(11 wydań):

TSL Biznes.....w cenie 99 zł z VAT
Truck & Van.....w cenie 49 zł z VAT
oba tytuły .....w cenie 129 zł z VAT

FORMULARZ PRENUMERATY

Dane do wysyłki

Imię

Nazwisko

Nazwa firmy

Adres

Kod Poczta

Telefon

e-mail

☐ Coroczne, automatyczne przedłużanie prenumeraty

Dane do faktury

Nazwa firmy

NIP

Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)

TSL Biznes od numeru ☐ /2022
Truck&Van od numeru ☐ /2022
oba tytuły od numeru ☐ /2022

Data i podpis

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.

www.TSL–biznes. pl/prenumerata

Your excellent choice!



Ekologiczny trawnik nie wymaga intensywnego nawożenia i częstego koszenia.
Produkuje tlen, utrzymuje wilgoć i pochłania dwutlenek węgla oraz inne zanieczyszczenia powietrza.



„Hotele dla owadów” poprawiają warunki bytowania naturalnych, dzikich zapylaczy i owadów pożytecznych.



Drzewa i krzewy zapewniają pokarm nie tylko owadom, ale i ptakom, które chętnie wiją gniazda pośród gęstwiny pędów.

PANATTONI

Wybierz zielone rozwiązania
www.panattonieurope.com