Cena 9,90 zł (8% VAT)

ISSN 2081–5255

STYCZEŃ 1/2023 (142)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA



DANIEL WĘGRZYNEK,
PREZES ZARZĄDU EV FLEET SP. Z O.O.

TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA TRANSPORTU W MODELU WSPÓŁDZIELONYM

LOGISTYKA BRANŻY FARMACEUTYCZNEJ

WIELKA BRYTANIA ZMIENIA PRZEPISY

CORAZ TRUDNIEJSZE WARUNKI RYNKOWE

ISSN 2081 525 01>
9 772081 525307

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

Nowa infrastruktura kolejowa na stacjach towarowych







Kolej. DLA LUDZI, DLA BIZNESU

Sprawniejszy przewóz towarów dzięki przebudowanym stacjom towarowym

na magistrali Śląsk – Bałtyk

PKP Polskie Linie Kolejowe SA, przy wsparciu finansowym z funduszy unijnych, modernizują linię kolejową nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli. To jedna z największych inwestycji kolejowych realizowanych obecnie w kraju. Trasa jest fragmentem magistrali Śląsk – Bałtyk i odgrywa znaczącą rolę w kolejowym transporcie towarów w Polsce. W ramach inwestycji zmodernizowane zostały m.in. trzy stacje towarowe – Wręczyca, Miedźno oraz Zduńska Wola Karsznice. Projekt jest współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Przebudowane na stacjach układy torowe, sieć trakcyjna oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym zapewniają lepszą obsługę cięższych i dłuższych składów towarowych. Pociągi będą mogły przejeżdżać przez stacje z prędkością do 120 km/h.

Od wiosny 2023 roku nadzór nad bezpiecznym ruchem pociągów dyżurni będą sprawować z nowego budynku lokalnego centrum sterowania na stacji Zduńska Wola Karsznice oraz z przebudowanych nastawni w Miedźnie i Wręczycy.

Linia kolejowa nr 131 z Chorzowa do Zduńskiej Woli łączy województwo śląskie z łódzkim i jest fragmentem magistrali Śląsk – Bałtyk. Prace podzielone zostały na cztery odcinki. Przebudowa stacji Wręczyca oraz Miedźno przeprowadzona została w ramach modernizacji odcinka Herby Nowe – Rusiec Łódzki, a stacji Zduńska Wola Karsznice – w ramach prac na szlaku Chociw Łaski – Zduńska Wola Karsznice.

www.towarynatory.pl

Efekty inwestycji:

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

- **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

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

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 4

LOGISTYKA

Ponure prognozy dla rynku TSL na 2023 rok 8

Ponad 16 lat doświadczenia w branży farmaceutycznej 12

Nastawieni na dalszy rozwój 14

Jak przygotować magazyn pod działalność farmaceutyczną? Eksperci Cushman & Wakefield doradzają 16

E-commerce stawia na ekologiczne punkty odbioru 18

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Klasyk wśród bram szybkobieżnych gwarantuje bezpieczeństwo samochodów 20

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

W drodze do bardziej zrównoważonej przyszłości 21

SYSTEMY IT

Logistyka transportu w modelu współdzielonym 22

TRANSPORT DROGOWY

Kuehne+Nagel rozwija sieć drogową 26

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Rosja, Białoruś i Ukraina w polisach OCP 27

PRAWO

Wielka Brytania zmienia przepisy 31

Odpowiedzialność i obowiązki przedsiębiorcy składowego 32

Kontrola trzeźwości, praca zdalna oraz baza eksploatacyjna – nowości prawne 34

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Coraz trudniejsze warunki rynkowe 38

Pod naciskiem zewnętrznych czynników gospodarczych 40

Mniej optymizmu w 2023 roku 41



Prognozy na ten rok nie napawają optymizmem, zapowiadane jest spowolnienie we wszystkich gałęziach gospodarki, a dotyczy to także branży TSL. Tu jedynie w handlu elektronicznym spodziewane są znaczące wzrosty, w mniejszym stopniu w logistyce branży farmaceutycznej i dóbr luksusowych. Spowolnienie dotyczy całego świata i ma objąć także rok następny i kolejne. Nie oznacza to jednak, że wszędzie nastąpiła tendencja spadkowa, wzrosty są po prostu minimalne. Tak też jest w transporcie drogowym, który jest jedną z lokomotyw polskiej gospodarki. Dla niego ogromnym problemem jest brak kierowców, których nie tylko nie przybywa, ale z roku na rok ubywa w związku z przechodzeniem na emeryturę. Chętnych na ich miejsce brak, a sprowadzanie pracowników z innych państw tylko częściowo rozwiązuje problem, zwłaszcza, że podobna sytuacja jest w całej Europie, więc wszystkie kraje chętnie przyjmują pracowników z Azji. Sytuacja zmusza zatem firmy do szukania innych rozwiązań, jak współdzielenie przestrzeni ładunkowej przez klientów, co dodatkowo daje oszczędności finansowe i ogranicza emisję substancji szkodliwych dla środowiska. Nad tym pracuje EV Fleet, który chce wyznaczyć standardy w transporcie przyszłości.

To jak będzie wyglądać nasza gospodarka w dużej mierze zależy od tego, jak potoczą się losy wojny w Ukrainie. Na razie dzięki niej rozwija nie tylko przemysł militarny, ale w znaczący sposób wzrosły w 2022 r. przeładunki w polskich portach, które nigdy nie notowały tak dobrych wyników, co dotyczy zwłaszcza ładunków masowych. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

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



DRUGA WARSZAWSKA SORTOWNIA

Warszawa II to kompleks budynków w okolicy Radzymina, które Poczta Polska pozyskuje w ramach realizacji projektu strategicznego Architektura Sieci Logistycznej. Celem inwestycji jest optymalizacja procesów logistycznych.

Przełoży się to na wzrost terminowości, przepustowości i jakości świadczonych usług. Hale wykona Panattoni do końca 2023 r., z którym w maju 2022 r. PP podpisała umowę na wynajem ponad 50 tys.m^2 powierzchni operacyjno-logistycznej. Początkiem prac budowlanych nowej sortowni było symboliczne wmurowanie kamienia węgielnego w dniu 7 grudnia 2022 r. Gośćmi wydarzenia byli m.in. sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Jan Kanthak oraz członkowie Zarządu Poczty Polskiej – prezes Krzysztof Falkowski i wiceprezes Andrzej Bodziony.

– *Ministerstwo Aktywów Państwowych podjęło decyzję o dokapitalizowaniu Poczty Polskiej w ubiegłym roku kwotą 190 mln zł. Dofinansowanie z funduszu reprywatyzacji pozwala na modernizację i budowę centrów logistycznych, a także ich umaszynowienie* – zaznaczył Jan Kanthak. – *A pozyskanie nowego obiektu logistycznego w bliskim sąsiedztwie Warszawy umożliwi obsługę rosnącego wolumenu przesyłek paczkowych i paletowych oraz istotnie przyczyni się do automatyzacji procesów logistycznych. Inwestycja to też wzrost efektywności sieci logistycznej Spółki. Dla klientów oznacza to wyższy standard świadczonych usług. Dla Poczty korzyścią będzie także optymalizacja kosztów opracowywania przesyłek* – dodał Krzysztof Falkowski.

Inwestycja składać się będzie z dwóch obiektów, z przeznaczeniem na funkcje węzła rozdzielczego do obsługi przesyłek paczkowych oraz paletowych, nadchodzących z innych węzłów rozdzielczych w kraju oraz z własnego obszaru działania, w tym również nadawanych przez klientów masowych. W skład obiektów wejdzie hala magazynowa *cross dock* o pow. ponad 12 tys. m^2 i hala magazynowo-operacyjna o pow. ponad 26 tys. m^2. Dodatkowo zostaną ulokowane strefy z funkcją wsparcia oraz zaplecza technicznego.

Uruchomione zostało też postępowanie na wybór wykonawcy sortera do budowanej hali. Będzie to największy i najnowocześniejszy sorter wykorzystywanym do automatycznego rozdziału przesyłek kurierskich. Zostanie wykonany w technologii *cross-belt* i wyposażony w ponad 300 ześlizgów (kierunkowych, pionowych), co pozwoli na dynamiczny rozdział przesyłek do poziomu punktów oddawczych i rejonów doręczeń. Urządzenie posegreguje do 15 tys. przesyłek na godzinę.

Obecna sieć logistyczna PP obejmuje 14 sortowni regionalnych i 13 sortowni lokalnych oraz 7600 placówek pocztowych.

WSPÓŁPRACA DHL PARCEL Z ALIEXPRESS

Doskonałym środowiskiem do rozwoju biznesu online są platformy marketplace. Zapewniają wygodę zakupów, szeroki wybór towarów i bezpieczeństwo realizowanych transakcji. Na fali tego trendu DHL Parcel, obsługujący rynek e-commerce, podjął współpracę z marketplacem Aliexpress.

Według prowadzonych badań, w najbliższych latach udział platform marketplace w rynku e-commerce osiągnie ponad 70%. W Polsce 1/3 ankietowanych wskazuje je jako preferowane miejsce zakupów w sieci, a 2/3 konsumentów dokonuje regularnych zakupów w tym kanale. Popularność marketplace'ów skutkuje wysoką konkurencyjnością, a ta oznacza korzyści dla klientów indywidualnych i biznesowych. Platformy rozwijają ofertę, swoje funkcjonalności i intuicyjne rozwiązania. Wszystkie te działania mają jeden wspólny mianownik – satysfakcję użytkownika. Powszechna digitalizacja i zastosowanie nowych technologii otwiera nowe perspektywy rozwoju. Wśród trendów można wymienić: wykorzystanie aplikacji mobilnych, dogodne systemy płatności i czas dostawy.

Biorąc to wszystko pod uwagę, DHL Parcel podjął współpracę z Aliexpress – jednym z najpopularniejszych marketplace'ów na świecie.

– *Klienci Aliexpress od teraz będą mogli odebrać paczki w DHL POP (Punkty Obsługi Paczek) oraz w automatach POP Box...Odbiory w kanale OOH zyskują coraz większą popularność. Klienci cenią nasze punkty obsługi paczek i automaty za możliwość odebrania paczki w dogodnym miejscu i czasie, a także aż czterodniowy czas oczekiwania przesyłki w wybranej lokalizacji. Jesteśmy przekonani, że współpraca, którą rozpoczęliśmy ma bardzo wysoki potencjał dla obu stron* – komentuje Maciej Magiera, dyrektor ds. kluczowych klientów DHL Parcel.



DLA HAZMAT W ZGORZELCU

ID Logistics rozbudowało centrum logistyki e-commerce dla towarów niebezpiecznych (Hazmat) w Zgorzelcu, zwiększając pojemność składowania i sieć punktów dostaw.



Centrum logistyki e-commerce w Zgorzelcu, działające jako ZDR (Zakład Dużego Ryzyka), uruchomiono we wrześniu 2021 r. Zadaniem zespołu ID Logistics jest zarządzanie procesami przyjmowania dostaw, magazynowanie, kompletacja i pakowanie zamówień, załadunek i przygotowanie do wysyłki oraz usługi o wartości dodanej. Całkowita powierzchnia obiektu, z 60 rampami załadunkowymi, wynosi ponad 40,2 tys. m^2 Na 14 tys. miejsc paletowych i 43 tys. lokacji półkowych składowanych jest ok. 5 mln sztuk produktów (ponad 130 tys. SKU). Średnio dziennie ID Logistics odpowiada za przyjęcie dostaw 64 tys. artykułów i realizację ok. 51 tys. zamówień.

Obsługiwane są tu art. chemiczne typu Hazmat *(Hazardous Material)* – kosmetyki, chemia gospodarcza i – na życzenie klienta – nie podlegające restrykcjom. W październiku ub.r. przebudowano centrum, zamontowano nowe regały wysokiego składowania, dzięki którym o 200% zwiększyła się pojemność składowania w strefie aerozoli (palne i niepalne) i o 100% w strefie substancji żrących. Po inwestycji w rozbudowę systemu sortującego paczki o 50% wzrosła liczba punktów dostaw w ramach europejskiej sieci dystrybucji, do których wysyłane są zamówienia. Zamontowane zostały ekrany cieplne i dodatkowa instalacja tryskaczowa zwiększająca bezpieczeństwo.

Magazyn, gdzie obsługiwane są artykuły Hazmat, różni się od standardowego złożonością infrastruktury, co wiąże się z wymogami przeciwpożarowymi. Część, w której składowane są artykuły Hazmat, została podzielona na 4 strefy: cieczy palnych, aerozoli, substancji żrących i utleniaczy. Wszystkie rozwiązania z zakresu bezpieczeństwa zostały dostosowane do specyfiki operacji magazynowych, zgodnie z restrykcyjnymi wymogami BHP.

Z DOBRYM DOŁADOWANIEM...

DKV Mobility cały czas rozbudowuje sieć stacji do ładowania aut prądem. To szansa na przekonanie kierowców do przechodzenia na paliwa zmniejszające emisję CO_2.

Ostatnio użytkownicy elektryków otrzymali do dyspozycji ponad 300 punktów publicznych punktów ładowania aut w Austrii, marki ELLA, także tych samoobsługowych. Punkty ładowania są dostępne za pośrednictwem DKV Mobility App i DKV Card +Charge.

Austriacki operator ELLA i spółka-córka DKV Mobility, GreenFlux, która zarządza ofertą usług ładowania DKV Mobility, podpisały w tym celu umowę o współpracy.

W całej Europie DKV Mobility oferuje swoim klientom dostęp do ponad 344 tys. punktów ładowania. Żeby rozliczać tankowania jeszcze łatwiej i szybciej, DKV Mobility stale powiększa sieć punktów, gdzie za paliwo można zapłacić smartfonem, bez wychodzenia z auta. Teraz czas na Danię, a konkretnie 180 sta-



cji marki Go'on. Kierowcy mogą rozliczać transakcje tankowania za pomocą smartfona dzięki funkcji płatności DKV APP&GO – w aplikacji Mobility App.

Dziś funkcja płatności DKV APP&GO jest już dostępna na ponad 3 tys. stacji paliw w Austrii, Belgii, Danii, Niemczech, Włoszech, Luksemburgu i Holandii.

PROLOGIS WYJĄTKOWYM MIEJSCEM PRACY

Polski oddział Prologis drugi raz z rzędu otrzymał certyfikat Great Place to Work®. Poprawiając swój wynik firma udowadnia, że pozostaje wyjątkowym miejscem do pracy.



Certyfikacja Great Place to Work® to złożony program analizy i oceny kultury miejsca pracy i kultury organizacyjnej, realizowany co roku w 10 tys. firmach na świecie. Od ponad 30 lat program wspiera firmy w rozwijaniu organizacji opartych na zaufaniu, szacunku i wzajemnej współpracy. O otrzymaniu tego certyfikatu decydują przede wszystkim wyniki ankiety Trust Index™ przeprowadzonej wśród pracowników. Ponadto firma wypełnia kwestionariusz Culture Brief™, którego wiodącymi obszarami są skuteczne przywództwo, powszechna innowacyjność i wartości.

Do otrzymania tego wyróżnienia niezbędne jest uzyskanie wyniku w ankiecie Trust Index™ co najmniej na poziomie 65%. W tym roku w Prologis Trust Index™ wyniósł aż 88%. Co ważne, wszyscy pracownicy mają silne albo bardzo silne przekonanie, że kierownictwo firmy podejmuje słuszne decyzje, a 93% uważa, ze Prologis to świetne miejsce do pracy.

– W Prologis rozumiemy zależność pomiędzy pozytywnymi doświadczeniami pracownika a ponadprzeciętnymi wynikami biznesowymi. Tworzymy organizację, w której ludzie mają zaufanie do swoich liderów, a to doskonały punkt wyjścia do wdrażania innowacji, zwinnego działania oraz ciągłego rozwoju mimo zachodzących zmian. Tegoroczne wyniki są dla mnie źródłem ogromnej satysfakcji. Jestem dumny z nas #Prologis People, że potrafimy i chcemy razem tworzyć Great Place to Work® – stwierdził Paweł Sapek, Senior Vice President i szef Prologis w Europie Środkowej.

JUŻ NIE GEFCO, A CEVA LOGISTICS

Marka GEFCO znika z rynku, teraz będzie to CEVA Logistics. Wraz z tą zmianą, w ramach integracji, CEVA Logistics ogłasza utworzenie nowego obszaru usług – Finished Vehicle Logistics (FVL).

W lipcu 2022 r. Grupa CMA CGM, której częścią jest CEVA Logistics, przejęło GEFCO, specjalizujące się w logistyce motoryzacyjnej. Teraz następuje zamknięcie procesu integracji przejętej firmy w strukturach CEVA. Proces ten ma się zakończyć na całym świecie w 2023 r.

Firma GEFCO została założona przez Peugeot, francuskiego producenta samochodów w 1949 r. Rocznie dział FVL GEFCO przewoził ok. 4 mln pojazdów, korzystając z floty 1600 ciężarówek, blisko 3 tys. wagonów towarowych i ponad 100 baz transportowych. Dzięki integracji z tak znaczącą firmą, CEVA jest obecnie największą francuskim operatorem logistycznym (z siedzibą w Marsylii od 2019 r.) i globalnym liderem rozwiązań logistycznych dla branży motoryzacyjnej.

Teraz rozwój usług FVL będzie podlegać Emmanuelowi Cheremetinskiemu, który pełnił funkcję dyrektora operacyjnego GEFCO. Cheremetinski będzie kierował zespołem ok. 4 tys. pracowników. Oferta obejmie też te rozwiązania z zakresu FVL, które obecnie są świadczone regionalnie przez CEVA. Pozostała część działalności GEFCO, głównie w zakresie logistyki kontraktowej i transportu lądowego, zostanie przyłączona do operacji już prowadzonych przez CEVA.

CEVA, jeszcze przed przejęciem GEFCO, współpracowała z czternastoma z piętnastu największych światowych producentów samochodów i globalnymi dostawcami części samochodowych, zapewniając różne rozwiązania logistyczne. Teraz, po uzupełnieniu oferty o kompleksową dystrybucję i transport pojazdów, może zaoferować firmom z branży automotive kompleksowe rozwiązania logistyczne w pełnym cyklu życia produktów.



Guillaume Col, wiceprezes zarządu CEVA Logistics, stwierdził: – *Integracja dojrzałej organizacji zajmującej się pojazdami gotowymi stawia CEVA na bardzo silnej pozycji. Dzięki wyjątkowej wiedzy i rozwiązaniom na wszystkich etapach łańcucha dostaw w branży motoryzacyjnej, już teraz możemy opracowywać kompleksowe rozwiązania end-to-end dla tego sektora.*

SAP QUALITY AWARD 2022 DLA GRUPY RABEN

Wdrożenie SAP SuccessFactors w Grupie Raben to sukces o międzynarodowym zasięgu. Projekt został doceniony w SAP Quality Award 2022 – konkursie organizowanym przez SAP dla rynków Europy Środkowej i Wschodniej.



Nagrody SAP Quality Awards przyznano już po raz trzynasty. Od 2010 r. konkurs pozwala klientom SAP i ich partnerom wdrożeniowym dzielić się doświadczeniami z udanych projektów transformacji cyfrowej. W bieżącej edycji nowością jest kategoria „Digital Pioneer", która dołączyła do dotychczasowych – „Rapid Time to Value" i „Business Transformation", podzielonej na podkategorie „Enterprise Solutions" i „Functional Transformation". W tej ostatniej głównym laureatem została Grupa Raben. Jury nagrodziło stworzenie kompleksowego środowiska HR, służącego jako wsparcie dla menedżerów, pracowników i zespołu HR w 24 jednostkach biznesowych operatora w Polsce, a dodatkowo w 13 krajach europejskich. O jego sukcesie przesądziły takie kryteria jak skuteczna komunikacja, dostarczenie wysokiej jakości wyników w krótkim czasie i odpowiedzialność za projekt. Partnerem Raben w realizacji tego przedsięwzięcia była firma Gavdi.

Nowe, wspólne dla całej Grupy Raben środowisko HR zostało uruchomione w styczniu 2022 r. Bazuje na SAP SuccessFactors w zakresie: Employee Central, Employee Central Payroll, Performance & Goals, Succession & Development, ponadto wykorzystuje autorskie narzędzia Gavdi rozszerzające rozwiązanie SAP, takie jak: eDeklaracje, PPK, Korekty ZUS, Reporter, Document Generator, eTeczka, Replicator, Reminder, ePaski, Self Service Platform.

System obsługuje obszar kadrowo-płacowy oraz zarządzania rozwojem pracowników. Pomaga przyśpieszyć obieg informacji, zredukować pracę manualną działu HR, usprawnić wiele procesów. Jego zaletą jest bardzo szeroki zakres samoobsługi pracowniczej i menedżerskiej. Jest nieocenionym narzędziem w procesie zarządzania efektywnością i talentami, planowania sukcesji i rozwoju pracowników. Pierwszy rok funkcjonowania pokazał, że ta inwestycja dotycząca „twardego" i „miękkiego" HR w Grupie Raben była bardzo trafiona.

To nie pierwsza nagroda dla tego projektu. W minionym roku wdrożenie zostało nagrodzone także SAP Innovation Award 2022 za doskonałe tempo realizacji oraz innowacyjne wykorzystanie chmury w HR.

DRUGI RAZ **Z RZĘDU**

Firma Alsendo została wyróżniona w najnowszej odsłonie raportu „Digital Champions CEE 2022" i znalazła się w gronie 100 najbardziej wartościowych spółek technologicznych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.



Fundacja Digital Poland przygotowała zestawienie „Digital Champions CEE", czyli przegląd najbardziej wartościowych spółek technologicznych. Zestawienie prezentuje firmy budujące cyfrową gospodarkę m.in. w branżach, takich jak: e-commerce, SaaS, czy FinTech. Do grona najlepszych, dołączyła drugi rok z rzędu Grupa Alsendo (właściciel serwisów wysyłkowych Apaczka.pl, Sendit.pl, Innoship.com, Zaslat.cz), plasując się na 81 miejscu.

– *Wyróżnienie w tegorocznej edycji raportu to dla nas ukoronowanie mijającego 2022 oraz zwieńczenie podejmowanych przez nas wysiłków na rzecz budowania technologicznych rozwiązań z zakresu logistyki przesyłek dla branży e-commerce.* – mówi Aleksandra Zawadzka, CFO/Board Member w Alsendo.

Do grona Digital Champions zaliczane są firmy, dla których główne środki przychodu stanowią zyski z produktów i usług oferowanych online, a także sprzedaż za pośrednictwem kanałów cyfrowych. Eksperci wartość spółek określają m.in. pod kątem finansowym – aktualnych notowań, benchmarków rynkowych, wskaźników EBITDA czy przychodów.

Polska kolejny rok z rzędu plasuje się na pierwszym miejscu, utrzymując najwyższą wartość kapitalizacji (23 mld USD) i liczbę spółek (42), a wraz z pozostałymi liderami rynku (Estonią i Rumunią) ich łączną wartość szacuje się na blisko 48 mld USD. I

BARDZIEJ ZRÓWNOWAŻONE **DOSTAWY**

Kryzys związany z rosnącymi kosztami życia w połączeniu z widocznymi skutkami zmian klimatycznych prowadzą do ewolucji postaw Europejczyków wobec zakupów, którzy szukają zrównoważonych sposobów zaopatrywania się w towary i usługi.



Zgodnie z drugą edycją raportu Cushman & Wakefield „E-commerce pęka w szwach, a magazyny razem z nim" wartość tego rynku w Polsce wynosi już około 5-6 mld zł rocznie. Eksperci spodziewają się, że rosnąca liczba e-konsumentów oraz zwrot ku zrównoważonej konsumpcji, w tym zainteresowanie rynkiem second-hand, spotęgują skalę handlu wtórnego. Te wnioski potwierdza badanie zlecone przez Visa, w których stwierdzono, że 45% konsumentów odsprzedaje towary co najmniej dwa razy w roku, a jednym z kluczowych powodów jest troska o środowisko naturalne i chęć uczestniczenia w gospodarce o obiegu zamkniętym *(circular economy)*. Co więcej, aż 87% europejskich ankietowanych co najmniej raz skorzystało z rozwiązań re-commerce.

Wrażliwość konsumentów na kwestie zmian klimatycznych potwierdza także Barometr E-shopper DPDgroup. Zgodnie z badaniem z roku 2021 już 65% regularnych e-nabywców skłonnych jest skorzystać z bardziej zrównoważonej opcji doręczenia. I

(https://www.dpd.com/wp-content/uploads/sites/260/2022/03/Barometr-e-shopper_2021.pdf)

ŚWIATOWY KRYZYS ŻYWNOŚCIOWY

Świat stoi w obliczu globalnego kryzysu żywnościowego spowodowanego pandemią Covid-19 i rosnącymi cenami paliw. Inwazja na Ukrainę zaostrzy kryzys, podnosząc ceny żywności i elektroniki na całym świecie, wynika z raportu opublikowanego przez ONZ (https://cutt.ly/5LRAsr0).



– *Dzisiejszy kryzys żywnościowy powstał głównie z powodu trzech czynników: po pierwsze, w 2021 r. miały miejsce katastrofy klimatyczne, takie jak susze w Ameryce Północnej i Południowej, powodzie w Australii i anormalne upały w Europie. Po drugie, doszło do zakłóceń w łańcuchu dostaw spowodowanych przez Covid-19, włączając politykę „zerowej tolerancji" ChRL. Po trzecie, inwazja na Ukrainę uderzyła w gospodarkę światową* – mówi Natalia Iwanowa-Kołakowska, zastępca dyrektora regionalnego na kraje UE w AsstrA.

Według oświadczenia opublikowanego w The Guardian, do końca pierwszej połowy 2023 roku do wielu krajów afrykańskich zostanie wysłanych do 60 ukraińskich ziarnowozów, aby zapobiec głodowi w najbiedniejszych krajach kontynentu. I

(https://www.theguardian.com/world/2022/nov/26/kyiv-opens-grain-from-ukraine-scheme-to-get-food-to-africas-poorest-countries)



Wyraźne spowolnienie spodziewane jest w skali globalnej, wewnątrz całego rynku TSL – bez względu na rodzaj transportu i model biznesowy

Fot. Spedcont

PONURE PROGNOZY
DLA RYNKU TSL NA 2023 ROK

W bieżącym roku stopnieje nie tylko globalne PKB, ale także dynamika handlu towarowego, która skurczy się do poziomu 1-2%. W konsekwencji wyhamuje transport morski, lotniczy i drogowy, ale także logistyka kontraktowa, usługi spedycyjne i inne rynki. Zwolni również kolej, zwłaszcza długodystansowe przewozy intermodalne.

Po wybuchu wojny w Ukrainie można było się spodziewać, że nabierająca rozpędu światowa gospodarka gwałtownie wyhamuje. Od lutego 2022 r. przyszło się jej mierzyć z kryzysem energetycznym, żywnościowym, inflacyjnym, zerwanymi łańcuchami dostaw, słabnącą koniunkturą produkcji i popytu. Ponury obraz spowolnienia nasilił się w ostatnich miesiącach minionego roku, kiedy szacunki dotyczące globalnej dynamiki PKB i handlu zaczęły publikować najważniejsze światowe instytucje.

Spowolnienie we wszystkich sektorach

Według prognozy ekonomicznej Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) z listopada, wzrost globalnego PKB w 2022 r. osiągnie poziom 3,1%, w 2023 r. – 2,2%, a w 2024 r. – 2,7%.

W październiku zaktualizowaną kalkulację dotyczącą wzrostu światowego PKB opublikował także Międzynarodowy Fundusz Walutowy (IMF). Według IMF światowa gospodarka urośnie w 2022 r. o 3,2%, a w roku bieżącym o 2,7%, z 25-procentowym prawdopodobieństwem, że może być to dynamika nawet poniżej 2%. Drastycznie spowolnić ma także handel towarowy, którego wolumen w 2021 r. urósł o 10,8%. W 2022 r. ma on stopnieć do 2,9%, a w tym do zaledwie 2%.

Pod względem wartości wyrażonej w dolarach światowy handel towarowy w 2023 r. zaliczy recesję na poziomie –0,4%. Wolumenowy wzrost eksportu dóbr w gospodarkach rozwiniętych ma spaść z 9,7% w 2021 r. do 2,4% w 2022 r. i dalej do 1,7% w 2023 r. Gospodarki rozwijające się i rynki wschodzące zaliczą lekkie wzrosty z 1,4% w 2022 r. do 2,4 % w 2023 r., ale to i tak olbrzymienie spowolnienie z 11% w 2021 r.

Równie ponuro wyglądają wskaźniki wzrostowe dla globalnego importu towarowego, który z poziomu 10,8% w 2021 r. w gospodarkach rozwiniętych zanurkuje do 1,5% w 2023 r., zaliczając 5,3% w 2022 r. Import towarowy w gospodarkach rozwijających się i na rynkach wschodzących ma się powiększyć o 1,4 % w 2022 r. i o 2,9% w roku bieżącym. Trudno jednak o optymizm, kiedy spojrzymy na dane z 2021 r. i wzrost na poziomie 12,1%.

Także OECD nie ma dobrych wieści na temat kondycji światowego handlu. Z danych opublikowanych w końcu listopada wynika, że wartość handlu towarowego krajów G20 w III kw. 2022 r. spadła po raz pierwszy od dwóch lat. Eksport skurczył się o 1,26%, natomiast import o 1,09%. Eksport Unii Europejskiej zmalał o 1,5%, natomiast import o 0,7%.

Smutnego obrazu światowego handlu towarowego dopełnia niedawna prognoza Światowej Organizacji Handlu (WTO). Według WTO globalny handel towarowy wzrośnie w 2022 r. o 3,5%. To nieco lepszy wynik niż prognoza z kwietnia (3%), ale w 2023 r. wzrost wyniesie zaledwie 1%, a to znacząca korekta wobec wcześniejszej estymacji na poziomie 3,4%. W tym roku eksport z Ameryki Północnej urośnie tylko o 1,4%, z Azji o 1,1%, natomiast z Europy o 0,8%. Prognozy dla importu oszacowano na poziomie 0,8% dla Ameryki Północnej, 2,2% dla Azji, natomiast Europa osiągnie ujemną wartość –0,7%.

Przed spowolnieniem ostrzega także Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju (UNCTAD). Globalny handel towarowy na 2022 r. ma osiągnąć prawie 25 bln dolarów, co stanowi ok. 10-procentowy skok r/r., a wynika głównie z silnego wzrostu w pierwszym półroczu. W III kwartale 2022 r. wartość światowego handlu towarowego obniżyła się o ok. 1% w porównaniu do II kwartału 2022 r., a dalsze spadki zapowiadane są na ostatnie miesiące roku. Dane zaprezentowane w grudniu pokazują, że pomimo nawet dwucyfrowych kwartalnych wzrostów r/r., pozytywne trendy handlowe w ujęciu kwartał po kwartale obniżyły się dla większości regionów świata. Wyjątek stanowi Azja Wsch. która utrzymała poziom obrotów, a także Ameryka Północna, gdzie utrzymał się eksport oraz Rosja, która zwiększyła import.

Spadki odczuje transport morski

UNCTAD w najnowszym Przeglądzie Transportu Morskiego szacuje, że dynamika wzrostu międzynarodowego handlu morskiego straci impet rozwojowy i spadnie z 3,2% w 2021 r. do 1,4% w 2022 r. utrzymując taką samą wartością w roku bieżącym. W latach 2023-2027 handel morski będzie rósł w średniorocznym tempie 2,1%, co jest wartością znacznie poniżej historycznej średniej wynoszącej 3,3%. Według organizacji nieco lepiej wyglądają perspektywy dla morskiego transportu kontenerowego, który w 2022 r. ma urosnąć o 1,2%, co w obliczu obecnej sytuacji gospodarczej i tak jest szacunkiem optymistycznym. W 2023 r. transport kontenerowy ma urosnąć o 1,9%, a w latach kolejnych o odpowiednio: 3%, 3,1%, 2,9% i 3,8% w 2027 r.

Na mniejsze wartości wzrostowe w transporcie morskim wskazują prognozy



Clarksons Research. Sektor całego handlu morskiego urośnie w 2022 r. o 0,9%, a w 2023 r. o 2,2%. Przewozy kontenerowe zakończą miniony rok na minusie (–0,1%), a w tym mają osiągnąć wzrost na poziomie 2,4%.

Spowolnienie w przewozach oceanicznych, wywołane zmniejszonym globalnym popytem, widać od dłuższego czasu w spadających cenach transportu. Indeks złożony Drewry, raportujący o stawkach spotowych na głównych szlakach żeglugowych, był w połowie grudnia o 77% niższy niż w tym samym czasie 2021 r. To 42 tydzień z rzędu spadków stawek za transport kontenera 40-stopowego (FEU).

Spadki w lotniczym cargo zapowiada IATA

Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA) ogłosiło w połowie grudnia, że całkowite przychody linii lotniczych osiągną w 2022 r. 727 mld dolarów, czyli ok. 87% tych z 2019 r., z czego udział przewozów cargo w przychodach wyniesie ok. 28%. Na rok 2023 r. IATA zapowiada wzrost całkowitych przychodów do 779 mld dolarów, co będzie stanowić ok. 93% rezultatu z 2019. Transport towarów ma wygenerować 149,9 mld dolarów przychodu, ale będzie to spadek o prawie 25,6% z zeszłorocznych 201,4 mld. Do 19% spadnie także udział cargo w ogólnych przychodach. O 4,1% w 2023 r. zmniejszy także praca przewozowa (CTK – cargo tonokilometry) wykonana w lotnictwie towarowym, a spadek na poziomie 8% prognozuje się także na rok 2022. Z 60,3 mln do 57,7 mln obniży się tonaż dóbr transportowanych na pokładach samolotów w 2022 r. Tak jak w przypadku przewozów morskich, ogólne spadki i słabszy popyt na fracht lotniczy poskutkują obniżką stawek.

Transport drogowy – kluczowy dla polskich firm

Zmniejszenie popytu na towary i topniejące wolumeny w transporcie morskim pociągną za sobą spadki w przewozach lądowych, zwłaszcza drogowych. To szczególnie ważne dla polskich firm, ponieważ pojazdy zarejestrowane w naszym kraju wykonują największą pracę przewozową spośród wszystkich krajów Unii Europejskiej. Według Eurostatu w 2021 r. było to 379,8 mld tkm (tonokilometrów). Za nami znalazły się Niemcy – 296,1 mld tkm oraz Hiszpania – 270,2 mld tkm. Praca przewozowa wykonana w transporcie drogowym w całej Unii wyniosła w 1,9 bln tkm, Polska odpowiadała więc za blisko 20%.

Prognozy ośrodka analitycznego Transport Intelligence (Ti) przewidują, że spowolnienie w europejskim sektorze transportu drogowego, które było zauważalne już w drugiej połowie ub.r., rozciągnie się także na ten rok. Poskutkuje to realnym rozwojem rynku na poziomie zaledwie 1,1% i jego wartością ok. 389,3 mld euro. Przewozy krajowe mają rozwijać się w tempie 0,7%, a to znacznie wolniej niż obsługa transportu międzynarodowego, który wzrośnie o 2,1%. Za wyraźnie lepszą kondycję przewozów międzynarodowych ma odpowiadać obsługa zamówień e-commerce i rynku detalicznego. Zestawienie prognoz na miniony i bieżący rok dobitnie pokazuje, że branża transportowa na Starym Kontynencie zaciąga hamulec. Przewozy krajowe z trendu wzrostowego 3,3% spadną do wspominanych 0,7%, natomiast rynek międzynarodowy z 3,6% osłabnie do 2,1%. Przewidywania Ti na 2022 r. mówią o wzroście całego sektora o 3,4%. Dla porównania, w 2021 r. europejskie przewozy drogowe wzrosły o 9,4%.

Za spadki do poziomu 1,1% w 2023 r. ma odpowiadać szereg połączonych ze sobą czynników, z wojną w Ukrainie, wysoką inflacją, kryzysem energetycznym i wizją globalnej recesji na czele. Doprowadzi to do osłabienia siły nabywczej Europejczyków, a w konsekwencji do obniżenia popytu na usługi transportowe. To te same czynniki, które spowodują spadki w pozostałych modelach transportu.

O ostatecznej skali spowolnienia decydować będzie tempo wzrostu europejskiego PKB, co w obliczu spodziewanej recesji w Niemczech (–0,6% wg Komisji Europejskiej) nie jest najlepszą wiadomością. Obecnie nawet 16% tamtejszych przedsiębiorców deklaruje, że z powodu wysokich cen energii musiało zmniejszyć produkcję lub częściowo z niej zrezygnować.



W latach 2023-2027 handel morski będzie rósł w średniorocznym tempie 2,1%, co jest wartością znacznie poniżej historycznej średniej wynoszącej 3,3%

Fot. Frigo

Zależny od kondycji europejskiej gospodarki

Jeśli sytuacja w transporcie drogowym w tym roku ma zależeć od kondycji unijnej gospodarki, to warto podkreślić, że ta już w zeszłym roku rozwijała się bardzo wolno. Według Eurostatu w III kw. 2022 r. urosła jedynie o 0,4%. Z kolei Komisja Europej-

ska w swojej jesiennej prognozie zakładała wzrost PKB w 2022 r. dla całej Unii na poziomie 3,3%, a w strefie euro 3,2%. Rok 2023 to duży spadek do 0,3% zarówno w strefie euro, jak poza nią. Odbicie ma następować w kolejnych latach, a w 2024 r. wzrost gospodarczy ma sięgnąć 1,6%.

– Słabnąca kondycja unijnej gospodarki nigdy nie jest dobrą wiadomością dla polskich firm działających w obszarze handlu międzynarodowego, nie tylko tych z sektora logistycznego. Przedsiębiorcy z uwagą powinni śledzić rozwój wydarzeń, zwłaszcza że to kraje Unii odpowiadają za większość polskiej wymiany towarowej. Z danych GUS z połowy grudnia wynika, że w okresie styczeń-październik prawie 76% polskiego eksportu towarowego wysłaliśmy do krajów Wspólnoty. Jeśli chodzi o import było to 51% towarów. Ze względu na bliskość tego rynku wymiana handlowa obydwa się w dużej mierze z wykorzystaniem transportu drogowego, dlatego słabnąca koniunktura w Unii może niepokoić polskie firmy. Sytuacja nie jest jednak tak dramatyczna, jak mogłoby się wydawać. Przewozy drogowe, choć odczuwają spowolnienie, wciąż notują tendencje zwyżkowe. W listopadzie uzyskały wzrost o 0,5% w porównaniu do listopada 2021 r. Także w okresie styczeń-listopad wzrost transportu drogowego w Polsce był o 0,9% wyższy niż w tym samym okrasie rok wcześniej. Widać również, że rośnie adaptacja sektora transportowego i magazynowego w Polsce do sytuacji za naszą wschodnią granicą. W grudniu aż 75% firm uważało, że wpływ wojny na Ukrainie na ich działalność będzie niewielki bądź nieodczuwany. Jeszcze miesiąc wcześniej uważało tak 70% przedsiębiorstw – mówi Marcin Bąk, prezes zarządu Spedimex, polskiego operatora logistycznego obsługującego sieci detaliczne, galerie handlowe, handel internetowy oraz przewozy drobnicowe i FTL w Polsce i w Europie.



Fot. Arvato

W listopadzie udział e-commerce w ogólnej sprzedaży detalicznej towarów w Polsce zwiększył się do 11,9%. Jak do tej pory to najlepszy wynik w minionym roku i o 0,8% wyższy niż w styczniu 2022 r., kiedy odsetek ten wyniósł 11,1%

Nie wszystko na minusie

– Za sprawą szczytu zakupowego w ostatnim kwartale mieliśmy dobre zamknięcie roku, a z relacji naszych klientów wynika, że nie wszyscy spodziewają się drastycznych spadków. Na dobrym poziomie wciąż utrzymuje się sprzedaż internetowa, a dane opublikowane przed końcem roku wskazują, że w listopadzie udział e-commerce w ogólnej sprzedaży detalicznej towarów w Polsce zwiększył się do 11,9%. Jak do tej pory to najlepszy wynik w minionym roku i o 0,8% wyższy niż w styczniu 2022 r., kiedy odsetek ten wyniósł 11,1%. Biorąc pod uwagę, że grudzień to zwyczajowo dobry okres dla handlu internetowego, wynik ten może być jeszcze lepszy w ostatnim miesiącu 2022 r. Z naszych doświadczeń wynika, że w perspektywie nadchodzącego roku wciąż będzie można liczyć kilka sektorów, które zagwarantują wzrost. Oprócz e-commerce, będzie to także segment farmaceutyczny oraz, co wydaje się mniej oczywiste, rynek dóbr luksusowych, który osiąga dobre wyniki. Choć na wielu rynkach panuje niepewność, zarówno wśród operatorów jak i klientów, to ostatecznie najczarniejszy scenariusz może okazać się daleki od realizacji. Należy za to myśleć o rozwiązaniach, nawet strukturalnych problemów w firmach, które mogą spowalniać dynamikę przewozów w kolejnych miesiącach i latach lub ograniczać rozwój sektora transportowego w Polsce i na kontynencie. Mowa tu w szczególności o digitalizacji branży i nieustającym niedoborze kierowców. Złagodzenie, zwłaszcza tej ostatniej kwestii, przyniesie w dłuższej perspektywie strategiczną korzyść polskim przewoźnikom i pozwoli umocnić dominującą pozycję na europejskim rynku – dodaje Marcin Bąk.

Kłopoty kadrowe będą pogłębiać nadchodzące spadki

Brak kierowców może w najbliższych latach doprowadzić do zmniejszenia dostępnej przestrzeni ładunkowej, a uwagę na ten problem zwraca giełda transportowa TimoCom. Z jej danych wynika m.in., że w 2022 r. oferowana przestrzeń w Europie zatrzymała się na poziomie z 2021 r., a w Niemczech przez 10 pierwszych miesięcy ub.r. zgłoszono o 24% mniej mocy przewozowych niż

Pozytywne trendy handlowe w ujęciu kwartał po kwartale obniżyły się dla większości regionów świata. Wyjątek stanowi Azja Wsch. która utrzymała poziom obrotów, a także Ameryka Północna, gdzie utrzymał się eksport oraz Rosja, która zwiększyła import.

rok wcześniej. Ogólna tendencja w Europie ma utrzymać kurs spadkowy.

Długookresowo niedobór kierowców będzie spowalniał regenerację i rozwój sektora, a problem kadrowy będzie się pogłębiał. W Polsce, Hiszpanii, Rumunii, Danii, Niemczech i we Francji zapotrzebowanie na kierowców w okresie styczeń-wrzesień 2022 r. wzrosło o 44%. W każdym kwartale otwiera-

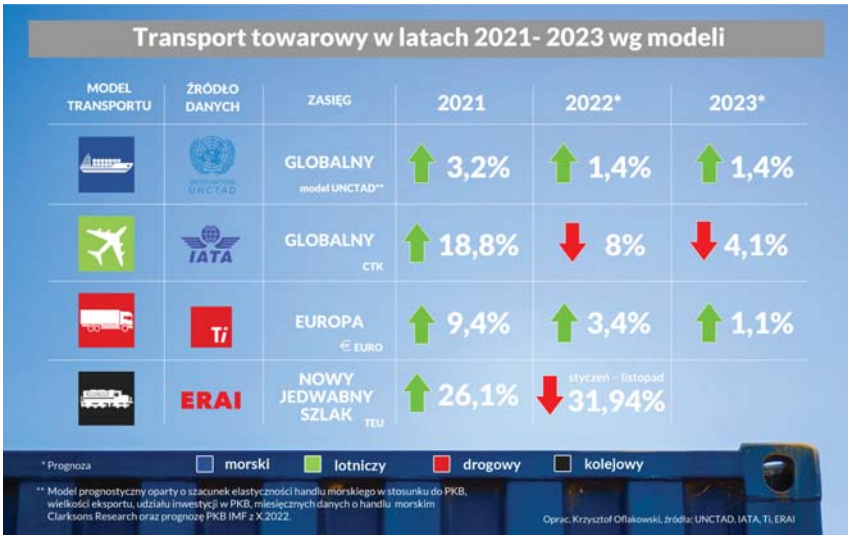


Fot. Fedex

Na rok 2023 r. IATA zapowiada wzrost całkowitych przychodów do 779 mld dolarów, co będzie stanowić ok. 93% rezultatu z 2019. Transport towarów ma wygenerować 149,9 mld dolarów przychodu, ale będzie to spadek o prawie 25,6% z zeszłorocznych 201,4 mld

nych było co najmniej 6 tys. nowych wakatów, a wysoce prawdopodobny jest scenariusz, w którym popyt na kierowców będzie rósł w tempie 10% rocznie przez najbliższych 5 lat.

Według Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU) aż 425 tys. waka-



tów dla kierowców ciężarówek w Europie (10% wszystkich stanowisk) pozostało nieobsadzonych w 2021 r. Do końca 2022 r. ma to być już 14% stanowisk. Sprawę niedoborów komplikuje dodatkowo fakt, że 30% obecnych kierowców przejdzie na emeryturę do 2026 r., a przepaść pomiędzy nimi a pokoleniem wchodzącym na rynek pracy ma się potroić, skutkując wzrostem wskaźnika nieobsadzonych stanowisk nawet do 60% do 2026 r. W pesymistycznym scenariuszu do tego czasu w Europie może brakować nawet 2 mln kierowców zawodowych.

Hamulec zaciągnie cała branża TSL

Pocieszający dla europejskich logistyków może być fakt, że wyraźne spowolnienie spodziewane jest nie tylko na Starym Kontynencie, ale również w skali globalnej, wewnątrz całego rynku TSL – bez względu na rodzaj transportu i model biznesowy.

I tak na przykład, światowy sektor logistyki kontraktowej w 2023 r. zwolni do 3,1% r/r., osiągając wartość ponad 253,7 mld euro. Rynki w Ameryce Pn. i Europie będą się rozwijać poniżej średniej, powiększając się w przyszłym roku o odpowiednio 2% oraz 0,6%. Utrzymanie pozytywnego trendu wzrostowego na rynku globalnym będzie zasługą regionu Azji i Pacyfiku, który powiększy się o 5,7%, zbliżając się tym samym do 105,6 mld euro. Rynki w Europie i Ameryce Północnej. wrosną do niecałych 74,1 mld i 59,2 mld euro. W średniej perspektywie logistyka kontraktowa ma się rozwijać w średniorocznym tempie 3,7% w latach 2021-2026 i na koniec prognozy osiągnąć wartość ponad 286 mld euro.

Kolejnym przykładem spowolnienia będzie światowy rynek usług spedycyjnych, który w 2022 r. ma urosnąć nominalnie o 27,6%, ale realnie będzie to spadek o 2,4% w porównaniu z rokiem poprzednim. Przewozy lotnicze skurczą się realnie o 2,7%, natomiast morskie o 2,2%. Realny wzrost całego rynku w 2023 r. szacowany jest na poziomie 0,7%, do wartości ponad 265 mld euro. Przewozy lotnicze urosną o 0,8%, natomiast morskie o 0,7%. Motorem napędowym ponownie będzie obszar Azji i Pacyfiku, gdzie rynek urośnie o 1,3% (po 1,3% dla transportu morskiego i lotniczego). Rynek europejski urośnie o 0,5% (lotniczy 0,6%, morski 0,5%), a w Ameryce Pn. o 0,1% (lotniczy 0,1%, morski 0%).

Udział głównych graczy w globalnym rynku w 2023 r. będzie wyglądał następująco: Azja Pacyfik – 34,4% (91,3 mld euro), Europa – 32,2% (85,3 mld euro), Ameryka Płn. – 22,3% (59,1 mld euro).

Wolniejszy bieg wrzuci także kolej

Ze względu na ograniczony popyt i produkcję, a także zmniejszenie przepływów handlowych na morzu, w powietrzu i na drogach, spowolnienie zagości również na tory, zwłaszcza na długodystansowych trasach międzynarodowych i w przewozach intermodalnych. Widać to już wyraźnie na kolejowym Nowym Jedwabnym Szlaku.

Z danych indeksu ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) zasilanego przez JSC UTLC ERA, spółkę obsługującą ok. 80% przewozów na trasie Chiny-Europa-Chiny, wynika że transport kontenerowy na tym szlaku spadł w okresie styczeń-listopad o 31,94% w porównaniu do analogicznego okresu rok wcześniej. W ciągu jedenastu miesięcy ub.r. przewieziono 386 374 TEU (ekwiwalent kontenera dwudziestostopowego). O 27,8% spadły także przewozy w ujęciu tonażowym i na koniec listopada wyniosły niecałe 2,33 mln ton. Spadki odnotowała większość grup towarowych, w tym m.in. maszyny, sprzęt elektryczny oraz części (–32,25%), pojazdy inne niż szynowe (–48,11%), meble (–39,02%), zabawki (–50,84%) oraz odzież i akcesoria (–44,98%).

Nieco lepiej w najbliższych latach mogą wyglądać przewozy krajowe, co dobrze pokazuje przykład Grupy PKP Cargo. Pomimo spadków w przewozach intermodalnych, zarówno pod względem masy (–7,6% do 6,8 mln t) jak i wykonanej pracy przewozowej (–13% do 2,96 mld tkm), całkowite przychody Grupy po trzech kwartałach ub. r. były o 21% wyższe niż w tym samym okresie rok wcześniej. Spadki w intermodalu spowodowane mniejszą intensywnością przewozów na Nowym Jedwabnym Szlaku oraz ograniczeniem przepustowości tras z portów morskich, gdzie priorytet nadano przewozom węgla, zrekompensowano transportem paliw płynnych i stałych oraz metali, rud, kruszyw i materiałów budowlanych. I

Krzysztof Oflakowski

Fot. Adobe Stock



Prognozy ośrodka analitycznego Transport Intelligence (Ti) przewidują, że spowolnienie w europejskim sektorze transportu drogowego, które było zauważalne już w drugiej połowie ub.r., rozciągnie się także na ten rok. Poskutkuje to realnym rozwojem rynku na poziomie zaledwie 1,1%



FM Logistic jest operatorem logistycznym największego centrum dystrybucji dla farmacji w Centralnej Europie

PONAD 16 LAT DOŚWIADCZENIA W BRANŻY FARMACEUTYCZNEJ

FM Logistic jest firmą, która od lat obsługuje branżę farmaceutyczną, pierwszy kontrakt z producentem farmaceutycznym podpisała w 2006 roku. Systematycznie rozwija strukturę magazynową, a wśród klientów ma kilkukluczowych graczy rynkowych. O tym, jak dziś wygląda obsługa tej branży i w jakim kierunku zmierza, mówi Paweł Janicki, Senior Business Development Director, FM Logistic.

Pandemia wprowadziła wiele obostrzeń na rynku medycznym, także nowe procedury. Jak to odczuwają operatorzy logistyczni? Czy zmieniły się zasady postępowania?

Większość obostrzeń dla sektora zdrowia dotyczyła przede wszystkim placówek medycznych, wymagania dla operatorów logistycznych świadczących usługi dla tej branży zawsze były bardzo wysokie i ściśle uregulowane prawnie, niezależnie od pandemii. Wpłynęła ona jednak na zmianę zasady naszej współpracy ze wszystkimi klientami.

Jako dostawca usług logistycznych podczas pandemii musieliśmy przede wszystkim utrzymać ciągłość operacyjną, mimo chociażby zwiększonej absencji pracowników. Było to szczególnie ważne dla sektora farmaceutycznego, zwłaszcza że jesteśmy operatorem logistycznym największego centrum dystrybucji dla farmacji w Centralnej Europie. Po samej pandemii pozostały z nami do dziś wszelkie restrykcje dotyczące dezynfekcji i ostrożności personelu w zakresie ochrony zdrowia. Epidemia COVID-19 udowodniła również zasadność inwestowania w różnorakie systemy IT, np. umożliwiające pracę zdalną dla chociażby personelu administracji, tak aby ograniczyć ilość osób przebywających razem w jednym biurze. Również proces przyjmowania dostaw, kontakt z kierowcami, którzy pochodzą z różnych stron świata został zmieniony tak, aby ograniczyć fizyczny kontakt np. poprzez wprowadzenie automatycznej awizacji przy wjeździe na teren parku logistycznego (tzw. *automatic gate*).

Czy jesteście Państwo w stanie oszacować na ile pandemia przyspieszyła rozwój nowych technologii wykorzystywanych przy obsłudze branży farmaceutycznej?

Pandemia zmieniła podejście do samej pracy (np. praca hybrydowa), ale przede wszystkim operatorzy logistyczni zaczęli bardzo odważnie wprowadzać automatyzację procesów przygotowywania zamówień np. poprzez ich robotyzację, a co za tym idzie uniezależniać procesy od czynnika ludzkiego. Na tę sytuację wpływ ma jednak wiele czynników, m.in. niskie bezrobocie i trudności z pozyskaniem pracowników oraz wysoka inflacja, gdyż skraca się czas zwrotu z inwestycji. To wszystko sprawia, że klienci też chętniej angażują się w takie inicjatywy. Również gwałtowny wzrost znaczenia e-commerce sprawił, że trzeba wesprzeć pracę manualną personelu magazynowego automatyzacją.

Czy i w tej branży rozwija się omnichannel? Jeżeli tak, to na jakich zasadach działa?

Niewątpliwie pandemia pokazała również, że warto mieć systemy i rozwiązania zapewniające klientom dywersyfikację kanałów sprzedaży poprzez omnichannel, który był podczas pandemii najczęściej szukanym rozwiązaniem przez naszych klientów. Zyskał on bardzo na popularności również w sektorze farmaceutycznym. Producenci farmaceutyczni, oprócz standardowej dystrybucji swoich produktów poprzez ich sprzedaż do hurtowni farmaceutycznych czy sprzedaż bezpośrednią do aptek, zaczęli coraz częściej wykorzystywać internet i sam e-commerce do sprzedaży, czy też promocji swoich produktów, oczywiście w zakresie i w ramach Prawa Farmaceutycznego.

Musimy pamiętać, że sprzedaż internetowa produktów ochrony zdrowia ogranicza

się dziś praktycznie do dermokosmetyków i suplementów diety. Cała reszta produktów leczniczych nie może być, póki co, sprzedawana za pośrednictwem internetu ze względu na ograniczenia prawne. Dobrą informacją jest to, że słychać już głosy dotyczące większej liberalizacji sprzedaży produktów leczniczych, np. OTC, czyli tych bez recepty, za pośrednictwem internetu, co miałoby duży wpływ na sam rynek i zwiększenie jego konkurencyjności, a co więcej, w pewnym stopniu ograniczyłoby kolejki w aptekach.

Jak dziś powinien wyglądać magazyn nastawiony na obsługę branży farmaceutycznej? Czy bardzo się różni od tego sprzed 10 lat i co najbardziej w ostatnim czasie wpłynęło na zmianę w obsłudze tej branży?

Sam magazyn dedykowany do obsługi produktów leczniczych w ramach hurtowni farmaceutycznej różni się niewiele od tego sprzed 10 lat w zakresie samej infrastruktury i wymagań Prawa Farmaceutycznego. Zasady te cały czas reguluje Dobra Praktyka Dystrybucyjna oraz Dobra Praktyka Wytwarzania. Magazyn musi mieć wydzielone strefy przyjęcia i wydania oraz składowania, musi być klimatyzowany, temperaturę należy monitorować cały czas. Odpowiedni nadzór i kontrolę nad składowanymi produktami zapewniać muszą systemy informatyczne, przede wszystkim system WMS. Zawiera on wszystkie informacje na temat towarów, zapewniające pełną identyfikację i śledzenie serii produktu. Równie istotna jest integracja WMS ze ZSMOPL (Zintegrowany System Monitorowania Obrotu Produktami Leczniczymi), czyli modułu służącego do bieżącego raportowania (oznaczenie produktów, odbiorców i dostawców).



Pandemia pokazała, że warto mieć systemy i rozwiązania zapewniające klientom dywersyfikację kanałów sprzedaży poprzez omnichannel, który był podczas pandemii najczęściej szukanym rozwiązaniem przez klientów FM Logistiic

Główne zmiany natomiast dotyczą przede wszystkim układu stref pickingowych i technologii wykorzystywanej przy kompletacji zleceń wydania. Chodzi o automatyzację lub półautomatyzację procesu, systemy zapewniające picking kilku zamówień jednocześnie, czy też automatyczną kontrolę wagową zleceń połączoną z video-monitoringiem.

Jak będzie wyglądała w przyszłości obsługa branży farmaceutycznej? W jakim kierunku zmierza? Czy to będzie logistyka 4.0?

Sam sektor farmaceutyczny, jak obserwujemy, już bardzo się zmienia po pandemii, chociażby w zakresie dywersyfikacji geograficznej pozyskiwania surowców do produkcji produktów leczniczych. Zaburzenie łańcuchów dostaw, wydłużenie czasu dostaw, uzależnienie się w głównej mierze od Chin czy Indii w zakresie pozyskiwania surowców wymusiło niejako poszukiwanie producentów w samej Europie. Dziś wiele koncernów farmaceutycznych mierzy się z brakami i niedostępnością niektórych produktów przez brak surowców lub opóźnienia w ich dostawie. Jest to nie lada wyzwanie, szczególnie podczas np. nasilenia sezonu grypowego.

W zakresie samej obsługi sektora farmaceutycznego przez operatorów logistycznych podążamy w kierunku następujących zmian:



Paweł Janicki

- cyfryzacja rozwiązań i procesów logistycznych z uwagi na wszechobecność internetu;
- aplikacje i usługi oparte na chmurze obliczeniowej (ang. *cloud computing*) wspierające kontakt z klientem i zarządzanie zamówieniami;
- automatyzacja oraz robotyzacja procesów logistycznych;
- multi- i omnichannel jako modele dystrybucji produktów i usług dedykowanych dla sektora farmaceutycznego.

Wymagania dla operatorów logistycznych świadczących usługi dla branży farmaceutycznej zawsze były bardzo wysokie i ściśle uregulowane prawnie, niezależnie od pandemii. Wpłynęła ona jednak w FM Logistic na sposób współpracy ze wszystkimi klientami.

Czy FM Logistic jest gotowe na tę nową erę w obsłudze sektora farmaceutycznego?

Z całą pewnością jesteśmy gotowi, zmiany o których mowa następują stopniowo, a FM Logistic świadczy usługi logistyczne dla branży farmaceutycznej od 2006 roku, więc wypracowaliśmy własne know-how i trzymamy rękę na pulsie. Najlepiej świadczy o tym fakt, że dziś obsługujemy blisko 40 klientów z tego sektora, w tym kilka kluczowych międzynarodowych koncernów farmaceutycznych i wciąż rośniemy. Właśnie zainaugurowaliśmy współpracę z kolejną dużą marką w naszej najnowszej lokalizacji w Wiskitkach koło Warszawy, gdyż nasze centrum logistyczne dla farmacji w Błoniu jest już w pełni zagospodarowane. Nie udałoby się to, gdyby nie nasza wiedza ekspercka i wspieranie rozwoju naszych klientów poprzez nowoczesną obsługę logistyczną.



Transporty realizowane są zgodnie z wymogami dla poszczególnych produktów i substancji

NASTAWIENI NA DALSZY ROZWÓJ

Jeszcze półtora roku temu Frigo Logistics nie było obecne na rynku usług transportu produktów farmaceutycznych. Podjęło jednak ryzyko i ma na swoim koncie pierwsze sukcesy. Teraz zdradza nam, co należało zrobić, aby rozpocząć ten rodzaj działalności.

Szacowana wartość rynku farmaceutycznego w Polsce w 2020 r. to 37,2 mld zł (wg firmy IQVIA), gdzie jeszcze rok wcześniej było to 35,9 mld zł (wg PEX PharmaSequence). Rozwój biznesu przyspieszyła pandemia, kiedy koniecznym stało się m.in. przewożenie leków na większą skalę, produktów medycznych czy szczepionek – również między krajami. Pociągnęło to za sobą zwiększone zapotrzebowanie na usługi zaufanych partnerów logistycznych w tym zakresie. Między innymi właśnie tym była spowodowana decyzja Frigo Logistics, by poszerzyć portfolio świadczonych usług również o logistykę farmaceutyków.

Firma ta to polska spółka należąca do japońskiego koncernu Nichirei Logistics Group Inc., której głównym przedmiotem działalności jest magazynowanie i dystrybucja produktów spożywczych (głęboko mrożonych, *dry*, *fresh* oraz płynnych), m.in. do topowych sieci handlowych. W wachlarzu usług firmy znajduje się również transport multimodalny. Produkty farmaceutyczne operator dystrybuuje od 2021 roku.

Aby rozpocząć działalność w tym obszarze, Frigo Logistics musiało zdobyć niezbędne certyfikacje, skompletować zespół ekspertów rozwijających z sukcesem nowy dział oraz pozyskać wykwalifikowanych i przeszkolonych przewoźników.

O to, jak wyglądała droga do sukcesu, pytamy Justynę Pietrzak, Business Development Manager działu Pharma we Frigo Logistics.

Jakich przygotowań wymagał rozwój obsługi branży farmaceutycznej?

Przygotowanie firmy logistycznej do pracy z produktami farmaceutycznymi to bardzo wymagający proces. Wprowadzenie do oferty usług skierowanych do tej branży wymagało od nas dobrego, kilkumiesięcznego przygotowania. Kluczowe było pozyskanie przewoźników oraz niezbędnej certyfikacji. W naszym przypadku był to Certyfikat Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej (DPD) z zakresu transportu i spedycji produktów leczniczych stosowanych u ludzi. Certyfikat DPD obejmuje zbiór wytycznych, które gwarantują jakość, niezmienność produktu w całym procesie od produkcji do dostarczenia do apteki, a także legalne pochodzenie produktu leczniczego. Jest on także gwarantem bezpiecznego przyjmowania, transportowania, przechowywania i wydawania artykułów branży farmaceutycznej. Dopiero po tym mogliśmy starać się o pozyskanie klientów. Sam ten proces jest równie wymagający – opiera się na szczegółowych audytach i weryfikacji rzetelności, by mieć pewność, że dystrybutor spełnia wszystkie niezbędne wymogi i zachowuje wysokie standardy, jakie określają dystrybucję wyrobów medycznych.

> Zwiększone zapotrzebowanie na usługi zaufanych partnerów logistycznych w zakresie przewożenia leków i produktów medycznych wpłynęło w dużym stopniu na poszerzenie portfolia świadczonych usług również o logistykę farmaceutyków przez Frigo Logistics.



Justyna Pietrzak

Jakiego typu tabor i specjalistyczne urządzenia trzeba było uzyskać?

Poprzez swoich partnerów, Frigo Logistics dysponuje flotą aut w pełni dostosowaną do wymaganych warunków przewożenia produktów farmaceutycznych. Każdy z po-

jazdów posiada certyfikat ATP/FRC, mapowanie, świadectwo kalibracji. Niezbędne są oczywiście rejestratory temperatury i możliwość wygenerowania wydruku temperatury z systemu telematycznego. Również kierowcy, którzy realizują dostawy, są przeszkoleni z zasad i reguł Dobrej Praktyki Dystrybucyjnej. Flota, jaką wykorzystujemy do naszych transportów, to zazwyczaj pojazdy z zabudową typu DUAL-TEMP (transport w jednym aucie w dwóch różnych temperaturach) i są to FTL33, solówki i busy 3,5T. Pozwala to na bezpieczny transport wyrobów medycznych, aktywnych składników farmaceutycznych, a także gotowych suple-



Szacowana wartość rynku farmaceutycznego w Polsce w 2020 r. to 37,2 mld zł, gdzie jeszcze rok wcześniej było to 35,9 mld zł. Szybki rozwój biznesu przyspieszyła pandemia

mentów diety. Transporty realizowane są zgodnie z wymogami dla poszczególnych produktów i substancji.

Jak duży udział obecnie zajmuje obsługa branży farmaceutycznej we Frigo? Czy klientami są też duże firmy farmaceutyczne?

Transport farmaceutyków to stosunkowo nowy obszar działalności w portfolio Frigo Logistics, a pozycję na rynku, jak wiadomo, buduje się latami. Przez półtora roku obecności na rynku farmaceutycznym, Frigo Logistics zrealizowało dostawy produktów leczniczych i medycznych, jak np. leki, szczepionki czy suplementy diety na terenie kraju (szczególnie centralnej Polski), ale również poza jego granicami. Na rynku europejskim dostarczyliśmy leki do takich krajów, jak Grecja, Rumunia, Bułgaria, Włochy czy Francja.

Jesteśmy gotowi na wyzwania, liczba realizowanych przez nas zleceń metodycznie się zwiększa, a branża farmacji rośnie i według prognoz rosnąć ma dalej – dlatego z optymizmem patrzymy na przyszłość.

Czyli dalszy rozwój....

Tak. Widzimy, że mimo wymagających warunków gospodarczych i geopolitycznych, zapotrzebowanie na usługi rzetelnych operatorów jest niezmiennie duże. Oczywiście, jak w każdej branży, musimy liczyć się z inflacją i jej skutkami. Sektor transportu od lat zmaga się także z niedoborami pracowników. Na szczęście jesteśmy dobrze przygotowani na te wyzwania. Mamy wykwalifikowany zespół, flotę i umiejętności, dlatego stawiamy przed sobą ambitne cele, do których należy zwiększenie liczby realizowanych transportów i oczywiście pozyskanie nowych klientów.



Mimo wymagających warunków gospodarczych i geopolitycznych, zapotrzebowanie na usługi rzetelnych operatorów jest niezmiennie duże

Jaką więc strategię rozwoju branży obrała firma?

Zdobywanie rynku to zawsze proces, który trwa. Nasza strategia jest taka, aby dalej robić to, co robimy – czyli jak najlepiej wykonywać powierzone zadania. Przekłada się to na zdobywanie kolejnych zleceń od tych samych kontrahentów, ale również wpływa na rekomendacje. Zdecydowanie stawiamy na stabilny, stopniowy, rozłożony w czasie rozwój kategorii. Konkurencja jest duża, ale rynek rośnie i po półtora roku z całą pewnością mogę powiedzieć, że widzimy na nim coraz więcej miejsca dla siebie.

czytaj
BEZPŁATNIE
wersję
online

wyślij swój e-mail
na adres
prenumerata@kmg-media.pl
i dołącz do grona
bezpłatnych
e-prenumeratorów





Magazyn z przeznaczeniem farmaceutycznym musi zostać poddany odpowiedniemu rozkładowi na różne strefy – przyjęć, wydań, przestrzenie laboratoryjne, clean roomy, wytwórnie oraz powierzchnie magazynowe. Temperatura powinna być w przedziale od +15°C do +25 °C

Fot. Blulog

JAK PRZYGOTOWAĆ MAGAZYN POD DZIAŁALNOŚĆ FARMACEUTYCZNĄ?

EKSPERCI CUSHMAN & WAKEFIELD DORADZAJĄ

Sposób przechowywania produktów farmaceutycznych, odpowiedni podział stref magazynowych, zabezpieczenie łańcucha dostaw – to tylko kilka z kluczowych elementów, które należy wziąć pod uwagę podczas przygotowywania powierzchni magazynowej dla firmy farmaceutycznej. Eksperci C&W, mając możliwość wspierania czołowego gracza w takim procesie, radzą jak odpowiednio sprostać wyzwaniu.

W zakresie logistyki farmaceutycznej zauważalny jest ciągły rozwój. – *Według danych Grand View Research wielkość globalnego rynku logistyki farmaceutycznej w 2021 roku wyniosła 78,5 mld USD. Prognozuje się też, że w latach 2022-2030 roczny wzrost tego sektora będzie się utrzymywał na poziomie 8,6%, by na koniec 2030 roku wynieść 163,9 mld USD* – pisze w tekście „Na co zwrócić uwagę planując magazyn pod działalność farmaceutyczna?" Tomasz Bulej, Senior Negotiator, Industrial & Logistics Agency, Cushman & Wakefield. Wyjątkowo istotne w niniejszej branży jest zachowanie ciągłości łańcucha dostaw, jak również zapewnienie odpowiednio przygotowanego obiektu przechowującego zapasy leków.

Magazyn farmaceutyczny – jakie wymagania musi spełnić?

Aby zapewnić bezpieczeństwo produktom farmaceutycznym, konieczne jest zagwarantowanie najwyższych standardów w obiektach magazynowych oraz wprowadzenie dodatkowych usprawnień. Dlatego też korzystnym rozwiązaniem może okazać się wybór obiektu typu *multi-let*, którego budowa dopiero się rozpoczyna i istnieje możliwość wykonania adaptacji na etapie projektowania.

Wymagania niezbędne do spełnienia to m.in. specyficzny podział powierzchni. Magazyn z przeznaczeniem farmaceutycznym musi zostać poddany odpowiedniemu rozkładowi na różne strefy – przyjęć, wydań, przestrzenie laboratoryjne, *clean roomy*, wytwórnie oraz powierzchnie magazynowe. Niezwykle istotną rolę odgrywa również temperatura, która powinna zamykać się w przedziale od +15°C do +25 °C. Uzyskać ją można za pomocą klimatyzacji precyzyjnej – dostosowanej do układu regałów i procesów sieci kanałów wentylacyjnych.

– *Obecnie najistotniejsze jest, aby łańcuchy dostaw były zabezpieczone, a producenci decydowali się na wytwarzanie leków możliwie jak najbliżej odbiorcy docelowego. Wciąż rosnące zapotrzebowanie i oczekiwania pacjentów względem jak najszybszej dostawy sprawiają, że powstawać będzie coraz więcej obiektów dopasowanych do działalności branży far-*

Według danych Grand View Research wielkość globalnego rynku logistyki farmaceutycznej w 2021 roku wyniosła 78,5 mld USD. Prognozuje się też, że w latach 2022-2030 roczny wzrost tego sektora będzie się utrzymywał na poziomie 8,6%, by na koniec 2030 roku wynieść 163,9 mld USD.

maceutycznej – komentuje Tomasz Bulej.

Dr. Max w magazynie na Mazowszu

Jednym z ostatnich zadań ekspertów Cushman & Wakefield było doradztwo w projekcie hurtowni farmaceutycznej dla międzynarodowej sieci aptek franczyzowych Dr. Max. Odpowiedzialni oni byli za opiniodawstwo w zakresie źródeł zasilania, dostosowania terenów zewnętrznych do obsługi różnego rodzaju transportu, odpowiedniego zabezpieczenia ścian czy dostosowania instalacji pożarowej i kontroli temperatury w hurtowni farmaceutycznej. Powierzchnia licząca ponad 14 tys. m² zlokalizowana jest w Teresinie i jest częścią kompleksu DL Invest Park Teresin. Oddanie obiektu do użytku planowane jest na przełom drugiego kwartału 2023 roku.

– *Doradztwo w zakresie logistyki farmaceutycznej dowodzi interdyscyplinarnego podejścia, jakie charakteryzuje ekspertów Cushman & Wakefield. Pogodzenie specyfikacji technicznej i regulacji prawnych w zakresie Inspekcji Farmaceutycznej było unikatowym wyzwaniem, z którym – dzięki doświadczeniu w prowadzeniu różnorodnych transakcji – poradzono sobie wzorowo. Magazyn, zlokalizowany w kompleksie DL Invest Park w Teresinie, został przystosowany do wymagań branży farmaceutycznej i wyposażany w nowoczesne rozwiązania techniczne. Wierzymy, że odpowiedzą one na potrzeby grupy Dr. Max* – dodaje Renata Krzyżanowska, Associate, Industrial & Logistics Agency, Cushman & Wakefield.

Fot. Dr Max



Jednym z ostatnich zadań ekspertów Cushman & Wakefield było doradztwo w projekcie hurtowni farmaceutycznej dla międzynarodowej sieci aptek franczyzowych Dr. Max

W wypadku magazynu przeznaczonego dla farmaceutyków korzystnym rozwiązaniem może okazać się wybór obiektu typu multi-let, którego budowa dopiero się rozpoczyna i istnieje możliwość wykonania adaptacji na etapie projektowania.



Powierzchnia licząca ponad 14 tys. m² zlokalizowana jest w Teresinie i jest częścią kompleksu DL Invest Park Teresin. Oddanie obiektu do użytku planowane jest na przełom drugiego kwartału 2023 roku

Fot. DL Invest

DL Invest Park Teresin to inwestycja realizowana przez polskiego dewelopera i inwestora, firmę DL Invest Group, która specjalizuje się między innymi w dostarczaniu na rynek powierzchni magazynowych i przemysłowych dostosowanych do wymagań najemców. DL Invest Group realizuje zarówno wielkopowierzchniowe projekty magazynowe, jak i mniejsze obiekty logistyczne, tzw. ostatniej mili, współpracując między innymi z liderami rynku logistycznego.

– *Dr Max wynajął około 14,4 tys. m² w drugim etapie realizacji projektu, który zakłada budowę hali o łącznej powierzchni ponad 28 tys m². W pierwszym etapie realizacji DL Invest Park Teresin powstał centralny magazyn dla sieci Stokrotka o powierzchni 34 tys m². Łączny potencjał zabudowy w tej lokalizacji to około 100 tys. m²* – mówi Wirginia Leszczyńska, COO DL Invest Group. – *Naszą firmę wyróżnia między innymi strategia inwestycyjna. Niemal wszystkie nasze lokalizacje gwarantują najemcom możliwość ekspansji. Zabezpieczając teren zawsze dokładamy starań, aby wraz z rozwojem potrzeb najemców móc dostarczyć dodatkowe powierzchnie wybudowane ściśle według ich wytycznych. Ponadto w myśl naszej strategii wszystkie nieruchomości realizowane przez DL Invest Group pozostają w naszym portfolio, a to dla współpracujących z nami firm jest gwarancją najwyższej jakości nieruchomości i serwisu. Stawiamy na długoterminowe relacje z najemcami, więc ich satysfakcja i proaktywne podejście do zachowania najwyższej jakości dostarczanych nieruchomości są dla nas priorytetowe* – podsumowuje Wirginia Leszczyńska. ❙

Cushman & Wakefield



Fot. Packeta

Polskie e-sklepy wysyłające towary do klientów na rynku czeskim, słowackim, węgierskim czy rumuńskim mogą skorzystać z ponad 14,500 tys. punktów PUDO, mają też do dyspozycji sieć Z-BOX'ów Packety

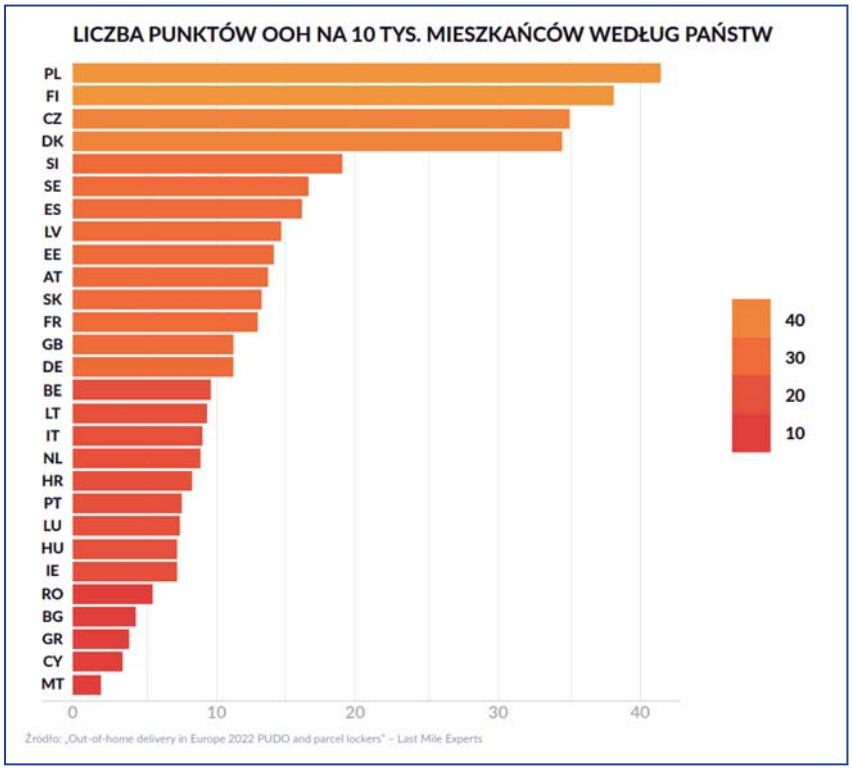
E-COMMERCE STAWIA NA EKOLOGICZNE PUNKTY ODBIORU

Jednym z najbardziej skutecznych rozwiązań w obszarze obsługi przesyłek jest dostawa poza miejscem zamieszkania odbiorcy, tzw. OOH (out of home). Według analiz przeprowadzonych przez Last Mile Experts, w 2021 r. na rynku europejskim liczba punktów OOH wzrosła o około 35% (średni wynik dla UE i Wielkiej Brytanii).

Warto zwrócić uwagę na dwa rynki, w których wzrost liczby automatów jest znacznie wyższy, np. „lockerland" (czyli Polska), gdzie liczba maszyn wzrosła o ponad 70%, czy Szwecja ze wzrostem o 170% rok do roku.

Raport „Last Mile Delivery Market"

Zakupy online, w przeciwieństwie do tradycyjnego handlu, obejmują dostawę do klienta końcowego. Wbrew pozorom, to skomplikowany i kosztowny proces. Oczekuje się, że wartość globalnego rynku dostaw ostatniej mili wzrośnie do 2027 r. do ponad 200 mld USD z 108,1 mld USD w 2020 r. Wzrost rynku tych dostaw jest napędzany przez zwiększoną liczbę zamówień online. Około 70% tych wydatków zostanie wygenerowanych przez transport, z czego około 50% dotyczy ostatniej mili – wskazuje raport Statista „Last Mile Delivery Market".



Preferencje polskich konsumentów

Polscy klienci w kwestii dostarczenia towaru zdecydowanie i niezmiennie preferują dostawę do Paczkomatu® InPost – taką opcję wybiera aż 81% respondentów. Z kolei 43% preferuje dostawę przez kuriera do domu lub pracy, a tylko 17% wskazało wysyłkę zamówienia do punktu partnerskiego, co wynika z raportu „E-commerce w Polsce 2022" opracowanego przez Geminus.

Co ciekawe, wspomniany raport wykazał, że oferowanie różnych form dostawy jest motywujące do zakupów przez internet. Najistotniejsza jest tutaj opcja dostawy przez Paczkomat® InPost (83%), a także dostawa kurierem do domu lub pracy (63%). Klienci sklepów online wskazują także dodatkowe formy dostawy, które zachęcają ich do zakupu przez internet – jest to opcja darmowego transportu z możliwością wniesienia (88%) oraz błyskawiczna dostawa do domu w tym samym dniu (83%). Dostawa, która odbywa się do 12 godzin jest motywująca do częstszych zakupów online aż dla 85% badanych.

– W dobie automatów paczkowych i punktów odbioru, tzw. PUDO, pojawiających się w każdej mniejszej miejscowości oraz na każdej większej ulicy większego miasta, logistyka staje się bardziej efektywna. Mniejsza liczba zwrotów i podjazdów pod dany adres to również mniejszy ślad węglowy i korzyść dla środowiska. Często brak możliwości odbioru paczki w dowolnym momencie powoduje nieodebranie przesyłki w ogóle – mówi Justyna Andreas, dyrektor zarządzająca Packeta Poland.

Punkt PUDO w Europie

Polskie e-sklepy wysyłające towary do klientów na rynku czeskim, słowackim, węgierskim czy rumuńskim mogą skorzystać z ponad 14,500 tys. punktów PUDO, mają też do dyspozycji sieć Z-BOX'ów Packety. Dzięki temu odbiór paczek czy ewentualny zwrot towarów odbywa się sprawnie, a konsumenci nie muszą długo czekać czy daleko po nie jeździć.

– Packeta, która działa na 34 rynkach, ma rozbudowaną sieć własnych punktów odbioru oraz punktów partnerskich w wielu krajach i jest w stanie dostarczać przesyłki niemal na cały świat szybko i tanio. Dla klientów, którzy cenią czas i koszt przesyłki, to rozwiązanie wręcz idealne. To także korzyść dla e-sklepów, które uzyskują łatwy dostęp do zagranicznych rynków, gdzie mogą pozyskać nowych klientów przy relatywnie niskich barierach wejścia. – podsumowuje Justyna Andreas.

Fot. Pixabay



Oczekuje się, że wartość globalnego rynku dostaw ostatniej mili wzrośnie do 2027 r. do ponad 200 mld USD z 108,1 mld USD w 2020 roku

Dostawa minutowa na Słowacji

Słowaccy klienci zostali jednymi z pierwszych w regionie, którzy mogą skorzystać z usługi pozwalającej poznać dokładną godzinę dostarczenia przesyłki przez kuriera. Dzięki śledzeniu kuriera online klient będzie mógł zobaczyć, gdzie dokładnie znajduje się jego przesyłka, a także o której godzinie zostanie dostarczona. W ten sposób Packeta odpowiada na wyniki ostatnich ankiet, które ujawniły, że słowackim klientom przy doręczaniu przesyłek pod wskazany adres najbardziej przeszkadza fakt, że nie znają godziny ich doręczenia.

> Oferowanie różnych form dostawy jest motywujące do zakupów przez Internet. Najistotniejsza jest tutaj opcja dostawy przez Paczkomat® InPost (83%), a także dostawa kurierem do domu lub pracy (63%).

Dlaczego warto mieć PUDO w e-sklepie

E-sklepy mają dziś wiele możliwości dostawy i zwrotu towarów, ale to właśnie tzw. punkty odbioru PUDO (ang. Pick Up Drop Off) oraz automaty paczkowe, w tym Paczkomat® InPost, są jednymi z najbardziej efektywnych. Każdy e-sklep nie oferujący jeszcze możliwości dostawy czy zwrotu przy ich wykorzystaniu, powinien ją dodać.

W krajach, w których liczba punktów PUDO jest niewielka, liczba nieodebranych przez klientów przesyłek jest wyższa o 10 do 13% w porównaniu z rynkami z dobrze rozwiniętą siecią PUDO. Dla przykładu, w ubiegłym roku w Czechach, na rodzimym rynku Packeta Group, do punktów PUDO trafiły 44 mln przesyłek, z czego jedynie 2,5% nie zostało odebranych przez klientów. I

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



Bramy EFAFLEX zapewnią spokój zarządowi muzeum i jego klientom. Dodatkowo właściwości izolacyjne bram pozwalają utrzymywać w obiekcie określoną temperaturę

KLASYK WŚRÓD BRAM SZYBKOBIEŻNYCH GWARANTUJE BEZPIECZEŃSTWO SAMOCHODÓW

Unikalna kolekcja rzadkich klasycznych samochodów i wyjątkowych sportowych oraz motocykli została niedawno udostępniona publiczności podczas otwarcia muzeum AutoHaven Collection w Christchurch w Nowej Zelandii. Jest to wyjątkowe muzeum, w którym znajduje się również strefa gastronomiczna, magazynowa i eventowa w stylu retro. Aby zapewnić ochronę bezcennej kolekcji, skorzystano z pomocy firmy EFAFLEX jako lidera na rynku najbezpieczniejszych bram szybkobieżnych.

Wyobraź sobie Rolls Royce'a Phantoma z 2022 r., a obok niego Cadillaca z lat trzydziestych ubiegłego stulecia. Dodajmy do tego Jaguara Type E z 1962 r., Lamborghini SVJ z 2019 roku, a dla fanów motocykli model Harley Davidson i Ducatis – oto zakres i jakość pojazdów prezentowanych obecnie w Christchurch. Z tak unikalnymi, rzadkimi i drogimi eksponatami wiąże się pewna odpowiedzialność – trzeba te samochody i motocykle chronić przed kradzieżą, a także trzymać w kontrolowanym klimacie, aby ich stan pozostał niezmiennie doskonały.

Wsparcie dla AutoHaven

Brian Hill, kierownik sprzedaży EFAFLEX w Australii, mówi: – *To był dla nas naprawdę interesujący projekt. Często jesteśmy proszeni o pomoc w doborze bram szybkobieżnych przeznaczonych do obiektów motoryzacyjnych. Mogą to być zarówno bramy wjazdowe, jak i wyjazdowe z parkingów, zakładów produkcji samochodów, np. bramy ewakuacyjne dla maszyn. Ale ta kolekcja supersamochodów, klasyków i motocykli jest wyjątkowa. Niektóre z tych eksponatów kolekcjonerskich są unikalne, dlatego wsparcie dla AutoHaven to dla nas zaszczyt.*

Firma AutoHaven znała już EFAFLEX jako światowego lidera w dziedzinie bram szybkobieżnych i zorganizowała wizytę na miejscu, aby dokładnie przedstawić swoje wymagania. Na terenie muzeum znajduje się strzeżony magazyn (skarbiec), który oferuje prywatnym właścicielom samochodów usługi przechowania na elastycznych warunkach: rezerwując miejsce, można zapewnić sobie spokój i pewność, że cenny pojazd jest bezpieczny, że ktoś o niego dba i utrzymuje w dobrym stanie, w każdej chwili można jednak miejsce zwolnić. Skarbiec ma stałą określoną temperaturę, a technicy przeprowadzają regularne kontrole, aby samochody zawsze były w nienagannym stanie.

Wiele korzyści

Matt Sheppard z AutoHaven wyjaśnia: – *W czasie projektowania koncepcji tego wyjątkowego muzeum spokój ducha był dla nas kluczowym elementem. Znaliśmy jakość wykonania i niezawodność bram szybkobieżnych EFAFLEX. Z pomocą i wskazówkami Briana zdecydowaliśmy się na montaż trzech bram SST® Premium, które wybraliśmy ze względu na to, że łączą wyjątkowo piękny wygląd z szybkością otwierania. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń jesteśmy przekonani, że bramy EFAFLEX zapewnią spokój zarówno nam, jak i naszym klientom. Dodatkowo właściwości izolacyjne bram pozwalają utrzymywać w obiekcie określoną temperaturę.*

Przy czym dodał: – *Bramy działają dopiero od niedawna, ale już przykuły uwagę wyglądem i szybkością działania. Dostawa i montaż przebiegły bez najmniejszych problemów.*

Firma EFAFLEX zaopatruje wiele wiodących światowych marek samochodowych, w tym Porsche, BMW i Audi, a także wiele innych branż. Systemy bram używane tutaj to niestandardowe projekty, które mają wspierać przemysł motoryzacyjny. System obejmuje np. bramy ochronne maszyn zintegrowane z liniami produkcyjnymi, bramy szybkobieżne do użytku na stanowiskach załadunkowych i elastyczne bramy kurtynowe do użytku wewnątrz budynków, np. w komorach lakierniczych. Produkty EFAFLEX zapewniają użytkownikom wiele korzyści. Poprawiają bezpieczeństwo, obniżają koszty energii dzięki izolacji cieplnej oraz zwiększają wydajność logistyczną.

EFAFLEX

Założone w 1974 r. przedsiębiorstwo obsługuje m.in. klientów z branży: przemysłowej, rzemieślniczej, spożywczej, chemicznej i farmaceutycznej. Jako jedyny producent szybkobieżnych bram przemysłowych jest wpisany na listę światowych liderów, a tym samym należy do 461 wiodących przedsiębiorstw na rynkach: niemieckim, austriackim i szwajcarskim. Na całym świecie zatrudnia ponad 1200 pracowników. Ma siedzibę w bawarskim mieście Bruckberg i jest największym pracodawcą w regionie. Firma posiada 10 filii na pięciu kontynentach. Za granicą uzyskuje ponad 40% obrotu.

W DRODZE DO BARDZIEJ ZRÓWNOWAŻONEJ PRZYSZŁOŚCI

DHL Supply Chain buduje dla klientów na najważniejszych europejskich rynkach neutralne pod względem emisji CO_2 magazyny klasy A o łącznej powierzchni 400 tys. m^2.



Orkun Saruhanoghlu

Eksperci ds. nieruchomości z DHL Supply Chain stworzyli portfel neutralnych pod względem emisji CO_2 nieruchomości o łącznej powierzchni 400 tys. m^2, aby wesprzeć potrzeby rozwojowe klientów na sześciu europejskich rynkach. Wszystkie obiekty zlokalizowane są w centralnych obszarach logistycznych, w pobliżu głównych europejskich rynków logistycznych których ogromną zaletą jest bliskość multimodalnych węzłów transportowych, stworzonych z myślą o obsłudze klientów z różnych branż.

Zgodnie z kryteriami zrównoważonego rozwoju

Wszystkie budynki będą miały nowoczesne specyfikacje techniczne odzwierciedlające koncepcję kampusu i staną się węzłami o kluczowym znaczeniu dla misji DHL Supply Chain oraz jego krajowych i międzynarodowych klientów. 14 obiektów powstaje w 10 lokalizacjach głównych rynków logistycznych – w Niemczech, Holandii, Szwecji, Finlandii, Włoszech i Polsce. Wszystkie budynki mają spełniać kluczowe kryteria w zakresie zrównoważonego rozwoju, takie jak BREEAM Excellent i EPC A, być zgodne z taksonomią UE i przejść ocenę Carbon Risk Real Estate Monitor (CRREM).

– *Budowa neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla magazynów o łącznej powierzchni 400 tys.m^2 jest ważnym krokiem strategicznym, ponieważ w ten sposób dążymy do zaspokojenia wciąż rosnącego zapotrzebowania naszych klientów na powierzchnie magazynowe na strategicznych rynkach, spełniające kryteria zrównoważonego rozwoju. Wszystkie nasze obiekty budujemy w oparciu o solidne podstawy biznesowe, obejmujące takie aspekty jak zrównoważony rozwój, cyfryzacja, lokalizacja, demografia, czy też najem. Warunki komunikacyjne czy sąsiedztwo kluczowych rynków zbytu pomagają nam skrócić czas dostaw do naszych klientów, a uważna obserwacja czynników społecznych wpływających na naszą rzeczywistość oraz społeczności wśród których działamy, pomaga nam tworzyć atrakcyjne miejsca pracy, a także zapewnia nam dostęp do lojalnych i wykwalifikowanych pracowników. Czynniki te pomagają nam i naszym klientom odnosić jeszcze większe sukcesy i być liderem w drodze do bardziej zrównoważonej przyszłości* – mówi Hendrik Venter, prezes DHL Supply Chain, region EMEA.

> Wszystkie budowane obecnie przez DHL Supply Chain magazyny mają spełniać kluczowe kryteria w zakresie zrównoważonego rozwoju, takie jak BREEAM Excellent i EPC A, być zgodne z taksonomią UE i przejść ocenę Carbon Risk Real Estate Monitor (CRREM).

Pierwsza transza

DHL Supply Chain znalazł już inwestora i partnera strategicznego do realizacji pierwszej transzy portfela magazynów o powierzchni 400 tys. m^2. Allianz Real Estate, działająca w imieniu kilku spółek z Grupy Allianz, oraz DHL Supply Chain zawarły umowę sprzedaży pierwszej połowy portfela. Magazyny, których budowa ma zakończyć się między pierwszym kwartałem 2023 r. a pierwszym kwartałem 2024 r., będą jednym z największych dotychczasowych zakupów spółki Allianz Real Estate w sektorze logistycznym pod względem powierzchni najmu brutto. Pięć obiektów zajmie łącznie ponad 200 tys. m^2. W Polsce, w Gorzowie Wielkopolskim powstaje już nowoczesny, ekologiczny kompleks logistyczny dedykowany branży ecommerce, o planowanej łącznej powierzchni wynoszącej ponad 110 tys. m^2.

– *Jestem bardzo dumny, że naszym klientom w Polsce możemy zaoferować możliwości rozwoju biznesu dzięki magazynom, które nie tylko są doskonale zlokalizowane, ale przede wszystkim są zgodne z najwyższymi kryteriami w zakresie ESG i zrównoważonego rozwoju. Region Europy Środkowo-Wschodniej w dalszym ciągu niezwykle szybko się rozwija, a DHL Supply Chain chce wyjść naprzeciw oczekiwaniom naszych klientów, którzy poszukują rzetelnych partnerów logistycznych. Budowa kompleksu DSC E-com Distribution Center w Gorzowie Wielkopolskim jest kolejnym etapem rozwoju działalności DHL Supply Chain w zachodniej części Polski oraz odpowiedzią na rosnące zapotrzebowanie na obsługę rynku e-commerce, który od kilku lat rozwija się w rekordowym dwucyfrowym tempie* – mówi Orkun Saruhanoghlu, który dwa miesiące temu objął pozycję CEO DHL Supply Chain w Centralnej i Wschodniej Europie.

DHL Supply Chain na podstawie długoterminowych umów najmu zajmie po finalizacji inwestycji co najmniej 85% obiektów wybudowanych dla Allianz Real Estate.



Fot. AdobeStock

Model transportu współdzielonego musi opierać się całkowicie na cyfryzacji i zakładać przekształcenie każdego z pojazdów flotowych w cyfrowego bliźniaka

LOGISTYKA TRANSPORTOWA W MODELU WSPÓŁDZIELONYM

Proces tworzenia cyfrowych, technologicznych „arcydzieł" dla transportu i logistyki miejskiej dopiero się zaczyna. Chcemy wyznaczać standardy w branży. Tworzymy zespół składający się z wybitnych ludzi, którzy pragną zmieniać świat dla dobra nas wszystkich – tak o swojej firmie mówi Daniel Węgrzynek, prezes zarządu EV Fleet Sp. z o.o.

Czy transformacja cyfrowa spowoduje rewolucję w miejskim transporcie towarowym? – pytamy Daniela Węgrzynka.

Transformacja cyfrowa w sektorze miejskiego transportu towarowego i logistyki to radykalna zmiana dotychczasowych modeli biznesowych i filozofii myślenia, umożliwiająca tworzenie wartości dodanej dla interesariuszy transportu i wdrażanie nowych koncepcji mobilności.

Wraz ze wzrostem złożoności łańcuchów dostaw rośnie zapotrzebowanie na rozwiązania oparte na technologiach, które mogą śledzić, monitorować i przechwytywać informacje w całym procesie dostawy. Nadchodzi era prognoz logistycznych, dzięki którym możliwe będzie obniżenie kosztów, skrócenie rotacji zapasów i usprawnienie procesu transportu.

Zmiany te mają ogromny potencjał, by wspierać firmy transportowe na drodze do zautomatyzowanego systemu zarządzania zeroemisyjnymi, a w dalszej perspektywie – w pełni autonomicznymi flotami transportowymi.

W EV Fleet digitalizujemy ekologiczny transport. To analityka danych leży u podstaw niemal wszystkich systemów zarządzania flotą, ponieważ w branży logistycznej i transportowej liczba generowanych danych rośnie z każdym rokiem.

Transformacja cyfrowa w sektorze miejskiego transportu towarowego i logistyki to radykalna zmiana dotychczasowych modeli biznesowych i filozofii myślenia, umożliwiająca tworzenie wartości dodanej dla interesariuszy transportu i wdrażanie nowych koncepcji mobilności.

Rozwój analityki należy odczytywać wraz ze wzrostem wartości rejestratorów danych wykorzystywanych we flotach.

Model zarządzania flotą transportową zmienia się na naszych oczach. Dlaczego?

Główny powód jest taki, że wdrażane są nowe technologie układów napędowych, akumulacji i przetwarzania źródeł energii. W rzeczywistości jest to już nowa „dyscyplina". Nasz autorski model zarządzania opiera się na bilansowaniu energii floty. Dla nas ważne jest, skąd ona pochodzi, w jaki sposób jest przetwarzana, przechowywana i dostarczana do pojazdów naszych klientów. Modelowanie kosztów utrzymania floty w oparciu o zapotrzebowanie na źródła energii do jej obsługi to nasza specjalność.

EV Fleet wprowadza nowy KPI – Energy Consumption Index (ECI) – w swoim modelu zarządzania flotą, realizowanym za pośrednictwem EV Fleet Cloud Platform. Jako dostawca technologii i rozwiązań informatycznych, jesteśmy w stanie bilansować energetycznie

całą zarządzaną flotę dzięki zintegrowanej infrastrukturze ładowania EV oraz aplikacji służącej do zarządzania energią w pojazdach – niezależnie od segmentu i dostawcy pojazdu bazowego. Nowy ECI będzie oceniał rzeczywiste zużycie energii, a nasi klienci będą mieli realny wpływ na jego zmniejszenie dzięki szczegółowej analizie danych.

Tworząc najlepsze rozwiązanie do zarządzania flotą i mobilnością w transporcie, wykorzystujemy technologię również w obszarze cyberbezpieczeństwa. EV Fleet Cloud Platform to spójny ekosystem, który łączy zaawansowane oprogramowanie i zastrzeżoną telematykę z pojazdami mającymi swoje cyfrowe odpowiedniki, tak zwane cyfrowe bliźniaki. Platforma służy przede wszystkim do wspierania i analizy transportu aglomeracyjnego średniej i ostatniej mili, zarówno dla sektora B2B, jak i B2C. Docelowo ma ona wspierać szeroko rozumiany miejski transport towarowy, w tym pojazdy autonomiczne, a także dostawy realizowane przez rowery towarowe, skutery i mikropojazdy towarowe. To oparte na chmurze rozwiązanie nie tylko wykorzysta trendy technologiczne (w tym uczenie maszynowe i sztuczną inteligencję), ale także sprosta wyzwaniom środowiskowym i klimatycznym.

Naszym celem jest wprowadzenie cyfrowych usług i rozwiązań w obszarze zarządzania flotą pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w transporcie miejskim i logistyce. Sami pracujemy nad pierwszymi przedstawicielami cyfrowych bliźniaków do automatyzacji procesów transportowych. W przyszłości floty pojazdów będą coraz bardziej zróżnicowane. Dlatego EV Fleet Sp. z o.o. wprowadza również rozwiązania mikromobilności. Operatorzy flot już dziś potrzebują innowacji, aby sprostać wielu wyzwaniom.

Na czym chce się skupić EV Fleet w swojej nowej strategii – na automatyzacji, cyfryzacji, czy na zeroemisyjnym transporcie i transferze technologii?

Tworzone przez nas produkty i kompleksowe rozwiązania pozwalają wejść na nowy poziom standardów #digital, #energy, #efficiency i #sustainability dla globalnych operatorów flotowych, firm transportowych i logistycznych. W tym roku osiągnęliśmy kolejny ważny kamień milowy, uruchamiając EV Fleet Cloud Platform, cyfrową platformę do zarządzania flotą i mobilnością w transporcie. Projektujemy i produkujemy komponenty elektroniczne na własne potrzeby.

Oprogramowanie EV Fleet i cyfrowe bliźniaki umożliwiają firmom transportowym i logistycznym optymalizację procesu projektowania, aby przekształcić dzisiejsze pomysły w zrównoważone produkty cyfrowe w przyszłości.

Opracowujemy całościowe rozwiązania dla transportu i logistyki 4.0 i łączymy je z inżynierią oprogramowania. Projektujemy i wdrażamy systemy zarządzania flotą i transportem, rozwiązania komunikacyjne z wykorzystaniem dostępnych technologii, systemy IoT oraz digitalizujemy obiekty fizyczne w celu stworzenia cyfrowych bliźniaków. Stworzyliśmy wbudowane systemy dla inteligentnych pojazdów elektrycznych, takie jak czujniki i platformy sprzętowe.

Oczekuje się, że integracja technologii cyfrowych bliźniaków z technologiami takimi jak IoT, sztuczna inteligencja (AI) i przetwarzanie w chmurze dodatkowo przyspieszy wzrost rynku. Organizacje wdrażają technologie IoT i AI do gromadzenia i analizowania danych behawioralnych z istniejących urządzeń IoT i połączonych produktów. Technologie te można później zastosować w modelu cyfrowego bliźniaka w celu replikacji wydajności i wykorzystania istniejącego urządzenia.

W EV Fleet od trzech lat korzystamy z technologii Digital Twin w celu opracowania produktów, procesów i usług w obszarze zarządzania flotą pojazdów użytkowych z napędem elektrycznym. Produkty w postaci demonstratorów technologii jako generatorów danych przechodzą dalsze testy.

> Autorski model zarządzania EV Fleet opiera się na bilansowaniu energii floty. Modelowanie kosztów utrzymania floty w oparciu o zapotrzebowanie na źródła energii do jej obsługi to specjalność firmy.

Czy integracja transportu towarowego i logistyki miejskiej w Internecie Rzeczy otwiera nowe możliwości dla flot i buduje inteligentne łańcuchy dostaw?

Nowa koncepcja transportu towarowego w obszarach metropolitalnych współtworzona przez EV Fleet to połączenie innowacyjnych rozwiązań dostępnych już na rynku z własnymi wdrożonymi rozwiązaniami i doświadczeniem w zakresie rozwoju środków transportu napędzanych paliwami alternatywnymi, poprawy infrastruktury, zarządzania transportem towarowym oraz tworzenia inteligentnych łańcuchów dostaw.



Team EV Fleet

Na całym świecie transport odpowiada za 18% globalnej emisji dwutlenku węgla (stan na 2019). Aby stawić czoła zbliżającemu się zagrożeniu zmianami klimatu, konsumenci i przemysł muszą przyjąć zrównoważony transport, który jest zgodny z celami zrównoważonego rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych w zakresie zwiększonej efektywności energetycznej i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.

Te cele pomogą osiągnąć inteligentne pojazdy elektryczne, które według prognoz zmniejszą emisję dwutlenku

węgla nawet o 43% w porównaniu z pojazdami z silnikami wysokoprężnymi. Jednak, aby wprowadzić te pojazdy do głównego nurtu, potrzebna jest architektura wspierająca, która pozwoli zoptymalizować je w zrównoważony sposób. Jedną z takich nowatorskich architektur jest Digital Twin Technology, będąca wirtualną technologią mapowania obiektów w całkowicie zintegrowanym środowisku cyfrowym.



Celem EV Fleet jest wprowadzenie cyfrowych usług i rozwiązań w obszarze zarządzania flotą pojazdów elektrycznych wykorzystywanych w transporcie miejskim i logistyce

Na ile zwiększenie efektywności miejskiego transportu towarowego przełoży się na zwiększenie efektywności procesu logistycznego? Czy to duże wyzwanie?

Logistyka transportowa to prawdziwe wyzwanie. Dzięki zaawansowanemu procesowi digitalizacji zautomatyzowaliśmy procesy zarządzania kategoriami produktów, co przełożyło się na niższe koszty transportu, a tym samym koszty dostawy do klienta końcowego. Co więcej, zarządzanie miejskim transportem towarowym w autorskim modelu współdzielonym w czasie rzeczywistym za pośrednictwem naszego systemu TMS będzie wymagało bardzo dużej elastyczności w zarządzaniu danymi flot pojazdów elektrycznych. System będzie przechwytywał dane, które są trudno dostępne i zwykle nie są dostarczane przez producentów (np. napięcie głównego akumulatora pojazdu, stan naładowania akumulatora, zasięg pojazdu, zużycie baterii, parametry baterii,).

Podstawą wdrożenia inteligentnego systemu klasy TMS do zarządzania współdzieloną flotą pojazdów elektrycznych i czerpania korzyści optymalizacyjnych płynących z dostępu do danych i zastosowania algorytmów AI jest EV Fleet Cloud Platform, która pozwoli na precyzyjne zarządzanie danymi w chmurze.

Model transportu współdzielonego musi opierać się całkowicie na cyfryzacji i zakładać przekształcenie każdego z naszych pojazdów flotowych w cyfrowego bliźniaka, tj. wirtualną reprezentację pojazdu, która obejmuje cały cykl życia, jest aktualizowana o dane w czasie rzeczywistym i ułatwia podejmowanie decyzji poprzez symulację, uczenie maszynowe i rozumowanie.

Nasz model współdzielonego transportu i logistyki miejskiej to przejście do świata cyfrowych produktów i usług. To będzie rewolucja, a nie ewolucja.

Według statystyk niemieckiego Federalnego Ministerstwa Cyfryzacji i Transportu ponad 150 milionów przejazdów ma puste przebiegi, co stanowi ponad 6,5 miliarda pustych kilometrów rocznie lub ponad 160 tysięcy niepotrzebnych podróży dookoła Ziemi. Jeśli chodzi o miejskie przejazdy towarowe, aż 25% to puste przebiegi. Taki stan rzeczy prowadzi do wzrostu kosztów, ciągłej potrzeby inwestowania w narzędzia i rozwiązania, a w konsekwencji powoduje nieefektywność flot w zakresie planowania zasobów, wydajności oraz gromadzenia i przetwarzania danych na potrzeby analityki biznesowej. Dotyczy to również dystrybucji i integracji ostatniej mili. Wraz z wprowadzeniem w życie modelu transportu współdzielonego to się zmieni: uzyskamy nowy zielony standard, ale przybędą nowe wyzwania.

Rozwój cyfryzacji i nowych technologii nigdy nie był tak dynamiczny jak dzisiaj. Nowe technologie są coraz bardziej widoczne na naszych ulicach. Jak radzą sobie operatorzy miejskich przewozów towarowych w dobie Przemysłu 4.0?

W dobie Przemysłu 4.0 i Internetu Rzeczy znaczenie systemów IT wzrosło jeszcze bardziej. Wymagania, jakie muszą spełniać systemy informatyczne, stają się niezwykle ważne. Oczekuje się, że będą one spójne funkcjonalnie i przyjazne dla użytkownika, będą promować zrównoważony rozwój i zapewniać efektywne wykorzystanie zasobów.

Przez lata wiele firm transportowych zbudowało środowiska IT o złożonej i heterogenicznej architekturze. Utrzymanie takich systemów jest nie tylko kosztowne i czasochłonne – brak spójnego podejścia nie pozwala również na wykorzystanie istniejącego potencjału i zwiększenie efektywności.

W EV Fleet projektujemy zupełnie nowy format systemu TMS. Będzie on pierwszym systemem do zarządzania flotą transportu miejskiego w modelu współdzielonym. Ani SAP, ani Oracle



Projektowany przez EV Fleet nowy TMS będzie pierwszym systemem do zarządzania flotą transportu miejskiego w modelu współdzielonym, w którym oferuje się pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej całej floty pojazdów

Retail, ani żadne rozwiązanie startowe nie oferuje pełnego wykorzystania przestrzeni ładunkowej całej floty pojazdów.

Ale mimo niedoskonałości, stale rośnie zapotrzebowanie na systemy zarządzania flotą w firmach logistycznych...

Pomagają one firmom zwiększyć wydajność, produktywność i bezpieczeństwo, umożliwiając im śledzenie różnych parametrów, które wpływają na indywidualne i zbiorowe osiągi pojazdów poprzez aktualizacje w czasie rzeczywistym. Obejmują one zużycie energii, optymalizację trasy, konserwację pojazdu i zachowanie kierowcy. Technologie takie jak telematyka, analiza danych i identyfikacja radiowa (RFID) są kluczowymi czynnikami umożliwiającymi zarządzanie flotą.

Kolejnym ważnym czynnikiem, oprócz redukcji kosztów, jest potrzeba skutecznego zarządzania, wdrażania i utrzymywania flot. Pomimo spadku wartości usług w roku 2020, rozwój technologiczny w obszarze sprzętu i oprogramowania wyklucza wzrost w segmencie usług. W rezultacie oczekuje się, że prawie wszystkie podsegmenty usług osiągną lub przekroczą poziomy wzrostu sprzed pandemii. A w latach 2016–2019 segment usług rósł średnio od 5% do 5,5%. Teraz oczekuje się, że tempo wzrostu osiągnie 7% do 2024, 8% do 2027 i 8,5% do 2029 r., nawet jeśli wzrost w segmencie sprzętu i oprogramowania ustabilizuje się. W związku z tym wzrost rynku systemów zarządzania flotą opiera się na innowacjach technologicznych, które wpływają na optymalizację kosztów operacyjnych i konserwacyjnych.

Czego mogą od Was oczekiwać klienci?

Zacznę od tego, że wiele flot logistycznych dopiero rozpoczyna proces elektryfikacji, eksperymentując z pierwszymi pojazdami elektrycznymi i strategiami ładowania. Oznacza to, że są teraz w doskonałej pozycji, aby przyjrzeć się najlepszym praktykom i rozpocząć swoją elektryczną podróż dzięki inteligentnej, skalowalnej strategii na przyszłość.

Aby sprostać wyzwaniom klientów, określiliśmy trzy cele elektryfikacji flot:

1. integracja infrastruktury ładowania z wybranym operatorem floty;
2. wybór odpowiedniego sprzętu i oprogramowania do zarządzania infrastrukturą;
3. wybór odpowiedniego oprogramowania do zarządzania własną flotą.

Oprogramowanie do zarządzania flotą jest niezbędne dla wydajności operacji logistycznych. Większość operatorów na rynku nie zna jeszcze narzędzi służących do planowania. Ponieważ zarówno pojazdy, jak i ładowarki muszą być monitorowane, scentralizowana operacja oparta o narzędzia IT, które mogą wymieniać dane zmianowe, staje się niezbędna.

Segment logistyczny miał największy udział całkowitym wolumenie rynku pojazdów użytkowych w 2021 roku – 26,7%. Dalszy wzrost światowego handlu i wzmocnienie infrastruktury logistycznej to jedne z głównych czynników, które mają napędzać wzrost segmentu logistycznego w przewidywanym okresie. Niesłabnący wzrost branży e-commerce dobrze wróży również wzrostowi segmentu logistycznego.

Może warto podkreślić, że cyfrowe rozwiązanie EV Fleet dotyczy głównie zeroemisyjnego transportu miejskiego?

Bez miejskiego ruchu towarowego niemożliwe byłoby funkcjonowanie naszej gospodarki i poprawa jakości życia. Ciągły rozwój handlu elektronicznego ma ogromny wpływ na miejskie systemy dostaw towarów. Przykładowo, szybkie dostawy oczekiwane przez kupujących online zwiększają popyt, ale związane są z tym koszty środowiskowe i społeczne. Prowadzi to do radykalnych zmian w zachowaniach konsumentów, modelach biznesowych i wywiera presję na samorządy, aby ponownie przemyślały sposób zarządzania parkowaniem przy krawężniku i obsługą pojazdów dostawczych.



Jako dostawca technologii i rozwiązań informatycznych, EV Fleet jest w stanie bilansować energetycznie całą zarządzaną flotę dzięki zintegrowanej infrastrukturze ładowania EV oraz aplikacji służącej do zarządzania energią w pojazdach

Chociaż decydenci powszechnie uznają znaczenie danych transportowych, istnieją problemy ograniczające ich gromadzenie, takie jak ilość i jakość danych, ich wiarygodność, czasochłonny i kosztowny charakter procesu, a co najważniejsze, wykorzystanie i udostępnianie danych dotyczących frachtu. I tu trzeba zadać pytanie, w jaki sposób miasta mogą wykorzystać zalety danych i analiz do generowania informacji w celu poprawy wydajności miejskiego transportu towarowego i, co ważniejsze, osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju?

Jednym z najważniejszych wyzwań stojących przed branżą transportową i logistyczną jest bezpieczne i wydajne przemieszczanie ładunków. Dostęp do danych w czasie rzeczywistym ma kluczowe znaczenie dla firm, pozwalając określić, w jaki sposób poprawić wydajność operacyjną i produktywność.

Dzięki dostosowanym rozwiązaniom Internetu Rzeczy firmy transportowe i logistyczne łączą urządzenia w celu zwiększenia produktywności. Połączone pojazdy i centra zarządzania ruchem sprawią, że transport będzie bezpieczniejszy, poprawi się płynność ruchu oraz spadną koszty w związku ze skalą działania.

> EV Fleet Cloud Platform to spójny ekosystem, który łączy zaawansowane oprogramowanie i zastrzeżoną telematykę z pojazdami mającymi swoje cyfrowe odpowiedniki, tak zwane cyfrowe bliźniaki.



W 2022 r.oddział we Wrocławiu przeniósł się do nowoczesnego obiektu, oferującego ogromne możliwości rozwojowe



Maciej Sobek

KUEHNE+NAGEL ROZWIJA SIEĆ DROGOWĄ

Kuehne+Nagel w Polsce od początku 2023 r. rozszerzyło swoją krajową ofertę usług w transporcie drogowym. Firma inwestuje w rozwój sieci drogowej, aby dostarczać klientom rozwiązania o wartości dodanej.

Oferowane rozwiązania obejmują dostawy w kolejnym dniu roboczym, dostawy w określonym dniu w zakresie 1-3 dni po standardowym czasie, dostawy wieczorne, wymianę palet, przesyłki ADR i towarów dłużycowych, rozładunek i załadunek przez kierowcę, doręczenie towarów pod bramę lub magazyn przez kierowcę i zwrot dokumentów. Obecnie firma oferuje również dostawy do klientów indywidualnych w ramach usług B2C.

Doskonalenie jakości świadczonych usług

Kuehne+Nagel w Polsce kontynuuje dynamiczny rozwój swojej sieci drogowej. W 2022 r. została otwarta lokalizacja w Rusocinie k. Gdańska, a oddział we Wrocławiu przeniósł się do nowoczesnego obiektu, oferującego ogromne możliwości rozwojowe. W styczniu 2023 roku pracę rozpoczął oddział w Łodzi. Jeszcze w tym roku firma otworzy kolejny oddział w Toruniu. Celem tych inwestycji jest, wpisane w DNA firmy, ciągłe doskonalenie jakości świadczonych usług i zwiększanie wartości dodanej dla klientów.

> Codzienne połączenia między wszystkimi terminalami Kuehne+Nagel, w połączeniu ze ścisłą współpracą z zaufanymi podwykonawcami, pozwalają realizować dostawy w ciągu 24-48 godzin.

– *Obecnie uruchomiliśmy nowe, dodatkowe połączenia drobnicowe z Niemcami, Włochami, Francją, Irlandią, Holandią, Belgią, Szwecją i Danią, krajami bałtyckimi, Węgrami, Macedonią oraz Hiszpanią. Aktualnie uruchamiamy kolejne połączenie ze Słowacją. Dzięki naszym centralnym hubom w Niemczech (Eurohub) i Austrii (Easthub), zapewniamy regularne połączenia z krajami, do których nie oferujemy połączeń bezpośrednich. To pozwala zaoferować jeszcze krótsze czasy tranzytów oraz większą elastyczność wysyłek. Prężnie rozwijamy naszą sieć drobnicową w całej Europie i tworzymy nowe połączenia multimodalne, co pozytywnie wpływa na skrócenie czasu transportu i obniżenie kosztów* – komentuje Maciej Sobek, dyrektor logistyki drogowej w polskim oddziale Kuehne+Nagel.

W ciągu doby lub dwóch

– Po stworzeniu stabilnej sieci połączeń na rynku europejskim, wsłuchaliśmy się w potrzeby lokalnego rynku. Dzięki terminalom zlokalizowanym w kluczowych rejonach kraju zapewniamy efektywny transport towarów z różnych sektorów rynku. Codzienne połączenia między wszystkimi terminalami, w połączeniu ze ścisłą współpracą z zaufanymi podwykonawcami, pozwalają realizować dostawy w ciągu 24-48 godzin. Mamy do dyspozycji silne zaplecze korporacyjne oraz bardzo zmotywowany zespół kompetentnych specjalistów. Widzimy możliwości oraz potrzebę dalszego rozwoju krajowego systemu drogowego, którą zamierzamy wykorzystać. Łącząc te aktywności z usługami logistyki magazynowej, zapewniamy kompleksowość utrzymania łańcucha dostaw w wymagającym otoczeniu rynkowym – dodaje Maciej Sobek.



Fot. Pixabay

Zakaz wprowadzony przez władze rosyjskie nie odciął całkowicie przewoźnikom unijnym możliwości realizowania dostaw zarówno do Rosji, jak i przewozów w tranzycie przez Rosję

ROSJA, BIAŁORUŚ I UKRAINA W POLISACH OCP

Jeszcze przed wojną w Ukrainie część polskich zakładów ubezpieczeń nie obejmowało ochroną ubezpieczeniową przewozów do krajów za naszą wschodnią granicą. Niektóre udzielały ochrony w zakresie ograniczonym, a tylko nieliczne nie stawiały przewoźnikom i spedytorom takich ograniczeń.

Wojna w Ukrainie i sankcje nałożone na Rosję i Białoruś niestety ograniczyły ochronę udzielaną nawet przez najbardziej liberalnych ubezpieczycieli.

Wpływ zmian geopolitycznych na transport drogowy towarów

Od czasu zbrojnej napaści Rosji na wschodnią Ukrainę, sytuacja geopolityczna i gospodarcza w tym regionie uległa radykalnej zmianie. Pierwszym czynnikiem były działania zbroje, które dotknęły swoim zasięgiem prawie połowę terytorium Ukrainy. Drugim były sankcje gospodarcze nałożone przez ONZ, Stany Zjednoczone i Unię Europejską na Rosję i wspomagającą ją Białoruś. Trzecim i najbardziej dotkliwym dla przewoźników była reakcja Białorusi na nałożone na nią sankcje.

Odcięcie dostaw do i z Ukrainy

Po zepchnięciu rosyjskich wojsk na wschód i ustabilizowaniu się sytuacji w środowo-zachodniej części kraju, uruchomione zostały dostawy towarów do zachodnich i środkowych obwodów Ukrainy. Ze względu na poważne osłabienie ukraińskiej gospodarki, transport dóbr trwałych do i z Ukrainy praktycznie nie istnieje. Do Ukrainy przewożone są głównie artykuły żywnościowe, higieniczne, wyroby farmaceutyczne oraz inne, na które w obecnej sytuacji jest zwiększone zapotrzebowanie.

Sankcje Unii Europejskiej na Rosję i Białoruś

Zbrojna agresja Rosji na Ukrainę doprowadziła do wprowadzenia licznych sankcji gospodarczych na Rosję i wspomagającą ją Białoruś. Najbardziej odczuwalny dla środowiska transportowego okazał się piąty pakiet sankcji wprowadzony Rozporządzeniem Rady (UE) 2022/576 z 08.04.2022 r., który oprócz zakazu eksportu i importu niektórych towarów przez przedsiębiorców z UE, nałożył na rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych zakaz wykonywania przewozów towarów na terenie Unii Europejskiej.

Wprowadzony piątym pakietem sankcji zakaz eksportu i importu niektórych towarów do Rosji i Białorusi nie wpłynął jednak na dostawy towarów, które nie zostały objęte sankcjami. Jednakże unijne sankcje nałożone na rosyjskich i białoruskich przewoźników drogowych spowodowały szybką reakcję władz Białorusi, która prawie całkowicie odcięła polskich przewoźników od dostaw towarów na wschód.

Białoruska reakcja na unijne sankcje

Odpowiedzią władz białoruskich na unijne sankcje była Uchwała Rady Ministrów Republiki Białorusi nr 247 z dnia 22 kwietnia 2022 roku ustanawiająca zakaz wykonywania przez unijnych przewoźników drogowych przewozów towarów na terenie Białorusi. Zakaz nie dotyczył jednak przewozów niektórych towarów, jak np.: przesyłek pocztowych, ładunków wielkogabarytowych, na których przewóz wymagane jest specjalne zezwolenie, towarów o charakterze humanitarnym, żywych zwierząt, gotowych produktów leczniczych, w tym nieopakowanych produktów medycznych, części zamiennych do nich, surowców i materiałów do produkcji produktów leczniczych i (lub) produktów medycznych. Zakaz nie dotyczył

również pustych przejazdów powrotnych po przewozie ww. towarów.

Aby umożliwić dostawy innych dóbr z Unii Europejskiej, władze białoruskie pozostawiły unijnym przewoźnikom możliwość wjazdu na terytorium Białorusi, ale wyłącznie do punktów kontrolnych oraz miejsc załadunku, rozładunku lub przeładunku określonych w Załączniku nr 1 do Uchwały.

Władze białoruskie do dziś nie zmieniły podejścia, zatem unijni przewoźnicy mogą realizować dostawy towarów objętych zakazem wyłącznie do przygranicznych centrów logistycznych znajdujących się na terytorium Białorusi. W głąb Białorusi możliwe są wyłącznie przewozy towarów nie objętych zakazem.

CDS KANCELARIA BROKERSKA

Jerzy Różyk, szef zespołu, broker



Od ponad 36 lat związany z branżą ubezpieczeniową, w tym od 21 lat obsługuje podmioty sektora TSL w zakresie obsługi ubezpieczeń transportowych, szkód i roszczeń oraz diagnostyki ryzyka w transporcie. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe jak też obowiązujące w krajach Unii Europejskiej oraz ryzyka związane z oszustwami i kradzieżami w transporcie.

Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów, prowadzenia audytów i analiz związanych z prawną odpowiedzialnością podmiotów transportowych, organizowania obsługi reklamacji i roszczeń związanych ze szkodami transportowymi oraz udziela wsparcia w postępowaniach związanych z likwidacją szkód prowadzoną przez zakłady ubezpieczeń.

Wykładowca na studiach podyplomowych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego oraz prelegent na licznych konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych. Autor ponad 100 analiz i publikacji z zakresu prawa przewozowego, oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych. Twórca autorskiego opracowania pt. „Analiza skuteczności metod weryfikacji podwykonawców", które ukazało się w 2020 r.

Unijne sankcje a dostawy towarów do Rosji

Sankcje wprowadzone rozporządzeniem Rady (UE) 2022/576 z 08.04.2022 r. nie spowodowały tak drastycznych reakcji Rosji jak w przypadku Białorusi. Wynikało to poniekąd z odcięcia Rosji od dostaw z powodu wojny w Ukrainie i zakazu wykonywania przewozów drogowych przez unijnych przewoźników na terytorium Białorusi. Dostawy towarów z Unii Europejskiej do Rosji mogły być realizowane jedynie korytarzem przez Litwę i Łotwę, co znacznie ograniczyło eksport towarów do Rosji.

Sankcje gospodarcze nakładane sukcesywnie na Rosję doprowadziły finalnie do wprowadzenia zakazu międzynarodowego przewozu drogowego towarów przez terytorium Federacji Rosyjskiej dla firm transportowych z krajów UE, Ukrainy, Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Norwegii. Zakaz został wprowadzony dekretem Prezydenta Federacji Rosyjskiej nr 681 z dnia 29 września 2022 r. oraz rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej nr 1728 z dnia 30 września 2022 r. i obowiązywał do dnia 31 grudnia 2022 roku.

> Sankcje gospodarcze nakładane sukcesywnie na Rosję doprowadziły finalnie do wprowadzenia zakazu międzynarodowego przewozu drogowego towarów przez terytorium Federacji Rosyjskiej dla firm transportowych z krajów UE, Ukrainy, Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Norwegii.

Rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej nr 2466 z dnia 28 grudnia 2022 r. zakaz został przedłużony do 30 czerwca 2023 r.

Wprowadzony zakaz nie dotyczy jednak dostaw towarów określonych w Załączniku nr 1 do rozporządzenia, m.in.: artykułów spożywczych pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, wyrobów alkoholowych i tytoniowych, napojów bezalkoholowych, produktów farmaceutycznych, nawozów mineralnych i chemicznych, artykułów służących do utrzymania higieny osobistej, detergentów, środków czyszczących, papieru, tektury, artykułów ceramicznych, szkła i wyrobów szklanych, przyrządów i aparatury optycznej, fotograficznej, kinematograficznej, pomiarowej, kontrolnej, precyzyjnej, medycznej i chirurgicznej oraz ich części i akcesoriów.



Przewoźnicy mogą realizować dostawy towarów objętych zakazem wyłącznie do przygranicznych centrów logistycznych znajdujących się na terytorium Białorusi. W głąb Białorusi możliwe są wyłącznie przewozy towarów nie objętych zakazem

Fot. Fotolia

Tak więc, zakaz wprowadzony przez władze rosyjskie nie odciął całkowicie przewoźnikom unijnym możliwości realizowania dostaw zarówno do Rosji, jak i przewozów w tranzycie przez Rosję. Dostawy towarów objętych zakazem, zgodnie z rozporządzeniem Rządu Federacji Rosyjskiej nr 1728 z dnia 30 września 2022 r., mogą być wykonywane wyłącznie do punktów kontroli celnej określonych w Załączniku nr 2 do rozporządzenia (ulokowane w obwodach: kaliningradzkim, leningradzkim, murmańskim, pskowskim, oraz w Republice Karelii i Petersburgu).

Przewozy do Rosji, Białorusi i Ukrainy – podejście zakładów ubezpieczeń

Jak widać z powyższego, władze Rosji i Białorusi nie zakazują całkowicie

unijnym przewoźnikom wykonywania przewozów na terytorium swoich krajów. Zepchnięcie działań wojennych na wschód Ukrainy umożliwia także przewozy towarów w głąb tego kraju. O ile transporty na wschód są możliwe, to poprzez ograniczenia wprowadzone przez zakłady ubezpieczeń stały się jednak mniej bezpieczne. Dzieje się to za sprawą wprowadzenia w polisach OCP ograniczeń, które wyłączają z ochrony ubezpieczeniowej przewozy do Rosji, Białorusi, a nawet Ukrainy.

Przewoźnicy, którzy wykonują przewozy na wschód powinni sprawdzać w warunkach umów ubezpieczenia OCP, czy ich ubezpieczyciel udziela im ochrony na takie przewozy. Gdzie szukać takich zapisów? Zapisy wyłączające ochronę ubezpieczeniową można znaleźć w: wyłączeniach i ograniczeniach, zakresie terytorialnym i klauzulach dodatkowych zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia (dalej o.w.u.) i/lub w umowie ubezpieczenia (polisie OCP).

Wyłączenia i ograniczenia ochrony

Niektóre zakłady ubezpieczeń regulują to postanowieniami zawartymi w o.w.u. Można w nich znaleźć przeróżne konstrukcje zdaniowe, np.:

- ubezpieczenie nie obejmuje odpowiedzialności cywilnej Ubezpieczającego z tytułu szkód powstałych wskutek wszelkich następstw wojny;
- ubezpieczyciel nie odpowiada za szkody powstałe wskutek działań wojennych;
- ubezpieczyciel nie ponosi odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek siły wyższej rozumianej jako działania wojenne.

Przy braku takich postanowień w o.w.u. lub braku o.w.u., niektóre zakłady ubezpieczeń zapisują to bezpośrednio w umowach ubezpieczenia, np.:

- ochrona ubezpieczeniowa nie obejmuje roszczeń kierowanych do Ubezpieczonego z tytułu szkód powstałych wskutek działań wojennych.

Co do zasady, takimi zapisami zakłady ubezpieczeń nie wyłączają z ochrony przewozów do Ukrainy. Z ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są jedynie szkody powstałe wskutek działań wojennych, a te są obecnie prowadzone we wschodniej części Ukrainy. Nie wyłączają również ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe w czasie przewozów do lub przez terytorium Rosji i Białorusi.



Z ochrony ubezpieczeniowej wyłączone są jedynie szkody powstałe wskutek działań wojennych, a te są obecnie prowadzone we wschodniej części Ukrainy. Nie wyłączają również ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe w czasie przewozów do lub przez terytorium Rosji i Białorusi

Fot. Photoxpress

Zakres terytorialny

Zapisy umów ubezpieczenia OCP dotyczące zakresu terytorialnego są zazwyczaj klarowne i jednoznaczne. Na przykład:

- Europa z wyłączeniem Ukrainy oraz krajów Wspólnoty Niepodległych Państw,
- Europa bez WNP,
- Europa z wyłączeniem Rosji, Białorusi i Ukrainy.

Z powyższych przykładów, jedynie w drugim, zakład ubezpieczeń udziela ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe na terytorium Ukrainy. Ukraina od 19 maja 2018 r. nie jest już bowiem członkiem Wspólnoty Niepodległych Państw.

Klauzule sankcji i embarga

Taka klauzula ogranicza ochronę ubezpieczeniową za szkody powstałe w towarach przewożonych z naruszeniem embarga i sankcji ekonomicznych lub handlowych. Dotyczy zatem tylko niektórych krajów, towarów i odbiorców, które są wyraźnie oznaczone w przepisach.



Należy zwracać uwagę na treść klauzul i właściwie je interpretować. Niektóre posiadają bowiem bardzo złożoną konstrukcję, która daje pozór szerokiej ochrony, ale faktycznie ją ogranicza lub całkowicie eliminuje

Fot. Volvo

Klauzule zakresu terytorialnego

Wiele zakładów ubezpieczeń wprowadziło okolicznościowe klauzule dodatkowe, które regulują kwestie ochrony ubezpieczeniowej przewozów do Rosji, Białorusi i Ukrainy.

Należy jednak zwracać uwagę na treść tych klauzul i właściwie je interpretować. Niektóre posiadają bowiem bardzo złożoną konstrukcję, która daje pozór szerokiej ochrony, ale faktycznie ją ogranicza lub całkowicie eliminuje.

PRZYKŁAD 1

- Uzgadnia się, że ochrona ubezpieczeniowa nie będzie świadczona w państwach lub obszarach, w których toczy się konflikt zbrojny.

Użyte w zdaniu magiczne „lub" nie daje jednak dużej swobody interpretacji treści tej klauzuli.

Z zapisu wynika, że ze względu na toczący się konflikt zbrojny ochrona nie jest świadczona w państwie (tutaj cała Ukraina). Z tego powodu, ochrona nie może być również świadczona w tych obszarach Ukrainy, w których toczy się konflikt zbrojny.

W tym przypadku ubezpieczyciel nie świadczy ochrony na terytorium całej Ukrainy.

PRZYKŁAD 2

I Z zachowaniem pozostałych, niezmienionych niniejszą klauzulą postanowień umowy ubezpieczenia uzgadnia się, że ochrona ubezpieczeniowa, niezależnie od wybranego zakresu terytorialnego, nie będzie świadczona w Iranie, obwodach: kijowskim, ługańskim, donieckim, charkowskim oraz Autonomicznej Republice Krymu, Abchazji i Południowej Osetii oraz państwach lub obszarach, objętych sankcjami lub w których aktualnie toczy się konflikt zbrojny (w tym Rosji, Białorusi i Ukrainie).

Można by stwierdzić, że ubezpieczyciel łaskawie wyłączył z ochrony jedynie obwody Ukrainy: kijowski, ługański, doniecki i charkowski. Ale niestety tak nie jest, gdyż w kolejnym zdaniu wyłączył państwa, w których aktualnie toczy się konflikt zbrojny, a żeby nie było wątpliwości, jednoznacznie wskazał, że ochrona nie będzie świadczona w Ukrainie (czytaj: całej Ukrainie).



Przewozy do Ukrainy a polisa OCP

Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza ochronę za szkody powstałe na terytorium Ukrainy. Jeden ze znanych zakładów ubezpieczeń zastosował zasadę nie karania Ukrainy za zbrojną inwazję Rosji i wyłączył z ochrony jedynie regiony Krymu i Zaporoża oraz wschodnie obwody Ukrainy: doniecki, ługański i chersoński. Jak wynika z przykładu opisanego powyżej, innemu ubezpieczycielowi wydaje się, że stosuje podobną zasadę, jednakże stosowana przez niego klauzula zakresu terytorialnego pozbawia jakichkolwiek złudzeń – wyłącza z ochrony całą Ukrainę.

Nie oznacza to, że przewoźnicy nie mogą uzyskać ochrony na przewozy do Ukrainy. Jak wynika bowiem z uzyskanych informacji, „zabetonowane" są jedynie centrale zakładów ubezpieczeń, gdyż to w dużej mierze wynika z zaleceń zagranicznych właścicieli i reasekuratorów. Ich oddziały terenowe potrafią jednak liberalnie podejść do problemu ochrony i rozszerzyć ją do 100 km poza granicę, na obwody: wołyński, lwowski, zakarpacki, równeński, tarnopolski i iwano-frankowski, a niektóre nawet na środkowe obwody Ukrainy – granicą udzielanej ochrony bywa zazwyczaj rzeka Dniepr.

> Zapisy wyłączające ochronę ubezpieczeniową w przypadku przewozów na wschód można znaleźć w wyłączeniach i ograniczeniach, zakresie terytorialnym i klauzulach dodatkowych zawartych w ogólnych warunkach ubezpieczenia i/lub w umowie ubezpieczenia (polisie OCP).

Takie rozszerzenia są jednak uzyskiwane indywidualnie i w dużej mierze wynikają z podejścia pracowników zakładów ubezpieczeń, lokalnych relacji i sprawności pośredników ubezpieczeniowych.

Przewozy do Rosji i Białorusi a polisa OCP

Z uzyskaniem ochrony ubezpieczeniowej przewozów wykonywanych do Rosji i Białorusi jest jednak znacznie trudniej. Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza ochronę, powołując się na sankcje i embarga nałożone przez Unię Europejską na Rosję i Białoruś oraz… wytyczne reasekuratorów i swoich zagranicznych właścicieli.

Jest to o tyle absurdalne, że żadne sankcje i embarga, oprócz tych, które dotyczą dostaw określonych towarów i do określonych odbiorców, nie zabraniają dostaw towarów do Białorusi i Rosji. Wprowadzone ograniczenia ochrony ubezpieczeniowej wynikają więc z błędnej interpretacji obowiązujących przepisów o sankcjach i embargach.

Zagraniczne centrale naszych rodzimych zakładów ubezpieczeń, które wprowadziły do polis OCP ograniczenie ochrony ubezpieczeniowej dla przewozów do Rosji i Białorusi, tłumaczą to brakiem przyzwolenia na dostawy towarów do agresorów (czytaj do Rosji i Białorusi). Nie zauważają przy tym, że to polscy przewoźnicy wykonują takie przewozy i brak ochrony ubezpieczeniowej tak naprawdę nie sankcjonuje agresorów, tylko uczciwych przewoźników, a tym samym ich klientów.

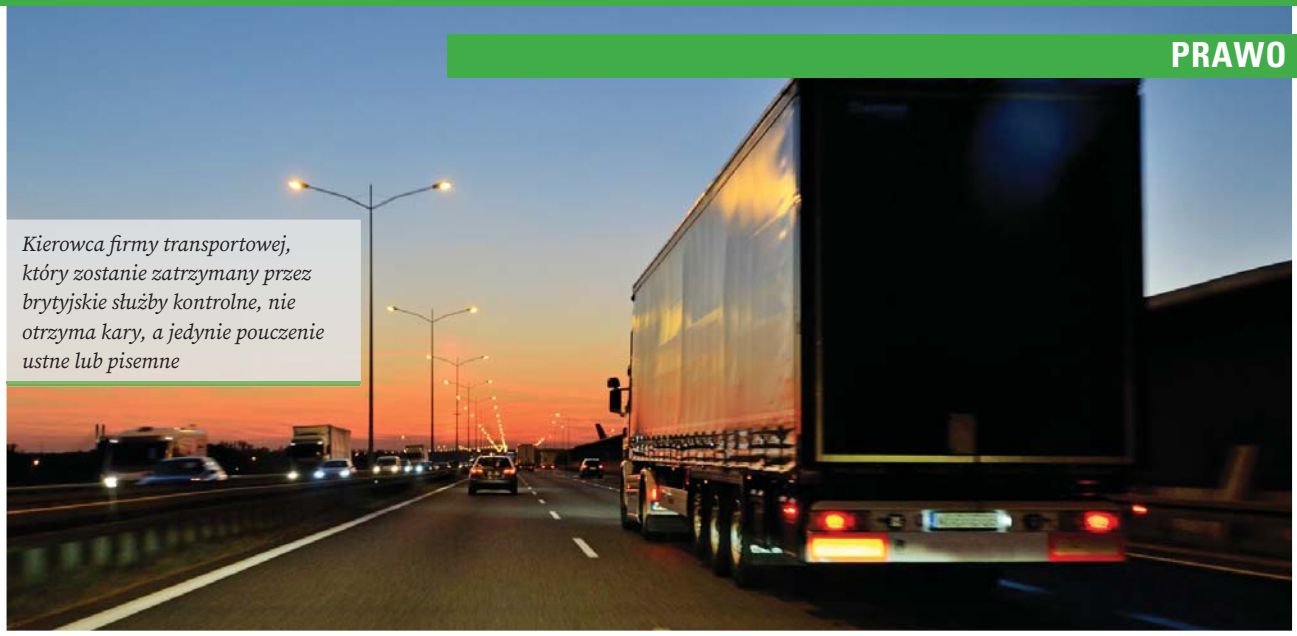
Część ubezpieczycieli zauważyła jednak swoje *faux pas* i powoli zmienia swoje podejście. Dotyczy to jednak wyłącznie Białorusi i dostaw do przygranicznych centrów logistycznych.

Reasumując

Pomimo, że część ubezpieczycieli powoli przywraca ochronę dla przewozów do Rosji i Białorusi, większość jednak uparcie reglamentuje ochronę i wyłącza z niej wszelkie przewozy do tych krajów. Część zakładów ubezpieczeń udziela ochrony ubezpieczeniowej dla przewozów wykonywanych do Ukrainy, choć zazwyczaj ogranicza ją do zachodnich obwodów. Rozszerzenie ochrony na środkowe obwody Ukrainy jest możliwe, ale na indywidualnych warunkach. Część ubezpieczycieli niestety nie daje takiej możliwości.

Przewoźnikom, którzy dokonują lub zamierzają dokonywać przewozów do Białorusi, Rosji i Ukrainy sugeruję sprawdzenie w swoich polisach OCP, czy mają ochronę ubezpieczeniową na takie przewozy. Brak ochrony w polisie OCP spowoduje, że zakład ubezpieczeń nie pokryje szkody, która będzie wynikiem najzwyklejszego wypadku drogowego. W takiej sytuacji, obowiązek zapłacenia odszkodowania będzie spoczywał na przewoźniku. I

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



Kierowca firmy transportowej, który zostanie zatrzymany przez brytyjskie służby kontrolne, nie otrzyma kary, a jedynie pouczenie ustne lub pisemne

WIELKA BRYTANIA ZMIENIA PRZEPISY

W wyniku wdrażania przepisów wynikających z umowy o handlu i współpracy (TCA), unijni przewoźnicy stracili od tego roku część uprawnień, które przysługiwały im dotąd w Wielkiej Brytanii. Ostatnio jednak brytyjski Departament Transportu złagodził swoje stanowisko i poinformował, że do końca marca nie będzie nakładał kar finansowych na przewoźników niezarejestrowanych na terenie UK za nieprzestrzeganie tych przepisów.

Kierowca firmy transportowej, który zostanie zatrzymany przez tamtejsze służby kontrolne, nie otrzyma kary, a jedynie pouczenie ustne lub pisemne.

– *Decyzja Wielkiej Brytanii o nienakładaniu kar finansowych na przewoźników do końca marca jest słuszna, bo wydłuża czas, jaki mają firmy spedycyjno-transportowe, by przystosować się do przepisów, które tak szybko mają zostać wprowadzone w życie. Nasi klienci nie kryli obaw, że wprowadzone przez UK nowe regulacje utrudnią, a nawet uniemożliwią im działanie na tamtejszym rynku. Oznaczałoby to paraliż części przewozów. Teraz jest czas na to, by przygotować się na te zmiany i zniwelować negatywne skutki wdrażanych regulacji* – twierdzi Joanna Porath, właścicielka agencji celnej AC Porath, specjalizującej się m.in. w obsłudze rynku brytyjskiego.

Trzy kluczowe zmiany

Pismo, w którym Brytyjski Departament Transportu przypomina o zmianach, jakie czekają unijnych przewoźników od 01.01.2023 zostało opublikowane w grudniu.

Pierwsza z nich dotyczy ograniczeń w transporcie kabotażowym. To specyficzny rodzaj przewozu krajowego: miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu, jak i miejsce jej dostawy znajdują się na terytorium jednego lub kilku krajów, ale przewóz realizowany jest przez przewoźnika, którego działalność gospodarcza nie jest zarejestrowana w żadnym z nich. Polskie ciężarówki niejednokrotnie na terenie Wielkiej Brytanii realizowały transporty kabotażowe. Obecnie nie będzie to możliwe, jeśli przewoźnik wjeżdża do tego kraju bez towaru, czyli jadąc tzw. „na pusto", np. po rozładunku w Irlandii. Do tego obowiązuje limit, czyli maksymalnie dwie trasy brytyjskie w ciągu 7 dni.

Druga zmiana dotyczy zakazu niektórych operacji multimodalnych, głównie przewozów, gdzie towary są przewożone w tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe z wykorzystaniem kilku rodzajów transportu.

– *Dostajemy sygnały od naszych klientów, że wprowadzone przez Wielką Brytanię prawo utrudni, a nawet uniemożliwi im działanie na tamtejszych rynkach. Utrudnienie dotyczy przede wszystkim tych firm, które zajmują się odbiorem naczep, kontenerów lub innych jednostek przewozowych określanych jako non-accompanied z portów Wielkiej Brytanii ciągnikami zarejestrowanymi poza UK* – mówi Joanna Porath.

Trzecia zmiana odnosi się do tzw. ruchu trójstronnego. Departament Transportu Wielkiej Brytanii zniósł prawo firm posiadających siedzibę w państwach członkowskich Unii Europejskiej do odbioru towarów w Wielkiej Brytanii, a następnie przewóz ich do kraju spoza UE, np. Szwajcarii, Turcji czy Norwegii. Do tej



Polskie ciężarówki niejednokrotnie na terenie Wielkiej Brytanii realizowały transporty kabotażowe. Obecnie nie będzie to możliwe, jeśli przewoźnik wjeżdża do tego kraju bez towaru

pory przewoźnicy mogli realizować takie transporty na podstawie licencji wspólnotowej. Obecnie konieczne będzie posiadanie dodatkowego zezwolenia, wydanego przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (ECMT). Gdy brytyjski Departament Transportu poinformował o zmianie przepisów, zezwolenia EKMT na 2023 r. już były rozdzielone. Według informacji Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego ogólna liczba zezwoleń EKMT/CEMT przekazanych do dyspozycji dla polskich przedsiębiorców w roku 2023 wynosi 3 892 szt. Dlatego Polska złożyła wniosek o zwiększenie puli zezwoleń EKMT dla polskich przewoźników. Ma on zostać rozpatrzony pod koniec marca.

Istotna zmiana zasad współpracy

Wprowadzane ograniczenia wynikają z umowy o handlu i współpracy (TCA) podpisanej między Unią Europejską a Wielką Brytanią.

– Trzy zmiany dotyczące dostępu do wewnętrznego rynku transportowego w Wielkiej Brytanii dla przewoźników z UE w bardzo istotny sposób zmienia zasady współpracy. Większość przewoźników z Polski, którzy pomimo pandemii oraz wojny w Ukrainie miała poukładaną siatkę dostaw, nagle zostanie zmuszona do rewizji tras i opłacalności transportu – komentuje Łukasz Chwalczuk, wspólnik w Kancelarii Prawnej Iuridica, prezes zarządu OSPTN, ESTA Europe Board Member.

Joanna Porath z agencji celnej AC Porath dodaje: *– Wielu polskich przewoźników musi na nowo zrewidować swoje trasy i opłacalność transportu na rynki w Wielkiej Brytanii. Już wkrótce przekonamy się, jak zmiana przepisów realnie wpłynęła i w jakim stopniu utrudniła import i eksport z i do Wielkiej Brytanii.*

Departament Transportu Wielkiej Brytanii zniósł prawo firm posiadających siedzibę w państwach członkowskich Unii Europejskiej do odbioru towarów w Wielkiej Brytanii, a następnie przewozu ich do kraju spoza UE.



Utrata przesyłki polega na tym, że po upływie terminu przewozu przewoźnik nie może wydać przesyłki odbiorcy lub innej osobie uprawnionej, tzn. ani jednego elementu z tego, co przyjął do przewozu

Fot. Fotolia

ODPOWIEDZIALNOŚĆ I OBOWIĄZKI PRZEDSIĘBIORCY SKŁADOWEGO

Pomimo tego, że aktualnie biznes magazynowy rozwija się dość prężnie i wiele firm planuje inwestycje w tym obszarze, to warto pamiętać, że posiadanie magazynu to nie tylko możliwość prowadzenia interesującej działalności gospodarczej, ale również konkretne obowiązki, które są przewidziane przez literę prawa.

Kontrakt magazynowy dotyczący odpłatnego składowania towarów w magazynie ma faktycznie najwięcej cech wspólnych z umową składu uregulowaną przez przepisy Kodeksu cywilnego (artykuły od 853 do 859 (9)). W aktualnych realiach rynkowych wiele kontraktów stanowi jednak raczej pewien rodzaj umowy mieszanej, nosząc cechy także innych umów, na przykład umowy spedycji – jeżeli przedmiotem zobowiązania jest także dostarczenie towaru do wskazanych przez zleceniodawcę odbiorców.

W ramach regulacji kodeksowej przedsiębiorca składowy odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, ubytku lub uszkodzenia rzeczy w czasie od przyjęcia jej na skład do wydania osobie uprawnionej do odbioru. Do wyłączenia jego odpowiedzialności może dojść jeśli dowiedzie, że nie mógł zapobiec szkodzie, mimo dołożenia należytej staranności. Dodatkowo jest on zobowiązany dokonywać w przyjętych do magazynu towarach odpowiednich czynności konserwacyjnych, które mają na celu zachowanie powierzonych mu do przechowania rzeczy w stanie niepogorszonym.

Utrata, ubytek i uszkodzenie

Jeżeli chodzi o definicję zdarzeń będących przedmiotem odpowiedzialności przedsiębiorcy składowego, to utrata przesyłki polega na tym, że po upływie terminu przewozu przewoźnik nie może wydać przesyłki odbiorcy lub innej osobie uprawnionej, tzn. że przewoźnik nie może wydać ani jednego elementu z tego, co przyjął do przewozu (tzw. zaginięcie całkowite). Ubytek w przesyłce polega na brakach ilościowych, gdy w trakcie przewozu nastąpiło zmniejszenie miary, liczby lub wagi przesyłki, które nie wpływają na



Ubytek w przesyłce polega na brakach ilościowych, gdy w trakcie przewozu nastąpiło zmniejszenie miary, liczby lub wagi przesyłki, które nie wpływają na wartość poszczególnych jej części

Przedsiębiorca składowy odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, ubytku lub uszkodzenia rzeczy w czasie od przyjęcia jej na skład do wydania osobie uprawnionej do odbioru. Do wyłączenia jego odpowiedzialności może dojść jeśli dowiedzie, że nie mógł jej zapobiec.

wartość poszczególnych jej części. Potocznie ubytek nazywany jest brakiem części przesyłki. Uszkodzenie jest natomiast zmianą jakościową, która powoduje obniżenie wartości przesyłki, jest zmianą konsystencji, charakteru czy formy przesyłki, prowadzącą do zmniejszenia jej wartości (uchwała Sądu Najwyższego z dnia 17.12.1991 r., sygn. akt III CZP 130/91, OSNCP 1992/7–8, poz. 124).

Należy mieć jednak na uwadze, że w rzeczywistości odpowiedzialność właściciela magazynu jest znacznie ograniczona. Nie ponosi jej on jeśli ubytek w powierzonych mu rzeczach nie przekracza granic określonych właściwymi przepisami, a w razie braku takich przepisów – granic zwyczajowo przyjętych. Jeśli zatem powstanie jakaś szkoda w towarze, to właściciel magazynu nie będzie za nią odpowiadał, o ile tylko jej rozmiar nie przekracza wskazanych przez ustawę lub zwyczajowych norm. Dla przykładu, może chodzić o drobne braki w zakresie towarów sypkich, żywności lub innych, które w łatwy sposób mogą w niewielkich ilościach ulec zagubieniu lub zepsuciu.

Z kolei odszkodowanie należne podmiotowi, który złożył towar w magazynie nie może w takim wypadku przewyższać zwykłej wartości rzeczy, chyba że szkoda wynika z winy umyślnej albo rażącego niedbalstwa udostępniającego magazyn. Przyjmuje się, że przedsiębiorca składowy odpowiada także za utracone korzyści, rozumiane jako zyski, które mógłby osiągnąć kontrahent, gdyby nie doszło do powstania szkody (np. zyski ze sprzedaży danego towaru).

Obowiązki przedsiębiorcy składowego

Należy także mieć na uwadze, że ramach umowy magazynowania na przedsiębiorcę składowego nałożono pewne obowiązki. Jak wskazuje się w doktrynie prawa, *– ustawodawca przyjął, że należy wzmocnić stosunek prawny składu i wyprowadził z obowiązku sprawowania pieczy obowiązek wykonywania czynności składających się na pieczę. Mamy zatem dwie postacie prawne tego samego obowiązku pieczy: obowiązek pieczy sensu stricto oraz obowiązek wykonywania pieczy (dokonywania czynności konserwacyjnych, wykonywania obowiązku konserwacji) (K. Zacharzewski, Obowiązki domu..., s. 42).*

Poza czynnościami konserwacyjnymi do obowiązków właściciela magazynu należy:

- jeżeli stan rzeczy nasuwa podejrzenie, że powstała szkoda, należy dokonać czynności niezbędnych do zabezpieczenia mienia i praw składającego;
- składający powinien być także powiadomiony o zdarzeniach ważnych ze względu na ochronę jego praw (np. o zajęciu komorniczym na złożonym towarze) lub dotyczących stanu rzeczy oddanych na skład;
- jeśli złożona do magazynu rzecz jest narażona na zepsucie, to dbając o interesy składającego należy ją sprzedać.

Ponadto, podmiot składający towar do magazynu powinien mieć zapewniony do niego swobodny dostęp. Powinien mieć także prawo do obejrzenia rzeczy, dzielenia ich, łączenia, pobierania próbek oraz dokonywanie innych czynności związanych z badaniem towaru. Istotnym w praktyce jest to, że przedsiębiorca składowy jest zobowiązany również do ubezpieczenia rzeczy, ale tylko wówczas, gdy otrzyma takie zlecenie od swojego kontrahenta, czyli np. gdy kwestię tę w ten sposób wyraźnie zastrzeżono w umowie. Niemniej warto zadbać o to, by towar, który jest składowany w magazynie był ubezpieczony przez jego właściciela, a równolegle przedsiębiorca składowy powinien posiadać odpowiednią polisę odpowiedzialności cywilnej.

Trudniąc się świadczeniem usług magazynowania należy więc zadbać o to, by kontrakt na którym pracujemy z klientami w jak największym stopniu chronił nasze interesy, tym bardziej, że umowa składu przewiduje kilka możliwości modyfikacji. W tym celu warto skonsultować się z profesjonalistą wyspecjalizowanym w zakresie obsługi branży.

Fot. Flickr



Odszkodowanie należne podmiotowi, który złożył towar w magazynie nie może przewyższać zwykłej wartości rzeczy, chyba że szkoda wynika z winy umyślnej albo rażącego niedbalstwa udostępniającego magazyn

Ewa Sławińska-Ziaja, radca prawny w kancelarii prawnej Trans Lawyers



Fot. TGL

Ze względu na konieczność spełnienia ustawowych przesłanek do prowadzenia kontroli przez pracodawców, kontrola trzeźwości nie będzie mogła obejmować wszystkich pracowników danej branży, a jedynie zajmujących określone stanowiska/ wykonujących określone prace

KONTROLA TRZEŹWOŚCI, PRACA ZDALNA ORAZ BAZA EKSPLOATACYJNA – NOWOŚCI PRAWNE

10 stycznia 2023 r. rząd przyjął projekt ustawy o zmianie m.in. Kodeksu Pracy, który stanowi wdrożenie do polskiego porządku prawnego postanowień dwóch dyrektyw:
1. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1152 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE. L Nr 186, str. 105);
2. dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1158 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie równowagi między życiem zawodowym a prywatnym rodziców i opiekunów oraz uchylającej dyrektywę Rady 2010/18/UE (Dz. Urz. UE. L. Nr 188, str. 79).

Oto najważniejsze zmiany jakich należy się spodziewać w najbliższym czasie.

W ramach tzw. nowelizacji unijnej do polskiego Kodeksu Pracy zostaną dodane zmiany dotyczące:

1. obowiązków informacyjnych po stronie pracodawcy,
2. zawierania umów na okres próbny,
3. obowiązku uzasadnienia wypowiedzenia umów na czas określony,
4. znaczących zmian w uprawnieniach rodzicielskich.

Ponadto procedowane są zmiany dotyczące tzw. pracy zdalnej oraz, co bardzo istotne w branży transportowej, wprowadzenia możliwości kontroli pracownika na obecność alkoholu albo środka działającego podobnie jak alkohol.

Weryfikacja trzeźwości pracowników

Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia, pracodawca może wprowadzić kontrolę trzeźwości pracowników. Mając na uwadze mienie powierzane kierowcom (pojazdy ciężarowe), oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym możliwość przeprowadzania kontroli trzeźwości kierowców staje się wręcz oczywista.

Oznacza to, że ze względu na konieczność spełnienia ustawowych przesłanek do prowadzenia kontroli przez pracodawców kontrola trzeźwości nie będzie mogła w praktyce obejmować wszystkich pracowników danej branży, a jedynie zajmujących określone stanowiska/wykonujących określone prace. Ponadto kontrola trzeźwości nie może naruszać godności oraz innych dóbr osobistych pracownika.

Możliwość przeprowadzenia kontroli trzeźwości powinna być określona w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w obwieszczeniu, jeśli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy. Taki pracodawca ma ustalić:

- wprowadzenie kontroli trzeźwości;
- grupę lub grupy pracowników objętych kontrolą trzeźwości;
- sposób przeprowadzania kontroli trzeźwości, w tym rodzaj urządzenia

wykorzystywanego do kontroli, czas i częstotliwość jej przeprowadzania;
- czy będzie jej dokonywał jedynie przed rozpoczęciem przez pracowników wykonywania pracy w danym dniu, czy również w czasie pracy.

NIEDOPUSZCZENIE DO PRACY/ KONTROLA ORGANU

W konsekwencji wdrożenia i kontroli trzeźwości pracowników, pracodawca nie dopuszcza pracownika do pracy:
- jeżeli kontrola trzeźwości wykaże obecność alkoholu w organizmie pracownika wskazującą na stan po użyciu alkoholu albo stan nietrzeźwości, albo
- zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pracownik stawił się do pracy w stanie po użyciu alkoholu albo w stanie nietrzeźwości lub spożywał alkohol w czasie pracy.

Jeżeli badanie trzeźwości wykonane przez pracodawcę będzie podważane przez pracownika, istnieje możliwość, aby na żądanie pracodawcy lub pracownika niedopuszczonego do pracy badanie stanu trzeźwości pracownika przeprowadził uprawniony organ powołany do ochrony porządku publicznego.

ZASADY PRZEPROWADZANIA KONTROLI

Niezwykle istotne jest, aby dopełnić następujących obowiązków w zakresie kontroli trzeźwości. Należy pamiętać o tym, iż:
- o wprowadzeniu kontroli trzeźwości pracodawca informuje pracowników w sposób przyjęty u danego pracodawcy nie później niż 2 tygodnie przed rozpoczęciem jej przeprowadzania;
- w związku z zatrudnieniem pracownika objętego kontrolą trzeźwości, pracodawca przekazuje temu pracownikowi przed dopuszczeniem go do pracy informacje w postaci papierowej lub elektronicznej.

WERYFIKACJA TRZEŹWOŚCI

Kontrola trzeźwości obejmuje badanie przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego za pomocą urządzenia posiadającego ważny dokument potwierdzający jego kalibrację lub wzorcowanie (np. alkomat). Badanie polega na stwierdzeniu braku obecności alkoholu w organizmie pracownika albo obecności alkoholu wskazującej na stan po użyciu alkoholu albo stan nietrzeźwości.

W celu rozwiania wątpliwości za równoznaczne ze stwierdzeniem braku obecności alkoholu w organizmie pracownika uznaje się przypadki, w których zawartość alkoholu nie osiąga lub nie prowadzi do osiągnięcia wartości właściwych dla stanu po użyciu alkoholu.



Łukasz Chwalczuk

> Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ochrony życia i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia, pracodawca może wprowadzić kontrolę trzeźwości pracowników.

Żaden obecnie obowiązujący przepis nie przewiduje kary za podejmowanie jakichkolwiek czynności przy stężeniu alkoholu w organizmie poniżej 0,2‰ we krwi lub poniżej 0,1 mg w 1 dm^3 wydychanego powietrza (stanowisko MriPS).

Fot. Pixabay



Nowym obowiązkiem pracodawcy będzie obowiązek odpowiedniego przetwarzania informacji o dacie, godzinie i minucie badania oraz jego wyniku wskazującym na stan po użyciu alkoholu albo stan nietrzeźwości

DANE Z BADANIA

Nowym obowiązkiem pracodawca będzie obowiązek odpowiedniego przetwarzania informacji o dacie, godzinie i minucie badania oraz jego wyniku wskazującym na stan po użyciu alkoholu albo stan nietrzeźwości. Gdy jest to niezbędne do zapewnienia ochrony dóbr określonych w Kodeksie Pracy, pracodawca przechowuje te informacje w aktach osobowych pracownika przez okres nieprzekraczający roku od dnia ich zebrania. Wyjątkiem od tej zasady jest potrzeba zachowania wyniku badania jako dowodu na potrzeby np. postępowania sądowego.

W przypadku zastosowania kary upomnienia, kary nagany lub kary pieniężnej pracodawca przechowuje informacje w aktach osobowych pracownika do czasu uznania kary za niebyłą.

BADANIE TRZEŹWOŚCI

Zgodnie z art. 100 § 3 K.p. pracownik jest obowiązany stosować się do poleceń przełożonych, jeżeli nie są one sprzeczne z przepisami prawa lub umową o pracę. W związku z tym, jeśli pracodawca zgodnie z prawem wprowadzi kontrolę trzeźwości/na obecność środka działającego podobnie do alkoholu, to pracownik będzie musiał się jej poddać. Konsekwencje niewykonania tego polecenia mogą być takie, jak w przypadku niewykonania każdego innego polecenia pracodawcy (z uzasadnienia MriPS).

ŚRODKI DZIAŁAJĄCE PODOBNIE JAK ALKOHOL

Ustawodawca uregulował także kwestie występowania środków działających podobnie jak alkohol. Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia ochrony życia

i zdrowia pracowników lub innych osób lub ochrony mienia, pracodawca może wprowadzić kontrolę pracowników na obecność w ich organizmach środków działających podobnie jak alkohol, a praktyce stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące kontroli spożycia alkoholu.



Fot. Volvo

Jeśli pracodawca zgodnie z prawem wprowadzi kontrolę trzeźwości/ na obecność środka działającego podobnie do alkoholu, to pracownik będzie musiał się jej poddać

Umowa na okres próbny – zmiany

Umowę o pracę na okres próbny zawiera się na czas, który nie przekracza 3 miesięcy. Okres ten może być nieco krótszy i wynosi:

1 miesiąc – w przypadku zamiaru zawarcia umowy o pracę na czas określony, krótszy niż 6 miesięcy;

2 miesiące – w przypadku zamiaru zawarcia umowy o pracę na czas określony wynoszący co najmniej 6 miesięcy i krótszy niż 12 miesięcy.

W takich przypadkach strony będą mogły jednokrotnie wydłużyć w umowie o pracę na okres próbny te okresy, nie więcej jednak niż o 1 miesiąc, jeżeli jest to uzasadnione rodzajem pracy.

INFORMACJA O WARUNKACH ZATRUDNIENIA

Poszerzony zostanie katalog informacji jakie należy przekazać pracownikowi, a wśród długiej listy występują m.in.:

- obowiązująca pracownika dobowa i tygodniowa norma czasu pracy;
- zasady dotyczące pracy w godzinach nadliczbowych i rekompensaty za nią;
- w przypadku kilku miejsc wykonywania pracy – zasady przemieszczania się między miejscami wykonywania pracy;
- informacje o innych niż określonych w umowie o pracę przysługujących pracownikowi składnikach wynagrodzenia oraz o świadczeniach pieniężnych lub rzeczowych;
- informacje o wymiarze przysługującego pracownikowi płatnego urlopu, w szczególności urlopu wypoczynkowego lub, jeżeli nie jest możliwe jego określenie w dacie przekazywania pracownikowi tej informacji, o zasadach jego ustalania i przyznawania;
- o prawie pracownika do szkoleń, jeżeli pracodawca je zapewnia, w szczególności o ogólnych zasadach polityki szkoleniowej pracodawcy.

Praca zdalna

Pandemia Covid-19 spowodowała zmianę w postrzeganiu miejsca wykonywania pracy. Okazało się bowiem, że pracownicy są w stanie pracować z porównywalną efektywnością poza siedzibą pracodawcy. Z tego powodu proponowane są następujące regulacje prawne mające na celu określenie tzw. pracy zdalnej, która może być wykonywana:

- całkowicie lub częściowo;
- w miejscu wskazanym przez pracownika i każdorazowo uzgodnionym z pracodawcą, w tym pod adresem zamieszkania pracownika, przy czym projektowane przepisy nie wykluczają sytuacji, w której strony uzgodnią, iż praca zdalna będzie wykonywana w różnych miejscach, które każdorazowo pracownik będzie uzgadniał z pracodawcą;
- w szczególności z wykorzystaniem środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość.

Pamiętać należy, iż nadal miejsce wykonywania pracy stanowi istotny element umowy o pracę, a uzgodnienie może być dokonane z inicjatywy pracodawcy albo na wniosek pracownika, złożony w postaci papierowej lub elektronicznej.

W konsekwencji oddelegowania pracownika do pracy zdalnej, dokumentacja pracownicza, np. wnioski pracownika, dla których przepisy kodeksu lub innych ustaw lub aktów wykonawczych określających prawa i obowiązki z zakresu prawa pracy wymagają formy pisemnej, mogą być złożone w postaci papierowej lub elektronicznej.

Praca zdalna jako porozumienie między stronami umowy o prace dotyczące wykonywania pracy zdalnej przez pracownika może nastąpić przy zawieraniu umowy o pracę albo w trakcie zatrudnienia.

Wprowadzenie pracy zdalnej wymaga w praktyce doprecyzowania warunków zakładowych poprzez wskazanie:

1. grupy pracowników, którzy mogą być objęci pracą zdalną;
2. zasady pokrywania przez pracodawcę kosztów;
3. zasady ustalania ekwiwalentu pieniężnego lub ryczałtu,
4. zasady porozumiewania się pracodawcy i pracownika wykonującego pracę zdalną, w tym sposobu potwierdzania obecności na stanowisku pracy przez pracownika wykonującego pracę zdalną;
5. zasady kontroli wykonywania pracy przez pracownika wykonującego pracę zdalną;
6. zasady kontroli w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy;
7. zasady kontroli przestrzegania wymogów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony informacji, w tym procedur ochrony danych osobowych;
8. zasady instalacji, inwentaryzacji, konserwacji, aktualizacji oprogramowa-

> Praca zdalna jako porozumienie między stronami umowy o pracę dotyczące wykonywania pracy zdalnej przez pracownika, może nastąpić przy zawieraniu umowy o pracę albo w trakcie zatrudnienia.

nia i serwisu powierzonych pracownikowi narzędzi pracy, w tym urządzeń technicznych.

REZYGNACJA Z PRACY ZDALNEJ

Każda ze stron umowy o pracę może wystąpić z wiążącym wnioskiem, złożonym w postaci papierowej lub elektronicznej, o zaprzestanie wykonywania pracy zdalnej i przywrócenie poprzednich warunków wykonywania pracy. W takim przypadku strony ustalają termin, od którego nastąpi przywrócenie poprzednich warunków wykonywania pracy, nie dłuższy niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku.

KOSZTY – OBOWIĄZKI PRACODAWCY

Pracownik wykonujący pracę zdalną ma prawo oczekiwać od pracodawcy:

- zapewnienia materiałów i narzędzi pracy, w tym urządzeń technicznych niezbędnych do wykonywania pracy zdalnej;
- pokrycia kosztów związanych z instalacją, serwisem, eksploatacją i konserwacją narzędzi pracy, w tym urządzeń technicznych, niezbędnych do wykonywania pracy zdalnej, kosztów energii elektrycznej oraz niezbędnego dostępu do łączy telekomunikacyjnych;
- pokrycia innych kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem pracy zdalnej, jeżeli zwrot takich kosztów został określony w porozumieniu lub regulaminie zawartym z pracownikiem.

BHP A PRACA ZDALNA

Praca zdalna, wykonywana często z miejsca zamieszkania pracownika, nie powoduje braku kontroli pracodawcy nad pracownikiem. Pracodawca ma prawo, w miejscu wykonywania pracy zdalnej i w godzinach pracy pracownika, przeprowadzać kontrolę wykonywania tej pracy przez pracownika, w tym w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przestrzegania procedur ochrony danych osobowych, na zasadach określonych wewnętrznie. Podjęcie takich czynności musi być dostosowane do miejsca wykonywania i charakteru pracy zdalnej, aby nie naruszać godności ani prywatności pracownika.



Fot. Volvo

Wprowadzono obowiązek posiadania bazy transportowej wyposażonej m.in. w miejsca postojowe w ilości nie mniejszej niż 1/3 liczby eksploatowanych pojazdów. W przypadku posiadania kliku baz, znajdujące się na ich terenie miejsca podlegają sumowaniu



Fot. Fotolia

Umowę o pracę na okres próbny zawiera się na czas, który nie przekracza 3 miesięcy. Okres ten może być nieco krótszy

Nie zgłosiłeś bazy eksploatacyjnej do 15 stycznia 2023?

Należy pamiętać, iż zgodnie z art. 5 ust. 6 ustawy z dnia 28 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw, wszyscy przedsiębiorcy transportowi, którzy uzyskali zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego przed dniem 1 marca 2022 r. mają obowiązek powiadomienia organu, który je wydał (Starosta lub GITD) o realizacji obowiązku dostosowania bazy transportowej do wymagań określonych w przepisach tej ustawy. Obowiązek ten dotyczy także przewoźników, którzy wnioskowali o wydanie zezwolenia przed tą datą, jednak w dniu 1 marca 2022 r. dokument ten nie został im jeszcze wydany.

Przywołany tu akt prawny wprowadził obowiązek posiadania bazy transportowej wyposażonej m.in. w miejsca postojowe w ilości nie mniejszej niż 1/3 liczby eksploatowanych pojazdów. W przypadku posiadania kliku baz, znajdujące się na ich terenie miejsca podlegają sumowaniu.

Na wszystkich przewoźników nałożono obowiązek powiadomienia organu, który wydał danej firmie zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego o dostosowaniu do niniejszego wymogu. W praktyce więc taką informację muszą do właściwego organu przesłać te firmy, które uzyskały zezwolenie przed 1 marca 2022 r. oraz takie, wobec których procedura jego uzyskania w tym dniu jeszcze trwała i nie była zakończona. Podmioty, które wnioskowały o wydanie zezwolenia po tej dacie – nie muszą, bo już składały stosowne oświadczenie w zakresie bazy eksploatacyjnej.

Zatem w nieprzekraczalnym terminie 15 stycznia 2023 r. należało powiadomić organ wydający zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego o dostosowaniu się do opisanych tu wymogów. Kara za brak zgłoszenia wynosi kilkaset złotych, warto więc uzupełnić ten brak, jeśli obowiązek nadal nie został wykonany.

Łukasz Chwalczuk
Wspólnik w Kancelarii Prawnej iuridica,
prezes zarządu OSPTN,
ESTA Europe Board Member



Fot. Panattoni

Sytuacja ekonomiczna sprawiła, że w 2022 r. było mniej budów, wzrosły ich koszty, a czynsze podskoczyły w górę

CORAZ TRUDNIEJSZE WARUNKI RYNKOWE

Recesja i wojna w Ukrainie zachwiały sektorem nieruchomości komercyjnych w 2022 r. Z analiz ekspertów firmy doradczej Savills wyłania się obraz rynku, który zmaga się z niepewnością i rosnącymi cenami, ale w dalszym ciągu oparty jest na silnych fundamentach, które pozwalają z optymizmem patrzeć w przyszłość.

Wojna w Ukrainie wpłynęła na ograniczenia w dostawach materiałów i zmniejszoną dostępnością pracowników na budowach, co pogłębiło wyzwania związane z postępującą inflacją, wzrostem cen energii i kredytów. To kolejne zawirowania na tym rynku po fali spowolnienia – bądź przyspieszenia, jak to miało miejsce w wypadku rynku magazynowego – wywołanego pandemią COVID-19. Jednak, mimo traumatycznych wydarzeń, liczby pokazują, że był to dobry rok i jest szansa na powtórzenie na rynku nieruchomości sumarycznego wyniku z zeszłego roku. Już wiadomo, że magazyny będą w nim miały mniejszy udział z powodu mniejszej liczby transakcji i wstrzymania po wybuchu wojny dużej liczby umów zawartych na zasadach *forward fundingu* (gdy przed ukończeniem prac budowlanych sprzedający i kupujący zobowiązują się do podpisania umowy kupna-sprzedaży nieruchomości).

– *W konsekwencji wojny w Ukrainie inwestorzy spoza naszego regionu oraz ci, którzy charakteryzują się awersją do ryzyka znów przybrali postawę wyczekującą, co przełożyło się na mniejszą liczbę transakcji i wolumen inwestycyjny na poziomie zbliżonym do zeszłorocznego, ale niższym niż prognozowano na początku roku* – komentuje Tomasz Buras, CEO Savills w Polsce.

W konsekwencji wojny w Ukrainie inwestorzy spoza naszego regionu oraz ci, którzy charakteryzują się awersją do ryzyka znów przybrali postawę wyczekującą, co przełożyło się na mniejszą liczbę transakcji i wolumen inwestycyjny na poziomie zbliżonym do zeszłorocznego.

Ewolucja potrzeb użytkowników

Według Savills, przed inwestorami oportunistycznymi oraz deweloperami posiadającymi własne finansowanie otwiera się perspektywa okazyjnych zakupów i możliwość zabezpieczenia atrakcyjnych gruntów bądź przebudowy istniejących obiektów z możliwą zmiany ich funkcji. Wobec starzejących się zasobów powierzchni komercyjnej w najlepszych lokalizacjach oraz postępującej ewolucji potrzeb użytkowników budynków, właściciele nieruchomości coraz częściej będą stali przed dylematem dostosowania swoich aktywów do nowej rzeczywistości lub zmiany ich funkcji, by móc optymalnie wykorzystać grunt i zapewnić najkorzystniejszy zwrot z inwestycji. W efekcie przeprowadzanych analiz optymalnego wykorzystania nieruchomości może wzrosnąć liczba planowanych projektów o funkcjach mieszanych *(mixed-use)*, przystosowanych do logistyki ostatniej mili, zwłaszcza że jest bardzo duże zapotrzebowanie na magazyny miejskie.

Nadal rekordy mimo trudnej sytuacji

Na całym rynku magazynowym, po rekordach bitych rok wcześniej, zwłaszcza pod względem najmu, i w tym roku, w III kwartale popyt w Polsce był wyższy niż w Niemczech, a jest to pod względem rozmiaru największy rynek w Europie. Sytuacja ekonomiczna sprawiła jednak, że było mniej budów, wzrosły ich koszty, a czynsze podskoczyły w górę.

– *Rynek najmu powierzchni magazynowych i przemysłowych nabrał rozpędu na fali ostatnich lat i cały czas ma się bardzo dobrze. W tym roku pobiliśmy kilka kolejnych rekordów, na koniec III kwartału dysponowaliśmy 29,4 mln m² powierzchni magazynowych, a na koniec roku wynik ten powinien być w okolicy prawie 29 mln m². Z tego 1/5 znajduje się w Warszawie i okolicach, a 54% na pozostałych głównych rynkach (w Polsce Centralnej, na Górnym Śląsku, w okolicach Poznania i Wrocławia). Natomiast luty 2022 r. przyniósł wstrzymanie wielu projektów budowlanych. Mimo to, nowa podaż wynosi 3,6 mln m², a jest to wzrost w porównaniu do III kwartału roku poprzedniego, o 40%. W budowie mamy 4 mln m² to wzrost o 7%* – komentuje Katarzyna Pyś-Fabiańczyk, Head of Industrial Services Hub, Savills.

Na 138 projektów będących w trakcie budowy, 48 jest wynajętych w 100%, a pozostałych 90 – w 30%. Popyt nadal jest bardzo duży, w III kwartale wyniósł 1,5 mln m² netto i 5,33 mln m² brutto. Do rekordu na

koniec roku brakuje zaledwie 2 mln m². 84% podpisanych umów najmu stanowią umowy związane z głównymi rynkami logistycznymi, chociaż w II kwartale do grona największych lokalizacji logistycznych dołączyły: Trójmiasto, Szczecin i Polska Zachodnia – przekroczyły 1 mln m² nowo dostarczonej powierzchni.

Tak dobre wyniki osiągnięto, gdyż sytuacja związana z zaburzonym łańcuchem dostaw jest korzystna dla Polski, a nasz kraj jest bardzo atrakcyjny, jeśli chodzi o czynsze, nawet mimo wzrostu tych bazowych do 3,5-5 euro za 1 m² w ostatnich miesiącach. Do tego dochodzi lokalizacja w centrum Europy i rozwinięta infrastruktura. Niepewność rynku przekłada się z kolei na bardzo duży rozwój firm logistycznych, bo łatwiej wtedy zawrzeć krótsze kontrakty, a nadwyżki sezonowe ulokować w magazynach logistyków. W związku z tym mogą oni liczyć na zwiększenie zapotrzebowania na ich usługi. Popyt spowodował, że coraz więcej dużych firm logistycznych rozważa zakup gruntów i budowę własnych obiektów, obok tych znajdujących się w dużych parkach deweloperskich.

Co więcej, najemcy coraz częściej mówią o rozwiązaniach przyjaznych środowisku i wymagają konkretnych efektów.

Niepewna przyszłość

2022 rok, według wstępnych szacunków Savills, przyniesie rekordową podaż na rynku powierzchni magazynowych, na poziomie 5 mln m² nowej powierzchni. Niepewność związana z przyszłością gospodarki nie spowodowała spadku zainteresowania najemców powierzchniami logistycznymi. Czynniki te przełożyły się za to na wzrost stóp kapitalizacji oraz trudności w obszarze finansowania nowych inwestycji. To nie odstrasza jednak inwestorów z Chin, zwłaszcza że podwyżka czynszów, po kilku latach stabilizacji, nie jest zbyt duża, a nawet perspektywa ich dalszego wzrostu, w ocenie Savills, powinna przyczynić się do podtrzymania atrakcyjności sektora w oczach inwestorów w dłuższej perspektywie.



Fot. Prologis

Właściciele nieruchomości będą skłonni do inwestowania w efektywność energetyczną budynków, m.in. poprzez instalację nowocześniejszych i wydajniejszych urządzeń oraz wdrażanie polityk związanych z ESG, czego przykładem są wiaty solarne

Rosnące koszty eksploatacyjne, mające coraz większy udział w całkowitych kosztach, i denominacja umów najmu w walucie euro sprawiają, że w wyniku corocznej indeksacji, nawet firmy, które nie muszą jeszcze podpisywać nowych umów po wyższych stawkach czynszu, odczują wpływ inflacji. Wobec widma rosnących kosztów i kryzysu energetycznego, w 2023 r. najemcy będą poszukiwali sposobów na oszczędności.

Właściciele nieruchomości będą natomiast bardziej skłonni do inwestowania w efektywność energetyczną budynków, m.in. poprzez instalację nowocześniejszych i wydajniejszych urządzeń oraz wdrażanie polityk związanych z ESG. Działania te przyczynią się do znacznego ograniczenia zużycia energii. Dla firm produkcyjnych, charakteryzujących się największym zapotrzebowaniem energetycznym, niezależność energetyczna budynku i własne odnawialne źródła energii stanowić będą jeden z kluczowych kryteriów doboru nieruchomości.

Coraz więcej ESG

W 2023 r. rozpoczną się przygotowania do raportowania zgodnie z Dyrektywą CSRD, która nałoży na firmy nowe obowiązki związane z raportowaniem danych niefinansowych. Oprócz raportowania danych związanych z ochroną środowiska nałoży ona obowiązek przekazywania danych związanych z aspektem społecznym. Oznacza to, że aspekt ten nie będzie już mógł zostać pomięty przez przedsiębiorstwa planujące swoje długoterminowe strategie dotyczące nieruchomości. W ocenie Savills, obserwować będziemy również coraz ściślejszą współpracę między właścicielami i najemcami, w ramach tzw. zielonych umów najmu. Ich celem będzie wypracowanie rozwiązań pozwalających osiągnąć założenia strategii ESG poprzez poprawę zarządzania środowiskowego, obniżenie kosztów użytkowania oraz wsparcie w efektywnym zbieraniu danych niezbędnych do raportowania niefinansowego.

> W 2023 r. rozpoczną się przygotowania do raportowania zgodnie z Dyrektywą CSRD, która nałoży na firmy nowe obowiązki związane z raportowaniem danych niefinansowych, jak dane związane z ochroną środowiska i z aspektem społecznym.

– W oczekiwaniu na odwrócenie koniunktury, optymizmem nastraja fakt, że trudniejsze warunki rynkowe nie spowodowały odwrotu od polityki ESG, która nadal pozostaje jednym z priorytetów dla liderów rynku nieruchomości komercyjnych – podsumowuje Tomasz Buras, CEO Savills w Polsce.

Opr. EH



Fot. MLP Group S.A.

Luty 2022 r. przyniósł wstrzymanie wielu projektów budowlanych. Mimo to nowa podaż wynosi 3,6 mln m², a jest to wzrost w porównaniu do III kwartału roku poprzedniego o 40%. W budowie mamy 4 mln m² – to wzrost o 7%



Fot. Prologis

Polska to obecnie najbardziej aktywny rynek deweloperski w Europie, odpowiada za 25% nowych zasobów w okresie I-III kwartał 2022

POD NACISKIEM ZEWNĘTRZNYCH CZYNNIKÓW GOSPODARCZYCH

W ciągu I-III kwartału 2022 r. popyt na powierzchnie magazynowe w Polsce odnotował spadek wynoszący 9% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Dane te, po przeanalizowaniu rynku, podała firma doradcza JLL. Opracowanie ich pozwoliło wyróżnić kilka trendów.

Łączny popyt obserwowany w pierwszych trzech kwartałach roku osiągnął 4,3 mln. m^2, z czego za 75% odpowiadały nowe umowy i ekspansje. Największa popularność, jak zwykle, towarzyszyła rynkom Wielkiej Piątki. W dalszej kolejności ponownie uplasowały się rynki trójmiejski i lubuski, przekraczając 240 tys. m^2.

Kolejne powierzchnie w rękach logistyków

Wiodąca rola w kształtowaniu popytu kolejny raz przypadła operatorom logistycznym. Na koniec września suma zakontraktowanej przez nich powierzchni przekraczała 1,3 mln m^2 netto, co stanowi 45% całkowitego nowego popytu. Warto zwrócić uwagę również na silnie rozwijający się sektor produkcyjny, napędzany przez automotive i e-automotive, który odpowiadał za aż 23% popytu we wspomnianym okresie.

– *Monitorowanie globalnej gospodarki oraz związane z nią prognozy utwierdzają uczestników rynku we wcześniejszych decyzjach o potrzebie zwiększenia zapasów w Europie. Na rynku widzimy wyższą aktywność operatorów logistycznych oraz sektora produkcyjnego, które intensywnie poszukują nowych powierzchni będących zabezpieczeniem dla napiętych łańcuchów dostaw* – mówi Ludwika Korzeniowska, starszy dyrektor w Dziale Wynajmu Powierzchni Magazynowych, JLL.

Deweloperzy bardziej zachowawczy

W III kwartale 2022 wskaźnik pustostanów powrócił do poziomu powyżej 5%. Około 1,4 mln m^2 dostępnej powierzchni to wynik m.in. obserwowanej w ostatnich kwartałach rekordowej aktywności deweloperskiej (w tym spekulacyjnej). Powierzchnia ta jest jednak rozproszona w wielu parkach w całej Polsce, co nie pomaga w złagodzeniu nierównowagi podaży i popytu na najbardziej popularnych rynkach.

W minionym kwartale w przygotowaniu było 3 990 tys. m^2 powierzchni magazynowej, w tym nowe realizacje to 1 mln m^2. Aż 46% budowanej powierzchni powstało na zasadach spekulacyjnych, a większość projektów realizowano na rynkach Wielkiej Piątki i w województwie lubuskim.

Wielkość powierzchni w budowie spadła poniżej 4 mln m^2, nadal utrzymując bardzo wysoki wynik. Co więcej, deweloperzy rozpoczęli nowe realizacje o łącznej powierzchni 1 mln m^2.

– *Naturalną reakcją na zapowiadane spowolnienie gospodarcze jest zwiększenie ostrożności wśród deweloperów. Z tego powodu nowe projekty chętniej podejmowane są w lokalizacjach, które gwarantują stale wysokie zainteresowanie. Inne, mniej bezpieczne realizacje są obecnie często odkładane w czasie* – wyjaśnia Tomasz Mika, dyrektor Działu Wynajmu Powierzchni Magazynowych, JLL.

> Największy udział w popycie na rynkach Europy i Polski wciąż przypada operatorom logistycznym. Działania zmierzające do zwiększania stabilności łańcuchów dostaw generują dodatkowe zapotrzebowanie ze strony tego sektora.

Czynsze wciąż idą w górę

W III kwartale 2022 r. odnotowano kolejne wzrosty stawek czynszów, jednak

tempo zmian nie było tak dynamiczne, jak wcześniej. W porównaniu z zeszłym rokiem, wartości czynszów podskoczyły nawet o 30% w zależności od lokalizacji.

Na koniec analizowanego okresu najwyższy czynsz bazowy, przekraczający 7 euro/m²/miesiąc zarejestrowano w stolicy, z kolei najkorzystniejsze warunki najmu, oscylujące wokół stawki 3 euro/m²/miesiąc, oferowano w lokalizacjach podwarszawskich.



Ponowny wzrost wskaźnika pustostanów do poziomu powyżej 5%, jest efektem wyjątkowej aktywności budowlanej

Fot. JLL

Wolumen transakcji utrzymuje rekord

Wartość inwestycji w sektorze magazynowym po III kwartale utrzymuje trzeci najlepszy wynik dla tego okresu w historii. Na tak wysoki wolumen wpływ miała m.in. kupno portfela Danica przez CBRE IM od Hillwood. Wśród innych kluczowych transakcji znalazły się również sprzedaż parków Panattoni w Gdańsku przez Invesco do EQT Exeter, Lublinie i Zabrzu przez Brookfield Asset Management od Panattoni oraz polskiego portfela projektów 7R do grupy CTP.

Stawki czynszów w Polsce notują kolejne wzrosty, jednak w znacznie wolniejszym tempie. Największe zmiany widać w dużych miastach, np. w Warszawie czynsz bazowy sięga 7,2 euro/m²/miesiąc.

– *Liczba trwających obecnie transakcji pozwala zakładać, że łączny wolumen inwestycyjny powinien przekroczyć w tym roku 2 mld euro. Z drugiej strony, obserwujemy rosnące koszty finansowania oraz potencjalne ryzyko recesji, które mogą wpłynąć zarówno na nastroje, jak i ceny* – tłumaczy Sławomir Jędrzejewski, dyrektor Działu Rynków Kapitałowych Nieruchomości Magazynowych w Polsce, JLL.

Na koniec III kwartału 2022 r. stopy kapitalizacji wyniosły 5,5% dla typowych magazynów *multi-let*, 4,75% dla projektów warszawskich oraz 4,5% dla magazynów z umowami najmu na 10 lat i więcej. I

MNIEJ OPTYMIZMU W 2023 ROKU

Na rynku magazynowym, który w ostatnich latach bił kolejne rekordy, w minionym roku wiele „namieszała" wojna w Ukrainie, przyhamowując jego rozwój. Czy w tej sytuacji nadal będzie on najszybciej rozwijającym sektorem nieruchomości, na którym tylko w ciągu minionego roku zasoby wzrosły o ponad 20%? Na ten temat wypowiada się Michał Kozdrój, Head of Industrial Agency, Knight Frank.



Rosnące koszty eksploatacyjne obiektów magazynowych będą skłaniały deweloperów i najemców do poszukiwania ekologicznych rozwiązań, m.in. paneli fotowoltaicznych, odzysku wody szarej (na zdjęciu), oświetlenia LED, które przełożą się na realne oszczędności

Fot. Panattoni

Konsekwencje wojny w Ukrainie na światową gospodarkę, która opiera się na globalnych łańcuchach dostaw, nie ominęły sektora nieruchomości, a szczególnie rynku magazynowego i będziemy je odczuwać mocniej w 2023 r. Najemcy będą odkładać decyzje o ekspansji lub przenoszeniu do innych lokalizacji, a ci którzy się na to zdecydują będą prawdopodobnie musieli liczyć się z wyższymi czynszami. Przyczyni się do tego ograniczona aktywność deweloperów skutkująca niższą podażą. Ale to niejedyne skutki jakie odczują najemcy, deweloperzy i właściciele nieruchomości.

Niższy popyt

Ze względu na prognozowane spowolnienie w globalnej gospodarce i słabszą koniunkturę w przemyśle, popyt w sektorze magazynowym w Polsce, który do I poł. 2022 r. utrzymywał się na wysokim pozio-



Michał Kozdrój

mie, w kolejnych kwartałach prawdopodobnie będzie niższy, co zapowiadają już wyniki po III kw. 2022 r. Spadek produkcji przemysłowej i niski odczyt wskaźnika PMI odzwierciedlający nastroje w sektorze przemysłowym mogą wskazywać, że zapotrzebowanie na nową powierzchnię w najbliższych kwartałach będzie mniejsze niż w minionych.

Wyższe czynsze

Prognozowany jest dalszy wzrost czynszów wywoławczych w kolejnych kwartałach ze względu na rosnące koszty finansowania nowych inwestycji oraz niższą niż dotychczas podaż nowej powierzchni magazynowej. Jednocześnie, rosnące koszty eksploatacyjne obiektów magazynowych będą skłaniały zarówno deweloperów jak i najemców do poszukiwania bardziej ekologicznych rozwiązań, m.in. paneli fotowoltaicznych, odzysku wody szarej, oświetlenia LED, które przełożą się na realne oszczędności w dłuższej perspektywie. Proekologiczne rozwiązania wpisujące się w strategię ESG będą wciąż zyskiwać na popularności, a najemcy pomimo wyższego kosztu budowy zaczną realnie odczuwać korzyści płynące z ich zastosowania na swoich powierzchniach.

Niski poziom pustostanów

Magazyny budowane na potrzeby konkretnego najemcy, zabezpieczone długimi umowami najmu będą dominowały wśród realizowanych projektów. Zdecydowany wzrost kosztów finansowania nowych inwestycji będzie wpływać na ograniczanie ilości projektów realizowanych spekulacyjnie, w konsekwencji pustostany nadal będą utrzymywać się na niskim poziomie.

> Najemcy będą odkładać decyzje o ekspansji lub przenoszeniu do innych lokalizacji, a ci którzy się na to zdecydują będą prawdopodobnie musieli liczyć się z wyższymi czynszami. Przyczyni się do tego ograniczona aktywność deweloperów, skutkująca niższą podażą.

Wyższy poziom składowania

Standard techniczny realizowanych obiektów ulega wyraźnym zmianom. Ze względu na ograniczoną podaż działek przygotowanych do budowy magazynów, deweloperzy decydują się na budowanie coraz wyższych magazynów, o zwiększonej nośności posadzki, co przekłada się na większe możliwości składowania towarów. W obiektach magazynowych będzie coraz większe zapotrzebowanie na energię elektryczną na potrzeby ładowania samochodów elektrycznych czy automatyzację, co doprowadzi do rozwoju alternatywnych źródeł i banków energii.

Rozwój rynków wschodzących

Oczekiwany jest dalszy rozwój kluczowych hubów logistycznych, ale uwaga deweloperów i najemców zdecydowanie skierowana jest na rynki wschodzące dzięki rozwijającej się infrastrukturze drogowej i lepszej dostępności pracowników niż w kluczowych destynacjach logistycznych. W bieżącym roku to rynki wschodzące były jedną z najczęściej wybieranych przez nich destynacji i to tam aktualnie buduje się najwięcej nowej powierzchni magazynowej.

Stabilny rozwój „last mile" w najbliższych latach

Nastąpi dalszy rozwój obiektów typu *last mile logistics*, które zlokalizowane są na obrzeżach peryferiach miast. Tego typu obiekty magazynowe będą zyskiwały coraz większą popularność ze względu na rosnący udział sprzedaży online w sprzedaży detalicznej i wzrost zapotrzebowania na powierzchnie magazynowe, które dają możliwość skrócenia czasu dostawy. W najnowszym raporcie „Europe's Last Mile. European Logstics Report 2022", analitycy Knight Frank oceniają, że na każdy wydany 1 miliard euro w segmencie sprzedaży detalicznej online będzie potrzebne 24 tys m^2 miejskiej powierzchni magazynowej. Na siedmiu największych rynkach e-commerce Europy kontynentalnej – we Francji, w Niemczech, we Włoszech, w Hiszpanii, w Holandii, w Szwecji i w Polsce – wartość sprzedaży detalicznej online wyniosła około 293 mld euro w 2021 r. Wraz z jej przewidywanym wzrostem na poziomie 48% do 2026 r., można oszacować, że w wymienionych krajach rynek do tego czasu będzie potrzebował dodatkowo 3,5 mln m^2 powierzchni „ostatniej mili" do jej obsługi. W Polsce może to być 536 tys. m^2.



Obiekty typu last mile logistics będą zyskiwały na popularności ze względu na rosnący udział sprzedaży online w sprzedaży detalicznej i wzrost zapotrzebowania na powierzchnie magazynowe dające możliwość skrócenia czasu dostawy

Fot. Panattoni

Truck&Van

- ponad **6 mln** to nasze dotarcie na Facebooku
- Nasze filmy z największą oglądalnością mają nawet po **2 mln wyświetleń**
- Testy publikowane na dwóch kanałach YouTube w sumie obejrzało **6 mln osób**



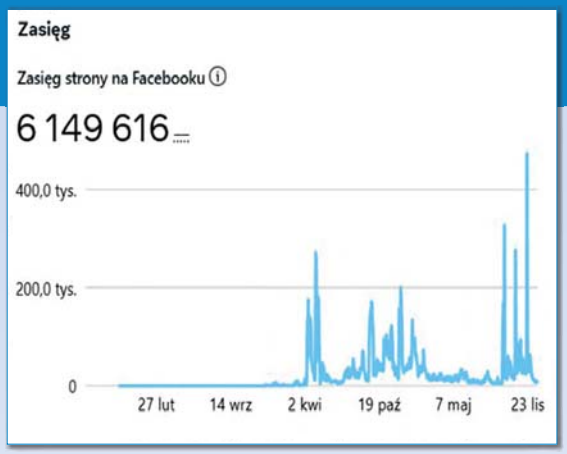
CZY wiesz, że...

Truck&Van to jedyny magazyn w Polsce, który kompleksowo testuje samochody **ciężarowe**, **dostawcze**, **osobowe**, a nawet **autobusy**?

Z każdego testu **powstaje film**, który pozwala dokładnie zapoznać się z testowanym pojazdem i **zastosowanymi w nim rozwiązaniami**.

Tworzymy nie tylko treści prasowe, ale również **szeroko działamy w mediach społecznościowych**, publikując na bieżąco relacje z najważniejszych **wydarzeń branżowych**.

Nowocześnie, profesjonalnie, merytorycznie.





Współpraca z nami to czysta przyjemność i namacalny **efekt marketingowy**.

Truck&Van

Z nami WARTO!

KUEHNE+NAGEL

Nowe rozwiązania w transporcie drogowym

Skorzystaj już dziś z szeregu usług dodatkowych w krajowym transporcie drobnicowym



Zeskanuj po więcej informacji