Cena 9,90 zł (8% VAT)

ISSN 2081–5255

PAŹDZIERNIK 10/2022 (139)

# TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA




## Co firmie przewozowej daje integracja narzędzi technologicznych?

ISSN 2081 5255

9 772081 525208 10

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

# Gotowy do działania.

**Actros F.** Nieodzowny partner z funkcjonalnym wyposażeniem, który otwiera Państwu drogę do świata pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz. Więcej informacji znajdą Państwo na www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



Poczta Polska
Usługi Logistyczne

# Poukładamy Twój biznes!

## Sprawdź paletę możliwości Poczty Polskiej




- wsparcie indywidualnego opiekuna klienta
- bezpieczny transport w Polsce i Europie
- najszybszy na rynku zwrot kwoty pobrania

**więcej na:** **poczta-polska.pl/przesylkapaletowa**



Dobrą stroną trudnych czasów jest to, że zmuszają ludzi do kreatywności i porzucenia utartych, często przestarzałych schematów, które stosowali od lat, a tym samym do wyjścia poza dotychczasową strefę komfortu. Dotyczy to także logistyki, chociażby transportu multimodalnego, który dostrzeżono jako szansę na alternatywne rozwiązanie dla obecnie niedostępnych, wcześniejszych szlaków transportowych. Zaczęto podchodzić do niego w bardziej indywidualny i kreatywny sposób, a przy okazji okazało się, że dzięki nowym rozwiązaniom można zoptymalizować koszty. Trudne czasy wygenerowały też na rynku magazynowym nowy trend, tzw. *friendshoring*, czyli tworzenie wzajemnie powiązanych sieci dostawców w obrębie współpracujących politycznie i militarnie państw. Jest on konsekwencją wojny w Ukrainie i na razie nie występuje jako trend masowy. Eksperci rynku magazynowego przewidują jednak, że się umocni, na czym może skorzystać Polska i będzie on – obok e-commerce – czynnikiem napędzającym rynek magazynowy.

Nie nowym zjawiskiem, ale coraz bardziej uciążliwym i kosztotwórczym dla e-handlu, jest problem zwrotów, których jest coraz więcej. Jedni postanowili sobie z nim radzić pobierając opłaty za odesłane przesyłki, inni zastanawiają się nad tym, czy można je ograniczyć nie tracąc przy tym klientów. Nie ma jednak jednego prostego rozwiązania i problem logistyki zwrotnej, która jest również szkodliwa dla środowiska, będzie narastał przez najbliższe miesiące. A może nie? Może wystarczy tylko wpaść na proste rozwiązanie. I

*Elżbieta Haber,*
*z-ca redaktora naczelnego*

# W NUMERZE


## W SKRÓCIE
W skrócie . . . . . 5

## WYDARZENIA
30 lat z Kuehne+Nagel w Polsce . . . . . 8
DHL Supply Chain podsumowuje swoją działalność w naszym kraju . . . . . 9

## HR I EDUKACJA
Mówimy „TAK!" kobietom w logistyce! . . . . . 10

## LOGISTYKA
Duża dynamika zwrotów niemałym kłopotem dla e-commerce . . . . . 11

## ZROWNOWAŻONY ROZWOJ
Drugie życie akumulatora . . . . . 14

## LOGISTYKA TECHNOLOGIA
Inteligentne bramy zapewniające bezpieczeństwo i efektywność . . . . . 15

## SYSTEMY IT
Co firmie przewozowej daje integracja narzędzi technologicznych? . . . 16
EV Fleet cyfryzuje transport miejski . . . . 18

## POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE
Polska w czołówce krajów z największą powierzchnią magazynową . . . . . 20
Panattoni buduje i otwiera w całej Polsce. Krajobraz po trzech kwartałach . . . . . 24
Coraz większe zainteresowanie powierzchniami magazynowymi w Europie . . . . . 26
Wyzwaniem popyt znacznie większy niż podaż . . . . . 28
Obiekt spekulacyjny roku . . . . . 29

## TRANSPORT DROGOWY
Rynek transportu samochodowego w Polsce . . . . . 32
Zmiany w Pakiecie Mobilności . . . . . 34

## TRANSPORT INTERMODALNY
Transport multimodalny procentuje . . . . . 35
Z Logistyką pierwszej i ostatniej mili . . . . 36
Nie ma innej drogi, niż rozwój transportu intermodalnego . . . . . 38
Optymalizacja dostawy towarów wrażliwych na temperaturę w dobie rosnących kosztów . . . . . 40

## FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA
Awaria wspólna – widmo czy realne zagrożenie? . . . . . 41

## PRAWO
Pożar a odpowiedzialność firmy transportowej za uszkodzony towar . . . . 42
Certyfikat kompetencji zawodowych niezbędnym w pracy profesjonalnego przewoźnika . . . . . 46



TSL biznes
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.

KMG media
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:
Truck&Van TSL biznes SPOTKANIA TRANSPORTOWE

OBSERWUJ NASZE KANAŁY:
/TSLbiznes

# DB SCHENKER PRZEJMUJE USA TRUCK



DB Schenker zakończył przejęcie USA Truck (NASDAQ: USAK), dostawcy rozwiązań transportowych w Stanach Zjednoczonych.

Akcjonariusze USA Truck otrzymają 31,72 USD w gotówce za każdą posiadaną akcję zwykłą, a spółka będzie działać w ramach sieci DB Schenker i nie będzie już notowana na giełdzie NASDAQ. Odpowiedzialność za rozszerzone usługi transportu lądowego oferowane przez DB Schenker w Stanach przejął Joe Jaska, Executive Vice President Land Transport for the Americas Region, DB Schenker.

Założona w 1983 r. firma USA Truck świadczy kompleksowe usługi w zakresie przewozu towarów dla klientów z Ameryki Północnej, 20% z nich jest notowanych na liście Fortune 100. USA Truck posiada około 1900 pojazdów, zatrudnia 2100 pracowników i współpracuje z grupą ponad 36 tys. przewoźników kontraktowych. Dysponując strategiczną siecią terminali we wschodniej części USA oraz ogólnokrajową siecią firm partnerskich, zapewnia szybkie rozwiązania w zakresie transportu, które spełniają zmieniające się wymagania regionalnych i krajowych klientów DB Schenker.

W USA DB Schenker oferuje transport lądowy, lotniczy i morski, kompleksowe rozwiązania logistyczne i usługi zarządzania globalnym łańcuchem dostaw z jednego źródła. Międzynarodowe huby to Atlanta, Dallas, Nowy Jork, Los Angeles, Miami, Chicago, San Francisco. System dostaw oceanicznych obejmuje cotygodniowe połączenia ekspresowe ze wszystkich głównych punktów i portów w USA do ponad 150 miejsc na świecie, przy czym huby konsolidacji eksportu DB Schenker znajdują się w Seattle, San Francisco, Los Angeles, Houston, Atlancie, Miami, Charleston, Nowym Jorku i Chicago.

# GXO WSPIERA MISJĘ „POZYTYWNY KLIMAT"

Operator logistyki kontraktowej GXO pomaga OMNES w pozyskiwaniu materiałów opakowaniowych pochodzących z recyklingu i osiągnięciu 100% terminowości w realizacji zamówień.

GXO zarządza operacjami marki modowej OMNES we współdzielonym centrum logistycznym w Derby, co zapewnia większą elastyczność w dostosowywaniu się do zmian popytu. Dzięki wykorzystaniu narzędzia GXO Carrier Managment w całym łańcuchu dostaw OMNES, m.in. wspierającego zarządzanie zwrotami, można wybrać jeden punkt kontaktowy oraz śledzić i zarządzać usługami przewoźników. To ułatwia OMNES osiągnięcie celów środowiskowych, społecznych i operacyjnych w globalnych operacjach sprzedaży e-commerce i hurtowej. Poza tym, usprawniając codzienne działania i systemy IT, operator zapewnia precyzję i terminowość dostaw do konsumentów.

*– Bazując na jednej współdzielonej lokalizacji, zarządzamy globalnymi operacjami sprzedaży e-commerce oraz hurtowej dla OMNES, w tym logistyką zwrotów. Od momentu rozpoczęcia działalności w naszym magazynie dystrybucji e-commerce w Derby, OMNES osiągnął 100% terminowej realizacji zamówień, docierając do swoich konsumentów w bardziej wydajny, opłacalny i zrównoważony sposób* – wyjaśnia Meagan Fitzsimmons, dyrektor GXO ds. zgodności i ESG.



W centrum logistycznym w Derby mieści się pięć innych marek modowych oraz sektor *beauty*, co pozwala OMNES korzystać z efektu skali, osiągać niższe koszty związane z zastosowaniem przyjaznych dla środowiska opakowań, a także czerpać z najlepszych praktyk i wiedzy GXO.

# WIĘKSZY MAGAZYN DO OBSŁUGI E-COMMERCE

Arvato Supply Chain Solutions w Polsce kontynuuje współpracę z Hebe i powiększa centrum logistyczne w Błoniu koło Warszawy.

Arvato Supply Chain Solutions przygotowało centrum do obsługi sklepu internetowego firmy Hebe. Jego powierzchnia to prawie 10 tys. m$^2$, znajduje się tu kilkadziesiąt stanowisk do pakowania, dłuższe linie przenośnikowe i sorter paczek. W ramach świadczonych usług Arvato Supply Chain Solutions zajmuje się magazynowaniem, a także kompletacją i wysyłką zamówień dla klientów indywidualnych na terenie Polski.

*– Chcąc realizować kilkaset tysięcy zleceń miesięcznie zdecydowaliśmy się na poszerzenie współpracy z naszym partnerem Arvato Supply Chain Solutions, co gwarantuje nam obsługę logistyczną na bardzo wysokim poziomie oraz to, co dla nas najważniejsze – zadowolenie klientów końcowych* – twierdzi Marcin Dopierała, dyrektor ds. logistyki i łańcucha dostaw w Hebe. *– Z Hebe współpracujemy już od 2019 r. Bardzo się cieszę z kontynuacji i rozszerzenia tej współpracy. Jestem przekonana, że nowe, rozbudowane centrum dystrybucyjne w Błoniu przyczyni się do dalszego rozwoju Hebe oraz Arvato Supply Chain Solutions w Polsce* – dodaje Lidia Ratajczak-Kluck, prezes zarządu Arvato Supply Chain Solutions w Polsce.



# E-MOBILITY TECHNOLOGIA PRZYSZŁOŚCI?

Elektromobilność to jedno z narzędzi w dążeniu do neutralności klimatycznej w 2050 r. Jednak sektor ten nie ogranicza się wyłącznie do produkcji pojazdów elektrycznych. To również seria wyzwań stojących przed przedsiębiorstwami.



*Dmitri Krolov*

Aby sektor ten dalej się rozwijał, Polska musi się zmierzyć m.in. z rozbudową sieci publicznej infrastruktury ładowania samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych. Mówiąc o elektromobilności, należy także wziąć pod uwagę elektryfikację flot firmowych, rozbudowę prywatnych oraz półprywatnych stacji ładowania na osiedlach mieszkaniowych, czy cyfryzację sektora transportowego.

– *Branża transportowa ma znaczący wpływ na środowisko. Biorąc pod uwagę potrzeby klientów i cele zrównoważonego rozwoju określone przez ONZ, dążymy do zmniejszenia emisji $CO_2$ o 50% do 2030 r.* – mówi Dmitri Krolov, Sustainable Development Manager w AsstrA. Cel ten będziemy realizować w połączeniu z ekonomicznymi i społecznymi aspektami firmy, które obejmują:

- modal shift,
- korzystanie z transportu o najwyższej klasie środowiskowej,
- transport drogowy napędzany paliwami alternatywnymi,
- rozwiązania technologiczne i informatyczne redukujące emisję $CO_2$,
- szkolenia kadr pozwalające osiągać najlepsze wyniki w zakresie ochrony środowiska.

# GLS UMACNIA POZYCJĘ NA ŚLĄSKU

Jedna z największych firm kurierskich w Polsce otwiera kolejną filię. Tym razem w Tarnowskich Górach. Będzie to już 47. filia GLS w kraju.

Firma GLS właśnie uruchomiła swoją najnowszą filię w Tarnowskich Górach. To magazyn o powierzchni 200 $m^2$, pięć bram kurierskich i jedna brama rozładunkowo-załadunkowa.

– *Naszym celem jest przesunięcie okien czasowych dostaw i odbiorów na późniejsze godziny i zapewnienie elastycznej logistyki dopasowanej do oczekiwań klientów* – mówi Michał Dojcz, dyrektor operacyjny Regionu Południe GLS Poland.

Nowe lokalizacje będą wspierać i odciążać te już funkcjonujące, ułatwiając koordynację dostaw. – *Firmy logistyczne takie jak GLS muszą być gotowe, by zwiększać swoją przepustowość i efektywność sieci. Oznacza to inwestycje w rozwój infrastruktury bazowej, ale też*




*i floty, w tym przede wszystkim tej ekologicznej* – mówi Tomek Zwiercan, dyrektor zarządzający GLS Poland.

Obecnie, GLS posiada 47 filii i około 4500 punktów Szybkiej Paczki.




# GRUBER LOGISTICS I UNIVERSAL TRANSPORT ŁĄCZĄ SIŁY

Gruber Logistics z Południowego Tyrolu we Włoszech oraz niemiecki Universal Transport zdecydowały się na połączenie – poprzez włączenie Universal Transport do Gruber Logistics.

Zespoły zarządzające obu firm zostaną połączone i będą pracować jako czteroosobowy zarząd, aby umożliwić Gruber Logistics zajęcie pozycji jednego z wiodących graczy logistycznych w Europie.

Gruber Logistics, zatrudniający około 2200 pracowników i osiągający łączne obroty z działalności transportowej i logistycznej w wysokości około 650 mln euro, zajmie w wyniku fuzji pozycję lidera rynku europejskiego w zakresie przewozów wielkogabarytowych i ciężkich. W najbliższych latach chce też osiągnąć pozycję lidera w Europie na rynku logistyki ogólnej. W ostatnich latach odnotował roczny wzrost sprzedaży o około 30% i tym samym rozwijał się znacznie szybciej niż reszta rynku europejskiego. W najbliższych latach wzrost ten ma jeszcze bardziej przyspieszyć.

Dla klientów połączenie obu firm oznacza bardziej atrakcyjną i kompleksową ofertę, a także korzyści wynikające z połączenia *know-how* obu dostawców. To także odpowiedź na kryzys zdolności przewozowych w Europie spowodowany brakiem kierowców – Gruber Logistics posiada prawie 700 ciężarówek, co czyni go operatorem jednej z największych flot w Europie.

Fuzja jest też postrzegana jako najlepszy sposób na sprostanie europejskim wyzwaniom branży logistycznej w takich obszarach jak cyfryzacja i zrównoważony rozwój. Gruber Logistics już teraz jest zaangażowany w niektóre z najważniejszych projektów mających na celu opracowanie prototypów nowej generacji pojazdów elektrycznych i wodorowych.

# AUTOMOTIVE IS OUR MOTIV

Seifert Polska i Seifert Automotive Polska są częścią międzynarodowej grupy logistycznej Seifert Logistics Group, mającej 75-letnie doświadczenie. Jej motorem napędowym jest wyspecjalizowany sektor logistyki kontraktowej dla branży automotive.

Obecnie Grupa Seifert odpowiada za kompleksową i innowacyjną obsługę logistyczną w fabrykach w Malsch, w Rastatt, Lipsku czy też we francuskim Hambach. W Polsce, w Jaworze, od 2019 Seifert Automotive Polska (spółka-córka Seifert Polska) zapewnia wewnętrzną i zewnętrzną obsługę logistyczną pierwszej w kraju fabryki 4.0, niemieckiego producenta samochodów, a od lata 2020 także nowo powstałej fabryki baterii do modeli hybrydowych i w pełni elektrycznych.

– *Jako operator logistyczny przez lata wypracowaliśmy logistyczny know-how branży motoryzacyjnej, rozwijając się równolegle wraz z nią. Nie inaczej jest i teraz* – 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.




– *Zapraszamy serdecznie do obejrzenia opublikowanego na You Tube SLG – Seifert Logistics Group filmu, obrazującego, w jaki sposób w Jaworze, w cyklu: przyjęcie – magazynowanie – zaopatrzenie linii – odbiór i wysyłka gotowych komponentów – zarządzanie pustymi opakowaniami, zabezpieczymy logistycznie przedmiotową produkcję silników i baterii* – zachęca Ilona Urbańczyk, specjalistka ds. marketingu Seifert Polska.

# DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Nevomo i T-Systems przetestują usługi IoT-Sensoring Services dla MagRail i istniejących linii kolejowych. Umożliwią one pomiar geometrii torów i wykrywanie defektów nawierzchni torowej przy dużych prędkościach eksploatacyjnych.




Nevomo to europejska firma z obszaru nowych technologii i twórca technologii MagRail dla nowej generacji kolei dużych prędkości, a – należący do Deutsche Telekom AG – T-Systems to dostawca usług w zakresie technologii informatycznych i transformacji cyfrowej. Firmy te zawarły porozumienie w celu wspólnej oceny kierunku rozwoju usług IoT dla branży kolejowej.

Technologia MagRail została zaprojektowana w celu łatwego, szybkiego i efektywnego ekonomicznego zwiększenia przepustowości i możliwości istniejących linii kolejowych oraz poprawy wydajności systemu transportu kolejowego. Działając w pełni automatycznie, z wysokimi prędkościami i wysoką precyzją MagRail wymaga infrastruktury o nienagannej jakości, dlatego rzetelna jej ocena poprzedzona wnikliwym monitoringiem to niezbędny krok przed procesem modernizacji infrastruktury kolejowej.

Współpraca pomiędzy Nevomo i T-Systems obejmuje weryfikację koncepcji w sześciu obszarach technicznych: Connectivity & Network, IT Security, Sensors, Data Lake, API oraz IoT Hub i opiera się na obecnych działaniach Nevomo w zakresie rozwoju technologii IoT, która jest obecnie testowana na infrastrukturze kolejowej w Warszawie. T-Systems będzie wspierać trwające testy swoim know-how, wyposażeniem technicznym, łącznością, usługami bezpieczeństwa IT oraz usługami w chmurze.

**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





*Prezesi Kuehne+Nagel w Polsce: Stanislaw Lukowicz, Wojciech Sienicki (obecny prezes), Ingo Goldhammer i Tobias Jerschke*

# 30 LAT Z KUEHNE+NAGEL W POLSCE

**Kuehne+Nagel w tym roku obchodzi 30-lecie działalności na polskim rynku. Na dedykowanej stronie poświęconej jubileuszowi, www.30latkuehne-nagel.pl, firma przybliża swoją historię, dodaje fakty o działalności oraz rozmaite multimedia związane z przedsięwzięciem.**

Jedną z inicjatyw było zorganizowanie wspólnej kolacji z pracownikami z ponad 20-letnim stażem, członkami zarządu oraz byłymi prezesami firmy. Odbyła się ona w połowie września w Warszawie, w Hotelu InterContinental. Łącznie przybyło na nią 30 osób.

Podczas kolacji Wojciech Sienicki, obecny prezes i przewodniczący zarządu, wręczył pracownikom statuetki oraz wyraził wdzięczność za długoletnią pracę i lojalność pracowników.

*– W ciągu ostatnich 132 lat Kuehne+Nagel rozwijało się. Z tradycyjnej, rodzinnej firmy spedycyjnej zrodził się globalny operator logistyczny. W tym czasie zmienialiśmy się, dostosowywaliśmy się do warunków zewnętrznych i – przede wszystkim – do wymagań klientów. Ta ewolucja zdecydowała o dzisiejszej pozycji naszej firmy – zarówno w skali światowej, jak i naszej – polskiej. W 1992 r. zaczynaliśmy działalność w jednym, wynajmowanym obiekcie, dziś zarządzamy dwudziestoma sześcioma lokalizacjami. Ówcześnie w spółce pracowało 41 osób, dziś naszą kadrę zasila ponad tysiąc siedemset doświadczonych ekspertów. W ciągu naszej 30-letniej działalności łączyliśmy się z innymi firmami, rozwijaliśmy biznesy klientów, tworzyliśmy nowe linie i połączenia oraz dedykowane rozwiązania dla różnych branż. Nic nie jest pewne bardziej niż zmiana. Zmiany w naszej firmie zachodzą ciągle i bardzo szybko. Stale rozwijamy się zarówno jako firma, jak i pracujący w niej ludzie. Dziękuję wszystkim pracownikom polskiej firmy za wkład w jej rozwój. Życzę Wam zadowolenia z pracy, realizacji Waszych osobistych celów, a wszystko to w ramach naszych dążeń do stania się najlepszym partnerem biznesowym dla naszych klientów i najlepszym pracodawcą dla naszych pracowników. Podczas kolacji, chcieliśmy, aby każdy z zaproszonych pracowników mógł poczuć się jak gwiazda filmowa, dlatego statuetki wręczaliśmy na specjalnie przygotowanej scenie* – komentuje Wojciech Sienicki.

Wydarzeniu towarzyszyły przemowy byłych prezesów Kuehne+Nagel w Polsce, Stanislawa Lukowicza, prezesa w latach 2002-2008, Ingo Goldhammera, prezesa w latach 2008-2014, Tobiasa Jerschke, prezesa w latach 2014-2018 oraz obecnego prezesa Wojciecha Sienickiego. Podkreślali to, co cenią w firmie w Polsce oraz wspominali dawne lata i wydarzenia ze swoich kadencji.

Byli prezesi firmy przyjechali na tę kolację z dalekich stron świata, aby wspólnie wraz z długoletnimi pracownikami firmy i obecnym zarządem świętować 30-lecie działalności. Czas spędzony w Warszawie goście uznali za wartościowy, który był pełen owocnych rozmów i wspomnień.



*Kolację dopełniały życzenia dalszych sukcesów zarówno dla obecnych pracowników, zarządu jak i firmy*




*Uhonorowani pracownicy DHL Supply Chain, którzy są z firmą od początku jej działalności, w towarzystwie kolegów*

# DHL SUPPLY CHAIN PODSUMOWUJE SWOJĄ DZIAŁALNOŚĆ W NASZYM KRAJU

**W tym roku przypada 20-lecie obecności DHL Supply Chain na polskim rynku, co było doskonałą okazją do spotkania z partnerami oraz podsumowania 20 lat działalności przedsiębiorstwa.**

Z tej okazji odbył się jubileuszowy bankiet, w którym wzięło udział ponad 200 osób, m.in. pracownicy firmy, kontrahenci, partnerzy handlowi, dostawcy i przedstawiciele mediów. Podczas gali uhonorowano też pracowników którzy są z DHL Supply Chain od początku działalności, dziękując za udaną i niezwykle owocną współpracę na przestrzeni dwóch dekad. DHL Supply Chain w Polsce rozwija się dynamicznie zatrudniając ponad 10 tys. pracowników i oferując rozwiązania logistyczne dla rożnych branż – w szczególności, e-commerce, farmacji i technologii. I




*Monika Duda, Managing Director Poland DHL Supply Chain*

Higieniczne i niezwykle wytrzymałe:
**Skrzyniopalety HB3**

- Pierwsza i jedyna taka całkowicie zamknięta skrzyniopaleta, wyposażona w zamknięte płozy
- Bezszczelinowa konstrukcja i gładkie ściany wewnętrzne umożliwiają łatwe i bezproblemowe czyszczenie i suszenie
- Profilowany, prawie niewidoczny spaw łączący górną i dolną część zapewnia najwyższą odporność na uderzenia i pęknięcia
- Bezszczelinowa i bezżebrowa konstrukcja, zamknięte płozy i zaokrąglony kształt eliminują wszelkie powierzchnie, na których mogłyby rozwijać się bakterie

Nowość



CRAEMER





www.craemer.pl



Pracownice Geis

# MÓWIMY „TAK!” KOBIETOM W LOGISTYCE!

**Choć mogłoby się wydawać, że logistyka to dziedzina wyłącznie męska, to z całą pewnością tak nie jest. Bardzo cieszy więc trend, że coraz więcej kobiet pojawia się w branży TSL, w który wpisuje się polityka zatrudnienia w spółce Geis PL.**

Od początku swojego istnienia firma zatrudnia kobiety na wielu stanowiskach – od asystentek po stanowiska specjalistyczne, kierownicze oraz menedżerskie.

## Czy zatem logistyka jest kobietą?

Dziś logistyka to przede wszystkim nowoczesna, dynamiczna branża z całą złożonością i kompleksowością procesów. Rozwój automatyzacji procesów, cyfryzacja i inteligentne rozwiązania – wszystko to w całym łańcuchu logistycznym ułatwia i usprawnia pracę. Dziedzina ta staje się zatem coraz bardziej dostępna również dla kobiet. Jak mówi Dorota Wójcik, HR Manager spółki Geis PL – *Statystyki wyraźnie wskazują, iż coraz więcej kobiet pracuje i rozwija się zawodowo w branży TSL. Kobiety świetnie się tu odnajdują wykonując wiele różnorodnych zadań, pracują w magazynach, obsługują wózki widłowe i zarządzają procesami operacyjnymi. W naszej firmie stanowią one ok. 35% załogi pracując na wielu różnych stanowiskach.*

W spółce Geis nikogo nie dziwią kobiety operujące wózkami widłowymi i wykonujące prace magazynowe. Ba! Takiej uważności przy transportowaniu przesyłek i skrupulatności w wykonywaniu powierzonych obowiązków mógłby pozazdrościć im niejeden mężczyzna. Geis ma w swoich szeregach także kilka kobiet, które pracują na stanowisku zawodowego kierowcy, choć akurat w tym zawodzie nadal wyraźnie dominują mężczyźni.

Królestwem kobiet w Geis jest Centrum Obsługi Klienta, gdyż są one lepiej predysponowane do wykonywania takiej pracy niż mężczyźni. Jak mówi Ewelina Klimczak, kierowniczka COK: – *Są cierpliwe, empatyczne i wielozadaniowe, co jest bardzo pozytywnie odbierane w bezpośrednim kontakcie z klientami.* Doceniają oni również szybkość reakcji na dane zadanie i umiejętne przekazywanie informacji zwrotnej. – *Zespół Obsługi Klienta to w 71% przedstawicielki płci pięknej. Dziewczyny*


Dorota Wójcik

*mają bogaty zbiór doświadczeń i różnych sposobów myślenia na temat tych samych problemów, co przekłada się na nowatorskie i kreatywne rozwiązania* – dodaje.

Kobiety nie są rzadkością na stanowiskach administracyjnych. Jako asystentki zarządu, księgowe, specjalistki ds. marketingu czy przedstawicielki handlowe pracują w centrali firmy w Strykowie koło Łodzi i w pozostałych 20 oddziałach w Polsce. Na uwagę zasługuje Magda Kubala, która jest rodzynkiem wśród męskiego grona kierowników Działów Dystrybucji Krajowej. Jej skuteczność w kierowaniu procesami dystrybucji w krakowskim oddziale potwierdzą pracownicy tej lokalizacji.

W Dziale IT, który zazwyczaj bywa zdominowanym przez mężczyzn, też pracuje wiele kobiet. Urszula Janicka, specjalistka IT twierdzi: – *Chociaż większość moich współpracowników to mężczyźni, nie przeszkadza mi to. Zawsze byłam chłopczycą więc takie towarzystwo w pracy bardzo mi odpowiada. Dodatkowo mam to szczęście, że moi koledzy są fajnymi ludźmi. Lubię pracować na tym stanowisku, ponieważ nieustannie stawiam czoła nowym wyzwaniom i projektom. Muszę szukać rozwiązań, analizować dane, ale jednak być przy tym komunikatywna i empatyczna.*

## Także na stanowiskach kierowniczych

Spółka Geis PL promuje zatrudnianie kobiet na stanowiskach kierowniczych. Jak mówi Dorota Wójcik – *Dzisiaj kobiety na tych stanowiskach przestają być wyjątkowym zjawiskiem w logistyce, jest ich coraz więcej i osiągają świetne wyniki. Natura kobieca pomaga im w organizacji, planowaniu i holistycznym zarządzaniu procesami. Nie tracą przy tym nic ze swojej kobiecości, są uprzejme, miłe, empatyczne, przełamują lody, łagodzą obyczaje oraz cierpliwie i skutecznie rozwiązują problemy. Jako ekspertki od wielozadaniowości łączą różnorakie perspektywy, podejmują decyzje i są mistrzyniami w zarządzaniu priorytetami. Chciałabym jednak podkreślić, że kobiety w branży logistycznej chcą przede wszystkim być postrzegane przez pryzmat profesjonalizmu, a nie płci.*

W Geis kobiety mogą cieszyć się stabilnością zatrudnienia i perspektywami na rozwój. Pracodawca zwraca dużą uwagę, aby każdy mógł się czuć pewnie i bezpiecznie oraz rozwinąć skrzydła. Dbając o rozwój osobisty i zawodowy oraz o integrację środowiska kobiecego, firma zainicjowała program dla Pań „Ladies First”. Prowadzone są warsztaty z psychologiem, szkolenia, prelekcje dotyczące zdrowego trybu życia i *work-life balance* oraz wspólne celebrowanie różnych okazji. – *Potencjał kobiet jest ogromny, a rolą i wyzwaniem dla pracodawcy jest stworzenie warunków do jego uwolnienia oraz do zarządzenia nim w odpowiedni sposób* – podsumowuje Dorota Wójcik. I



*Efektywne zarządzanie zwrotami musi zapewnić stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, gwarantując pełne uwzględnienie ryzyk ESG*

# DUŻA DYNAMIKA ZWROTÓW
## NIEMAŁYM KŁOPOTEM DLA E-COMMERCE

W trakcie pandemii Covid-19 e-commerce przeszedł gwałtowne, transformacyjne przyspieszenie rozwoju, który w normalnych okolicznościach zająłby kilka lat. Oprócz ogromnej liczby osób dokonujących już wcześniej zakupów online, w okresie tym wiele milionów osób uczyniło to po raz pierwszy i jest mało prawdopodobne, by w najbliższym czasie powróciły one do zakupów wyłącznie w sklepach stacjonarnych.

W samej Wielkiej Brytanii przedsiębiorstwa wydają rocznie około 20 mld funtów*) na obsługę zwrotów i zarządzanie nimi. Ponieważ koszt dostawy wynosi około 20% wartości sprzedaży danego artykułu, a w przypadku zwrotu trzykrotnie więcej, największym dostawcą wielu firm są w rzeczywistości ich klienci.

Na przykład firmy z branży modowej mogą odnotować aż 50-procentowy zwrot produktów dostarczanych za pośrednictwem kanałów e-commerce, dlatego nieustanna dostawa produktów i późniejsze zwroty środków pieniężnych wymagają starannego przemyślenia. Coraz częściej zwraca się też uwagę na niewłaściwe zarządzanie zwrotami i jego wpływ na środowisko i społeczeństwo. Niedawno przeprowadzone tajne dochodzenie medialne wykazało, że jeden z wiodących sprzedawców internetowych przeznaczył 124 tys. niesprzedanych i zwróconych towarów do zniszczenia*). Wiadomość ta wywołała oburzenie opinii publicznej.

### Konieczność określenia strategii logistyki zwrotnej

W związku z tym, aby perspektywy rozwoju e-commerce były pozytywne, wszystkie przedsiębiorstwa muszą zrozumieć i określić strategię logistyki zwrotnej i zwrotów. Termin „logistyka zwrotna" opisuje działania prowadzone po dokonaniu pierwotnej sprzedaży produktu w celu odzyskania wartości i ewentualnie zakończenia cyklu jego życia. Podobnie jak obserwujemy narastające obawy konsumentów i inwestorów dotyczące ryzyka środowiskowego i społecznego związanego z logistyką zwrotną, możemy również zauważyć obawy dotyczące wpływu rosnących kosztów takiej logistyki na wartość dla akcjonariuszy.

Obecnie coraz częściej uznaje się, że zarządzanie zwrotami wymaga kompleksowej strategii, zarządzanej międzyfunkcyjnie w ramach organizacji i obejmującej takie funkcje jak finanse, transport, magazynowanie i produkcja. Realizację tej strategii należy rozpoczynać na etapie projektowania, ponieważ wiele kosztów logistyki zwrotnej jest ujmowanych już na tym etapie cyklu życia produktu.

Coraz częściej uznaje się, że zarządzanie zwrotami wymaga kompleksowej strategii, zarządzanej międzyfunkcyjnie w ramach organizacji i obejmującej finanse, transport, magazynowanie i produkcję. Realizację tej strategii należy rozpocząć na etapie projektowania.

Chociaż ostatecznym celem jest uniknięcie zwrotów, strategie ich unikania są różne, w zależności od rodzaju dostarczanego produktu. Przede wszystkim firma musi zadać sobie pytanie, co może zrobić, aby pomóc swoim klientom kupić właściwy produkt i używać go zgodnie z przeznaczeniem.

Zarządzanie zwrotami musi zapewniać minimalizację kosztów sieci i procesów logistycznych, a jednocześnie maksymalizację odzyskiwania zasobów. Wymaga to poszukiwania możliwości ograniczania zwrotów i naprawy zwracanych produktów, ale także ich rewitalizacji. Na przykład coraz częściej można zobaczyć certyfikowane, odnowione produkty promowane przez marki, które dają przedmiotom drugie życie, a tym samym ograniczają erozję marży. Wreszcie, zarządzanie zwrotami musi uwzględniać ostateczną utylizację produktu, minimalizując to, co trafia na wysypiska i przedłużając żywotność często cennych zasobów, które zostały wykorzystane. Efektywne zarządzanie zwrotami musi zapewnić stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, gwarantując pełne uwzględnienie ryzyk ESG.

Docelowo, problem zwrotów w e-commerce można skutecznie rozwiązać jedynie poprzez zapewnienie współpracy w ramach organizacji oraz w ramach łańcucha dostaw, którego organizacja jest częścią. Oznacza to współpracę z najlepszymi w celu zapewnienia niezawodnych procesów i sieci, z systemami informatycznymi dostarczającymi dane o preferencjach konsumentów i – co najważniejsze – przede wszystkim o przyczynach zwrotu produktu.

## Wzrost sprzedaży to wzrost zwrotów

Przewiduje się, że przychody z detalicznego handlu elektronicznego osiągną 7,4 bln USD do 2025 r.*), więc perspektywy dla sprzedawców internetowych wydają się obiecujące. Ale nie do końca. Ponieważ wraz z ogromnym wzrostem sprzedaży, znacznie wzrosła również liczba zwracanych zamówień.



*Docelowo, problem zwrotów w e-commerce można skutecznie rozwiązać jedynie poprzez zapewnienie współpracy w ramach organizacji oraz w ramach łańcucha dostaw, którego organizacja jest częścią. Oznacza to współpracę z najlepszymi*

*– Poziom wygody i przejrzystości realizacji zwrotów ma kluczowe znaczenie dla utrzymania klientów. 80% kupujących po raz pierwszy w danym sklepie, którzy mogli „łatwo" lub „bardzo łatwo" dokonać zwrotu, ponownie zrobiłoby zakupy w tym sklepie; jednak 33% stałych konsumentów zdecydowałoby się zrezygnować ze sprzedawcy, gdyby realizacja zwrotów u niego była „trudna"* – czytamy w raporcie McKinsey, 2021/Narvar 2020*).

Niektóre sektory są dotknięte tym zjawiskiem bardziej niż inne. Moda i odzież – zwłaszcza tzw. *fast fashion* – to tradycyjnie kategoria o najwyższym wskaźniku zwrotów; druga w kolejności to elektronika użytkowa. Dość nieoczekiwanie, sektorami, w których wskaźnik zwrotów również może być wysoki, są sektory części samochodowych i wystroju wnętrz. A najbardziej bezpośrednim skutkiem dla sprzedawców detalicznych jest skutek finansowy.

> Zarządzanie zwrotami musi zapewniać minimalizację kosztów sieci i procesów logistycznych oraz maksymalizację odzyskiwania zasobów. Wymaga to ograniczania zwrotów i rewitalizacji zwracanych produktów.

*– Można zauważyć, że według wielu firm rozbudowana polityka darmowych zwrotów jest kluczem do budowania lojalności klientów. Firmy takie traktują logistykę zwrotną jako swoją podstawową kompetencję stanowiącą integralny element marketingu ich marki. Inne jednak wciąż definiują swoje strategie zwrotu, ponieważ po prostu nie wiedzą, jak sobie*



*Paweł Gierszewski*

*z tym poradzić. W efekcie tracą klientów* – twierdzi Paweł Gierszewski, Head of Ecommerce DHL SUPPLY CHAIN CEE.

## Koszt dla środowiska i dla sprzedawcy

Ze zwracanymi towarami wiąże się jednak jeszcze inny koszt – duży zarówno dla środowiska, jak i dla realizacji ambitnych celów organizacji w zakresie ESG. Dzisiaj, wiele zwracanych produktów jest wyrzucanych na wysypiska, co poszerza omawiany problem o aspekt środowiskowy. W związku z tym firmy zastanawiają się nad takimi kwestiami jak: w jaki sposób sprostać wyzwaniom związanym ze zwracanymi towarami przy minimalnym wpływie na środowisko, w jaki sposób uniknąć konieczności niszczenia produktów, w jaki sposób poddać je recyklingowi lub odnowieniu… oraz w jaki sposób odsprzedać towary na platformie wtórnego obrotu. Nie jest to oczywiście tylko kwestia zrównoważonego rozwoju. Chodzi również o maksymalizację marży na zwracanym produkcie i zwiększenie wolumenu produktów, które firmy te będą mogły sprzedać poprzez kanał premium, a w przypadku gdy nie będzie to możliwe – poprzez kanał, na którym mogą uzyskać najwyższą wartość za produkt.

Ogromne ilości zwrotów z e-commerce stanowią kosztowny problem do rozwiązania. Lista czynników generujących

koszty jest długa: etykiety zwrotów z opłaconą opłatą pocztową; odbiór i klasyfikacja produktu; zwrot pieniędzy lub wymiana; zarządzanie poziomami zapasów, gdy zapasy są w drodze; zwrot towarów do magazynu na stan i organizowanie działań związanych z obsługą klienta.

Istnieje również ryzyko utraty przyszłej transakcji, jeśli klient pozostanie niezadowolony. Dlatego obsługa zwrotów przez firmę jest kluczowym czynnikiem wpływającym na doświadczenia konsumenckie i „wartość życiową" (LTV) konsumenta. I tu należy stwierdzić: jeśli zapewnisz, by doświadczenie konsumenta związane ze zwrotem było pozytywne to konsument będzie kupował coraz więcej; jeśli zrobisz to źle – nawet jeśli tylko raz – możesz nie zobaczyć konsumenta ponownie.

## Nie dziwią wyniki badania DHL

Zgodnie z którymi 53% firm uważa zwroty za jedno z głównych wyzwań łańcucha dostaw, przy czym zmniejszenie wskaźnika zwrotów ma ogromny wpływ na ich zysk.

Internet sprawił, że dla sprzedawców internetowych dostęp do rynków międzynarodowych jest łatwiejszy niż kiedykolwiek. Z drugiej jednak strony, zwiększone oczekiwania konsumentów wobec e-commerce oznaczają, że nie tylko więcej kupują, ale także więcej zwracają.

Tym, czego potrzebują sprzedawcy detaliczni, którzy chcą rozwijać swoją działalność w zakresie e-commerce, jest doświadczony partner, który może zapewnić szybki, bezproblemowy i opłacalny proces zwrotów oraz sprawdzać zwrócone towary zgodnie ze specyfikacjami sprzedawców detalicznych i wprowadzać je z powrotem na stan w magazynie.

Patrząc w przyszłość, taki partner, wykorzystując widoczność i wgląd w dane, będzie potrafił napędzać rozwój handlu elektronicznego prowadzonego przez sprzedawcę detalicznego, aby utrzymać go o krok przed konkurencją w zakresie zwrotu towarów.

Zdanie, które dobrze podsumowuje artykuł, można znaleźć w raporcie Deloitte „Logistyka zwrotna Zarządzanie zakłóceniami w łańcuchu dostaw podczas pandemii Covid-19". – *Zrozumienie dynamiki kryjącej się za tym, jak, kiedy i dlaczego klienci zwracają produkty, ma kluczowe znaczenie dla minimalizacji liczby zwrotów i maksymalizacji zadowolenia klientów. Każdy zwrot produktu to szansa, by dowiedzieć się więcej o kliencie oraz sprawić, by doszło do kolejnej sprzedaży i by sprzedaż była kontynuowana.* ■



*Zgodnie z badaniemi DHL 53% firm uważa zwroty za jedno z głównych wyzwań łańcucha dostaw, przy czym zmniejszenie wskaźnika zwrotów ma ogromny wpływ na ich zysk*

Elżbieta Haber

**) Raport DHL: Obsługa zwrotów e-commerce: kierunek rozwoju logistyki zwrotnej*

Colian LOGISTIC
ikona gospodarności

FILARY LOGISTYKI


CUSTOMER SERVICE

TRANSPORT DROGOWY




USŁUGI MAGAZYNOWANIA

AGENCJA CELNA



TRANSPORT MORSKI

colianlogistic.pl




*Nowe systemy magazynowania energii, zbudowane z akumulatorów wymontowanych z samochodów elektrycznych, oferują rozwiązanie, które jest zrównoważone*

Fot. KIA

# DRUGIE ŻYCIE AKUMULATORA

Koreański producent samochodów Kia i Deutsche Bahn (DB) nawiązały współpracę w celu zwiększenia żywotności akumulatorów stosowanych w sektorze eletromobilności. Wprowadzone rozwiązanie polega na ponownym wykorzystaniu zużytych baterii litowo-jonowych z pojazdów elektrycznych do stworzenia wydajnych i opłacalnych systemów magazynowania energii elektrycznej.

Rozwiązanie polegające na magazynowaniu energii z wykorzystaniem zużytych akumulatorów jest modułowe i może mieć wiele różnych zastosowań. Dzięki nim można oszczędzać nadwyżki energii elektrycznej z systemów fotowoltaicznych lub mogą być częścią systemu rozproszonego, zasilając przez cały dzień składy konserwacyjne DB oraz składy, w których pociągi są przygotowywane do pracy. W ten sposób można obniżyć koszty szczytów energetycznych.

encore, korporacyjny startup DB Bahnbau Gruppe GmbH, zajmuje się całym procesem, począwszy od pozyskania zużytych baterii, kończąc na ich produkcji. – *Oszczędzanie energii jest dla nas ważniejsze niż kiedykolwiek wcześniej. Nowe systemy magazynowania energii, zbudowane z akumulatorów wymontowanych z samochodów elektrycznych, oferują rozwiązanie, które jest zrównoważone, co sprawia, że jest atrakcyjną opcją dla każdej branży* – mówi Berthold Huber, Member of the Management Board of Deutsche Bahn for Infrastructure.

## System magazynowania energii

Seryjną produkcję i dystrybucję kilkuset akumulatorowych systemów magazynowania energii rozpocznie encore w 2023 r. Pierwszy projekt pilotażowy został uruchomiony w kampusie EUREF w Berlinie, w lipcu 2022 r. Dodatkowe systemy magazynowania energii z akumulatorów są instalowane w różnych lokalizacjach DB, w tym w zajezdni konserwacyjnej ICE w Lipsku, cyfrowym centrum testowym w mieście Scheibenberg w Saksonii oraz na stacji Zorneding w Bawarii.

> Moduły akumulatorów, które mają wymaganą pojemność, stają się akumulatorowymi systemami magazynowania energii drugiej generacji. Te, które nie mają wystarczającej żywotności, encore przekazuje do recyklingu.

Zasadniczo każda firma, która ma wysokie zapotrzebowanie na moc i chce postawić na energię odnawialną, jednocześnie zmniejszając swój wpływ na środowisko, może skorzystać z systemu magazynowania energii z akumulatorów drugiej generacji firmy encore.

– *Jako jedna z wiodących marek w zakresie elektromobilności w Europie, Kia rozszerzy swoją ofertę samochodów elektrycznych do 14 modeli do 2027 r. Inwestujemy również w zrównoważone rozwiązania, w tym rozwiązania dla akumulatorów, gdy ich pierwsze życie w pojeździe dobiegnie końca. Partnerstwo między Kia i DB dowodzi, że obie firmy myślą o akumulatorach jako cennych zasobach w zrównoważonej gospodarce zamkniętego obiegu* – mówi Jason Jeong, prezes Kia Europe.

Dealerzy Kia wysyłają akumulatory do firmy encore, która przeprowadza ich kontrolę i analizę pod kątem bezpieczeństwa i jakości. Moduły akumulatorów, które mają wymaganą pojemność, stają się akumulatorowymi systemami magazynowania energii drugiej generacji. Te, które nie mają wystarczającej żywotności, encore przekazuje do recyklingu.

## Przewożone w całej Europie

Akumulatory i nowe magazyny energii są przewożone w całej Europie przez logistyczne spółki DB Schenker i DB Cargo. Istnieją surowe wymogi prawne dotyczące transportu i przechowywania modułów akumulatorowych, takie jak odpowiednie oznakowanie i kontrola temperatury podczas transportu, co sprawia, że operacje logistyczne są bardzo złożone.

– *Akumulatory stanowią podstawę globalnego dążenia do elektryfikacji w sektorze mobilności. encore opracowało ciekawe rozwiązanie, dzięki któremu stare baterie zyskują drugie życie. Cieszymy się, że możemy wspierać ten innowacyjny projekt naszymi usługami dostosowanymi specjalnie do logistyki baterii* – komentuje Christian Moser, Global Solution Manager ds. E-Mobility w DB Schenker. ❙

*KK*




*Od czasu wprowadzenia aplikacji moduł EFA-SmartConnect® jest stosowany do sterowania prawie wszystkimi bramami. System stale przesyła raporty o stanie bram do aplikacji*

# INTELIGENTNE BRAMY ZAPEWNIAJĄCE BEZPIECZEŃSTWO I EFEKTYWNOŚĆ

**Dla Urzędu Transportu Drogowego kantonu Schwyz bezpieczeństwo jest priorytetem nie tylko podczas kontroli pojazdów. Również działalność operacyjna, np. w stacji diagnostycznej w Pfäffikon musi przebiegać bezpiecznie i efektywnie. Z tego powodu urząd wyposażył wejścia i wyjścia z dobudowanego budynku w sześć szybkobieżnych bram spiralnych EFA-SST®-L Premium.**

Dobre dwa lata po przekazaniu kluczy do nowego budynku Beat Reichmuth, kierownik centrum diagnostycznego i główny ekspert, odnotowuje wyjątkowo pozytywny bilans. Jest zadowolony z działania bram, gdyż niezawodnie spełniają one wszystkie wymagania postawione w przetargu.

Dzięki wysokim prędkościom otwierania i zamykania w hali kontroli panuje przyjemna atmosfera pracy. Pojazdy wjeżdżają i wyjeżdżają z hali około 40 razy dziennie. Trzy stanowiska kontrolne są zajmowane codziennie w ściśle określonym czasie. Jakiekolwiek zakłócenia oznaczałyby niedotrzymanie terminów, a tym samym straty finansowe.

Urząd Transportu kantonu Schwyz odpowiada za rejestrację pojazdów poruszających się w transporcie drogowym i wodnym. Oba centra kontroli w Pfäffikon i Einsiedeln zajmują się 130 tys. pojazdów mechanicznych i 5,7 tys. statków zarejestrowanych w kantonie Schwyz. Co roku w stacjach diagnostycznych przeprowadza się 40 tys. kontroli pojazdów.

## Sprytnie połączone w sieć

W międzyczasie firma EFAFLEX, po konsultacjach z Urzędem Transportu, wyposażyła wszystkie bramy w nowy moduł EFA-SmartConnect®. Dzięki inteligentnemu połączeniu bram w sieć można dodatkowo zoptymalizować koszty eksploatacji i konserwacji.

Dzięki EFA-SmartConnect® firma EFAFLEX oferuje rozwiązanie IoT przeznaczone do bram połączonych w sieć. Przyjazna dla użytkownika aplikacja umożliwia centralne monitorowanie i wyświetla w przejrzysty sposób stan wszystkich bram w czasie rzeczywistym. Zgodnie z zasadą „diagnoza – serwis – konserwacja" można w porę uniknąć usterek i z wyprzedzeniem zaplanować konserwację. Minimalizuje to czasy przestojów i obniża koszty eksploatacji.

EFA-SmartConnect® działa również bardzo efektywnie w przypadku awarii: użytkownicy mogą przesyłać komunikaty bezpośrednio do firmy EFAFLEX za pośrednictwem aplikacji. Dzięki krótkim czasom transmisji, komunikacja z serwisantami EFAFLEX jest na wyciągnięcie ręki. Przyspiesza to procesy i skraca czasy przestojów.

Od czasu wprowadzenia aplikacji moduł EFA-SmartConnect® jest stosowany do sterowania prawie wszystkimi bramami. System stale przesyła raporty o stanie bram do aplikacji, co pozwala na bezpośrednie przekazywanie do EFAFLEX informacji o usterkach i zgłoszeniach serwisowych dokonywanych przez użytkownika.

Bezpieczeństwo danych klientów jest zawsze gwarantowane. EFA-SmartConnect® przechowuje wszystkie istotne informacje w sieci lokalnej. Tylko klient decyduje, kiedy i jakie informacje są przekazywane do EFAFLEX. Dopiero gdy dane zostaną świadomie przekazane do serwisu, następuje wymiana. I nawet ta procedura jest zabezpieczona do maksimum, bo dzięki zastosowaniu nowoczesnego szyfrowania *end-to-end*, wszystkie informacje pozostają bezpieczne i poufne.

## Sześć za jednym zamachem

Po krótkim wprowadzeniu, Beat Reichmuth i jego zespół są w stanie za pomocą tabletu samodzielnie zaprogramować urządzenia peryferyjne sześciu bram. Jeśli mimo to potrzebna jest fachowa pomoc, firma EFAFLEX szybko wysyła na miejsce serwisanta. Aplikacja EFA-SmartConnect® jest dla pracowników centrum diagnostycznego w Pfäffikon praktyczna i łatwa w obsłudze. Aplikacja daje się rozbudowywać, więc można ją poszerzyć o wiele dodatkowych funkcji. I

**Bramy serii F otwierają się z dużą prędkością i są wyjątkowo wytrzymałe. Chronią przed hałasem i przeciągami, oszczędzają energię i gwarantują dobre właściwości termoizolacyjne i dźwiękochłonne.**



*Od 20 lat Grupa Inelo konsekwentnie realizuje strategię one stop shop, oferując klientom w jednym miejscu produkty do analizy czasu pracy kierowców, narzędzia telematyczne oraz systemy klasy TMS*

# CO FIRMIE PRZEWOZOWEJ DAJE INTEGRACJA NARZĘDZI TECHNOLOGICZNYCH?

Bez względu na wielkość przedsiębiorstwa czy profil działalności, niemal każda firma w sektorze TSL korzysta z rozwiązań cyfrowych. Według raportu PwC na temat transportu przyszłości, to właśnie digitalizacja znalazła się w zestawieniu „5 sił", które w najbliższych latach będą kształtowały rozwój tej branży w Polsce.

Szacuje się, że wdrożenie nowych technologii, automatyzacja procesów i lepsze wykorzystanie dostępnych danych pozwoli zredukować koszty przedsiębiorstw nawet o jedną trzecią do 2025 roku. Dane w transporcie to dzisiaj najcenniejszy „towar" dla każdego przewoźnika czy spedytora. W jaki sposób je pozyskać i wykorzystać w codziennej pracy? Jednym ze sposobów jest integracja narzędzi, takich jak telematyka, TMS czy programy do rozliczania czasu pracy. O tym, jakie korzyści nam daje, odpowiadają eksperci Grupy Inelo, międzynarodowego lidera w dostarczaniu kompleksowych rozwiązań dla transportu.

## Jedno kluczowe słowo – dane

Każda firma jest w ich posiadaniu i każdy przedsiębiorca powinien je gromadzić i wykorzystywać do prowadzenia swojego biznesu. Te kluczowe informacje to coś w rodzaju unikalnego DNA firmy – indywidualny zbiór informacji, który pokazuje kim jesteśmy, jakie mamy cechy i w jaki sposób prowadzimy firmę. Im jest ona większa, tym więcej mamy informacji i często pojawia się pytanie, jak je sprawnie analizować i w jaki sposób możemy je wykorzystać do zwiększania przychodów swojej firmy i likwidowania ewentualnych błędów? Odpowiedzią są systemy, które gromadzą i umożliwiają przetwarzanie dużej ilości danych w firmie, a dzięki temu jej sprawne zarządzanie. Takimi rozwiązaniami są: telematyka, systemy TMS czy oprogramowania do rozliczania czasu pracy.

– *Na początku prowadzenia firmy transportowej często inwestujemy w proste i podstawowe rozwiązania informatyczne, które pozwalają nam kontrolować to, co się dzieje w firmie. Kiedy biznes się rozwija i powiększa, przybywa zleceń i pracowników, to okazuje się, że te kilka podstawowych narzędzi, które do tej pory mieliśmy, nie są wystarczające. Jednocześnie problemem staje się to, że często wszystkie te oprogramowania pracują niezależnie i nie są ze sobą w żaden sposób powiązane i co więcej, generują znacznie większe koszty niż powinny, a danych, które za ich pomocą pozyskujemy nie wykorzystujemy w odpowiedni sposób. Zatrudniamy nowych pracowników, zwiększamy nakład pracy, ale nie przynosi to oczekiwanych rezultatów. Tutaj z pomocą przychodzi właśnie integracja systemów, które już mamy w firmie lub które chcemy zakupić. Pomaga ona uporządkować procesy w przedsiębiorstwie, znaleźć słabe punkty, popełniane błędy i jednocześnie wykorzystywać dane do likwidacji tych pomyłek i tym samym np. redukcji niepotrzebnych kosztów* – mówi Dawid Kochalski, ekspert Grupy Inelo.

Doświadczeni producenci oferują rozwiązania dostosowane do tego, by łączyć je z produktami innych dostawców. Dlatego szukając narzędzi dla swojej firmy warto wziąć pod uwagę, żeby inwestować w rozwiązania, które mają otwartą ścieżkę integracji.

## Jakie korzyści daje integracja narzędzi w firmie?

Od eliminowania kluczowych dla przedsiębiorstwa i jego rentowności pomyłek i błędów ludzkich, po oszczędność czasu, dzięki automatyzacji procesów w firmie, zwiększenie konkurencyjności na rynku podczas walki o nowe kontrakty, po realne korzyści finansowe, wynikające z tego, że mamy pod kontrolą

i w jednym miejscu wgląd we wszystkie procesy w firmie transportowej, wiemy na czym możemy zaoszczędzić i jak zaplanować pracę kierowców, by zyskać na tym więcej w końcowym rozrachunku. – *To nie utopia tylko realne korzyści, które zaobserwowaliśmy w firmach wykorzystujących nasze zintegrowane rozwiązania. Cały proces wymaga czasu i zaangażowania poszczególnych osób w firmie, ale warto go rozpocząć jak najszybciej, by usprawnić sobie i innym pracę* – dodaje Dawid Kochalski.



*Jeżeli firma zaopatruje się w rozwiązania u jednego dostawcy, który oferuje zintegrowane rozwiązania dla transportu, jak Grupa Inelo, to jest duża szansa, że niemal wszystkie z dostępnych produktów będzie można ze sobą integrować*

## Jakie narzędzia w firmie transportowej można integrować?

Możliwości jest naprawdę wiele. Jeżeli firma zaopatruje się w rozwiązania u jednego dostawcy, który oferuje zintegrowane rozwiązania dla transportu, jak Grupa Inelo, to jest duża szansa, że niemal wszystkie z dostępnych produktów będzie można ze sobą integrować. Doświadczeni producenci oferują również rozwiązania dostosowane do tego, by łączyć je z produktami innych dostawców. Dlatego szukając narzędzi dla swojej firmy warto wziąć pod uwagę, żeby inwestować w rozwiązania, które mają otwartą ścieżkę integracji, ponieważ jeśli firma zacznie się rozwijać, to dotychczasowe systemy mogą się okazać dla niej niewystarczające.

– *Już od 20 lat Grupa Inelo konsekwentnie realizuje strategię one stop shop, oferując klientom w jednym miejscu produkty do analizy czasu pracy kierowców, narzędzia telematyczne oraz systemy klasy TMS – zarówno dla MŚP, jak i dużych firm. Dzięki temu mamy duże możliwości w obrębie integracji wszystkich dostępnych u nas produktów i od wielu lat z powodzeniem je realizujemy u kilku tysięcy klientów rocznie* – dodaje Tomasz Biernat, Dyrektor IT, Grupa Inelo.

> Dane, czyli kluczowe informacje, to coś w rodzaju unikalnego DNA firmy – indywidualny zbiór informacji, który pokazuje kim jesteśmy, jakie mamy cechy i w jaki sposób prowadzimy firmę.

## Integracja technologii w transporcie ma znaczenie

Ważna integracja nastąpiła w obrębie produktów GBox i tachografów umieszczanych w pojazdach ciężarowych. Połączenie tych dwóch rozwiązań umożliwiło klientom zdalny odczyt tachografu, jak i karty kierowcy. Przyczyniło się to do wydłużenia tras międzynarodowych oraz widocznie zwiększyło generowane przychody. Dodatkowo zaimplementowany mechanizm automatycznego pobierania danych spowodował, że można było o tym procesie zapomnieć i zająć się innymi kluczowymi sprawami.

Kolejnym etapem było połączenie GBox Assist z oprogramowaniem 4Trans. Przekazywanie do programu informacji o przekroczeniu granic, wyjazdu z bazy czy też powrotu do niej, a także samych plików z kart kierowców pobranych zdalnie przez GBox. Ta integracja dała klientom korzystającym z tych rozwiązań realne oszczędności czasowe, zmniejszenie ilości wykroczeń z tytułu braku odczytu karty kierowcy czy tachografu, a także umożliwiła rozliczanie kierowców na początku nowego miesiąca. Zlikwidowała potrzebę zatrudniania dodatkowej osoby, która byłaby delegowana do tych działań.

Strategiczną integracją było połączenie telematyki GBox Assist z wiodącymi systemami klasy TMS. Dobór odpowiedniego rozwiązania zapewnia firmie możliwość wysyłki zleceń, dwukierunkowej komunikacji, trasowania i analizy czasu pracy. Bez wątpienia daje nam to połączenie TMS Nawigator czy Fire TMS z telematyką GBox. Harmonia wynikająca z zacieśniającej się współpracy pomiędzy tymi produktami zapewnia klientowi finalny produkt o najwyższej jakości.

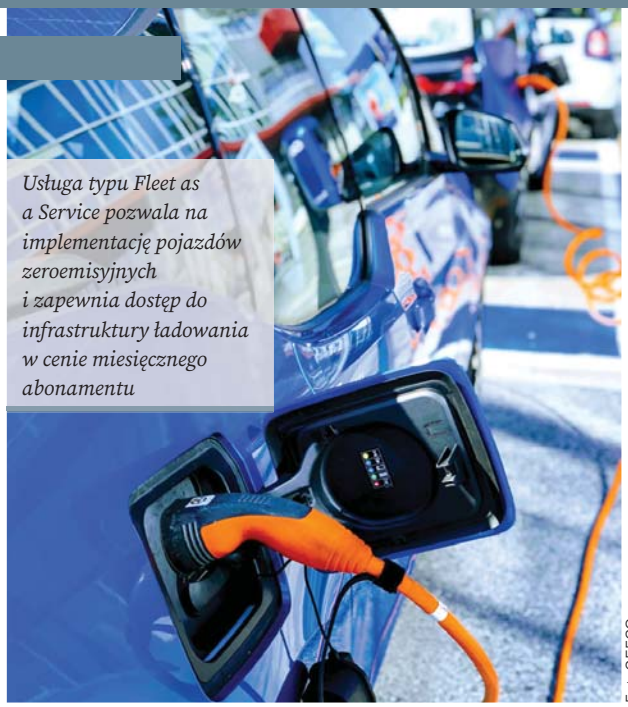
– *Wszystkie integracje, których dokonaliśmy w obrębie naszych produktów miały jeden cel – dostarczyć na rynek europejski rozwiązania, które będą ze sobą kompatybilne i które umożliwią przedsiębiorstwu płynny i niczym nie zakłócony wzrost na niepewnym rynku. Dzisiaj możemy powiedzieć, że w pełni nam się to udało i dostarczyliśmy rozwiązania, które zaspokajają potrzeby firmy na każdym etapie jej rozwoju* – dodaje Tomasz Biernat, Grupa Inelo.



*Dobór odpowiedniego rozwiązania zapewnia firmie możliwość wysyłki zleceń, dwukierunkowej komunikacji, trasowania i analizy czasu pracy*

# EV FLEET CYFRYZUJE TRANSPORT MIEJSKI

Zeroemisyjność transportu to jeden z ważnych celów jaki stawia przed sobą Unia Europejska. Z pomocą przychodzą jej platformy IT pomagające w zarządzaniu flotą, także nieemitującą do atmosfery zanieczyszczeń. Jedną z nich jest EV Platform Cloud.



*Usługa typu Fleet as a Service pozwala na implementację pojazdów zeroemisyjnych i zapewnia dostęp do infrastruktury ładowania w cenie miesięcznego abonamentu*

Fot. GEFCO

Jest to system informatyczny klasy *enterprise*, służący do projektowania i wdrażania cyfrowych modeli zarządzania flotami pojazdów użytkowych zasilanych energią elektryczną, która jest uzyskiwana dzięki infrastrukturze ładowania. Jego główną funkcjonalnością jest modelowanie i testowanie, wdrażanie oraz zarządzanie procesami transportowymi we flotach składających się z pojazdów zeroemisyjnych. Jest to rozwiązanie wielomodułowe, z opcją pełnej analityki biznesowej skierowanej do menedżerów średniego i wyższego szczebla w organizacjach transportowych i logistycznych odpowiedzialnych za zarządzanie flotą.

## Więcej niż analityka

EV Platform Cloud, dzięki danym generowanym z pojazdów, pozwala tworzyć pełną analitykę predykcyjną, jak i wizualizację parametrów floty w czasie rzeczywistym. Analityka to jedna z usług (Analytics as a Service), którą startup EV Fleet rozwija i testuje z klientami i która dostępna jest w formie subskrypcji. Inną jest system operacyjny dla udostępnianych w modelu Fleet as a Service zeroemisyjnych środków transportu.

Pierwszym pojazdem będącym generatorem danych, zbudowanym przez EV Fleet w zeszłym roku, jest demonstrator technologii SmartVan IoT (www.smartvan.tech). Obecnie we flocie testowej wdrażane są dwa kolejne pojazdy. Budowana flota jest zdywersyfikowana – jest w niej zarówno skuter jak i średniej klasy ciężarówka elektryczna.

Uruchomiona w styczniu 2022 r. w formie subskrypcji usługa typu Fleet as a Service, oparta o drugą generację EV Platform Cloud, pozwala na implementację pojazdów zeroemisyjnych i zapewnia dostęp do infrastruktury ładowania w cenie miesięcznego abonamentu. Klient nie ponosi wysokich, początkowych kosztów implementacji pojazdów zeroemisyjnych w swojej organizacji, a dostaje dostęp do platformy, czyli do danych ze swoich pojazdów, budowanych przez jedną ze spółek zależnych EV Fleet.

## Autorski projekt

Platforma to autorski projekt spółki, która jest integratorem rozwiązań dostępnych na rynku, a należy do rozwiązań dedykowanych, niezbędnych klientom na etapie digitalizacji procesów transportowych. Jednym z nich jest aplikacja pozwalająca na identyfikację, ewidencję i pozycjonowanie budowanych przez EV Fleet pojazdów.

Startup podjął już współpracę z Google Cloud i Operatorem Chmury Krajowej i został wybrany do pierwszego programu akceleracyjnego organizowanego przez polską spółkę Google Cloud. Obecnie buduje infrastrukturę platformy na zasobach chmurowych partnera. Dzięki temu może dużo szybciej się rozwijać, a dane klientów są bardziej bezpieczne i mogą być zarządzane poprzez projektowaną przez zespół kierowany przez Daniela Węgrzynka usługę typu Data as a Service. Daje to możliwość dostarczenia kompleksowego rozwiązania klientom, w tym nieposiadającym zasobów na budowę własnych rozwiązań cyfrowych, oraz szybkiego skalowania zeroemisyjnego biznesu flotowego.

Na bazie EV Platform Cloud budowane są kolejne rozwiązanie, które EV Fleet chce sfinansować w ramach jednego z grantów EU, jakim jest EIC Accelerator. Co więcej, w zeszłym roku spółka została wpisana przez SpeedUp Energy Innovation jako jedna z 38 młodych, polskich firm działających w technologiach energetycznych, w obszarze elektromobilności. Została sklasyfikowana w zakresie *optimization software*. Platforma ma dużą rolę do odegrania również w obszarze redukcji $CO_2$ i zrównoważonego rozwoju. Szczególnie ważne jest to w transporcie aglomeracyjnym.

EV Fleet dwa lata temu opracował autorski proces doradczy, który z sukcesem wykorzystuje przy realizacji wdrożeń projektów flotowych u kilku dużych klientów w kraju. W oparciu o niego wdraża kolejne strategie i modele zarządzania dedykowaną flotą składającą się z pojazdów zeroemisyjnych. Cały proces został poddany certyfikacji, co zakończyło się uzyskaniem certyfikatu ISO 29990 w obszarze szkoleń, profesjonalnego doradztwa oraz wdrożeń w branży transportowo-logistycznej.

*EH*

> EV Platform Cloud to system informatyczny klasy enterprise, służący do projektowania i wdrażania cyfrowych modeli zarządzania flotami pojazdów użytkowych zasilanych energią elektryczną, która jest uzyskiwana dzięki infrastrukturze ładowania.

### EV FLEET

- Startup specjalizujący się w transformacji cyfrowej towarowego transportu miejskiego.
- Dzięki rozwiązaniom z zakresu zarządzania flotą z wykorzystaniem zeroemisyjnych środków transportowych pozwala osiągnąć rozwój z poszanowaniem środowiska naturalnego.
- Do 2025 r. chce osiągnąć status unicorna.

# Game Change

Od zawsze byliśmy ambitni w naszych działaniach na rzecz zrównoważonego rozwoju. Na pierwszym miejscu stawiamy ludzi i planetę, podobnie jak nasze zobowiązanie do osiągnięcia **neutralności emisyjnej do 2040 roku.**

Tworzymy warunki i wyznaczamy standardy dla magazynów przyszłości.

Niezależnie czy chodzi o poprawę odporności i wydajności globalnego łańcucha dostaw, generowanie wartości dla klientów także poza dachami naszych nieruchomości, czy po prostu czystszy i szczęśliwszy świat, coś wyjątkowego jest…

## MADE IN PROLOGIS



prologisce.eu/sustainability

PROLOGIS®

# POLSKA W CZOŁÓWCE KRAJÓW
## Z NAJWIĘKSZĄ POWIERZCHNIĄ MAGAZYNOWĄ

Po pierwszej połowie 2022 r., mimo zawirowań na rynku gospodarczym, sektor magazynowy był w bardzo dobrej kondycji. Na taką sytuację wpłynął duży popyt na powierzchnię magazynową przede wszystkim ze strony segmentu e-commerce. Wysoka aktywność pociąga za sobą kurczenie się wolnych powierzchni magazynowych i wzrost aktywności deweloperów, i to mimo rosnących cen na rynku budowlanym.

W połowie roku całkowite zasoby powierzchni na polskim rynku magazynowym osiągnęły poziom niemal 27 mln m² (+25% r/r), dzięki czemu nasz kraj uplasował się na piątym miejscu w UE pod względem jej wielkości. JLL dodaje, że w I połowie 2022 r. polski rynek odpowiadał za 30% dostarczonej powierzchni magazynowej w Europie. Sektor rozwija się i będzie rozwijał się w najbliższej przyszłości przede wszystkim dzięki handlowi internetowemu. Szacunki podane przez BNP Paribas Real Estate Poland wskazują, że magazyny i obiekty logistyczne, w których wykonywane są operacje dla e-commerce sięgają blisko 30% całkowitych zasobów dostępnych na rynku. To w dużej mierze dlatego, że Polska staje się centrum modowym e-handlu.



*Do końca czerwca ukończono inwestycje o łącznej powierzchni ok. 2,42 mln m²*

Fot. MLP

## Podaż, która podąża za popytem

Do końca czerwca ukończono inwestycje o łącznej powierzchni ok. 2,42 mln m², co podkreśla Colliers. Z najnowszego raportu przygotowanego przez firmę doradczą BNP Paribas Real Estate Poland wynika, że tylko w II kwartale rynek powierzchni magazynowych, logistycznych i przemysłowych w Polsce urósł o około 1,15 mln m².

Największymi, nowo oddanymi obiektami pomiędzy kwietniem a czerwcem były: na Górnym Śląsku kompleks Panattoni Park Ruda Śląska III (66,5 tys. m² powierzchni) i zlokalizowany w strefie Polska Centralna Panattoni Park Pabianice (63,6 tys. m²). Pierwszy z nich jest w pełni skomercjalizowany, natomiast drugi nadal posiada ok. 30% wolnej powierzchni.

Do najciekawszych zrealizowanych projektów w pierwszym półroczu 2022 r. AXI IMMO zalicza: Hillwood Bydgoszcz (BTS) o powierzchni 105 tys. m², P3 Poznań II (82,3 tys. m²), Panattoni Park Sosnowiec III (78 tys. m²), 7R Park Goleniów II (62,5 m²) czy Exeter Park Szczecin II (45 tys. m²).

I dodaje, że aktywność deweloperów na rynku magazynowym tylko w II kwartale br. wyniosła prawie 700,5 tys. m², co pozwoliło na uzyskanie wyniku 1,8 mln m² (+63% r/r) na koniec czerwca 2022 r.

W trójce makroregionów z największą nową podażą w I połowie 2022 r. znalazły się Poznań (prawie 333 tys. m²), Polska Centralna (blisko 329 tys. m²) oraz Górny Śląsk (ponad 295 tys. m²).

Jako rynki magazynowe dominujące pod względem podaży w Polsce, Colliers wymienia województwa: mazowieckie (5,4 mln m²), śląskie (4,6 mln m²) oraz łódzkie (3,8 mln m²). Natomiast biorąc pod uwagę województwa z najwyższą nową podażą, w czołowej trójce, według tej firmy, uplasowały się: dolnośląskie, łódzkie oraz wielkopolskie, gdzie odnotowano wzrost odpowiednio o 448,7 tys. m², 353,1 tys. m² oraz 351,5 tys. m².

*– Zarówno wolumen powierzchni oddanej w I poł. 2022 r., jak i skala projektów będących obecnie w realizacji są niemałym zaskoczeniem dla wszystkich obserwatorów rynku magazynowego w Polsce. Zdecydowana większość spodziewała się, że czynniki takie jak utrzymujące się wysokie ceny materiałów budowlanych czy wynikające z wojny w Ukrainie trudności z łańcuchami dostaw, wpłyną na niewielkie spowolnienie w nowej podaży. Rynek magazynowy rozwija się dynamicznie w każdym zakątku Polski, zarówno w tzw.*

### POLSKA ZYSKUJE NA POPULARNOŚCI



**John Palmer,**
dyrektor działu doradztwa inwestycyjnego dla sektora nieruchomości magazynowych w Savills w Polsce

Obecna sytuacja geopolityczna będzie kolejnym katalizatorem przyspieszającym napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych do Polski. Przewidujemy, że dzięki rozwiniętej infrastrukturze drogowej, kolejowej i portowej, doświadczonym deweloperom oraz efektywnej polityce przestrzennej, Polska będzie zyskiwała na popularności wśród firm produkcyjnych i operatorów dużych regionalnych centrów dystrybucyjnych. W krótkiej i średniej perspektywie może to przyczynić się do dalszego wzrostu popytu na powierzchnię magazynową ze strony najemców oraz kompresji współczynnika pustostanów, który w pierwszym kwartale 2022 r. spadł do rekordowo niskiego poziomu 3,2%. Aktualne warunki rynkowe w Polsce z pewnością będą przyczyniać się do dynamicznego wzrostu czynszów.

PRZED NAMI DYNAMICZNY WZROST CZYNSZÓW

**Renata Osiecka,**
partner zarządzająca, AXI IMMO



Rosnące koszty budowy i wydłużający się średnio o 3-4 miesiące termin dostarczenia gotowych inwestycji magazynowych może mieć bezpośrednie przełożenie na wynik popytu na koniec 2022 r. Przy bardzo niskim poziomie pustostanów, rezultat na poziomie 4,5 mln m² wynajętej powierzchni zostanie odnotowany jako duży sukces. Nastroje w sektorze regulują także rosnące stawki czynszów i różnica w kosztach najmu pomiędzy nowymi projektami a tymi już istniejącymi. W kolejnych miesiącach roku spodziewamy się kontynuacji tego trendu, przy czym duże znaczenie w tym zakresie będą miały ceny materiałów i wykonawstwa. Na koniec sektor magazynowy pozostaje pod czujną obserwacją inwestorów. Oczekujemy, że finalizacja procesu sprzedaży kilku dużych projektów będzie tradycyjnie miała miejsce w IV kw. roku.

*wielkiej piątce, jak i bardziej niszowych lokalizacjach tj. w Kielcach, Opolu czy Radomiu* – wyjaśnia Anna Głowacz, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, AXI IMMO.

## Na rynku inwestycyjnym sytuacja stabilna

Po I połowie 2022 r. wolumen transakcji inwestycyjnych z udziałem aktywów magazynowych, jak informuje AXI IMMO, zamknął się z wynikiem 0,7 mld euro (–25% r/r). Niski rezultat jest skutkiem wysokiej bazy z 2021 r. oraz niskiej dostępności produktów na rynku. Dodatkowymi czynnikami wpływającymi na obecny stan pozostają rosnąca inflacja oraz wojna w Ukrainie, która dzieli inwestorów na dwie grupy interesariuszy. W pierwszej znajdują się podmioty dopiero poznające realia rynku nieruchomości w Polsce, w drugiej natomiast są fundusze, które od lat inwestują w krajowe aktywa. Przykładami tych aktywności są zakupy portfeli 7R przez CTP (127,5 tys. m²) czy Panattoni przez EQT Exeter (ok. 500 tys m²). Pomimo chwilowych zawirowań sytuacja w sektorze pozostaje stabilna. Produkty magazynowe w kolejnych kwartałach pozostaną interesującym aktywem przez wzgląd na rosnące stawki czynszu czy nadal wysoki popyt obserwowany na polskim rynku magazynowym.

*– Podkreślany przez nas od kilku kwartałów brak jakościowych projektów magazynowych do kupienia od zaraz spowodował oczekiwany spadek wielkości transakcji z udziałem tego sektora na rynku inwestycyjnym. Ewentualnych zmian i ponownego zainteresowania aktywami logistyczno-przemysłowymi należy spodziewać się bliżej końca bieżącego roku, kiedy to zostanie oddana znacząca część powierzchni będącej obecnie w budowie. W cenie pozostaną w pełni skomercjalizowane, spełniające wymagania ESG magazyny, które również otrzymały wysokie oceny w zakresie certyfikacji środowiskowych. Spodziewamy się, także, że obiekty nieco starsze, ale zlokalizowane na kluczowych rynkach logistycznych będą musiały przejść proces modernizacji, aby utrzymać status inwestycji core i core+* – mówi Renata Osiecka, partner zarządzająca, AXI IMMO.

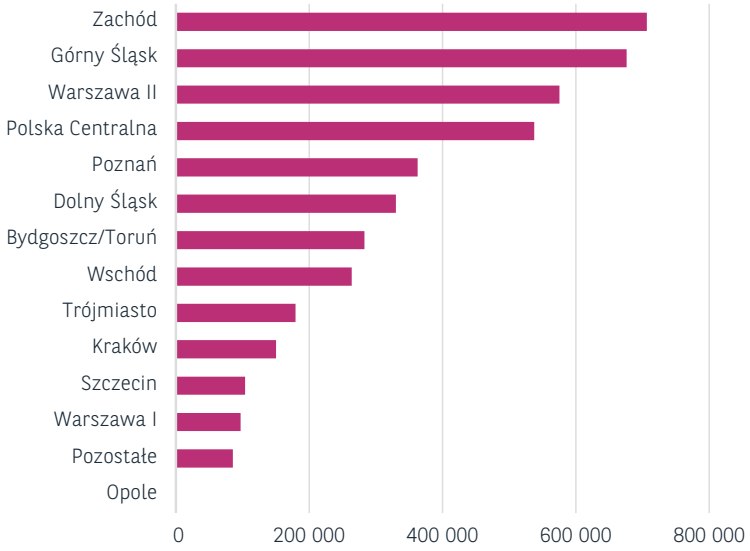
## Popyt najwyższy w historii rynku magazynowego

Popyt na rynku magazynowym generują głównie firmy z segmentów e-commerce, sieci handlowych i logistyki. Według Colliers, pod względem sektorów działalności najemców w I poł. roku liderami były branże 3PL (46%), produkcja (15%) oraz handel detaliczny (12%). Co więcej, gracze logistyczni zwiększyli dystans między pozostałymi sektorami z ponad milionem metrów kwadratowych wynajętej powierzchni. Popyt brutto tylko w drugim kwartale, jak podaje BNP Paribas Real Estate Poland, wyniósł 2,2 mln m². W I poł. roku kształtował się powyżej. 3,8 mln m² (+12% r/r). Jest to najwyższy wynik w historii polskiego rynku. AXI IMMO dodaje, że nowe umowy najmu i ekspansje (popyt netto) stanowiły 68% całości i były na poziomie 2,5 mln m² (0% r/r), nieznacznie przekraczając wyniki z analogicznego okresu 2021 r. JLL wyjaśnia, że udział renegocjacji w całkowitym popycie utrzymał się na poziomie 24%, jednak spodziewany jest wzrost liczby odnawianych kontraktów wynajmu, głównie z uwagi na zbliżający się koniec znaczących umów zawieranych pięć lat temu.

Największą aktywność najemców, według AXI IMMO, zarejestrowano na Górnym Śląsku (725 tys. m²), w regionie Warszawy (620 tys. m²) i Poznaniu (506 tys. m²). Poza tzw. wielką piątką na uwagę zasługują Trójmiasto (360 tys. m²) i Polska Zachodnia (290 tys. m²). W kontekście najciekawszych transakcji w I poł. 2022 r. należy wskazać nową umowę podpisaną przez klienta z sektora e-commerce w Panattoni Park Sulechów III (88,5 tys. m²), przedłużenie i ekspansję sieci handlowej w Segro Logistics Park Gliwice (65,3 tys. m²) czy dwie transakcje z udziałem logistyków kolejno w Mapletree Wrocław I (przedłużenie; 64 tys. m²) i P3 Poznań I (przedłużenie; 53 tys. m²).

Z kolei Colliers jako województwa, w których wynajęto najwięcej powierzchni,

POWIERZCHNIE PRZEMYSŁOWO-LOGISTYCZNE W BUDOWIE




*Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland*

podaje: śląskie (759,3 tys. m²), mazowieckie (740 tys. m²) i łódzkie (469,9 tys. m²). Największy wzrost popytu odnotowano w lubuskim (400,3 tys. m²), gdzie w I połowie 2022 r. wynajęto więcej powierzchni niż w całym 2021 r.

Jako największą transakcją II kwartału BNP Paribas Real Estate Poland wymienia wynajem obiektu typu BTS przez Globalway, jednego z największych dostawców produktów z Dalekiego Wschodu. Firma będzie rosła w obiekcie Panattoni Park Gdańsk East III, w którym zajmie powierzchnię 103 tys. m². Nieco mniej, bo 90 tys. m², również od Panattoni, wynajęła niemiecka platforma modowa BestSecret.

– *Na tak dobre wyniki wpływa kilka czynników, m.in. centralne położenie Polski w Europie i rozwijająca się infrastruktura transportowa. Zainteresowani nieruchomościami przemysłowo-logistycznymi wciąż pozostają najemcy z sektora e-commerce, których aktywność znacznie wzrosła w czasie pandemii COVID-19* – tłumaczy Antoni Szwech, analityk w Dziale Doradztwa i Badań Rynku w Colliers.

Widać już jednak spowalniający wzrost rynku e-commerce, widoczny m.in. w zmniejszonej aktywności sieci handlowych, które w I połowie 2022 wynajęły 745 tys. m², co uświadamia nam JLL. Z drugiej strony, z popytem na poziomie 500 tys. m², rośnie sektor produkcyjny.

## Rekordowa liczba magazynów w budowie

Wysoki współczynnik absorpcji wpływa na decyzje o rozpoczęciu nowych projektów nowoczesnej powierzchni magazynowej, logistycznej i przemysłowej, a wynik na poziomie 5,3 mln m² (+56% r/r) realizowanych inwestycji pod koniec czerwca jest najwyższą wartością odnotowaną w historii całego sektora, komentuje AXI IMMO. Nieco inne informacje zawarte są w raportach JLL i BNP Paribas Real Estate Poland, według tych firm odpowiednio w budowie w II kw. pozostawało 4,5 mln m² i 4,3 mln m², z czego jedna trzecia pojawi się na rynku jeszcze w tym roku. JLL dodaje, że najwięcej nowej powierzchni magazynowej budowano w województwie lubuskim.

Najwięcej projektów w początkowych lub zaawansowanych fazach rozwoju było na Górnym Śląsku (ponad 887 tys. m²), w Polsce Zachodniej (niemal 801 tys. m²) oraz w Warszawie (prawie 727 tys. m²), z czego ok. 53% z realizowanej powierzchni to inwestycje spekulacyjne. Według Colliers do największych obiektów w budowie należały: CTPark Iłowa (150,9 tys. m²), Panattoni BTS Zalando Bydgoszcz (146 tys. m²), Exeter Park Świebodzin (123,9 tys. m²), Hillwood Łowicz Południe (108,6 tys. m²) oraz GLP Wrocław V Logistics Centre (89,6 tys. m²).

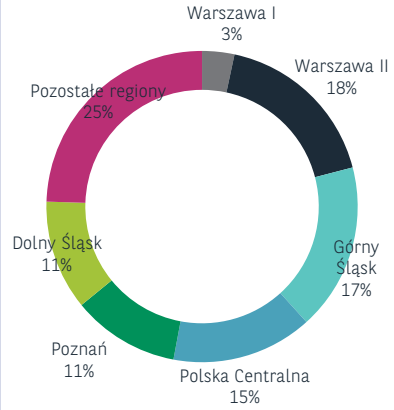
Autorzy analizy BNP Paribas Real Estate Poland zwracają uwagę na oznaki spowolnienia w sektorze, widmo luki podażowej, wysokie koszty budowy i wzrosty czynszów, a także na to, że jednym z efektów w poszukiwaniu nowej rynkowej równowagi – zauważalnym w II kwartale – był spadek udziału w budowach projektów, które są realizowane spekulacyjnie. W porównaniu do I kwartału zmniejszył się on o około 20%.

## Pustostanów coraz mniej, a czynsze rosną

W I połowie 2022 r. wskaźnik pustostanów osiągnął jeden z najniższych w historii rynku wyników, około 3,3%, co oznacza spadek o ponad 2,0 punktu proc. w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku, a to skutkuje bardzo ograniczonymi możliwościami wynajmu powierzchni od ręki.

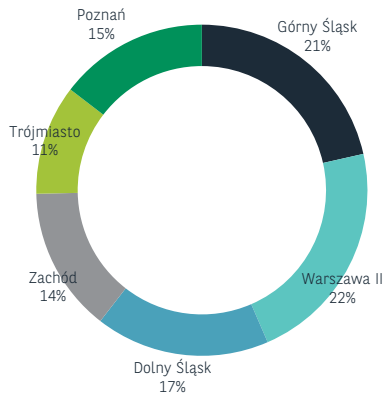
AXI IMMO twierdzi, że najmniej powierzchni do wynajęcia od zaraz znajduje się w Poznaniu (2,3%), a najwięcej na Górnym Śląsku (4,6%). Z kolei w raporcie

### UDZIAŁ REGIONÓW W PODAŻY




*Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland*

### POPYT BRUTTO WEDŁUG REGIONÓW




*Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland*



*Produkty magazynowe w kolejnych kwartałach pozostaną interesującym aktywem przez wzgląd na rosnące stawki czynszu czy nadal wysoki popyt obserwowany na polskim rynku magazynowym*

Fot. P3

### ODWRÓCENIE SIĘ NIEKTÓRYCH TRENDÓW



**Maciej Chmielewski,**
Senior Partner, dyrektor Działu Powierzchni Logistycznych i Przemysłowych w Colliers

Dynamika rozwoju rynku przemysłowo-logistycznego jest w dużym stopniu zależna od cen materiałów budowlanych oraz od cen paliw. Ważnym surowcem przy budowie obiektów magazynowych i produkcyjnych jest stal. Jak pokazują dane Polskiej Unii Dystrybutorów Stali, pod koniec lipca 2022 r. obserwujemy spadki jej cen w stosunku do początku br. Obecnie kształtują się one na poziomie podobnym do cen zarejestrowanych przed wojną w Ukrainie. Z kolei na rynku inwestycyjnym zauważamy odwrócenie się trendu stóp kapitałowych nieruchomości przemysłowych i logistycznych ze spadkowego na wzrostowy. Pomimo widocznych zmian na rynku, znajduje się on wciąż w bardzo dobrej kondycji i dynamicznie się rozwija.

Colliers zaznaczono, że najwyższy współczynnik powierzchni niewynajętej odnotowano w województwach: zachodniopomorskim (8,2%), opolskim (6,1%) oraz lubelskim (5,1%). Województwo świętokrzyskie wykazało największe zmiany pod względem dostępności powierzchni. Współczynnik powierzchni niewynajętej spadł o 16,6 punktu proc. i na koniec czerwca 2022 r. wynosił 0,6%. Województwa podkarpackie, warmińsko-mazurskie oraz podlaskie wykazują brak dostępnych powierzchni na koniec pierwszego półrocza.

Wysokie koszty budowy, ceny działek, koszty pracy, rosnącą inflacją oraz brak wolnych powierzchni wpływają na wzrost wartości czynszów we wszystkich rodzajach projektów. Na rynku obserwuje się wzrost stawek średnio o 0,2 do 0,5 euro/m$^2$/miesiąc. JLL podaje, że podwyżki oferowanych stawek widoczne były przede wszystkim w nowych inwestycjach, gdzie osiągały nawet 25-30% w porównaniu z końcem 2021.

– *W ostatnich miesiącach mamy do czynienia z wyraźnym wzrostem czynszów bazowych. Porównując dwa minione kwartały, ich średnia oscyluje w okolicach 9%, ale są strefy w Polsce, jak na przykład Warszawa II i Poznań, w których czynsze rosną w tempie rzędu około 20%, czyli o wiele szybszym niż wzrost kosztów budowy, szacowany dziś na około 10%. Ten wzrostowy trend, który przewidujemy w kolejnym kwartale, będzie również wynikał z niskiego poziomu dostępnych powierzchni magazynowych do wynajęcia w całej Polsce* – komentuje Robert Pawłowski, dyrektor w Dziale Wynajmu Powierzchni Magazynowych i Logistycznych, BNP Paribas Real Estate Poland. Według tej firmy największe średnie wzrosty stawek czynszów bazowych, poza Warszawą II i Poznaniem odnotowano: we Wrocławiu, na Górnym Śląsku oraz w Polsce Centralnej.

## Od nearshoringu do friendshoringu

Podczas pandemii COVID-19 na rynku powierzchni przemysłowo-logistycznych pojawiło się zjawisko *nearshoringu* polegające na przenoszeniu produkcji z Azji do Europy i lokowaniu na tym kontynencie magazynów. W czasie wojny w Ukrainie to zjawisko przekształciło się w tzw. *friendshoring*, czyli tworzenie wzajemnie powiązanych sieci dostawców w obrębie współpracujących politycznie i militarnie państw. Eksperci Colliers spodziewają się jego dalszego dynamicznego rozwoju.

– *Przewiduje się, że firmy działające na obszarach objętych wojną lub sankcjami gospodarczymi będą przenosić swoją działalność do krajów, w których jest bezpieczniej, a takim krajem jest właśnie Polska. Na razie ten trend nie jest zjawiskiem masowym – dotyczy pojedynczych przypadków. Można się jednak spodziewać, że w obecnej sytuacji geopolitycznej będzie się stawał coraz bardziej popularny* – zaznacza Dominika Jędrak, dyrektor Działu Doradztwa i Badań Rynku w Colliers.

Przedstawiciele BNP Paribas Real Estate Poland dodają, że *friendshoring* jest, obok e-commerce, silnikiem napędzającym rozwój rynku magazynowego. W czasach, w których z jednej strony warunki dyktują globalne turbulencje gospodarcze i Covid, a z drugiej regionalny konflikt zbrojny z rozlewającymi się po świecie konsekwencjami, firmy starają się lepiej zabezpieczyć przed zerwaniem ciągłości działania. Poza zwiększaniem stanów magazynowych i przenoszeniem inwestycji z Azji do Europy, na rynku widać ruchy zabezpieczające produkcję i logistykę w obrębie państw, które są stabilne politycznie i gospodarczo, a dodatkowo chronione są gwarancjami bezpieczeństwa NATO, czego beneficjentem jest Polska. I

*opr. Elżbieta Haber*

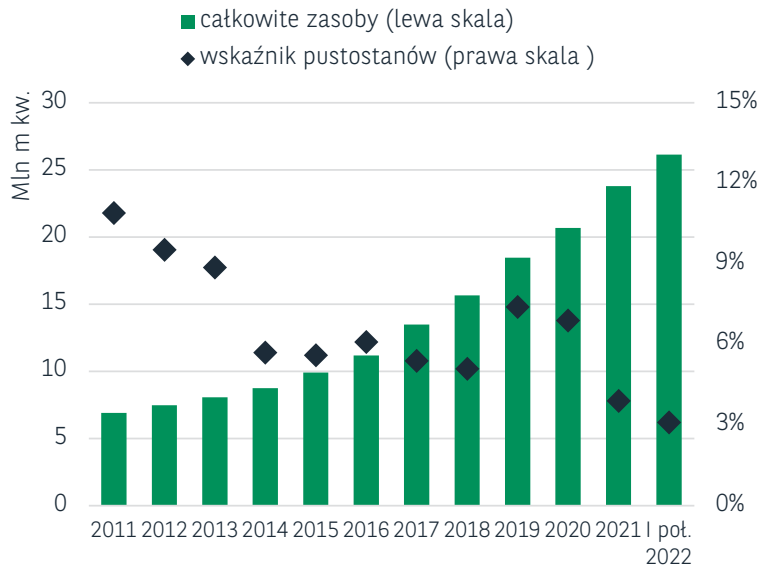
### MAGAZYNY DLA E-COMMERCE



**Robert Pawłowski,**
dyrektor w Dziale Wynajmu Powierzchni Magazynowych i Logistycznych, BNP Paribas Real Estate Poland

Udział powierzchni przeznaczonej do obsługi e-commerce w całkowitej, istniejącej powierzchni magazynowej w Polsce obecnie wynosi około 30%. W 2019 r. udział ten wynosił ponad 24%, co oznacza jego wzrost aż o około 5 p.p. na przestrzeni ostatnich 3 lat. Według prognoz, w 2025 r. przychody ze sprzedaży internetowej w branży fashion w Europie mogą przekroczyć 365 mld USD, przy kwocie ponad dwukrotnie niższej zarejestrowanej w 2020 r. W rozwoju tego segmentu ważną rolę odgrywa Polska, a szczególnie zachodnia część kraju, która staje się hubem dla modowego e-commerce'u zachodniej Europy, głównie Niemiec. Największe nasycenie magazynów, których działalność ukierunkowana jest na e-commerce, zauważalne jest w województwie dolnośląskim oraz śląskim. Popularność tych regionów wynika z ich sąsiedztwa z rynkami zagranicznymi. Takie inwestycje znajdują się m.in. wzdłuż trasy S3 w Zachodniej Polsce (np. Legnica, Głogów, Zgorzelec, Słubice, Rokitno, Świebodzin, Zielona Góra, Gorzów Wielkopolski). W II kw. 2022 r. BestSecret – wiodący niemiecki gracz i właściciel sklepu internetowego o tej samej nazwie – zawarł umowę najmu około 90 tys. m$^2$ powierzchni w planowanym obiekcie Panattoni Park Sulechów III, z możliwością ekspansji o kolejną powierzchnię, co potwierdza znaczenie Zachodniej Polski dla ogółu europejskiego e-commerce'u.

### ZASOBY I WSKAŹNIK PUSTOSTANÓW




*Źródło: BNP Paribas Real Estate Poland*



*Panattoni w Polsce zrealizowało łącznie już ok. 12 mln m² powierzchni przemysłowych, co stanowi ok. 40% całkowitego krajowego wolumenu*

# PANATTONI BUDUJE I OTWIERA W CAŁEJ POLSCE

## KRAJOBRAZ PO TRZECH KWARTAŁACH

**Panattoni nie zwalnia tempa w wymagających czasach. Deweloper na koniec III kwartału realizuje ponad 1,5 mln m² powierzchni w całej Polsce, a od stycznia zakupił ponad 500 hektarów gruntów – znacznie więcej niż w całym roku 2020. Firma uzyskała dla 41 inwestycji finansowanie od banków na kwotę ponad miliarda euro.**

Panattoni w Polsce zrealizowało łącznie już ok. 12 mln m² powierzchni przemysłowych, co stanowi ok. 40% całkowitego krajowego wolumenu.

W III kwartale br. oficjalnie otwarte zostało między innymi centrum logistyczne LPP Logistics w Pruszczu Gdańskim o powierzchni 64 tys. m², a także dwie hale współtworzące centralny kompleks dla dystrybucji krajowej Media Expert w Łodzi, które zajęły 160 tys. m². Firma ukończyła również w ostatnich miesiącach magazyn centralny Neonet – sieć wynajęła 44 tys. m² w ramach Panattoni Park Łódź.

III kwartał był czasem realizacji kolejnych inwestycji BTS. W podwarszawskim Mszczonowie deweloper dostarczył fabrykę o powierzchni 20 tys. m² dla Corning Incorporated, wiodącego na świecie producenta niskostratnych światłowodów. W województwie łódzkim ukończył natomiast rozbudowę zajmującej 43 tys. m² fabryki dla europejskiego producenta artykułów higienicznych.

### Pozycja krajowego lidera umacnia się

Na koniec III kwartału Panattoni realizuje na terenie całego kraju inwestycje o powierzchni ok. 1,5 mln m². Najwięcej firma buduje na Dolnym Śląsku, gdzie w realizacji pozostaje ok. 265 tys. m². W okresie wakacyjnym deweloper ruszył z największą swoją inwestycją w regionie – Wrocław Logistics South Hub, która docelowo zajmie 247 tys. m². Blisko ćwierć miliona metrów kw. powierzchni powstaje w Wielkopolsce, z czego ok. 105 tys. m² w Tarnowie Podgórnym, a ponad 40 tys. m² w ramach Panattoni Park Piła. Deweloper prowadzi też intensywne działania wzdłuż zachodniej granicy: realizuje łącznie 195 tys. m² w województwie lubuskim, a także blisko 40 tys. m² w regionie szczecińskim. Panattoni pozostaje również aktywne we wschodniej Polsce, gdzie powstaje ponad 45 tys. m² w Lublinie oraz blisko 90 tys. m² w Rzeszowie. 78 tys. m² budowane jest w Krakowie i okolicach.

Panattoni oddaje kolejne projekty, rozpoczyna budowę nowych obiektów, ale przede wszystkim jest wiarygodnym partnerem i gwarantem skutecznej realizacji w niepewnych czasach. Widzą to także inwestorzy i banki, które tylko w 2022 roku udzieliły finansowania dla 41 inwestycji na łączną kwotę ponad miliarda euro.

### Liczby w parze ze zrównoważonym budownictwem

Co ważne, realizacje dewelopera powstają w sposób zrównoważony – od 2021 roku certyfikacja BREEAM na poziomie Excellent jest elementem standardu Panattoni. Na koniec III kwartału firma może pochwalić się wieloma inwestycjami, które przeszły certyfikację



*Panattoni w tym roku ukończyło fabrykę, która stała się pierwszym zeroemisyjnym zakładem w globalnym portfolio firmy Danfoss*



*W Panattoni Park Sosnowiec I 20 tys. m² zajął lider automotive w regionie CEE – Inter Cars SA*

środowiskową, a obiekty o łącznej powierzchni ok. pół miliona metrów kwadratowych spełniły wymagania BREEAM na poziomie Excellent. Deweloper dysponuje obecnie najbardziej ekologiczną inwestycją na polskim rynku.

Panattoni w tym roku ukończyło fabrykę, która stała się pierwszym zeroemisyjnym zakładem w globalnym portfolio firmy Danfoss. W realizacji zastosowany został m.in. system wentylacyjny z rekuperacją w hali produkcyjnej, który odbiera ciepło i wykorzystuje ponownie do ogrzewania budynków i podgrzewania wody. Ciepło odzyskiwane jest również z agregatów wody lodowej oraz sprężarek powietrza. W inwestycji deweloper zainstalował też pompy ciepła oraz elektryczne kotły, które pozwolą pokryć zapotrzebowanie na energię w szczytowych okresach.

## Kontynuacja pierwszego półrocza

III kwartał był kontynuacją aktywnego pierwszego półrocza, które deweloper zakończył z 2,5 mln m² w budowie. Panattoni realizowało kolejne parki, na które stawiali liderzy w swoich branżach. W Panattoni Park Nadarzyn 15 tys. m² wynajął chiński gigant e-commerce – firma JD.com, a w Panattoni Park Sosnowiec I 20 tys. m² zajął lider automotive w regionie CEE – Inter Cars SA. W czerwcu br. ukończony został również I etap realizacji dla LPP w Rzeszowie, która zajmie 70 tys. m². W budowie pozostaje też ogromna inwestycja dla należącego do Otto Group – Hermes Fulfillment w Iłowej, której powierzchnia wyniesie 150 tys. m². Kolejnym gigantem, który wprowadzi się do obiektu dewelopera w lubuskim – Panattoni Park Sulechów III – będzie BestSecret, które może zająć ponad 130 tys. m². Ponadto dwóch nowych najemców znalazło City Logistics Kraków I – FM Logistic oraz dystrybutora artykułów sportowych – firmę Raven.

## Rozwój nowych rynków

Panattoni nieustannie odkrywa nowe rynki, m.in. wskazując klientom alternatywy dla głównych ośrodków w ramach tzw. wielkiej piątki. Na Mazowszu firma tworzy Panattoni Park Radom, który będzie doskonałą alternatywą dla Warszawy w regionie. W Polsce Centralnej firma postawiła na Koluszki, gdzie m.in. 13,5 tys. m² wynajął międzynarodowy dostawca części samochodowych Kamoka Auto Parts. W Wielkopolsce Panattoni napędza rozwój drugiego największego ośrodka: w budowanym Panattoni Park Kalisz powierzchnię zajmuje m.in. Poczta Polska S.A. Nową lokalizacją dewelopera jest również Piła, gdzie powstaje park o powierzchni 44 tys. m², a 33,5 tys. m² zostało wynajęte przez Signify (dawniej Philips Lighting) – światowego lidera w dziedzinie oświetlenia.

Wciąż ogromne inwestycje na głównych rynkach, a także odkrywanie nowych lokalizacji, pokazują niesłabnący potencjał Polski dla sektora nieruchomości przemysłowych. Panattoni, jako lider rynku, potwierdza to każdego miesiąca kolejnymi setkami tysięcy wynajętych oraz dostarczonych metrów kwadratowych. |

*KK*

**Panattoni przede wszystkim jest wiarygodnym partnerem i gwarantem skutecznej realizacji w niepewnych czasach. Widzą to inwestorzy i banki, które tylko w 2022 roku udzieliły finansowania dla 41 inwestycji na łączną kwotę ponad miliarda euro.**




*Od 2021 roku certyfikacja BREEAM na poziomie Excellent jest elementem standardu Panattoni. Obiekty o łącznej powierzchni ok. pół miliona metrów kwadratowych spełniły wymagania BREEAM na poziomie Excellent*



*W perspektywie najbliższych trzech lat najemcy będą dążyć do zwiększenia ilości wynajmowanej powierzchni, dywersyfikacji bazy dostawców, inwestowania w automatykę oraz skracania łańcuchów dostaw*

# CORAZ WIĘKSZE ZAINTERESOWANIE POWIERZCHNIAMI MAGAZYNOWYMI W EUROPIE

Niepewność związana z przyszłością europejskiej gospodarki nie spowodowała spadku zainteresowania najemców powierzchniami logistycznymi – już w pierwszym półroczu tego roku popyt pobił ten ubiegłoroczny o 12% i wyniósł 20 mln m$^2$.

Międzynarodowa firma doradcza Savills tłumaczy to głównie wzrostem aktywności na rynkach najmu w Niemczech (4,61 mln m$^2$) i Wielkiej Brytanii (3,93 mln m$^2$) oraz w Polsce (3,83 mln m$^2$).

## Polska na podium

Pod względem ilości wynajętej powierzchni nasz kraj znalazł się na trzecim miejscu.

– *W Polsce popyt na powierzchnię magazynową utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie, do czego przyczynia się duże zainteresowanie ze strony operatorów logistycznych, firm kurierskich oraz działających w branży e-commerce, handlowej i produkcyjnej. Na koniec pierwszego półrocza 2022 r. dostępne było zaledwie 822,5 tys. m$^2$, co sprawia, że znalezienie dużego obiektu magazynowego gotowego do wynajęcia jest niemal niemożliwe. Czynsze bazowe w Polsce wzrosły o ok. 15%, a efektywne są wyższe o ok. 20%* – komentuje Katarzyna Pyś-Fabiańczyk, dyrektorka Industrial Services Hub w Savills Polska.

Duży popyt wśród najemców sprawił, że średni wskaźnik pustostanów utrzymuje się na rekordowo niskim poziomie 2,9%. Tak niskie współczynniki powierzchni niewynajętej przyczyniły się do wzrostu czynszów bazowych o średnio 8,2% rok do roku.

Wolumen transakcji inwestycyjnych również wzrósł w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku, osiągając w pierwszej połowie bieżącego roku blisko 30 mld euro, co oznacza w ujęciu rocznym wzrost o 9%. To stanowi potwierdzenie utrzymującego się zainteresowania inwestorów sektorem logistycznym, na który obecnie przypada 20% całkowitego kapitału zainwestowanego w nieruchomości w Europie.

– *Pomimo istotnych problemów wpływających na kondycję globalnej gospodarki optymizmem napawa fakt, że popyt ze strony najemców i inwestorów wcale nie słabnie, gdyż łańcuchy dostaw w dalszym ciągu ewoluują, dostosowując się do popandemicznej rzeczywistości* – mówi Kevin Mofid, dyrektor działu badań europejskiego rynku nieruchomości logistycznych, Savills EMEA.

## Przede wszystkim w pierwszym kwartale

Największy wzrost aktywności inwestycyjnej w porównaniu z pierwszą połową ubiegłego roku odnotowano w Portugalii (o 11 566%), w czym największy udział miały dwie duże transakcje sfinalizowane przez firmę Blackstone, a w dalszej kolejności w Belgii (+376%), Włoszech (+150%), Czechach (+63%), Finlandii (+56%), Danii (52%), Niemczech (+50%) i Polsce (+43%). Według Savills, najbar-

> Większość tegorocznych transakcji w UE zrealizowana została w pierwszym kwartale. Wolumeny inwestycyjne w drugim kwartale zmniejszyły się o 34% rok do roku.

dziej aktywni w drugim kwartale bieżącego roku byli inwestorzy z Ameryki Północnej i Azji, którzy dokonywali odpowiedniej alokacji zebranego i dostępnego kapitału.

Większość tegorocznych transakcji w UE zrealizowana została jednak w pierwszym kwartale. Wolumeny inwestycyjne w drugim kwartale zmniejszyły się o 34% r/r. – *Wzrost kosztów finansowania dłużnego wpływa na wszystkie sektory, dlatego spadek aktywności inwestycyjnej nie dotyczy wyłącznie branży logistycznej* – wyjaśnia Kevin Mofid i dodaje: – *Ze względu na utrzymujący się wysoki popyt wśród najemców inwestorzy nadal będą poszukiwali okazji inwestycyjnych na rynku, aczkolwiek przewidujemy, że w związku z dostosowywaniem strategii inwestycyjnych przez inwestorów i deweloperów do rosnących kosztów kredytów spadnie zainteresowanie finansowaniem inwestycji o charakterze spekulacyjnym.*

## Najważniejsza lokalizacja

Z badania *European Real Estate Logistics Census 2022**, przeprowadzonego latem 2022 r. przez firmę Analytiqa specjalizującą się w analizach rynku łańcuchów dostaw w imieniu Tritax EuroBox plc, czołowej firmy inwestującej w nieruchomości logistyczne w Europie, we współpracy z Savills, wynika, że lokalizacja budynku wciąż jest najważniejszym kryterium inwestycyjnym. Oznacza to, że główne rynki nadal będą cieszyły się największym zainteresowaniem, a kwestie związane z ESG będą wpływały na decyzje podejmowane przez inwestorów.

Wśród wyzwań stojących przed branżą w przyszłym roku Savills wymienia między innymi wzrost inflacji, ograniczanie wydatków konsumpcyjnych oraz rosnący koszt finansowania dłużnego.

– *Pomimo nadchodzących trudności wskaźniki rynkowe nadal będą podtrzymywać popyt wśród inwestorów, którzy będą jednak zachowywać pewną ostrożność przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych. Ze względu na prognozowane kolejne zakłócenia w łańcuchach dostaw najemcy z pewnością będą poszukiwali dodatkowej powierzchni w ramach łagodzenia i minimalizowania ryzyka braku dostaw. Ograniczona dostępność i podaż nowej powierzchni magazynowej przełoży się na wzrost czynszów na głównych rynkach* – komentuje Marcus de Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych, Savils EMEA.

## Wpływ nowych rozwiązań na łańcuchy dostaw

Savills prognozuje, że w 2022 r. najbardziej wzrosną czynsze za wynajem powierzchni w obiektach wykorzystywanych na potrzeby logistyki miejskiej, do czego przyczynią się między innymi szybko rosnące koszty transportu. Najemcy będą preferowali magazyny usytuowane blisko klientów, które umożliwią im ograniczanie wzrostu wydatków na ten cel. W perspektywie najbliższych trzech lat będą dążyć do zwiększenia ilości wynajmowanej powierzchni, dywersyfikacji bazy dostawców, inwestowania w automatykę oraz skracania łańcuchów dostaw *(reshoring i nearshoring)*.



*Savills prognozuje, że w 2022 r. najbardziej wzrosną czynsze za wynajem powierzchni w obiektach wykorzystywanych na potrzeby logistyki miejskiej, do czego przyczynią się między innymi szybko rosnące koszty transportu*



*Katarzyna Pyś-Fabiańczyk*

Uczestnicy badania *European Real Estate Logistics Census 2022* uważają pojazdy elektryczne za najbardziej przełomową innowację technologiczną, która zrewolucjonizuje łańcuchy dostaw w kolejnych trzech latach – to znaczący wzrost w porównaniu z ubiegłorocznymi odpowiedziami respondentów. Na kolejnych miejscach znalazły się inwestycje w automatykę (magazyny i pojazdy) oraz analitykę predykcyjną, których znaczenie również wzrosło w porównaniu z ubiegłym rokiem.

> Lokalizacja budynku wciąż jest najważniejszym kryterium inwestycyjnym. Oznacza to, że główne rynki nadal będą cieszyły się największym zainteresowaniem, a kwestie związane z ESG będą wpływały na decyzje podejmowane przez inwestorów.

– *Kompleksowe rozwiązania ekologiczne i niezawodne dostawy energii elektrycznej zostały uznane przez najemców za kluczowe priorytety. Jednocześnie ze względu na szerszą sytuację makro może wzrosnąć znaczenie ESG, a wysokie koszty energii elektrycznej będą skłaniały do poszukiwania zrównoważonych i niezawodnych rozwiązań w zakresie łańcuchów dostaw, które pozwolą ograniczyć koszty i tworzyć wartość społeczną. Planując przyszłość najemcy przywiązują coraz większą wagę do automatyzacji i robotyzacji procesów* – komentuje Katarzyna Pyś-Fabiańczyk.

– *Logistyka okazała się jednym z najbardziej odpornych sektorów w czasie pandemii i zapewne przetrwa prognozowane zawirowania rynkowe. Biorąc pod uwagę wciąż duży wolumen kapitału posiadanego przez inwestorów zainteresowanych tym sektorem, jesteśmy przekonani, że jakakolwiek oznaka korekty zachęci ich do wykorzystania pojawiających się okazji inwestycyjnych* – podsumowuje Marcus de Minckwitz. |

** Raport European Real Estate Logistics Census 2022 oraz dodatkowe informacje dostępne są pod linkiem: www.savills.com/research_articles/255800/333187-0*



Fot. MLP

*Rekordowy popyt na obiekty logistyczne odnotowano zarówno w Europie, jak i w Stanach Zjednoczonych. Savills prognozuje, że udział sektora e-commerce w całkowitej sprzedaży detalicznej wzrośnie w 2025 r. do 25%*

# WYZWANIEM POPYT
## ZNACZNIE WIĘKSZY NIŻ PODAŻ

**W tegorocznym raporcie Impacts firma doradcza Savills podaje, że w najbliższej przyszłości globalny rynek nieruchomości logistycznych będzie się rozwijał głownie za sprawą wzrostów w branży e-commerce oraz popytu na dodatkową powierzchnię magazynową generowaną przez firmy chcące zabezpieczyć swoje łańcuchy dostaw.**

Wartość transakcji inwestycyjnych na globalnym rynku nieruchomości logistycznych w 2021 r. wyniosła 237 mld funtów – oznacza to wzrost o 81 mld r/r. Rekordowy popyt na obiekty logistyczne odnotowano zarówno w Europie, jak i w Stanach Zjednoczonych. Savills prognozuje, że udział sektora e-commerce w całkowitej sprzedaży detalicznej wzrośnie w 2025 r. do 25%.

– *Pod względem rozwoju rynku e-commerce, Wielka Brytania pozostaje o około pięć lat w tyle za USA, natomiast o tyle samo wyprzedza pozostałe kraje europejskie. Oznacza to, że branża ta ma przed sobą bardzo dobre perspektywy wzrostu. Chociażby firma Amazon dopiero niedawno weszła do Polski czy Hiszpanii* – mówi Marcus De Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills.

## Zbyt mała podaż

Z powodu globalnych zawirowań związanych z pandemią Covid-19 oraz wojną w Ukrainie firmy na całym świecie zmagają się od dwóch lat z zakłóceniami w łańcuchach dostaw. – *Ich zabezpieczenie wymaga od firm zmiany strategii działania z modelu just-in-time na just-in-case, a to wiąże się nie tylko z koniecznością zwiększenia poziomu zapasów, lecz także z nearshoringiem produkcji, czyli przenoszeniem jej bliżej rynków zbytu* – komentuje Kevin Mofid, dyrektor działu badań rynku nieruchomości magazynowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills.

Z raportu opublikowanego w 2021 r. przez firmę McKinsey wynika, że 61% firm zwiększyło poziom zapasów produktów krytycznych, co przyczyniło się do znaczącego wzrostu popytu na powierzchnię magazynową na całym świecie w ostatnich dwóch latach i nadal będzie istotnym czynnikiem wpływającym na wolumen transakcji najmu. Stopy pustostanów jednak utrzymują się na rekordowo niskich poziomach. Ponadto, według opracowanego przez Savills raportu „Logistics and Industrial Real Estate Census 2021", do głównych wyzwań stojących przed uczestnikami rynku należą niewystarczająca podaż i brak gruntów pod nowe inwestycje.

– *Zapotrzebowanie na dodatkową powierzchnię jest tak duże, że nawet niektóre budynki biurowe klasy A w Stanach Zjednoczonych są wyburzane, aby zrobić miejsce dla obiektów magazynowych, ponieważ taką zmianę funkcji uważa się za najlepszy sposób wykorzystania nieruchomości* – mówi Gregg Healy, dyrektor działu powierzchni magazynowych w Savills na Amerykę Północną.

Podaż powierzchni logistycznej na większości globalnych rynków nadal będzie niewystarczająca w najbliższych latach ze względu na spowolnienie aktywności deweloperskiej, co przyspieszy wzrost czynszów.

## Koszty stale rosną

– *Brak równowagi pomiędzy podażą a popytem może spowodować silny wzrost stawek czynszu na całym świecie. Rosnące czynsze niepokoją najemców magazynów, ale dla wielu firm stanowią one zaledwie ułamek wszystkich ponoszonych kosztów – średnio około 5%. Znacznie większym obciążeniem są, również rosnące, koszty transportu i pracy* – twierdzi Marcus De Minckwitz.

Savills prognozuje, że presja na zwiększenie podaży wymusi na branży innowacje, w wyniku których będą powstawać kolejne wielokondygnacyjne obiekty magazynowe na terenie Europy, zwłaszcza w najlepszych lokalizacjach, w pobliżu dużych miast. Niezbędne będzie także wdrażanie coraz bardziej zaawansowanych technologii, które mogłyby zapobiec zakłóceniom w łańcuchach dostaw w przyszłości.

Na horyzoncie widoczne są jednak kolejne wyzwania. Problemy z łańcuchami dostaw w tym roku mogą spotęgować m.in. rosnąca inflacja, eskalacja konfliktu zbrojnego w Ukrainie i polityka zero tolerancji w Chinach, której celem jest powstrzymanie rozprzestrzeniania się pandemii Covid-19.

**Presja na zwiększenie podaży wymusi na branży innowacje, w wyniku których będą powstawać kolejne wielokondygnacyjne obiekty magazynowe na terenie Europy, zwłaszcza w najlepszych lokalizacjach, w pobliżu dużych miast. Niezbędne będzie także wdrażanie coraz bardziej zaawansowanych technologii.**

Jednak, jak wyjaśnia Kevin Mofid, szanse na szybkie zażegnanie problemów, z jakimi boryka się sektor logistyczny na całym świecie, są niewielkie i dodaje: – *W perspektywie długofalowej rozwiązaniem może być reorganizacja globalnych łańcuchów dostaw. Nearshoring produkcji może korzystnie wpłynąć na rynki magazynowe w krajach rozwiniętych, natomiast dalszy wzrost PKB oraz rozwój sektora e-commerce na rynkach rozwijających się oznaczają, że popyt na powierzchnię magazynową wzrośnie, nawet w przypadku spowolnienia produkcji przemysłowej.*



*Prologis Park Wrocław III został zaprojektowany tak, by spełniać najbardziej restrykcyjne wymogi klientów dotyczące budowy, zrównoważonego rozwoju i infrastruktury, ale także, aby stworzyć przyjazne miejsce pracy*

# OBIEKT SPEKULACYJNY ROKU

Prologis rozpoczął budowę największego magazynu spekulacyjnego w historii firmy. Nowoczesna hala magazynowa i magazynowo-produkcyjna, o powierzchni 46 tys m$^2$, powstaje na terenie Prologis Park Wrocław III. Zakończenie budowy planowane jest na drugi kwartał 2023 roku.

Obecnie centrum logistyczne Prologis Park Wrocław III składa się z trzech budynków o łącznej powierzchni 137 tys. m$^2$. Klientami tego parku są takie firmy jak np.: Acer, Deichmann, DSV, Farutex, Max Fliz, Neuca, Selena czy Truvant. Decyzja o wybudowaniu kolejnego obiektu to odpowiedź na zapotrzebowanie i zapytania od obecnych oraz potencjalnych klientów Prologis. Wskaźnik zajętości w parkach Prologis w tym regionie wynosi niemal 100% W praktyce oznacza to, że w okolicach Wrocławia nie mamy ani jednego pustego magazynu, który moglibyśmy wynająć.

– *Czwarty budynek w naszym parku przy ulicy Granicznej we Wrocławiu to inwestycja spekulacyjna, ale na rynku o dużym popycie. Przyciągnie klientów, którzy docenią nie tylko jego lokalizację ze względu na bliskość lotniska i obwodnicy oraz świetny dostęp do komunikacji miejskiej, ale też funkcjonalność obiektu i szeroką gamę usług stworzonych z myślą o pracownikach* – podsumował Marcin Czerniewski, Development Manager w Prologis.

## Wszędzie blisko

Dla wielu firm Wrocław jest ważnym ogniwem łańcucha dostaw, a my jesteśmy po to, by dostarczyć najlepszy obiekt magazynowy, produkcyjny czy dystrybucyjny, który będzie stanowił o sile tego ogniwa. Prologis Park Wrocław III jest doskonałą lokalizacją dla firm i producentów, którzy chcą prowadzić efektywną dystrybucję towarów do klientów w Polsce i Europie Zachodniej. Strategiczne znaczenie ma tutaj bliskie sąsiedztwo lotniska obsługującego bezpośrednie loty do Warszawy, Frankfurtu, Wiednia, Kopenhagi czy Monachium. Ponadto, wzdłuż parku przebiega zachodnia obwodnica śródmiejska Wrocławia, czyli



*Marcin Czerniewski, Development Manager w Prologis*

autostrada A8. Ważnym atutem jest także dostęp do puli kandydatów do pracy, jaką oferuje Wrocław i okolice. W tym kontekście ogromne znaczenie ma także fakt, że inwestycja znajduje się na terenie Wrocławia i jest świetnie skomunikowana z centrum miasta, które jest oddalone zaledwie o 8 kilometrów.

## Sprawny dojazd

Pracownicy mogą bezpiecznie i sprawnie dojechać do pracy samochodem, komunikacją miejską – jest tu bezpośredni autobus z centrum, linia numer 106 i przystanek tuż przy wjeździe do parku – czy rowerem lub hulajnogą – urokliwą i zadbaną ścieżką wzdłuż miejskiej fosy. Prologis niezmiennie wspiera niskoemisyjny transport, dlatego Prologis Park Wrocław III oferuje łatwy dostęp do komunikacji publicznej, wiaty dla rowerów i punkty ich naprawy oraz stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Dzięki tym rozwiązaniom Prologis Park Wrocław III to nie tylko idealne miejsce do rozwoju biznesu, ale również przyjazne miejsce do pracy.

## Inwestycja na wysokim poziomie

Nowo powstający magazyn, tak jak pozostałe na terenie parku, wybudowany zostanie tak, by dopasować się do potrzeb przyszłych klientów. Będzie miał wysokość magazynu w świetle 12 m, wzmocnioną nośność posadzki oraz zwiększoną izolacyjność ścian i dachu hali. Podobnie jak wszystkie nowo powstałe budynki Prologis, zostanie poddany akredytacji BREEAM. Dla większego bezpieczeństwa oraz lepszego samopoczucia pracowników powierzchnie magazynu i biura oświetlane będą najwyższej jakości systemem LED. Czujniki ruchu mogą być zaprogramowane zgodnie z potrzebami i wytycznymi klienta, dzięki temu pozwolą na zmniejszenie kosztów oświetlenia. Budynek będzie wyposażony w świetliki oraz panele okienne w elewacji, które zapewnią do 12,5% naturalnego światła. Budynek zostanie wyposażony w panele fotowoltaiczne i kolektory słoneczne.



*Nowy magazym Prologis Park Wrocław III powstaje pod czujnym okiem ekspertów Prologis. Na zdjęciu od lewej, Jarosław Piotrowski, Marta Kostyk, Marcin Czerniewski, Joanna Brenicka i Marcin Kruszewski*

> Chcąc zaspokoić potrzeby klientów oraz ich pracowników, Prologis tworzy parki tak, by działały jako tętniące życiem, wysoce funkcjonalne obiekty biurowo-magazynowe.

## Zaprojektowany z myślą o ludziach

Ten położony w pobliżu stolicy Dolnego Śląska park logistyczny został zaprojektowany tak, by spełniać najbardziej restrykcyjne wymogi klientów dotyczące budowy, zrównoważonego rozwoju i infrastruktury, ale także, aby stworzyć przyjazne miejsce pracy dla wykwalifikowanych pracowników parku. Dlatego Prologis Park Wrocław III oferuje klientom liczne miejsca parkingowe dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz całodobową ochronę. Do tego szereg udogodnień dla pracowników w ramach programu PARKLife™, w tym miejsca odpoczynku dla najemców, wiaty grillowe, a nawet plenerowe biblioteki BookBox. W 2023 roku planowane jest uruchomienie toalet bezobsługowych dla kierowców, a także miejsca piknikowe z koszami plażowymi i huśtawkami. Nad prawidłowym przebiegiem współpracy i bezawaryjną działalnością parku czuwa dedykowany zespół zarządców nieruchomości Prologis.

## Park nie tylko z nazwy

Jak wszystkie parki przemysłowe, tak i Prologis Park Wrocław III odpowiada potrzebom współczesnych łańcuchów dostaw. Chcąc zaspokoić potrzeby klientów oraz ich pracowników,

> Prologis Park Wrocław III oferuje łatwy dostęp do komunikacji publicznej, wiaty dla rowerów i punkty ich naprawy oraz stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Dzięki tym rozwiązaniom to nie tylko idealne miejsce do rozwoju biznesu, ale również przyjazne miejsce do pracy.

Prologis tworzy parki tak, by działały jako tętniące życiem, wysoce funkcjonalne obiekty biurowo-magazynowe. Budując centra logistyczne, projektuje je z myślą o całej społeczności, dopasowując je do danego obszaru i lokalnego krajobrazu. I

TransLogistica Poland

# IX Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

## 7 - 9 listopada 2022
## EXPO XXI WARSZAWA

**2 HALE TARGOWE**



| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| WYSTAWCY | 62 | 98 | 113 | 140 | 190 | 242 | 285 | | 195 | 300 |
| UCZESTNICY | 2000 | 2600 | 3300 | 4500 | 6050 | 7030 | 8100 | | 5850 | 8500 |

ZAPYTAJ O STOISKO

www.translogistica.pl

Dołącz do wiodących targów TSL w Europie Środkowo-Wschodniej!




Fot. Poczta Polska

*Poczta Polska realizuje swoje usługi nie tylko w kraju, ale i poza jego granicami. Współpracując z podmiotami międzynarodowymi, ma możliwość dostawy i odbioru przesyłek z Europy*

# RYNEK TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W POLSCE

**Transport towarów, zwłaszcza drogowy, określany jest jako krwiobieg gospodarki. Dlaczego? Bo zasadnicze znaczenie dla niej ma transport gotowych produktów i komponentów. Dostawy dla przemysłu, handlu i usług czy transport przesyłek kurierskich trwają nieprzerwanie 24 godziny na dobę.**

W 2021 r. rynek transportowy w Polsce osiągnął wartość około 186 mld zł, z czego blisko 173 mld zł to transport drogowy. Jego wartość to aż 93% całości rynku! Zaledwie 6% należy do transportu kolejowego, a reszta to transport lotniczy i wodny.

Jak widać, spośród różnych rodzajów transportu najistotniejszy jest transport drogowy. Co więcej, jego wartość w latach 2018-2021 wzrastała w tempie 14,5% rok do roku, a dane szacunkowe pokazują, że w najbliższych latach tendencja wzrostowa nadal się utrzyma, jednak na poziomie o połowę niższym, około 7%.

## Na polskim rynku

Pod względem kategorii usług, transport paletowy całopojazdowy (FTL) stanowi 44,2% rynku, w 2021 r. osiągnął wartość ok. 70 mld zł, w tym czasie wykonano łącznie ponad 26 mln przewozów. Transport paletowy drobnicowy (LTL) stanowi zaś 15,3% całego rynku i w 2021 r. osiągnął wartość ok. 24 mld zł. Resztę rynku transportowego, czyli 40,4% stanowią różne rodzaje transportu niepaletowego, m.in. przewóz kontenerów, materiałów budowlanych, rolniczych, węgla, paliw itp.

Najdynamiczniej rozwijającą się częścią drogowego transportu zarobkowego jest FTL – w latach 2018-2021 odnotowano wzrost na poziomie ponad 21%. Większość to przewozy krajowe, jednak pod względem przychodów dominują przejazdy międzynarodowe. LTL zaś, napędzany wzrostem konsumpcji i eksportu, odnotował w tym samym okresie średni wzrost wartości na poziomie ponad 16%. Jedną z przyczyn tak dynamicznego rozwoju FTL jest ekspansja polskich firm transportowych na rynki Unii Europejskiej w ramach przewozów zarówno pomiędzy różnymi krajami *(cross-trade)*, jak również kabotażowych (gdy firma transportowa świadczy usługę w kraju, w którym nie mieści się jej siedziba, co ogranicza tzw. „puste przejazdy").

Transport niepaletowy w dużej mierze odbywa się na rynku krajowym, tylko z niewielkim udziałem międzynarodowego i importowego. W latach 2018-2021 rósł średniorocznie o 6,2%, w 2021 r. osiągając wartość ok. 63 mld zł. W dużym stopniu jego wartość była kształtowana przez zmianę tonażu ładunku.

Pozostaje jeszcze rynek usług magazynowych, który w latach 2018-2021 rósł z dużą średnią dynamiką 26,4%, osiągając w 2021 r. pułap ponad 15 mld zł. Jego głównym czynnikiem napędowym jest i będzie wzrost sprzedaży e-commerce oraz logistyki kontraktowej.

Sam rynek transportowy w Polsce jest bardzo rozdrobniony, działa na nim około 174 tys. firm, z czego zdecydowana większość to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 9 osób (nierzadko są to jednoosobowe działalności gospodarcze, gdzie właściciel jest jednocześnie kierowcą). Pomimo oferowania zazwyczaj zbliżonej gamy usług, można zauważyć podział ze względu na specjalizację w poszczególnych obszarach: FTL krajowy lub międzynarodowy, LTL krajowy lub międzynarodowy, spedycja, magazynowanie czy logistyka kontraktowa.

Dane za 2021 r. wskazują, że 100 największych firm z branży TSL w Pol-

sce wygenerowało prawie połowę obrotów sektora (ok. 82 mld zł). Ponadto, 12% całego rynku transportu drogowego i 22% transportu paletowego obsługiwała grupa 15 największych firm transportowych, przy czym żadna z nich nie przekroczyła jednocyfrowego udziału w całości rynku.

## Poczta Polska na rynku TSL

Poczta Polska skupia swoją działalność na rynku LTL. Obsługuje różnorodne branże, poczynając od kosmetyczno-higienicznej poprzez budowlaną, ogrodniczą, przemysłową, FMCG *food* i *non food*, czy też chemiczną i węglową. *Core busines* klientów, jak u większości przodujących firm na rynku TSL, stanowi segment B2B. Poczta jednak nie ogranicza się tylko do obsługi klientów biznesowych, lecz świadczy również usługi w kanale B2C.

Idąc za głosem rynku i potrzebą klientów PP podejmuje również szereg działań w obszarze digitalizacji, oferuje swoim klientom system śledzenia i monitorowania statusu przesyłki (Track&Trace) oraz wdrożyła nową aplikację mobilną, umożliwiającą rejestrację i śledzenie informacji o przebiegu transportu ładunków paletowych w czasie rzeczywistym.

Poczta Polska, jak wszystkie liczące się firmy na rynku TSL, wykonuje swoje usługi nie tylko w kraju, ale i poza jego granicami. Współpracując z podmiotami międzynarodowymi, ma możliwość dostawy i odbioru przesyłek z Europy. Realizuje bezpośrednie połączenia m.in. do Niemiec, Czech oraz Litwy, zapewniając szybką wymianę z innymi krajami bałtyckimi. Koordynacja zaopatrzenia i dystrybucji towarów zleconych przez klientów realizowana jest za pomocą jednego z wiodących europejskich systemów drobnicowych. Bazuje on na blisko 200 innowacyjnych punktach przeładunkowych w całej Europie oraz nowoczesnej flocie pojazdów, która realizuje 400 połączeń transportowych w ciągu jednego dnia.

> W 2021 r. rynek transportowy w Polsce osiągnął wartość około 186 mld zł, z czego blisko 173 mld zł to transport drogowy. Jego wartość to aż 93% całości rynku!

## Trendy na polskim i europejskim rynku TSL

Na rynek TSL w Polsce wpływa sześć trendów, które będą go kształtowały w najbliższym czasie.

Braki kierowców, w Polsce na poziomie nawet 200 tysięcy, co w dużej mierze jest spowodowane negatywnymi trendami demograficznymi i stale powiększającym się zapotrzebowaniem. Pomimo wysokich płac, zawód kierowcy staje się coraz mniej atrakcyjny dla młodych ludzi z uwagi na częstą pracę poza domem przez długi okres czasu.

> Rynek transportowy w Polsce jest bardzo rozdrobniony, działa na nim około 174 tys. firm, z czego zdecydowana większość to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 9 osób.



*Transport paletowy całopojazdowy (FTL) stanowi 44,2% rynku, w 2021 r. osiągnął wartość ok. 70 mld zł, w tym czasie wykonano łącznie ponad 26 mln przewozów.*

Fot. Poczta Polska

Wdrażane rozwiązania cyfrowe, digitalizacja i automatyzacja w zarządzaniu transportem pozwalają optymalizować koszty i czas pracy, co w dłuższej perspektywie wpłynie na zmniejszenie zapotrzebowania na pracowników. Tempo wdrożeń rozwiązań informatycznych, w obliczu ostatnio występujących zakłóceń globalnych łańcuchów dostaw, mocno przyspieszyło.

Pozytywny wpływ na rynek TSL w Polsce ma przede wszystkim nieustający rozwój i modernizacja firm transportowych. Siłą napędową polskiej branży transportowej jest realizacja usług eksportowych. Obecnie polskie firmy odpowiadają za 25% przewozów w UE i pomimo nowych regulacji związanych z pakietem mobilności ta ekspansja powinna trwać.

Ekologia – nowoczesna flota nie tylko znacznie zwiększa możliwości i konkurencyjność na rynku europejskim, ale dzięki pojazdom nowej generacji firmy transportowe spełniają również wymagania związane z ograniczeniem emisji $CO_2$ przez pojazdy ciężarowe.

Na obniżenie konkurencyjności firm transportowych ze wschodniej Europy duży wpływ ma prawo Unii Europejskiej oraz wcześniej wprowadzone regulacje poszczególnych państw członkowskich, które miały na celu podwyższenie płac kierowców oraz ograniczenie przewozów kabotażowych.

W 2021 r. wszystkie kategorie transportu osiągnęły znaczące wzrosty. Jednym z głównych powodów był wzrost sprzedaży e-commerce, mającej olbrzymie znaczenie na rynku magazynowym. W samym 2021 r. aż 24% popytu na nowe powierzchnie magazynowe było zgłoszone przez firmy z sektora e-commerce, a Polska jest jednym z najczęściej wybieranych miejsc do przenoszenia magazynów w całej Europie.

Poza wojną na Ukrainie, która przełożyła się na silne podwyżki cen paliwa, a co za tym idzie na zmianę poziomu dopłaty paliwowej, na rynek TSL w Polsce duży wpływ miała również pandemia COVID19. W pierwszej połowie 2020 r. większość firm odnotowała spadki transportów, ale branża szybko odrobiła straty dzięki wzrostom w przewozach związanych z żywnością i FMCG oraz ciągłemu rozwojowi sprzedaży e-commerce, która oddziałuje na cały rynek transportowy i magazynowy.

*JD*

Materiał opracowany w oparciu o badanie „Wymiarowanie polskiego rynku TSL w zakresie transportu drogowego ładunków i analiza trendów ze szczególnym uwzględnieniem ładunków drobnicowych", przeprowadzone przez firmę Radosław Małkiewicz Parcel Supply Chain Expert, na zlecenie Poczty Polskiej S.A., lipiec 2022 r.



*Ze znowelizowanych zapisów zniknął obowiązek regularnych powrotów do bazy wobec przyczep i naczep*

Fot. Freepick

# ZMIANY W PAKIECIE MOBILNOŚCI

## OBOWIĄZEK POWROTU DO BAZY BEZ NACZEP I PRZYCZEP

Komisja Europejska przychyliła się do postulatów złagodzenia przepisów Pakietu Mobilności, dotyczących konieczności powrotu pojazdów do bazy co 8 tygodni. Przyczepy i naczepy mają być wyjęte spod tego obowiązku.

Przepis nakazujący przewoźnikom ściąganie do kraju siedziby pojazdów wykonujących transport drogowy, który pojawił się w Pakiecie Mobilności, wzbudzał ogromne kontrowersje. Jak mówi Paweł Łazarewicz, Radca Prawny w TC Kancelarii Prawnej, wprowadzenie go w życie naraziłoby przewoźników na straty związane z koniecznością wykonywania dodatkowych, narzuconych z góry i często pustych kursów.

– *Koszty takich działań mają również wymiar ekologiczny, związany ze zwiększeniem skali emisji $CO_2$. A przecież jej obniżenie, a docelowo – eliminacja, w sektorze transportu jest jednym z priorytetów pakietu Fit for 55* – twierdzi ekspert.

Konieczność stawiania się pojazdu w kraju siedziby firmy co 8 tygodni, zgodnie z pierwotnym założeniem, miała dotyczyć pojazdów lub zespołów pojazdów wykorzystywanych do międzynarodowego transportu towarów na rzecz osób trzecich. Wymóg ten miał także obejmować przyczepy i naczepy dostępne dla przewoźników drogowych zgodnie z art. 5 lit. e) i g) rozporządzenia (WE) nr. 1071/2009 i jako takie są zarejestrowane lub wprowadzone do obrotu i dopuszczone do użytku zgodnie z ustawodawstwem państwa członkowskiego, w którym spółka ma siedzibę.

### Walka o sporny zapis

Największy sprzeciw budziło objęcie wspomnianym nakazem przyczep i naczep. Jego przeciwnicy zwracali uwagę na fakt, że w tym wypadku przepis będzie martwy, ponieważ przyczepy i naczepy nie mają tachografów.

– *Powszechne było również przekonanie, że wejście wspomnianego przepisu w życie spowoduje dalszy wzrost kosztów prowadzenia działalności transportowej, co przełoży się na wyższe ceny i niższy popyt na tego typu usługi. W opozycji wobec wspomnianych zapisów Pakietu Mobilności zjednoczyli się przewoźnicy z całej Europy* – dodaje ekspert z TC Kancelaria Prawna.

W spór szczególnie zaangażowali się przewoźnicy z Holandii. Przedstawiciele niderlandzkiego związku przewoźników Transport en Logistiek Nederland wystosowali apel do Komisji Europejskiej. Zwracali w nim uwagę między innymi na fakt, że przepisy dotyczące powrotów do bazy w przypadku przyczep i naczep nie mają wpływu na wynagrodzenie i poprawę warunków pracy kierowców, co jest głównym celem Pakietu.

> Największy sprzeciw budziło objęcie nakazem stawiania się w kraju siedziby firmy co 8 tygodni przyczep i naczep. Jego przeciwnicy zwracali uwagę na fakt, że w tym wypadku przepis będzie martwy, ponieważ przyczepy i naczepy nie mają tachografów.

### Modyfikacja wytycznych

Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej (DG Move), odpowiedzialna za kształt Pakietu, zareagowała na krytyczne uwagi modyfikacją swoich wytycznych. Ze znowelizowanych zapisów zniknął obowiązek regularnych powrotów do bazy wobec przyczep i naczep.

Rezygnacja ze spornego zapisu ucieszyła środowiskowo przewoźników, ale nie kończy ich walki o modyfikację Pakietu Mobilności. Kolejnym celem na ich liście jest zawieszenie wszystkich zapisów o konieczności powrotu do bazy co 8 tygodni, wobec rekordowo wysokich cen paliw wywołanych wojną w Ukrainie. Taki postulat popiera między innymi związek pracodawców Transport i Logistyka Polska, który dodatkowo kwestionuje przepisy o czterodniowej przerwie w kabotażu. Tu również głównym argumentem są koszty – wymuszone postoje obniżają efektywność wykorzystania taboru ze względu na puste przejazdy.

*JD*

**tc kancelariaprawna**

TC Kancelaria Prawna jest jedną ze spółek należących do grupy Trans.eu, właściciela jednej z największych giełd ładunków w Europie. Specjalizuje się w prawie transportowym, dlatego większość klientów spółki to firmy z branży TSL. Głównym profilem działalności kancelarii są usługi doradcze i reprezentacja w sprawach spornych. Swoimi działaniami wspiera również inne podmioty współpracujące z wymienioną branżą, m.in. koncerny paliwowe, firmy leasingowe. Specjalizuje się też w zakresie dochodzenia wierzytelności w Polsce i za granicą.




*W obliczu zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw jednym ze sposobów na utrzymanie płynności jest sieć transportowa, która pozwala szybko reagować na nagłe zdarzenia oraz zmiany na rynku*

# TRANSPORT MULTIMODALNY **PROCENTUJE**

Receptą na aktualne wyzwania w branży TSL jest transport multimodalny gwarantujący ciągłość łańcucha dostaw. Doświadczenie Dachser – globalnego dostawcy usług logistycznych obejmujących transport drogowy (European Logistics), fracht lotniczy i morski (Air & Sea Logistics) pokazuje, że tego typu rozwiązanie to najlepsza odpowiedź na potrzeby klientów. Transport multimodalny to nie tylko bezpieczeństwo i terminowość dostaw, ale też optymalizacja kosztów.

Pandemia, a następnie wojna w Ukrainie zaburzyły łańcuchy dostaw – ograniczyły możliwości transportowania ładunków i wydłużyły czas tranzytu. W celu ominięcia szlaków prowadzących przez Rosję i Białoruś uwaga została skoncentrowana na znalezieniu alternatywnych tras. W obliczu nowych wyzwań znacząco wzrosła rola dostawców usług logistycznych, którzy są w stanie zaoferować rozwiązania sprawdzające się w najtrudniejszych warunkach. Dachser, korzystając z wieloletniego doświadczenia w zarządzaniu globalnymi łańcuchami dostaw i złożonymi procesami logistycznymi, jest przygotowany na różne scenariusze. Dodatkowo zintegrowana, globalna sieć gwarantuje stabilność i niezawodność nawet w niepewnych czasach.

## Sieć, która zapewnia elastyczność

Dzięki swojej globalnej sieci, która idealnie łączy wszystkie rodzaje transportu: lotniczy, morski, kolejowy i drogowy i która jest uzupełniona o logistykę kontraktową i usługi o wartości dodanej, Dachser jest w stanie realizować w pełni zintegrowane rozwiązania dla swoich klientów. Tak rozbudowana infrastruktura obejmująca wszystkie rodzaje transportu daje dużą elastyczność oraz zdolność do adaptacji. Na przykład zakłócenia na największych międzynarodowych lotniskach omija się poprzez przekierowywanie lotów do innych, zwykle mniejszych portów. Następnie przewiezienie ładunku do dowolnego miejsca w Europie jest łatwe, gdy do dyspozycji ma się flotę pojazdów w ramach działu DACHSER European Logistics.

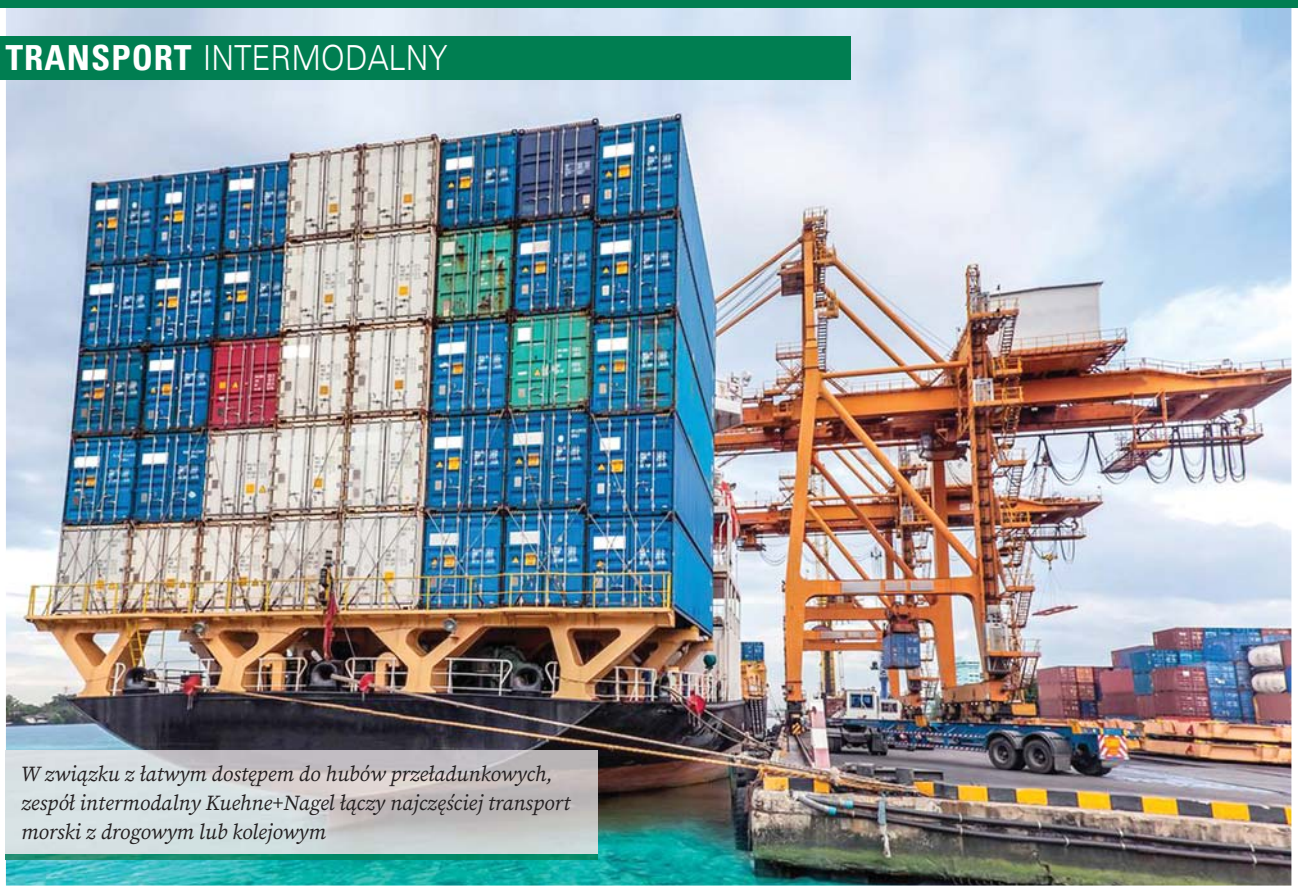
*– W obliczu zakłóceń w globalnych łańcuchach dostaw jednym ze sposobów na utrzymanie płynności jest sieć transportowa, która pozwala szybko reagować na nagłe zdarzenia oraz zmiany na rynku. Nasza autorska koncepcja połączenia transportu drogowego z morsko-lotniczym pod tym względem daje nam nieograniczone możliwości. Dzięki temu, nawet w najtrudniejszym momencie mogliśmy działać bez zakłóceń i ochronić łańcuchy dostaw naszych klientów* – tłumaczy Marcin Długosz, Country Manager DACHSER Air & Sea Logistics Poland.

## Europejska klasa logistyki

*– Nasi klienci, szczególnie w tak niepewnych czasach, muszą mieć pewność, że mogą liczyć na wysoką jakość i niezawodność naszych usług. Dokładamy wszelkich starań, aby zapewnić solidne, odporne na kolejne kryzysy i perturbacje łańcuchy dostaw. Kluczowa w tym przypadku jest elastyczność i zdolność do adaptacji, co wyróżnia naszą europejską sieć transportową. Dzięki gęstej europejskiej sieci transportu drogowego jesteśmy w stanie zapewnić bezpośrednie, regularne połączenia w całej Europie realizowane według ustalonego harmonogramu. Jest to możliwe dzięki rozbudowanej sieci lokalnych oddziałów, trzech Eurohubów oraz platform pełniących funkcję węzłów logistycznych* – mówi Rafał Owczarek, DACHSER Poland European Logistics Sales Coordinator.

Integracja transportu drogowego z transportem lotniczym i morskim jest jednym z kluczowych celów współczesnej logistyki. Proces ten odbywa się w wymiarze systemowym, technicznym oraz zespołowym i stanowi dużą wartość dodaną dla klientów. Dachser korzysta z siły własnej globalnej sieci.

Dzięki swojej globalnej sieci, która idealnie łączy wszystkie rodzaje transportu: lotniczy, morski, kolejowy i drogowy i która jest uzupełniona o logistykę kontraktową i usługi o wartości dodanej, Dachser jest w stanie realizować w pełni zintegrowane rozwiązania dla swoich klientów.



*W związku z łatwym dostępem do hubów przeładunkowych, zespół intermodalny Kuehne+Nagel łączy najczęściej transport morski z drogowym lub kolejowym*

# Z LOGISTYKĄ PIERWSZEJ I OSTATNIEJ MILI

Morski transport kontenerowy to jeden z głównych ogniw łańcucha logistycznego w ramach działalności Kuehne+Nagel. Kiedy logistyka pierwszej i ostatniej mili w imporcie i eksporcie realizowana jest za pośrednictwem transportu drogowego lub kolejowego, mówimy o transporcie intermodalnym.

Kuehne+Nagel, globalny operator logistyczny prężnie działający na polskim rynku, oferuje zintegrowane rozwiązania logistyczne w sektorze przewozów intermodalnych. Dopasowuje model transportu do wymagań klientów i zarządzanego towaru, aby przewieźć powierzony ładunek bezpiecznie, efektywnie i korzystnie cenowo. W związku z łatwym dostępem do hubów przeładunkowych, zespół intermodalny Kuehne+Nagel łączy najczęściej transport morski z drogowym lub kolejowym.

**Transport intermodalny to głównie połączenie spedycji morskiej z drogową lub kolejową. Kolej jest wyborem niżej emisyjnym w odróżnieniu od transportu drogowego oraz dysponuje dużymi możliwościami pod względem przeładunku towarów.**

Transport w kontenerach od nadawcy do odbiorcy końcowego jest często wybierany do przewozu odzieży na wieszakach, towarów wysoko wrażliwych wymagających kontrolowanej temperatury, maszyn, urządzeń mechanicznych i elektrycznych, komponentów, półfabrykatów czy artykułów przemysłowych.

## Od nadawcy do odbiorcy

*– Klienci firmy często powierzają nam odpowiedzialność za swój towar w całym łańcuchu dostaw – od nadawcy do odbiorcy końcowego. Zaplanowanie transportu intermodalnego jest wtedy prostsze i wydajniejsze, gdy obsługujemy cały proces logistyczny. Wartością dla klientów jest także kompleksowość firmy. Szczególnie w dobie zakłóceń łańcuchów dostaw, opóźnień w załadunkach i rozładunkach oraz wysokich kosztów dodatkowych, w cenie jest dysponowanie zapleczem magazynowym i możliwość składowania ładunku między etapami dostaw. Do magazynowania towarów w przewozach intermodalnych wykorzystujemy głównie magazyn zlokalizowany w Gdańsku, przy porcie DCT. Klient może również skorzystać z usług rozładunku i konfekcjonowania towarów* – informuje Magdalena Kraszewska, Marketing and Communication Manager w polskim oddziale Kuehne+Nagel.

Transport intermodalny to głównie połączenie spedycji morskiej z drogową lub kolejową. Kolej jest wyborem niżej emisyjnym w odróżnieniu od transportu drogowego oraz dysponuje dużymi moż-

liwościami pod względem przeładunku towarów. Polska infrastruktura kolejowa pod względem intermodalu, szczególnie w centralnej części Polski, jest bardzo dobrze rozwinięta. Ponadto, duża konkurencja i liczność przewoźników, wpływają na łatwość negocjowania lepszych stawek dla klientów.

## Nowe wyzwania stojące przed operatorami

*– Mimo że branża logistyczna mierzy się z różnymi wyzwaniami – niestabilna sytuacja geopolityczna, wzrosty cen paliw, energii elektrycznej, dodatków frachtowych, brak kierowców oraz ludzi do pracy przy załadunkach jak i rozładunkach, a tym samym rosnąca liczba importów i pracy – zespół intermodalny Kuehne+Nagel pracuje nieprzerwanie, pomagając klientom w utrzymaniu łańcuchów dostaw i ich harmonizacji. Dodatkowym wyzwaniem jest to, że przewoźnicy kolejowi w Polsce są odpowiedzialni za przewóz surowców energetycznych, które mają pierwszeństwo. Wpływa to na szybkość transportu, powodując duże opóźnienie w wyjazdach składów. Poza tym dochodzi do tego wzmożony ruch pasażerski* – komentuje Magdalena Kraszewska.

Strategicznym celem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest tworzenie korzystnych warunków technicznych, organizacyjnych i gospodarczych dla dynamicznego rozwoju tego systemu przewozów. Zwiększa to efektywność transportu i powoduje zmniejszenie jego kosztów. Rozwój przemysłu kolejowego z pewnością ułatwi optymalizację łańcuchów dostaw i zmniejszy udział transportu morskiego w przewozie intermodalnym. Rozwijanie infrastruktury kolejowej w Polsce jest strategią bardzo korzystną z punktu widzenia logistycznego i biznesowego, ale również wspieraną przez ustawodawstwo unijne, ponieważ realizuje cele UE w zakresie zrównoważonego rozwoju, ekologii i ochrony środowiska. I



*Strategicznym celem rozwoju transportu intermodalnego w Polsce jest tworzenie korzystnych warunków technicznych, organizacyjnych i gospodarczych dla dynamicznego rozwoju tego systemu przewozów*






*Aktualnie żaden z przewoźników kolejowych nie oferuje systemu śledzenia przesyłek, natomiasy Hellmann może oferować monitoring na całej trasie transportu intermodalnego*

# NIE MA INNEJ DROGI, NIŻ ROZWÓJ TRANSPORTU INTERMODALNEGO

**Hellmann, jak każdy inny liczący się operator logistyczny, oferuje pełen zakres usług praktycznie w każdej gałęzi transportu. W dziale Frachtu Morskiego jest to najczęściej połączenie środków transportu takich jak transport morski z transportem drogowym czy transport morski z kolejowym.**

Co więcej, udział transportu intermodalnego w firmie rośnie z roku na rok. Masa ładunkowa stale się zwiększa, rośnie świadomość ekologiczna wśród wszystkich uczestników łańcucha dostaw. Klienci coraz częściej interesują się tą tematyką dopytując o przyjęte rozwiązania czy normy środowiskowe. Nie ma innej drogi jak rozwój transportu intermodalnego, rozwój sieci kolejowej, budowanie nowych terminali lądowych i wdrażanie nowych rozwiązań zwiększających przepustowość transportu intermodalnego w Polsce.

## Z użyciem najnowszych technologii

Używając różnych gałęzi transportu należy sięgać po najnowsze technologie sprzyjające głównie monitorowaniu położenia przesyłek.

Nasza firma stara się wykorzystywać najnowsze technologie, aby zapewnić naszym klientom jeszcze wyższy poziom obsługi. Służy temu między innymi oferowana im od ponad pięciu lat usługa Smart Visibility oraz Smart Ocean. To systemy monitorowania przesyłek w czasie rzeczywistym, tak aby klient na każdym etapie transportu mógł je śledzić. Jest to rozwiązanie kompleksowe i klient, poza lokalizacją ładunku, zyskuje dostęp m.in. do takich informacji jak temperatura, wilgotność, wystawienie na światło, wstrząsy.

Co ciekawe, aktualnie żaden z przewoźników kolejowych nie oferuje systemu śledzenia przesyłek. A my możemy oferować monitoring na całej trasie transportu intermodalnego.

**Klienci korzystający z transportu intermodalnego zyskują dostęp do pełnego wachlarza usług świadczonych przez jednego operatora logistycznego w oparciu o doświadczony zespół specjalistów i kadrę zarządzającą.**

## Wyzwania, z którymi boryka się transport intermodalny

Firma realizująca transport intermodalny spotyka się na swej drodze z różnymi wyzwaniami. Zaczynając od infrastruktury liniowej i punktowej, poprzez niewystarczające nakłady na remonty już istniejącej infrastruktury, brak wystarczających ilości bocznic kolejowych w dużych aglomeracjach, po brak wystarczającej liczby terminali lądowych – szczególnie



*Adriana Meyer*

w wschodniej części kraju. Wymienione trudności ograniczają dostęp transportu intermondalnego do części Polski z odpowiednią infrastrukturą kolejowa. Poza tym, zbyt niska prędkość handlowa wpływająca na czas transportu może się przełożyć – w połączeniu z okresem wolnym od Detention oferowanym przez armatorów – na potencjalne dodatkowe opłaty. W ostatnim czasie dało się odczuć nadanie priorytetu ładunkom masowym, przez co transport intermodalny, szczególnie z terminali morskich, stracił na możliwościach transportowych i część ładunków musiała zostać przesunięta do transportu drogowego. Ponadto, zawsze pojawiają lokalne remonty czy rozbudowa lokalnej infrastruktury, które w krótkim okresie czasu wprowadzają zaburzenia w funkcjonowaniu systemu. W ostatnim czasie cały rynek mierzy się z rosnącymi cenami energii elektrycznej, czekają nas wzrosty cen za usługi intermodalne, co niestety odczujemy wszyscy w finalnych cenach produktów.

Nie ma innej drogi jak rozwój transportu intermodalnego, rozwój sieci kolejowej, budowanie nowych terminali lądowych i wdrażanie nowych rozwiązań zwiększających przepustowość transportu intermodalnego w Polsce.

## Usługi dopasowane do potrzeb klientów

Klienci korzystający z transportu intermodalnego zyskują dostęp do pełnego wachlarza usług świadczonych przez jednego operatora logistycznego w oparciu o doświadczony zespół specjalistów i kadrę zarządzającą. Dzięki temu, klientowi łatwiej jest reagować na bieżące warunki na rynku. Wyobraźmy sobie sytuację, kiedy klient importując produkt A, przykładowo z Chin transportem morskim, został zmuszony zmienić czas dostawy z sześciu na trzy tygodnie. Tylko tacy operatorzy jak Hellmann, który w swojej ofercie poza transportem morskim posiada transport kolejowy, potrafi sprostać temu wyzwaniu. W zależności od aktualnej sytuacji klienta, jesteśmy w stanie zaoferować mu odpowiednie rozwiązanie dopasowane do jego potrzeb.

Niewątpliwie ilości ładunków obsługiwanych przez transport intermodalny będą rosły i nie ma innej drogi rozwoju. Od nas zależy, jak wykorzystamy tę szansę, jakie rozwiązania zostaną przyjęte przez rynek, ale także w samym Hellmannie. Cel pozostaje niezmienny – oferowanie usług dopasowanych do potrzeb klientów. ■

*Adriana Meyer,*
*Seafreight Import Manager*
*I Maciej Hillar,*
*Seafreight Operation Manager*
*w Hellmann Worldwide*
*Logistics Polska*



*Maciej Hillar*



*W ostatnim czasie dało się odczuć nadanie priorytetu ładunkom masowym, przez co transport intermodalny, szczególnie z terminali morskich, stracił na możliwościach transportowych i cześć ładunków musiała zostać przesunięta do transportu drogowego*

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

InterRail
Polcont Sp. z o.o.

Od ponad 30 lat uczestniczymy w obsłudze transportów kontenerowych koleją, które stale się rozwijają.

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

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

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



# OPTYMALIZACJA DOSTAWY TOWARÓW WRAŻLIWYCH NA TEMPERATURĘ W DOBIE ROSNĄCYCH KOSZTÓW

*Kontenery chłodnicze w transporcie towarów wrażliwych to stalowe skrzynie wyposażone w agregat chłodniczy zarządzany za pomocą panelu kontrolnego*

Przełom lata i jesieni to początek wzmożonego ruchu towarów związanego z dostawami przedświątecznymi dla branży beverage i alkoholi, sprowadzanych z różnych zakątków świata. Często przy ich transporcie na dużych dystansach wykorzystywany jest transport intermodalny.

W dużej części jest to transport morski, a do przewozu towarów wrażliwych na temperaturę używa się kontenerów chłodniczych. W dobie wysokich cen frachtów, oprócz wyboru rodzaju kontenera, warto też zastanowić się nad optymalizacją załadunku, co wyjaśnia Hillebrand Gori, globalny operator logistyczny dla branży beverage.

## Nazywane są także reeferami

Kontenery chłodnicze w transporcie towarów wrażliwych to stalowe skrzynie wyposażone w agregat chłodniczy zarządzany za pomocą panelu kontrolnego. Wyposażone są w wentylatory, otwory wentylacyjne i skraplacz, który utrzymuje wymaganą temperaturę i wilgotność powietrza. W tego typu kontenerach krąży chłodne powietrze, utrzymując stałą temperaturę, tak jak w standardowej lodówce. Agregat chłodniczy zazwyczaj podłączany jest do sieci elektrycznej na statku. Alternatywnie w urządzeniu można zamontować agregat prądotwórczy (lub prądnicę), tym samym zapewniając zasilanie awaryjne.

Większość kontenerów chłodniczych jest w stanie utrzymać temperaturę w zakresie od –30°C do +30°C, z zachowaniem niskiego poziomu wilgotności. Wymagana temperatura i wilgotność utrzymywane są dzięki przepływom powietrza przez i wokół transportowanych towarów.

Ze względu na swoją konstrukcję, ten rodzaj kontenera uważany jest za najlepszą opcję transportu towarów wrażliwych na wpływ temperatury, do których należą niektóre rodzaje win i piwo. Wykorzystanie kontenerów chłodniczych w ich transporcie jest koniecznością, gdyż przewożone w standardowych kontenerach, w przypadku wysokich temperatur i wilgoci, mogłyby się zepsuć.

## Optymalizacja

Kontenery chłodnicze dostępne są w różnych pojemnościach, w zależności od roku produkcji i producenta. Ważna jest tutaj więc optymalizacja załadunku, którą warto uwzględnić przy planowaniu dostaw. Najbardziej popularne są kontenery '20 i '40. W kontenerze 20-stopowym można umieścić 9 standardowych palet (1 m × 1,2 m) lub 10 palet EURO (0,8 m × 1,2 m). Natomiast do kontenera 40-stopowego można załadować 20 standardowych palet (1 m × 1,2 m) lub 23 palety EURO (0,8 m × 1,2 m). Pojemność kontenerów chłodniczych jest mniejsza niż standardowych lub izolowanych.

W transporcie wykorzystywane są także kontenery chłodnicze z wyłączonym agregatem, stosowane jako standardowe. Jest to tzw. *non-operating reefer* (NOR). Izolowane ściany w ograniczonym zakresie zapewniają utrzymanie stabilnej temperatury, jednak ze względu na specyficzną konstrukcję jest tu mniej miejsca do składowania niż w przypadku kontenera standardowego lub izolowanego. Najbardziej efektywnym kosztowo sposobem wykorzystania NOR jest użycie go w transportach powrotnych. Do już pustych kontenerów można załadować innego rodzaju towary, a to zoptymalizuje koszty całej dostawy.

## Prąd podwyższa koszty i ślad węglowy

*Reefer*, w którym do chłodzenia lub ogrzewania wykorzystuje się energię elektryczną, jest droższym rozwiązaniem niż kontener standardowy czy izolowany.

> Większość kontenerów chłodniczych jest w stanie utrzymać temperaturę w zakresie od –30°C do +30°C, z zachowaniem niskiego poziomu wilgotności. Temperatura i wilgotność utrzymywane są dzięki przepływom powietrza przez i wokół transportowanych towarów.

Zużycie prądu wpływa też na zwiększenie jego śladu węglowego. Pokazują to dane z kalkulatora emisji Hillebrand. Na przykład w transporcie *door-to-door* kontenerów 20-stopowych z Chile do Wielkiej Brytanii ślad węglowy kontenera chłodniczego wynosi 2,510 kg $CO_2$e a standardowego i izolowanego 1,930 kg $CO_2$e.



*18 lutego 2022 roku prom Olympia, po wypłynięciu z portu w miejscowości Igoumenitsa (Grecja), stanął w płomieniach. Pożar trzeba było ugasić i odholować statek. Koszty tego zdarzenia były liczone w kwotach sześciocyfrowych (w euro). Na pokładzie znajdowały się załadowane ciężarówki wielu przewoźników*

# AWARIA WSPÓLNA – WIDMO CZY REALNE ZAGROŻENIE?

Każdego roku duża liczba statków ulega wypadkom na pełnym morzu. O największych tragediach informują media. Najbardziej znane przykłady z niedalekiej przeszłości to: Costa Concordia (2012), Evergiven (2021), X-Press Pearl (2021), Euroferry Olympia (2022), Felicity Ace (2022).

Przyczyny katastrof morskich, jak pokazuje praktyka, są wielorakie: pożar, niezręczne wykonywanie manewrów, wzburzone morze, napływ wody do wnętrza kadłuba itp. W wielu przypadkach, jeżeli kapitan statku tak zarządzi, działania ratownicze prowadzone są w ramach tzw. „awarii wspólnej".

## Obciążenie wszystkich stron uczestniczących w transporcie

Awaria wspólna występuje wówczas, gdy ze względu na wyjątkowe okoliczności, uczestnicy przewozu świadomie godzą się na poniesienie szkód lub kosztów, aby uratować statek i ładunek w wypadku wspólnego niebezpieczeństwa. Bardzo często wiąże się to ze stratami wynikającymi z poświęcenia towarów/pojazdów, a także z kosztami holowania statku.

Powstałe na skutek tego koszty ratownictwa obciążają następnie wszystkie strony uczestniczące w transporcie morskim, proporcjonalnie do uratowanego majątku (pojazdów, towarów itp.), a zatem także i przewoźników, którzy znajdują się na statku. Zazwyczaj armatorzy korzystają z przysługującego im prawa zastawu na uratowanym majątku po zakończeniu akcji ratowniczej, tj. zatrzymują go do czasu, gdy dany uczestnik przewozu pokryje swoją część kosztów awarii wspólnej lub udzieli gwarancji (np. w formie polisy ubezpieczeniowej) na późniejszą ich zapłatę.

> Awaria wspólna występuje wówczas, gdy ze względu na wyjątkowe okoliczności, uczestnicy przewozu świadomie godzą się na poniesienie szkód lub kosztów, aby uratować statek i ładunek w wypadku wspólnego niebezpieczeństwa.

## Za pośrednictwem Lutz Assekuranz

Ochrona ubezpieczeniowa oferowana przez firmę Lutz Assekuranz – czy to w zakresie ubezpieczenia towaru na czas transportu, ubezpieczenia OC w transporcie, czy też ubezpieczenia AC środka transportu – obejmuje właśnie takie gwarancje lub składki na pokrycie kosztów awarii wspólnej w ramach odpowiednich warunków ubezpieczenia.

Dzięki temu przewoźnicy ubezpieczeni za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz, przy prawidłowym zastosowaniu warunków polisy, po przybyciu do portu szybko odzyskają swój pojazd wraz z ładunkiem i będą mogli od razu kontynuować przewóz do kolejnego miejsca przeznaczenia. Szkody spowodowane opóźnieniami oraz szkody własne przewoźnika (bieżące koszty zablokowanego pojazdu, takie jak ubezpieczenie pojazdu, coroczny przegląd itp.; koszty wynagrodzenia oraz pozapłacowe koszty pracy kierowcy, który nie będzie mógł w tym czasie wykonywać przewozów itp.) zostaną w ten sposób zredukowane do minimum lub będzie można ich całkowicie uniknąć.

Zadowolone będą również firmy/osoby, na rzecz których zawarto za pośrednictwem firmy Lutz Assekuranz ubezpieczenie towaru (cargo), ponieważ w ramach tego ubezpieczenia, ochroną objęte są również koszty w przypadku wystąpienia awarii wspólnej, a dzięki wypłaconemu odszkodowaniu, zgodnie z warunkami ubezpieczenia, przesyłka zostanie w większości przypadków natychmiast wydana i będzie można kontynuować jej przewóz.

Skorzystaj z naszych porad! Specjaliści z firmy Lutz Assekuranz chętnie odpowiedzą Ci na wszelkie pytania dotyczące tego tematu. |

LUTZ

→ **www.lutz-assekuranz.eu**





Fot. Pixabay

*Na skutek pożaru doszło do całkowitego zniszczenia towarów, które stanowiły przedmiot obydwu przewozów o wartości ok. 42 tys. euro (elementy stalowe) oraz 17,5 tys. euro (artykuły higieniczne)*

# POŻAR A ODPOWIEDZIALNOŚĆ FIRMY TRANSPORTOWEJ ZA USZKODZONY TOWAR

Nawet, z pozoru oczywiste, całkowite zniszczenie towaru, do którego doszło po przyjęciu go do przewozu a przed jego wydaniem, może – z uwagi na nietypowe okoliczności zdarzenia – stanowić zarzewie skomplikowanego sporu przewoźnika z ubezpieczycielem.

Na podstawie umów przewozu zawartych ze zleceniodawcą przewoźnik zobowiązał się do realizacji dwóch przewozów z datą załadunku w ostatnich dniach kwietnia oraz z datą rozładunku w pierwszych dniach maja, tuż po „weekendzie majowym". Po załadunku towarów oba pojazdy przewoźnika rozpoczęły realizację przewozów, przy czym z uwagi na zbliżający się weekend (sobota, niedziela) oraz następujący bezpośrednio później dzień wolny od pracy (1 maja), kierowcy zatrzymali się na parkingu – strzeżonym, płatnym i oświetlonym, w bezpośrednim sąsiedztwie stacji paliw oraz restauracji. Pojazdy realizujące obydwa przewozy zaparkowane zostały obok siebie. Kolejnego dnia w kabinie kierowcy jednego z pojazdów doszło do wybuchu pożaru. Kierowca podłączył w kabinie przetwornicę samochodową i uruchomił telewizor. Podczas oglądania filmu zasnął, a gdy się obudził, zauważył, że znaczna część kabiny wypełniona jest czarnym dymem, który wydobywał się spod konsoli samochodowej. Kierowca podjął próbę gaszenia ognia – jednak bezskutecznie, wobec czego zdecydował się na opuszczenie kabiny. Po otwarciu drzwi kabina wypełniła się jednak ogniem, a szkło z szyby rozprysnęło się na wszystkie strony. Od płonącego pojazdu zapalił się drugi pojazd przewoźnika, który znajdował się w bezpośrednim sąsiedztwie.

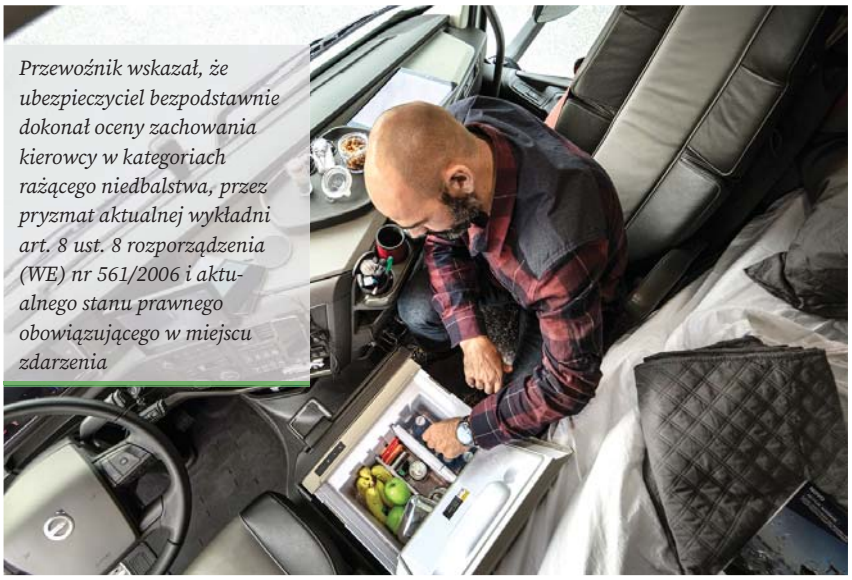
Mimo niezwłocznego zawiadomienia straży pożarnej, obydwa pojazdy przewoźnika wraz z naczepami załadowanymi przewożonym towarem uległy spaleniu. Na miejsce zdarzenia przybyli policjanci, którzy sporządzili jego dokumentację zdjęciową, a także raport z przebiegu pożaru, a kierowcy zostali zabrani karetkami pogotowia do szpitala. Po zdarzeniu, w celu wyjaśnienia przyczyny pożaru, przewoźnik zlecił przygotowanie opinii ekspertowi z zakresu ochrony przeciwpożarowej, który – po przeprowadzeniu oględzin obydwu pojazdów – wskazał, że najbardziej prawdopodobną przyczyną pożaru była awaria instalacji elektrycznej w pojeździe, w którym podłączono przetwornicę, o czym świadczyły m.in. ślady ujawnione w trakcie oględzin. W ekspertyzie zaznaczono także, że podczas oględzin nie ujawniono w miejscu pożaru żadnych niedopałków lub innych śladów używania otwartego ognia, odrzucono również podpalenie jako przyczynę powstania pożaru.

W sytuacjach, w których do szkody dochodzi w nietypowych okolicznościach, ugodowe rozwiązanie sporu nie zawsze jest możliwe. Perspektywa różnorodnej interpretacji okoliczności sprawy często stanowi punkt zaczepienia dla kwestionowania odpowiedzialności.

## Odmowa wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela

Na skutek pożaru doszło do całkowitego zniszczenia towarów, które stanowiły przedmiot obydwu przewozów o wartości ok. 42 tys. euro (elementy stalowe) oraz 17,5 tys. euro (artykuły higieniczne). Zleceniodawca przewoźnika, po otrzymaniu obciążeń od właścicieli towarów i po zaspokojeniu ich roszczeń, obciążył przewoźnika całkowitą wartością zniszczonych towarów w łącznej kwocie ok. 60 tys. euro, a przewoźnik w całości zaspokoił roszczenia swojego zleceniodawcy. Ponadto, prócz kosztów obejmujących wartość zniszczonych towarów, przewoźnik poniósł koszty utylizacji towarów stanowiących przedmiot jednego przewozu (zakwalifikowanych jako substancje niebezpieczne, wymagające niezwłocznej utylizacji) oraz koszty czynności z zakresu pomocy powypadkowej świadczonej przez wyspecjalizowaną firmę, obejmujące m.in. usunięcie z miejsca zdarzenia pozostałości spalonego towaru oraz posprzątanie miejsca zdarzenia. Łączny, poniesiony przez przewoźnika koszt tych czynności wyniósł ok. 20 tys. euro.

Po powzięciu informacji o szkodzie przewoźnik niezwłocznie podjął działania w celu uzyskania odszkodowania z ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika – zawiadomił ubezpieczyciela o szkodzie, następnie przesłał konieczne dokumenty i wyjaśnienia potwierdzające zaistnienie szkody oraz wysokość roszczenia, w tym także opinię eksperta. W toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel ustalił, iż w chwili zdarzenia kierowca pojazdu, w którym doszło do wybuchu pożaru, był w stanie nietrzeźwym. W konsekwencji ubezpieczyciel wskazał, że w okolicznościach sprawy zachodzi przesłanka wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela określona w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia (OWU), zgodnie z którą ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środków odurzających. Ubezpieczyciel przyznał jednak, wypłacając odszkodowanie w wysokości 50 tys. zł, iż w polisie ubezpieczeniowej zakres ubezpieczenia został rozszerzony o klauzulę nietrzeźwości, a limit odszkodowania z przedmiotowej klauzuli wynosi 50 tys. zł. Mimo odwołania oraz wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, ubezpieczyciel nie zmienił wydanej decyzji. Na skutek zdarzenia przewoźnik poniósł więc koszty w wysokości ok. 80 tys. euro (co przy ówczesnym kursie stanowiło równowartość ok. 330 tys. zł), a w toku postępowania likwidacyjnego ubezpieczyciel wypłacił odszkodowanie jedynie w wysokości 50 tys. zł.



*Przewoźnik wskazał, że ubezpieczyciel bezpodstawnie dokonał oceny zachowania kierowcy w kategoriach rażącego niedbalstwa, przez pryzmat aktualnej wykładni art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i aktualnego stanu prawnego obowiązującego w miejscu zdarzenia*

Fot. VOLVO

## Na drodze sądowej

Przewoźnik zdecydował się skierować sprawę na drogę sądową, dochodząc od ubezpieczyciela zapłaty brakującej kwoty ponad 280 tys. zł. Roszczenie obejmowało nie tylko wartość towarów zniszczonych na skutek pożaru, ale także poniesione przez przewoźnika koszty dodatkowe – polisa ubezpieczenia OCP rozszerzona była bowiem o klauzulę kosztów dodatkowych oraz o klauzulę



*Agnieszka Sowa*

utylizacji, do których w pozwie „przyporządkowano" poszczególne koszty z zakresu pomocy powypadkowej oraz utylizacji. Prócz argumentacji dotyczącej okoliczności zdarzenia oraz wysokości odszkodowania, w pozwie przedstawiona została także szczegółowa argumentacja prawna wykazująca, iż ubezpieczyciel bezzasadnie zastosował powołane w decyzji o odmowie wypłaty odszkodowania wyłączenie odpowiedzialności. Przewoźnik wskazał, iż ubezpieczyciel pominął, że postanowienie OWU wyłączało spod ochrony ubezpieczeniowej jedynie te szkody, które powstały „wskutek" wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwym, nie zaś wszystkie szkody, do których doszło, gdy kierowca znajdował się w stanie nietrzeźwości. Postanowienie OWU wyłączające odpowiedzialność ubezpieczyciela w sposób wyraźny akcentowało więc konieczność zaistnienia związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy wykonywaniem przewozu w stanie nietrzeźwości a szkodą, a w okolicznościach sprawy pomiędzy stanem nietrzeźwości kierowcy (którego przewoźnik, co do zasady, nie kwestionował) a szkodą w postaci całkowitego zniszczenia (spalenia) przewożonych towarów nie zachodził związek przyczynowo-skutkowy. Powyższe stanowisko uzasadnione zostało wyczerpującą, odwołującą się do konkretnych okoliczności stanu faktycznego analizą procesu ustalenia, czy pomiędzy zdarzeniem a szkodą istnieje adekwatny związek przyczynowy, obejmującą *test conditio sine qua non* oraz etap wartościujący, w którym dokonuje się oceny ustalonych przyczyn, uwzględniając, iż

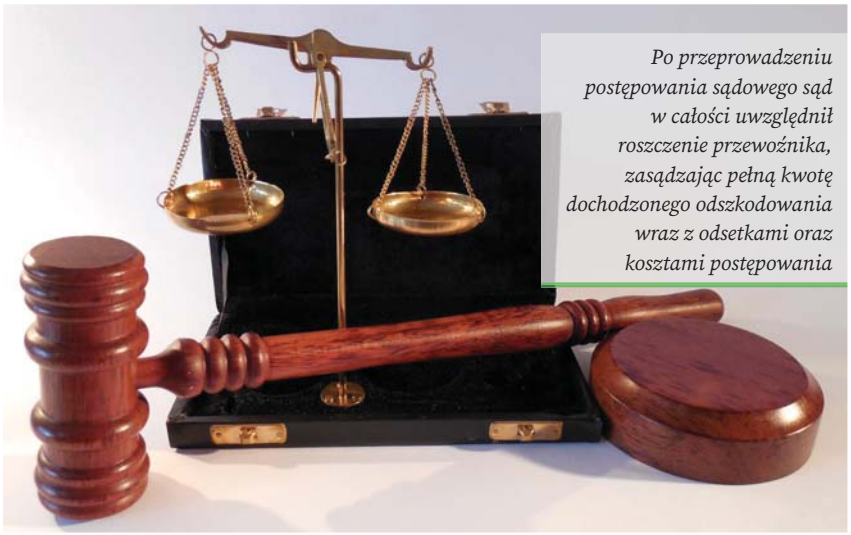
odpowiedzialność dotyczy jedynie normalnych następstw danego zachowania.

W toku postępowania sądowego ubezpieczyciel kwestionował swoją odpowiedzialność, podtrzymując stanowisko, iż w okolicznościach sprawy znajduje zastosowanie powołane wyżej postanowienie OWU wyłączające odpowiedzialność ubezpieczyciela, w związku z czym wypłata 50 tys. zł na podstawie klauzuli nietrzeźwości wyczerpała limit odpowiedzialności ubezpieczyciela. Ponadto, ubezpieczyciel podniósł dodatkowo – niepowoływany na etapie postępowania likwidacyjnego – zarzut rażącego niedbalstwa kierowcy, który ubezpieczyciel wiązał z tym, że przy tak długim postoju prawodawstwo unijne zabraniało kierowcy przebywania w kabinie ciągnika, nawet jeśli jest wyposażony w część sypialną. Ubezpieczyciel zakwestionował także spełnienia przesłanek zastosowania klauzuli utylizacji.

## W odpowiedzi na zarzut rażącego niedbalstwa

Odpowiadając na podniesiony przez ubezpieczyciela zarzut rażącego niedbalstwa, przewoźnik wskazał, że ubezpieczyciel bezpodstawnie dokonał oceny zachowania kierowcy w kategoriach rażącego niedbalstwa, patrząc przez pryzmat aktualnej (tj. ugruntowanej w momencie postępowania sądowego) wykładni art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i aktualnego stanu prawnego obowiązującego w miejscu zdarzenia.

Od początku obowiązywania w/w rozporządzenia wykorzystywanie w kabinie pojazdu regularnego tygodniowego okresu odpoczynku było zjawiskiem powszechnym, które nie było sankcjonowane karami, ani w inny sposób penalizowane. W kraju, w którym miało miejsce zdarzenie, kary za wykorzystywanie regularnego tygodniowego okres odpoczynku w kabinie pojazdu wprowadzono już po tym zdarzeniu. Przewoźnik wskazał również, iż argumentacja ubezpieczyciela pomijała, że wykładnia art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 była przedmiotem wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej C-102/16, a wyrok wydany został dnia 20 grudnia 2017 r., a więc kilka miesięcy po zdarzeniu, które stanowiło przedmiot sprawy. Skoro wykładnią powołanych przepisów zajmował się później Trybunał Sprawiedliwości, to nie sposób zgodzić się ze stanowiskiem ubezpieczyciela, iż kierowca wykonując regularny tygodniowy okres odpoczynku w kabinie pojazdu, w sposób rażący naruszył zasady postępowania. Przewoźnik zaakcentował, że ocena zachowania kierowcy dokonywana przez ubezpieczyciela *post factum* – z uwzględnieniem stanu prawnego aktualnego w momencie dokonywania oceny, a nie w momencie zdarzenia – w żadnym wypadku nie może stanowić podstawy do przypisania zachowaniu kierowcy znamion zachowania rażąco niedbałego.



Fot. Pixabay

*Po przeprowadzeniu postępowania sądowego sąd w całości uwzględnił roszczenie przewoźnika, zasądzając pełną kwotę dochodzonego odszkodowania wraz z odsetkami oraz kosztami postępowania*

## Decyzja sądu i apelacja ubezpieczyciela

Po przeprowadzeniu postępowania sądowego, w trakcie którego przesłuchano świadków i sporządzono dwie opinie biegłych, sąd w całości uwzględnił roszczenie przewoźnika, zasądzając pełną kwotę dochodzonego odszkodowania wraz z odsetkami oraz kosztami postępowania. W uzasadnieniu wyroku sąd wskazał, że w istocie relewantnym dla sprawy pozostawał fakt, iż w chwili zdarzenia kierowca był po spożyciu alkoholu, który utożsamiać należy ze wskazanym w klauzuli stanem nietrzeźwości.

Sąd w pełni podzielił jednak przedstawioną przez przewoźnika wykładnię postanowień OWU, wskazując jednoznacznie, że dla zastosowania wyłączenia odpowiedzialności ubezpieczyciela nie było wystarczające samo zaistnienie stanu nietrzeźwości. Musiał bowiem zaistnieć związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy pożarem a spożywaniem alkoholu i powstaniem stanu nietrzeźwości. Przyjęcie odmiennej interpretacji, według której wystarczające jest zaistnienie samego stanu nietrzeźwości, bez związku ze zdarzeniem powodującym szkodę, w sposób nieuzasadniony ograniczałoby odpowiedzialność ubezpieczyciela. Sąd przyznał także rację przewoźnikowi, że nie zaistniał związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy pożarem a spożywaniem alkoholu przez kierowcę. Sąd zaakcentował, że zgodnie z zasadami rozkładu ciężaru dowodu, obowiązek wykazania związku przyczynowo-skutkowego między stanem nietrzeźwości kierowcy a powstaniem, czy przebiegiem pożaru, w tym jego rozmiarem, spoczywał na ubezpieczycielu, czemu jednak ubezpieczyciel nie sprostał. Przeprowadzona w sprawie opinia biegłego potwierdziła, że pożar wybuchł w następstwie działania przetwornicy, która była urządzeniem powszechnie stosowanym w tego rodzaju pojazdach i kierowca mógł jej używać. Biegły nie stwierdził nieprawidłowości jej użytkowania, ani też ewentualnych zmian i modyfikacji przez kierowcę, co jednoznacznie wykluczyło winę kierowcy. Ewentualnie stan nietrzeźwości mógłby mieć znaczenie w kwestii za-

**Gdy próby polubownego rozwiązania sprawy nie przyniosą efektów, droga sądowa jest ostatnią, często skuteczną szansą na odzyskanie nominalnej kwoty odszkodowania zapłaconego przez przewoźnika na rzecz swojego kontrahenta oraz odsetek i kosztów postępowania.**

uważenia pożaru i jego szybszego ugaszenia, jednak również w tym zakresie ubezpieczyciel nie przedstawił żadnych dowodów. Sam stan nietrzeźwości miał miejsce w okresie dłuższej przerwy w realizacji przewozu, więc zachowanie kierowcy nie było niezgodne z prawem.

Zdaniem sądu pozwany ubezpieczyciel nie wykazał także rażącego niedbalstwa kierowcy – również w tej kwestii sąd w pełni podzielił argumentację przewoźnika. Odnośnie zarzutu dotyczącego klauzuli utylizacji, sąd wskazał, że wystarczające było wykazanie przez przewoźnika, że z uwagi na rodzaj odpadów oraz ich charakter konieczne było dokonanie utylizacji bez zbędnej zwłoki, co potwierdziła przeprowadzona w sprawie opinia biegłego.

Ubezpieczyciel złożył apelację od wyroku sądu I instancji, która jednak została oddalona w całości. Finalnie przewoźnik uzyskał więc odszkodowanie w wysokości 280 tys. zł, obejmujące wszystkie koszty poniesione na skutek pożaru: zarówno wartość zniszczonego towaru, którą został obciążony przez swojego zleceniodawcę, jak i koszty dodatkowe związane z uprzątnięciem miejsca zdarzenia i utylizacją towaru. Ponadto, ubezpieczyciel zapłacił na rzecz przewoźnika odsetki liczone już od daty wydania przez ubezpieczyciela decyzji o odmowie wypłaty odszkodowania oraz poniesione przez przewoźnika koszty postępowania, które przekroczyły 40 tys. zł.

## Droga sądowa często jedynym rozwiązaniem

Podsumowując, w sytuacjach, w których do szkody dochodzi w nietypowych okolicznościach, ugodowe rozwiązanie sporu nie zawsze jest możliwe. Perspektywa różnorodnej interpretacji okoliczności sprawy często stanowi punkt zaczepienia dla kwestionowania swojej odpowiedzialności – zarówno przez ubezpieczycieli, jak i podwykonawców. Praktyka pokazuje również, że – zwłaszcza w przypadku szkód o dużej wartości – ubezpieczyciele na etapie postępowania likwidacyjnego stosunkowo często prezentują niekorzystną dla przewoźników wykładnię postanowień OWU/ polisy. Przewoźnicy otrzymując decyzję o odmowie wypłaty odszkodowania przez ubezpieczyciela, czy też pismo z odmową pokrycia roszczeń przez podwykonawcę, zastanawiają się nad celowością skierowania sprawy na drogę sądową, obawiając się czasochłonności oraz kosztowności postępowania sądowego. W istocie skomplikowana i wielowątkowa materia sprawy powoduje, że samo przygotowanie pozwu może potrwać kilka tygodni, a postępowanie sądowe zwykle nie zakończy się w ciągu kilku miesięcy. Jednak gdy próby polubownego rozwiązania sprawy nie przyniosą efektów, droga sądowa jest ostatnią – i jak pokazują przedstawione stany faktyczne – często skuteczną szansą na odzyskanie nie tylko nominalnej kwoty odszkodowania zapłaconego na przewoźnika na rzecz swojego kontrahenta, ale także odsetek i kosztów postępowania.

> Ubezpieczyciele na etapie postępowania likwidacyjnego stosunkowo często prezentują niekorzystną dla przewoźników wykładnię postanowień OWU/polisy.

*Adwokat Agnieszka Sowa,*
*Kancelaria Prawna iuridica*
*www.iuridica.com.pl*

2022 jesienna edycja TARGOWA

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych

8.11.2022
Warszawa

TransLogistica Poland

SPOTKANIA TRANSPORTOWE

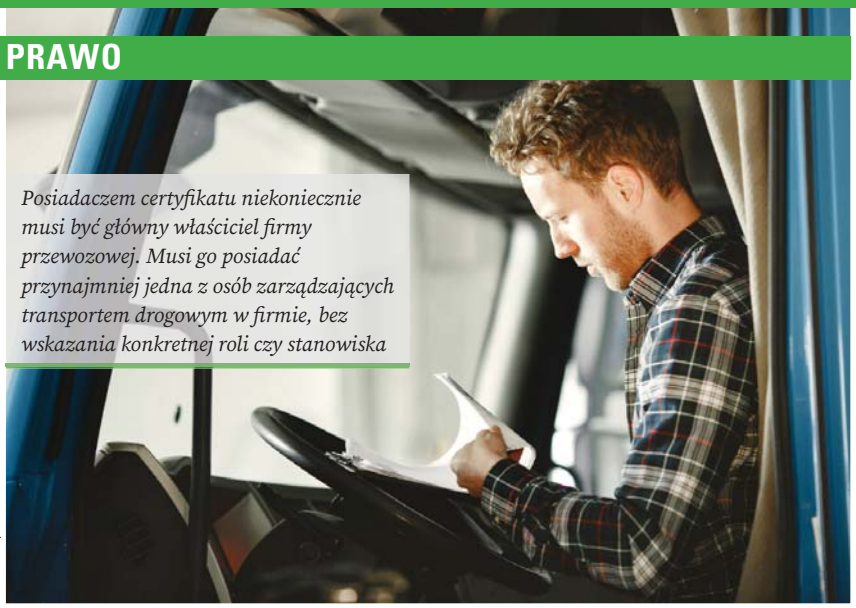
Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Dodatkowe informacje:
KMG Media Sp. z o.o.
Redakcja TSL Biznes i Truck & Van
spotkania@tsl-biznes.pl
tel. 22 213 88 28

Organizatorzy:
KMGmedia TSLbiznes Truck&Van

LICZBA MIEJSC UDZIAŁ BEZPŁATNY OGRANICZONA

Zarejestruj się bezpłatnie na www.spotkania.tsl-biznes.pl



*Posiadaczem certyfikatu niekoniecznie musi być główny właściciel firmy przewozowej. Musi go posiadać przynajmniej jedna z osób zarządzających transportem drogowym w firmie, bez wskazania konkretnej roli czy stanowiska*

Fot. Freepick

# CERTYFIKAT KOMPETENCJI ZAWODOWYCH NIEZBĘDNYM W PRACY PROFESJONALNEGO PRZEWOŹNIKA

**Certyfikat kompetencji zawodowych to jedno z najważniejszych uprawnień związanych z prowadzeniem firmy przewozowej. Czym jest, jak go zdobyć i kto w firmie powinien go posiadać? – tłumaczy ekspert z TC Kancelarii Prawnej, radca prawny Paweł Łazarewicz.**

Certyfikat kompetencji zawodowych jest dokumentem, który potwierdza posiadanie kwalifikacji i wiedzy niezbędnej do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego. Jest warunkiem uzyskania licencji międzynarodowej lub krajowego pozwolenia na prowadzenie firmy przewozowej.

Paweł Łazarewicz uważa, że wbrew pozorom, posiadaczem certyfikatu niekoniecznie musi być główny właściciel firmy przewozowej: – *Przepisy wskazują, że musi go mieć przynajmniej jedna z osób zarządzających transportem drogowym w firmie, bez wskazania konkretnej roli czy stanowiska.*

## Sposób na certyfikat

Podstawą uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych jest zdanie egzaminu, który przeprowadza Instytut Transportu Samochodowego. Jego łączny koszt wynosi 800 złotych i składają się na niego dwie opłaty: egzaminacyjna i za wystawienie certyfikatu. Egzaminowany musi zdać test pisemny i wykonać zadanie dodatkowe, które zawiera dwa praktyczne przykłady wymagające rozwiązania.

Test składa się z 64 pytań, które weryfikują wiedzę z zakresu transportu i prowadzenia działalności gospodarczej w charakterze przewoźnika. Egzaminowany musi między innymi znać obowiązki najemcy pojazdu, orientować się w przepisach z zakresu czasu pracy kierowców i rejestracji pojazdów oraz mieć podstawową wiedzę związaną z funkcjonowaniem spółek kapitałowych. Przykładowe pytania egzaminacyjne znaleźć można na stronie Instytutu Transportu Drogowego w sekcji „Certyfikacja Przewoźników Drogowych".



*Paweł Łazarewicz*

**tc kancelariaprawna**

TC Kancelaria Prawna jest jedną ze spółek należących do grupy Trans.eu, właściciela jednej z największych giełd ładunków w Europie. Specjalizuje się w prawie transportowym, dlatego większość klientów spółki to firmy z branży TSL. Głównym profilem działalności kancelarii są usługi doradcze i reprezentacja w sprawach spornych. Swoimi działaniami wspiera również inne podmioty współpracujące z wymienioną branżą, m.in. koncerny paliwowe, firmy leasingowe. Specjalizuje się też w zakresie dochodzenia wierzytelności w Polsce i za granicą.

*– Egzamin to podstawowa, ale nie jedyna droga uzyskania certyfikatu kompetencji zawodowych. Absolwenci studiów, których program był tożsamy z zakresem egzaminu, mogą zostać z niego zwolnieni. W grę wchodzi zwolnienie całkowite lub częściowe, w zależności od tego, do jakiego stopnia materiał przerobiony podczas nauki pokrywa się z zagadnieniami egzaminacyjnymi* – tłumaczy ekspert z TC Kancelarii Prawnej.

## Czy certyfikat trzeba odnawiać?

Certyfikat przyznawany jest bezterminowo, choć nie na zawsze i nie bezwarunkowo. Certyfikat Kompetencji Zawodowych można utracić, jeśli wobec jego posiadacza wydano prawomocne orzeczenie zakazujące mu kierowania operacjami transportowymi. Jest to równoznaczne z utratą licencji, co w praktyce uniemożliwia legalne prowadzenie biznesu. Przedsiębiorca przyłapany na braku certyfikatu musi również zapłacić karę pieniężną.

Paweł Łazarewicz zwraca uwagę na to, że utrata certyfikatu przez jednego z pracowników nie musi rzutować na działalność firmy transportowej. Jak wspomniano na początku, wystarczy, że posiada go przynajmniej jedna osoba zarządzająca transportem drogowym w przedsiębiorstwie.

*– Co więcej, weryfikacja zasad, na których odbywa się współpraca przewoźnika i pracownika odpowiedzialnego za zarządzanie transportem drogowym, bywa trudna. Wynika to z faktu, że przepisy dopuszczają tzw. użyczenie certyfikatu, w praktyce polegające na użyczeniu usług firmie przez jego posiadacza* – mówi ekspert i dodaje – *Dzięki temu przewoźnik może nadal, w pełni legalnie, prowadzić działalność przewozową.*

**Kolej.** DLA LUDZI, DLA BIZNESU

# Sprawny przewóz towarów

## przez stację Zduńska Wola Karsznice

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przy wsparciu finansowym z funduszy unijnych modernizują linię kolejową nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli. W ramach inwestycji zakończyła się przebudowa stacji towarowej Zduńska Wola Karsznice. Nowe tory, sieć trakcyjna, rozjazdy oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym zapewniają lepszą obsługę składów towarowych kursujących w kierunku Śląska oraz portów morskich. Nad bezpieczeństwem w ruchu czuwają dyżurni w nowym budynku lokalnego centrum sterowania. Projekt jest współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.**



**Lokalne centrum sterowania ruchem kolejowym**

**Na stacji wymieniono**
m.in.:

**16 km**
torów

**19 km**
sieci trakcyjnej

**31**
rozjazdów

### Efekty inwestycji:

- **lepszy dostęp do kolei** w regionie
- **24 stacje i przystanki** dostępne dla wszystkich podróżnych
- **szybki i sprawny transport** towarów koleją z prędkością do 120 km/h
- **poprawa bezpieczeństwa** w ruchu kolejowym i drogowym
- **ochrona środowiska naturalnego** – zmniejszenie emisji $CO_2$ i gazów cieplarnianych dzięki ograniczeniu transportu drogowego

www.towarynatory.pl | www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.portalpasazera.pl | www.mapadotacji.gov.pl

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko | Rzeczpospolita Polska | PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. | Unia Europejska Fundusz Spójności

Projekt „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo" jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko


small things big difference
Some of our earthwise solutions may be easily missed.
But we plan the smallest details to make the biggest impact.
www.panattonieurope.com
PANATTONI