Cena 9,90 zł (8% VAT)

ISSN 2081–5255

WRZESIEŃ 9/2023 (149)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA



TEMATY NUMERU:

LOGISTYKA BRANŻY CHEMICZNEJ, PALIWOWEJ I PRZEMYSŁOWEJ

STOPNIOWE SCHŁADZANIE RYNKU MAGAZYNOWEGO

INTELIGENTNE TACHOGRAFY II GENERACJI

WIRTUALNA OPTYMALIZACJA PRZYSZŁOŚCIĄ LOGISTYKI

ISSN 2081 525 09>
9 772081 525307

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

TransLogistica Poland

X Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

7 - 9 listopada 2023
EXPO XXI WARSZAWA

translogistica.pl



X EDYCJA

350
wystawców

10 000
uczestników

40%
firm z zagranicy

W NUMERZE

W SKRÓCIE

W skrócie 4

LOGISTYKA

Nowe podejście do zamówień logistycznych towarów niebezpiecznych 8

Jeden z pierwszych w Polsce 10

Out off the box 11

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Bezpieczny jak w skarbcu 13

Wirtualna optymalizacja przyszłością logistyki 14

USŁUGI KURIERSKIE I POCZTOWE

Paczka przyleci dronem. Prędzej czy później, ale na pewno przyleci. 16

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

Zrównoważony rozwój w sektorze budownictwa przemysłowego. 18

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Stopniowe schładzanie rynku magazynowego 20

CEE-12 wraca do czasów sprzed pandemii 24

Dodatkowe 10,8 mln m² powierzchni magazynowej. 25

Prologis Europe & Central Europe w II kwartale 26

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

2023 rokiem odbicia dla branży leasingowej 27

PRAWO

Doradca do spraw bezpieczeństwa, Twój ekspert od towarów niebezpiecznych . . . 31

Obowiązkowe szkolenia kierowców z obsługi tachografów.. 33

Inteligentne tachografy II generacji. Wszystko, co należy wiedzieć o nadchodzących zmianach 35

SPEDYCJA

Czy to koniec oligopolu na rynku kontenerów morskich? Ważą się losy unijnego rozporządzenia 38

TRANSPORT DROGOWY

Spadki w globalnym handlu a rynek transportowy. 40



W branży TSL panuje przekonanie, że jest ona nie tylko krwioobiegiem gospodarki, ale i jej barometrem. Zwiększenie przewozów, czy rozwój powierzchni potrzebnej pod operacje logistyczne zapowiadają rozwój gospodarki. Niestety, nic nie wskazuje obecnie na to, że w najbliższym czasie będzie lepiej, zwłaszcza że mamy wojnę za wschodnią granicą, a inflacja nadal jest spora. Firmy przewozowe notują ujemne wyniki i mniejszą liczbę przewożonych towarów, a logistycy starają się ograniczać wynajmowaną powierzchnię. Potwierdzają to dane z rynku magazynowego – od stycznia do czerwca deweloperzy oddali do użytku niecałe 2,6 mln m² powierzchni, a 73% tego wolumenu (ponad 1,9 mln m²) przypadło na I kw. 2023 r. Do tego w ciągu tych trzech pierwszych miesięcy wielkość budowanej powierzchni po raz pierwszy od połowy 2021 r. spadła poniżej 3 mln m². Nowa podaż w II kw. wyniosła 692 200 m² i była mniejsza o prawie 64% niż w kw. I i o 40% niż rok wcześniej. Co więcej, rosnące koszty wynajmu magazynów i niepewność wśród inwestorów sprawiają, że coraz częściej decydują się oni na konsolidację kilku lokalizacji w jedną.

Lepiej ma się branża leasingowa, która w I półroczu 2023 r. urosła o 14,9%. Jej siłą napędową są m.in. pojazdy ciężkie, co oznacza, że przewoźnicy nadal inwestują we flotę – no cóż, pojazdy się zużywają, a rok wcześniej wstrzymano inwestycje. Ale to pojazdy lekkie oraz pojazdy dostawcze o DMC do 3,5 t zyskały w ciągu roku 26,5%, a pojazdy ciężkie o ponad 10% mniej, bo 15,8%. Do tego największą grupę odbiorców produktów leasingowych stanowią małe i mikro firmy. Czy jest to jaskółka, która czyni wiosnę? |

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

Skład DTP
mt dtp art

Prenumerata
prenumerata@tsl-biznes.pl

Dział reklamy i marketingu
reklama@kmgmedia.pl

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



ODPOWIEDŹ GLS NA NAJNOWSZE TRENDY

Co trzeci odbiorca przesyłek kurierskich w Polsce płaci smartwatchem lub inteligentną opaską. Jesteśmy europejskim liderem płatności bezgotówkowych.

Polska plasuje się w czołówce państw bezgotówkowych wyprzedając Niemcy, Wielką Brytanię, Irlandię czy Portugalię. Płatności zbliżeniowe stanowią niemal 100% transakcji kartowych w terminalach (źródło NBP). Co trzeci z nas rezygnuje nawet z tradycyjnej karty, zastępując ją smartwatchem, inteligentną opaską, telefonem lub specjalnym pierścieniem (źródło statistica.com).

Na ten trend odpowiada GLS Poland, oferując pełne spektrum możliwości zapłaty za usługę kurierską. Może to być karta płatnicza (lub dowolne urządzenie do płatności zbliżeniowych), popularny BLIK oraz tradycyjnie gotówka.

– *Nasi kurierzy są wyposażeni w urządzenia z czytnikami NFC i mogą realizować prawie wszystkie transakcje, których życzą sobie klienci* – mówi Sylwia Gilarska, Commercial Product Manager GLS Poland i dodaje, że z pełnej swobody w wyborze formy płatności mogą skorzystać zarówno klienci indywidualni, jak i biznesowi.

Z opcji zapłaty oferowanych przez GLS Poland zadowoleni są właściciele sklepów internetowych i ich klienci. Rynek e-commerce rośnie dynamicznie, w I półroczu 2023 r. powstało 3,9 tys. nowych sklepów online (źródło Dun & Bradstreet Poland) i jeżeli dynamika się utrzyma, to do grudnia w Polsce będzie działać 65 tys. e-sklepów. Wielu ich klientów zdecyduje się na płatność za zakupy przy odbiorze. W grupie wszystkich osób kupujących w internecie jest to 19%, a w grupie tzw. pokolenia *silver* – 100% *(źródło Mr. & Mrs. e-Commerce 2022; Izba Gospodarki Elektronicznej)*.

SORTOWANIA 3D PO RAZ PIERWSZY W LOGISTYCE EUROPEJSKIEJ

GXO Logistics Inc, operator specjalizujący się w logistyce kontraktowej, wdrożył roboty GRS (Global Robotics Services) w systemie sortowania 3D. Instalację uruchomiono w Stradella we Włoszech, jako pierwszą tego typu w Europie.

– *GXO zainwestowało w program pilotażowy wykorzystujący technologię zrobotyzowanego sortowania w celu zwiększenia produktywności, dokładności i wydajności operacyjnej dla jednego z naszych głównych klientów z branży modowej* – powiedział Alessandro Renzo, dyrektor zarządzający GXO na Włochy i Szwajcarię.

Zrobotyzowane rozwiązanie do sortowania GRS jest szybkie i łatwe do wdrożenia i zajmuje kilka tygodni, w przeciwieństwie do miesięcy wymaganych w sytuacji stosowania alternatywnych technologii sortowania. Model robotyki jako usługi (RaaS) sprawia, że jest to skuteczne narzędzie do zarządzania skokami



popytu i znacznie zmniejsza potrzebę wydatków kapitałowych klientów oraz długi czas realizacji wymagany w przypadku innych rozwiązań. GXO obecnie z powodzeniem wykorzystuje tę technologię w nowoczesnym centrum logistycznym w Stanach Zjednoczonych.

30-dniowy pilotaż został przeprowadzony w centrum logistycznym GXO w Stradelli we Włoszech, które obsługuje sklep internetowy. Instalacja zajęła tydzień, a ponad tuzin robotów sortujących 3D został zaprogramowany do zasilania 30 wózków z ponad 450 pojemnikami docelowymi. Roboty osiągnęły przepustowość 1200 jednostek na godzinę – ponad trzykrotnie większą niż poprzednie rozwiązanie i możliwe było jego dalsze skalowanie do osiągnięcia znacznie wyższej przepustowości. Program pilotażowy zoptymalizował godziny pracy związane z procesem sortowania, zmniejszył liczbę błędów i zwiększył identyfikowalność zamówień.

Z WYKORZYSTANIEM BIOPALIW

DB SCHENKER i Volvo Cars rozpoczęły współpracę na rzecz zrównoważonego transportu morskiego, wysyłając 12 tys. standardowych kontenerów z częściami samochodowymi na statkach wykorzystujących biopaliwo, co zmniejszy emisję CO_2 o 84% na kontener.



W ciągu roku pozwoli to zaoszczędzić około 9 tys. ton CO_2 w porównaniu ze statkami do transportu morskiego napędzanymi paliwami kopalnymi. Program rozpoczął się w czerwcu i łączy m.in. zakład produkcyjny Volvo Cars w Gothenburgu z portami w Savannah, Newark i Nowym Jorku. To początek relacji biznesowej między operatorem logistycznym a producentem samochodów. DB SCHENKER kupuje biopaliwo drugiej generacji, powstałe na bazie estrów metylowych zużytego oleju spożywczego (UCOME).

– *Naszym celem jest wspieranie klientów w ograniczaniu emisji zakresu 3 pochodzących z transportu i dystrybucji. Sukces w kształtowaniu zrównoważonych łańcuchów dostaw osiągniemy tylko wtedy, gdy nadawcy, spedytorzy i przewoźnicy będą ze sobą ściśle współpracować* – mówi Thorsten Meincke, Global Board Member for Air & Ocean Freight w DB SCHENKER.

Paliwo odnawialne wykorzystywane w takich transportach jest certyfikowane przez niezależne organizacje i nie jest wytwarzane w konkurencji do upraw żywności. Tym samym ma ono mniejszy wpływ na środowisko, zgodnie z Dyrektywą UE w sprawie odnawialnych źródeł energii (RED).

Jeśli paliwo odnawialne nie będzie dostępne w konkretnym transporcie dla Volvo Cars, zostanie wykorzystane do transportu innego klienta, w innym miejscu i przydzielone Volvo Cars za pomocą metodologii zwanej równoważeniem masy. Metoda jest kontrolowana i zapewnia, że ogólna redukcja zużycia paliw kopalnych jest zgodna z ich wykorzystaniem w kontenerowcach.

OWOC WSPÓŁPRACY DACHSER I FERCAM

Wieloletnia współpraca DACHSER i FERCAM doprowadziła do założenia spółki joint venture zajmującej się transportem drobnicowym i logistyką kontraktową.



FERCAM (dostawca usług transportowych i logistycznych) zamierza przenieść swoje działy dystrybucji (drobnica) i logistyki kontraktowej do spółki joint venture z DACHSER pod nazwą „DACHSER & FERCAM Italia S.r.l.". 80-procentowy udział Dachser w nowym przedsięwzięciu wzmacnia i uzupełnia europejską sieć firmy. Przeniesienie kontroli nadal podlega zatwierdzeniu przez odpowiednie organy ochrony konkurencji.

FERCAM swoje oddziały Dystrybucji FERCAM i Logistyki FERCAM do końca roku zintegruje je z nową firmą. Od początku 2024 r. „DACHSER & FERCAM Italia S.r.l." będzie podlegać bezpośrednio Alexandrowi Tonnowi, COO Road Logistics w DACHSER. Tak jak wcześniej, działalność w zakresie transportu drobnicowego i logistyki kontraktowej we Włoszech, będzie zarządzana przez dr Gianfranco Brillante, Distribution and Logistics manager w FERCAM i jego zespół. FERCAM AG będzie właścicielem 20-procentowego udziału w DACHSER & FERCAM Italia S.r.l.

FERCAM Transport (krajowy i międzynarodowy transport drogowy i kolejowy), FERCAM Air & Ocean oraz FERCAM Special Services (Fine Art, Fairs & Events, Home Delivery, Removals & Relocation, Archive & Documents Management) – w tym wszystkie międzynarodowe filie – pozostają wyłączną własnością FERCAM AG i nie staną się częścią nowego joint venture. FERCAM planuje promować dalszy rozwój i internacjonalizację tych działów, także za granicą.

Przejęcie większości udziałów w firmie FERCAM jest trzecią dużą akwizycją dokonaną przez DACHSER w celu rozszerzenia sieci transportowej i logistycznej w Europie, po Graveleau (Francja, 1999 r.) i Azkar (Hiszpania, 2013 r.). DACHSER Logistics nie miał wcześniej własnych lokalizacji we Włoszech, więc joint venture nie spowoduje powielenia struktur.

Dzięki wieloletniej współpracy, DACHSER i FERCAM są już w pełni zsynchronizowane, jeśli chodzi o operacyjną obsługę przesyłek drobnicowych. FERCAM stale inwestuje w zaplecze logistyczne, systemy cyfrowe i ochronę klimatu – obie firmy pasują do siebie również pod tym względem. I

SUUS WSPIERA KLIENTÓW NA ŚLĄSKU

Rohlig SUUS Logistics uruchomił skład celny w Sosnowcu, który jest już ósmym w Polsce. Dzięki temu rozszerza ofertę usług logistycznych dla firm działających na Śląsku.



SUUS posiada szeroki wachlarz usług logistycznych dla klientów na Śląsku, tylko w Sosnowcu zarządza przestrzenią o łącznej powierzchni ok. 19 tys. m^2. W skład kompleksu wchodzi magazyn wysokiego składowania (ok. 11 tys. m^2) oraz terminal przeładunkowy (ok. 8 tys. m^2), a teraz także skład celny. Z kolei – w Tychach mieści się agencja celna SUUSa, a Gliwicach magazyn logistyczny, który na jesieni podwoi swoje zdolności operacyjne i zwiększy powierzchnię do 20 tys. m^2, dzięki czemu operator będzie zarządzał prawie 40 tys. m^2 w regionie.

– Z jednej strony coraz więcej zagranicznych firm inwestuje w tym regionie, z drugiej natomiast dynamicznie rośnie lokalny biznes, który coraz odważniej angażuje się na arenie międzynarodowej, eksportując i importując towary. Dlatego firmy obecne na Śląsku potrzebują kompleksowej obsługi logistycznej – magazynowania, dystrybucji wyrobów gotowych, ale także transportu surowców czy komponentów oraz obsługi celnej – co ma także bezpośredni wpływ na oszczędności finansowe i czasowe. Właśnie dlatego zdecydowaliśmy się na rozszerzenie naszych lokalnych kompetencji i otworzyliśmy skład celny w Sosnowcu – mówi Rafał Małek, Regional Director w Rohlig SUUS Logistics. Śląsk dla wielu firm jest ważnym hubem logistycznym m.in. na kraje Europy Środkowo-Wschodniej czy Europy Południowej.

– Główną ideą składu celnego jest odroczenie w czasie zapłaty ceł oraz podatków – akcyzowego i VAT (do momentu opuszczenia towaru ze składu celnego). Dzięki temu przedsiębiorcy mogą zarządzać swoją płynnością finansową, a także stanami magazynowymi zgodnie z zapotrzebowaniem. Co więcej, w przypadku reeksportu składowanie celne pozwala na nieuiszczanie ceł i innych należności podatkowych, a także na przeprowadzenie procedury naprawczej np. w przypadku zatrzymania towaru przez Urząd Celny ze względu na braki w oznakowaniu produktu czy niezbędnej dokumentacji, określonej przepisami UE lub przepisami krajowymi – tłumaczy Mirosław Kłósek, Customs Services Director w Rohlig SUUS Logistics. *– Gdy towar klienta znajduje się w składzie celnym, możemy także wykonać na nim szereg usług dodanych, np. oklejanie opakowań, dodawanie instrukcji obsługi, banderolowanie i etykietowanie (w przypadku alkoholi) czy poprawianie wyglądu lub jego jakości handlowej* – dodaje. I

GRUPA RHENUS W AMERYCE ŁACIŃSKIEJ

Rhenus ogłosił przejęcie BLU Logistics z siedzibą w Kolumbii i 51-procentowego udziału w Grupie LBH. Dzięki temu zwiększył swoje możliwości w regionie.

Grupa Rhenus od lat prowadzi działalność w Ameryce Łacińskiej: w Argentynie, Brazylii, Chile, Kolumbii i Meksyku. Przejęcia utorowały jej drogę do szerszego zasięgu geograficznego, w tym do dodatkowej obecności BLU Logistics w Urugwaju, Paragwaju i Ekwadorze, a także do rozwoju usług agencji portowej w Ameryce Łacińskiej, m.in. w Kolumbii, Brazylii, Panamie, Curacao i kilku krajach Ameryki Środkowej z LBH (Grupa działa w ponad 30 krajach na świecie). Ekspansja uzupełnia pozycję Rhenus w korytarzu Azja-Ameryka Łacińska dzięki wykorzystaniu rozbudowanej sieci spedycyjnej BLU na Pacyfiku. Posunięcie to z drugie strony umożliwia BLU rozszerzenie zasięgu na europejskie i indyjskie szlaki handlowe, prowadząc do rozszerzenia istniejącej oferty i możliwości sprzedaży krzyżowej. Także rozszerza możliwości *nearshoringu* i opcje usługowe.



Nabycie większościowego udziału w Grupie LBH ułatwia Rhenus wejście na rynki Ameryki Łacińskiej, Azji, Australii i Afryki jako agencji portowej z oddziałami biznesowymi w 24 krajach na całym świecie, a także aliansami w 7 innych krajach. W ramach przejęcia, specjalista w dziedzinie logistyki przejmuje wszystkich pracowników agencji żeglugi morskiej, co obejmuje obsługę statków przychodzących i wychodzących. Rhenus zamierza rozszerzyć przejęcie poprzez uzyskanie 100% udziałów w ciągu najbliższych kilku lat.

NOWA TRASA Z CHIN DO PAKISTANU

CEVA Logistics uruchamia nowe międzynarodowe połączenie w transporcie drogowym (TIR) wzdłuż korytarza Chiny-Pakistan.



Łączy ono Kaszgar w Chinach z Islamabadem w Pakistanie, a wraz z otwartą w ostatnim czasie trasą Chiny-Kirgistan-Uzbekistan, wyznacza nowe szlaki handlowe w Chinach i Azji Środkowej. Szlaki te przyczyniają się do rozwoju handlu i przynoszą korzyści firmom działającym w regionie.

Uroczystość otwarcia trasy została zorganizowana wspólnie ze Stowarzyszeniem Transgranicznego Handlu Elektronicznego Shenzhen. Podczas inauguracji konwój pięciu kontenerowych samochodów ciężarowych, załadowanych 79 tonami towarów, wyruszył z Kaszgaru przez Hongqilaf, najwyżej położony port na świecie. Pokonując trasę liczącą ponad 1200 km i w ciągu czterech dni roboczych dotarł do miejsca dostawy w Islamabadzie.

Uruchomienie połączenia TIR na trasie Chiny-Pakistan zwiększa różnorodność i bezpieczeństwo korytarzy logistycznych wiodących wzdłuż Korytarza Gospodarczego Chiny-Pakistan. Wzmacnia też zaangażowanie Kaszgaru w inicjatywę „Jednego Pasa i Jednej Drogi", której celem jest budowa krajowego węzła logistycznego w Kaszgarze i połączenia Azji z Europą. A w Kaszgarze uruchamianych jest coraz więcej parków logistycznych, dlatego też otwarcie nowej trasy przez CEVA przyniesie duże korzyści eksporterom części samochodowych, gotowych pojazdów, towarów konsumenckich i e-commerce. Kaszgar, jak przewiduje CEVA, w miarę ustabilizowania się trasy Chiny-Kirgistan-Uzbekistan, może stać się centrum konsolidacji transportu naziemnego dla zachodnich Chin.

W RAMACH SIECI DPD PICKUP

DPD Polska rozbudowuje sieć automatów paczkowych w ramach DPD Pickup, która obecnie liczy ponad 24 tys. punktów. Automaty paczkowe stanowią, obok dostaw kurierskich i odbioru w punkcie, jedną z trzech form nadań i odbiorów paczek.



Sieć punktów DPD Pickup rozszerzana jest w duchu idei „bliżej jest lepiej". Rozbudowa infrastruktury automatów paczkowych wpisuje się w ten kierunek rozwoju. DPD Polska buduje w ten sposób realną wartość dodaną dla klientów, odpowiadając na ich rosnące zapotrzebowanie na elastyczne, szybkie i łatwo dostępne usługi kurierskie.

Automaty paczkowe DPD Polska, których jest już ponad 5 tys., znajdują się na terenie całej Polski, głównie w strefach mocno zurbanizowanych, centrach miast i rejonach biznesowych. Dzięki ich gęstemu rozmieszczeniu, klient może odebrać lub nadać paczkę przy okazji innych aktywności. Wpisuje się to w trend związany z OOH *(out of home)* oraz w politykę zrównoważonego rozwoju.

Automaty paczkowe DPD Pickup nie mogłyby działać bez zaawansowanej technologi, która służy personalizacji i włączeniu klienta w proces logistyczny – za pomocą aplikacji DPD Mobile nie tylko otworzy automat, ale też może zarządzać paczką w czasie rzeczywistym.

Lepszy dostęp do kolei na Mazurach

EKOLEJ na Mazurach



Budowa przejścia podziemnego na stacji Giżycko



Przygotowanie nawierzchni nod nowe tory na szlaku Siedliska – Wydminy



Montaż słupów energetycznych w okolicy stacji Wydminy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przy wsparciu finansowym z funduszy unijnych, modernizują linię kolejową nr 38 między Ełkiem a Giżyckiem. Podróżni zyskają dostęp do wygodnych peronów, a dzięki budowie sieci trakcyjnej linią pojadą pociągi elektryczne, co zapewni szybsze i sprawniejsze podróże. Elektryfikacja trasy korzystnie wpłynie także na środowisko. Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

W ramach inwestycji przebudowane zostaną stacje Stare Juchy, Wydminy i Giżycko, a także przystanki kolejowe Woszczele oraz Siedliska. Wszystkie obiekty dostosowane zostaną do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Perony będą wyższe, co ułatwi podróżnym wsiadanie oraz wysiadanie z pociągów. Stacje zostaną przystosowane do obsługi dłuższych, liczących nawet 750 metrów składów towarowych.

Kluczowym elementem inwestycji jest elektryfikacja linii z Ełku do Giżycka. Dzięki temu na trasie zaczną kursować pociągi elektryczne, co przełoży się na krótszy czas przejazdu pociągów. Pasażerskie przyśpieszą z 80 do 160 km/h, a towarowe – do 120 km/h. Elektryfikacja nie tylko usprawni połączenia, ale także znacząco ograniczy emisję gazów cieplarnianych.

Bezpieczeństwo podróży zapewni wymiana 49 kilometrów torów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz przebudowa 59 obiektów inżynieryjnych, w tym mostów, wiaduktów, przejazdów kolejowo-drogowych i przepustów. Na stacji Giżycko zmodernizowana zostanie nastawnia. Wybudowane będą także dwa nowe wiadukty – kolejowy w Giżycku oraz drogowy w Wydminach.

Obecnie prace prowadzone są m.in. na stacjach Giżycko oraz Wydminy. Przygotowywana jest nawierzchnia pod montaż nowych torów. Na stacji Giżycko ułożone zostały ściany peronowe, budowane jest przejście podziemne. Na stacji Wydminy niemal gotowa jest nawierzchnia nowego peronu. Prace torowe postępują także na szlakach Stare Juchy – Woszczele oraz Siedliska – Wydminy.

Po zakończeniu inwestycji podróż pociągiem z Olsztyna do Ełku, m.in. przez Korsze, Giżycko i Stare Juchy, skróci się o 50 minut i wyniesie około 2 godzin. Zakończenie prac planowane jest na 2024 rok.

Projekt obejmuje m.in.:

49 km
linii kolejowej z nowymi torami oraz siecią trakcyjną

2
nowe wiadukty – kolejowy w Giżycku i drogowy w Wydminach

59
przebudowanych obiektów inżynieryjnych

5
przebudowanych stacji i przystanków kolejowych

23
przebudowane przejazdy kolejowo-drogowe

50 minut
– o tyle skróci się czas przejazdu z Ełku do Olsztyna

Realizacja inwestycji zapewni:

- **lepszy dostęp do kolei** w regionie
- **stacje i przystanki** dostępne dla wszystkich podróżnych
- **szybki i sprawny transport** towarów koleją z prędkością do 120 km/h
- **poprawę bezpieczeństwa** w ruchu kolejowym i drogowym
- ochronę **środowiska naturalnego**

www.towarynatory.pl

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

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

Projekt „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz z elektryfikacją – etap I"
jest dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.



Im mniej uwagi poświęca się wydajności i jakości partnera logistycznego, tym większe prawdopodobieństwo wystąpienia błędów czy opóźnień w dostawie

NOWE PODEJŚCIE DO ZAMÓWIEŃ LOGISTYCZNYCH TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Według raportu opublikowanego przez Allied Market Research, globalny rynek logistyki towarów niebezpiecznych w 2021 roku wygenerował 200 mld USD. Eksperci przewidują, że do 2031 roku wartość ta wzrośnie do 382,9 mld USD, wykazując złożoną roczną stopę wzrostu (CAGR) na poziomie 7% w okresie 2022-2031. W świetle napiętych łańcuchów dostaw to właśnie logistyka staje się w coraz większym stopniu czynnikiem konkurencyjności dla przemysłu chemicznego. Wymaga to zmiany podejścia do definiowania zamówień i wyboru dostawcy rozwiązań logistycznych.

Pod koniec 2022 roku opublikowano wyniki badania pt. „Zamówienia na usługi logistyczne w przemyśle chemicznym". Publikacja została opracowana przez prof. dr hab. Christian'a Kille'a, profesora logistyki detalicznej i zarządzania operacjami na Technical University of Applied Sciences Würzburg-Schweinfurt, dr. Andreas'a Backhaus'a i Constantin'a Reuter, przy wsparciu DACHSER Chem Logistics. Na podstawie analiz autorzy opracowali sześć konkretnych, rekomendowanych działań w zakresie zaopatrzenia logistyki chemicznej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu. Pomagają one działom zakupów ukierunkować proces na klienta i zidentyfikować potencjalne możliwości oszczędności. W raporcie znajduje się także przewodnik zakupowy z konkretnymi pytaniami i odpowiedziami dotyczącymi całego procesu zakupowego.

Reorganizacja procesu zamówień

Eksperci przebadali 27 organizacji z branży chemicznej oraz przeanalizowali funkcjonujące w nich zasady zakupowe, aby opracować modelowy proces zamówień, który ułatwi wyłonienie najlepszego dostawcy usług logistycznych. W efekcie postał sześcioetapowy schemat postępowania przetargowego, na który składa się 30 pytań, dotyczących w szczególności zleceń na usługi transportowe. W ten sposób powstał przewodnik z jasnymi wskazówkami, które pomagają osobom odpowiedzialnym za transport i logistykę wybrać najlepsze rozwiązanie, a tym samym nadal zwiększać konkurencyjność firmy. Istotna jest zmiana perspektywy w postępowaniach przetargowych na usługi logistyczne w przemyśle chemicznym. Wyłanianie dostawcy wyłącznie na bazie cen usługi, pozwala wybrać takiego, który jest najtańszy, a nie najlepszy.

– *W przeszłości logistyka była często traktowana jako zwykły czynnik kosztów, który należy zoptymalizować. Dziś sytuacja jest zupełnie inna, ponieważ logistyka trafiła na agendy zarządów jako krytyczny czynnik sukcesu. Wraz ze zmianą tego podejścia, wymagana jest nowa jakość relacji. W związku z tym, przy rozważaniach na temat łańcucha dostaw, działy procurementu, transportu, logistyki i zaopatrzenia muszą wyjść poza koncentrację wyłącznie na cenie* – konmentuje Michael Kriegel, Head Department, DACHSER Chem Logistics.

Zakup logistyki chemicznej może stać się przewagą konkurencyjną. Dlatego atrakcyjna cena usług nie jest już wystarczającym warunkiem, by producent czy importer towarów niebezpiecznych nawiązał współpracę z operatorem logistycznym. Przedstawiciele branży chemicznej szukają doświadczonych i zaufanych partnerów biznesowych, którzy posiadają rozbudowane, solidne i sprawnie działające sieci połączeń oraz zapewnią konkretne możliwości logistyczne, z gwarancją zachowania jakości i ustalonych terminów realizacji dostaw. Co więcej, firmy coraz częściej oczekują od operatorów logistycznych także znaczącego wkładu w zrównoważony rozwój. W praktyce oznacza to, że dotychczasowa współpraca, oparta głównie na wycenie i realizacji zleceń, ewoluuje w kierunku relacji biznesowej opartej na zrozumieniu specyfiki procesów logistycznych klienta i doborze optymalnych rozwiązań.

„Złe" zamówienia kosztują

Z badania wynika również, że policzalne wskaźniki kosztów lub cen zakupionych usług logistycznych nie odzwierciedlają całkowitych kosztów poniesionych przez firmę nadającą towary chemiczne. Dzieje się tak dlatego, że błędy w łańcuchu dostaw mogą nieproporcjonalnie wpływać na wzrost całkowitych kosztów prowadzonej działalności. Im mniej uwagi poświęca się wydajności i jakości partnera logistycznego, tym większe prawdopodobieństwo wystąpienia błędów czy opóźnień w dostawie. Ponadto, kompleksowa analiza i ocena procesu logistycznego, uwzględniająca wszystkie jego aspekty, umożliwia znalezienie oszczędności, których nie można zdefiniować ani zwiększyć, jeśli logistykę transportu traktuje się jako oddzielny byt. W rzeczywistości niewystarczająca koordynacja lub brak synchronizacji w łańcuchu dostaw mogą prowadzić do dodatkowych kosztów generowanych w innych miej-

scach, np. w obsłudze klienta końcowego, skutkujących utratą partnera biznesowego, który jest naszym dystrybutorem, nałożeniem kar umownych przez sklepy DIY czy drogerie lub zbyt wysokim poziomem zapasów. Ile zatem kosztują złe zamówienia? Badanie nie określa tego ilościowo, z uwagi na znaczące różnice w zależności od konkretnego przypadku. Prezentuje jednak wskazówki dotyczące obniżenia istniejących kosztów i uniknięcia dodatkowych.



Kompleksowa analiza i ocena procesu logistycznego, uwzględniająca wszystkie jego aspekty, umożliwia znalezienie oszczędności, których nie można zdefiniować ani zwiększyć, jeśli logistykę transportu traktuje się jako oddzielny byt

Zmienne ceny energii, dwucyfrowe stopy inflacji i załamujący się popyt

Żyjemy w dynamicznych czasach, co stanowi ogromne obciążenie dla większości firm. Zdaniem ekspertów rynkowych globalna recesja jest nieunikniona. Prawdopodobnie mocno uderzy ona w dostawców usług logistycznych, którzy oferują niezróżnicowane usługi. Czyste usługi transportowe i magazynowe są na ogół wymienne, a zatem szybko i silnie narażone na kaprysy rynków. Kiedyś cena i jakość (np. solidność, punktualność, szybkość) były decydującymi kryteriami dla firm działających w branży chemicznej przy wyborze dostawców usług logistycznych, od tego czasu wymagania się zmieniły. Do zmiany priorytetów przyczyniło się głównie 5 czynników: nasilenie światowej konkurencji w przemyśle chemicznym, oczekiwanie od firm logistycznych wszechstronnego i widocznego wkładu w zrównoważony rozwój, dynamiczna zmiana otoczenia rynkowego, osobiste doświadczenia konsumentów związane z natychmiastową dostępnością produktów z niezwykle krótkim czasem dostawy i zawsze terminową dostawą, czyli tzw. efekt Amazona oraz rosnąca liczba zdarzeń zakłócających funkcjonowanie łańcuchów dostaw, a tym samym zmniejszających zadowolenie klientów – braki w infrastrukturze logistycznej, cyberataki, klęski żywiołowe, pandemie czy rosnący protekcjonizm sprawiają, że przedsiębiorstwom coraz trudniej jest stworzyć solidne łańcuchy dostaw.

> Istotna jest zmiana perspektywy w postępowaniach przetargowych na usługi logistyczne w przemyśle chemicznym. Wyłanianie dostawcy wyłącznie na bazie cen usługi, pozwala wybrać najtańszego, a nie najlepszego dostawcę.

Akcja – reakcja

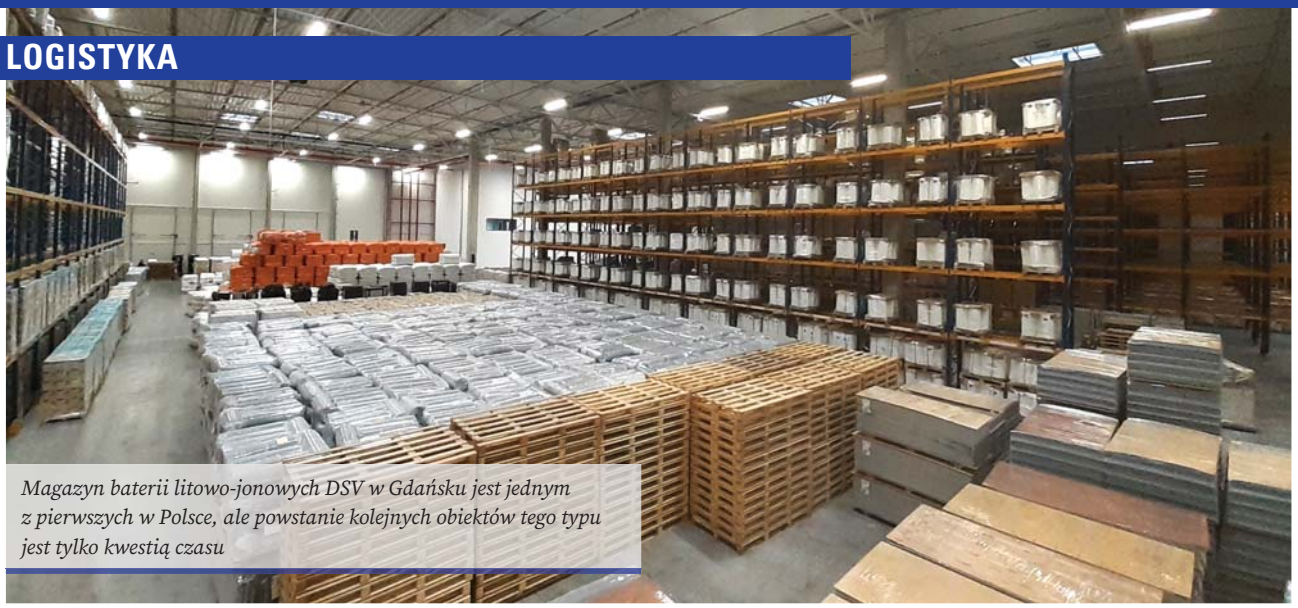
Wśród czynników, które mają wpływ na wybór partnera logistycznego jest zdolność adaptacji firmy do danej sytuacji gospodarczej w czasach dynamicznie zmieniających się realiów biznesowych i społecznych oraz oczekiwań klientów. Spółki logistyczne muszą być w stanie sprostać rożnym wyzwaniom, które w każdym momencie mogą wiązać się z całkowitą reorganizacją procesów logistycznych i wymagać elastyczności od pracowników czy procesów.

– *Pandemia koronawirusa, niedobory surowców czy ostatnie zmiany polityczno-gospodarcze pokazały, że stabilny partner w biznesie to jeden z fundamentów sukcesu każdej firmy. W czasach wrażliwych łańcuchów dostaw, elastyczność, jakość i rzetelność okazały się ważniejsze niż najniższa cena. Jest to szczególnie istotne w transporcie produktów chemicznym, a tym bardziej towarów niebezpiecznych. Tutaj liczą się doświadczenie, odpowiednia infrastruktura oraz specjalistyczna wiedza – i to właśnie oferujemy w DACHSER Chem Logistics. Dysponujemy odpowiednimi rozwiązaniami magazynowymi i transportowymi, które spełniają rygorystyczne wymagania związane z planowaniem i realizacją operacji logistycznych oraz zachowaniem wszelkich zasad bezpieczeństwa dotyczących ludzi i środowiska* – twierdzi Ewelina Staszewska-Kobiela, kierownik rozwoju biznesu DACHSER Chem Logistics w Polsce.

Przemysł chemiczny stanowi wyzwanie dla spedytorów i przewoźników produktów chemicznych, w tym towarów niebezpiecznych. Wiele firm z branży chemicznej planuje wdrażanie nowych, dobrych praktyk w zakresie bezpieczeństwa procesowego i transportowego. Ze względu na specyficzne wymagania i rygorystyczne przepisy dotyczące transportu tego rodzaju ładunków, większość przedsiębiorstw stawia na współpracę z wyspecjalizowanym operatorem logistycznym. Wyniki badania „Zamówienia na usługi logistyczne w przemyśle chemicznym" są wskazówką jak zbudować efektywny proces wyboru dostawcy usług transportowych, by podnieść wydajność logistyczną przy jednoczesnym obniżeniu całkowitych kosztów procesu.



W czasach wrażliwych łańcuchów dostaw, elastyczność, jakość i rzetelność okazały się ważniejsze niż najniższa cena. Jest to szczególnie istotne w transporcie produktów chemicznym, a tym bardziej towarów niebezpiecznych.



Magazyn baterii litowo-jonowych DSV w Gdańsku jest jednym z pierwszych w Polsce, ale powstanie kolejnych obiektów tego typu jest tylko kwestią czasu

JEDEN Z PIERWSZYCH W POLSCE

DSV Global Transport and Logistics zainwestowało w Gdańsku w przestrzeń magazynową dostosowaną do przechowywania baterii litowo-jonowych. To pierwszy tego rodzaju projekt operatora na terenie Polski. Bazą pod inwestycję był istniejący już obiekt DSV, który został do tego celu odpowiednio zmodernizowany.

Baterie litowo-jonowe będą składowane w magazynie o powierzchni 20 tys. m², który po modyfikacji posiada właściwe parametry m.in. w zakresie gęstości ogniowej. Inwestycja objęła także zmiany w obszarze systemów bezpieczeństwa.

– *Inwestycja ta była dla nas sporym wyzwaniem. Udoskonaliliśmy istniejące już powierzchnie magazynowe w taki sposób, aby zminimalizować wszelkie zagrożenia. Kluczowe jest bowiem bezpieczeństwo budynku, a co za tym idzie, pracujących w nim ludzi i jego otoczenia* – mówi Wojciech Cipiur, prezes zarządu DSV Solutions – *Wiązało się to z odpowiednim zaplanowaniem systemów przeciwpożarowych czy modyfikacjami obejmującymi system regałowy. Rozszerzyliśmy obowiązujące w tym obszarze regulacje, uzupełniając je własnymi procedurami, które stworzyliśmy dzięki analizom naszych ekspertów. Jako Grupa DSV mamy ogromne doświadczenie, zarówno jeśli chodzi o składowanie, transport, jak i procedury postępowania w sytuacjach awaryjnych* – dodaje.

Ważnym elementem tego projektu było odpowiednie przeszkolenie pracowników, którzy pracują w magazynie baterii litowo-jonowych. Przeszli oni m.in. kursy z zakresu obsługi materiałów niebezpiecznych i ADR, oparte na autorskiej, międzynarodowej platformie szkoleniowej DSV.

Potrzebne zmiany legislacyjne

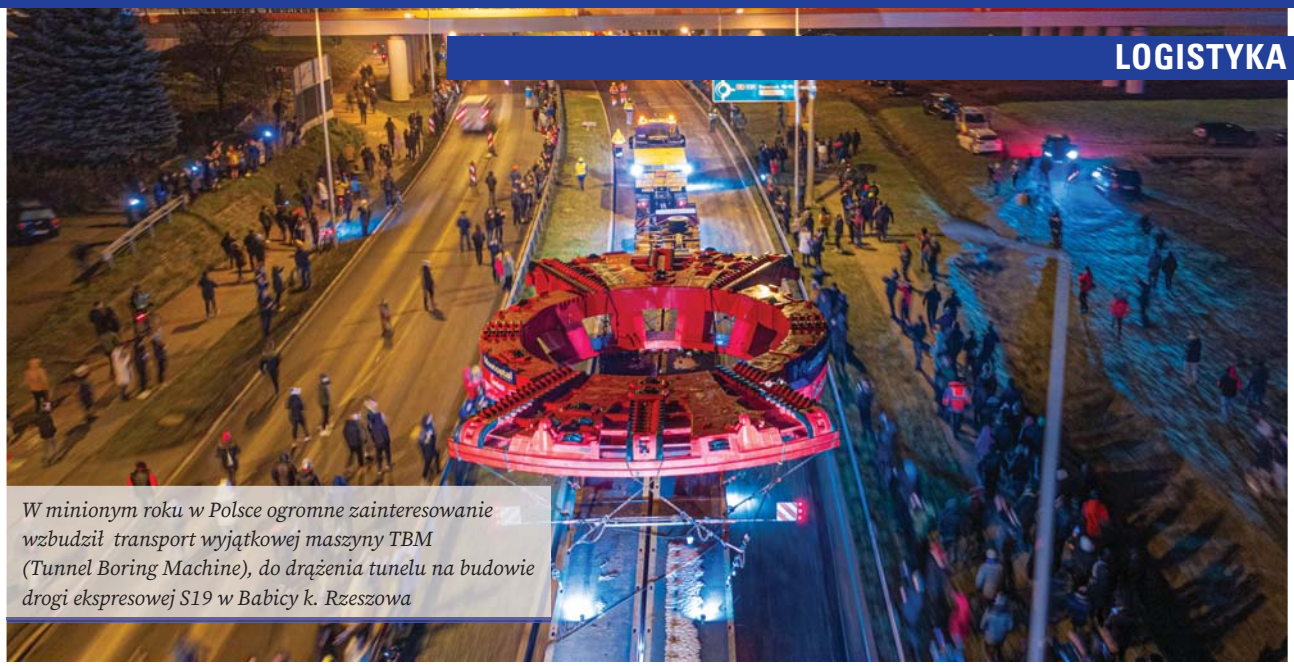
– *Prawodawstwo dotyczące przewozu i magazynowania baterii litowo-jonowych, zarówno na poziomie krajowym jak i unijnym, pozostawia pole do interpretacji. Pamiętajmy, że przepisy te nie były tworzone z myślą o najnowszych generacjach baterii, które mają zostać wykorzystane m.in. w przemyśle. Wolumeny tego typu ładunków będą w najbliższych latach stale i szybko rosły. Potrzebujemy odpowiedniej legislacji i precyzyjnych wytycznych w tym obszarze. DSV doskonale wie, jak mierzyć się z tego typu wyzwaniami, ale warto byłoby wesprzeć innych uczestników rynku w tym obszarze. Stawką jest przede wszystkim bezpieczeństwo pracowników i lokalnych społeczności, mogących mieć jakąkolwiek styczność z tego typu ładunkami* – przekonuje Piotr Kulik, Business Development Manager, DSV Solutions.

Wraz z rozwojem elektromobilności

Eksperci DSV zwracają uwagę na rosnącą dynamikę w rozwoju elektromobilności i szerszej transformacji energetycznej, które pociągną za sobą rozwój infrastruktury magazynowej, dostosowanej do przechowywania baterii litowo-jonowych, które wykorzystywane są w przemyśle. Według prognoz Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych już w 2030 r. liczba nowo rejestrowanych samochodów z napędem wyłącznie elektrycznym osiągnie w Polsce poziom 170 tysięcy, a więc 10-krotnie wyższy niż miało to miejsce w 2022 roku.

– *Nasz magazyn baterii litowo-jonowych jest jednym z pierwszych w Polsce, ale powstanie kolejnych obiektów tego typu jest tylko kwestią czasu. Legislator powinien jak najszybciej przyjrzeć się temu obszarowi. Nie jest to odosobniony przypadek, kiedy postęp technologiczny wymusza rozwój prawodawstwa. Wymaga tego dalszy dynamiczny rozwój elektromobilności, Zielonej Transformacji, dla których ważnym elementem będą magazyny takie jak nasz* – podsumowuje Wojciech Cipiur.

> Wolumeny baterii litowo-jonowych będą stale i szybko rosły. Potrzebujemy odpowiedniej legislacji i precyzyjnych wytycznych w tym obszarze. Stawką jest przede wszystkim bezpieczeństwo pracowników i lokalnych społeczności, mogących mieć jakąkolwiek styczność z tego typu ładunkami.



W minionym roku w Polsce ogromne zainteresowanie wzbudził transport wyjątkowej maszyny TBM (Tunnel Boring Machine), do drążenia tunelu na budowie drogi ekspresowej S19 w Babicy k. Rzeszowa

OUT OFF THE BOX

Maszyny do drążenia tuneli, koparki, kombajny górnicze, sprzęty rolnicze, turbiny elektrowni wiatrowych, jachty, konstrukcje stalowe i elementy infrastruktury fabryk, rafinerii, placów budowy – to tylko kilka przykładów ładunków, które klasyfikowane są jako ponadnormatywne. W jaki sposób trafiają do miejsc, w których będą wykorzystywane? Kto przygotowuje takie operacje logistyczne? Dlaczego projekty cargo są najciekawsze i najtrudniejsze zarazem?

Każdy transport ponadgabarytowy oznacza wyzwanie logistyczne. Za każdym razem inne. Zawsze jest to skomplikowany proces, który należy dobrze przemyśleć, zaplanować i zrealizować z dbałością o procedury, przepisy prawa i bezpieczeństwo. Czynników, które mogą mieć wpływ na transport jest wiele, zwłaszcza w przypadku złożonych projektów, np. przewożenia maszyn górniczych, elementów infrastruktury portowej czy fabryk. Prawidłowe zadbanie o wszystkie te elementy to rola operatora logistycznego. Jak wyglądają przygotowania do realizacji projektów cargo?

Logistyka „szyta na miarę”

– W żadnym innym obszarze logistyki pojęcie „szyte na miarę” nie ma tak głębokiego znaczenia, jak w przypadku transportów ponadnormatywnych – mówi Tomasz Kwapis, szef przewozów ponadgabarytowych w DB SCHENKER. *– Do każdego projektu cargo należy podchodzić indywidualnie. Począwszy od pierwszych analiz wykonalności koncepcji, poprzez projektowanie i budowę infrastruktury, dobór odpowiednich środków przewozu ładunku i skrupulatne rozplanowanie operacji, aż po sprawdzenie trasy, organizację potrzebnych badań i inżynierię transportową* – dodaje.

> Do każdego projektu cargo należy podchodzić indywidualnie. Począwszy od analiz wykonalności koncepcji, poprzez projektowanie i budowę infrastruktury, dobór środków przewozu i rozplanowanie operacji, po sprawdzenie trasy, organizację badań i inżynierię transportową.

Złożone projekty transportowe to prawdziwy sprawdzian dla ekspertów z branży TSL. W obsłudze takich zleceń potrzebna jest nie tylko *know-how* i doświadczenie. Niezwykle istotne są też relacje i kontakty. Potrzebna jest współpraca ze sprawdzonymi partnerami, wyspecjalizowanymi przewoźnikami, znajomość przepisów prawa i ruchu drogowego w danym kraju, ale też bieżący kontakt z ekspertami z różnych obszarów, np. inżynierami wykonującymi wymagane ekspertyzy.

Ciężkie, duże i niewymiarowe

Transport ponadnormatywny oznacza przewóz ładunku, który ze względu na swoje wymiary lub wagę przekracza normy określone w prawie o ruchu drogowym. Zgodnie z przepisami, z ładunkiem ponadgabarytowym mamy do czynienia m.in. wtedy, gdy masa pojazdu przekracza 42 tony, szerokość transportu jest większa niż 2,5 m, długość pojazdu wynosi co najmniej 16,5 m dla naczep oraz 18,5 m dla przyczep, a wysokość to ponad 4 m. Przekroczenie tych limitów wymaga uzyskania specjalnych zezwoleń i zastosowania dodatkowych środków bezpieczeństwa. Jakich? Np. realizacji transportu nocą z odpowiednią prędkością, pilotów, eskorty policyjnej, specjalnych pojazdów i ekspertyz dotyczących chociażby wiaduktów, mostów, tuneli.

Jakie ładunki ponadnormatywne można najczęściej spotkać na polskich drogach? Są to wszelkiego rodzaju maszyny budowlane, przemysłowe i rolnicze. Przewożone często w częściach na specjalnych naczepach. O szybsze bicie



Trasę przejazdu maszyny TBM, ze względu na dostępną infrastrukturę drogową, prowadzono przez Warszawę. Wysiłek włożony w realizację projektu został nagrodzony w konkursie ESTA Awards of Excellence 2023

serca wielu uczestników ruchu drogowego przyprawia też widok generatorów i łopat wirników elektrowni wiatrowych czy łodzi i jachtów. Takie specjalne projekty to jednak coś więcej niż sam transport, który możemy obserwować przejeżdżając obok specjalnego konwoju. To co widoczne jest często tylko ułamkiem złożonych operacji, za które odpowiada operator logistyczny. Oto kilka przykładów realizacji DB SCHENKER.

- Przewóz linii montażowej ze Szwecji do Polski. W ramach projektu firma odpowiadała za pełen zakres usług. Od demontażu w Szwecji do ponownego montażu w kraju, pakowanie, zabezpieczanie i transport drogą morską i lądową. Najcięższa część ważyła 120 ton. Linia została przewieziona 120 ciężarówkami.
- Transport 21 elementów fabryki o wadze ponad 860 ton z Polski do Chin i Mongolii. W ramach tego projektu firma odpowiadała za transport do portu, obsługę i zabezpieczenie elementów oraz wyczarterowanie statku.
- Dostawa z Włoch do Polski kolumny destylacyjnej o wymiarach 2100x480x420 cm i wadze 32 ton. W ramach tego projektu zrealizowanych było ponad 50 transportów ładunków przekraczających standardowe wymiary z Włoch, Niemiec i Estonii.

Transport TBM poruszył Polskę

W minionym roku w Polsce ogromne zainteresowanie wzbudził jednak transport wyjątkowej maszyny TBM (Tunnel Boring Machine), do drążenia tunelu na budowie drogi ekspresowej S19 w Babicy k. Rzeszowa. Był to jeden z najtrudniejszych i najbardziej złożonych projektów cargo przeprowadzonych do tej pory w naszym kraju. Za jego realizację odpowiedzialny był właśnie DB SCHENKER. Z Hiszpanii do Polski przewieziona została w częściach maszyna o wadze ponad 4 tys. ton, długości 107 m i tarczy drążącej o średnicy 15,2 m! Dostawa maszyny z Hiszpanii do Polski składała się z kilku etapów i była realizowana przy wykorzystaniu transportu drogowego, morskiego i rzecznego.

Transport budził wielkie zainteresowanie nie tylko z racji gabarytów, ale też trasy przejazdu, która ze względu na dostępną infrastrukturę drogową prowadziła przez Warszawę. Wysiłek włożony w realizację projektu został nagrodzony w konkursie ESTA Awards of Excellence 2023.

Transport ponadnormatywny to przewóz ładunku, który ze względu na wymiary lub wagę przekracza normy określone w prawie o ruchu drogowym. Przekroczenie limitów wymaga uzyskania specjalnych zezwoleń i zastosowania dodatkowych środków bezpieczeństwa.

Wisienka na torcie

Takie specjalne operacje (tzw. projekty cargo) są w logistyce traktowane szczególnie, sami eksperci mówią, że to wisienka na logistycznym torcie. Z jednej strony to spektakularne realizacje działające na wyobraźnię. Z drugiej, wiążące się z ogromną odpowiedzialnością, wymagające znajomości w praktyce wielu logistycznych biznesów, prawa, dobrych relacji i myślenia poza utartymi schematami. Niezmiennie ważne jest bezpieczeństwo na każdym etapie realizacji takiej operacji logistycznej. Nie tylko bezpieczeństwo przewożonych maszyn, elementów, pojazdów, ale też ludzi pracujących przy załadunkach, transporcie i wreszcie obserwatorów, uczestników ruchu drogowego.

– Projekty cargo nigdy nie są oczywiste. Wymagają doświadczenia i zawsze jeszcze dodatkowych analiz, specjalnych pomysłów. Tutaj nie ma miejsca na schematy, powtarzalność i rutynę – to może prowadzić do błędów, które mogą być niebezpieczne. Nietypowe wymiary ładunków, trasy i złożone procedury wymagają myślenia kreatywnego, myślenia „out of the box", aby dostarczyć ładunek na miejsce przeznaczenia w sposób bezpieczny i efektywny – kończy Tomasz Kwapis.



Złożone projekty transportowe to prawdziwy sprawdzian dla ekspertów z branży TSL. W obsłudze takich zleceń potrzebna jest nie tylko know-how i doświadczenie. Niezwykle istotne są też relacje i kontakty



Automatyczne zamki po obu stronach bezpiecznie zamykają bramę po każdym cyklu otwierania i czynią z niej przeszkodę niemal nie do pokonania

BEZPIECZNY JAK W SKARBCU

EFAFLEX DOSTARCZA BRAMY BEZPIECZEŃSTWA KLASY RC 4 DO TURECKIEGO ZAKŁADU PRODUKCYJNEGO SZWAJCARSKIEJ FIRMY, WYMAGAJĄCEJ WYSOKIEGO STOPNIA ZABEZPIECZEŃ.

Zastosowanie farb do druku zabezpieczającego przed fałszerstwami i oszustwami ma zasadnicze znaczenie dla ochrony banknotów i papierów wartościowych na całym świecie. Szwajcarska firma dostarcza m.in. wysokiej jakości farby wklęsłodrukowe, farby z efektem optycznym, a także luminescencyjne oraz szereg innowacyjnych rozwiązań do odczytu maszynowego, które odpowiadają na zwiększone wyzwania związane ze zautomatyzowanym przetwarzaniem banknotów.

Firma, która działa między innymi na rzecz ochrony pieniędzy, sektora publicznego oraz ochrony marek i produktów, sama musi robić wszystko, aby chronić swoje produkty przed nieuprawnionym dostępem. Klient potrzebował zatem bram o wysokim stopniu bezpieczeństwa, aby zabezpieczyć zakład produkcyjny w Turcji. Znał już firmę EFAFLEX i zdecydował się na współpracę z nią po prezentacji systemu EFA-SST® Secure.

Po intensywnych poszukiwaniach kierownictwo projektu zamówiło u producenta bram EFAFLEX cztery bramy EFA-SST® L Secure RC 4, trzy bramy EFA-SST® Efficient RC 2 i trzy bramy EFA-SST® Essential. Jako że w fabryce są produkowane i przechowywane dokumenty o wadze państwowej, to cały zakład przypomina twierdzę o podwyższonym stopniu bezpieczeństwa. Przychodzące i wychodzące towary, magazyn, jak również produkcja są chronione przez bramy EFAFLEX. Wejścia dla personelu są również zaprojektowane zgodnie z normami RC 4 i RC 2.

EFAFLEX

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

Certyfikowane bezpieczeństwo

EFA-SST® Secure, posiadająca certyfikat klasy odporności 4 (RC 4), jest uważana za najbezpieczniejszą bramę szybkobieżną na świecie. Dzięki niej firma maksymalnie zabezpiecza swoją produkcję, bez konieczności rezygnacji z prędkości, jaką daje wydajna brama szybkobieżna. Przy maksymalnych wymiarach (szer. 4000 mm, wys. 5000 mm) brama otwiera się z prędkością do 1,0 m/s i zamyka z prędkością do 0,6 m/s, co – obok odporności na włamanie – jest kolejnym ważnym elementem bezpieczeństwa. Duże prędkości otwierania i zamykania bram uniemożliwiają wejście do budynków osobom nieupoważnionym. Dlatego parametry te należały do najważniejszych kryteriów decyzyjnych przy wyborze bram. Ponieważ codziennie fabrykę opuszcza kilka milionów ważnych papierów wartościowych i dokumentów, a bramy są w związku z tym w niemal ciągłym użyciu, niezawodna i niewymagająca konserwacji wydajność pracy była dla klienta decydującą zaletą.

Automatyczne zamki po obu stronach bezpiecznie zamykają bramę po każdym cyklu otwierania i czynią z niej przeszkodę niemal nie do pokonania. Cenne towary są dzięki temu doskonale chronione. Certyfikacja według DIN/TS 18194:2020 – RC 4 przez ift Rosenheim potwierdza czwartą klasę odporności bramy.

Firma chwali sobie funkcjonalność bram, a także jest bardzo zadowolona z serwisu. Bramy zostały wyprodukowane i dostarczone przez EFAFLEX w rekordowym czasie 5 tygodni, dzięki czemu udało się dotrzymać napiętych terminów wyznaczonych przez klienta i rozpocząć na czas produkcję ważnych dokumentów. Już teraz omawiane są pierwsze zamówienia uzupełniające do kolejnych zakładów produkcyjnych.

Licencja na drukowanie dokumentów

Jako producent farb zabezpieczających i rozwiązań zabezpieczających do produkcji banknotów oraz innych dokumentów i papierów wartościowych, takich jak paszporty, dowody osobiste i prawa jazdy, producent oferuje również rozwiązania i usługi w zakresie bezpiecznego uwierzytelniania, identyfikacji i śledzenia. Te nowe rozwiązania związane z bezpieczeństwem są opracowywane we współpracy z rządami, bankami centralnymi, drukarniami o wysokim stopniu bezpieczeństwa i podmiotami przemysłowymi, przy czym firma pełni również rolę doradczą.



Obecnie bardzo modna jest metoda tworzenia „cyfrowego bliźniaka" danego magazynu. To model, który jest pełnym odwzorowaniem rzeczywistego systemu i na bieżąco z nim współpracuje, otrzymując dane na przykład z WMS

WIRTUALNA OPTYMALIZACJA PRZYSZŁOŚCIĄ LOGISTYKI

Ostatnie lata okazały się niełatwym okresem dla bardzo wielu sektorów gospodarki. Choć każda branża ma swoje problemy, to wspólnym mianownikiem dla wszystkich przedsiębiorców jest sprostanie oczekiwaniom swoich partnerów i klientów przy jednoczesnej optymalizacji kosztów, które wciąż rosną. Jak się okazuje, z pomocą po raz kolejny przychodzi technologia i dzięki wykorzystaniu potencjału obliczeniowego procesorów oraz wirtualnej rzeczywistości logistyka ma szansę na wdrożenie szybkich i skutecznych zmian w swoim funkcjonowaniu.

Obecnie jednym z najważniejszych trendów w przemyśle i szeroko rozumianym TSL stała się potrzeba automatyzacji procesów. Do tego celu wdrażane są autonomiczne roboty oraz oprogramowanie mające synchronizować ich pracę. Narastającym problemem jest jednak wzrost ceny poszczególnych komponentów czy maszyn oraz coraz dłuższy czas oczekiwania na dostarczenie ich do magazynu. Dziś np. średni okres realizacji dostawy najprostszych wózków automatycznych to ponad rok, podczas gdy jeszcze niedawno był to zaledwie kwartał. Niestety, nie oznacza to, że sprzęt ten tanieje – wręcz odwrotnie, płacimy więcej za to samo co przedtem otrzymując dodatkowo wydłużony czas oczekiwania na dostawę technologii do naszego magazynu. Co więcej, oczekiwania klientów zlecających transport i dostawy są coraz bardziej nastawione na indywidualne podejście do swoich potrzeb, co paradoksalnie nie pomaga operatorom.

– *Myślę, że polski rynek jest specyficzny. Na zachodzie firmy dojrzały już do tego, że aby automatyzować procesy potrzebna jest pewna standaryzacja. W Polsce obecnie jesteśmy na etapie, w którym klienci chcą automatyzacji procesów, ale ich oczekiwania często stoją w sprzeczności z tą automatyzacją. W efekcie okazuje się, że musimy prosty proces rozbijać na pod-procesy, żeby dla każdego odbiorcy przygotować indywidualnie ustawione rozwiązania i parametry. To stoi w sprzeczności z automatyzacją. Gdyby większość klientów faktycznie bazowała na mocnej standaryzacji, to na pewno wspierałoby to optymalizację po stronie takiego operatora jak my* – tłumaczy Karol Pawlicki, dyrektor ds. operacji magazynowych w Raben Logistics Polska.

Obecnie jednym z najważniejszych trendów w przemyśle i szeroko rozumianym TSL stała się potrzeba automatyzacji procesów. Do tego celu wdrażane są autonomiczne roboty oraz oprogramowanie mające synchronizować ich pracę.

FLEXIM zyskuje na popularności

W obliczu tego wyzwania coraz większą popularność zyskują rozwiązania bazu-

W Raben Logistics Polska zaczęto stosować aplikacje typu FLEXIM, które pozwalają na tworzenie modeli wirtualnych magazynów z możliwością weryfikacji i analizy ustawień w taki sposób, by wyłonić te optymalne w danym czasie.

jące na cyfrowej symulacji procesów magazynowych, dzięki którym łatwo można sprawdzić poszczególne obszary funkcjonowania firmy, by znaleźć miejsca, w których działanie można zmienić lub poprawić. W Raben Logistics Polska zaczęto stosować aplikacje typu FLEXIM, które pozwalają na tworzenie modeli wirtualnych magazynów z możliwością weryfikacji i analizy ustawień w taki sposób, by wyłonić te optymalne w danym czasie. To niezwykle przydatne narzędzie w przypadku planowania rozbudowy infrastruktury lub chęci postawienia nowego magazynu. Wówczas przed fizyczną realizacją rzeczywistego obiektu i poważnej inwestycji finansowej mamy możliwość pełnej weryfikacji możliwości jakie taki projekt nam zagwarantuje, a jakich parametrów nie będzie w stanie udźwignąć. Wirtualny projekt pokazuje wąskie gardła, przez co pomaga w odpowiednim planowaniu stanowisk i zaplecza sprzętowego. Ta technologia ma ogromną przewagę nad klasycznym „tabelkowym" mapowaniem procesów intralogistycznych.

– *Inaczej jest, kiedy patrzy się na cyfry i tabele w arkuszach kalkulacyjnych, a zupełnie inaczej, gdy obserwuje się odwzorowany w 3D cały magazyn czy wybrany obszar, w którym te procesy są realizowane. Wszystko widać z innej perspektywy mając pogląd z lotu ptaka, gdy możemy lepiej zrozumieć system i jego funkcjonowanie. Dzięki technologii od razu widać, czy coś wymaga korekty. Jeżeli założymy np. niewłaściwą prędkość autonomicznego wózka, to w Excelu nadal widoczna będzie po prostu liczba. Natomiast w modelu symulacyjnym zobaczymy, że wózek jeździ za szybko albo nie tą drogą, którą powinien* – wyjaśnia Kamila Kluska, menadżer ds. projektów logistycznych w Raben Logistics Polska.

Cyfrowe bliźniaki coraz popularniejsze

Obecnie bardzo modna jest także metoda tworzenia „cyfrowego bliźniaka" danego magazynu. To model, który jest pełnym odwzorowaniem rzeczywistego systemu i na bieżąco z nim współpracuje, otrzymując dane na przykład z WMS przetwarza je i pokazuje jak ten system powinien się zachowywać, albo jak będzie się zmieniał, gdy zmodyfikujemy wybrane parametry. Istnieje możliwość przeniesienia obecnie funkcjonującego magazynu do wirtualnej rzeczywistości by testować np. inne ustawienie towaru na regałach czy zmianę strefy wypakowywania przy rampie rozładunkowej. To stwarza przestrzeń do wirtualnego rozgrywania różnych scenariuszy, układów czy schematów procesów z pełną wizualizacją efektów. FLEXIM ucina wszelkie dyskusje wśród „starej gwardii" pracowników np. przyzwyczajonych do wyuczonego i znanego od 30 lat sposobu działania, pokazując miarodajne dane dotyczące tego jak konkretna zmiana i ustandaryzowanie przełoży się na funkcjonowanie całego magazynu.



FLEXIM pozwala nie tylko na wirtualne pomiary wydajności procesów, ale także na gruntowne oszacowanie kosztorysu zmian czy inwestycji niezbędnych do poprawy działania

Nowy sposób komunikacji z klientem

FLEXIM pozwala nie tylko na wirtualne pomiary wydajności procesów, ale także na gruntowne oszacowanie kosztorysu zmian czy inwestycji niezbędnych do poprawy działania. Co więcej, w łatwy sposób pozwala na wyliczenie i zobrazowanie zmian przepustowości, szybkości dostaw czy zwiększenia pojemności magazynowej oraz podliczenie, ile dokładnie przyniesie to oszczędności dla klienta. To także użyteczne narzędzie dla samego operatora, ponieważ z dużą dokładnością można przeanalizować opłacalność danego zlecenia, np. przed przystąpieniem do wielomilionowego przetargu.

– *Możliwości wizualizacji są przeogromne. Oczywiście to zależy od tego, ile czasu chcemy poświęcić na konkretne animacje. Możemy sprawić, że operatorzy będą poruszać się bardzo naturalnie, albo nosić przepiękne pudełka z logo klienta, sterować wózkiem na różne sposoby itp. To kwestia tego jak dużo mamy czasu na opracowanie takiego projektu, bo zazwyczaj całość musi powstać szybko* – podsumowuje Kamila Kluska, menadżer ds. logistycznych w Raben Logistics Polska.

Technologia wirtualnego mapowania procesów to nie tylko przyszłość logistyki, ale także szansa na uzyskanie nowej, wyższej jakości dostaw dla każdego z nas.



Wirtualny projekt pokazuje wąskie gardła, przez co pomaga w odpowiednim planowaniu stanowisk i zaplecza sprzętowego. Ta technologia ma ogromną przewagę nad klasycznym „tabelkowym" mapowaniem procesów intralogistycznych



UPS już w 2019 r. zaczął dostarczać próbki medyczne za pomocą dronów. Było to pierwsze, usankcjonowane przez Federalny Urząd Lotnictwa, wykorzystanie drona do rutynowych lotów komercyjnych, gdzie produkty transportowane są na podstawie umowy biznesowej

Fot. UPS

PACZKA PRZYLECI DRONEM. PRĘDZEJ CZY PÓŹNIEJ, ALE NA PEWNO PRZYLECI

Człowiek stoi na podjeździe do swojego domu. Wpatruje się w niebo, a dłonią chroni oczy przed słońcem. Wygląda nadlatującej paczki. Ponad dziesięć lat od zapowiedzi Amazon wchodzi w finalny etap prac nad dostarczaniem przesyłek dronami. W Polsce takie plany też były kreślone.

Niebo było niebieskie a trwa zielona. I właśnie na takiej trawie w maju 2021 roku w Lublinie wylądował pierwszy dron sieci sklepów Decathlon, który chwilę wcześniej dostarczył zamówienie klientowi. Maszyna Hermes V8M miała na pokładzie kilka paczek – jedną oddał prosto w ręce klienta, kolejne trafiły do rąk pracowników sieci. To była premiera takiego sposobu realizowania internetowych zamówień i wydawało się, że drony wejdą na dobre na służbę e-handlu.

Plany, plany

– Czas na wdrożenie takiej usługi był idealny. To był rok pandemiczny, obostrzeń, ludzi zmuszonych do siedzenia w domach, wzmożonych zakupów przez internet. Drony w takim momencie miały swoje pięć minut, żeby przekonać do siebie klientów – mówi Michał Jeska, CEO oyou.me, polskiej firmy wprowadzającej na polski rynek rozwiązanie VD2D, czyli innowacyjny model współpracy marek z influencerami pod postacią sklepów butikowych z wykorzystaniem rozwiązań web3.

Jeska przypomina także, że już wcześniej drony wykorzystano w pandemii COVID-19 do transportowania próbek medycznych między szpitalami, bo okazało się to szybsze i tańsze niż transport nieziemny.

Jednak na razie polskie niebo nie zapełniło się latającymi kurierami. A przecież takie plany przedstawiały nie tylko sieci handlowe, ale tak poważny gracz jak Poczta Polska. Choćby w 2021 roku państwowy doręczyciel, mówiąc o planach na najbliższe lata, zaznaczał, że ma być cyfrowo, internetowo, szybko, sprawnie. Planowane było wykorzystanie dronów i na razie zostało to w fazie planów.

– Szkoda, bo na pewno sprzyjałoby to e-commerce. Nowość, innowacyjność, szybkość realizacji zamówienia. To wszystko cenią sobie osoby robiące zakupy przez internet. Na pewno dostawa towaru dronem będzie na początku, w wielu przypadkach, czynnikiem przeważającym o wyborze tego, a nie innego e-sklepu. Wygra ciekawość, o ile usługa nie będzie znacząco podwyższała kosztów transportu – mówi ekspert od e-handlu Tomasz Niedźwiecki. To twórca i prezes platformy TakeDrop.pl, w której można założyć sklep internetowy w formie *dropshippingu*, czyli bez konieczności posiadania magazynu i własnoręcznej wysyłki towaru. *– Moda na selfie z dronem, który właśnie przyniósł paczkę? Łatwo to sobie wyobrazić* – dodaje.

Wskazać kierunek

Żeby drony powszechnie dostarczały przesyłki, potrzebny jest impuls. Ktoś – jakaś firma – musi pokazać, że to się opłaca i za nią pójdą kolejne. *– Taki scenariusz przecież miał miejsce w przypadku automatów do odbioru paczek* – zauważa Niedźwiecki.

A to, że drony-kurierzy w Polsce będą czymś normalnym, jest niemal pewne. Ta metoda zagości nad Wisłą, gdy nasze firmy docenią sukces jaki drony odniosą na zachodzie. Skąd to wiemy?

Jak mały samolot

W niektórych krajach użycie dronów to była naturalna potrzeba. Rok temu brytyjska Royal Mail poinformowała, że w ciągu trzech lat będzie miała „armię" 500 dronów, które będą dostarczać przesyłki do klientów mieszkających w odległych, mniej zurbanizowanych rejonach. Plan właśnie zaczął być wcielany w życie. Przez najbliższe trzy miesiące Royal Mail i Skyports Drone Services będą dostarczały przesyłki na Orkadach – archipelagu na północ od Szkocji. To teren trudno dostępny, ze zmienną pogodą mogącą zagrażać ludzkiemu życiu, gdzie gęstość zamieszkania jest mała. Paczki i listy są już przenoszone dronami. Jednak nie bezpośrednio do klientów, ale do doręczycieli, którzy już osobiście wręczają przesyłkę odbiorcy. *– Wszystko, co pomaga utrzymać usługę powszechną, zwłaszcza na trudniej dostępnych obszarach wysp, jest czymś, co*

Żeby drony powszechnie dostarczały przesyłki, potrzebny jest impuls. Ktoś (jakaś firma) musi pokazać, że to się opłaca i za nią pójdą kolejne. Taki scenariusz miał miejsce w przypadku automatów do odbioru paczek.

powinniśmy wesprzeć – skomentował ten ruch w oświadczeniu Alistair Carmichael, poseł z regionu Orkadów i Szetlandów.

Brytyjskie drony to nie drobne maszyny, jakie czasami można zauważyć na niebie, ale potężniejsze, dwusilnikowe i przypominające samoloty ze śmigłami urządzenia. Równie okazale wyglądają maszyny firmy Amazon, która pod koniec ubiegłego roku ogłosiła znaczącą zmianę w swoim łańcuchu logistycznym. Chce używać latających kurierów na tzw. ostatniej mili, czyli krótkiej trasie bezpośrednio do klienta. – *Nasza definicja skali to dostarczanie 500 mln paczek dronami do dziesiątek milionów klientów rocznie do końca tej dekady. Dostawy mają obejmować gęsto zaludnione obszary, jak Boston, Atlanta i Seattle. Zrobimy ważny krok w tym kierunku dzięki naszemu nowo zaprezentowanemu dronowi dostawczemu nowej generacji – MK30. Obecnie jest budowany i ma wejść do użytku w 2024 roku* – podał Amazon, a plan ma zostać wcielony w życie ponad dekadę po tym, jak dostawy dronami zapowiedział Jeff Bezos.

– *To pokazuje, że przygotowanie takiego procesu nie jest proste. Trzeba lat na zbudowanie zaplecza informatycznego, przygotowanie ludzi i sprzętu. Dlatego może na dronową rewolucję w Polsce jeszcze czekamy* – komentuje Michał Jeska z oyou.me.

Polska rzeczywistość

Polska na swoją rewolucję dronową jeszcze czeka. Eksperci zwracają uwagę, że mamy swoje pewne uwarunkowania. Polską specyfiką są bloki mieszkalne. Dron nie zapuka do mieszkania, nie zadzwoni domofonem, nie wyląduje na balkonie. Oczywiście odbiorca otrzyma elektroniczną informację o nadejściu przesyłki, ale po jej odbiór pewnie będzie musiał wyjść przed blok. Może być to dla niego niekomfortowe. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego 56,1% mieszkań w Polsce znajduje się blokach.

Już kilka lat temu prof. dr hab. inż. Cezary Galiński, kierownik Zakładu Samolotów i Śmigłowców na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa wskazywał, że polskie blokowiska utrudniają rozwój dronowego biznesu pocztowego. Chodzi m.in. o turbulencje powietrzne występujące w pobliżu budynków, co może skutkować tym, że maszyna zacznie uderzać o ściany czy okna.

– *Takich miejsc, gdzie byłoby wygodnie realizować takie usługi, jest stosunkowo niewiele, więc najprawdopodobniej nie staną się one podstawą transportu przesyłek na całym świecie. W miejscach, do których człowiekowi jest trudniej dotrzeć, będą natomiast zdecydowanie najlepszym rozwiązaniem* – zwiastował prof. Galiński.



Fot. Amazon

Firma Amazon, która pod koniec ubiegłego roku ogłosiła znaczącą zmianę w swoim łańcuchu logistycznym, chce używać latających kurierów na tzw. ostatniej mili

Paczka do punktu

Przykłady Royal Mail i Amazona pokazują, że są różne pomysły na wykorzystanie dronów. Brytyjczycy wysyłają nimi paczki do dostarczycieli „na ostatniej prostej" do klienta. Amerykanie chcą maszyną dolecieć od razu do adresata. Wylądować na jego przystrzyżonym trawniku.

Tomasz Niedźwiecki z TakeDrop.pl dopuszcza jeszcze inną możliwość. – *Sklep internetowy otrzymuje zamówienie. Nieduże, lekkie. Trzeba je spakować i dostarczyć do firmy kurierskiej oddalonej o kilka kilometrów. Wyobrażam sobie, że sprzedawca współpracujący z operatorem drona, podwiesza zamówienie do urządzenia, a to transportuje je do kuriera. Dziś jednak taka wizja finansowo się nie kalkuluje. Kurier na swojej całodziennej trasie może nawet do małego sklepu przyjechać więcej niż raz i odebrać przesyłki* – zaznacza.

Ale jest jeszcze inny scenariusz sprawdzany na zachodzie. To dronowe skrzynki pocztowe. Po prostu latające urządzenie dostarcza przesyłkę do naziemnego obiektu, z którego paczkę odbiera klient w dogodnym dla niego terminie.

Zarówno w USA jak i w Polsce wprowadzenie takiego systemu wymaga przygotowania odpowiedniej infrastruktury – postawienia specjalnych skrzynek. – *Jeżeli ktoś dziś myśli, że nie jest to możliwe, niech sobie przypomni krajobraz sprzed kilku lat kiedy nie było automatów paczkowych. Dzisiaj są wszędzie* – komentuje Michał Jeska z oyou.me.

Niedawno branżowy serwis pocztowy postaltimes.com szacował, że codziennie na całym świecie odbywa się 2000 komercyjnych dostaw dronami. Nie jest to dużo, ale ten sektor rośnie. – *W rzeczywistości w pewnych warunkach – na przykład w regionach o słabej infrastrukturze drogowej lub gdy łączenie dostaw nie ma sensu – drony mogą już być najbardziej opłacalnym sposobem dostawy* – oceniał serwis i zaznaczył, że drony mogą stać się mocnym elementem łańcucha dostaw. – *Technologia dronów ma potencjał, aby zaspokoić szereg zastosowań konsumenckich ostatniej mili, takich jak gotowa żywność, produkty gotowe i inne małe opakowania, a także potrzeby B2B, takie jak przenoszenie próbek medycznych do laboratoriów* – prognozują eksperci.

Marcel Płoszczyński



Fot. Royal Mail

Przez trzy miesiące Royal Mail i Skyports Drone Services będą dostarczały przesyłki na Orkadach – archipelagu położonym na północ od Szkocji. To teren trudno dostępny, ze zmienną pogodą mogącą zagrażać ludzkiemu życiu, gdzie gęstość zamieszkania jest mała



Z raportu „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2023" wynika, że trzy czwarte firm (80%) uważa, iż redukcja emisji CO_2 w ciągu najbliższych pięciu lat jest kluczowym obszarem ich inicjatyw środowiskowych

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ W SEKTORZE BUDOWNICTWA PRZEMYSŁOWEGO

ANALIZA STRATEGII I DZIAŁAŃ FIRMY PANATTONI W KONTEKŚCIE GLOBALNYCH TRENDÓW

Panattoni jest deweloperem, który stawia na coraz wyższe wymagania w obszarze zrównoważonego budownictwa przemysłowego. Jedna z najnowszych inwestycji firmy, Panattoni Park Konin, uzyskał właśnie certyfikat BREEAM na najwyższym poziomie Outstanding. To druga inwestycja Panattoni w Polsce i czwarta w Europie, która zdobyła tak prestiżowy certyfikat. Ich znaczenie w branży logistycznej rośnie – z badania „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2023" wynika, że jedna trzecia badanych respondentów jest gotowa zapłacić więcej za obiekty posiadające certyfikaty środowiskowe, bo przynoszą one wartość dodaną.

Panattoni Park Konin uzyskał ocenę na poziomie 90% i stał się obecnie najwyżej ocenionym budynkiem przemysłowym w Polsce. Spełnia wysokie kryteria dotyczące efektywności energetycznej, oszczędności wody czy dbałości o bioróżnorodność i dobrostan pracowników. Jak podkreśla Emilia Dębowska, Sustainability Director w Panattoni: – *Byliśmy pierwszym deweloperem, który wprowadził certyfikację do standardu realizacji i nadal wyznaczamy kierunek rozwoju w zrównoważonym budownictwie.*

Rośnie zapotrzebowanie na ekologiczne rozwiązania

Z badania „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2023", opracowanego przez Panattoni we współpracy z kancelarią prawną HFW oraz firmą Analytiqa, wynika, że im więcej wyzwań klimatycznych i idących za nimi regulacji, tym bardziej branża logistyczna jest skłonna do podejmowania ekologicznych inicjatyw. Ten trend dodatkowo wzmocniły skutki wojny w Ukrainie, a więc wysokie ceny energii i surowców. – *W tym roku jednym z kluczowych czynników, obok potrzeby spełnienia wymogów prawnych oraz dbałości o środowisko, stała się chęć uzyskania korzyści finansowych czy podatkowych* – wyjaśnia Emilia Dębowska. Stąd już 72% badanych firm uwzględnia cele ESG w procesach przetargowych, a 37% firm zawiera cele ESG jako zobowiązania dla swoich dostawców usług magazynowych. Prawie połowa firm byłaby skłonna płacić wyższy czynsz odpowiadający całkowitym oszczędnościom z kosztów operacyjnych, by przenieść działalność do budynku „zielonego".

Panattoni Park Konin uzyskał ocenę na poziomie 90% i stał się obecnie najwyżej ocenionym budynkiem przemysłowym w Polsce. Spełnia wysokie kryteria dotyczące efektywności energetycznej, oszczędności wody czy dbałości o bioróżnorodność i dobrostan pracowników.

Oszczędność energii ponad wszystko

Nacisk na efektywność energetyczną obiektów magazynowych i fabrycznych jest coraz większy. Wysiłki czynione

w tym kierunku przekładają się nie tylko na zmniejszone zużycie energii czy wody, ale również wymierne oszczędności w kosztach eksploatacji.

Z raportu „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2023" wynika, że trzy czwarte firm (80%) uważa, iż redukcja emisji CO_2 w ciągu najbliższych pięciu lat jest kluczowym obszarem ich inicjatyw środowiskowych. Rozwiązania energooszczędne (takie jak panele słoneczne, czujniki oświetlenia, oświetlenie LED, wymienniki ciepła, urządzenia chłodnicze, itp.) są z kolei kluczowym celem i najważniejszą cechą ESG dla operacji magazynowych firmy – stwierdziło tak 64% wszystkich respondentów.

W Panattoni Park Konin zużycie energii pierwotnej zostało zredukowane aż o połowę. Blisko jedna czwarta zużywanej energii, czyli 22,8%, pochodzi przy tym z instalacji fotowoltaicznej. Efektem proekologicznych rozwiązań jest wbudowany ślad węglowy na poziomie zaledwie 299 kg CO_2/m^2, co odpowiada klasie A według metodologii Carbon Heroes Benchmarking One Click LCA.

Dopełnieniem troski o środowisko jest świadectwo efektywności energetycznej, które budynek uzyskał po przeprowadzeniu testów szczelności oraz analizy adaptacji do zmian klimatu. – *Panattoni Park Konin to inwestycja przyszłościowa, przygotowana na wyzwania kolejnych lat, co też zwiększa szanse na wydłużenie okresu jego eksploatacji* – wyjaśnia Emilia Dębowska.

Zobowiązanie do ochrony zasobów

Duże znaczenie w budownictwie przemysłowym zdobywają działania związane z ochroną zasobów wodnych. Wnioski płynące z raportu sugerują, że w najbliższej przyszłości możemy się spodziewać nasilonych działań w tym zakresie. Innowacyjne rozwiązania, takie jak systemy zbierania wód deszczowych czy filtry wodne, widoczne są już teraz.

Panattoni już wyznacza nowe standardy w tym obszarze. Dzięki zastosowaniu w konińskim obiekcie nowoczesnych technologii, takich jak wydajna armatura, elektromagnetyczne zawory sterowane czujnikami obecności czy zintegrowany z systemem BMS system olicznikowania, udało się zredukować zużycie wody aż o 87,7% w stosunku do budynku bazowego. Inwestycja została wyposażona w instalację do wykorzystania wody szarej, a zastosowana wokół budynku zieleń nie wymaga podlewania.

W trosce o dobrostan pracowników

Coraz większa uwaga kierowana jest na dobrostan pracowników, bo firmy zaczynają dostrzegać korzyści wynikające z troski o środowisko pracy. Z raportu „European Logistics & Supply Chain Sustainability Report 2023" wynika, że ponad 80% firm posiada konkretne cele i plany wspierające dobrostan pracowników. Aż 86% respondentów wskazało, że oferują programy dla pracowników związane z poprawą ich samopoczucia. Zapewnienie bezpiecznego dostępu, dostępu do pryszniców, kontrola jakości powietrza, poziomu hałasu i dostępu do światła dziennego to niektóre z najczęstszych działań w tym zakresie.

– *Nowoczesne centra logistyczne Panattoni standardowo wyposażane są w takie udogodnienia, bo zależy nam nie tylko na środowisku, ale także na ludziach, którzy pracują w naszych obiektach* – mówi Emilia Dębowska. W Panattoni Park Konin pracownicy mogą korzystać ze strefy relaksu, siłowni zewnętrznej czy infrastruktury dla rowerzystów, włącznie z prysznicami. Co więcej, biura zapewniają dopływ naturalnego światła na powierzchni znacznie przekraczającej standardy.



Ponad 80% przebadanych firm posiada konkretne cele i plany wspierające dobrostan pracowników. Aż 86% respondentów wskazało, że oferują programy dla pracowników związane z poprawą ich samopoczucia

Złoty Standard Certyfikacji

Równie istotnym aspektem odpowiedzialnego biznesu staje się kwestia certyfikacji ekologicznej. Międzynarodowe certyfikaty, takie jak BREEAM, DGNB czy LEED, stają się nie tylko wyznacznikiem jakości, ale i zaangażowania firmy w zrównoważone działania. Jedna trzecia badanych respondentów jest gotowa zapłacić więcej za obiekty posiadające certyfikaty środowiskowe, wierząc, że przynoszą one wartość dodaną. Kolejne 53% rozważyłoby uiszczenie dodatkowych opłat, ale zależy to od wielkości wzrostu kosztów.



Międzynarodowe certyfikaty, takie jak BREEAM, DGNB czy LEED, stają się nie tylko wyznacznikiem jakości, ale i zaangażowania firmy w zrównoważone działania

Pod względem zrównoważonego budownictwa Panattoni jest ważnym graczem w Europie, z imponującą liczbą certyfikatów środowiskowych i obiektami, które nie tylko spełniają, ale i przewyższają ekologiczne standardy. Było pierwszym deweloperem, który ocenę BREEAM, obecnie na bardzo wysokim poziomie Excellent, wprowadził do standardu swoich realizacji. Łączna powierzchnia obiektów Panattoni z certyfikatem ekologicznym przekracza już 12 mln m², a kolejne obiekty o łącznej powierzchni 6,5 mln m² są w trakcie certyfikacji. Wśród tych inwestycji aż pięć będzie ocenionych na poziomie BREEAM Outstanding oraz DGNB Platinium.

Deweloper uważa, że Panattoni Park Konin to więcej niż inwestycja budowlana. Firma nie tylko dostosowuje się do ekologicznych trendów, ale również stanowi ich awangardę, stawiając wysoko poprzeczkę innym graczom w branży i wskazując kierunek ewolucji budownictwa przemysłowego. I



Największą transakcją w I kw. była sprzedaż projektu Panattoni Wrocław Campus (ok. 185 tys. m²) do P3

Fot. Panattoni

STOPNIOWE SCHŁADZANIE RYNKU MAGAZYNOWEGO

Według najnowszego raportu pt. „Occupier Insight – Rynek magazynowo-przemysłowy w I poł. 2023 r.", opublikowanego przez firmę doradczą Newmark Polska, w drugim kwartale 2023 r. całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni magazynowo-przemysłowej w Polsce wyniosły 30,6 mln m², co oznacza wzrost o 17,1% w porównaniu z analogicznym okresem w 2022 r.

Przyrost powierzchni magazynowej nie oznacza, że rynek magazynowy jest w rozkwicie. Od stycznia do czerwca deweloperzy oddali do użytku niecałe 2,6 mln m² powierzchni, a aż 73% tego wolumenu (ponad 1,9 mln m²) przypadło na I kw. 2023 r. To dynamika na podobnym poziomie jak w latach 2018-19, które charakteryzowały się stabilnym wzrostem rynku, na który nie miały wpływu nieprzewidziane czynniki zewnętrzne, na co uwagę zwraca JLL. Zaznacza, że w I kw. 2023 r. wielkość budowanej powierzchni po raz pierwszy od połowy 2021 r. spadła poniżej 3 mln m². Jako rynki z największą nową podaży w I kw. AXI IMMO w raporcie „Polski rynek magazynowy w I kw. 2023 r." wymienia woj. mazowieckim (367 tys. m²), śląskie (256 tys. m²) i dolnośląskie (242 tys. m²). Dodaje, że warto zwrócić uwagę na woj. lubuskie, gdzie zasoby magazynowe wzrosły o 230 tys. m².

Z raportu opublikowanego przez Newmark Polska można się natomiast dowiedzieć, że w II kwartale nowa podaż wyniosła 692 200 m², a to oznacza, że była mniejsza o prawie 64% niż w pierwszych trzech miesiącach br. i o 40% niż rok wcześniej. Cóż, wiele budów się przeciąga czy też zostaje odroczonych.

AXI IMMO zwraca uwagę, że ponad połowę w I kw. stanowiły projekty spekulacyjne. Tylko na koniec marca w budowie było około 2,1 mln m² (–55% r/r) nowoczesnej powierzchni magazynowej, czyli o około 18% mniej niż w I kwartale 2022 r. – komentują specjaliści z JLL. Spodziewają się delikatnego spowolnienia na rynku magazynowym, wynikającego z wysokich kosztów finansowania i wymogu wysokiego udziału transakcji typu *pre-let* przed startem inwestycji. Gorsze wyniki są spowodowane też decyzjami europejskich deweloperów o przesunięciu nowych inwestycji w czasie.

Nie tylko deweloperzy

Również najemcy zachowują ostrożność przy podejmowaniu decyzji, co przekła-



Wzrost czynszów bazowych od początku 2022 r. wyniósł średnio ok. 15-25%, natomiast czynsze efektywne wzrosły w tym czasie o ok. 20-30%

Fot. Panattoni

da się na spadek popytu, a w dalszej konsekwencji na spadek wolumenu powierzchni w budowie. Jednocześnie rośnie ilość powierzchni dostępnej w już istniejących obiektach magazynowych.

Od stycznia do czerwca deweloperzy oddali do użytku niecałe 2,6 mln m² powierzchni magazynowej, a aż 73% tego wolumenu (ponad 1,9 mln m²) przypadło na I kw. 2023 r. To dynamika na podobnym poziomie jak w latach 2018-19.

Na większości rynków od początku 2023 r. odnotowano powolny spadek liczby nowych transakcji, gdzie średnia w Europie była na poziomie około 33% r/r. (JLL). Wyniki za I kw. były jednak nadal lepsze od analogicznych okresów z lat 2019 i 2020. Mimo poziomu 10% poniżej pięcioletniej średniej, popyt był postrzegany jako stosunkowo pozytywny w średnioterminowej perspektywie.

Spowolnienie aktywności najemców przez kolejne miesiące z rzędu odnotował również Newmark Polska. W pierwszej połowie 2023 r. wynajęli oni łącznie ponad 2,2 mln m², tj. o 41,5% mniej niż rok wcześniej. W miesiącach styczeń-marzec popyt brutto (AXI IMMO) osiągnął poziom 1,2 mln m² (-22% r/r), z czego w ramach nowych umów najmu wynajęto ok. 661 tys. m² (-42% r/r). Na znaczeniu zyskały renegocjacje, które stanowiły ponad 45% całości wolumenu transakcji. Newmark podaje, że w następnych trzech popyt ten wyniósł 1,04 mln m², co oznacza spadek o ponad 13% kwartał do kwartału i o 54% rok do roku.

Według JLL spowolnienie aktywności było jeszcze bardziej odczuwalne w przypadku popytu netto, który w I kw. 2023 r. wyniósł 652 tys. m², co oznacza spadek o 43% r/r. Nowy popyt zdominowany był przez sektor handlowy i e-commerce (łącznie 242 tys. m²). Ponad 90% dotyczyło silnych i ustabilizowanych rynków Wielkiej Piątki oraz Krakowa, co potwierdza ograniczoną skłonność do ryzyka wśród najemców i deweloperów. A niezmiennie najważniejszymi czynnikami mającymi wpływ na nastroje wśród inwestorów, wg AXI IMMO, pozostają inflacja, wysokie koszty finansowania inwestycji oraz rozbieżności pomiędzy oczekiwaniami sprzedających i kupujących.



Fot. Panattoni

W II kwartale nowa podaż wyniosła 692 200 m², a to oznacza, że była mniejsza o prawie 64% niż w pierwszych trzech miesiącach br. i o 40% niż rok wcześniej

– Najemcy obecnie dłużej podejmują decyzje o podpisywaniu umów najmu, m.in. z powodu rosnących ogólnych kosztów wynajęcia magazynu, w tym kosztów eksploatacyjnych, oraz konieczności reorganizacji łańcuchów dostaw. Ponadto, w ramach optymalizacji kosztów działalności i zmniejszania śladu węglowego coraz częściej decydują się na konsolidację kilku lokalizacji w jedną, znajdującą się bliżej końcowego odbiorcy – komentuje Jakub Kurek, dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Magazynowych w firmie doradczej Newmark Polska.

Sprzedaż pojedynczych obiektów

W strukturze transakcji zawartych w pierwszej połowie 2023 r. dominowały nowe umowy najmu (50,5%). Renegocjacje stanowiły 39,5% całkowitego popytu, a pozostałe 10% przypadło na ekspansje – pisze Newmark Polska.

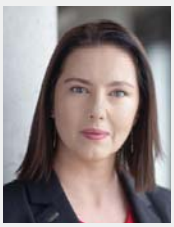
Warto podkreślić, że w tym czasie najemcy wynajęli łącznie 113 800 m². na podstawie umów zawieranych na krótszy okres (do jednego roku).

Jako największą transakcję, która miała miejsce w I kw., AXI IMMO podaje sprzedaż projektu Panattoni Wrocław Campus (ok. 185 tys. m²) do P3. Inna to zakup przez DWS Group parku należącego do 7R (7R Park Poznań East II, 51,5 tys. m².)

Na liście Newmark największych transakcji sfinalizowanych w okresie od stycznia do końca czerwca 2023 r. znalazły się też:

- odnowienie przez Tyco Electronics Polska (producenta komponentów elektronicznych) kontraktu na 56 tys. m² w Panattoni Park Szczecin I (I kw.);
- wynajęcie (nowa umowa) 55 tys. m² w Panattoni Park Wrocław Logistics

DUŻO MNIEJ NOWYCH INWESTYCJI



Agnieszka Giermakowska,
dyrektor Działu Badań Rynkowych i Doradztwa, Lider ds. ESG, Newmark Polska

Firmy deweloperskie nadal zachowują ostrożność przy rozpoczynaniu nowych inwestycji magazynowych. Na koniec czerwca 2023 r. w budowie pozostawało 2,13 mln m², co jest poziomem zbliżonym do odnotowanego w poprzednim kwartale (–1,3%), ale w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku oznacza spadek o ponad 51%. Ze względu na utrzymujące się wysokie koszty finansowania deweloperzy uzależniają rozpoczęcie budowy od podpisania umów przednajmu na co najmniej 50% całkowitej powierzchni hali i możliwości pozyskania najemców jeszcze przed ukończeniem inwestycji.

South Hub przez detalistę internetowego Shein (I kw.);
- budowa obiektu BTS o powierzchni 46 tys. m² dla BestSecret przez Panattoni w województwie lubuskim (II kw.),
- nowa umowa zawarta przez poufnego najemcę na 43 300 m² w 7R Park Wrocław West II (II kw.).

Grzegorz Chmielak, dyrektor Działu Wycen i Rynków Kapitałowych, AXI IMMO, komentuje: – *W odróżnieniu od poprzednich kwartałów, w pierwszych trzech miesiącach 2023 roku dominowały transakcje związane ze sprzedażą pojedynczych projektów, a nie portfeli magazynowo-logistycznych. Z kolei wśród najaktywniejszych graczy pozostają ci z regionu Europy Środkowo-Wschodniej i Stanów Zjednoczonych.*

– *Spowolnienie aktywności inwestycyjnej zostało spowodowane głównie przez zacieśnianie polityki pieniężnej przez banki centralne, które podnosiły stopy procentowe, co przekładało się na wzrost kosztów finansowania, negatywnie wpływając na nastroje inwestorów. Przewidujemy, że stabilizacja rynku i spadek niepewności przyczynią się do wzrostu liczby transakcji zawieranych w kolejnych miesiącach bieżącego roku* – dodaje Marcus de Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości przemysłowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills.



Spowolnienie aktywności najemców przez kolejne miesiące z rzędu odnotował Newmark Polska. W pierwszej połowie 2023 r. wynajęli oni łącznie ponad 2,2 mln m², tj. o 41,5% mniej niż rok wcześniej

Fot. Segro

SPOWOLNIENIE W POPYCIE



Anna Głowacz,
dyrektor Działu Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych, AXI IMMO

W perspektywie kolejnych miesięcy możemy spodziewać się spowolnienia w popycie. Część transakcji z I kwartału 2023 roku to efekt przedłużających się negocjacji z ubiegłego roku. Wysoka inflacja, koszty mediów oraz wyższe koszty uzyskania finansowania powodują, że firmy decydują się raczej na oszczędności aniżeli na nowe inwestycje. Po drugiej stronie znajdują się firmy, które swojej szansy upatrują w rozwoju trendów związanych z przenoszeniem linii produkcyjnych bliżej rynków zbytu. Obecnie nie jesteśmy świadkami dużej liczby transakcji w ramach tzw. *nearshoringu*, przy czym można wskazać wiele procesów będących w trakcie realizacji lub na etapie przygotowania.

Więcej pustostanów

O tym, że spowolnienie po stronie wynajmu wraz z ochłodzeniem aktywności budowlanej doprowadziło do zmniejszenia nierównowagi pomiędzy podażą a popytem, przy nieznacznym wzroście średniego wskaźnika pustostanów, pisze JLL. Natomiast analitycy AXI IMMO zaobserwowali wzrost wskaźnika pustostanów w I kw. do poziomu 6,4% (+3,1 p. proc. r/r), co wynika z oddania dużej liczby projektów rozpoczętych jeszcze w 2022 r. Skutkiem tego ponad 1,9 miliona m² powierzchni było dostępnej. A to oznacza, zdaniem Savills, że w I kw. wolumen istniejącej powierzchni w Polsce powiększył się o ok. 7%, natomiast od wybuchu pandemii zasoby powierzchni magazynowej i logistycznej wzrosły o ponad połowę. Najwięcej niewynajętej powierzchni było w woj. mazowieckim (399 tys. m²), woj. śląskim (333 tys. m²) oraz woj. dolnośląskim (304 tys. m²). W ujęciu procentowym najwyższym współczynnikiem pustostanów charakteryzowały się woj. świętokrzyskie (12,9%) i woj. zachodniopomorskie (10,6%).

Do końca czerwca – o czym informuje Newmark Polska – udział powierzchni niewynajętej w całkowitych zasobach wzrósł do 6,7%, czyli o 0,3 p.p. kwartał do kwartału i o 3,4 p.p. w ujęciu rocznym. W istniejących budynkach do wynajęcia pozostawało 2,06 mln m²



Najważniejszymi czynnikami mającymi wpływ na nastroje wśród inwestorów pozostaje inflacja, wysokie koszty finansowania inwestycji oraz rozbieżności pomiędzy oczekiwaniami sprzedających i kupujących

Fot. DB Schenker

w porównaniu z 1,3 mln m² w inwestycjach będących w trakcie realizacji. Wydłużenie procesu decyzyjnego po stronie najemcy dodatkowo powoduje wzrost udziału powierzchni niewynajętych w projektach w budowie, który obecnie wynosi średnio 61% w porównaniu z 48% w II kw. 2022 r.

W strukturze transakcji zawartych w pierwszej połowie 2023 r. dominowały nowe umowy najmu (50,5%). Renegocjacje stanowiły 39,5% całkowitego popytu, a pozostałe 10% przypadło na ekspansje.

Jeśli chodzi o czynsze

Już w poprzednim roku widoczna była tendencja wzrostowa czynszów za wynajem powierzchni magazynowej w Polsce. Według danych JLL utrzyma się ona i w tym roku, ale znacznie spada jej dynamika. Średni czynsz w I kw. 2023 r. w podmiejskich projektach rynków Wielkiej Piątki wzrósł o około 2,2% w porównaniu z końcem 2022 r, wahając się między 3,5 a 5,5 euro/ m²/ miesiąc.

AXI IMMO spadek dynamiki na polskim rynku magazynowym tłumaczy wzrostem nowej podaży i współczynnika pustostanów Dlatego też w I kw. odnotowano pierwsze oznaki stabilizacji w tym zakresie, a oczekiwania właścicieli co do cen za powierzchnię w projektach typu *bigbox* kształtowały się na poziomie 4,0-4,5 euro/m²/miesiąc. Tradycyjnie najdroższa była Warszawa Miasto ze stawkami w nowych inwestycjach sięgającymi poziomu powyżej 6,5-7,0 euro/m²/miesiąc, przy czym w starszych projektach czynsze były na poziomie ponad 5,0 euro/m²/miesiąc.

Na koniec II kw. najwyższe czynsze za wynajem powierzchni magazynowych nadal utrzymywały się w Warszawie (strefa I), z oczekiwaniem, że nastąpi dalsza presja wzrostowa na czynsze, która będzie dotyczyła przede wszystkim magazynów spełniających najwyższe standardy zarówno pod kątem funkcjonalnym jak i raportowania danych z zakresu ESG.

Savills zwraca uwagę, że różnice pomiędzy czynszami bazowymi i efektywnymi w Polsce zmniejszyły się na przestrzeni ostatnich kwartałów. Przyczyny upatruje w tym, że deweloperzy oferują najemcom ograniczone pakiety zachęt, jak na przykład krótsze okresy bezczynszowe czy mniejsze kontrybucje finansowe. Czynsze efektywne wahają się więc od 2,90 do 5,75 euro/ m²/miesiąc za moduły wielkopowierzchniowe i przekraczają 5,75 euro/m²/miesiąc w przypadku obiektów typu SBU.

Najemcy zachowują ostrożność przy podejmowaniu decyzji, co przekłada się na spadek popytu, a w dalszej konsekwencji na spadek wolumenu powierzchni w budowie. Jednocześnie rośnie ilość powierzchni dostępnej w już istniejących obiektach magazynowych.

Wzrost czynszów bazowych od początku 2022 r. wyniósł średnio ok. 15-25%, natomiast czynsze efektywne wzrosły w tym czasie o ok. 20-30%.

– Porównując dane tegoroczne z I kw. 2022 r., należy podkreślić, że są one zbliżone do wyników z trzech lat poprzedzających pandemię oraz że porównanie do-tyczy najlepszego pierwszego kwartału w historii. Ponadto popyt w porównaniu z I kw. 2019 r., w którym rynek jeszcze znajdował się w dobrej kondycji w stosunku do czasów przedcovidowych, wzrósł o 1%, co świadczy o powrocie do średniej sprzed pandemii. Co więcej, poprawa sytuacji gospodarczej i wzrost aktywności firm działających w sektorze handlu internetowego, chociażby koncernu Amazon, mogą przyczynić się do silnego ożywienia w perspektywie średnioterminowej – podsumowuje Andrew Blennerhassett, dyrektor w dziale badań europejskich rynków nieruchomości logistycznych w Savills.

STAWKI NAJWYŻSZE W HISTORII



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

Inwestorzy poszukujący możliwości finansowania inwestycji magazynowych i logistycznych w Polsce w modelu *forward funding* mają większą pewność co do kosztów budowy w 2023 r., które znacząco spadły z rekordowych poziomów notowanych w 2022 r. Ponadto obserwujemy wzrost zainteresowania realizacją nowych projektów wśród firm wykonawczych o ugruntowanej pozycji na rynku. Stawki czynszów w Polsce są obecnie najwyższe w historii. Czynniki te przekładają się na bardziej atrakcyjną stopę zwrotu niż w przypadku wielu projektów realizowanych jeszcze w ubiegłym roku. Inwestorzy zwracają coraz większą uwagę na standard i parametry techniczne oraz zdają sobie sprawę ze znaczenia wszystkich aspektów związanych z ESG dla realizowanych inwestycji. Obawy inwestorów dotyczą głównie niepewności co do ceny sprzedaży skomercjalizowanych obiektów, ale niepewność ta szybko zniknie wraz z ustabilizowaniem się sytuacji na globalnych rynkach.

Co przyniesie przyszłość?

Prognozy na przyszłość w większości firm są podobne. Warto powtórzyć więc to, co mówi Renata Osiecka, partner zarządzająca, AXI IMMO. *– W najbliższych miesiącach w sektorze magazynowym spodziewamy się delikatnego spowolnienia wynikającego ze słabszej koniunktury gospodarczej i momentu w cyklu całego rynku. Jednak fundamenty sektora, a więc popyt i podaż pozostają silne. Wszyscy oczekujemy rozwoju trendów związanych z nearshoringiem i friendshoringiem, w których upatrujemy dużych możliwości związanych z aktywnością najemców. Z kolei po stronie podaży kwestie związane z finansowaniem inwestycji mogą czasowo ograniczyć rozwój projektów budowanych spekulacyjnie, z wyłączeniem podmiotów, które mają własne środki.*

Opr. Elżbieta Haber



W tym roku wskaźniki pustostanów wzrosły na większości rynków, przy czym najbardziej w Budapeszcie (+210 pb), Polsce (+200 pb) i Wielkiej Brytanii (+100 pb)

Fot. Panattoni

W REGIONIE CEE-12

- Całkowite zasoby powierzchni przemysłowej i logistycznej w regionie CEE-12 przekroczyły 65 mln m², z czego około 25 mln m² koncentruje się w 12 stolicach i ich okolicach.
- Pomimo znacznego wzrostu stawek czynszu w całym regionie CEE-12 w ubiegłym roku, pozostaje on wysoce konkurencyjny w porównaniu z krajami Europy Zachodniej.
- Na uwagę zasługuje zauważalny wzrost zainteresowania powierzchnią produkcyjną ze strony najemców z Azji, w szczególności z Chin i Korei Południowej.

CEE-12 WRACA DO CZASÓW SPRZED PANDEMII

W ciągu ostatnich trzech lat w całej Europie, w tym regionie CEE-12, wzrósł w znacznej mierze popyt na nieruchomości przemysłowe i logistyczne. Jak podaje Colliers, łączne zasoby powierzchni w wymienionym regionie przekroczyły 65 mln m². Z tego około 25 mln m² znajduje się w 12 stolicach i ich okolicach.

Warto zauważyć, że Polska, jako największy kraj w regionie objętym niniejszym raportem, cechuje się największymi zasobami powierzchni przemysłowej i logistycznej, wynoszącym około i30 mln m².

Ale... rynek się zmienia

W tym roku jednak nastąpiło hamowanie, choć nadal rynek rośnie w podobnym tempie co w 2018-2019 r. Co jest tego przyczyną i czy do końca tego roku sytuacja będzie się pogarszać?

Colliers uważa, że podczas zmagania się z zakłóceniami wynikłymi z pandemii, czy wojna w Ukrainie spowodowały powstanie nowych wyzwań. Oprócz tragedii humanitarnej w Europie Środkowo-Wschodniej i przerw w globalnych łańcuchach dostaw, narasta fala inflacji, która może spowodować kryzys gospodarczy. Ceny paliw, energii, pracy i materiałów w regionie Europy Środkowo-Wschodniej rosną od 2022 r. Istnieją jednak oznaki stabilizacji i powrotu do poziomów sprzed kryzysu, co daje nadzieję na bardziej stabilną sytuację w końcu 2023 roku.

W wymienionym raporcie Colliers przedstawił nie tylko kompleksowy przegląd rynku magazynowego, ale także położył nacisk na sektor produkcyjny. Tu wyróżnia się przemysł motoryzacyjny jako jedna z najbardziej rozwiniętych gałęzi, ze zwiększoną aktywnością obserwowaną w prawie każdym kraju CEE-12. Wzrost ten jest ściśle związany z rosnącym trendem na elektromobilność.

Mniej, ale drożej

Według raportu pt. „European Logistics Outlook", opublikowanego przez firmę doradczą Savills obecny trend wzrostowy podaży w UE może się utrzymać kolejnych miesiącach, aż do czasu, gdy spadek liczby nowo rozpoczynanych inwestycji zacznie przekładać się na mniejszą ilość powierzchni oddawanej do użytku pod koniec bieżącego roku. W tym roku wskaźniki pustostanów wzrosły na większości rynków, przy czym najbardziej w Budapeszcie (+210 pb), Polsce (+200 pb) i Wielkiej Brytanii (+100 pb). Jednak odsetek niewynajętych powierzchni ponownie zmniejszył się w pierwszym kwartale w Holandii i Dublinie – odpowiednio o 60 pb i 30 pb.

Savills podaje, że na ograniczenie wynajmu powierzchni magazynowej wpływają również czynsze – te za najlepsze powierzchnie magazynowe i logistyczne w Europie wzrosły w minionych czterech kwartałach o 10,4%. Firma przewiduje, że w najbliższym czasie trend wzrostowy stawek czynszowych utrzyma się pomimo spowolnienia aktywności najemców i związanego z tym wzrostu stopy pustostanów w pierwszym kwartale 2023 r. do 3,5%.

Co więcej, jak komentuje Andrew Blennerhassett, dyrektor w dziale badań europejskich rynków nieruchomości logistycznych w Savills, choć wskaźniki pustostanów wzrastają na większości rynków, to ograniczona ilość powierzchni w budowie w minionej dekadzie oraz duży popyt ze strony najemców w ostatnich latach stwarzają przestrzeń do kolejnych podwyżek czynszów.

Savills przewiduje, że w najbliższym czasie trend wzrostowy stawek czynszowych utrzyma się pomimo spowolnienia aktywności najemców i związanego z tym wzrostu stopy pustostanów w pierwszym kwartale 2023 r. do 3,5%.

Do końca bieżącego roku prognozy makroekonomiczne powinny się wykrystalizować czy nawet poprawić, ale ogólny spadek sprzedaży detalicznej i słabe nastroje gospodarcze zaczynają wpływać na sytuację na rynkach najmu. Savills szacuje, że w pierwszych trzech miesiącach 2023 r. popyt ze strony najemców w Europie wyniósł ponad 650 tys. m², co oznacza spadek o 16% w porównaniu ze średnią pięcioletnią za pierwszy kwartał.



Jeżeli UE osiągnie wyznaczony cel, którym jest 20-procentowy udział w globalnej produkcji półprzewodników, konieczne będzie wybudowanie dodatkowo nawet 10,8 mln m² powierzchni magazynowej

Fot. Panattoni

DODATKOWE 10,8 mln m² POWIERZCHNI MAGAZYNOWEJ

W związku z unijną ustawą o chipach, zakładającą ponad dwukrotne zwiększenie udziału krajów Unii Europejskiej w globalnej produkcji półprzewodników do 20% w 2030 roku, UE przeznaczyła 43 mld euro na inwestycje w rozwój przemysłu półprzewodników. Savills w najnowszym raporcie sugeruje, że spowoduje to wzrost zapotrzebowania na powierzchnię magazynowo-produkcyjną w ciągu siedmiu lat o ponad 10,8 mln m².

Savills zwraca uwagę na istotne zmiany, jakie zaszły na przestrzeni ostatnich 30 latach w lokalizacji zakładów wytwarzających półprzewodniki. Chiny, które są obecnie największym rynkiem pod względem globalnych przychodów, zwiększyły swój udział w rynku z 24% w 2015 r. do 32% w 2022 r. Natomiast USA w zmniejszyły go z 37% w 1990 r. do 12% w 2021 r.

Według prognoz Savills

Trendy te mogą się odwrócić, ponieważ również Europa jest zainteresowana stworzeniem własnej bazy produkcyjnej i łańcuchów dostaw. Na decyzję tę wpływ miał wzrost popytu na urządzenia elektroniczne i samochody, przekroczył on dostępne moce produkcyjne, powodując braki w podaży, które pogłębiły się z powodu napięć geopolitycznych. Także pandemia Covid-19 spowodowała poważne zakłócenia na rynku półprzewodników, wpływając na globalne łańcuchy dostaw.

– *Przewidujemy, że popyt na półprzewodniki w następnych 10 latach nadal będzie dynamicznie rósł w związku z takimi megatrendami jak rozwój sztucznej inteligencji, produkcji pojazdów elektrycznych, technologii chmury obliczeniowej oraz automatyzacji. Europa musi stawić czoła ostrej konkurencji ze strony rynków o bardziej ugruntowanej pozycji, ale rozsądnie podejmowane decyzje mogą przyczynić się do sukcesu na tym polu. Prognozujemy, że jeżeli UE osiągnie wyznaczony cel, którym jest 20-procentowy udział w globalnej produkcji, konieczne będzie wybudowanie dodatkowo nawet 10,8 mln m² powierzchni magazynowej* – komentuje Andrew Blennerhassett, dyrektor w dziale badań rynków nieruchomości magazynowych i logistycznych w Savills.

Z punktu widzenia rynku nieruchomości

Wraz z długofalowym wzrostem popytu na produkowane towary najemcy będą wynajmować coraz więcej powierzchni w miarę zwiększania mocy produkcyjnych. W 2021 r. wartość produkcji sprzedanej UE sięgnęła 5209 mld euro, a w przypadku sektora półprzewodników wyniosła 53,8 mld euro, co stanowi nieco ponad 1% całości. Savills prognozuje, że jeżeli produkcja utrzyma skumulowane roczne tempo wzrostu obserwowane w latach 2011-2021 (1,07%) i przychody europejskiej branży półprzewodników (zgodnie z założeniami UE) wzrosną do poziomu 241,56 mld euro, to udział ten może się zwiększyć do 4,2% do roku 2030. Wzrost ten przełoży się na dodatkowe zwiększenie przychodów z produkcji w analizowanym okresie o 2,9%, napędzając popyt w sektorze nieruchomości logistycznych w Europie.

Dzięki zwiększeniu udziału UE w produkcji półprzewodników zgodnie z Ustawą o chipach może powstać dodatkowo 1,6 mln bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy, co wygeneruje zapotrzebowanie na 4,2 mln m² powierzchni logistycznej w związku z wydatkami na konsumpcję. Zyskać na tym może Irlandia, Niemcy, Włochy, Polska czy Hiszpania.

– *Otrzymujemy coraz więcej zapytań od producentów półprzewodników i innych najemców związanych z tą branżą, co oznacza dużą szansę dla rynków europejskich. To kolejny dowód świadczący o różnorodności sektora nieruchomości przemysłowych i logistycznych. Popyt w najbliższych latach będzie napędzany przez zjawisko onshoringu oraz dalszy wzrost handlu internetowego* – twierdzi Marcus de Minckwitz, dyrektor działu nieruchomości magazynowych i logistycznych w regionie EMEA, Savills. A Polska to znakomita lokalizacja dla biznesów międzynarodowych i tzw. „centrum grawitacji" dla logistyki obsługującej Europę Zachodnią, Środkowo-Wschodnią i kraje bałtyckie. – *Produkcja półprzewodników, do tej pory skoncentrowana na rynkach azjatyckich będzie przenosiła się do Polski. Widzimy już pierwsze tego rodzaju inwestycje, wśród nich planowany zakład Intela, który ma zapewnić miejsca pracy dla ponad 2000 osób* – komentuje Katarzyna Pyś-Fabiańczyk, dyrektorka działu Industrial Services Hub, Savills. – *Inwestycja ta będzie impulsem do dalszego rozwoju całego środowiska innowacji technologicznych w regionie Dolnego Śląską, przyciągając kolejnych inwestorów i tworząc przy tym nowe miejsca pracy. Spodziewamy się zwiększonego zapotrzebowanie na hale produkcyjne, nie tylko w bezpośrednim otoczeniu inwestycji, ale również w sąsiadujących regionach. Pojawi się wiele nowych podmiotów w roli poddostawców Intela, którzy będą poszukiwać miejsca do prowadzenia działalności, składowania i logistyki procesów produkcyjnych* – dodaje Paweł Kurtasz, prezes zarządu Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu.



Prologis w 2022 r. zajęło pierwsze miejsce na liście 100 najbardziej zrównoważonych korporacji na świecie w 2022 roku

PROLOGIS EUROPE & CENTRAL EUROPE W II KWARTALE

Wśród deweloperów, którzy podsumowali działalność operacyjną w Europie w II kwartale 2023 r., jest Prologis. Całkowita wielkość jego portfolio wyniosła 22,3 mln m²*, a wynajętej powierzchni – 837 884 m², z czego 230 821 m² dotyczyło nowych umów najmu, a 607 063 m² przedłużonych.

Jeśli chodzi o wskaźnik zajętości powierzchni w II kwartale to wyniósł on 98,2%, natomiast średnia zmiana wysokości czynszu plasowała się na poziomie 32.6 %**

Europa Centralna i Polska

Tylko w Europie Centralnej portfolio Prologis wyniosło 4,89 mln m²*. Od dewelopera wynajęto w sumie 382 597 m² – nowe umowy najmu dotyczyły 81 235 m², a przedłożone – 243 807 m², natomiast wskaźnik zajętości był na poziomie 98,1%.

Jeśli chodzi o Polskę, to całkowita wielkość portfolio Prologis równała się 2,3 mln m²*. Deweloper wynajął 197 788 m², w tym na 34 323 m² były to nowe umowy najmu, a na18 399 m² – przedłużone. Wskaźnik zajętości plasował się na poziomie 97,1%.

Na 12 rynkach Europie

Prologis działa na 12 rynka w Europie. Do najważniejszych umów najmu w II kwartale należały:

- 30 969 m² dla giganta z branży lotniczej w Prologis Park Hamburg Waltershof DC7 w Niemczech;
- 20 163 m² dla Internationaal Transportbedrijf De Vries & Zn. w Prologis Park Veghel DC1 w Holandii;
- 19 282 m² dla lidera rozwiązań w zakresie dostaw dla e-commerce w Prologis Park Wrocław DC5B w Polsce;
- 17 439 m² dla CAIRN Logistique w Prologis Park Isle d'Abeau DC20 we Francji;
- 15 083 m² dla Stamhuis Retail Services w Prologis Park Utrecht DC2 w Holandii.

Deweloper rozpoczął też parę budów, na łącznie 103 720 m² w sześciu lokalizacjach w Europie. Miały one miejsce w:

- Prologis Park Castlenuovo DC1 we Włoszech (37 366 m²);
- Prologis Park Bratislava DC16BC na Słowacji (23 281 m²);
- Prologis Park Pilsen II DC2 w Czechach (15 465 m²);
- Prologis Park Wrocław V DC10 w Polsce (12 755 m²);
- Prologis Park Castlemaggiore DC1 we Włoszech (7 778 m²);
- Prologis Park Sant Boi Dc7 w Hiszpanii (7 075 m²).

Ponadto, Prologis Europe nabył trzy budynki o łącznej powierzchni 32 601 m² w Wielkiej Brytanii i we Włoszech oraz dwa grunty o łącznej powierzchni 122 377 m² w Wielkiej Brytanii. Sprzedał natomiast jeden budynek o powierzchni 13 670 m² w Holandii.

Najbardziej zrównoważona korporacja

Warto podkreślić, że Prologis w 2022 r. zajęło pierwsze miejsce na liście 100 najbardziej zrównoważonych korporacji na świecie w 2022 roku. Już po raz trzynasty firma znalazła się na liście, powszechnie uważanej za jeden z najbardziej renomowanych rankingów zrównoważonego rozwoju. Corporate Knights, wyspecjalizowana firma medialna i firma zajmująca się badaniami inwestycyjnymi, klasyfikuje globalne spółki notowane w obrocie publicznym w oparciu o szeroki zakres wskaźników związanych z zarządzaniem środowiskowym, odpowiedzialnością społeczną i ładem korporacyjnym (ESG).

Prologis oferuje takie rozwiązania, jak energia słoneczna i jej magazynowanie, elektryfikacja floty, czy ładowanie pojazdów w miejscu pracy, umożliwiające najemcom skoncentrowanie się na rozwoju własnego biznesu.

– *Dzięki naszej skali i wielkości, nadal wspieramy naszych klientów w ich drodze do dekarbonizacji za pomocą naszej platformy Essentials. Oferujemy rozwiązania takie jak energia słoneczna i jej magazynowanie, elektryfikacja floty, czy ładowanie pojazdów w miejscu pracy, umożliwiając im skoncentrowanie się na rozwoju swojego biznesu. Te możliwości, w połączeniu z solidnym bankiem ziemi jakim dysponujemy, zapewniają Prologis ciągły długoterminowy wzrost* – twierdzi Ben Bannatyne, prezes Prologis Europe.

*Obejmuje działalność operacyjną, rozwojową, nieruchomości przeznaczone na sprzedaż i inne, jak również zakupy i przekształcenia o wartości dodanej (VAA/VAC)
** Zmiana czynszu powiązana jest z datą podpisania umowy najmu.



W ciągu ostatniego roku zmieniła się struktura rynku, zyskało finansowanie pojazdów lekkich i ciężkich, kosztem maszyn i innych urządzeń

Fot. Volvo

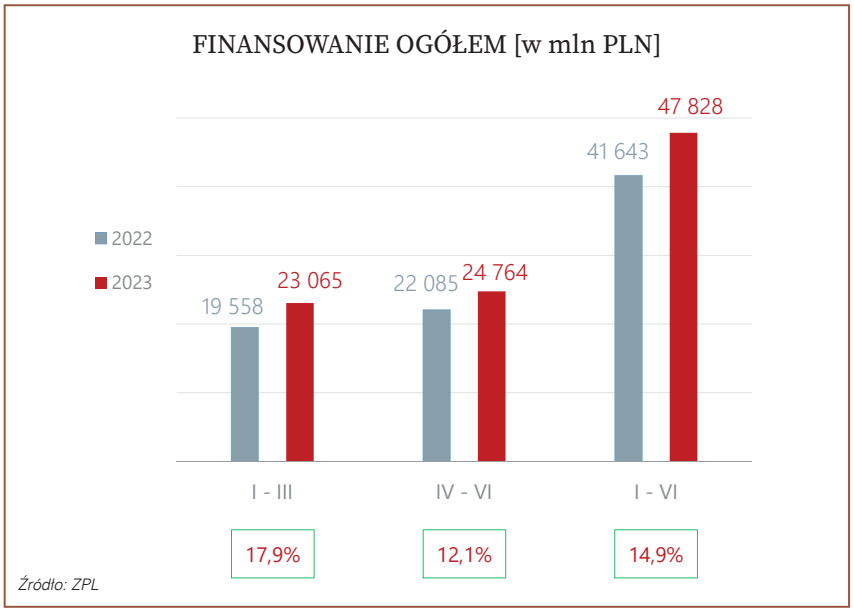
2023 ROKIEM ODBICIA
DLA BRANŻY LEASINGOWEJ

Jak co roku i tym razem Związek Polskiego Leasingu zaprezentował podczas konferencji prasowej wyniki branży leasingowej po pierwszym półroczu. Prognozowany przez ekspertów ZPL stabilny i wyraźny wzrost osiągnął 14,9% w porównaniu z okresem sprzed roku. Wynik ten przewyższył oczekiwania ekspertów.

Przy opracowywaniu wyników wykorzystano dane pochodzące ze sprawozdań firm członkowskich ZPL (skupia 32 podmioty – firmy leasingowe oraz Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów) oraz organizacji współpracujących, dzięki czemu łącznie z doszacowaniem raporty Związku obejmują 100% polskiego rynku.

W oczekiwaniu na boom

Prezes Zarządu Związku Polskiego Leasingu Monika Constant komentując wyniki pierwszego półrocza zaznaczyła: *– Rok 2023 jest okresem stabilnego, ale wyraźnego odbicia dla branży leasingowej. Wyniki po I połowie roku wskazują na wzrost inwestycji przedsiębiorców w środki trwałe, szczególnie w grupach aktywów, które po okresie spowolnienia wracają na najwyższe podium. Grupa pojazdów lekkich, czyli osobowych i dostawczych do 3,5 tony DMC, zanotowała wzrost r/r o 27%, a pojazdów ciężkich o 16%.*



Źródło: ZPL

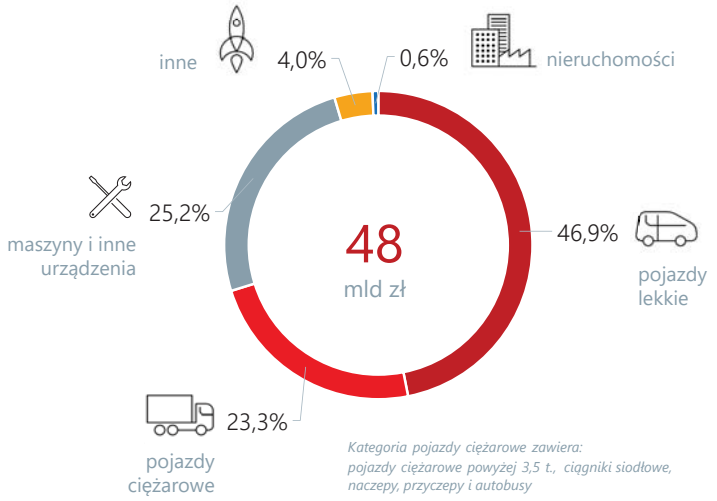
Rok 2023 jest okresem stabilnego, ale wyraźnego odbicia dla branży leasingowej. Wyniki po I połowie roku wskazują na wzrost inwestycji przedsiębiorców w środki trwałe, szczególnie w grupach aktywów, które po okresie spowolnienia wracają na najwyższe podium.

Koniec 2022 roku przyniósł co prawda wzrosty w branży leasingu, ale bazowały

one głównie na wartości (czyli cenie) leasingowanych aktywów. Przy dużej inflacji, wzrost cen mógł mieć pewien wpływ na wyniki branży. – *Obecnie odnotowujemy wzrosty, owszem – wartościowe, ale również wolumenowe, co pozwala optymistycznie spojrzeć w przyszłość. Duże firmy wciąż inwestują i sięgają przy tym po leasing, czyli najbardziej opłacalną, najszybszą, najprostszą, a przy tym elastyczną formę pozyskania pieniędzy do firmy* – tłumaczyła podczas prezentacji wyników branży leasingowej. Monika Constant. – *Wyniki po I półroczu wskazują, że do tego strumienia inwestycji dołączyły też małe i najmniejsze firmy, w tym mikroprzedsiębiorstwa i jednoosobowe działalności gospodarcze* – dodała prezes ZPL.

Rok 2023 wydaje się okresem przejściowym, ze względu na trwającą niepewność gospodarczą, inflację i związane z nią zmiany stóp procentowych, a także wojnę za naszą wschodnią granicą. – *W 2024 roku, a szczególnie w jego drugiej połowie, oczekujemy wzrostu, który może być spowodowany znaczącą normalizacją dostępu do aktywów* – dodał Paweł Pach, przewodniczący Rady Związku Polskiego Leasingu.

STRUKTURA FINANSOWANIA PRZEDMIOTÓW



Źródło: ZPL



W strukturze pojazdów ciężarowych 53% stanowiły ciągniki siodłowe, 23% przyczepy i naczepy, 19% pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony, a jedynie 5% autobusy

Fot. Wielton

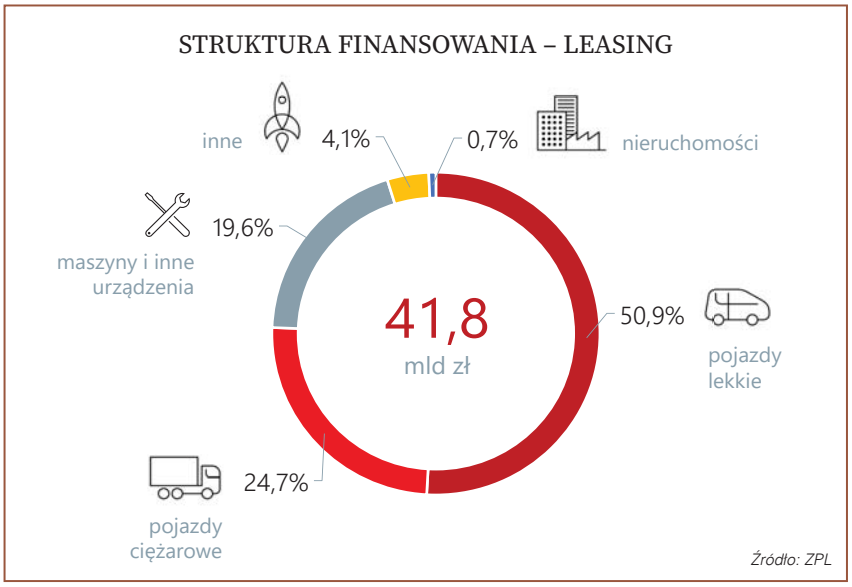
ŁĄCZNE AKTYWA SFINANSOWANE PRZEZ FIRMY LEASINGOWE [mln PLN]

	2022	2023	2023/2022
Pojazdy lekkie (osobowe + ciężarowe do 3,5 tony)	37 270,4	48 466,4	30,0%
Pojazdy ciężkie (ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony + ciągniki siodłowe + naczepy i przyczepy)	20 689,1	22 444,6	8,5%
Pozostałe pojazdy (autobusy + inne)	1 623,0	1 768,3	8,9%
Maszyny i urządzenia (ogółem)	25 056,6	25 718,2	2,6%
IT (sprzęt + oprogramowanie + inne)	1 079,5	1 088,9	0,9%
Samoloty, statki, kolej	1 076,7	1 444,9	34,2%
Pozostałe ruchomości	699,4	954,1	36,4%
Razem ruchomości	**87 494,9**	**101 885,4**	**16,4%**
Nieruchomości	**621,3**	**341,7**	**-45,0%**
Finansowanie ogółem	**88 116,2**	**102 227,1**	**16,0%**

Źródło: ZPL

Rośnie razem z przedsiębiorcami

47 miliardów 828 milionów zł, takie wyniki osiągnęła branża leasingowa po I półroczu 2023 roku, co oznacza wzrost o dokładnie 14,9% w ciągu pierwszych 6 miesięcy roku, a to napawa optymizmem. Zgodnie z przewidywaniami, siłą napędową polskiej branży leasingowej było finansowanie pojazdów lekkich – 46,9% – co razem z ciężarowymi dało łącznie 72%. Maszyny i inne urządzenia objęły nieco ponad ¼ wartości umów (25,2%), a inne transakcje zmieściły się w 5%.



gowe udzieliły łącznego finansowania na poziomie blisko 42 mld zł. Po 6 miesiącach dynamika wyniosła –2,8% r/r, w porównaniu do prawie 15% obecnie. Transakcje leasingowe zdecydowanie dominują wśród zawieranych kontraktów. Ich wartość na koniec czerwca 2023 r. wynosi 41,8 mld zł. Znacznie rzadziej zawierane są umowy pożyczki: 6 mld zł, to ich łączna wartość w I połowie 2023 r.

– *Wszędzie na świecie, gdzie panują zasady wolnego rynku, największą grupę odbiorców produktów leasingowych stanowią małe i mikro firmy, czyli klienci o obrotach do 20 ml zł. W Polsce po I połowie 2023 r. mają one niemal ¾ rynku, a dokładnie 72,1% udziału w strukturze klientów firm leasingowych.*– stwierdził przewodniczący Rady ZPL.

– *Jest dobrze. Branża leasingowa zanotowała doskonałe wyniki, a realny wzrost o 14,9% po 6 miesiącach jest znacznie wyższy niż prognozowany przez naszych ekspertów jeszcze pół roku temu (8-9%). Siłą napędową w 2023 roku będą właśnie samochody osobowe oraz cała szeroko definiowana grupa pojazdów drogowych* – podkreślał Paweł Pach.

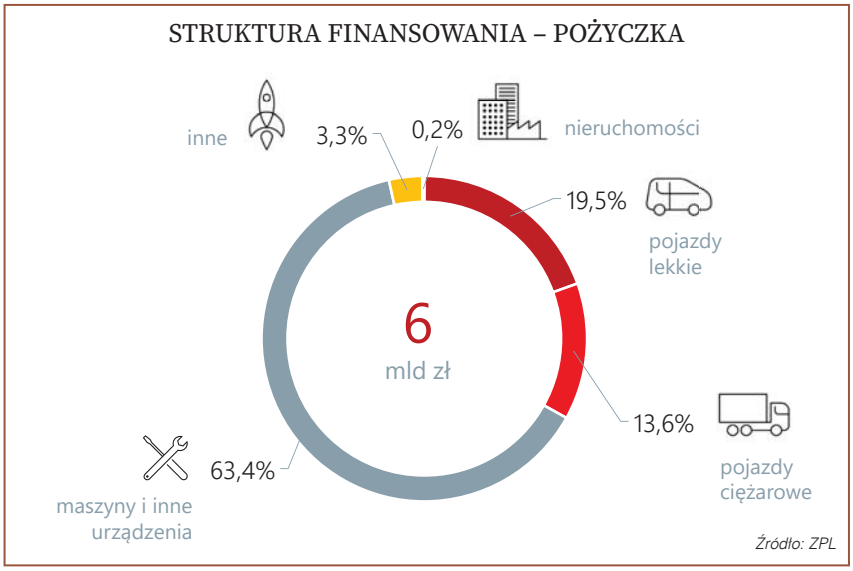
W ciągu ostatniego roku zmieniła się więc struktura rynku. Zyskało finansowanie pojazdów lekkich i ciężkich, kosztem maszyn i innych urządzeń. Pozostałe aktywa, takie jak sprzęt IT, samoloty, statki, tabor kolejowy i pozostałe pojazdy mają 4,3-procentowy udział w rynku, podczas gdy nieruchomości co roku niezmiennie osiągają 0,6%.

Przewodniczący Rady ZPL Paweł Pach wskazuje też: – *Rok temu, na koniec czerwca 2022 r., firmy leasin-*



Grupa pojazdów lekkich, czyli osobowych i dostawczych do 3,5 tony DMC, zanotowała wzrost r/r o 27%, a pojazdów ciężkich o 16%

Fot. Volvo



Największą grupą klientów, która wynosi 52,1%, są mikro firmy (klienci o obrotach do 5 mln zł). Po krótkim zawahaniu pod koniec 2022 r., kiedy ich udział spadł do 48,7%, nastąpiło odbicie, o 3,4%. – *Mniejsze podmioty zaczęły inwestycje w środki trwałe, a obecnie widać już powolny wzrost w MMŚP, który będzie trwałą tendencją w najbliższych kwartałach. Klienci więksi, o obrotach od 5 do 20 mln zł stanowią dziś 20%, a 26,7% udziału w strukturze klientów firm leasingowych mają firmy o obrotach powyżej 20 mln zł.* – wylicza Paweł Pach.

Motor gospodarki

Leasing jest dla firm najbardziej opłacalnym, a więc i istotnym instrumentem

finansowym, wspierającym inwestycje przedsiębiorstw. Portfel aktywnych umów branży leasingowej dotyczących finansowana ruchomości był wyższy po I półroczu 2023 r. od salda kredytów udzielonych firmom przez banki (również w obszarze finansowania ruchomości): 192 mld zł dla leasingu vs 167,1 mld zł dla kredytów. To oznacza, że dla firm leasing jest pierwszym wyborem wśród metod finansowania środków trwałych służących rozwojowi przedsiębiorstw. Dlatego też nazywany jest motorem gospodarki.

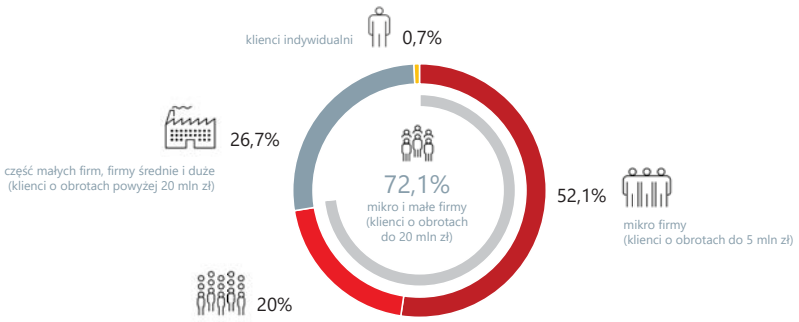
Całkowita wartość aktywnego portfela branży leasingowej na koniec I połowy 2023 r. wyniosła 196,3 mld zł, co oznacza 13,7-procentowy wzrost r/r.

Trendy w poszczególnych grupach finansowanych aktywów potwierdzają bardzo dobrą dynamikę rozwoju rynku leasingu. Pojazdy lekkie czyli samochody osobowe oraz pojazdy dostawcze o DMC do 3,5 t zyskały w ciągu roku 26,5%, a pojazdy ciężarowe w analogicznym okresie zyskały 15,8%. W strukturze pojazdów ciężarowych 53% stanowiły ciągniki siodłowe, 23% przyczepy i naczepy, 19% pojazdy ciężarowe powyżej 3,5 tony, a jedynie 5% autobusy. Grupą aktywów, która nieco straciła patrząc na jej dynamikę rozwoju są maszyny i urządzenia – strata wynosi niemal 2%.

– *Leasing nie funkcjonuje bez otoczenia makroekonomicznego. W przypadku głównej grupy finansowanych aktywów, czyli szeroko rozumianych pojazdów odnotowujemy skrócenie czasów dostaw w europejskim przemyśle, dzięki czemu wyraźnie zwiększyła się dostępność komponentów, a więc i pojazdów w Europie* – komentuje Paweł Pach. W pierwszym półroczu 2023 roku w Niemczech wyprodukowano o niemal 33% więcej samochodów niż rok wcześniej. Firmy motoryzacyjne deklarują również, że w 2023 roku wyprodukują 86 milionów aut, o 4,5% więcej, niż w ubiegłym roku.

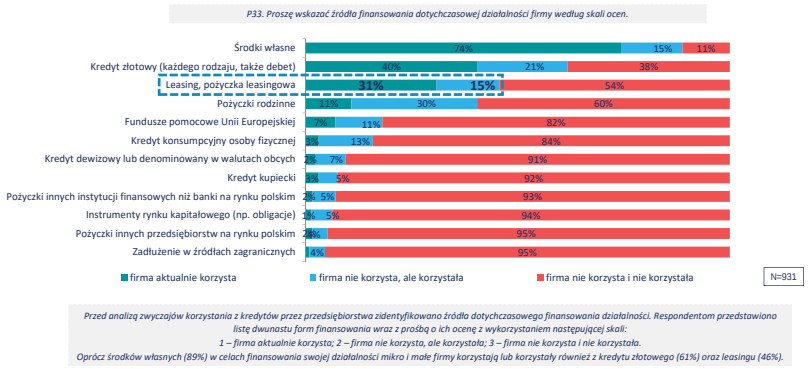
A jaka jest sytuacja w polskiej gospodarce? Od początku 2022 r. spada PKB, a jednocześnie utrzymuje się mocny poziom inwestycji, na poziomie ok. 5,5%. Hamuje też konsumpcja prywatna (–2% na koniec I kwartału 2023), jednak nominalny wzrost wynagrodzeń, który w czerwcu br. po raz pierwszy od niemal roku przewyższył wskaźnik inflacji, zwiastuje w ciągu najbliższych 6 miesięcy odbicie w indywidualnych zakupach.

SZACUNKOWA STRUKTURA KLIENTÓW FIRM LEASINGOWYCH



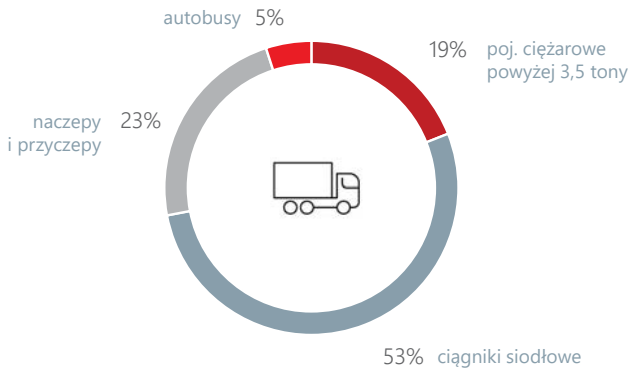
Źródło: ZPL

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW



Źródło: INDICATOR

STRUKTURA PRZEDMIOTOWA RYNKU POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH



Źródło: ZPL

Optymistyczne prognozy

Mimo, że wojna w Ukrainie przyniosła wyraźny spadek odczytów PMI, nastroje polskich przedsiębiorców są niezłe. To dlatego, że poprawiał się szerszy indeks koniunktury GUS, który w większym stopniu uwzględnia oceny mniejszych i średnich firm. Dlatego też prognozy branży leasingu do końca 2023 roku są optymistyczne. Pomijając nieruchomości, które są ciągle na minusie, łącznie aktywa sfinansowane przez firmy leasingowe na koniec roku mogą wynieść nawet 101-102 miliardy złotych (wobec 87,5 mld na koniec 2022 r.). – *To historyczne wydarzenie. Nasza branża wspina się na leasingowy szczyt. Czy leasing rzeczywiście da napęd polskiej gospodarce? Okaże się już niedługo, natomiast istotne jest to, że – w przeddzień 30. rocznicy powstania Związku Polskiego Leasingu, którą będziemy obchodzić od początku 2024 r. – osiągamy wynik przekraczający 100 miliardów złotych finansowania udzielonego polskim przedsiębiorcom przez firmy leasingowe.* – podsumowuje Monika Constant, prezes Zarządu Związku Polskiego Leasingu.



Fot. Dachser

Świadectwo doradcy uzyskane w Polsce jest uznawane przez wszystkie Państwa-Strony Umowy ADR, a wykaz wszystkich doradców, którzy w Polsce uzyskali świadectwa, prowadzi Dyrektor TDT

DORADCA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA,

TWÓJ EKSPERT OD TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Obowiązek wyznaczenia doradcy do spraw bezpieczeństwa został wprowadzony do prawa polskiego dwadzieścia lat temu, jednak od początku 2023 r. stał się szczególnym elementem zainteresowania organów państwowych oraz podmiotów prywatnych prowadzących działalność gospodarczą w naszym kraju.

W dniu 1 stycznia br., po upływie czteroletniego okresu przejściowego, weszła bowiem w życie zmiana przepisu 1.8.3.1 Umowy ADR*, zgodnie z którą, już nie tylko przewoźnicy, pakujący, napełniający, załadowcy i rozładowcy, ale również nadawcy towarów niebezpiecznych, muszą wyznaczyć w swoim przedsiębiorstwie doradcę do spraw bezpieczeństwa. Co więcej, obowiązek ten dotyczy tak samo nadawców polskich, jak i nadawców z innych Państw-Stron Umowy ADR. Tym samym, ku zaskoczeniu niektórych, obowiązkiem wyznaczenia doradcy do spraw bezpieczeństwa zostało objętych wielu przedsiębiorców z różnorodnych branż gospodarki, w szczególności ochrony zdrowia, życia, czy kosmetologii. Kim zatem jest doradca, jaką ponosi odpowiedzialność i dlaczego jest istotnym podmiotem w obszarze bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych?

> Już nie tylko przewoźnicy, pakujący, napełniający, załadowcy i rozładowcy, ale również nadawcy towarów niebezpiecznych muszą wyznaczyć w swoim przedsiębiorstwie doradcę do spraw bezpieczeństwa.

Kto może być doradcą

Zgodnie z przepisem 1.8.3.7 i 1.8.3.8 Umowy ADR, doradcą może zostać każda osoba fizyczna, jeżeli odbędzie kurs, zda egzamin zatwierdzony przez właściwą władzę Państwa-Strony Umowy ADR oraz otrzyma świadectwo przeszkolenia doradcy ważne w obszarze transportu drogowego, również zatwierdzone przez taką władzę. Zgodnie z Ustawą**, aby zostać doradcą należy: posiadać wykształcenie wyższe, nie być skazanym za przestępstwo umyślne przeciwko wiarygodności dokumentów, obrotowi gospodarczemu oraz bezpieczeństwu powszechnemu, ukończyć kurs doradcy trwający 44 godziny lekcyjne oraz złożyć z wynikiem pozytywnym egzamin przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia ukończenia kursu doradcy. Koszt kursu doradcy określa każdorazowo ośrodek prowadzący taki kurs, jest to cena rynkowa, natomiast prawnie określona jest opłata za egzamin w kwocie 500 PLN dla osób nieposiadających ważnego świadectwa doradcy, 400 PLN dla doradców przedłużających termin ważności świadectwa doradcy oraz 300 PLN dla doradców rozszerzających zakres posiadanego świadectwa doradcy o inną gałąź transportu lądowego. Świadectwo doradcy uzyskane w Polsce, jest uznawane przez wszystkie Państwa-Strony Umowy ADR, a wykaz wszystkich doradców, którzy w Polsce uzyskali świadectwa, prowadzi Dyrektor TDT.

Droga do uzyskania uprawnień doradcy w Polsce należy do najtrudniejszych w Unii Europejskiej. Podczas gdy w wielu innych państwach unijnych publikowane są katalogi pytań egzaminacyjnych, a na egzaminach przyjmowane są standardowe progi zdawalności, np. 50-60%, w Polsce jest zdecydowanie bardziej restrykcyjnie. Należy brać bezpośredni udział w zajęciach, nie ma kursów zdalnych albo hybrydowych, zaś aby zdać egzamin, należy udzielić co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi z testów i zaliczyć opisowe zadanie praktyczne. Różnice te wynikają z Umowy ADR, która ustanawiając minimalny, wspólny poziom wymagań szkoleniowych i egzaminacyjnych, pozostawia wiele spraw z nimi związanych wewnętrznej regulacji właściwych władz krajowych. Stąd też, śmiało można stwierdzić, iż doradca polski jest to swoisty ekspert, jedna z najlepiej przeszkolonych i przygotowanych osób w zakresie bezpieczeństwa transportu towarów niebezpiecznych.

O czym warto pamiętać

Wyznaczając doradcę, warto pamiętać o kilku, przydatnych kwestiach.

Po pierwsze, przepisy polskie nie określają formy prawnej wyznaczenia doradcy, pozostawiając jej wybór każdemu uczestnikowi przewozu. W praktyce, doradca wyznaczany jest z uwzględnieniem statusu, zakresu, charakteru i rzeczywistego przedmiotu działalności przedsiębiorstwa w obszarze transportu towarów niebezpiecznych, najczęściej na podsta-

wie umowy o pracę, umowy zlecenie, czy umowy nienazwanej, zdecydowanie rzadziej na podstawie oświadczenia uczestnika przewozu potwierdzonego przez doradcę.

Po drugie, wyznaczenie doradcy, powinno zawierać precyzyjnie określone obowiązki, wynikające zarówno z Umowy ADR, jak i z Ustawy. W praktyce, obowiązki te wskazywane są albo w postanowieniach umownych, w części zobowiązań stron albo w załączniku do umowy, przy czym realizując zasadę swobody umów, doradca może wykonywać w przedsiębiorstwie także inne obowiązki, związane np. ze szkoleniem pracowników.

Po trzecie, biorąc pod uwagę zakres obowiązków doradcy, obejmujący szereg powtarzalnych działań, zmierzających do ułatwienia prowadzenia działalności podmiotu wyznaczającego i utrzymania pożądanego stanu bezpieczeństwa, należy doprecyzować obowiązki informacyjne i związane z nimi terminy. Szczególnie istotne staje się to w odniesieniu do rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz raportu powypadkowego. Brak tych dokumentów skutkuje niejednokrotnie wszczęciem postępowania administracyjnego i nałożeniem kar pieniężnych na przedsiębiorcę, a także wszczęciem postępowania w sprawie cofnięcia uprawień doradcy.

Po czwarte, warto zwrócić uwagę na typowe, elementy umowy, charakterystyczne dla większości stosunków zobowiązaniowych, w szczególności na: odpowiednią reprezentację stron, okres obowiązywania, zasady poufności i tajemnicę przedsiębiorstwa oraz ochronę przetwarzanych danych osobowych (RODO).

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW „TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA"

Organizacja pracodawców utworzona 1 sierpnia 2014 r. w Uniejowie. TLP działa, aby chronić, promować i reprezentować transport, spedycję i logistykę, w tym również ekonomiczne i prawne interesy swoich członków. Organizacja tworzy zarówno w polskiej jak i zagranicznej opinii publicznej pozytywny wizerunek polskiego transportu drogowego, wpływa na sytuację i kształt prawny tej branży oraz chroni jej interesy.

Konieczne doprecyzowanie

Zawarcie ww. umowy, dla organów kontrolujących przewóz towarów niebezpiecznych stanowi dowód wyznaczenia doradcy, a tym samym, realizację prawnego obowiązku uczestnika przewozu. Doradca może jednak utracić posiadane świadectwo, jeżeli w sposób rażący naruszy przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych, w szczególności nie przygotuje wskazanego powyżej rocznego sprawozdania. Taka konstrukcja przesłanek odpowiedzialności powoduje, że nawet najmniejszej wagi naruszenie uczestnika przewozu, np. wyposażenie jednostki transportowej w gaśnice niespełniające wymagań Umowy ADR, czy niewyposażenie załogi pojazdu w wymagane instrukcje pisemne, może skutkować wszczęciem postępowania administracyjnego, a finalnie, wydaniem decyzji o cofnięciu świadectwa doradcy. I choć w roku 2022, większość takich postępowań została umorzona przez Dyrektora TDT, to nie zmienia to faktu, iż art. 45 Ustawy nadal nie zawiera precyzyjnego, zamkniętego katalogu przesłanek odpowiedzialności doradcy i wymaga nowelizacji.



Przepisy polskie nie określają formy prawnej wyznaczenia doradcy, pozostawiając jej wybór każdemu uczestnikowi przewozu

Fot. Pixabay

Obecne działania organów administracji rządowej dotyczące doradców, koncentrują się na dwóch obszarach. Pierwszy ma umożliwić sporządzanie i przesyłanie rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych w formie elektronicznej, co jest od dawna oczekiwane na rynku usług transportowych, szczególnie w związku z ubiegłoroczną zmianą rozporządzenia Ministra Infrastruktury, wprowadzającą nowy wzór takiego sprawozdania i jego funkcjonalność. Drugi ma doprecyzować kryteria zaliczania opisowego zadania praktycznego z części specjalistycznej egzaminu dla doradców i tym samym zrealizować cel obecnie procedowanego projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury, zmieniającego rozporządzenie w sprawie uzyskiwania świadectwa doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Liczymy, że powyższe działania zakończą się możliwie szybko, a ostatecznie przyjęte rozwiązania, znajdą realne zastosowanie w codziennej pracy doradców w Polsce. I

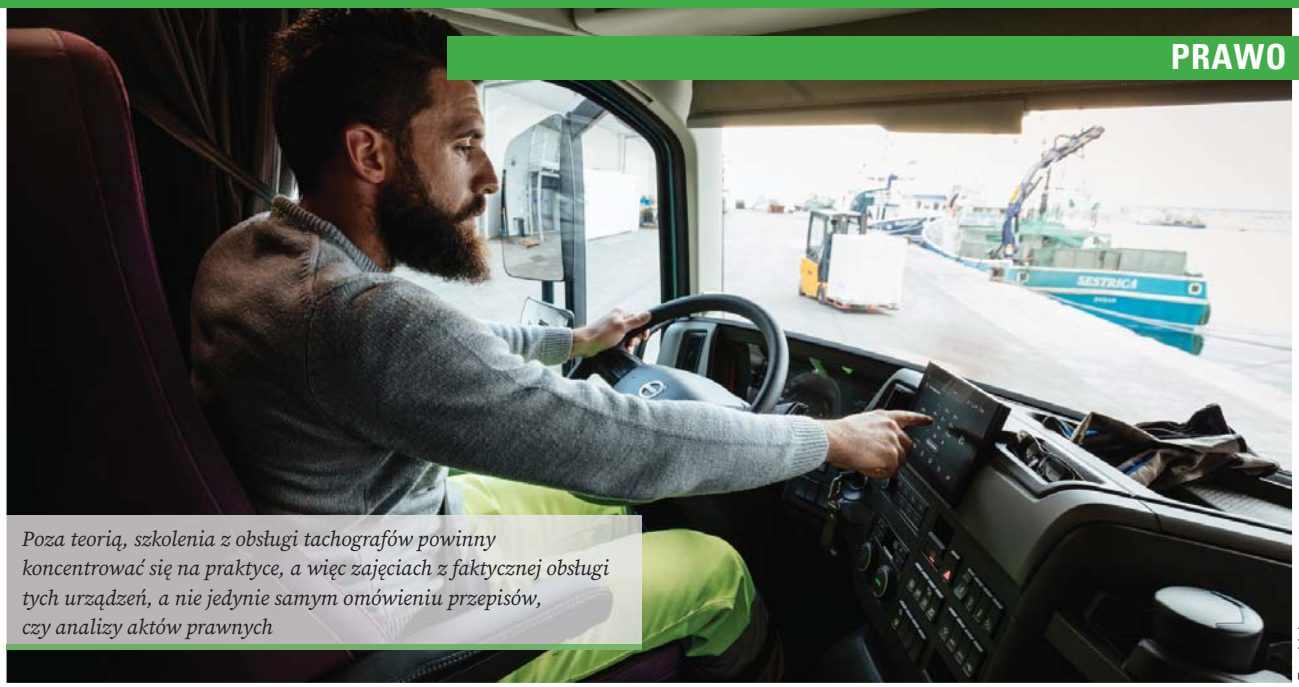
TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA

Małgorzata Wieleba-Walicka,
radca prawny Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska"



Radca prawny, doktor nauk społecznych w dyscyplinie nauk o bezpieczeństwie. Absolwentka Wydziału Prawa i Administracji UW, ukończyła aplikację legislacyjną w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Warszawie. Stopień naukowy doktora uzyskała na Wydziale Bezpieczeństwa Narodowego w Akademii Sztuki Wojennej. Z transportem związana od 20 lat. Posiada rozległą wiedzę w zakresie bezpieczeństwa transportu, tworzenia prawa krajowego, unijnego oraz międzynarodowego dot. transportu oraz wieloletnie doświadczenie w obsłudze prawnej, m.in. przedsiębiorstw z branży TSL. Jest wiceprezesem Stowarzyszenia Doradców do Spraw Transportu Towarów Niebezpiecznych oraz wieloletnim członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Doradców ADR, które należą do Międzynarodowego Stowarzyszenia Stowarzyszeń Doradców do spraw Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych (IASA). Aktualnie pełni również funkcje radcy prawnego związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska".

*/ Umowa ADR oznacza Umowę dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) (Dz. U. z 2023 r., poz. 891)
**/ Ustawa oznacza ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 2147, z późn. zm.)



Poza teorią, szkolenia z obsługi tachografów powinny koncentrować się na praktyce, a więc zajęciach z faktycznej obsługi tych urządzeń, a nie jedynie samym omówieniu przepisów, czy analizy aktów prawnych

Fot. Volvo

OBOWIĄZKOWE SZKOLENIA KIEROWCÓW Z OBSŁUGI TACHOGRAFÓW

W pojazdach wykorzystywanych do przewozu towarów, których DMC przekracza 3,5 tony, w autokarach i autobusach istnieje obowiązek montażu tachografów. Urządzenia te muszą pozostawać w regularnym, codziennym użytku, co wymaga z kolei znajomości zasad ich obsługi. Odpowiedzialność za przeszkolenie pracowników ze sposobu korzystania z tachografów spoczywa na pracodawcach.

Potwierdzenie powyższego znajduje się w art. 33 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Zgodnie z treścią tego przepisu, to przedsiębiorstwa transportowe są odpowiedzialne za:

- zapewnienie, by ich kierowcy byli właściwie wyszkoleni i poinstruowani w zakresie prawidłowego działania tachografów, zarówno cyfrowych, jak i analogowych;
- przeprowadzanie regularnych kontroli, by zapewnić właściwe użytkowanie tachografów przez swoich kierowców;
- nieudzielanie kierowcom żadnych bezpośrednich ani pośrednich zachęt, które mogłyby skłaniać ich do niewłaściwego używania urządzeń rejestrujących.

Przepisy rozporządzenia, mimo że wskazują wprost na ciążący na firmach przewozowych obowiązek szkolenia swoich pracowników z obsługi tachografów, nigdzie nie doprecyzowują jednak, na jakich zasadach powinno się to odbywać, czy też, z jaką częstotliwością. Pracodawcy ustalają więc wszystko samodzielnie, we własnym zakresie.

Z pewnością warto zadbać o to, aby poza teorią, szkolenia z obsługi tachografów koncentrowały się także na praktyce, a więc zajęciach z faktycznej obsługi tych urządzeń, a nie jedynie na samym omówieniu przepisów, czy analizy aktów prawnych. Uczestnicy szkolenia powinni zostać w dodatku zaznajomieni z zasadami opisywania wydruków z tachografów, sytuacjami, w których wymagana będzie urlopówka dla kierowcy, czy też z tym, jak postępować, gdy urządzenie rejestrujące lub karta kierowcy ulegną awarii.

> Przepisy rozporządzenia, mimo że wskazują na ciążący na firmach przewozowych obowiązek szkolenia pracowników z obsługi tachografów, to nigdzie nie doprecyzowują na jakich zasadach powinno się to odbywać. Pracodawcy ustalają więc wszystko we własnym zakresie.

Dlaczego szkolenia z obsługi tachografów są ważne?

Tachografy to podstawowe narzędzia pracy wykorzystywane każdego dnia przez kierowców zawodowych. Gromadzone przez nie dane są niezbędne do prawidłowego ewidencjonowania czasu pracy kierowców, a w rezultacie ustalania wysokości należnego im wynagrodzenia oraz innych świadczeń związanych z pracą. Dzięki tachografom pracodawcy mogą również na bieżąco kontrolować i ewidencjonować czas pracy swoich pracowników, dbać o przestrzeganie obowiązujących przepisów i zachowanie bezpieczeństwa na drogach.

Ich znaczenie w firmach transportowych, jak i w całej tej branży, jest doskonale widoczne chociażby na przykładzie bardzo wysokich kar, jakie mogą zostać nałożone za niestosowanie się do obowiązujących w tym zakresie norm. Mimo że w pierwszej kolejności za nieprawidłowe używanie urządzenia rejestrującego ukarany zostanie zatrzymany do kontroli drogowej kierowca, nie oznacza to całkowitego braku odpowiedzialności pracodawcy lub

osoby zarządzającej firmą transportową. To bowiem przewoźnik otrzyma karę za wykonywanie przewozów drogowych pojazdem, który nie został wcale wyposażony w tachograf. Jest to przykład najpoważniejszego naruszenia, zagrożonego karą w wysokości aż 10 tys. zł. Przewoźnik może zostać ukarany również w przypadku niewłaściwej obsługi tachografu lub odłączenia homologowanego i sprawnego techniczne urządzenia, skutkującego niezarejestrowaniem aktywności kierowcy, mandatem rzędu 5 tys. zł i stanowi bardzo poważne naruszenie. Kierowcy grozi z kolei mandat w wysokości 2 tys. zł, m.in. wtedy, gdy nie będzie on rejestrował za pomocą tachografu na wykresówce lub karcie kierowcy wskazań w zakresie prędkości pojazdu, swojej aktywności lub przebytej drogi. Katalog tych kar jest oczywiście znacznie szerszy.

Kierowcy, którzy nie będą tym samym wiedzieć, jak prawidłowo używać tachografu, a także znać norm czasu pracy, które podlegają jego rejestracji, staną się dla przedsiębiorstwa źródłem dodatkowych, niemałych kosztów i nieprzyjemności. Mogą w dodatku narazić swojego pracodawcę na utratę dobrej reputacji, stanowiącej jeden z podstawowych warunków uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. Z równie



Fot. IVECO

Kierowcy, którzy nie będą wiedzieć, jak prawidłowo używać tachografu, mogą narazić swojego pracodawcę na utratę dobrej reputacji, stanowiącej jeden z podstawowych warunków uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego



Fot. Pixabay

Zasady korzystania z tachografów II generacji nie powinny być obce nie tylko kierowcom, ale też samym przedsiębiorcom, osobom zarządzającym firmami transportowymi, czy kadrom menadżerskim

negatywnymi konsekwencjami spotkają się oczywiście działania lub zaniechania samych przewoźników nieprzestrzegających nakładanych na nich wymogów.

Kto powinien szkolić się z obsługi tachografów?

Mimo że przepisy rozporządzenia koncentrują się na obowiązku szkolenia z obsługi tachografów przede wszystkim kierowców zawodowych, w praktyce zasady korzystania z tych urządzeń nie powinny być obce również samym przedsiębiorcom, osobom zarządzającym firmami transportowymi, czy kadrom menadżerskim. Dzięki temu będą oni w gotowości, aby szybko wspomóc pozostających w trasie kierowców w razie wystąpienia problemów.

W odniesieniu do szkoleń kierowców zawodowych odpowiednie kursy są wymagane zarówno dla nowych pracowników, właśnie rozpoczynających pracę w firmie transportowej po raz pierwszy, jak również dla już pracujących w zawodzie kierowców. Technologia w transporcie cały czas idzie naprzód, co dotyczy także wykorzystywanych w tej branży urządzeń rejestrujących, które na przestrzeni ostatnich lat podlegały licznym zmianom. Znane do tej pory tachografy analogowe, cyfrowe oraz inteligentne tachografy I generacji, od tego miesiąca będą stopniowo zastępowane przez inteligentne tachografy II generacji. Póki co, obowiązek ich montażu dotyczy tylko nowo rejestrowanych (po 21 sierpnia 2023 r.) pojazdów, jednak po 31 grudnia 2024 r. będą one wymagane już we wszystkich pojazdach w ruchu międzynarodowym, w których do tej pory stosowano tachografy analogowe lub cyfrowe. W najbliższym czasie wiele firm stanie w związku z tym przed koniecznością wymiany urządzeń rejestrujących i przeszkolenia swoich kierowców z obsługi nowocześniejszych modeli. Co więcej, już za kilka lat tachografy pojawią się także obowiązkowo w międzynarodowym transporcie lekkim rzeczy, a więc w busach o DMC powyżej 2,5 t, które aktualnie nie są objęte tym wymogiem.

Warto udokumentować

Każde szkolenie, którym objęci zostają kierowcy zawodowi, powinno zostać odpowiednio udokumentowane przez pracodawcę. Stosowne poświadczenia mogą przydać się na wypadek dopuszczenia się przez kierowcę naruszeń. Zgodnie bowiem z treścią art. 92b u.t.d., możliwe jest uchylenie się od kary pieniężnej za naruszenie przepisów o czasie prowadzenia pojazdów, wymaganych przerwach i okresach odpoczynku, jeżeli przewoźnik wykaże, że zapewnił właściwą organizację i dyscyplinę pracy ogólnie wymaganą w stosunku do prowadzenia przewozów drogowych, umożliwiającą przestrzeganie przez kierowców obowiązujących przepisów. Poza „zbieraniem dowodów", dobrą i pożądaną praktyką jest również regularne kontrolowanie, monitorowanie aktywności i zachowań swoich pracowników, co pozwala z odpowiednim wyprzedzeniem wykrywać ewentualne nieprawidłowości i reagować na nie zanim dojdzie do ich ujawnienia przez służby kontrolne. Obowiązek ten wynika również z przytoczonego we wstępie art. 33 rozporządzenia.

Więcej szczegółowych informacji można uzyskać w Kancelarii Transportowej LEGALTRANS

LEGALTRANS

→ www.kt-legaltrans.pl



Zmiana tachografów dotyczy wyłącznie przewozów międzynarodowych w ramach UE. Na tę chwilę wyłączone są z niej przewozy krajowe, odbywające się w granicach RP

Fot. Scania

INTELIGENTNE TACHOGRAFY II GENERACJI

WSZYSTKO, CO NALEŻY WIEDZIEĆ O NADCHODZĄCYCH ZMIANACH

Lada moment na rynku pojawią się nowe, inteligentne tachografy II generacji (G2V2). Mimo tymczasowego braku technologii OSNMA nie zdecydowano się na odroczenie zaplanowanych terminów. W praktyce oznacza to tyle, że od 21 sierpnia 2023 r. mamy do czynienia z tak zwanymi tachografami przejściowymi.

Co trzeba wiedzieć o nowej wersji urządzeń rejestrujących? Dla kogo są obowiązkowe i jak prezentuje się harmonogram dalszych zmian w tym zakresie? Na wszystkie te pytania odpowiadamy poniżej.

Harmonogram wymiany tachografów – najważniejsze daty

Pierwszy etap wprowadzania inteligentnych tachografów II generacji obejmuje ich obowiązkowy montaż we wszystkich nowo rejestrowanych po 21 sierpnia 2023 r. pojazdach, których DMC przekracza 3,5 t. Na tym jednak nie kończy się zaplanowana transformacja. Wymiana urządzeń rejestrujących została podzielona w sumie na 3, a *de facto* 4 etapy, jeśli uwzględnić w niej również busy. Nowe tachografy to dodatkowe korzyści, ale także i obciążenia, zarówno dla przewoźników jak i samych kierowców. Ich funkcjonalności nie pozostają w dodatku bez znaczenia dla służb kontrolnych, które z pewnością zyskają dzięki nim większe możliwości w zakresie monitorowania transportu drogowego i wykrywania naruszeń.

Mówiąc o inteligentnych tachografach II generacji, poza 21 sierpnia 2023 r. należy wskazać jeszcze na dwie istotne dla branży transportowej daty. Jest to odpowiednio: 31 grudnia 2024 r. i 19 sierpnia 2025 r. Warto w tym miejscu podkreślić, że zmiany, o których mowa poniżej, odnoszą się wyłącznie do przewozów międzynarodowych w ramach UE. Na tę chwilę wyłączone są z nich przewozy krajowe, odbywające się w granicach RP.

1. **Do 31 grudnia 2024 r.** przewoźnicy uczestniczący w przewozach międzynarodowych, którzy korzystają z dwóch najstarszych generacji urządzeń rejestrujących, a więc tachografów analogowych i cyfrowych (sprzed 2019 r.), są zobo-

> Pierwszy etap wprowadzania inteligentnych tachografów II generacji obejmuje ich obowiązkowy montaż we wszystkich noworejestrowanych po 21 sierpnia 2023 r. pojazdach, których DMC przekracza 3,5 t.

wiązani wymienić je na tachografy inteligentne (I lub II generacji).

2. **Do 19 sierpnia 2025 r.** z ciężarówek powinny zniknąć również tachografy inteligentne I generacji, montowane od czerwca 2019 r. Po tej dacie inteligentne tachografy II generacji staną się obowiązkowe we wszystkich pojazdach ciężkich wykorzystywanych w przewozach międzynarodowych.

Do 31 grudnia 2024 r. przewoźnicy uczestniczący w przewozach międzynarodowych, którzy korzystają z dwóch najstarszych generacji tachografów – analogowych i cyfrowych sprzed 2019 r. – są zobowiązani wymienić je na tachografy inteligentne (I lub II generacji).

Tachografy w busach? Tak, ale dopiero od 2026 r.

W najbliższych latach ogromne zmiany czekają również busiarzy w międzynarodowym, zarobkowym transporcie rzeczy. Aktualnie, jak powszechnie wiadomo, tachografy nie są wymagane w busach, których DMC nie przekracza 3,5 tony. Taki stan utrzyma się jednak jeszcze tylko do połowy 2026 r. Zgodnie z od dawna zapowiadanymi zmianami, z dniem 1 lipca 2026 r. wszystkie te pojazdy będą musiały zostać wyposażone obowiązkowo w najnowsze urządzenia rejestrujące. Również i w tym przypadku wymóg ten dotyczy jedynie przewozów międzynarodowych, i to wyłącznie tych, których przedmiotem pozostaje przewóz towarów.

Wprowadzenie tachografów do transportu lekkiego wiąże się nie tylko z koniecznością przeszkolenia nowej grupy osób z ich obsługi, ale i zapoznania jej z przepisami o czasie jazdy i odpoczynku, które dotychczas znane były wyłącznie kierowcom ciężarówek. Mimo że 1 lipca 2026 r. zdaje się datą odległą, nie ulega wątpliwości, że tematem tym warto zainteresować się z odpowiednim wyprzedzeniem. Ubiegłe lata wyraźnie pokazały nam, że pozostawianie tego typu spraw na ostatni moment może zakończyć się wieloma nerwowymi i stresującymi dla przewoźników sytuacjami.

Jeśli chcą Państwo starannie przygotować swoją firmę na nadchodzące zmiany, zwłaszcza w zakresie nowych przepisów o czasie jazdy i odpoczynku, jakimi zostanie objęty transport lekki, zapraszamy do kontaktu z naszą kancelarią prawną!



Kiedy technologia OSNMA pojawi się w nowych urządzeniach rejestrujących, będzie można dokonać odpowiedniej aktualizacji tachografu. Aktualizacja ta ma być jednak dobrowolna, a nie obligatoryjna

Od 21 sierpnia 2023 r. tachografy „przejściowe”

Obecny etap wymiany tachografów na tachografy II generacji nie będzie przebiegał bez drobnych zakłóceń. Wynika



Konrad Urban

to z faktu, że nie udało się zakończyć prac nad jedną z kluczowych technologii, w którą mają zostać wyposażone nowe urządzenia rejestrujące. O tym, że nie będzie ona gotowa na czas, wiadomo było jednak już od dawna. Mowa o usłudze OSNMA, odpowiadającej za uwierzytelnianie sygnału GNSS, rejestrującego pozycję pojazdu. Stanowi ona specjalne zabezpieczenie przed oszustwami i zakłóceniami sygnału lokalizacyjnego. Jej brak nie przesądził o przesunięciu w czasie planowanych zmian, ponieważ jest to jedyna taka niedogodność. Pozostałe z zapowiadanych funkcji są dostępne.

W momencie, w którym technologia OSNMA pojawi się w nowych urządzeniach rejestrujących, będzie można dokonać odpowiedniej aktualizacji tachografu. Aktualizacja ta, zgodnie z aktualnym stanowiskiem KE i zaproponowanymi przepisami, ma być jednak dobrowolna, a nie obligatoryjna.

Co nowego oferują inteligentne tachografy II generacji?

Poza wspomnianą już powyżej technologią OSNMA nowe urządzenia rejestrujące oferują szereg dodatkowych, ważnych dla uczestników transportu drogowego funkcji.

Należy wspomnieć w szczególności o:

- technologii DSRC pozwalającej na zdalny odczyt danych w szerszym zakresie, niż ma to obecnie miejsce w odniesieniu do inteligentnych tachografów I generacji (technologia ta zostanie rozszerzona o dane dotyczące czasu pracy kierowcy);

- automatycznej rejestracji momentu przekraczania granicy, co zwiększy precyzyjność tego procesu i ułatwi pracę kierowców, którzy nie będą musieli zatrzymywać się w celu dokonania ręcznego wpisu;
- możliwości rejestrowania załadunków i rozładunków;
- wyodrębnieniu przewozu osób i rzeczy;
- obecności interfejsu bluetooth, pozwalającego na bieżący przesył informacji za pośrednictwem bluetooth;
- zwiększonej pojemności gromadzonych danych.

Nowe tachografy, nowe karty kierowców

Jedną z funkcjonalności tachografów II generacji są zwiększone możliwości w zakresie przechowywania danych – 56 dni, zamiast 28 dni. Rozbudowana pamięć pociąga za sobą konieczność odpowiedniego przystosowania do tego zadania kart kierowców. Na rynku, wraz z nowymi tachografami, pojawią się dlatego również nowe karty do tachografów o większej pojemności. Dotychczasowe nadal pozostaną wprawdzie w użytku i będą pasować do nowych urządzeń, jednakże ze względu na ich mniejszą pamięć może wymuszać to na przewoźnikach konieczność częstszego niż do tej pory sczytywania danych.

Kto zyska, a kto straci?

Wymiana tachografów na inteligentne tachografy II generacji dotyka nie tylko samych przewoźników, ale i kierowców zawodowych oraz, co istotne, służby kontrolne. Wiąże się zarówno z szeregiem korzyści, jak i dodatkowymi obowiązkami, wymogami. Proces ten nie jest także całkowicie wolny od wad.

Kierowcy zyskają dzięki nowym tachografom przede wszystkim większą wygodę, komfort pracy, chociażby ze względu na brak konieczności ręcznego rejestrowania momentu przekraczania granicy. Z drugiej jednak strony, na skutek rozszerzenia technologii DSRC, zwiększeniu ulegnie również zakres zdalnych kontroli. Przypominamy, że poza naruszeniami związanymi z obsługą tachografów czy przekraczaniem prędkości, wkrótce będą one mogły obejmować także czas pracy kierowcy.

Główną korzyścią dla organów kontrolnych, jaką niosą za sobą tachografy II generacji, jest więc znaczące ułatwienie monitorowania bezpieczeństwa na drogach i większe pole do wykrywania naruszeń, a tym samym nakładania kar pieniężnych. Z pewnością przełoży się to jednocześnie na skuteczność ich działań. Można zarazem założyć, że kierowcy, którzy będą przestrzegać przepisów, nie powinni, co do zasady, obawiać się częstych spotkań na drodze ze służbami.



Wprowadzenie tachografów do transportu lekkiego wiąże się nie tylko z koniecznością przeszkolenia tej grupy z ich obsługi, ale i zapoznania jej z przepisami o czasie jazdy i odpoczynku, które dotychczas znane były wyłącznie kierowcom ciężarówek

Fot. Iveco

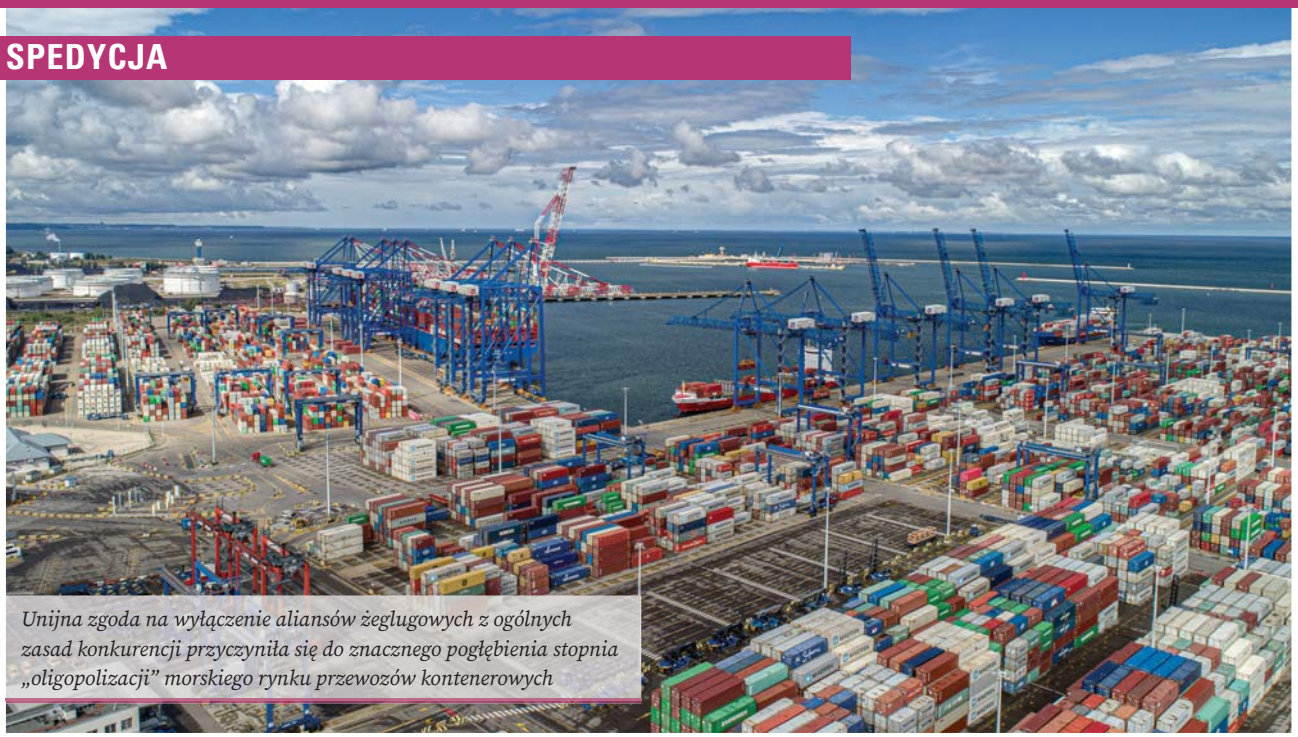
I wreszcie, dla przewoźników nowe urządzenia rejestrujące oznaczają przede wszystkim dokładniejszą kontrolę nad swoimi pracownikami oraz ich łatwiejsze rozliczanie. Przewoźnicy są jednak tą grupą, dla której tachografy II generacji wiążą się nie tylko z samymi zyskami, ale i wyraźnymi stratami... To właśnie oni zostaną obciążeni niemałymi kosztami ich zakupu (w grę nie wchodzi tutaj żadna aktualizacja) i wymiany. To również na nich spoczywać będzie obowiązek odpowiedniego przygotowania kierowców do ich obsługi. Proces ten należy dlatego dokładnie zaplanować, ponieważ wbrew pozorom czasu nie pozostało już zbyt wiele.

Do 19 sierpnia 2025 r. z ciężarówek mają zniknąć tachografy inteligentne I generacji, montowane od czerwca 2019 r. Obowiązkowe w pojazdach ciężkich wykorzystywanych w przewozach międzynarodowych staną się inteligentne tachografy II generacji.



Kiedy technologia OSNMA pojawi się w nowych urządzeniach rejestrujących, będzie można dokonać odpowiedniej aktualizacji tachografu. Aktualizacja ta ma być jednak dobrowolna, a nie obligatoryjna

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



Unijna zgoda na wyłączenie aliansów żeglugowych z ogólnych zasad konkurencji przyczyniła się do znacznego pogłębienia stopnia „oligopolizacji" morskiego rynku przewozów kontenerowych

Fot. GCT

CZY TO KONIEC OLIGOPOLU NA RYNKU KONTENERÓW MORSKICH?

WAŻĄ SIĘ LOSY UNIJNEGO ROZPORZĄDZENIA

Komisja jest gotowa rozważyć zastosowanie niezbędnych środków w przypadku otrzymania wyraźnych i uzasadnionych przesłanek wskazujących na zachowanie antykonkurencyjne. Tak brzmi odpowiedź Margrethe Vestager, unijnej Komisarz ds. Konkurencji na pytania zadane przez europosła Kosmę Złotowskiego. Chodzi o rozporządzenie Consortia Block Exemption Rregulation, które wyłącza spod unijnych zasad konkurencji wielkie alianse żeglugowe.

22 czerwca europoseł Kosma Złotowski złożył zapytanie do Komisji Europejskiej na temat stanu prac w sprawie przedłużenia obowiązywania rozporządzenia CBER. To unijne przepisy, które funkcjonują od 2009 roku i wyłączają spod zasad unijnej konkurencji międzynarodowe konsorcja żeglugowe.

Potania europosła

– Od pewnego czasu na rynku transportu morskiego zachodzi proces koncentracji potencjału przewozowego przez wąską grupę liderów funkcjonujących na tym rynku. Tworzenie konsorcjów żeglugowych nie podlega ocenie regulatorów rynku ani nie wymaga ich zgody – przypomniał europoseł EKR. Podkreślił również, że unijna zgoda na wyłączenie aliansów żeglugowych z ogólnych zasad konkurencji przyczyniła się do znacznego pogłębienia stopnia „oligopolizacji" morskiego rynku przewozów kontenerowych. W rezultacie osłabieniu uległa pozycja pozostałych podmiotów działających po stronie popytowej tego rynku, a głównie załadowców i spedytorów morskich.

> Europoseł Złotowski zapytał, jaki jest stan prac nad przygotowaniem decyzji KE w sprawie przedłużenia CBER i które państwa oraz podmioty wyraziły sprzeciw wobec niego; kiedy będzie znane stanowisko KE w sprawie przedłużenia obowiązywania CBER na kolejne lata?

W związku z tym europoseł Złotowski zapytał o to, jaki jest stan prac nad przygotowaniem decyzji KE w sprawie przedłużenia CBER i które państwa oraz podmioty wyraziły sprzeciw wobec przedłużania rozporządzenia; kiedy będzie znane stanowisko Komisji Europejskiej w sprawie przedłużenia obowiązywania CBER na kolejne lata, a także w jaki sposób KE zamierza przeciwdziałać oligopolizacji morskiego rynku przewozów kontenerowych spowodowanej obowiązywaniem CBER?

Komisja Europejska odpowiada

3 sierpnia oficjalnej odpowiedzi udzieliła Komisarz ds. Konkurencji Margerthe Vestager, przypominając, że rozporządzenie w sprawie wyłączeń

grupowych dla konsorcjów (CBER) wygasa 25 kwietnia 2024 r., zaś w 2022 roku Komisja Europejska uruchomiła procedurę, której celem jest ocena, czy rozporządzenie nadal powinno obowiązywać oraz czy należy pozwolić mu wygasnąć, czy też – po ewentualnym wprowadzeniu w nim zmian – przedłużyć.

– Komisja jest gotowa rozważyć zastosowanie niezbędnych środków w przypadku otrzymania jakichkolwiek wyraźnych i uzasadnionych przesłanek wskazujących na zachowanie antykonkurencyjne na mocy art. 101 lub 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej – brzmi fragment odpowiedzi Komisarz Vestager.

Przedłużenie rozporządzenia CBER w 2020 roku nastąpiło wbrew pisemnym opiniom prawie wszystkich uczestników międzynarodowego obrotu kontenerowego z wyjątkiem przewoźników morskich. Teraz jest podobnie.

W 2022 roku KE zaprosiła do zgłaszania uwag w celu zebrania informacji zwrotnych od zainteresowanych stron. Wpłynęło 51 opinii i stanowisk, z których zdecydowana większość jest krytyczna wobec obowiązującego rozporządzenia. Swoje opinie przygotowały liczne organizacje biznesowe, transportowe, stowarzyszenia przedsiębiorców, konsumentów oraz logistyków pochodzące m.in. z Belgii, Niemiec, Francji, Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Włoch, Bułgarii, Estonii czy Finlandii. Swój zdecydowany sprzeciw wyraziła także polska organizacja Sekcja Pracowników Portowych NSZZ Solidarność.

W odpowiedzi na pytania europosła Złotowskiego komisarz Vestager poinformowała, że zgromadzone opinie są obecnie analizowane, a KE zamierza zakończyć ten proces jeszcze przed końcem 2023 r. Europejska komisarz ds. konkurencji napisała również, że KE monitoruje sektor przewozów kontenerowych i prowadzi regularną wymianę informacji z organami regulacyjnymi, organami ds. konkurencji i uczestnikami rynku (np. spedytorami, nadawcami ładunków, operatorami portów i przewoźnikami).



CLECAT uważa CBER za nieprzystające do aktualnych wyzwań i realiów rynkowych. Zdaniem przedstawicieli organizacji rozporządzenie daje przewoźnikom zbyt dużą swobodę interpretacji

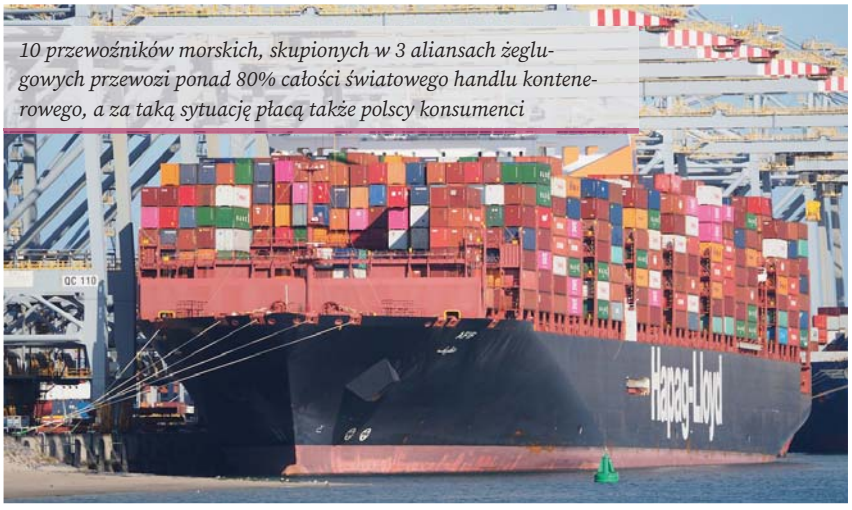
Fot. Pixabay

Zakończyć oligopol

Jedną z międzynarodowych organizacji domagających się zakończenia obowiązywania rozporządzenia CBER jest European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services „CLECAT", działająca od 1958 roku i reprezentująca 20 organizacji spedytorskich, logistyków i agentów celnych z krajów członkowskich Unii Europejskiej, które zrzeszają łącznie blisko 19 tysięcy firm. CLECAT uważa CBER za nieprzystające do aktualnych wyzwań i realiów rynkowych. Zdaniem przedstawicieli organizacji rozporządzenie daje przewoźnikom zbyt dużą swobodę interpretacji.

Polską organizacją należącą do CLECAT jest Polska Izba Spedycji i Logistyki, która reprezentuje polskich przedsiębiorców zajmujących się logistyką, spedycją, przewozami i transportem. *– 10 przewoźników morskich, skupionych w 3 aliansach żeglugowych przewozi ponad 80% całości światowego handlu kontenerowego, a za taką sytuację płacą także polscy konsumenci. Kontenery przeładowywane w polskich portach pochodzą bowiem ze statków największych konsorcjów, a te kontenery obsługuje polska branża spedycyjna. W związku z tym, sytuacja która ukształtowała się na rynku żeglugowym ma bezpośredni wpływ na sytuację gospodarczą w naszym kraju* – przypomina Juliusz Skurewicz, sekretarz rady PISiL. Jak dodaje, przedłużenie rozporządzenia CBER w 2020 roku nastąpiło wbrew pisemnym opiniom prawie wszystkich uczestników międzynarodowego obrotu kontenerowego z wyjątkiem przewoźników morskich. *– A teraz jest podobnie. Większość opinii, które dotarły do KE jest krytyczna względem obowiązujących przepisów. Mamy więc nadzieję, że tym razem zostaną one uwzględnione, a szkodliwe dla całej branży transportowej rozporządzenie przestanie obowiązywać lub co najmniej zostanie zmodyfikowane w taki sposób, aby nie szkodziło większości podmiotów obsługujących łańcuchy dostaw* – ocenił Skurewicz. I

Polska Izba Spedycji i Logistyki



10 przewoźników morskich, skupionych w 3 aliansach żeglugowych przewozi ponad 80% całości światowego handlu kontenerowego, a za taką sytuację płacą także polscy konsumenci

Fot. Pixabay



Niepewność polityczna oraz gospodarcza związana z konfliktem utrudniła wykonywanie transakcji handlowych, co ma negatywny wpływ na globalny handel

Fot. depositphotos.com

SPADKI W GLOBALNYM HANDLU A RYNEK TRANSPORTOWY

Ekonomistów i przedsiębiorców na całym świecie coraz bardziej niepokoją spadki w globalnym handlu, co ma wpływ na funkcjonowanie kluczowych jej sektorów, w tym branży transportowej. Zastanawiają się, jakie czynniki doprowadziły do obniżenia jego poziomu? Jakie wyzwania oraz nowe możliwości stoją przed branżą transportową w obliczu tych zmian?

Spadki w globalnym handlu są widoczne na przykładzie sprzedaży detalicznej w Unii Europejskiej, która w drugim kwartale 2023 roku była niższa o kilka punktów procentowych w porównaniu do tego samego okresu w poprzednim roku. W Polsce również zanotowano spadek sprzedaży detalicznej – o 4% w porównaniu do 2022 roku. Co więcej, sektor handlowy wciąż zmaga się z wyraźnym spadkiem popytu i nadmierną podażą, co wpływa negatywnie na przepływy handlowe towarów. Obecna sytuacja przypomina poziom sprzedaży z października 2021 roku. Dodatkowo, jak wskazuje Maciej Maroszyk, dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej, według danych pozyskanych od klientów kancelarii, spadł także wskaźnik samego zapotrzebowania na transport – mówi się, że nawet o 20-30% w stosunku do poprzednich miesięcy.

Statystyki te stanowią więc wyzwanie nie tylko dla krajowych gospodarek, uderzając w wiele jej sektorów, ale również wskazują na pewne problemy, które trawią globalny handel. Co wpływa na ten stan rzeczy?

Przyczyny spadków

Przyczyny spadków w globalnym handlu są różnorodne i złożone. Jedną z nich stanowi wzrost inflacji. Choć w przypadku Unii Europejskiej widać już spowolnienie tempa wzrostu cen, który zmniejszył się do +6,4% w stosunku do 2022 roku, inflacja wciąż wpływa na osłabienie siły nabywczej konsumentów oraz spowolnienie aktywności gospodarczej.

Wzrost inflacji, jak również spadki w globalnym handlu, są konsekwencją m.in. wojny na Ukrainie. Konflikt ten spowodował zakłócenia w łańcuchach dostaw i ograniczył wymianę handlową. Co więcej, niepewność polityczna oraz gospodarcza związana z konfliktem utrudniła wykonywanie transakcji handlowych, co ma negatywny wpływ na globalny handel.

– *Do tego możemy również dodać osłabienie nastrojów konsumenckich – niepewność ekonomiczna i polityczna wpłynęła na decyzje zakupowe konsumentów oraz inwestycyjne przedsiębiorców. Klienci obecnie podejmują decyzje o opóźnianiu wszelkich „nadprogramowych" zakupów. Zależy im na zachowaniu dyscypliny finansowej, co ma bezpośredni wpływ na plany zakupowe. Gorsze perspektywy gospodarcze doprowadziły do zmniejszenia popytu na towary i usługi, co znacząco wpływa na międzynarodowy handel* – dodaje Maciej Maroszyk.

Nie bez znaczenia są również wyższe stopy procentowe, wprowadzane przez banki centralne w celu kontrolowania inflacji. Ograniczyły one dostępność kredytów i zmniejszyły ilość inwestycji, co wpłynęło negatywnie na handel nie tylko międzynarodowy.

Konsekwencje dla rynku transportowego

Spadki w globalnym handlu mają bezpośredni wpływ na rynek transportowy, generując szereg konsekwencji, którym branża musi stawić czoła. Jednym z najbardziej palących problemów jest zmniejszenie popytu na usługi transportowe. Jak wskazuje dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej, mniejsza aktywność handlowa prowadzi do redukcji popytu na usługi transportowe, zwłaszcza na długich trasach międzynarodowych. Z tego względu firmy transportowe mogą zmagać się z niedoborem zleceń, obniżeniem dochodów oraz brakiem stabilności finansowej – a w skrajnych przypadkach, nawet i bankructwem.

– *Jednocześnie branżę trapią wzrosty kosztów związanych z rosnącymi cenami paliwa, utrzymaniem pojazdów, opłatami drogowymi, wynagrodzeniami pracowników, a także innymi kosztami prowadzenia działalności. Z drugiej strony spadające zyski i niepewność na rynku zniechęcają przedsiębiorstwa transportowe do inwestowania w rozwój floty* – tłumaczy Maciej Maroszyk.



Mniejsza aktywność handlowa prowadzi do redukcji popytu na usługi transportowe, zwłaszcza na trasach międzynarodowych. Z tego względu firmy transportowe zmagają się z niedoborem zleceń, obniżeniem dochodów, brakiem stabilności finansowej, a nawet bankructwem

Fot. Raben

tc kancelariaprawna

TC Kancelaria Prawna jest jedną ze spółek należących do grupy Trans.eu – właściciela jednej z największych giełd ładunków w Europie, która od 17 lat dostarcza innowacyjne rozwiązania dla branży transportowo-logistycznej. Specjalizuje się w prawie transportowym, dlatego większość klientów spółki to firmy z branży TSL. Głównym profilem działalności kancelarii są usługi doradcze i reprezentacja w sprawach spornych. Swoimi działaniami wspiera również inne podmioty współpracujące z branżą TSL, m.in. koncerny paliwowe, firmy leasingowe. Specjalizuje się też w zakresie dochodzenia wierzytelności w Polsce i za granicą.



Rosnące zapotrzebowanie na dostawy na krótszych trasach stwarza nowe możliwości dla firm transportowych. Usługi kurierskie oraz dostawy na lokalnym poziomie stają się kluczowe dla zaspokajania potrzeb klientów

Fot. DPD

Dla branży transportowej uciążliwe są również problemy z terminowymi płatnościami. W tym temacie alarmujące mogą być liczby – według danych Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor, na koniec maja 2023 roku, przeterminowane zadłużenie przedsiębiorstw w sektorze transportowym wyniosło 2,79 mld zł. Firmy nagminnie borykają się z opóźnieniami w otrzymywaniu należności lub nawet z całkowitym brakiem zapłaty. Co niepokojące, te niezaplanowane odstępy czasowe z roku na rok się wydłużają. A w branży transportowej czas jest szczególnie ważny w kontekście regulowania różnorodnych zobowiązań, takich jak opłacanie rat leasingu, terminowe wypłacanie wynagrodzeń dla kierowców czy płatności za paliwo.

Wyzwania na horyzoncie TSL

Próbując łagodzić konsekwencje obniżonego poziomu globalnego handlu, rynek transportowy staje przed wieloma wyzwaniami. Spadki w handlu, jak również ewoluujące przepisy prawne, wpływają na strukturę przewozów i rodzaj transportowanych towarów. Dlatego firmy transportowe muszą elastycznie reagować na zmieniające się preferencje klientów oraz dostosować swoje floty do nowych wymagań.



Udoskonalenie procesów logistycznych, zoptymalizowanie tras oraz skrócenie czasu dostaw może przynieść przewagę konkurencyjną

Fot. Volvo

– Pamiętajmy również, że spadający popyt na usługi transportowe nie oznacza, że oczekiwania klientów wobec jakości i terminowości przewozów maleją. Firma transportowa musi skupić się na zapewnieniu nie tylko efektywności, ale także bezpieczeństwa towarów podczas transportu. Optymalizacja trasy, zarządzanie czasem oraz monitorowanie warunków przewozu stają się kluczowe w tym kontekście. A tu pojawia się potrzeba inwestowania w odpowiednie narzędzia – wyjaśnia Maciej Maroszyk.

W świetle wyzwań warto wspomnieć także o zwiększonej konkurencji w branży. Jak wskazuje ekspert z TC Kancelarii Prawnej, firmy starają się pozyskać klientów poprzez obniżanie cen i oferowanie atrakcyjnych pakietów usług. A skoro cenowa presja staje się jednym z kluczowych narzędzi do przyciągnięcia klientów, to – w rezultacie – ceny za usługi transportowe mogą ulec obniżeniu, wpływając negatywnie na marże i zyski.

– Wszystkim uczestnikom rynku, zarówno dużym korporacjom, jak i mniejszym firmom, zależy na utrzymaniu swojej konkurencyjności. W tym celu przedsiębiorstwa muszą nie tylko oferować konkurencyjne ceny, ale również inwestować w doskonalenie jakości świadczonych usług. Udoskonalenie procesów logistycznych, zoptymalizowanie tras oraz skrócenie czasu dostaw może przynieść przewagę konkurencyjną – wylicza ekspert.

Nowe możliwości dla rynku transportowego

Czy w obliczu tych wszystkich problemów i wyzwań można dostrzec nowe możliwości dla rynku transportowego? Według

Spadki w globalnym handlu mają bezpośredni wpływ na rynek transportowy, generując szereg konsekwencji, którym branża musi stawić czoła. Jednym z najbardziej palących problemów jest zmniejszenie popytu na usługi transportowe.

Maciej Maroszyka – jak najbardziej. – *Obniżony poziom globalnego handlu, mimo że stawia przed rynkiem transportowym wiele wyzwań, otwiera jednocześnie drzwi do nowych możliwości. Branża transportowa, z umiejętnością adaptacji i innowacyjności, może przekształcić te wyzwania w szanse, tworząc bardziej elastyczne i efektywne rozwiązania. Tutaj warto podkreślić rolę rozwoju rynku e-commerce. Stał się on w ostatnich latach znaczącym impulsem dla rynku transportowego. Rosnące zapotrzebowanie na dostawy na krótszych trasach stwarza nowe możliwości dla firm transportowych. Usługi kurierskie oraz dostawy na lokalnym poziomie stają się kluczowe dla zaspokajania potrzeb klientów, co może powodować wzrosty w firmach specjalizujących się w transporcie na krótkich dystansach.*

Maciej Maroszyk widzi również szanse w inwestycjach w technologie związane z transportem, takie jak automatyzacja, sztuczna inteligencja czy logistyka 4.0. Ich dynamiczny rozwój oferuje wiele możliwości dla branży transportowej. Automatyzacja procesów, wykorzystanie sztucznej inteligencji do optymalizacji tras i planowania dostaw oraz wprowadzenie koncepcji logistyki 4.0 mogą zrewolucjonizować sposób, w jaki odbywa się transport towarów. Firma transportowa inwestująca w te nowoczesne technologie może zwiększyć swoją konkurencyjność, poprawić efektywność operacyjną oraz dostosować się do zmieniających się wymagań klientów.

– *Warto podkreślić, że nowe możliwości dla rynku transportowego wywodzą się z potrzeb zmieniającego się świata gospodarczego i społecznego. Branża musi być gotowa na dostosowanie się do tych zmian, inwestując w innowacje, rozwijając nowe modele biznesowe i dostosowując swoje usługi do nowych wymagań klientów. Te nowe możliwości, choć wynikają z wyzwań, mogą stać się motorem napędowym dla rozwoju i dalszego wzrostu rynku transportowego* – podsumowuje dyrektor operacyjny TC Kancelarii Prawnej.

Kancelarie prawne na rynku transportowym

Jaką rolę w świetle tych problemów, spadków i konsekwencji spadków w globalnym handlu mają kancelarie prawne? Jak wyjaśnia Maciej Maroszyk, ich rola obejmuje niesienie pomocy klientom i doradztwo. W pierwszym rzędzie ważne jest, by firmy nie czekały z dochodzeniem swoich należności – gdy przychody spadają, a koszty rosną, trzeba dbać o płynność finansową i o to, by faktury były płacone na czas.

– *Do pewnego momentu firmy transportowe wykazywały bardzo duże wzrosty przychodowe – pandemia pozytywnie wpłynęła rozwój branży e-commerce, a tym samym na sam transport. Firmy podpisywały bardzo duże kontrakty i nie zwracały uwagi na niezapłacone faktury, gdyż stanowiły one bardzo mały procent w porównaniu do ówczesnych, ogromnych przychodów. Niestety, aktualna sytuacja nie przypomina tej sprzed 2-3 lat. Teraz przedsiębiorcy z branży TSL muszą bardziej zwracać uwagę na nieuregulowane w terminie faktury, gdyż aktualnie decyduje to o ich płynności finansowej* – twierdzi.

Firmy transportowe zaczęły być bardziej skłonne do szybszego kierowania spraw na drogę postępowania sądowego. Przedsiębiorcy rozumieją, że to konieczne, by mieć jakąkolwiek szansę na odzyskanie należności. W innym przypadku mogą się spotkać z ogłoszeniem upadłości lub likwidacji dłużnika – a w takiej sytuacji właściwie można się pożegnać z szansą na odzyskanie jakichkolwiek należności. Co istotne, problem ten drastycznie rośnie – ilość złożonych dokumentów o upadłość wzrosła w znacznym stopniu w porównaniu do lat poprzednich.

– *Niestety zauważamy, że coraz więcej firm jest już niewypłacalnych, a ich wierzyciele zbyt długo czekali ze skierowaniem spraw do sądu. Gdy procesy się kończyły, a jak wiadomo trwają one niestety długo, po prostu nie ma z czego ściągać danych należności* – mówi Maciej Maroszyk.



Fot. Pixabay

Spadający popyt na usługi transportowe nie oznacza, że oczekiwania klientów wobec jakości i terminowości przewozów maleją. Firma transportowa musi skupić się na zapewnieniu nie tylko efektywności, ale także bezpieczeństwa towarów podczas transportu

Według danych Rejestru Dłużników BIG InfoMonitor, na koniec maja 2023 roku przeterminowane zadłużenie przedsiębiorstw w sektorze transportowym wyniosło 2,79 mld zł. Firmy nagminnie borykają się z opóźnieniami w otrzymywaniu należności.



Fot. GDDKiA

Cenowa presja staje się jednym z kluczowych narzędzi do przyciągnięcia klientów. To ceny za usługi transportowe mogą ulec obniżeniu, wpływając negatywnie na marże i zyski

Ze względu na spadki w globalnym handlu, branża transportowa staje obecnie na rozdrożu. Dlatego, aby łagodzić skutki tego problemu, kluczowym czynnikiem sukcesu będzie zdolność firm do elastycznego reagowania na zmieniające się warunki rynkowe, inwestowania w nowe technologie oraz dostosowywania się do potrzeb klientów. Jeśli branża zdoła wykorzystać te wyzwania jako katalizator do wprowadzania zmian, może przekształcić obecne trudności w przyszłe osiągnięcia.

TC Kancelaria Prawna

LEGALTRANS
KANCELARIA TRANSPORTOWA

PROFESJONALNE ROZLICZANIE CZASU PRACY KIEROWCÓW

- w naszym zespole są prawnicy i osoby z Certyfikatem Kompetencji Zawodowych w Transporcie Drogowym
- mamy wieloletnie doświadczenie
- korzystamy z najlepszych narzędzi
- oferujemy konkurencyjne ceny i pełne zaangażowanie



ZAPRASZAMY DO KONTAKTU

Piotr Zaszczudlowicz

+48 531 560 940

piotr.zaszczudlowicz@kt-legaltrans.pl

Transportowcy PL

Ogólnopolskie Stowarzyszenie
Przewoźników Transportu Drogowego

www.osptd.pl



Chronimy interesy
firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Drogowego „Transportowcy PL” z siedzibą w Tarnowie jest organizacją zrzeszającą firmy transportowe, spedycyjne i logistyczne, celem ochrony ich interesów na rynku krajowym i rynkach zagranicznych.

W środowisku transportowym, które musi mierzyć się z regularnymi zmianami prawnymi, a w ostatnim czasie również trudną, niepewną sytuacją gospodarczą, zachodzi potrzeba tworzenia wyspecjalizowanych organizacji, gotowych **dbać i reprezentować interesy ich członków** zarówno w kraju ich siedziby, jak również na arenie międzynarodowej.



Pomagamy i walczymy o prawa przedsiębiorców

W związku ze znaczną podatnością branży transportowej na zmiany w gospodarce oraz liczne reformy w ustawodawstwie polskim i unijnym nasza działalność statutowa koncentruje się w głównej mierze **na szeroko rozumianej pomocy i walce o prawa przedsiębiorców** związanych z branżą transportową, spedycyjną i logistyczną, obejmując również arenę międzynarodową. Dążymy przede wszystkim do:

Ograniczenie ryzyka związanego z prowadzeniem działalności transportowej i logistycznej

Pokonywanie barier handlowych i administracyjnych

Zapewnienie warunków sprzyjających rozwojowi firm polskich na rynkach międzynarodowych i zwiększania ich konkurencyjności.

Transportowcy PL, ul. Chemiczna 138, 33-100 Tarnów email: kontakt@osptd.pl NIP: 9930692296 REGON: 52385859 KRS: 0001006550