GRUDZIEŃ – 12/2018 (97)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł
(5% VAT)

ISSN 2081-5255



Tematy numeru:

Ekologistyka

Trendy, nowe technologie i modele biznesowe w branży logistycznej

Czy istnieją złote zasady współpracy w logistyce?

Jakie ograniczenia czekają tirowców od nowego roku?

ISSN 2081 5255
Nakład: 11 000 egzemplarzy

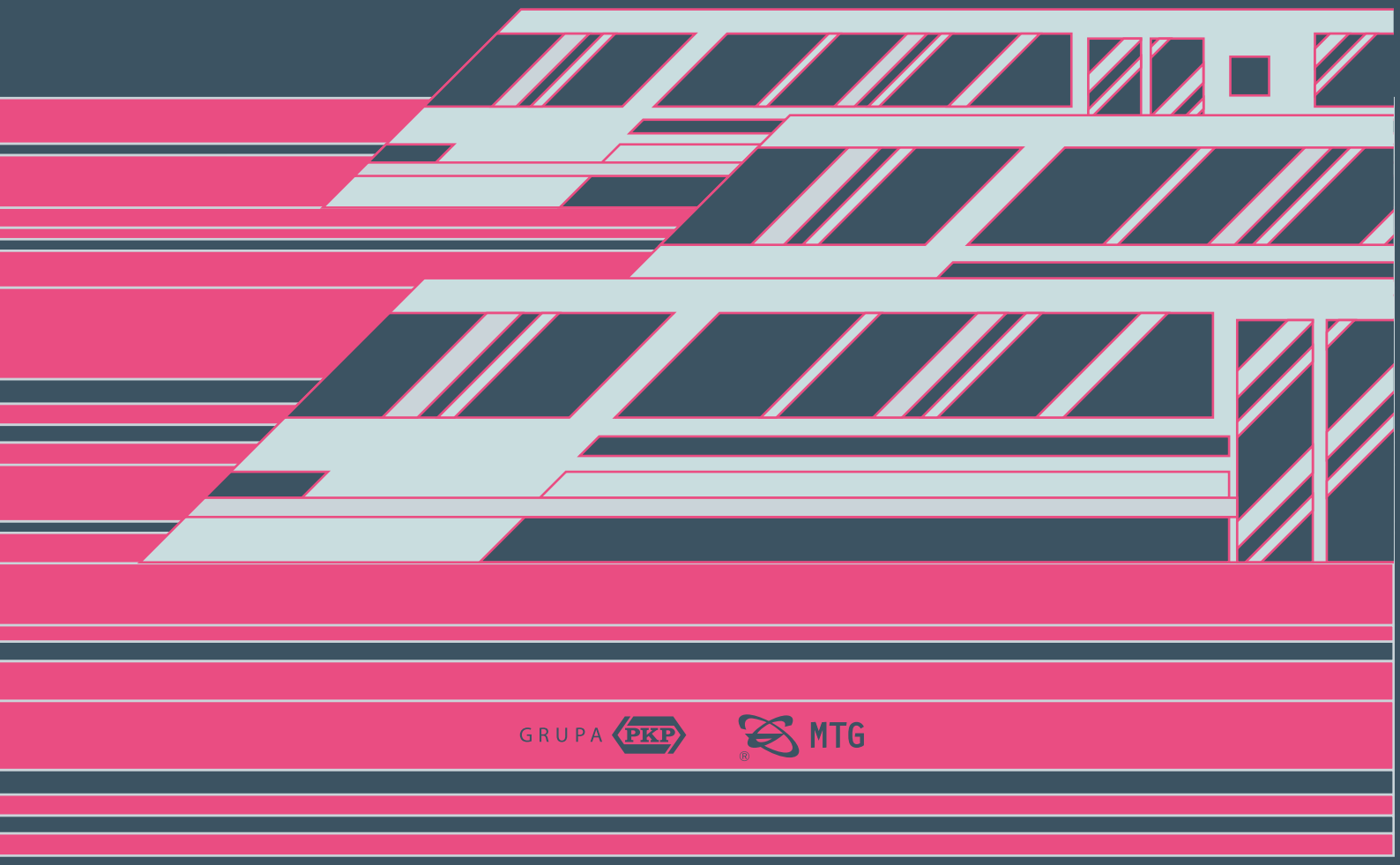
Zamów bezpłatną e-prenumeratę
Czytaj on-line na www.TSL-BIZNES.PL

warto być TU

13. MIĘDZYNARODOWE TARGI KOLEJOWE

TRAKO

PATRONAT HONOROWY / MINISTER INFRASTRUKTURY



GRUPA PKP MTG

TRAKOTARGI.PL

24-27.09.2019 GDAŃSK POLAND

amber expo

OCRK®

OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW

Lider branży TSL w rozliczaniu czasu i wynagrodzenia Twoich kierowców

Optymalizujemy czas, koszty i procesy



WSPARCIE INNOWACYJNYCH ROZWIĄZAŃ MOBILNYCH

PROFESJONALNE DORADZTWO I REPREZENTACJA W PRZYPADKU KONTROLI

OPTYMALIZACJA PROCESÓW ROZLICZENIOWYCH

ZAWSZE POPRAWNE ROZLICZENIE CZASU PRACY I WYNAGRODZENIA

Sprawdź, jakie korzyści płyną ze współpracy z OCRK

OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I KOSZTÓW

16 LAT DOŚWIADCZENIA I DOSKONAŁA ZNAJOMOŚĆ BRANŻY

SZKOLENIA DLA KIEROWCÓW I KADRY

STABILNY PARTNER Z UGRUNTOWANĄ POZYCJĄ NA RYNKU

Dzięki OCRK możesz skupić się na rozwijaniu swojej firmy. My zadbamy o sprawne i bezproblemowe rozliczenia.

Zadzwoń i umów się na spotkanie

22 113 40 60

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR MAREK

viaon

inelo®

OCRK®

GBOX®



W numerze

Logistyka

Czy istnieją złote zasady współpracy w logistyce?.....6

Logistyka jest coraz bardziej eko 8

Zrównoważona ekologicznie sieć 12

Ekologia to też oszczędności.....14

Bycie „eko" wartością dodaną 18

Citylogin – projekt proekologicznej logistyki miejskiej 20

Czy automatyzacja sprawdza się w e-commerce? 22

Centralny Port Komunikacyjny intermodalnym węzłem transportowym 24

Mniej optymizmu niż przed rokiem. Raport CBRE i Panattoni Europe.....26

Logistyka-technologia

Czym się kierować przy wyborze akumulatora 32

W oparciu o roboty samojezdne.....35

Większa efektywność pracy dzięki wózkom samojezdnym.....36

Systemy IT

Blockchain – technologia jutra wykorzystywana już dziś 38

Branża kurierska i pocztowa

Coraz więcej B2C i C2X.....40

Transport drogowy

Jakie ograniczenia czekają tirowców od nowego roku? 46

Citroën wybrał Oddział Łajski GEFCO Polska.....48

Popyt na usługi przewoźników nie spada 50

E100 stawia na cyfryzację usług.....51

Transport intermodalny

Unia hojnie wspiera intermodal 52

Transport kolejowy

Trwa dobra passa PKP Cargo 54

Prawo

Mandat karny i jego niewzruszalność 56

Pożyczona licencja transportowa.....58

Rażące niedbalstwo – jak się nie „obudzić z ręką w nocniku" 60

Wydarzenie

GS1 nagradza innowacyjność 64

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

ul. Malczewskiego 17a, 05-820 Piastów
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
redakcja@tsl-biznes.pl, www.tsl-biznes.pl, ISSN: 2081-5255

Redaktor naczelny i wydawca
Mirosław Ganiec, tel. 502 532 575
m.ganiec@tsl-biznes.pl

Zastępca redaktora naczelnego
Elżbieta Haber, tel. 501 36 77 56
e.haber@tsl-biznes.pl

Prenumerata
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
prenumerata@tsl-biznes.pl

Skład DTP
mt dtp art

Nakład: 11 000 egzemplarzy

Dział reklamy i marketingu
reklama@tsl-biznes.pl
Krystyna Koch – tel. 515 444 589
k.koch@tsl-biznes.pl
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118
j.dynek@tsl-biznes.pl
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305
m.marczuk@tsl-biznes.pl

Współpraca
Tomasz Dobczyński, Dariusz Drabek, Marcin Jurczak, Mariusz Kasior, Arkadiusz Kawa, Michał Kij, Konrad Kułak, Franciszek Nietz, Łukasz Pluszczewicz, Monika Roman, Jerzy Różyk, Damian Żabicki.

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

KMGmedia

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: **www.kmg-media.pl**

TSLbiznes TruckVan SPOTKANIA TRANSPORTOWE



Najwyższa jakość obsługi dla naszych Klientów.

Jeśli nastawiłeś się na sukces, czeka Cię praca na najwyższych obrotach!
Przyjmij nowe zlecenia, nawet jeśli wymagają kolejnych samochodów i większej przestrzeni ładunkowej. Mercedes-Benz Van ProCenter błyskawicznie odpowiada na takie potrzeby! Do dyspozycji oddajemy pełną gamę samochodów dostawczych i zastępczych. Nasi najlepsi eksperci dostosują je do Twoich wymagań. Zapewnimy też całodobowy serwis. Z nami zawsze staniesz na wysokości zadania.

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.



Środkami służacymi do wspólnego poprawiania efektywności mogą być narzędzia lean management, w tym mapowanie procesów, czy użycie narzędzi rozwiązywania problemów kończące się podjęciem decyzji umożliwiających wdrożenie usprawnień i podzielenie się oszczędnościami

Czy istnieją złote zasady współpracy w logistyce?

Według definicji logistyka kontraktowa, to usługa logistyczna, która dotyczy szeregu operacji prowadzonych na powierzchni magazynowej. Jest to długoterminowe i kompleksowe zarządzanie operacjami magazynowymi, a zarazem bardzo zaawansowana usługa świadczona na rynku TSL. To nie tylko wyładunki, magazynowanie, kompletacja zamówień i załadunki. Na zlecenie klienta operator często wykonuje także usługi dodatkowe, związane z co-packingiem czy co-manufacturingiem. Wie o tym każdy klient logistyczny i operator zajmujący się świadczeniem takich usług.

Współpraca w ramach logistyki kontraktowej jest relacją bardzo zaawansowaną. Klient powierza w ręce operatora swój towar, czyli najważniejszy środek realizacji biznesu, a operator inwestuje i dysponuje swoją wiedzą oraz zasobami, aby w jak najlepszy sposób zrealizować postawione przed nim cele. W oczach klienta to od jakości działań operatora zależy realizacja własnych celów biznesowych, operator z kolei styka się z wieloma ryzykami wynikającymi z fizycznej organizacji procesów. Warto przy tym pamiętać, że wymagania klienta wobec operatora logistycznego często są różne w zależności od specyfiki branży, w której działa usługobiorca. Inne są oczekiwania na rynku motoryzacyjnym, a inne w branży retail, np. w przypadku sieci handlowych.

Dlatego bardzo ważne jest, aby zidentyfikować najważniejsze zasady współpracy. Elementy, które mimo różnić branżowych można uznać za wspólne dla większości podmiotów zajmujących się logistyką, czy to po stronie klienta, czy operatora.

Partnerstwo

To pierwsza i najważniejsza zasada. Partnerstwo, szacunek, zaufanie i uczciwość na każdym etapie współpracy to podstawa. Tylko takie podejście zapewnia wykorzystanie w największym stopniu odpowiedniego modelu współpracy przez obie strony i osiągnięcie efektu „wygrany-wygrany", a na takim efekcie powinno zależeć nam wszystkim. Przez zasadę partnerstwa należy rozumieć także otwartość i regularną wymianą informacji, do których dostęp obu stron może być zróżnicowany, a które są kluczowe w realizacji celów. Otwarta współpraca to także zrozumienie wzajemnych możliwości i barier, co ułatwia wspólne szukanie rozwiązań mających na celu sprostanie wyzwaniom rynkowym.

Cele

Dobrze zdefiniowane cele, zarówno u klienta, jak i operatora to element kluczowy. Jasno doprecyzowane umożliwiają operatorowi koncentrację na osiąganych rezultatach. Ważna jest ich odpowiednia konstrukcja, aby pozytywnie motywowały do osiągania jak najlepszych wyników. Powinny być też sformułowane w taki sposób, aby wspierały cele biznesowe klienta. W końcu nie od dziś wiadomo, że usługi dobrego operatora logistycznego to element przewagi konkurencyjnej firmy z nich korzystającej.

Efektywność

Zasada ta dotyczy wspólnej i systematycznej pracy nad efektywnością. Idealnym wydaje się być model, w którym dla klienta stopniowo obniżają się koszty, a w tym samym czasie operator może ustabilizować swój zysk. Perspektywa zwiększenia zysku przez operatora przy malejących kosztach klien-



Stabilna, długookresowa perspektywa kontraktowa i wspólne modelowanie rozwiązań, to bardzo ważne elementy od jak najwcześniejszego momentu współpracy

ta, to z kolei ważna dodatkowa motywacja, która przy właściwej konstrukcji celów może się „opłacać" temu drugiemu. Środkami do wspólnego poprawiania efektywności mogą być narzędzia *lean management*, w tym mapowanie procesów, czy użycie narzędzi rozwiązywania problemów kończące się podjęciem decyzji, która umożliwia wdrożenie usprawnień, a także podzielenie się oszczędnościami (pamiętamy przecież o zasadzie nr 1 dot. partnerstwa).

Standaryzacja

Maksymalna standaryzacja i automatyzacja komunikacji między operatorem i klientem w zakresie regularnych operacyjnych kwestii to następna zasada. Drogą do tego jest dobrze przemyślany *interfejs*, a także wykorzystanie w codziennych potrzebach stan-



Lucyna Zaborowska-Princ

dardowych narzędzi czy formatek. Umożliwia to poświęcenie przez operatora cennego czasu na proaktywność czy też identyfikowanie wartości dodanej dla klienta. Warto też pomyśleć o standaryzacji komunikacji miedzy systemami klienta a operatora. Tu jednym z dostępnych rozwiązań może być chociażby wykorzystanie globalnego standardu komunikacji GS1XML. Jednolity model przepływu danych, procesów i dokumentów stosowanych wewnątrz firmy oraz we współpracy z partnerami biznesowymi i klientami zdecydowanie poprawia jakość i zakres oferowanych usług, a tym samym wspomaga optymalizację kosztów działania przedsiębiorstwa.

Partnerstwo, szacunek, zaufanie i uczciwość na każdym etapie współpracy to podstawowe zasady w logistyce kontraktowej. Takie podejście zapewnia wykorzystanie w największym stopniu odpowiedniego modelu współpracy przez obie strony i osiągnięcie efektu „wygrany-wygrany".

5 zasad współpracy



Czas

Czas to ostatnia, ale wcale nie najmniej ważna zasada współpracy. Stabilna, długookresowa perspektywa kontraktowa i wspólne modelowanie rozwiązań, to bardzo ważne elementy od jak najwcześniejszego momentu współpracy. Tak naprawdę czas daje przestrzeń do innowacyjności, rozwoju współpracy, a także do realizacji wcześniejszych czterech priorytetów. Co więcej, wystarczająco długi kontrakt może być podstawą do zastosowania zaawansowanej automatyki, która dzisiaj coraz częściej zdaje się być nie tylko rozwiązaniem alternatywnym do rosnących kosztów, ale – przy deficycie siły roboczej – może być niezbędna dla zapewnienia stabilnego rozwoju.

Artykuł przedstawia 5 głównych zasad współpracy. Ich dobór jest wynikiem nie tylko subiektywnej selekcji, ale i lat doświadczeń w pracy po różnych stronach – zarówno u klienta korzystającego z szerokiego zakresu usług logistyki kontraktowej, jak i u operatora, który usługi te świadczy. Czy są to złote zasady? Oceń to Czytelniku samodzielnie. Wszystkie te elementy podkreślają aspekt partnerstwa, który jest i powinien być dla wszystkich kluczowy. Powtarzając za Henrym Fordem – *Połączenie sił to początek, pozostanie razem to postęp, współna praca to sukces.*

W logistycei kontraktowej klient powierza w ręce operatora swój towar, czyli najważniejszy środek realizacji biznesu, a operator inwestuje i dysponuje swoją wiedzą oraz zasobami, aby w jak najlepszy sposób zrealizować postawione przed nim cele.

Lucyna Zaborowska-Princ,
dyrektor logistyki kontraktowej regionu,
Raben Logistics Polska



Panele słoneczne są montowane w niewielkim chodniku o powierzchni 4,7 m², znajdującym się w pobliżu stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Prologis Park Budapest-Harbor

Fot. Prologis

Logistyka jest coraz bardziej eko

Ekologia to temat niezwykle na czasie w grudniu, gdy w Katowicach odbywa się Szczyt Klimatyczny. Zwłaszcza, że nieco ponad miesiąc temu ogłoszono wyniki raportu IPCC, czyli Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu, który alarmuje, że wzrost średniej globalnej temperatury na Ziemi o 1,5°C do końca wieku będzie miał znacznie poważniejsze skutki, niż sądzono. Aby im zapobiec konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań.

Autorzy raportu prognozują, że przy ociepleniu o 1,5°C będzie dość wyraźny wzrost poziomu morza spowodowany topnieniem Antarktydy Zachodniej. Oznaczałoby to zalanie terenów zamieszkanych przez dużą liczbę ludności, zwłaszcza na małych wyspach i w deltach rzek.

Twierdzą również, że ludzkość ma czas do 2030 r., by powstrzymać katastrofalne skutki zmiany klimatu. Jeśli więc mamy zatrzymać skutki globalnego ocieplenia – zagrażające życiu ekstremalne zjawiska pogodowe, powodzie, susze i głód – rządy na całym świecie muszą podjąć błyskawiczne, szeroko zakrojone działania na niespotykaną dotychczas skalę. Muszą one dotyczyć wszystkich dziedzin życia społecznego i gospodarki. Jednym z ważniejszych wniosków to ten, że do 2030 r. będziemy musieli zmniejszyć ilość emitowanego dwutlenku węgla o 45% (względem wartości z 2010 r.), a do 2050 do zera.

Również Rada UE opowiedziała się za redukcją emisji CO_2 z nowo zarejestrowanych samochodów osobowych wypuszczanych na rynek unijny w 2030 r. i chce zmniejszyć emisję emitowanego przez nie dwutlenku węgla o co najmniej 35% w porównaniu z 2021 r. Postawiono też pośredni cel – redukcję emisji CO_2 na poziomie 15% do 2025 r. W przypadku lekkich samochodów dostawczych założenia są nieco inne – 30-procentowa redukcja emisji do 2030 r. i 15-procentowa do 2025.

Preferencje dla eko

Trend proekologiczny coraz mocniej wpływa na różne dziedziny gospodarki. Już nawet firmy leasingowe wprowadzają do swojej oferty specjalne programy, np. ING Lease stworzyło program ING EKO. Dzięki niemu klienci mogą skorzystać z leasingu pojazdów hybrydowych i elektrycznych na preferencyjnych warunkach. Ci, którzy wybierają pojazdy elektryczne nie ponoszą opłaty za ich rejestrację, ani nie płacą prowizji.

– *W Polsce zauważa się wzrost zainteresowania pojazdami elektrycznymi. Co więcej, w ostatnim czasie można dostrzec wyłaniający się nowy typ konsumenta, który obok oczekiwań związanych z biznesem ma również oczekiwania społeczne, aby realizować misję ekologicznego, prozdrowotnego i odpowiedzialnego korzystania z zasobów* – uważa Beata Klonecka, wiceprezes ING Lease. – *W ING Lease chcemy wspierać naszych klientów, nie tylko w prowadzeniu biznesu, ale również w ich w działaniach proekologicznych. Dlatego wprowadziliśmy Program ING EKO, w ramach którego można połączyć te dwa aspekty* – dodała.

Program ING EKO obejmuje leasing elektrycznych i hybrydowych samochodów osobowych, a także dostawczych do 3,5 t – elektrycznych i hybrydowych oraz leasing motocykli i skuterów elektrycznych. Opiera się na prostych procedurach – brak wymogu przedstawiania dokumentów finansowych, i wyceny używanego pojazdu w przypadku zakupu od autoryzowanych dealerów. ING Lease nie pobiera prowizji za ich leasing. Klient nie ponosi również opłaty za rejestrację pojazdu (ponad 300 zł). Do końca lutego trwa promocja „0% udziału własnego", którą można połączyć z Programem ING EKO.

Maksymalny limit finansowania w Programie ING EKO wynosi aż 700 tys. zł netto. Oferta jest dostępna również dla klientów dopiero rozpoczynających działalność.

Wśród developerów magazynowych

Także deweloperzy magazynowi podążają za trendem proekologicznym, a wśród nich jest Prologis. Cele, które, realizuje bazują na badaniach naukowych (SBT, ang. Science-Based Target]), a zakładają podjęcie pil-

Dołączając do globalnej inicjatywy EV 100, DB Schenker zdecydował się na stopniowe przekształcenie floty samochodów dystrybucyjnych na elektromobilną. Firma wykorzystuje elektryczne pojazdy transportowe i elektryczne rowery ładunkowe.

nych działań niezbędnych do ograniczenia zmian klimatu. To podejście nadzorowane jest przez Inicjatywę SBTi (ang. Science-Based Target Initiative), która wspiera firmy w wyznaczaniu celów w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w oparciu o badania naukowe. Tym samym Prologis stał się pierwszym REIT-em logistycznym, który dołączył do grona przedsiębiorstw ze zgodą na realizację SBT. Spośród 492 międzynarodowych firm, które zobowiązały się wyznaczyć cele SBT, niecałe 25% uzyskało zgodę Inicjatywy SBTi, a wśród nich znalazło się tylko 11 firm działających na rynku nieruchomości.

Emisje gazów cieplarnianych

- **z zakresu 1:** pochodzące bezpośrednio z obiektów lub pojazdów należących do przedsiębiorstwa składającego sprawozdanie;
- **z zakresu 2:** związane z konsumpcją energii nabytej przez dane przedsiębiorstwo, w tym energii na ogrzewanie i chłodzenie, wyprodukowanej przez podmioty trzecie.
- **z zakresu 3:** wszystkie pozostałe emisje pośrednie wynikające z działalności przedsiębiorstwa, obejmujące materiały i usługi, podróże służbowe i aktywa trwałe.

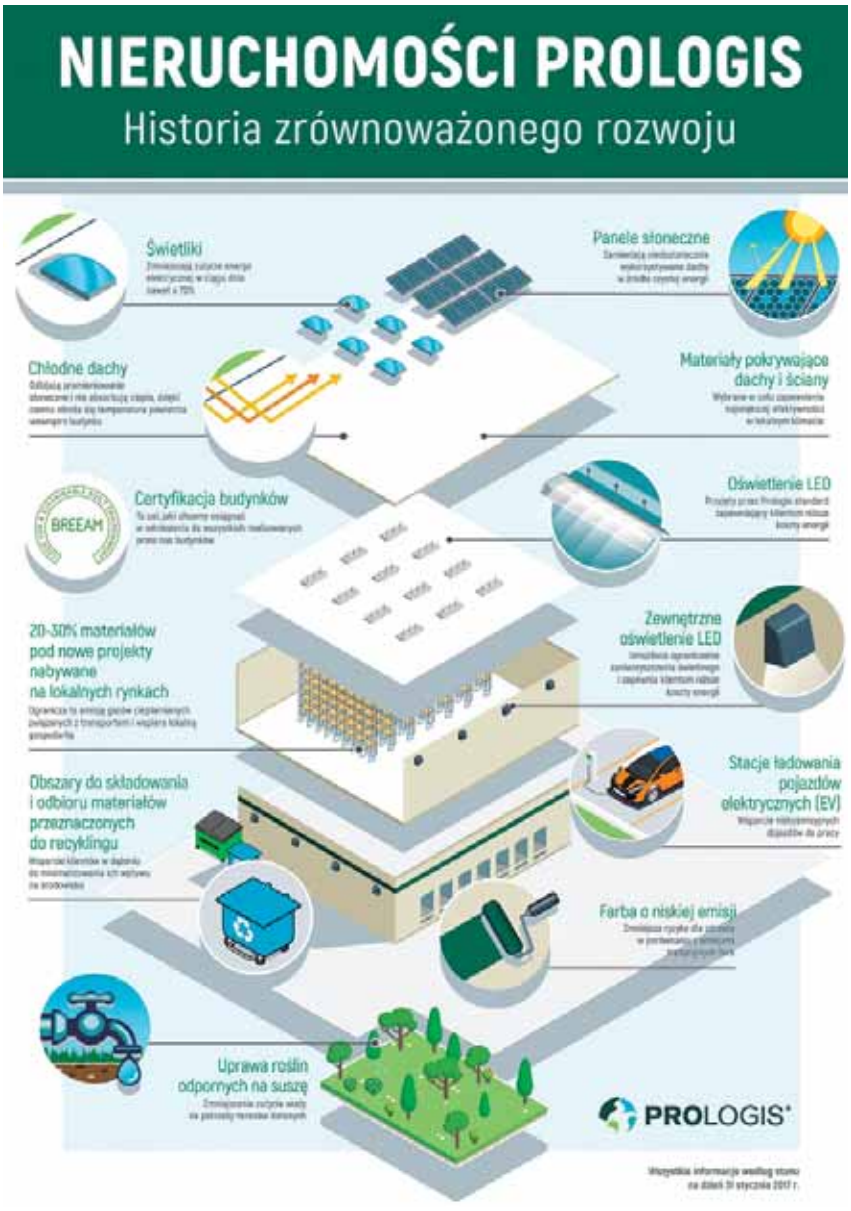
Zgodnie z celem SBT, Prologis zobowiązuje się do redukcji emisji gazów cieplarnianych z zakresu 1 i 2 w ujęciu bezwzględnym o 21% do 2025 r. i o 56% do 2040 r. od roku bazowego 2016. Zobowiązuje się również do redukcji emisji gazów cieplarnianych z zakresu 3 o 15% do 2025 r. i o 40% do 2040 r. A nie powinno to być problemem, jeśli poziom emisji gazów cieplarnianych wyznaczony na 2020 r. deweloper osiągnął z czteroletnim wyprzedzeniem. A to nie jedyny jego sukces z zakresu ekologii.

W 2017 r. Prologis dziewiąty raz z rzędu znalazł się w przygotowywanym przez Corporate Knights rankingu 100 najbardziej zrównoważonych korporacji na świecie, plasując się w pierwszej połowie, na 44. miejscu i awansując z 83. pozycji zajętej w 2016 r. U podstaw tego sukcesu leży wprowadzenie energooszczędnego oświetlenia w 82% budynków na koniec 2017 r. 40% budynków firmy posiada dachy z chłodnym lub refleksyjnym pokryciem. Deweloper łączy w nich technologie zmniejszające zużycie energii i wody, stawiając na rozwój terenów zdegradowanych i zabudowy plombowej. Proekologiczna polityka w 2017 r. zaowocowała przyznaniem najwyższej oceny w ramach certyfikatu BREEAM na poziomie „Outstanding" dla obiektu typu *build-to-suit* położonego w Prologis Park Prague-Rudna. To drugi budynek z takim wynikiem w całej Europie Środkowo-Wschodniej.

Dzięki innowacyjnym rozwiązaniom w zakresie wytwarzania, zużycia, składowania i pomiaru energii Prologis zapewnia klientom możliwość testowania i rozszerzania nowych rozwiązań w dziedzinie zrównoważonego rozwoju. W 2017 r. w 3 604 z globalnych aktywów spółki odnotowano spadek zużycia energii o 8,9%, co przełożyło się na obniżenie emisji o 4%. Poza tym firma wprowadza inteligentne liczniki energii elektrycznej, gazu i wody w parkach na całym świecie. W 2017 r. inteligentny pomiar zużycia mediów został wprowadzony w całym portfolio Prologis w Czechach i na Słowacji.

Deweloper był jedną z pierwszych spółek sektora logistycznego, która zainwestowała w dachowe panele słoneczne. W 2017 r. do portfolio Prologis dodano kolejne 10 megawatów produkcyjnej energii słonecznej, dzięki czemu obecnie wynosi ona łącznie

Prologis stał się pierwszym REIT-em logistycznym, który dołączył do grona przedsiębiorstw ze zgodą na realizację SBT. Spośród 492 międzynarodowych firm, które zobowiązały się wyznaczyć cele SBT, niecałe 25% uzyskało zgodę Inicjatywy SBTi.



175 megawatów w dziewięciu państwach. W skali roku taka ilość czystej energii pozwala dostarczyć prąd do 26 tys. przeciętnych amerykańskich domów.

Również w 2017 r. w Prologis Park Budapest-Harbor testowano (po raz pierwszy na świecie) nowe chodnikowe panele słoneczne firmy Platio, które mają służyć jednej ze stacji ładowania pojazdów elektrycznych znajdujących się w obiekcie. W słoneczne dni system ten o mocy 720 W zasila stację ładowania zieloną energią. Kiedy nie jest ona używana, służy do zasilania pobliskiego biurowca.

Prologis promuje również bioróżnorodność, będącą elementem zrównoważonego rozwoju. Przykładem są działania, których celem jest zapewnienie zdrowia roślin i zwierząt w parkach i ich okolicy. Dzięki skoncentrowaniu się na przebudowie zabudowy plombowej, gdzie często występują problemy w postaci substancji zanieczyszczających ekosystemy, bioróżnorodność jest wspierana poprzez ich usuwanie i recykling terenów. Wszystkie nowe zabudowy przechodzą rygorystyczne procesy udzielania pozwoleń uwzględniających kwestie środowiskowe, w tym oceny wrażliwych siedlisk i gatunków chronionych. Przykładem ochrony bioróżnorodności są cztery obiekty Prologis pod Paryżem, gdzie latem 2017 r. w ulach wytworzono około 600 słoików miodu.

Również przez najbliższe lata Prologis będzie podejmował proekologicznych działania.

- W swoich siedzibach wdrażać będzie nowe technologie, a budynki będą projektowane z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań mających zwiększyć efektywność.
- Będzie kontynuować współpracę z klientami, polegającą na pomocy w zmniejszeniu ich wpływu na środowisko, korzystania z najlepszych praktyk i technologii. Oferował będzie takie programy jak LightSmart, wprowadzane jest oświetlenie LED i zapewniał wsparcie przy instalowaniu urządzeń wykorzystujących energię słoneczną.
- Wewnętrzny zespół ds. ESG (odpowiedzialności społecznej i ładu korporacyjnego) będzie współpracował z pracownikami dewelopera na całym świecie, opracowując długoterminowe inicjatywy na rzecz odpowiedzialnego gospodarowania środowiskiem naturalnym i strategię redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Co robią operatorzy logistyczni?

Polityka prośrodowiskowa realizowana jest przez coraz więcej operatorów logistycznych. Poszukują oni rozwiązań pozwalających na to, by transport drogowy stał się bardziej przyjazny środowisku. Przedsiębiorstwa przygotowują projekty wykorzystywania pojazdów napędzanych energią elektryczną czy ogniwami paliwowymi w codziennym ruchu towarowym. Na znaczeniu zyskują nowe technologie, które nie tylko gwarantują kompleksową obsługę klienta, ale pomagają zoptymalizować działania firm i wspierają wdrażanie ekologicznych kierunków logistyki. Do nich należy DB Schenker.

Rada UE opowiedziała się za redukcją emisji CO_2 z nowo zarejestrowanych samochodów osobowych, wypuszczanych na rynek unijny w 2030 r. i chce zmniejszyć emisję emitowanego przez nie dwutlenku węgla o co najmniej 35% w porównaniu z 2021 r.



Fot. DB Schenker

DB Schenker dba o optymalne wypełnienie samochodów, dzięki czemu możliwe jest ograniczanie ruchu drogowego i emisji dwutlenku węgla. Kierowcy uczą się ekologicznej jazdy

Firma ta już od lat podejmuje działania mające na celu ograniczenie szkodliwego wpływu na środowisko naturalne. – *Zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju zielona logistyka jest jednym z priorytetów. W naszych obiektach stosujemy urządzenia grzewczo-wentylacyjne pozwalające na odzysk ciepła, kolektory słoneczne, oświetlenie LED, czy strefowe sterowanie światłem, co pozwala na redukcję poboru mocy nawet o kilkadziesiąt procent. Dzięki kulturze Lean stale doskonalimy procesy i eliminujemy marnotrawstwa* – twierdzi Beata Konecka, Marketing Manager DB Schenker. Nowoczesne rozwiązania są wprowadzane w nowopowstałych terminalach, które dzięki temu otrzymują certyfikaty ekologiczne BREEAM. Są one potwierdzeniem wysokiego stopnia zaawansowania pod względem zastosowanych w obiekcie rozwiązań ekologicznych i komfortu dla użytkowników. Lokowane są z dala od centrów miast i gospodarstw domowych, co wpisuje się w realizację Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ (UN Sustainable Development Goals).

Wspólnie z MAN i Uniwersytetem Fresenius DB Schenker testuje platooning, czyli zintegrowane konwoje ciężarówek jeżdżące w jednej kolumnie. Elektroniczne połączenia pomiędzy samochodami gwarantują bezpieczeństwo ruchu, a system ogranicza zużycie paliwa, dzięki czemu możliwa jest redukcja emisji dwutlenku węgla. Wraz ze szwedzkim startupem Einride niedawno operator wprowadził do użytku pierwszą na świecie w pełni autonomiczną ciężarówkę, a norwescy pracownicy DB Schenker w tym roku zaczęli korzystać z elektrycznych rowerów przeznaczonych do transportu towarów. – *Dołączając do globalnej inicjatywy EV 100, DB Schenker zdecydował się na stopniowe przekształcenie floty samochodów dystrybucyjnych na elektromobilną. Już dziś firma wykorzystuje elektryczne pojazdy transportowe w Austrii, Włoszech i Norwegii, a także elektryczne rowery ładunkowe w kilkunastu miastach Europy* – mówi Beata Konecka.

Na początku tego roku wśród firm, które opowiadały się za bardziej ambitnymi celami związanymi z emisją CO_2 dla pojazdów użytkowych, był DB Schenker. Jak wcześniej wspomniano, chodzi o obniżenie jej poziomu o 20% do 2025 r. i o 35% do 2030 r. – *Planujemy wyposażenie wszystkich po-*

jazdów ważących do 3,5 tony w napędy elektryczne lub ogniwa paliwowe do 2030 r. Do tego czasu połowa wszystkich pojazdów o masie od 3,5 do 7,5 t także będzie zasilana elektrycznie. Kierownictwo firmy zwraca uwagę na konieczność podejmowania działań związanych z ekologią także dla floty samochodów ciężarowych o masie powyżej 7,5 t. Zobowiązaliśmy się rozwijać biznes, który jest neutralny z punktu widzenia emisji związków węgla. DB Schenker odpowiada za niemal dwie trzecie całkowitej emisji Grupy DB, dlatego odgrywamy kluczową rolę w realizacji planu – wylicza Beata Konecka.

Również klienci DB Schenker mogą lepiej zadbać o środowisko, dzięki udostępnianym im narzędziom, pozwalającym na monitorowanie wpływu przewożonych przez nich przesyłek na środowisko: ekokalkulator, pomagający w wyborze korzystniejszego rozwiązania transportowego pod kątem środowiskowym i raport emisji, zawierający informacje na temat emitowania podstawowych zanieczyszczeń podczas transportu. Firma dba także o optymalne wypełnienie swoich samochodów, dzięki czemu możliwe jest ograniczanie ruchu drogowego i emisji dwutlenku węgla. – *Nasi kierowcy uczą się ekologicznej jazdy. Rozwijamy ofertę kolejową i intermodalną* – podkreśla Beata Konecka.

Od lat DB Schenker stara się budować świadomość ekologiczną w firmie i poza nią. Każdego roku pracownicy w Polsce angażują się w Zielony Czas Pomagania – średnio 30 projektów wolontariackich rocznie, poświęconych jest tematyce bezpieczeństwa i ekologii, organizowanych w społecznościach lokalnych wokół oddziałów firmy. Sukcesywnie rezygnuje ona z plastikowych butelek zachęcając do picia wody z kranu, która, po licznych inwestycjach w jej uzdatnianie w polskich miastach jest smaczna, czysta i zdrowa.

Wizerunek firmy, jej postrzeganie przez rynek, klientów czy społeczeństwo jest bardzo ważne. Jednak dla takich operatorów logistycznych jak DB Schenker nie to jest celem, ale zrównoważony biznes i zrównoważony rozwój, z uwzględnieniem celów ekonomicznych a też społecznych i ekologicznych. – *Chcemy wspierać klientów w ich łańcuchach dostaw, być preferowanym pracodawcą i sąsiadem, zapewnić firmie akceptację społeczną dla jej działalności. Zdajemy sobie sprawę z tego, że nie funkcjonujemy w próżni. Skalą naszego biznesu wpływamy na otoczenie. Zależy nam na tym, aby ten wpływ był pozytywny* – podsumowuje Beata Konecka.



Fot. DB Schenker

DB Schenker nowoczesne rozwiązania wprowadza w nowopowstałych terminalach, które dzięki temu otrzymują certyfikaty ekologiczne BREEAM

Opr. Elżbieta Haber



www.fmlogistic.com
FM LOGISTIC



GoGreen zakłada, że do 2050 r. emisja dwutlenku węgla wytwarzanego przez działania z zakresu logistyki będzie utrzymywać się na poziome zerowym. Strategia ta opiera się na ograniczeniu poziomu emisji CO_2 i zatrzymaniu globalnego ocieplania się klimatu

Zrównoważona **ekologicznie sieć**

Grupa DPDHL jest pionierem w dziedzinie ekologii logistyki. Wyznaczamy przyszłość sektora transportu i przyczyniamy się do ogólnoświatowego celu, jakim jest ograniczenie ocieplenia globalnego do dwóch stopni Celsjusza. Nasi klienci wiedzą, że pomożemy im zoptymalizować wpływ na środowisko, a dzięki zaproponowanym rozwiązaniom umożliwimy zredukować nawet do zera zanieczyszczenia związane z logistyką.

Jeden z naszych klientów, działający w wielu branżach chciał zbudować ekologiczne centrum dystrybucji o powierzchni około 23 tys. m². Projekt centrum zakładał wykorzystanie przyjaznych środowisku elementów konstrukcji i wydajnych systemów działania. Aby sprostać wyzwaniom, musieliśmy zaprojektować obiekt z energooszczędnym oświetleniem, świetlikami, systemem wodno-kanalizacyjnym o obniżonym ciśnieniu, dachami odbijającymi światło słoneczne, zbiornikami na wodę deszczową i programem recyklingu. Ponadto musieliśmy dostosować się do wymogów przedstawicieli władz lokalnych i fundacji rozwoju lokalnego, co tylko zwiększyło trudność zadania. Teraz, z racji tego, że nowe centrum dystrybucji zużywa mniej wody i energii, emituje mniej gazów cieplarnianych i generuje mniej kosztów, mieszkańcy i pracownicy mogą cieszyć się czystszym środowiskiem.

Szereg różnych możliwości

Oferujemy szereg różnych możliwości pozwalających na zmniejszenie i/lub wyeliminowanie emisji, odpadów i innych rodzajów oddziaływania na środowisko związanych z transportem, na przestrzeni całego łańcucha dostaw. Rozwiązania te mogą potencjalnie skutkować dodatkowymi oszczędnościami. Opracowaliśmy rozwiązanie do monitorowania emisji dwutlenku węgla wykorzystujące nasz panel zarządzania informacjami o emisji dwutlenku węgla. Dzięki temu nasi klienci mogą zbierać dane i ustalić cele, jak i określić źródła emisji zanieczyszczeń i opracować strategie ich zmniejszenia.

Do 2050 r. Grupa DPDHL postanowiła ograniczyć emisję zanieczyszczeń do zera i stać się wzorem do naśladowania w dziedzinie odpowiedzialnych praktyk.

W 2050 roku zero zanieczyszczeń

Współczesne firmy, małe czy duże, chcą funkcjonować ekologicznie. Zdają sobie sprawę, że jeśli kolejne pokolenia mają przetrwać na Ziemi, musimy już teraz redukować emisję zanieczyszczeń, działać ekologicznie i starać się ograniczyć emisję dwutlenku węgla. Zdajemy sobie sprawę, jak wielką rolę pełni w gospodarce światowej logistyka – daje nam to duże pole do popisu w dziedzinie ekologizacji prowadzonych działań. To jeden z powodów, dla których postanowiliśmy do 2050 r. ograniczyć emisję zanieczyszczeń do zera i stać się wzorem do naśladowania w dziedzinie odpowiedzialnych praktyk. Wszystkie nasze praktyki co roku są raportowane w specjalnie przygotowanym, dostępnym online raporcie odpowiedzialności społecznej.

Zgodnie ze strategią GoGreen

Dzięki wdrożeniu globalnej strategii GoGreen, Grupa była pierwszą globalną firmą logistyczną, która w kwietniu 2008 r. określiła konkretne cele związane z ochroną klimatu. GoGreen zakłada, że do roku 2050 emisja dwutlenku węgla wytwarzane-

go przez działania z zakresu logistyki będzie utrzymywać się na poziome zerowym. Strategia ta opiera się na ograniczeniu poziomu emisji dwutlenku węgla i zatrzymaniu globalnego ocieplania się klimatu, poprzez wprowadzenie ekologicznych rozwiązań dla klientów i aktywnemu zaangażowaniu pracowników.

Aby osiągnąć ten ambitny cel wprowadzono różnorodne działania, takie jak: zastąpienie samochodów dostawczych ich elektryczną wersją (StreetScooter), korzystanie z ekologicznych źródeł energii oraz optymalizacja łańcucha dostaw. Do 2025 r. Grupa zamierza zmniejszyć emisję CO_2 o 50% w porównaniu do poziomu wyjściowego z roku 2007. Aby zwiększyć świadomość ekologiczną pracowników, Grupa do 2025 r. chce przeszkolić i certyfikować osiemdziesiąt procent kadry, umożliwiając jej angażowanie się w projekty chroniące środowisko i klimat. W ramach ochrony środowiska Grupa Deutsche Post DHL planuje szereg akcji, mających na celu sadzenie co roku miliona drzew. Również pracownicy polskiego oddziału aktywnie w niej uczestniczą. sadząc je co roku.

Zobowiązaliśmy się także do oszczędzania zasobów w swoich budynkach i innych obiektach: około 42% całości zapotrzebowania na energię poszczególnych budynków pokrywane jest ze źródeł odnawialnych. Przykładem jest ogrzewanie w centrali Grupy w Bonn, które regulowane jest dzięki wodom podziemnym z pobliskiego Renu, a zużycie energii Post Tower jest około jednej trzeciej niższa niż w przypadku konwencjonalnie zbudowanego budynku wielopiętrowego. Niskoemisyjność dwutlenku węgla w zakładach Grupy Deutsche Post DHL poprawiono również poprzez wdrożenie licznych rozwiązań, łącznie z eksploatacją energooszczędnych systemów oświetlenia, inteligentnych systemów chłodzenia i ogrzewania oraz montażem systemów fotowoltaicznych. Ponadto, ukończono proces wdrożenia normy ISO 50001: „Systemy zarządzania energią" na terenie całej Europy.



Około 42% całości zapotrzebowania na energię poszczególnych budynków firmy pokrywane jest ze źródeł odnawialnych

Grupa DPDHL oferuje szereg różnych możliwości pozwalających na zmniejszenie i/lub wyeliminowanie emisji, odpadów i innych rodzajów oddziaływania na środowisko związanych z transportem, na przestrzeni całego łańcucha dostaw.

Odpowiedzialni społecznie

Naszym celem, jako firmy wiodącej w branży logistycznej, jest poprawa warunków życiowych na całym świecie. Uważamy, że z uwagi na nasz rozmiar i naszą rolę w światowym handlu mamy wyjątkowe zobowiązanie wobec pracowników, społeczeństwa i środowiska.

Dlatego w ramach strategii 2020 odpowiedzialność społeczna pełni w naszych planach kluczową rolę. Nazywamy tę rolę „Living Responsibility". W myśl tej idei chcemy stworzyć ekonomiczną, społeczną i środowiskową wartość dla naszych udziałowców i naszej planety. Chcemy być wzorem w zakresie odpowiedzialnych praktyk biznesowych. Odzwierciedleniem tej idei są trzy programy: GoGreen, Go Teach i Go Help.

Na korzyść środowiska i ludzi

Jako eksperci w dziedzinie ekologii logistyki zawsze dążymy do minimalizacji skażenia środowiska i chcemy, aby również działalność naszych klientów była bardziej ekologiczna i zrównoważona. Prowadzimy zrównoważoną ekologicznie i wydajną sieć logistyczną, a rozwiązania z zakresu GoGreen działają na korzyść zarówno środowiska, nas jak i naszych klientów. Korzystając z fachowej wiedzy, sprawiamy, że logistyka w ich firmach jest bardziej przyjazna środowisku, co daje im dodatkową przewagę nad konkurencją. Dzięki naszym ekologicznym działaniom chcemy zademonstrować, że odpowiedzialność korporacyjna i sukces ekonomiczny są nierozerwalnie ze sobą połączone. <

Dzięki wdrożeniu globalnej strategii GoGreen, Grupa była pierwszą globalną firmą logistyczną, która w kwietniu 2008 r. określiła konkretne cele związane z ochroną klimatu.


Piotr Okurowski

Piotr Okurowski,
dyrektor zarządzający
DHL Supply Chain



Ekologia to też **oszczędności**

Skalę oddziaływania swojego biznesu na środowisko stara się zmniejszyć także UPS. Realizuje to m.in. poprzez wdrażanie innowacyjnych technologii do swojej floty lądowej i powietrznej, a także podejmując różne inicjatywy ekologiczne. Jakie to są przedsięwzięcia? – na pytanie TSL Biznes odpowiada Norbert Kręcicki, dyrektor marketingu, UPS Polska.

Jakie rozwiązania ekologiczne stosuje firma?

Po pierwsze i najważniejsze, zaangażowanie UPS na rzecz zrównoważonego rozwoju znajduje odzwierciedlenie w konstruowanych przez firmę budynkach. Przykładem jest centrum przeładunkowe w Strykowie. Obiekt jest wyjątkowy. Został zaprojektowany w taki sposób, aby zmaksymalizować naturalne oświetlenie. Co więcej, posiada efektywne energetycznie rozwiązania umożliwiające maksymalne wykorzystanie oświetlenia naturalnego, takie jak *smart lighting* (rozwiązanie pozwala sterować oświetleniem stosownie do natężenia ruchu i dostępności światła dziennego w danym miejscu). Innowacje technologiczne zastosowane w budynku mają na celu zmniejszyć wpływ na środowisko naturalne. Lufty na dachu i wykorzystanie oświetlenia LED pozwala znacznie ograniczyć zużycie energii, a podziemny zbiornik na wodę deszczową o pojemności ok. 8 tys. m^3 zmniejsza zużycie wody. Istotnym elementem jest także bariera dźwiękowa, która chroni okolicę przed hałasem.

UPS zapewnia również szereg inicjatyw ekologicznych, takich jak Organic Packaging Program (program ekologicznego pakowania), który zapewnia bardziej zrównoważone podejście do pakowania i ochrony zasobów poprzez poprawę jakości materiałów. Koperty UPS Express® Reusable Envelopes (koperty wielokrotnego użytku) można wykorzystać nie raz, ale do dwóch przesyłek. Fakturowanie UPS i faktura UPS Paperless® umożliwiają bezpieczne przetwarzanie danych online przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia papieru. W UPS staramy się prowadzić wiele różnych inicjatyw dotyczących recyklingu i usług związanych z gospodarką odpadami.

Organic Packaging Program (ekologicznego pakowania) zapewnia zrównoważone podejście do pakowania i ochrony zasobów poprzez poprawę jakości materiałów. Kopertę UPS Express® Reusable Envelopes (wielokrotnego użytku) można wykorzystać do dwóch przesyłek.

A co z flotą?

Jeżeli chodzi o flotę naziemną firmy, to pod koniec ubiegłego roku UPS złożył zamówienie na 125 nowych, w pełni elektrycznych półciągników Tesli. Nowe samochody wejdą w skład rozbudowanej, nowoczesnej floty ciężarówek i ciągników elektrycznych oraz napędzanych gazem ziemnym, propanem i innymi alternatywnymi paliwami. Ponadto, we wrześniu ubiegłego roku firma UPS poinformowała, że będzie pierwszym klientem komercyjnym w Stanach Zjednoczonych, który zacznie korzystać z ciężarowych samochodów elektrycznych marki Daimler Trucks Fuso o nazwie



Lufty zaprojektowane w dachu hubu i wykorzystanie oświetlenia LED pozwala znacznie ograniczyć zużycie energii

Norbert Kręcicki

eCanter, przeznaczonych do pracy przy średnich obciążeniach. Te inicjatywy przyczynią się do osiągnięcia celu, aby najpóźniej w 2020 r., co czwarty kupowany przez firmę nowy pojazd był zasilany paliwem alternatywnym lub wyposażony w zaawansowane technologie.

UPS nie tylko kupuje nowe elektryczne pojazdy, ale także współpracuje z firmą Workhorse Group, Inc. w celu zaprojektowania od podstaw 50 samochodów, które nie będą emitować żadnych spalin. To pierwszy taki przypadek w branży, przełamujący jedną z głównych barier utrudniających wykorzystywanie pojazdów elektrycznych na szerszą skalę. Firma inwestuje również w infrastrukturę ładowania elektrycznych samochodów, by zwiększyć ich efektywność. W Londynie UPS wdrożyło nową technologię ładowania, dzięki której możliwe jest jednoczesne ładowanie całej floty elektrycznych samochodów dostawczych, bez potrzeby kosztownej modernizacji sieci energetycznej. Jest to przełom, który nie tylko pozwoli firmie zwiększyć liczbę pojazdów elektrycznych wykonujących operacje w centrum Londynu z 65 do 170 ciężarówek, ale także ograniczy stosowanie pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi.

Co więcej, UPS z powodzeniem łączy dziś energię ludzką i elektryczną poprzez wprowadzenie pojazdów trójkołowych (konwencjonalnych i wspomaganych elektrycznie Cargo Cruisers i Cyclo Cargos) w Hamburgu i innych europejskich miastach, takich jak Leuven (Belgia), Dublin, Frankfurt, Monachium, Wiedeń i Rzym. Te trójkołowe pojazdy odbierają przesyłki ze specjalnego kontenera lub samochodu kurierskiego zaparkowanego w uprzednio uzgodnionym miejscu, w centralnym punkcie obszaru dostawy. Zastępują one lokalne samochody kurierskie – P80, zmniejszają zagęszczenie ruchu w mieście, a nawet mogą działać w strefach zamkniętych dla ruchu kołowego.

Jak to wpisuje się w światowe trendy?

Jednym z największych globalnych trendów w transporcie ekologicznym są pojazdy napędzane paliwem alternatywnym. Wspólnie z GreenBiz przeprowadziliśmy badanie na temat przyszłości elektryfikacji flot komercyjnych. Zapytani o wskazanie największych barier w elektryfikacji floty,

Znaczący wpływ na działania operacyjne w UPS ma System Optymalizacji i Nawigacji Drogowej, który wykorzystuje ekspansywną telematykę floty i zaawansowane algorytmy gromadzenia i obliczania danych, aby zapewnić optymalne trasy kierowcom UPS.

respondenci z dużych firm wskazali „wygórowaną wstępną cenę zakupu" (55%), „niewystarczającą infrastrukturę do ładowania w naszych obiektach" (44%), „niewystarczającą dostępność produktu" (35%). W istocie, najważniejsze bariery koncentrowały się na stosunkowo nowym charakterze rynku elektryfikacji pojazdów użytkowych. Ewolucja rynku w zakresie porównywalnych, dostępnych i konkurencyjnych kosztowo technologii pojazdów i infrastruktury nie jest jeszcze na etapie, na którym większość dużych organizacji może pokonać te bariery na dużą skalę.

UPS wdrożyło nową technologię ładowania, dzięki której możliwe jest jednoczesne ładowanie całej floty elektrycznych samochodów dostawczych, bez potrzeby kosztownej modernizacji sieci energetycznej.



Centrum przeładunkowe w Strykowie zostało zaprojektowany w taki sposób, aby zmaksymalizować naturalne oświetlenie. Co więcej, posiada efektywne energetycznie rozwiązania umożliwiające maksymalne wykorzystanie oświetlenia naturalnego, takie jak smart lighting

Wskazane wyżej bariery znalazły odzwierciedlenie w wielu rozmowach telefonicznych z menedżerami flot.

Jaka jest polityka dotycząca redukcji CO_2?

Ze względu na fakt, że UPS operuje dużą flotą powietrzną i samochodów, dokładamy wszelkich starań, aby wdrażać innowacyjne technologie mające na celu ograniczenie emisji CO_2 i ochronę środowiska. Jedynym z rozwiązań, które ma znaczący wpływ na działania operacyjne w UPS to System Optymalizacji i Nawigacji Drogowej (On-Road Integrated Optimization and Navigation – ORION), który wykorzystuje ekspansywną telematykę floty i zaawansowane algorytmy gromadzenia i obliczania niezliczonych ilości danych, aby zapewnić optymalne trasy kierowcom UPS. System opiera się na danych map internetowych, które zostały dostosowane do potrzeb UPS, tak by obliczyć odległości i czas dojazdu oraz zaplanować najbardziej opłacalne trasy. Dzięki 10 tys. tras zoptymalizowanych przez ORION, UPS oszczędza ponad 1,5 mln l paliwa i zmniejsza emisję dwutlenku węgla o 14 tys. t.

Co więcej, flota UPS jest jedną z największych flot zasilanych paliwami alternatywnymi lub energią elektryczną.

Czy UPS włączył się w program neutralizowania emisji do atmosfery gazów cieplarnianych?

UPS oferuje klientom możliwość zrównoważenia emisji dwutlenku węgla generowanego przez transport ich przesyłek poprzez kompensację emisji dwutlenku węgla. Oznacza to, że na każdą tonę CO_2 wygenerowanego w transporcie, równoważna ilość CO_2 jest redukowana w innym miejscu na świecie. Biorąc udział w programie neutralizacji emisji dwutlenku węgla, klienci wspierają projekty redukcji emisji, które pomagają złagodzić wpływ transportu przesyłek na środowisko. Kiedy klient decyduje się na zneutralizowanie wpływu środowiskowego swoich przesyłek, UPS oblicza ich ślad węglowy, a następnie, w imieniu klienta, dokonuje zakupu certyfikowanego offsetu węglowego. Klienci mogą wnieść wkład w takie projekty jak Garcia River Forest w Stanach Zjednoczonych, Fujian Landfill w Chinach, La Pradera Landfill Gas w Kolumbii oraz Cholburi Wastewater Biogas-to-Energy

UPS o rok wcześniej niż zakładał, pokonał 1 mld mil flotą technologicznie zaawansowanych pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym. Ok. 12% konwencjonalnego paliwa w postaci oleju napędowego i benzyny jest zastępowane paliwem alternatywnym.



Trójkołowe pojazdy odbierają przesyłki ze specjalnego kontenera lub samochodu kurierskiego zaparkowanego w uprzednio uzgodnionym miejscu, w centralnym punkcie obszaru dostawy

w Tajlandii. Dbamy o wszystko, począwszy od obliczania emisji dwutlenku węgla po zakup i wycofanie jednostek emisji.

Do roku 2016 UPS zainwestował globalnie ponad 750 milionów dolarów w pojazdy zasilane alternatywnymi paliwami oraz wykorzystujące zaawansowane technologie, i dedykowane tym pojazdom stacje paliw. W 2016, czyli o rok wcześniej niż planowano, UPS osiągnął cel pokonania 1 mld mil flotą technologicznie zaawansowanych pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym. Realizując ten cel o rok wcześniej, ok. 12% konwencjonalnego paliwa w postaci oleju napędowego i benzyny, poprzednio używanego przez naziemną flotę UPS, jest obecnie zastępowane paliwem alternatywnym, w tym odnawialnym gazem ziemnym i odnawialnym olejem napędowym.

Budowa infrastruktury dla CNG i LNG jest ważnym czynnikiem umożliwiającym UPS zwiększenie poziomu wykorzystania odnawialnego gazu ziemnego (RNG). Zastosowanie RNG umożliwia redukcję emisji gazów cieplarnianych nawet o 90% w porównaniu z konwencjonalnym olejem napędowym. W zeszłym roku zużycie RNG w UPS wyniosło 15 milionów odpowiedników galonu benzyny. UPS jest największym użytkownikiem RNG w branży transportowej.

Na ile idzie to w parze z polityką etycznego postępowania w biznesie? Jakie firma ma korzyści z bycia eko? Czy tylko wizerunkowe?

Zrównoważony rozwój stanowi kluczowy czynnik wzrostu dla UPS. Fundacja

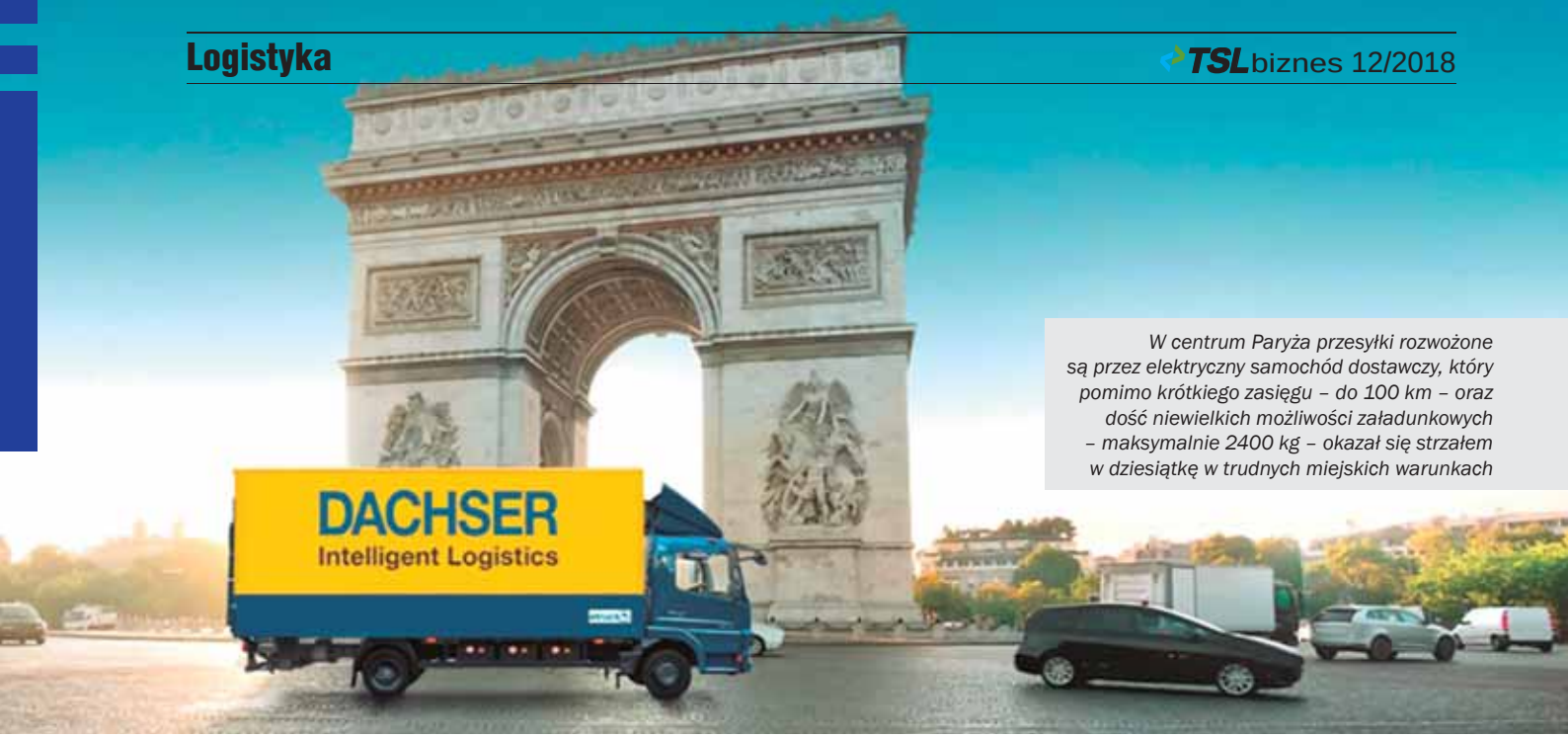


Pod koniec 2017 r. UPS złożył zamówienie na 125 nowych, w pełni elektrycznych półciągników Tesli. Samochody te wejdą w skład rozbudowanej, nowoczesnej floty ciężarówek i ciągników elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, propanem i innymi alternatywnymi paliwami



UPS z powodzeniem łączy dziś energię ludzką i elektryczną poprzez wprowadzenie pojazdów trójkołowych (konwencjonalnych i wspomaganych elektrycznie Cargo Cruisers i Cyclo Cargos) w Hamburgu i innych europejskich miastach

UPS ogłosiła niedawno, że przyzna granty w wysokości blisko 2,7 mln dol. na rzecz organizacji ekologicznych na całym świecie. Wyróżnionym organizacjom przyświecają misje, które są zgodne z celami zrównoważonego rozwoju fundacji i firmy, promują najwyższe standardy światowe i najlepsze praktyki, a także związane są z takimi kwestiami jak wykorzystanie odnawialnych źródeł energii, czy ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Firma chce również, aby do 2020 r. jedna czwarta kupowanych co roku pojazdów była zasilana paliwem alternatywnym i oparta na zaawansowanych technologiach, a do tego, by w 2025 r. 40% paliw używanych przez pojazdy lądowe pochodziło z innych źródeł niż tradycyjna benzyna i olej napędowy. Te cele wspierają zobowiązanie UPS do zmniejszenia łącznej emisji gazów cieplarnianych przez flotę lądową firmy na całym świecie o 12% do 2025 r.



W centrum Paryża przesyłki rozwożone są przez elektryczny samochód dostawczy, który pomimo krótkiego zasięgu – do 100 km – oraz dość niewielkich możliwości załadunkowych – maksymalnie 2400 kg – okazał się strzałem w dziesiątkę w trudnych miejskich warunkach

Bycie „eko” wartością dodaną

Dachser od lat stawia na pionierskie pomysły, a w dziedzinie ekologii zawsze stara się być liderem w branży TSL. W swojej codziennej działalności stosuje więc wiele narzędzi mających ograniczać negatywny wpływ na środowisko.

Ma to odniesienie zarówno do sieci połączeń, optymalizowanej dzięki zaawansowanym systemom IT, jak i samych oddziałów, w których stosuje m.in. recykling palet i opakowań, mycie pojazdów wodą deszczową i wiele innych rozwiązań.

Nowy model dystrybucji miejskiej

Obecnie w całej Europie Dachser prowadzi też wiele przedsięwzięć dotyczących testowania nowych modeli dystrybucji miejskiej w stolicy Francji do transportu na tzw. „ostatniej mili” Dachser stosuje BIL – mobilny ciągnik elektryczny, stworzony we współpracy z producentem nadwozi Libner. 2,5-metrowy pojazd nie emituje spalin, dzięki czemu jest idealnym rozwiązaniem przy rozwożeniu towarów np. do punktów zlokalizowanych w strefach dla pieszych. BIL jest wyposażony w wózek paletowy, za pomocą którego można podnosić ładunki o wadze do 600 kg. W Niemczech zaś testowane są elektrycznie wspomagane rowery dostawcze, na które można załadować przesyłki o masie nawet do 250 kg. Ponadto po ulicach Berlina i Stuttgartu od wiosny tego roku, pod szyldem Dachser jeżdżą w ramach prób dwa w pełni elektryczne pojazdy FUSO eCanter, stworzone przez Daimlera. Dachser był jednym z pierwszych klientów, do których trafiły te lekkie samochody dostawcze. W tym roku w naszej flocie jeździ również elektryczny eActros – całkowicie elektryczny pojazd ciężarowy o DMC 26 ton, produkcji Mercedes-Benz. Także w Polsce szykujemy się na nadchodzące zmiany technologiczne w zakresie dystrybucji miejskiej. Dlatego w modernizowanym obecnie oddziale w Strykowie powstają miejsca pod stacje do ładowania pojazdów elektrycznych. Pierwsza szybka ładowarka do samochodów elektrycznych powstanie pod koniec 2019 r.

Obecnie w całej Europie Dachser prowadzi wiele przedsięwzięć dotyczących testowania nowych modeli dystrybucji miejskiej w związku z wyzwaniami, jakie dziś w wielu zachodnich metropoliach napotykają operatorzy.



Rafał Owczarek

Przystosowanie się do nowych realiów

O problemie zanieczyszczonego powietrza jest bardzo głośno w wielu krajach i liczba zachodnich metropolii, które już wprowadziły ograniczenia ruchu w swoich centrach lub mają to w planach w najbliższej przyszłości, wciąż rośnie. Logistycy chyba bardziej niż przedstawiciele jakakolwiek innej branży mu-



W stolicy Francji do transportu na tzw. „ostatniej mili" Dachser stosuje BIL – mobilny ciągnik elektryczny, stworzony we współpracy z producentem nadwozi Libner. 2,5-metrowy pojazd nie emituje spalin

szą dostosowywać swoje strategie do nowych realiów. Europejczycy od 2010 r. kupili ponad pół miliona elektrycznych aut, a z roku na rok rozwój elektromobilności nabiera coraz szybszego tempa. Polska wciąż pozostaje w tym temacie zdecydowanie w tyle, ale nie ma się co temu dziwić biorąc pod uwagę relację cen elektrycznych pojazdów do zarobków. Również stan infrastruktury do ładowania takich samochodów nie zachęca do zakupu. Coraz częściej słyszy się jednak zapewnienia ze strony władz, że ten stan rzeczy zmieni się już w najbliższym czasie. Miejmy nadzieję, że tak będzie, bo inaczej wizja masowego wykorzystywania elektrycznych pojazdów nadal będzie bardzo odległa.

w modernizowanym obecnie oddziale w Strykowie powstają miejsca pod stacje do ładowania pojazdów elektrycznych. Pierwsza szybka ładowarka do samochodów elektrycznych powstanie pod koniec 2019 r.



W hiszpańskiej Maladze do dostaw wykorzystywany jest niewielkich rozmiarów elektryczny, bardzo cichy pojazd z przyczepą „El Carrito"

Efektywne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej

Prowadzone obecnie działania dotyczące wdrażania nowych rozwiązań w logistyce miejskiej to jedynie cząstka tego, co robimy od wielu, wielu lat, by redukować emisję CO_2 do atmosfery. Filozofia działania sieci Dachser opiera się na konsolidacji ładunków, które zapewniają najbardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej. Również nasze kontenery wykorzystywane do przewozu towarów pomiędzy terminalami wyposażone są w podwójną podłogę, umożliwiającą załadunek na dwóch poziomach. Kolejnym niezwykle pomocnym narzędziem są w tym zakresie nasze zintegrowane systemy IT, dzięki którym jesteśmy w stanie optymalizować trasy i maksymalizować wykorzystywanie przestrzeni ładunkowej w pojazdach. Również same lokalizacje wszystkich oddziałów Dachser służą celowi jak najefektywniejszego prowadzenia dystrybucji towarów na całym kontynencie europejskim. Ponadto, lepszemu planowaniu dostaw służą też rozwiązania, które proponujemy klientom. Mają oni do wyboru usługę *targospeed*, jeśli zależy im na czasie, ale jeśli ten aspekt nie jest aż tak bardzo istotny, wówczas alternatywą jest tańszy *targoflex*. Dzięki takiemu zróżnicowaniu oferty możemy lepiej wykorzystywać dostępną przestrzeń w samochodach i eliminować konieczność wykorzystywania dodatkowych ciężarówek do transportu w przypadku niedostatecznego miejsca na załadunek w danym pojeździe. O ekologię dbamy także oczywiście w terminalach, stosując w nich proekologiczne, energooszczędne systemy. Wszystkie używane tam wózki mają napęd elektryczny. W naszych największych obiektach mamy też zamontowane specjalne przenośniki łańcuchowe w podłogach, które przemieszczają palety do rozładunku na docelowe pole odkładcze.

Gdy ekologia, etyka i ekonomia idą w parze

W Dachser stawiamy na zrównoważony rozwój we wszystkich aspektach działalności firmy i troska o środowisko naturalne nie jest tu wyjątkiem. Uważamy, że dążenia do zachowania maksymalnej transparentności i uczciwości wobec klientów, partnerów, podwykonawców i względem otoczenia powinny iść ze sobą w parze. Jako przedsiębiorstwo rodzinne, w którym bardzo istotną rolę odgrywa etyczne postępowanie, zawsze dbamy o to, by wszelkie nasze działania były w zgodzie z obowiązującymi wymogami, a wręcz staramy się wychodzić o krok naprzód.

Efektywne wykorzystywanie floty przekłada się oczywiście na oszczędności. Poza tym bycie „eko" przynosi, owszem, korzyści wizerunkowe, ale traktujemy to jako wartość dodaną. Najważniejsza jest dla nas troska o minimalizowanie negatywnego wpływu prowadzenia biznesu na otoczenie. Uważam, że dla firm logistycznych powinno być to absolutnym priorytetem. Poprzez systematyczne, a co najważniejsze, systemowe działania Dachser dostosowuje się do obecnych i przyszłych wymagań klientów. Nie mamy bowiem wątpliwości, że w ciągu najbliższych lat jednym ze znaczących kryteriów wyboru operatora logistycznego będzie ocena jego wpływu na środowisko naturalne i działania podejmowane na rzecz jego ochrony.



Wszystkie wózki używane w terminalach mają napęd elektryczny

Rafał Owczarek
Koordynator Sprzedaży
European Logistics
Dachser Polska



Pierwszym beneficjentem projektu Citylogin był Rzym, w którym dostęp do historycznego centrum jest od kilku lat stopniowo ograniczany dla pojazdów z silnikami spalinowymi

Citylogin – projekt proekologicznej **logistyki miejskiej**

Inicjatywy mające na celu wsparcie polityki zrównoważonego rozwoju są elementem strategii Grupy FM Logistic. W 2014 r. podjęła ona szereg kroków mających zniwelować negatywny wpływ, jaki może wywierać na środowisko transport. W efekcie opracowano projekt Citylogin, polegający na długofalowym, skutecznym udoskonalaniu logistyki miejskiej.

Celem przedsięwzięcia jest ograniczenie negatywnego oddziaływania dostaw towarów (zanieczyszczenie powietrza, hałas, zatłoczenie) w centrach miast, poprzez wykorzystanie magazynów usytuowanych na obrzeżach aglomeracji oraz użycie małych, hybrydowych lub elektrycznych pojazdów dostawczych. W jego ramach operator inwestuje w zakup samochodów z napędem hybrydowym i elektrycznym. System tej nowoczesnej i proekologicznej floty obsługiwany jest z pomocą specjalistycznego oprogramowania, które umożliwia zarządzanie całym łańcuchem dostaw – od załadunku samochodu do zoptymalizowania trasy dostawy – umożliwiając w ten sposób kontrolowanie pojazdów w czasie rzeczywistym.

Realizację programu zaczęto od miast, które wprowadziły regulacje związane z ograniczeniem zanieczyszczeń generowanych przez samochody transportowe w ścisłych centrach.

Pierwszy był Rzym

Pierwszym beneficjentem projektu Citylogin był Rzym, w którym dostęp do historycznego centrum jest od kilku lat stopniowo ograniczany dla pojazdów z silnikami spalinowymi. Po testach trwających kilka miesięcy, które zakończyły się w 2015 r., FM Logistic, we współpracy z włoskim przewoźnikiem Mag-Di, wdrożyło ten koncept. W pierwszym etapie dostawy nowymi pojazdami realizowane były do ścisłego, historycznego centrum Rzymu. Dzisiaj samochody o maksymalnej pojemności 20 m^3 regularnie wykonują dostawy do wielu tysięcy punktów sprzedaży na terenie stolicy Włoch. Dzięki nim zużycie energii spadło o około 20% przy jednoczesnym znacznym obniżeniu emisji CO_2 (tylko na samym początku, w 2015 r. oszczędzono 90 ton).

Celem projektu Citylogin jest ograniczenie negatywnego oddziaływania dostaw towarów w centrach miast, poprzez wykorzystanie magazynów usytuowanych na obrzeżach aglomeracji oraz użycie małych, hybrydowych lub elektrycznych pojazdów dostawczych.

Citylogin wdrożono również w centrum Mediolanu. FM Logistic podpisało umowę z siecią sklepów Sephora, gdzie firma rozbudowuje swoją ofertę dystrybucyjną i z Grupą Carrefour na dostawę produktów suchych do sklepów Carrefour Express, które znajdują się w centrum stolicy Lombardii, w strefie ograniczonego ruchu kołowego. We współpracy z włoskim przewoźnikiem Mag.di, codziennie programowane są trzy trasy objazdowe dla każdego pojazdu Mitsubishi Fuso Canter w wersji hybrydowej.

Po Rzymie i Mediolanie, przyszedł czas na Turyn.

Warszawa i inne miasta

W Polsce, w ramach Citylogin, realizowane są dostawy produktów farmaceutycznych w centrum Warszawy z użyciem elektrycznego pojazdu dostawczego Nissan e-NV200, specjalnie przystosowanego do przewozu towarów wrażliwych. Produkty wożone są z Centrum Dystrybucyjnego FM Health w Błoniu.

Od 2016 r. operator działa również w Madrycie, gdzie we współpracy z przewoźnikiem Ontime Logística Integral wykorzystuje do obsługi klientów indywidualnych i biznesowych flotę elektrycznych, hybrydowych lub zasilanych gazem pojazdów dostawczych. Dystrybucja odbywa się z platformy logistycznej, usytuowanej 14 km od serca hiszpańskiej stolicy, zapewniając dostawy do sklepów w centrum miasta, m.in. należących do sieci Lidl.

Ponadto FM Logistic uzyskało subwencję Unii Europejskiej na przetestowanie trójtemperaturowego, elektrycznego pojazdu-chłodni o ładowności 10-12 palet, przystosowanego do realizacji dostaw w strefach miejskich. Bardziej na północ, w Bilbao obsługa sklepów sieci Lidl odbywa się z użyciem naczepy nowego typu, przystosowanej do ruchu miejskiego i wyposażonej w osie skrętne.

Również w 2016 r., w ramach zapytań ofertowych rozesłanych przez Merostwo Paryża, firmy Paris&Co i FM Logistic, we współpracy z firmą Sogaris, zaprezentowały innowacyjny projekt dostaw produktów świeżych z platformy logistycznej usytuowanej na przedmieściach stolicy Francji. Współpraca się rozwinęła i FM Logistic podpisało w 2017 r., opracowaną przez Merostwo Paryża, kartę Zrównoważonej Logistyki Miejskiej. Celem tego zobowiązania jest pogodzenie gospodarki z poprawą warunków życia w mieście, przy równoczesnym zapewnieniu nowoczesnej logistyki. Dla potrzeb projektu Citylogin uruchomiono i dostosowano bazę logistyczną, usytuowaną na przedmieściach Paryża.



W Polsce, w ramach Citylogin, realizowane są dostawy produktów farmaceutycznych w centrum Warszawy z użyciem elektrycznego pojazdu dostawczego Nissan e-NV200, specjalnie przystosowanego do przewozu towarów wrażliwych

W centrum Moskwy, na potrzeby dużych sklepów z produktami luksusowymi, FM Logistic projekt Citylogin realizuje od 2017 r. Po skompletowaniu produktów we Francji, towary są wysyłane do stolicy Rosji. Z moskiewskiego lotniska przewożone są do jednej z firmowych platform logistycznych. Ich dystrybucja odbywa się pojazdami dostawczymi Iveco, które są zasilane gazem i specjalnie wyposażone na potrzeby przewozu produktów luksusowych (drzwi z podwójnym zabezpieczeniem, wzmocnione szyby, alarm, ciągła lokalizacja poprzez GPS, itd.).

Do grona proekologicznych miast dołączyły już następne, m.in. Oslo, Amsterdam, Kraków i Poznań, a w 2019 r. Lizbona i Londyn. Grégoire Lapillonne, szef projektu w FM Logistic, uważa że: *– Wzrost natężenia ruchu oraz kolejne ograniczenia dostępu dla ruchu kołowego w centrach miast zmuszają do dogłębnej zmiany sposobu dystrybucji w miastach. W przypadku naszej grupy jest to oferta Citylogin, która doskonale uzupełnia naszą ofertę przewozową. Naszym obecnym i potencjalnym klientom Citylogin zapewnia skuteczną dystrybucję uwzględniającą ograniczenia w ruchu kołowym, które prędzej czy później obejmą centra wszystkich dużych miast.*

Opr. EH





Fot. Scania

Coraz więcej miast europejskich wprowadza strefy niskoemisyjne, gdzie zakaz wjazdu mają najbardziej zanieczyszczające powietrze pojazdy (na zdjęciu: śmieciarka Scania zasilana CNG)

Trendy, nowe technologie i modele biznesowe **w branży logistycznej**

Zmiany w globalnym łańcuchu dostaw, logistyce i transporcie, jak nigdy wcześniej napędzane są przez globalny rozwój gospodarczy, który obserwujemy w ostatnim czasie, ciągły postęp technologiczny oraz rozwój nowych modeli biznesowych. Przyczyną procesu przekształcania łańcucha dostaw i usług logistycznych są przede wszystkim innowacyjne technologie. Dzięki nim cały sektor może zaoferować alternatywne modele biznesowe, w tym rozwiązania 4PL.

Automatyzacja, autonomiczność, elektromobilność, rozwiązania Big Data pozwalające zoptymalizować proces zamówień, wirtualna i rozszerzona rzeczywistość już na stałe zagościły w logistyce. Za sprawą wspomnianych zmian cały segment transportujący i magazynujący towary, poczynając od dostawców usług logistycznych a na klientach końcowych kończąc, jest „dotknięty" ewolucją. Konsekwencje tego były tematem dyskusji podczas zorganizowanego 27 listopada, przez Frost & Sullivan i kancelarię prawną DLA Piper spotkania.

Kierunki rozwoju branży

Główne kierunki rozwoju branży transportu i logistyki przedstawił Ivan Kondratenko, konsultant działu Mobility w firmie doradczej Frost & Sullivan. Dokonał on analizy światowych trendów technologicznych i gospodarczych, mających wpływ na przyszłość branży wraz z przykładami najlepszych praktyk innowacyjnych rozwiązań biznesowych optymalizujących procesy logistyczno-transportowe. Jak zaznaczył – *Wśród kluczowych trendów, zmieniających oblicze branży logistycznej, znacząca jest powszechna automatyzacja procesów magazynowych. Wykorzystanie robotów w magazynach skutkuje kilkukrotnemu skróceniu procesów realizacji zamówień, zwiększa bezpieczeństwo w przestrzeni magazynowej oraz pomaga zwalczyć problem niedoboru wykwalifikowanej kadry pracowników.*

Wśród kluczowych trendów, zmieniających oblicze branży logistycznej, znacząca jest powszechna automatyzacja procesów magazynowych.

Jednym z przykładów skutecznego zastosowania automatyzacji w magazynach są rozwiązania Amazon Robotics w firmie Amazon, które to firma wykorzystuje również w Polsce. W nowoczesnym i jednym z najbardziej technologicznie zaawansowanych magazynów Amazon w Kołbaskowie pod Szczecinem, 3 tys. robotów pracuje obok tysiąca ludzi, codziennie wysyłając 400 tys. przesyłek do europejskich konsumentów.

Kolejnym znaczącym trendem oddziałującym w szczególności na segment transportu jest elektromobilność. W dobie coraz bardziej restrykcyjnych regulacji dotyczących ochrony środowiska na terenie UE, mających na celu zmniejszenie emisji CO_2 oraz NO_x, transport samochodowy będzie musiał sprostać licznym wyzwaniom. Coraz więcej miast europejskich wprowadza

strefy niskoemisyjne, gdzie zakaz wjazdu mają najbardziej zanieczyszczające powietrze pojazdy, a to duże wyzwanie zwłaszcza dla branży e-commerce, która – jak przewidują prognozy – za 7 lat ma mieć 20% udziałów w retail. – *W kontekście regulacji prawnych oraz potencjalnych kar finansowych za naruszenie regulacji środowiskowych, jak również wskutek obniżenia cen baterii, oczekuje się, że całkowity koszt użytkowania ciężarówek elektrycznych będzie bardziej konkurencyjny względem pojazdów konwencjonalnych już w perspektywie najbliższych lat* – podkreślił w swoim wystąpieniu Kondratenko.

W sektorze transportu warto oczekiwać zatem pierwszeństwa w elektryfikacji pojazdów dostawczych, czyli transportu dla dystrybucji lokalnej na potrzeby logistyki miejskiej, gdzie potrzebna jest mniejsza ładowność oraz szybkość i ekologiczność łańcucha dostaw. W drugiej kolejności nastąpi przejście na napędy alternatywne również pojazdów do transportu krajowego oraz międzynarodowego.

W sektorze transportu warto oczekiwać pierwszeństwa w elektryfikacji pojazdów dostawczych, czyli transportu dla dystrybucji lokalnej na potrzeby logistyki miejskiej, gdzie potrzebna jest mniejsza ładowność oraz szybkość i ekologiczność łańcucha dostaw.

Wyzwania związane z odpowiedzialnością

W ramach drugiej sesji adwokat Paweł Matej z kancelarii prawnej DLA Piper mówił o odpowiedzialności cywilnej i administracyjnej w świetle zmian w branży logistycznej. Mówił o zagrożeniach i wyzwaniach prawnych związanych z nowymi trendami, takim jak automatyzacja, druk 3D, zmiana sposobu zarządzania powierzchnią magazynową, czy też zmiana dokonywania sposobu dostaw. Tłumaczył w jakim zakresie mamy tu do czynienia z odpowiedzialnością cywilną, która występuje w przypadku, gdy na skutek działania sprzecznego z umową, zasadami współżycia społecznego albo z prawem jedna osoba wyrządza innej szkodę, a w jakim z odpowiedzialnością administracyjną, która powstaje w przypadku naruszenia przepisów prawa administracyjnego przez podmiot odpowiedzialny do ich przestrzegania. Odpowiedzialność cywilna może mieć charakter umowny lub deliktowy, a zależnie od reżimu odpowiedzialności, ustalane są zasady odnoszące się do przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej oraz podmiotów zobowiązanych do naprawienia szkody.

W związku z nową rzeczywistością logistyczną powstaje sporo pytań. Jeśli pojazdy i urządzenia autonomiczne wyrządzą szkodę w związku ze swoim ruchem, to kto jest za nią odpowiedzialny? Na jakiej zasadzie można ponieść odpowiedzialność? W jaki sposób bronić się przed roszczeniami? Kto, w wypadku niefortunnego zdarzenia, na które np. miała wpływ wydrukowana na drukarce 3D część samochodowa, jest za nie odpowiedzialny? Jak wygląda roszczenie regresowe? Kto ponosi odpowiedzialność za podwykonawców w wypadku zmiany sposobu zarządzania powierzchnią magazynową i zmianą sposobu dokonywania dostaw?

Paweł Matej starał się odpowiedzieć na te pytania. Niestety, nie jest to łatwe dopóki nie będziemy mieć do czynienia z konkretnymi przypadkami, bo to one pozwolą zweryfikować przepisy. Co więcej, do tej pory brak jest adekwatnej odpowiedzi ustawodawcy na nowe trendy występujące w logistyce, a przecież zastosowanie nowych rozwiązań może zwiększać ryzyko daninowe.

Opr. Elżbieta Haber



Fot. Amazon Robotics

W nowoczesnym i jednym z najbardziej technologicznie zaawansowanych magazynów Amazon w Kołbaskowie pod Szczecinem, 3 tys. robotów pracuje obok tysiąca ludzi, codziennie wysyłając 400 tys. przesyłek do europejskich konsumentów


Fot. Amazon Robotics



Fot. Jungheinrich

Wykorzystanie robotów w magazynach skutkuje kilkukrotnemu skróceniu procesów realizacji zamówień, zwiększa bezpieczeństwo w przestrzeni magazynowej oraz pomaga zwalczyć problem niedoboru wykwalifikowanej kadry pracowników

Centralny Port Komunikacyjny intermodalnym węzłem transportowym

W pierwszych dniach grudnia działalność operacyjną rozpoczął Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Do KRS został wpisany 30 listopada, dzień później powołano jego władze. Do kluczowych zadań spółki celowej należy realizacja i koordynacji programu inwestycyjnego.





Centralny Port Komunikacyjny ma być intermodalnym węzłem transportowym opartym na zintegrowanych ze sobą węzłach: lotniczym i kolejowym, spójnych z układem sieci drogowej, położonym pomiędzy Warszawą a Łodzią

Grafika: PAP

Ten jeden z najważniejszych projektów rządu Prawa i Sprawiedliwości ma być intermodalnym węzłem transportowym opartym na zintegrowanych ze sobą węzłach: lotniczym i kolejowym, spójnych z układem sieci drogowej. – *Aby to założenie stało się faktem, inwestycję trzeba bardzo dobrze zaplanować i zarządzić całym procesem jej realizacji* – twierdzi Mikołaj Wild, wiceminister infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Pomiędzy Warszawą a Łodzią

Koncepcja CPK została przyjęta uchwałą Rady Ministrów 7 listopada 2017 r. 2 czerwca 2018 r. ustawę podpisał prezydent RP Andrzej Duda. Węzeł ma być zlokalizowany pomiędzy Warszawą a Łodzią, na terenie gminy Baranów (powiat grodziski) na Mazowszu. W maju wyznaczono obszar liczący nieco ponad 66 km kwadratowych. To w jego obrębie ma zostać wybrana lokalizacja lotniska. Ostatecznie ma to być obszar około 30 km kwadratowych (40% powierzchni gminy Baranów). To obszar prawie cztery razy większy od lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Spółkę Centralny Port Komunikacyjny zawiązano 12 października, na jej czele stanął prezes zarządu Jacek Bartosiak. 1 grudnia stanowiska członków zarządu spółki celowej ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego objęli Dariusz Sawicki (będzie odpowiadał za zaplanowanie, zaprojektowanie i realizację portu lotniczego), Piotr Malepszak (przed dołączeniem do CPK był Członkiem Zarządu Kolei Dolnośląskich odpowiedzialnym za sprawy techniczne i eksploatacyjne w obszarze utrzymania taboru i organizacji przewozów) i Michał Wrona (związany był z bankowością inwestycyjną i prowadził projekty przy przygotowaniu spółek do wejścia na Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie). Będą oni kierować odpowiednio: zaplanowaniem i realizacją komponentu lotniczego inwestycji, budową infrastruktury kolejowo – drogowej oraz finansami.

Prace przygotowawcze związane z budową CPK mają trwać do końca 2019 r., a proces inwestycyjny nie mniej niż 7-8 lat. Jego budowa ma kosztować minimum 37 mld zł. Do tego dochodzą kolejne miliardy na tory kolejowe i drogi.

Blisko 10 lat

Prace przygotowawcze mają trwać do końca 2019 r., a proces inwestycyjny nie mniej niż 7-8 lat. Budowa CPK ma kosztować minimum 37 mld zł. Do tego dochodzą kolejne miliardy na tory kolejowe i drogi tak, aby z niemal każdego zakątka Polski można było dojechać na miejsce. Tylko w ramach rozbudowy infrastruktury kolejowej, która towarzyszyć będzie budowie CPK, inwestycje szacuje się na 40 mld zł.

W sierpniu 2018 r. Mikołaj Wild poinformował, że pierwszy samolot powinien wystartować z gminy Baranów w sezonie zimowym 2027/2028. Po uruchomieniu CPK Lotnisko Chopina w Warszawie ma zostać zamknięte dla ruchu cywilnego. W pierwszych latach działalności lotnisko ma posiadać dwie drogi startowe, a docelowo cztery. Jego powstanie oznacza też nowe miejsca pracy – ma ich być 150 tys., z czego 37 tys. dla osób zajmujących się obsługą lotniska. Pozostałe stanowiska przeznaczone byłyby dla pracowników sektorów pośrednio związanych z portem lotniczym.

Mimo szeroko zakrojonych planów, nie rozstrzygnięto do tej pory takich kwestii jak: połączenie z krajową siecią kolejową oraz aglomeracjami: warszawską i łódzką. Nie są znane potencjalne potoki pasażerów, zwłaszcza w obliczu rozwoju lotnisk regionalnych, a także lotniska Berlin-Brandenburg.

EH



Jubileusz Optima Logistics Group

**W tym roku świętujemy 10 rocznicę działalności.
Na przestrzeni lat staliśmy się jedną z wiodących firm branży TSL, rozpoznawalną w Polsce i Europie.**

Dziękujemy wszystkim Pracownikom, Kontrahentom i Przewoźnikom, którzy razem z nami budowali markę Optima Logistics Group.

Dziękujemy, że wspólnie odnieśliśmy sukces!

300 000
zleceń transportowych rocznie

100%
polskiego kapitału

10
oddziałów w całej Polsce



Jako czynniki kluczowe dla osiągnięcia sukcesu wszyscy respondenci postrzegali konkurencyjne ceny i usługi o wartości dodanej. Czynniki te uzyskały odpowiednio 35% i 29% udzielonych odpowiedzi. Za nimi był zasięg działania dostawcy usług (27%).

Mniej optymizmu niż przed rokiem

Raport CBRE i Panattoni Europe

CBRE i Panattoni Europe, przy wsparciu ze strony agencji badawczej Analytiqa specjalizującej się w badaniach sektora logistycznego, opracowały zestawienie kluczowych wskaźników efektywności przedsiębiorstw działających w tym sektorze i łańcucha dostaw. Raport o nazwie „Wskaźnik Poziomu Optymizmu w zakresie Logistyki i Łańcucha Dostaw w Polsce 2018/2019" nawiązuje do podobnych badań przeprowadzonych w innych krajach europejskich.

W badaniu swoimi opiniami podzieliły się 53 osoby na stanowiskach kierowniczych, wywodzące się z firm logistycznych (27) oraz z branży produkcyjnej i handlowej korzystających z usług logistyków (26). 30% stanowili dyrektorzy ds. logistyki i ds. łańcucha dostaw, 24% dyrektorzy zarządzający, a 15% dyrektorzy własnych firm. 78% respondentów z sektora logistycznego to dostawcy usług 3PL, 11% i 7% to odpowiednio przedsiębiorstwa spedycyjne i przewozowe, a pozostałe 4% reprezentowane są przez firmy kurierskie.

W grupie przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych 33% stanowiły firmy z branży spożywczej i towarów konsumpcyjnych, a 26% działające w branży handlowej. 22% odpowiedzi pochodziło od sektora przemysłowego, 11% z sektora farmaceutycznego/opieki zdrowotnej i 8% od firm technologicznych.

Respondenci byli pytani o obecną sytuację rynkową w Polsce i o prognozy na przyszłość w kontekście planów rozwoju ich przedsiębiorstw pod względem przewidywanych zmian wysokości obrotów, rentowności, nakładów inwestycyjnych związanych z logistyką i łańcuchem dostaw oraz o prawdopodobne zmiany w zatrudnieniu.

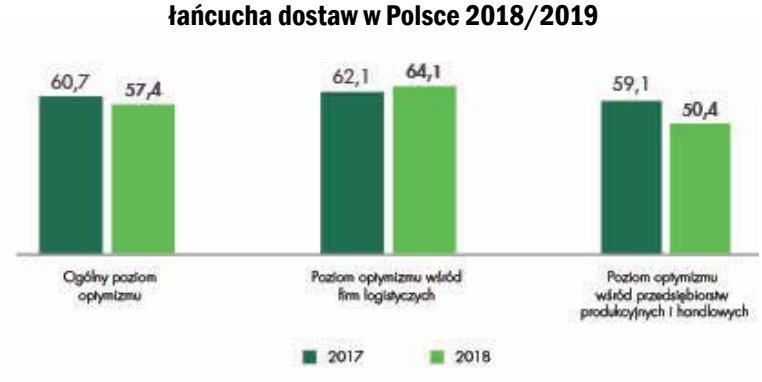
Poziom optymizmu

W oparciu o przeprowadzone badania wskaźnik poziomu optymizmu w zakresie logistyki i łańcucha dostaw w Polsce 2018/2019 został określony na poziomie 57,4, co jest wynikiem nieznacznie niższym od tego sprzed roku, który był na poziomie 60,7. Przyczynę spadku mogły stanowić głosy, które mówiły, że wzrost gospodarczy Polski może powoli zwalniać. Znaczące różnice odnotowano pomiędzy wynikami osiągniętymi przez firmy logistyczne oraz przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe. Wśród tych pierwszych poziom optymizmu wzrósł do 64,1 z zeszłorocznego wynoszącego 62,1, natomiast wśród drugich spadł z poziomu 59,1 do 50,4. Wskaźnik obliczono w oparciu o odsetek respondentów zgłaszających zmianę na lepsze lub brak zmian na gorsze w sektorze. W efekcie wynik ponad 50,0 oznacza zmianę na lepsze, a poniżej 50,0 wskazuje na zmianę na gorsze. Im wynik bardziej oddalony od 50,0, tym silniejsza zmiana na przestrzeni czasu.

Odnosząc się do badań sprzed roku, jedynie 15% respondentów stwierdziło, iż

poziom ich optymizmu co do warunków prowadzenia działalności jest wyższy niż 12 miesięcy temu. 70% oceniło aktualną sytuację rynkową jako „trudniejszą" niż w ubiegłym roku. Obydwie, wymienione grupy wykazały się podobnym pesymizmem, inaczej niż rok temu, kiedy to na trudności wskazywała głównie branża logistyczna. Rok temu przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe wykazywały się zdecydowanie większym optymizmem niż firmy logistyczne – 33% z nich miało pozytywne nastawienie. W roku bieżącym sytuacja na rynku wydawała się być sprzyjająca dla zaledwie 8% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych, natomiast odpowiedzi firm logistycznych pozostały na podobnym poziomie. Według 15% badanych firm sytuacja na rynku nie uległa zmianie od ostatniego roku.

Wskaźnik poziomu optymizmu w zakresie logistyki łańcucha dostaw w Polsce 2018/2019



Wskaźnik poziomu optymizmu w zakresie logistyki i łańcucha dostaw w Polsce 2018/2019 został określony na poziomie 57,4, co jest wynikiem nieznacznie niższym od tego sprzed roku, który był na poziomie 60,7.

Respondentów zapytano także o poziom optymizmu co do następnych 12 miesięcy. Jedynie 17% z nich przyszłą sytuacje na rynku postrzegało jako korzystną. 62% przewidywało zewnętrzne trudności w skutecznym prowadzeniu działalności, a 21% uznało, ze sytuacja pozostanie bez zmian. Co do przyszłości, bardziej optymistyczny był sektor logistyczny niż przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe. Ponad 22% firm logistycznych wierzy w „bardziej korzystne" warunki (po 11% w „nieco bardziej korzystne" i „zdecydowanie bardziej korzystne"). Natomiast 11% przedsiębiorstw z branży wytwórczej i handlowej wybrało kategorię „nieco bardziej korzystne". W porównaniu z zeszłym rokiem udział odpowiedzi pozytywnych spadł o 12 p.p., a udział negatywnych wzrósł o 8 p.p.

Przewidywane zmiany wysokości obrotu

Respondentów zapytano też o nakreślenie ich planów na najbliższy rok, aby zidentyfikować kluczowe czynniki wpływające na poziom optymizmu na poziomie organizacji. Większość z zapytanych o przewidywane zmiany wysokości obrotów w przyszłym roku, uważa że wzrost ten wyniesie: 34% – silny, o ponad 8% (–1 p.p. r/r), 26% – umiarkowane roczne tempo wzrostu na poziomie 2-5% (–11 p.p. r/r), 19% – na poziomie 5-8% (–3 p.p. r/r).

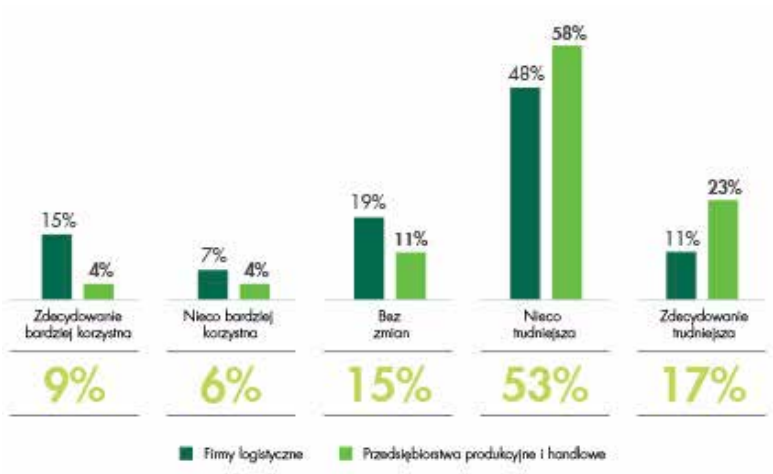
Niezwykle optymistycznie nastawione są firmy logistyczne. 93% oczekuje wzrostu wysokości obrotów, 33% wierzy, że ich roczny obrót wzrośnie o ponad 10%. Wśród przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych najwyższy odsetek (31%) oczekuje, iż ich obroty wzrosną o około 2-5%. W ujęciu ogólnym optymizm w sektorze logistycznym kształtuje się na poziomie nieznacznie niższym niż w roku ubiegłym, a większość respondentów nadal wykazuje się wysokim optymizmem. Ze względu na to, iż branża logistyczna uznawana jest za jeden z barometrów gospodarczych, to uzyskane dane stanowią obiecującą prognozę dla polskiej gospodarki w krótkim horyzoncie czasowym.

Optymizm dotyczący wzrostu wysokości obrotów w większości przypadków jest związany z pozytywnymi prognozami dotyczącymi rentowności, chociaż aż 25% respondentów stwierdziło, że nie oczekuje żadnych zmian rentowności w nadchodzących 12 miesiącach. Tylko 13% z nich powiedziało, że ich zyski mogą spaść (1 p.p. więcej niż w roku ubiegłym), podczas gdy 62% oczekuje ich wzrostu. Większość przewiduje, iż przyszła stopa wzrostu będzie się kształtować na poziomie 2-5%.

Respondenci bardzo pozytywnie wyrażali się o nakładach inwestycyjnych związanych z logistyką i łańcuchem dostaw. 87% z nich wykazuje chęć dokonania nakładów inwestycyjnych w tych obszarach. Zarówno firmy logistyczne, jak i przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe są skłonne ponieść nowe wydatki.

Zdecydowana większość (59%) zapytanych o to, czy planują zwiększyć lub zmniejszyć liczbę pracowników w ciągu kolejnych 12 miesięcy (z wyłączeniem wpływu sezonowości), odpowiedziała, że oczekuje wzrostu w zatrudnieniu. Tylko

Obecna sytuacja rynkowa w porównaniu z ostatnimi miesiącami



7% przewiduje spadek liczby pracowników w przyszłym roku. Odpowiedź „bez zmian" została wybrana przez 34% z nich. Wyniki badań w tym zakresie są różne dla firm logistycznych oraz przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych. Te pierwsze są bardziej entuzjastycznie nastawione do zatrudniania nowych osób niż drugie (odpowiednio 78% i 38%). Biorąc pod uwagę niskie bezrobocie odnotowane w niemalże wszystkich sektorach (5,9%), brak wykwalifikowanej siły roboczej i nieustannie rosnące wymagania w zakresie zarobków i warunków pracy, potrzeba zwiększenia liczby zatrudnionych będzie prawdopodobnie stanowić duże wyzwanie.

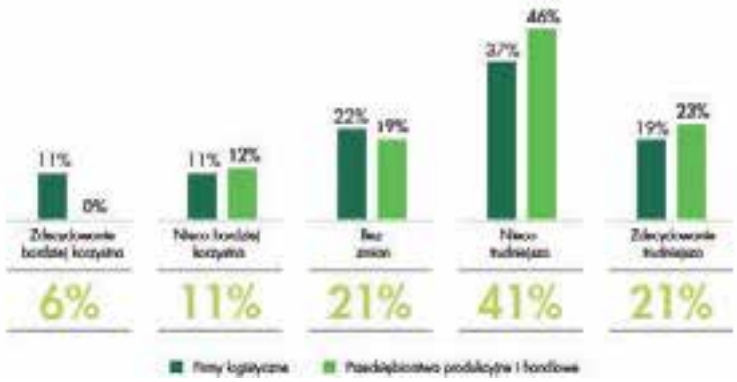
Na tle innych krajów

Respondenci zostali poproszeni o porównanie Polski z innymi krajami Unii Europejskiej pod względem wyników osiąganych przez sektor logistyczny i łatwości zarządzania łańcuchem dostaw w celu identyfikacji kluczowych zalet polskiego rynku. Wykazali oni niezwykle optymistyczne nastawienie, zwłaszcza co do kosztów działań w ramach łańcucha dostaw w Polsce (58% oceniło polskie warunki jako „lepsze niż średnie"). 47% wierzy, że Polska ma przewagę konkurencyjną jako destynacja inwestycyjna w porównaniu z innymi krajami UE. Jednak odpowiedzi udzielone w obydwu kategoriach były o 17 p.p. mniej optymistyczne niż te podane w ostatniej edycji badania.

Większość respondentów jako „średnie" na polskim rynku oceniła: szybkość działań w ramach łańcucha dostaw (51%), dostępność wykwalifikowanej siły roboczej (53%) i proces pozyskiwania pozwoleń na budowę (47%). Dwie pierwsze kategorie zostały ocenione bardziej pozytywnie (odpowiednio 39% i 36% respondentów oceniło je jako „lepiej niż średnio"), gdzie proces pozyskiwania pozwoleń na budowę uzyskał 35% odpowiedzi w kategorii „gorzej niż średnio". Jeśli chodzi o dostępność wykwalifikowanej siły roboczej 48% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych ocenia polskie warunki jako „lepsze niż średnie", a trzy czwarte firm logistycznych ocenia nasz kraj jako „średni" w porównaniu z rynkami zagranicznymi. Jednak żadna firma logistyczna nie oceniła dostępności wykwalifikowanej siły roboczej w Polsce na poziomie „gorzej niż średnio".

Najkrytyczniej, w bieżącym i ubiegłym roku, oceniono ustawodawstwo, formalności i biurokratyczny proces decyzyjny. Firmy logistyczne i przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe były tu zgodne – w sumie 49% respondentów oceniło sytuację w Polsce jako „gorszą niż średnią", podobnie jak w zeszłym roku. Jednak, pomimo faktu, iż sytuacja w zakresie ustawodawstwa, formalności i biurokratycznego procesu decyzyjnego ma negatywną ocenę, to 18% ocenia ją jako „lepszą niż średnią", co stanowi poprawę o 16 p.p. w porównaniu do ubiegłorocznego badania.

Sytuacja rynkowa – prognoza na następne 12 miesięcy



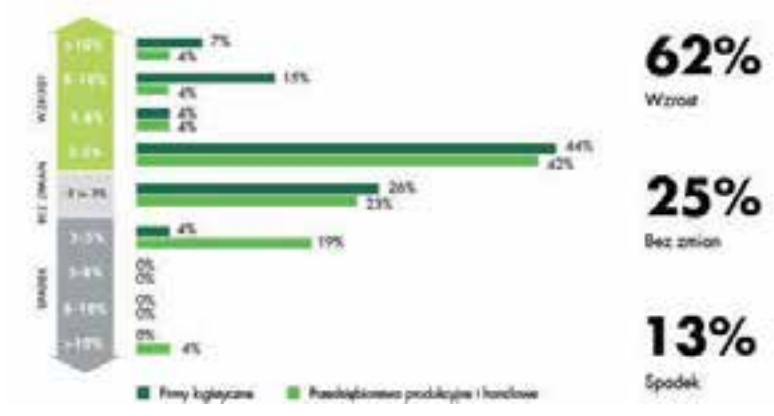
15% respondentów stwierdziło, iż poziom ich optymizmu co do warunków prowadzenia działalności jest wyższy niż 12 miesięcy temu. 70% oceniło aktualną sytuację rynkową jako „trudniejszą" niż w ubiegłym roku.

Nieruchomości logistyczne

69% respondentów przewiduje w 2018 r. wzrost popytu na powierzchnie logistyczne, przy czym większy optymizm wykazują firmy logistyczne – 85% zakłada taki wzrost. W wypadku przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych jest to 52%. Oczekiwania te znajdują odzwierciedlenie w danych rynkowych. W I połowie 2018 r. całkowita aktywność najemców osiągnęła poziom 2,3 mln m^2, co stanowi 21% wzrost w porównaniu z poprzednim rokiem.

Zapytane o potencjalne kwestie problematyczne związane z podażą lub pozyskaniem dodatkowej powierzchni magazynowej, wszystkie kategorie przedsiębiorstw najczęściej wymieniały koszt obiektów (30%). 28% respondentów wyraziło obawy w zakresie ich położenia, a 22% niepokoi kwestia porozumienia co do warunków umownych. 12% wykazało niepokój w odniesieniu do możliwości pozyskania obiektu o wystarczającej powierzchni, a dla 8% kwestią problematyczną był standard po-

Zmiana rentowności – prognoza na następne 12 miesięcy



wierzchni magazynowych, co potwierdza, że polski rynek magazynowy oferuje wysokiej jakości nieruchomości, a deweloperzy dopasowują się do wymagań klienta.

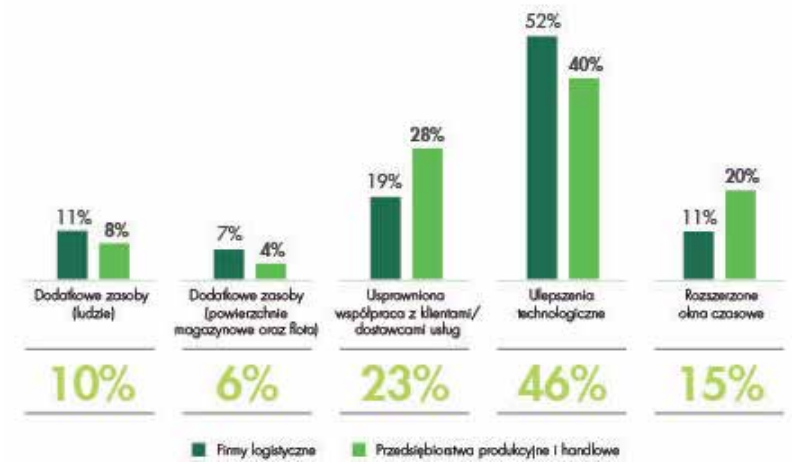
Największym problemem dla firm logistycznych były w równej mierze koszt i położenie obiektów (30%), co nie dziwi ze względu na fakt, iż w ostatnich latach koszty budowlane stale rosły, a dogodna lokalizacja magazynu w dużej mierze stanowi o sukcesie w sektorze logistycznym. Przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe zwracają uwagę głównie na warunki umowne (36%) oraz wielkość i koszt obiektów (29%).

Respondenci zidentyfikowali trzy kierunki, które zgodnie z oczekiwaniami mają doświadczyć największego wzrostu popytu na usługi w ramach łańcucha dostaw w latach 2018-2019. Centralna Polska zgromadziła największą ilość punktów (23% respondentów), Śląsk i Polska Zachodnia uplasowały się na drugim i trzecim miejscu, zdobywając odpowiedzi twierdzące 15% i 14% respondentów. Następny był Wrocław (12%) i Polska Wschodnia (10%). Tych pięć regionów zdominowało ranking, zdobywając 74% odpowiedzi twierdzących.

Trzy lokalizacje, w których firmy logistyczne przewidują największy wzrost to: Śląsk (18%), Polska Zachodnia (18%) i Polska Centralna (16%). W oczach przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych są to Polska Centralna (31%), Wrocław (15%) oraz Śląsk (12%).

Największe zasoby powierzchni logistycznych znajdują się w: regionie warszawskim, na Śląsku, w Poznaniu, Polsce Centralnej i Wrocławiu. Regiony prowadzące pod względem ilości realizowanych inwestycji to: Polska Centralna, Śląsk i Wrocław. Wyniki odnotowane przez rynek pokrywają się z opiniami respondentów. Najmniejsza ilość zasobów znajduje się w Polsce Zachodniej, a region ten rozwija się w szybkim tempie głównie ze względu na wysoką dostępność siły roboczej.

Możliwe sposoby podejścia do kwestii rozwoju w sektorze handlu elektronicznego w 2018 r.





Fot. Panattoni

69% respondentów przewiduje w 2018 r. wzrost popytu na powierzchnie logistyczne, przy czym większy optymizm wykazują firmy logistyczne – 85% zakłada taki wzrost. W wypadku przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych jest to 52%.

Handel elektroniczny

Polska wykazuje wysoki potencjał wzrostowy w zakresie handlu elektronicznego – większość respondentów (51%) oceniła tempo rozwoju sektora handlu elektronicznego w 2018 r. na około 6-10%, co stanowi wzrost o 7 p.p. r/r. Ale ogółem respondenci w swoich prognozach dotyczących rozwoju tego sektora wykazali niższy optymizm niż w roku ubiegłym – 29% wybrało przedział 11-15%, co stanowi spadek w porównaniu do 41% respondentów w 2017 r. Zapytani o to, w jaki sposób ich organizacje zamierzają sprostać wyzwaniom wynikającym z rozwoju sektora handlu elektronicznego w 2018 r., odpowiadali, że ich plany obejmują inwestycje przede wszystkim w ulepszenia technologiczne (46%). 23% chciałoby wprowadzić usprawnienia w zakresie współpracy z klientami i dostawcami usług, a 15% rozważa rozszerzenie okien czasowych. Pozostali planują dokonać inwestycji w dodatkowe zasoby – zarządzanie rozwojem poprzez inwestycje w siłę roboczą wybrało 10% respondentów, a 6% inwestycje w powierzchnie magazynowe oraz flotę. Zarówno firmy logistyczne, jak i przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe ulepszenia technologiczne postrzegają jako główne narzędzie umożliwiające efektywne funkcjonowanie ich organizacji w świetle dynamicznego tempa rozwoju sektora handlu elektronicznego – o 8 p.p. respondentów więcej niż w roku ubiegłym wskazało, iż ulepszenia technologiczne będą ich głównym celem. Wielu odpowiadało, ze najprawdopodob-

Kroki podjęte w ciągu ostatnich miesięcy w celu rozwiązania problemów związanych z niedoborem wykwalifikowanej siły roboczej



niej wdrożą kilka z powyższych rozwiązań równocześnie.

Największe wyzwania

Jako czynniki kluczowe dla osiągnięcia sukcesu wszyscy respondenci postrzegali konkurencyjne ceny i usługi o wartości dodanej. Czynniki te uzyskały odpowiednio 35% i 29% udzielonych odpowiedzi. Za nimi był zasięg działania dostawcy usług (27%). Konsolidacja rynku dostawców usług i relacje osobiste uzyskały po 4% odpowiedzi.

Jako największe wyzwania, z którymi ich firmy będą musiały zmierzyć się w przeciągu nadchodzących 12 miesięcy, przedsiębiorcy z branży logistycznej najczęściej wskazywali niedobór wykwalifikowanej siły roboczej/kierowców, następnie presję płacową, a za nią presję cenową ze strony klientów. Mniejsza grupa respondentów wybrała: niedobór dostępnej powierzchni magazynowej, wydłużone terminy płatności ze strony klientów i postępującą konsolidację branży.

W przypadku przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych presja płacowa była najważniejszym wyzwaniem. Presja cenowa ze strony rynku uplasowała się na drugim miejscu, a niedobór wykwalifikowanej siły roboczej/kierowców na trzecim. Niedobór dostępnej powierzchni magazynowej i zarządzanie terminami płatności uplasowały się *ex aequo* na czwartym miejscu, gdzie konsolidacja branży dostawców usług uznana została przed przedsiębiorców produkcyjnych i handlowych za najmniej ważną kwestię.

Respondentom zadano również pytanie o kroki podjęte przez nich w ciągu ostatniego roku, które miałyby pomóc w rozwiązaniu problemów związanych z niedoborem wykwalifikowanej siły roboczej. Największa liczba respondentów (31%) stwierdziła, że w ciągu ostatnich 12 miesięcy zostały podniesione stawki płac i nastąpiła poprawa warunków pracy. Najwięcej, bo 28% firm logistycznych i 35% przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych, wybrało ją jako jedno z wdrożonych przez nie rozwiązań. Drugą odpowiedzią, wybraną przez 22% respondentów, było zwiększenie liczby i poprawa jakości szkoleń. Rzadziej wybierane rozwiązania to: zwiększenie nakładów na rekrutację/dział HR (17%), praca z młodszymi pokoleniami i oferty pracy dla osób bez doświadczenia lub staże (13%). Jedynie 7% respondentów podjęło współpracę ze stowarzyszeniami branżowymi lub instytucjami naukowymi.

17% respondentów przyszłą sytuacje na rynku postrzegało jako korzystną. 62% przewidywało zewnętrzne trudności w skutecznym prowadzeniu działalności, a 21% uznało, że sytuacja pozostanie bez zmian.


Fot. Scania

Respondenci uznali, iż największy wpływ na łańcuchy dostaw w najbliższych trzech latach będzie mieć aktualizacja/wymiana istniejących rozwiązań TMS/WMS/ERP/flotowych. Odpowiedź tę wybrało 24% respondentów.

Cele nadrzędne

Respondenci zostali poproszeni o wskazanie obszarów działalności, na których zamierzają skupić uwagę w ciągu najbliższych 12 miesięcy w celu realizacji określonych dla organizacji planów rozwojowych. Firmy logistycznie na pewno skoncentrują się na redukcji kosztów, (rok wcześniej priorytetem było pozyskiwanie nowych klientów). 28% respondentów z sektora logistycznego wskazało na tę odpowiedź jako jeden z dwóch nadrzędnych celów. Niemniej jednak pozyskiwanie nowych klientów, na równi ze zwiększeniem marży, będzie nadal odgrywać niezmiernie ważną rolę. W przypadku przedsiębiorców z branży wytwórczej i handlowej najważniejszym celem, na któ-

rym skupią oni swoją uwagę będzie, tak jak w roku ubiegłym, optymalizacja wydajności i szybkości działań. Odpowiedź ta była rzadziej wybierana niż rok temu, a wskazało ją 26% respondentów w porównaniu z 34% w roku ubiegłym. Kolejnym najważniejszym obszarem okazała się redukcja kosztów, a za nią uplasowało się zapewnienie dostaw materiałów przychodzących.

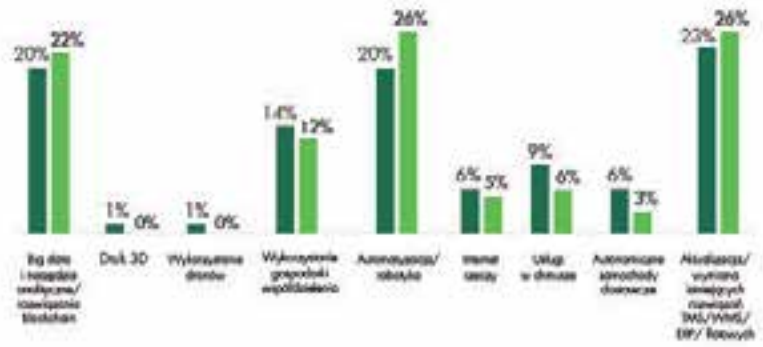
Znaczenie technologii

Kwestie związane z technologią odgrywają ogromną rolę w prowadzeniu osiągającej pozytywne wyniki działalności w ramach łańcucha dostaw. 69% respondentów stwierdziło, że wykorzystanie technologii jest bardzo ważne w dążeniu do uzyskania przez organizację przewagi konkurencyjnej. Kolejne 29% określiło ten czynnik jako „w miarę ważny". Jednak 2% respondentów uważa, że technologia jest całkowicie bez znaczenia, co może wynikać z różnorodnego charakteru usług świadczonych w ramach różnych łańcuchów dostaw.

Respondenci zostali poproszeni o określenie głównych obszarów, w których technologia może przynieść organizacji największe korzyści. Jako najważniejsze wskazane zostały zwiększona wydajność operacji magazynowych (30%) i zwiększona transparentność operacyjna i raportowanie 22%. Przedsiębiorstwa produkcyjne i handlowe wykazały entuzjazm w odniesieniu do zwiększonej transparentności operacyjnej i raportowania. Aż 36% z nich uznało, iż zastosowanie technologii w tym obszarze przynosi najbardziej wymierne korzyści dla organizacji. W badaniu przeprowadzonym w roku ubiegłym była to jedna z najrzadziej wybieranych odpowiedzi. Drugim popularnym obszarem, w którym zastosowanie technologii przynosi korzyści z ich punktu widzenia, okazała się zwiększona wydajność operacji magazynowych (32% odpowiedzi). Natomiast dla firm logistycznych był to obszar najważniejszy, który wybrało 29% respondentów. Zaraz za nim uplasowały się wydajniejsza obsługa procesu dystrybucji, skuteczniejsza współpraca z podmiotami zewnętrznymi, udoskonalenie oferty usług, które wybrało po 17% respondentów.

Respondenci uznali, iż największy wpływ na łańcuchy dostaw w najbliższych trzech latach będzie mieć aktualizacja/wymiana istniejących rozwiązań TMS/WMS/ERP/flotowych. Odpowiedź tę wybrało 24% respondentów. Robotyka i automatyzacja (1 p.p. mniej), Big Data i narzędzia analityczne/rozwiązania blockchain (3 p.p. mniej) również zostały uznane za obszary, które w dużym stopniu wpłyną na łańcuchy dostaw w najbliższej przyszłości. Wymienione trzy obszary zastosowania technologii uzyskały ponad dwie trzecie odpowiedzi. Opcją najczęściej wybieraną przez firmy logistyczne (23%) była aktualizacja/wymiana istniejących rozwiązań TMS/WMS/ERP/flotowych. Była to również odpowiedź popularna wśród przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych (26%), gdzie robotyka i automatyzacja była przez nie wybierane równie często.

Zastosowania technologii, które będą mieć największy wpływ na działalność organizacji w nadchodzących latach





69% respondentów stwierdziło, że wykorzystanie technologii jest bardzo ważne w dążeniu do uzyskania przez organizację przewagi konkurencyjnej. Kolejne 29% określiło ten czynnik jako „w miarę ważny".

Respondentów zapytano też o to, w jakim stopniu w przeciągu 5 i 10 lat ich operacyjna siła robocza zostanie zastąpiona przez technologię, automatyzację i robotykę. Dla 5-letniego horyzontu czasowego 40% respondentów przewiduje, że 0-9% pracowników magazynowych zostanie zastąpionych przez automaty i roboty. 31% respondentów mówi o 10-19%, a 13% uważa, że technologia zastąpi 20-29% pracowników magazynowych.

W odniesieniu do dłuższego horyzontu czasowego 28% respondentów oczekuje, iż w przeciągu 10 lat 20-29% ich pracowników magazynowych zostanie zastąpionych przez technologię. 15%, że będzie to 30-39%, a 11% spodziewa się, że w przeciągu 10 lat zniknie zapotrzebowanie na 40-49% ich pracowników. Spośród przedsiębiorstw produkcyjnych i handlowych 13% z nich spodziewa się, że aż 60-69% zasobów ludzkich zostanie zastąpionych przez technologię w przeciągu 10 lat. Najwyższym przedziałem wskazanym przez branżę logistyczną (8% respondentów) było zastąpienie przez technologię 50-59% pracowników magazynowych.

Opr. Elżbieta Haber



Dzięki temu, że akumulatory NexSys® pozwalają na szybkie ładowanie i działanie w trybie PSoC, pojazdy mogą być eksploatowane o wiele dłużej bez konieczności przerywania pracy na ładowanie

Czym się kierować przy wyborze akumulatora



Martin Walsh

Coraz częściej wózki widłowe, paleciaki i transportery do przewozu osób mają napęd elektryczny, a ich potencjał zależy w dużym stopniu od akumulatorów i prostowników stosowanych jako źródło energii. Wybór jest duży, więc nim podejmiemy właściwą decyzję musimy wziąć pod uwagę kilka najważniejszych czynników.

Pod uwagę muszą je wziąć użytkownicy chcący kupić lub ulepszyć akumulatory w swoich pojazdach i muszą je uwzględnić producenci pojazdów elektrycznych. Najważniejszy jest wybór technologii (kwasowo-ołowiowa lub litowo-jonowa oraz ich warianty) i łączny koszt eksploatacji (TCO).

Akumulatory kwasowo-ołowiowe

Na rynku dostępne są 4 podstawowe typy akumulatorów kwasowo-ołowiowych:

- akumulatory zalewane kwasowo-ołowiowe (ołowiowo-antymonowe),
- akumulatory kwasowo-ołowiowe z zaworami VRLA, żelowe (ołowiowo-wapniowe),
- akumulatory z absorpcyjną matą szklaną (AGM) (ołowiowo-wapniowe),
- akumulatory zbudowane w technologii cienkich płyt czystego ołowiu (Thin Plate Pure Lead – TPPL).

Zalewane akumulatory kwasowo-ołowiowe mają dużą żywotność, ale ich ładowanie jest dalekie od ideału – całkowity czas ładowania wynosi zazwyczaj 8-12 godz. i wymagane jest przeładowanie rzędu 10-20% w celu doprowadzenia do wymieszania kwasów i ograniczenia do minimum procesu rozwarstwienia. Ponadto konieczne jest regularne uzupełnianie wody. A choć szybkie ładowanie jest możliwe, to wymaga prostowników dostosowanych do akumulatora i odpowiednich algorytmów ładowania.

Akumulatory VRLA typu żelowego i AGM oferują pewne ulepszenia. Są jednak trudniejsze do naładowania, wymagają

dłuższego czasu ładowania: ok. 8-10 godz., a dostępne obecnie produkty żelowe nie reagują efektywnie na programy szybkiego ładowania prądem o wysokim natężeniu.

Najbardziej zaawansowany technologicznie jest akumulator TPPL, gdyż wyeliminowano w nim wiele braków charakteryzujących technologię kwasowo-ołowiową i pozwala osiągnąć dużą wydajność, oszczędność i bezpieczeństwo. Stanowi on praktyczną i niedrogą alternatywę w stosunku do konwencjonalnych konstrukcji.

Zalety TPPL

TPPL to technologia oparta na koncepcji dwóch rdzeni, cienkich płyt i czystego ołowiu.

- Elektrody dodatnie i ujemne w akumulatorach TPPL mają grubość 1 mm, gdy tymczasem w konwencjonalnych akumulatorach kwasowo-ołowiowych 9 mm. Dzięki temu w obrębie tej samej przestrzeni można zamontować o wiele więcej elektrod, zwiększając pojemność akumulatora i gęstość energii. W efekcie miejsce potrzebne na uzyskanie tej samej pojemności co w akumulatorze AGM jest o ok. 30% mniejsze.
- W akumulatorach VRLA AGM płyty ujemne i dodatnie wykonane są ze stopu ołowiu i wapnia, natomiast w akumulatorach TPPL wykorzystuje się wysokiej czystości ołów i wysokiej czystości kwas siarkowy. Zachowanie chemiczne akumulatorów jest o wiele bardziej stabilne, co ułatwia ładowanie i przedłuża ich żywotność, a ziarnista struktura czystego ołowiu sprawia, że płyty są mniej podatne na korozję.

Akumulatory TPPL są hermetycznie zamknięte (gazowanie jest minimalne) i nie wymagają uzupełniania wody. Taka konstrukcja wiąże się z bardzo niską wewnętrzną ich impedancją i pozwala na bardzo wysoki stopień rozładowania oraz szybką i skuteczną akceptację ładowania. Możliwa staje się zatem praca w trybie częściowego rozładowania. Taki sposób ładowania określa się mianem ładowania okazjonalnego, gdyż operatorzy do krótkiego podładowania akumulatora prądem o dużym natężeniu mogą korzystać z przerw pomiędzy zmianami lub z przerwy obiadowej. Pełne ładowanie z wyrównaniem ogniwa, które powoduje przywrócenie akumulatora do stanu pełnego naładowania, ma miejsce w trakcie weekendu.

Akumulatory można ładować w tempie od 0,4 C5 do 0,7 C5, czyli od 2 do 4 razy krócej niż standardowe akumulatory AGM czy żelowe. Dostępne są algorytmy szybkiego ładowania do zastosowań cyklicznych. Działanie w trybie PSoC może się odbywać bez niekorzystnych skutków dla pamięci akumulatorów.

Zaletą akumulatorów litowo-jonowych, w stosunku do rozwiązań kwasowo-ołowiowych, jest praktycznie zerowa konserwacja, wysoka gęstość energii i elastyczność w sposobie ładowania. Dotyczy to również akumulatorów TPPL.

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

Pierwszy
Smart Logistics System
w Europie!

www.timocom.pl

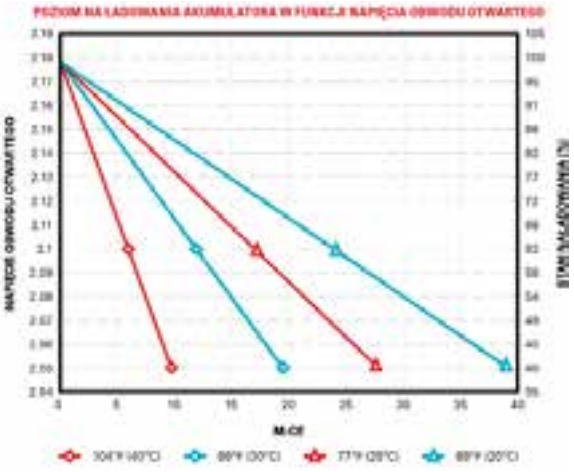
Względne gęstości energii wolumetrycznej



Porównanie gęstości energii wolumetrycznej dla różnych technologii akumulatorów ołowiowo-kwasowych

TPPL zapewnia także lepszą gęstość energii. Zużycie energii jest niższe, gdyż akumulatory wymagają niższego poziomu przeładowania, tj. 8-10% zamiast 10-20%, co ma miejsce w modelach zalewanych. Do tego używając akumulatorów TPPL z odpowiednimi prostownikami można oszczędzić do 30% energii. Dodatkową korzyść uzyskują ci użytkownicy, którzy magazynują akumulatory, aby zastąpić nimi zużyte urządzenia. W przeciwieństwie do konwencjonalnych akumulatorów, które muszą być ładowane co 6-12 tygodni podczas magazynowania, urządzenia TPPL można przechowywać do 2 lat w temperaturze 20°C, jeśli na początku są w stanie pełnego naładowania. Pozwala to zredukować zasoby zużywane na monitorowanie napięcia obwodów otwartych akumulatorów w magazynie i doładowywanie tych, które tego wymagają.

Kwantyfikacja wydajności akumulatora podczas przechowywania



Stan naładowania i napięcie obwodu otwartego w funkcji miesięcy przechowywania dla różnych temperatur

Redukcja TCO w akumulatorach TPPL

Oszczędności TCO (Total Cost of Ownership/całkowity koszt posiadania) wynikają z możliwości usprawnienia codziennych operacji i z ulepszonej technologii akumulatorów. Dzięki temu, że akumulatory NexSys® pozwalają na szybkie ładowanie i działanie w trybie PSoC, pojazdy mogą być eksploatowane o wiele dłużej bez konieczności przerywania pracy na ładowanie. To umożliwia działanie w systemie wielozmianowym, nie wymaga miejsca, kosztów kapitałowych i robocizny związanych z przechowywaniem, konserwacją i wymianą zużytych akumulatorów. Ponadto, eliminuje się koszty i przestrzeń potrzebną do zapewnienia pomieszczeń do ładowania i dróg dojazdu do nich – akumulatory TPPL można ładować w dowolnym miejscu.

Niższe są także koszty konserwacji, gdyż można oszczędzić czas, który wcześniej trzeba było poświęcić na częste uzupełnianie wodą elektrolitu. Redukcji ulegają koszty energii, ponieważ akumulatory TPPL wymagają niższego poziomu przeładowania niż ogniwa zalewane. Podczas eksploatacji charakteryzują się dłuższą żywotnością niż standardowe urządzenia AGM i żelowe. Lepsza wydajność i większa gęstość energii pozwalają natomiast na stosowanie mniejszych i tańszych akumulatorów.

W oczekiwaniu na wykorzystanie pełnego potencjału

Wrażliwość akumulatorów litowo-jonowych na określone warunki działania i czynniki zewnętrzne oznacza, że wymagają one elektronicznych systemów zarządzania do bezpiecznej, kontrolowanej i zoptymalizowanej obsługi ogniw, w tym funkcji wyłączania. Ich dostawcy wskazują na zalety jakie posiadają w stosunku do rozwiązań kwasowo-ołowiowych, jak praktycznie zerowa konserwacja, wysoka gęstość energii i elastyczność w sposobie ładowania. Jednak dotyczy to również akumulatorów TPPL.

W akumulatorach TPPL wyeliminowano wiele braków charakteryzujących technologię kwasowo-ołowiową, dzięki czemu można osiągnąć dużą wydajność, oszczędność i bezpieczeństwo.

Niewątpliwą zaletą urządzeń litowo-jonowych jest bardzo długa żywotność, dzięki czemu często przeżywają one wózki przemysłowe, w których są montowane. Mogą też być stosowane ponownie. Jest jedno ale – akumulatory kwasowo-ołowiowe można łatwo i niemal w całości przeznaczyć do odzysku, a utylizacja akumulatorów litowo-jonowych przysparza większych trudności. Osiągnięto jednak spory postęp na poziomie fabryki pilotażowej w zakresie możliwości recyclingu akumulatorów litowo-jonowych i przewiduje się, że w ciągu najbliższych kilku lat opracowana zostanie bardziej spójna i opłacalna metoda odzyskiwania ważnych surowców.

Z kolei technologia TPPL firmy EnerSys, zastosowana w akumulatorach NexSys®, ma pozytywne oddziaływanie na rynek. Zapewnia ona zbliżoną albo większą pojemność Ah niż tradycyjne typy ogniw zalewanych. Zalety TPPL są na tyle duże, że akumulatory tego typu powodują zmianę sposobu transportowania materiałów w magazynach i halach fabrycznych. Użytkownicy akumulatorów trakcyjnych i producenci oryginalnego sprzętu stają przed interesującym wyborem. Sprawdzone przez wiele dziesięcioleci akumulatory kwasowo-ołowiowe pozostają konkurencyjne dzięki najnowszym osiągnięciom techniki, takim jak TPPL, podczas gdy akumulatory litowo-jonowe mogą zyskać na atrakcyjności w miarę dostępności rynkowej przyszłych udoskonaleń. <

Martin Walsh,
Senior Application Manager Motive and Reserve Power, EMEA, EnerSys



Samojezdne wózki transportowe AGV transportują regały mobilne – podnoszą je i dostarczają do stacji kompletowania

W oparciu o roboty samojezdne

Wydajne rozwiązanie typu „Goods to Man", które obejmuje automatyczną realizację zamówień, to oferta jaką DB Schenker dało jednemu ze swoich klientów w magazynie pod Sztokholmem. Dzięki wprowadzonym tam metodom, zatrudnieni pracownicy korzystają z pomocy robotów.

Rozwiązanie to ułatwia i przyspiesza cały proces logistyczny, w tym kompletację zlecenia, gdyż jej realizacja nie wymaga od pracowników przemieszczania się w magazynie. Zamiast tego podjeżdżają do nich samojezdne roboty (samojezdne wózki transportowe AGV), które transportują regały mobilne. Instalacja składa się ze strefy składowania i 8 stacji, gdzie odbywa się kompletacja zamówień oraz pakowanie przesyłek. Roboty AGV podnoszą regały i dostarczają je do stacji kompletowania, gdzie artykuły, na przykład drobny sprzęt elektroniczny, są składane i pakowane.

Wdrożenie projektu było podyktowane dynamicznym rozwojem biznesu klienta i koniecznością obsługi kilkukrotnie większego wolumenu zamówień w szczytach sezonu.

Podążając za systemem QR kodów

System magazynowy opiera się na robotach samojezdnych, które 24 godziny na dobę podążają za systemem QR kodów umieszczonych w podłodze i transportują regały mobilne ważące do 600 kg. Stacja kompletacyjna umożliwia jednoczesną obsługę 12 zleceń. Drogi, po których poruszają się roboty to wydzielone obszary, gdzie pracownicy nie realizują działań. Kiedy regał podjeżdża do stacji, promień światła wskazuje na gniazdo regału z którego należy pobrać towar, a pracownikowi na ekranie wyświetla się zdjęcie produktu. Pojawia się również komunikat o ilości towaru, jaką należy uzupełnić.

Dodatkową zaletą rozwiązania jest ekstremalnie szybki proces szkolenia pracowników, tak żeby mogli realizować proces w prosty i zrozumiały sposób. W tradycyjnych magazynach osoby zatrudnione muszą znać rozlokowanie towarów w alejkach, nosić skanery czy posiadać uprawnienia do jazdy wózkami. Znacznie trudniej znaleźć np. 100 pracowników spełniających te wymagania, niż 100, którzy są gotowi do pracy po krótkim szkoleniu.

Dodatek do pracy człowieka

Wdrożone rozwiązania pozwalają dopasować się do wymagań szczytów sezonowych lub wzrostów w biznesie klienta. Oprócz korzyści finansowych osiąganych dzięki automatyzacji, ważną kwestią było zwiększenie zdolności operacyjnych.



Mariusz Jaromin

Proces automatyzacji i cyfryzacji w branży logistycznej jest dodatkiem do pracy człowieka i ułatwia mu wykonywanie zadań. Dzięki automatyzacji procesów i wsparciu nowoczesnymi technologiami jesteśmy w stanie reagować na rosnące zapotrzebowania rynkowe, wynikające na przykład z rozwoju branży e-commerce, charakteryzującej się dużą dynamiką i sezonowością. <

System magazynowy opiera się na robotach samojezdnych, które 24 godziny na dobę podążają za systemem QR kodów umieszczonych w podłodze i transportują regały mobilne ważące do 600 kg. Stacja kompletacyjna umożliwia jednoczesną obsługę 12 zleceń.

Mariusz Jaromin,
Business Development Manager
Global e-commerce Vector Market
w DB Schenker



Prowadzenie pojazdów odbywa się za pomocą nawigacji laserowej, dlatego nie ma konieczności wykonywania dodatkowych prac w posadzce, po której poruszają się wózki. Zamiast tego, na trasie przejazdu urządzeń umieszcza się odbłyśniki

Większa efektywność pracy dzięki wózkom samojezdnym

Automatyzacja coraz śmielej ingeruje niemal w całe środowisko przedsiębiorstwa, a ludzie i maszyny funkcjonują już równolegle. Jak przewiduje firma doradztwa strategicznego McKinsey & Company, do 2030 r. czynności zajmujące prawie połowę czasu pracy w Polsce, będą mogły zostać zautomatyzowane za sprawą istniejących technologii[1)].

Trend ten dotyczy również intralogistyki, w której operacje wewnątrzmagazynowe zmierzają w kierunku robotyzacji i digitalizacji procesów. W jej ramy wpisują się automatycznie sterowane pojazdy AGV (Automated Guided Vehicles) Jungheinrich, które nie wymagają bezpośredniej obsługi operatora. Są to wózki widłowe nowej generacji, dedykowane zarówno obszarom magazynowym jak i produkcyjnym. Mogą one funkcjonować w środowisku w pełni zautomatyzowanym oraz mieszanym – z urządzeniami pracującymi w trybie manualnym i operatorami pieszymi. Pojazdy są konstruowane na bazie wózków seryjnych oraz systemowych i sprawdzają się wszędzie tam, gdzie liczy się skuteczność, bezpieczeństwo oraz precyzja wykonywanej pracy.

AGV charakteryzują się niezwykłą dokładnością operowania ładunkami (do 1-2 mm) oraz mogą bezpiecznie transportować towary o masie do 1,5 tony, poruszając się w wąskich lub szerokich korytarzach roboczych.

AGV – wydajność i ekonomia

Bezobsługowe systemy transportowe AGV Jungheinrich sprawiają, że realizacja prostych i powtarzalnych zadań odbywa się w sposób automatyczny, dzięki czemu zwiększa się wydajność procesów magazynowych. Możliwość zastosowania akumulatorów litowo-jonowych współgra z charakterystyką pracy w trybie zautomatyzowanym – można je doładować w trakcie przerw w pracy. AGV charakteryzują się niezwykłą dokładnością operowania ładunkami (do 1-2 mm) oraz mogą bezpiecznie transportować towary o masie do 1,5 tony, poruszając się w wąskich lub szerokich korytarzach roboczych. Ponadto prowadzenie pojazdów odbywa się za pomocą nawigacji laserowej, dlatego nie ma konieczności wykonywania dodatkowych prac w posadzce, po której poruszają się wózki. Zamiast tego, na trasie przejazdu urządzeń umieszcza się odbłyśniki, zainstalowane na wybranych obiektach lub elementach konstrukcyjnych budynku.

[1)] Źródło: McKinsey&Company, Raport „Ramię w ramię z robotem. Jak wykorzystać potencjał automatyzacji w Polsce", https://mckinsey.pl/

Artur Thomas, menedżer projektów systemowych w Jungheinrich Polska podkreśla: – *Automatyczne systemy transportowe Jungheinrich są odpowiedzią na wyzwania współczesnej logistyki produkcji i dystrybucji. Stanowią oczywiste remedium dla obecnej sytuacji na rynku pracy, ale też są fundamentem do budowy przewagi rynkowej klientów poprzez optymalizację i poprawę efektywności całego łańcucha dostaw. Coraz częściej klienci pytają nie tylko o okres zwrotu inwestycji, kształtujący się obecnie na poziomie od 3 do 5 lat dla typowych aplikacji, ale też o rozwiązania, które umożliwią realizację całego wolumenu zamówień. Wdrożenie rozwiązań automatycznych w pozytywny sposób oddziałuje na całą organizację pracy – usprawnia planowanie i zarządzanie, uwalnia potencjał pracowników, których można przekierować do innych zadań oraz bezpośrednio poprawia wydajność i bezpieczeństwo operacji transportowych.*

Inteligentne rozwiązania gwarancją bezpieczeństwa

Ochrona ludzi i otoczenia magazynowego stanowi priorytet dla Jungheinrich, dlatego producent wyposażył samojezdne pojazdy AGV w nowoczesne rozwiązania gwarantujące bezpieczne realizowanie zadań transportowych. Wózki posiadają rozbudowany system czujników, które stale monitorują bezpośrednie otoczenie urządzenia. Pojawienie się w nim przeszkody, na przykład w postaci operatora, innego wózka lub pozostawionej na trasie przejazdu palety, powoduje automatyczne zwolnienie, a jeśli to konieczne, zatrzymanie urządzenia. Sygnały świetlne i dźwiękowe wysyłane przez wózek umożliwiają bezpieczną współpracę automatycznych pojazdów z tradycyjnymi środkami transportowymi i operatorami pieszymi we współdzielonych obszarach pracy.

Efektywność i niezawodność

Jednym ze sztandarowych urządzeń Jungheinrich, wspierających automatyzację pracy w magazynach wysokiego składowania jest automatyczny wózek EKX 516a. Pojazd umożliwia obsługę instalacji regałowych z najwyższym poziomem składowania na wysokości 13 m. Dzięki zastosowaniu w konstrukcji kabiny domieszki tytanu udźwig nominalny wózka wzrósł do 1600 kg. Nowoczesny system zarządzania energią, bezobsługowe silniki synchroniczne prądu zmiennego oraz mechanizmy odzysku energii przy opuszczaniu masztu i hamowaniu wózka wyznaczają współczesne standardy w branży w zakresie wydajności energetycznej. Z kolei bezzałogowy system transportowy EZS 350a został stworzony w oparciu o urządzenia seryjne, a dokładnie akumulatorowy ciągnik EZS 350. Jungheinrich wyposażył go w komponenty automatyki i czujniki bezpieczeństwa. Dzięki temu wózek bez problemu może pracować w środowisku mieszanym z tradycyjnymi wózkami widłowymi i pieszymi. Urządzenie charakteryzuje się maksymalnym uciągiem do 5 tys. kg. <

MM

Automatycznie sterowane pojazdy AGV Jungheinrich nie wymagają bezpośredniej obsługi operatora. Mogą one funkcjonować w środowisku w pełni zautomatyzowanym oraz mieszanym – z urządzeniami pracującymi w trybie manualnym i operatorami pieszymi.



Jednym ze sztandarowych urządzeń Jungheinrich, wspierających automatyzację pracy w magazynach wysokiego składowania jest automatyczny wózek EKX 516a. Pojazd umożliwia obsługę instalacji regałowych z najwyższym poziomem składowania na wysokości 13 m



Colian Logistic Sp. z o.o.

ul. Zdrojowa 1, 62-860 Opatówek, e-mail: handlowy@colian.com, www.colianlogistic.pl

Blockchain – technologia jutra wykorzystywana już dziś

Codziennie firmy logistyczne przewożą setki produktów, a na każdym etapie łańcucha logistycznego generowane są ogromne ilości danych. Informacje te trafiają do różnych baz, a do każdej z nich dostęp ma jedynie podmiot je zbierający, choć na różnych etapach procesu logistycznego często te same dane wykorzystywane są przez różne podmioty. Warto więc zadać sobie pytanie, czy dostępność do baz wszystkich uczestników procesu logistycznego nie usprawniłby go?

Oczywiście że tak, a jest to możliwe dzięki *blockchain* (tzw. rozproszonemu rejestrowi), który loguje informacje o każdej transakcji na zawsze i w sposób uniemożliwiający jej podrobienie lub zmianę, a tym samym chroni konsumentów i przedsiębiorców przed oszustwami i fałszerstwami. Do tych informacji mają dostęp wszystkie podmioty uczestniczące w łańcuchu dostaw, jak i do informacji o swoich kontrahentach, ich historii i wiarygodności. Te same informacje zapisywane są u wszystkich uczestników systemu, a to co zostało raz zakodowane pozostaje na stałe. Każdy nowy blok informacji jest wkładany do istniejącego już łańcucha po walidacji z innymi blokami będącymi w łańcuchu. To powoduje opóźnienie czasowe, które w założeniach ma wynosić ok. 10 minut. Mimo tych opóźnień, sam proces logistyczny jest szybszy i bardziej przejrzysty. Co więcej, dzięki szybkiemu dostępowi do informacji można błyskawicznie reagować na wszystkie zdarzenia występujące podczas transportu.

Blockchain (tzw. rozproszony rejestr) loguje informacje o każdej transakcji na zawsze i w sposób uniemożliwiający jej podrobienie lub zmianę, a tym samym chroni konsumentów i przedsiębiorców przed oszustwami i fałszerstwami.



Fot. Kuehne + Nagel

Dzięki szybkiemu dostępowi do informacji można od razu reagować na wszystkie zdarzenia występujące podczas transportu

Wiele korzyści

Blockchain to niewątpliwie technologia jutra, a ta firma, która najwcześniej go zaimplementuje zgarnie największą premię, zwłaszcza, że informacji nie da się podrobić włamując się tylko do jednego z elementów systemu. Oczywiście zmian można dokonywać, jednak są one zatwierdzane według określonych reguł, które muszą zgadzać się z kodem innych rejestrów w przeprowadzanym procesie walidacji. Ten sposób zapisywania danych ma być gwarantem bezpieczeństwa.

Istotną korzyścią jest to, że *blockchain* poprawia przejrzystość i identyfikację w łańcuchu dostaw dzięki odpornej na oszustwa, rozproszonej bazie danych i kontrolowanemu dostępowi do niej. To nowy poziom transparentności i bezpieczeństwa.

Przy ewidencjonowaniu szczegółów dotyczących towarów, które zostały wgrane do bazy wykorzystywane są nowoczesne narzędzia do śledzenia znaczników RFID w *blockchain*. Ułatwiają one m.in. śledzenie i monitorowanie żywności czy artykułów medycznych, gdzie bardzo ważna jest możliwość sprawdzenia oryginalności towarów, czy warunków przechowywania. Wprowadziła je np. sieć supermarketów Wal-Mart, by czuwać nad jakością i świeżością sprzedawanej żywności. Dzięki technologii tej widać np. z jakiej hodowli pochodzą kury, których jaja są w sprzedaży, jaki pokarm i medykamenty otrzymywały oraz w jakich warunkach produkt był przechowywany i przewożony. Jest to możliwe dzięki urządzeniom, które dają możliwość monitorowania stanu przesyłki, m.in. rejestrują temperaturę i poziom wilgotności w kontenerze, natomiast pomiary zapisywane są w rejestrze *blockchain*.

Do korzyści należy też zaliczyć dbałość o odpowiednią jakość, zwłaszcza bezpieczeństwo produktu, bardziej przejrzystą logistykę, dającą możliwość szybszej i wcześniejszej reakcji na pojawiające się problemy. Co więcej, rozwiązanie to znacząco zapobiega ludzkim błędom oraz uniemożliwia wysyłkę wadliwych towarów.

W rozwiązaniu z rozproszonymi bazami danych zapisywane są unikalne identyfikatory produktów wraz z atrybutami, które są aktualizowane przez kolejnych pośredników. Do wdrożenia takiego rozwiązania wystarczą skanery kodów QR, oprogramowanie działające w chmurze i dostęp do internetu w kolejnych punktach łańcucha dostaw. Technologia ma też pomóc w finalizowaniu umów dzięki automatyzacji procesów, a przy okazji eliminowane są papierowe dokumenty.

Podsumowując można stwierdzić, że zintegrowanie wszystkich informacji na temat przesyłek na jednej bezpiecznej platformie, dostępnej dla nadawców, przewoźników, spedytorów oraz innych firm obecnych w łańcuchu dostaw, ułatwia redukcję kosztów i zwiększa efektywność, bezpieczeństwo oraz niezawodność operacji.

Pionierem Kuehne + Nagel

Do pionierów, którzy czerpią korzyści z technologii *blockchain* na wielką skalę operacyjną, należy Kuehne + Nagel. Z jej wykorzystaniem obsługuje ponad 800 tys. transakcji miesięcznie. Podczas tych operacji firma korzysta z i rozwija portal VGM. Ulepszone rozwiązanie zapewnia spedytorom nowe funkcje, które zwiększyły wygodę ich działań, jak i stopień transparentności statusów VGM wszystkich przesyłek klientów i historii przechowywanych informacji. Wszystkie informacje wprowadzane przez portal są przechowywane w łańcuchu, co umożliwia korzystanie z wewnętrznych interfejsów *blockchain* w celu wymiany danych z trzecimi stronami. Pozbywając się konieczności wykorzystywania dodatkowych kanałów komunikacyjnych, Kuehne + Nagel zaprojektowało rozwiązanie, aby w pełni odpowiedzieć na wymagania branżowe dotyczące poufności i prywatności danych, z dopełnieniem natury technologii *blockchain* (trwałość i identyfikowalność danych).



Fot. Kuehne + Nagel

Portal VGM, rozwiązanie Kuehne + Nagel, wspólnie zaprojektowane przez ekspertów spedycji morskiej i zespół IT, pozwala zdobyć praktyczne doświadczenie w wykorzystaniu technologii blockchain przy wielu transakcjach w wewnętrznym środowisku produkcyjnym

Martin Kolbe, dyrektor IT Kuehne + Nagel International AG twierdzi, że – *lista obietnic związanych z wykorzystaniem technologii blockchain w branży logistycznej jest długa, ale rzadko spotykane jest jej praktyczne wykorzystanie. Portal VGM, rozwiązanie Kuehne + Nagel, wspólnie zaprojektowane przez ekspertów spedycji morskiej oraz nasz zespół IT, pozwala nam zdobyć praktyczne doświadczenie w wykorzystaniu technologii blockchain przy wielu transakcjach w wewnętrznym środowisku produkcyjnym. Technologia przynosi korzyści naszym klientom, stanowiąc w pełni bezpieczne rozwiązanie do wymiany informacji z trzecimi stronami, ze zwiększoną efektywnością i wyższą transparentnością. Kuehne + Nagel angażuje się w wiele projektów z użyciem technologii blockchain prowadzonych z naszymi klientami, dostawcami, jak i organami rządowymi, a odnoszących się do wymagań branży logistycznej w ramach najróżniejszych aspektów. Pełen potencjał technologii blockchain może być wykorzystany jedynie przy współpracy z partnerami biznesowymi. Najlepszym tego przykładem jest nasze zaangażowanie w konsorcjum pracujące nad digitalizacją dokumentu przewozowego dla spedycji morskiej. Korzystanie z portalu VGM w oparciu o technologię blockchain w środowisku wysokiego zaangażowania operacyjnego systemu, dostarcza wartościowej wiedzy i ekspertyzy w rozwijaniu wspólnej implementacji blockchain.*



Fot. Kuehne + Nagel

Do pionierów, którzy czerpią korzyści z technologii blockchain na wielką skalę operacyjną, należy Kuehne + Nagel. Przy jej pomocy obsługuje ponad 800 tys. transakcji miesięcznie. Podczas tych operacji firma wykorzystuje i rozwija portal VGM

W technologii blockchain można dokonywać zmian, jednak są one zatwierdzane według określonych reguł, które muszą zgadzać się z kodem innych rejestrów w przeprowadzanym procesie walidacji. Ten sposób zapisywania danych ma być gwarantem bezpieczeństwa.

Zintegrowanie informacji na temat przesyłek na jednej bezpiecznej platformie, dostępnej dla nadawców, przewoźników, spedytorów i innych firm obecnych w łańcuchu dostaw, ułatwia redukcję kosztów i zwiększa efektywność, bezpieczeństwo oraz niezawodność operacji.

Pierwszą wersję portalu VGM Kuehne + Nagel udostępniło w 2016 r., aby umożliwić spedytorom wygodne rozwiązanie do wypełniania deklaracji VGM, które są wymagane przy przesyłkach morskich przez Międzynarodową Konwencję o Bezpieczeństwie Życia na Morzu (SOLAS). Teraz, wykorzystanie technologii *blockchain* umożliwia dalszą wymianę danych między różnymi partnerami.

Jak widać, logistyka daje spore pole do popisu dla technologii *blockchain*, jako bezpiecznego i odpornego na awarię rejestru transakcji. Jego cyfrowa infrastruktura pozwala połączyć poszczególne firmy w łańcuchu dostaw, zapewniając im dostęp do informacji oraz możliwość monitorowania w czasie rzeczywistym, zgodnie z ustalonym poziomem dostępu. <

Elżbieta Haber



Fot. Shutterstock

W najbliższych latach doręczenie do osoby prywatnej (2C) będzie w dalszym ciągu dominującym czynnikiem wzrostowym dla całego rynku KEP w Polsce

Coraz więcej B2C i C2X

Branża KEP powstała w wyniku potrzeb logistycznych przedsiębiorstw, które chciały szybko i bezpiecznie dostarczyć towary do swoich klientów. Zarówno nadawcą jak i odbiorcą przesyłek były głównie firmy (B2B). Pozostałe relacje między przedsiębiorstwami a osobami fizycznymi (B2C) oraz między samymi klientami indywidualnymi (C2C) obsługiwane były głównie przez operatorów pocztowych. To podejście zmienił jednak dynamicznie rozwijający się handel elektroniczny.

Jednym z kluczowych powodów, dla których rozwinęła się działalność KEP, była stosunkowa niska jakość usług świadczonych przez pozostałe firmy z branży TSL, która przejawiała się długim i często nieterminowym czasem dostarczenia oraz dużym ryzykiem utraty lub uszkodzenia przesyłki. Usługi kurierskie były jednak na początku drogie. Jeszcze 15 lat temu średni koszt przesyłki w Polsce wynosił 20 zł, a w niektórych przypadkach nawet kilkadziesiąt złotych. W związku z tym na początku z usług KEP korzystały głównie międzynarodowe przedsiębiorstwa, takie jak banki, firmy konsultingowe, agencje reklamowe, ale także firmy produkcyjne, które używały ich zazwyczaj dla najbardziej pilnych i wartościowych przesyłek.

Rynek KEP dynamicznie się rozwija. Sektor zawdzięcza wzrost głównie dzięki kanałowi e-commerce, który z kolei stymulowany jest rosnącą konsumpcją. Według ekspertów, na koniec 2018 r. dynamika rynku przesyłek kurierskich w Polsce powinna osiągnąć 13%.

Wraz z rozwojem rynku zwiększyła się konkurencja i ceny usług obniżyły się. Zwiększyło się tym samym grono klientów operatorów KEP. Były to nadal głównie przedsiębiorstwa, które nadawały przesyłki do innych podmiotów gospodarczych, natomiast osoby fizyczne korzystały z tańszych przesyłek pocztowych. Ponad 10 lat temu 85% przesyłek krajowych było transportowanych od firmy do firmy (B2B), 10% stanowiły przesyłki między firmą a osobą fizyczną (B2C), a pozostałe 5% było nadawanych przez osoby fizyczne do innych osób fizycznych lub instytucji (C2X). Taki układ miał odzwierciedlenie w ofercie operatorów KEP, która początkowo była skierowana do klientów biznesowych, a w niektórych znajdowały się wręcz wykluczenia dotyczące możliwości nadawania przesyłek przez osoby nieprowadzące działalności gospodarczej.

Z czasem te proporcje zmieniały się. Przełom nastąpił w 2015 r., gdy liczba przesyłek w B2C przewyższyła liczbę przesyłek w B2B. Przyczyną tej zmiany był dynamiczny rozwój handlu elektronicznego.

W 2015 r. liczba przesyłek w B2C przewyższyła liczbę przesyłek w B2B. Przyczyną tej zmiany był dynamiczny rozwój handlu elektronicznego.

Sieć napędza KEP

E-handel w Polsce istnieje od ponad 20 lat. W tym roku Empik.com świętuje swoje dwudziestolecie, a w przyszłym roku – Allegro.pl i Merlin.pl. Początkowo korzystano z bardzo prostych stron internetowych, na których przez specjalny formularz składano zamówienia. Znaczenie e-handlu było wówczas marginalne, ponieważ dostęp do internetu był ograniczony, liczba oferowanych produktów była mała, a koszty dostawy zamawianych produktów – wysokie. Z tego powodu operatorzy KEP nie byli zainteresowani obsługą tego segmentu gospodarki. Z czasem jednak to podejście się zmieniło. Obecnie wszystkie firmy z branży KEP kierują swoje działania na e-handel. Większość nowych usług, zmian organizacyjnych i inwestycji jest temu podporządkowana. Widać to w szczególności po ostatnich kilku miesiącach tego roku.

– *Najważniejszym wnioskiem dotyczącym mijającego roku jest fakt, że rynek KEP cały czas dynamicznie się rozwija. Sektor zawdzięcza wzrost głównie dzięki kanałowi e-commerce, który z kolei stymulowany jest rosnącą konsumpcją. Według ekspertów na koniec 2018 r. dynamika rynku przesyłek kurierskich w Polsce powinna osiągnąć 13%. To wzrost dwukrotnie wyższy niż w Niemczech* – twierdzi Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska

– *W 2018 r. operatorzy KEP bardzo skupili się na rozwoju sieci punktów dostępu. DHL Parcel, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów Zalando, umożliwił nadania zwrotów w całej sieci ponad 6500 punktów partnerskich. Dzięki temu codziennie wiele tysięcy osób nie czeka w domu na kuriera tylko nadaje paczki po drodze, np. w Żabkach czy sieci InMedio. Klienci doceniają wielokanałowość oferty, która przy szybkim wzroście przesyłek e-commerce jest kluczowa* – mówi Anna Kania-Okieńczyc, dyrektor ds. marketingu DHL Parcel Polska.

Wspominane Zalando było wcześniej obsługiwane przez FedEx. Zmiana partnera logistycznego była spowodowana prawdopodobnie stosunkowo długim czasem dostawy i brakiem punktów odbiorów i nadań przesyłek. Firma FedEx spośród wszystkich operatorów KEP jako jedyna nie ma takich punktów w swojej sieci.

– *Na uwagę zasługuje nowa oferta pakietowa Allegro Smart. Klienci płacą raz i cieszą się darmową dostawą do ponad 15 tys. punktów odbioru wybranych operatorów. Poczta Polska, współpracując z Allegro, zaoferowała dostawę do ponad 10 tys. punktów. Dodatkowo w ofercie są bezpłatne zwroty przesyłek* – komentuje Michał Gawryluk, menedżer produktu KEP i ekspert w dziedzinie rynku KEP, Poczta Polska.

Dynamiczny wzrost potwierdza również Tomasz Kroll, dyrektor zarządzający GLS Poland – *Sektor kurierski w 2018 r. wciąż intensywnie się rozwijał. Liczba przesyłek rosła, co spowodowane było przez coraz większe zainteresowanie zakupami w sieci. Firmy kurierskie, biorąc pod uwagę ten trend, dostosowują swoje usługi tak, aby wspierać zakupy online. W ciągu ostatnich miesięcy zwiększało się również zainteresowanie zakupami transgranicznymi. Zarówno dla firm, jak i osób prywatnych granice nie stanowią już przeszkody, m.in. dzięki oferowanym przez firmy kurierskie usługom międzynarodowym* – zauważa Tomasz Kroll.


Fot. Shutterstock

Firmy kurierskie, biorąc pod uwagę coraz większe zainteresowanie zakupami w sieci, dostosowują swoje usługi tak, aby wspierać zakupy online. W ciągu ostatnich miesięcy zwiększało się również zainteresowanie zakupami transgranicznymi

2018 r. był udanym okresem dla większości podmiotów branży KEP, w szczególności dla tych, którzy dostosowali swoje działania do dynamicznie zmieniających się warunków rynkowych.



Z duchem czasu

Tomasz Kroll, dyrektor zarządzający GLS Poland

Wciąż obserwujemy pojawianie się kolejnych sklepów internetowych. Firmy, które do tej pory nie umożliwiały swoim klientom zakupów online, zmuszone są zmienić swoją politykę i iść z duchem czasu. Rośnie także liczba zamówień dokonywanych za pośrednictwem internetu i, co za tym idzie, zapotrzebowanie na usługi kurierskie jest coraz większe. Nie przewidujemy, żeby ta sytuacja miała ulec zmianie, natomiast spodziewamy się, że rynek KEP nadal będzie rósł w tempie podobnym do obecnego.

Usługi dostosowane do e-handlu

2018 r. był udanym okresem dla większości podmiotów branży KEP, w szczególności dla tych, którzy dostosowali swoje działania do dynamicznie zmieniających się warunków rynkowych. – *W minionym roku mogliśmy zaobserwować jeszcze większy popyt na ofertę związaną z e-commerce. Osoby prywatne, które regularnie robią zakupy przez internet, bardzo cenią sobie takie usługi, jak FlexDeliveryService, ShopReturnService czy CashService. Ta pierwsza umożliwia im dostosowanie doręczenia do ich potrzeb: mogą zmienić datę lub miejsce dostawy, a od niedawna również wyrazić zgodę na pozostawienie przesyłki bez podpisu na terenie adresu doręczenia. Każda z tych opcji jest bardzo wygodna dla osób, które w standardowych godzinach pracy kuriera są poza domem. Kolejna usługa jest niezwykle przydatna przy zakupach online, gdzie jedną z największych obaw kupujących jest otrzymanie produktu niezgodnego z ich oczekiwaniami. Dzięki ShopReturnService kupujący mogą zwrócić zamówiony produkt w najbliższym punkcie ParcelShop, używając etykiety zwrotnej otrzymanej od nadawcy. Usługa CashService to po prostu możliwość odbioru przesyłki za pobraniem, a więc zapłata za zamówiony towar przy jego odbiorze od kuriera* – wylicza Tomasz Kroll.

– *Obserwujemy rosnącą popularność sieci punktów nadań i odbiorów DPD Pickup. Utrzymujemy w niej dwucyfrowe tempo wzrostu liczby nadań. Notujemy także coraz większy popyt na przesyłki międzynarodowe. Wynika to przede wszystkim z ekspansji polskich e-sklepów za granicą. Oprócz tego, konsumenci coraz chętniej korzystają z usługi Predict. Jest to interaktywna wiadomość zawierająca informację o przedziale czasowym dostarczenia przesyłki z możliwością jej zmiany oraz numer telefonu do kuriera. Stała się ona w DPD Polska standardem na etapie ostatniej mili* – zauważa Rafał Nawłoka.

Rozwój wielokanałowej sprzedaży usług ma miejsce również w Inpost. – *Obydwa nasze kanały rosną w porównywalnym tempie. To oznacza, że istnieje olbrzymie zapotrzebowanie na nowoczesne usługi kurierskie. Od lat w szybkim tempie rozwija się także nasz kanał Paczkomatów. Odpowiedzią Grupy są prowadzone w tym roku inwestycje. Na koniec roku chcemy mieć 4500 urządzeń w Polsce* – mówi Wojciech Kądziołka, rzecznik Grupy Integer.pl.



Misją – łączenie ludzi

Anna Kania-Okieńczyc,
dyrektor ds. marketingu DHL Parcel Polska

Naszą misją jest łączenie ludzi i poprawianie jakości ich życia *(Connect people, improving their lives)* i to jest naszym nadrzędnym celem na przyszły rok. Z punktu widzenia klienta odebrać paczkę i ją dostarczyć – to bardzo prosta usługa. Jednak pomiędzy tym istnieje olbrzymi proces, który należy usprawniać każdego dnia, aby eliminować błędy i trudności w pracy kurierskiej. Mamy dużo pomysłów w tym zakresie. W przyszłym roku otworzymy kolejne nowe jednostki, wdrożymy kilka nowych usług, przede wszystkim chcemy stworzyć dedykowane produkty dla branży B2B i B2C oraz terminową dostawę *next day*. Słuchamy naszych klientów i tworzymy rozwiązania które ułatwiają im życie, gwarantując „święty spokój".

Mimo że branża KEP jest już od dawna w fazie dynamicznego dwucyfrowego wzrostu, to nie osiągnęła fazy dojrzałości, wskazującej na słabnący wzrost popytu nabywców. Prawdopodobnie wynika to z jeszcze stosunkowo małej bazy i rozwoju e-handlu.



Rozwój w tempie dwucyfrowym

Rafał Nawłoka, prezes zarządu DPD Polska

Rynek KEP w Polsce, którego wartość określana jest na niespełna 6 mld zł, stanowi ok. 1,6% rynku europejskiego. Biorąc to pod uwagę oraz ciągłe wzrosty w segmencie e-commerce, możemy spodziewać się, że rynek kurierski nadal będzie rozwijał się w tempie dwucyfrowym. Staramy się utrzymać dynamikę wzrostów. Rozwijamy naszą infrastrukturę oraz produkty i usługi. Stawiamy na digitalizację i automatyzację usług oraz sprostanie wyzwaniom przyjaznej logistyki miejskiej i postulatom redukcji CO_2.



Fot. DPD

Jednym z motorów napędowych branży KEP są PUDO – punkty nadań i odbioru. Są one najdynamiczniej rozwijającym się elementem sieci operacyjnej, a samodzielny odbiór zamówień stanowi jedną z częściej wybieranych form dostawy

Dwucyfrowe wzrosty

Mimo że branża KEP jest już od dawna w fazie dynamicznego dwucyfrowego wzrostu, to nie osiągnęła fazy dojrzałości, wskazującej na słabnący wzrost popytu nabywców. Prawdopodobnie wynika to z jeszcze stosunkowo małej bazy i wskazanego już rozwoju e-handlu.

– *Poczta Polska odnotowuje w bieżącym roku rekordowy wzrost usług kurierskich. Z naszych danych wynika, że w ciągu ośmiu pierwszych miesięcy 2018 r. wzrost wolumenów tych przesyłek był powyżej 19%. Sprzedaż najpopularniejszej usługi kurierskiej dedykowanej głównie klientom biznesowym e-commerce rośnie powyżej rynku* – zaznacza Michał Gawryluk.

Również DPD Polska, największy gracz na rynku, cały czas utrzymuje wysoką dynamikę wzrostów. – *Poprzedni rok zakończyliśmy spektakularnymi wynikami. W całym 2017 r. przesłaliśmy 126 mln paczek, notując przy tym 1,6 mld zł przychodu, co stanowiło 23% wzrostu w stosunku do 2016 r. Rok 2018 to kolejny dobry rok – przychody w pierwszym półroczu rosły r/r w tempie dwucyfrowym* – komentuje Rafał Nawłoka.

Dużym wzrostem może pochwalić się również DHL. – *W ilościach przesyłek krajowych, szczególnie w segmencie B2C, rośniemy sporo ponad 20% r/r, w przesyłkach zagranicznych ponad 60%. Budujemy silne portfolio klientów, które rośnie z nami zarówno w ilościach, jak i wartości* – informuje Anna Kania-Okieńczyc.

Natomiast najbardziej dynamiczne zmiany odnotowuje InPost. Wynika to głównie z mniejszego udziału w tym rynku i mniejszej bazy, od której łatwiej jest o szybszy wzrost. – *W okresie styczeń – wrzesień 2018 r. InPost dostarczył ponad 53 mln przesyłek, czyli o 48,8% więcej r/r – w tym Paczkomaty notowały wzrost o 49%, a kurier InPost o 48%* – wylicza Wojciech Kądziołka.

Więcej C niż B

E-handel, poza wspomnianym wpływem na przychody i liczbę przesyłek, oddziałuje również na strukturę obsługiwanych klientów. Widać to szczególnie w przypadku DPD, która po przejęciu w 2014 r. Siódemki położyła jeszcze większy nacisk na obsługę osób fizycznych.

– *Dominującym segmentem działalności Grupy DPD jest segment 2C. Dynamiki wzrostu r/r B2C i C2C są wielokrotnie wyższe niż dynamika wzrostu B2B. Spodziewamy się, że w najbliższych latach doręczenie do osoby prywatnej (2C) będzie w dalszym ciągu dominującym czynnikiem wzrostowym dla całego rynku KEP w Polsce* – przewiduje Rafał Nawłoka.

– *Dzięki wdrożeniu szeregu rozwiązań dla odbiorców B2C, pozyskaliśmy wielu nadawców – sklepy internetowe, dlatego szybko w DHL Parcel rośnie udział paczek B2C. Obecnie przewyższył już udział segmentu B2B ze względu na dynamiczne wzrosty całego rynku e-commerce. Paczki w segmencie C2X rozwijamy stopniowo, rośniemy*

KEP przechodzi transformację cyfrową. Zmiany inicjowane są megatrendami i koncentrują się wokół klienta, zrównoważonego rozwoju, wykorzystania technologii do usprawnienia procesów i przygotowania pracowników do sprawnego działania w środowisku człowiek-maszyna.

dpd

DPD Polska.
Najlepsze usługi kurierskie dla Twojej firmy.

Predict
Możliwość zmiany daty dostawy przez odbiorcę

Wygodna i ekonomiczna obsługa zwrotów towaru

Płatność za zamówioną przesyłkę kartą lub BLIKiem

Pickup
2000 punktów nadań i odbiorów w całej Polsce

Więcej informacji pod numerem:
22 577 55 75*

*Koszt połączenia według taryfy operatora

dpd.com.pl

dpdgroup

ponad 50% r/r w sprzedaży tego produktu w kanale elektronicznym. Nie koncentrowaliśmy się dotychczas na tym segmencie rynku, ale widzimy spore zainteresowanie klientów indywidualnych naszymi usługami – mówi Anna Kania-Okieńczyc.

Poczta Polska odnotowuje w bieżącym roku rekordowy wzrost usług kurierskich. – *Z naszych danych wynika, że w ciągu ośmiu pierwszych miesięcy 2018 r. wzrost wolumenów tych przesyłek był powyżej 19%. Sprzedaż najpopularniejszej usługi kurierskiej, dedykowanej głównie klientom biznesowym, e-commerce rośnie powyżej rynku. Rośnie także liczba paczek nadawanych przez klientów indywidualnych. W pierwszych ośmiu miesiącach tego roku w porównaniu do danych z analogicznego okresu ubiegłego roku wzrost ten wyniósł 23%* – dodaje Michał Gawryluk.



Centralny węzeł logistyczny dla e-commerce

Michał Gawryluk, menedżer produktu KEP i ekspert w dziedzinie rynku KEP, Poczta Polska

Zwiększająca się liczby przesyłek oznacza wyzwania, którym staramy się sprostać. Pojawił się wymóg inwestycji w sieć logistyczną. W ramach budowy nowej architektury logistycznej, Poczta Polska uruchomiła w tym roku magazyn ekspedycyjno-rozdzielczy w Łodzi, dodatkowe hale w Olsztynie i w Koszalinie oraz nowoczesną maszynę paczkową w Zabrzu, w drugiej co do wielkości sortowni w Polsce.

Nasza spółka chce wybudować do 2022 r. centralny węzeł tzw. hub logistyczny, który miałby obsługiwać krajowy i międzynarodowy handel e-commerce, m.in. w ramach współpracy Poczty z Chinami, a także by uczestniczyć w rozwijającym się Nowym Jedwabnym Szlaku. Wraz z rozbudową elementów infrastruktury logistycznej Poczty Polskiej pojawią się inwestycje w systemy informatyczne i flotę pojazdów.

PUDO

Jak już zauważono, jednym z motorów napędowych branży KEP są PUDO – punkty nadań i odbioru) – *Są one najdynamiczniej rozwijającym się elementem sieci operacyjnej, a samodzielny odbiór zamówień stanowi jedną z częściej wybieranych form dostawy (zaraz po dostawie kurierem bezpośrednio do domu lub pracy). We wrześniu już ponad 15% obsługiwanych przez nas przesyłek zostało odebranych samodzielnie w pocztowej sieci punktów odbioru. Od 1 października br. klienci Poczty Polskiej mają do dyspozycji ponad 10000 punktów odbioru: placówki i automaty pocztowe, sklepy Żabka i Freshmarket, stacje paliw Orlen oraz kioski Ruchu. Kluczem do sukcesu są dobre lokalizacje oraz szybka i wygodna dostawa, która stanowi coraz ważniejszy czynnik przy podejmowaniu decyzji zakupowych przez e-klientów* – twierdzi Michał Gawryluk.

DHL który ma 6500 punktów nadań i odbiorów, potwierdza, że są one dużym wyróżnikiem konkurencyjnym. – *Obserwujemy trzykrotne wzrosty w ilościach paczek w punktach r/r, zbliżamy się do obsługi 10% całego wolumenu w tej sieci. Wolumen ten budują przede wszystkim odbiorcy B2C, którzy przekierowują paczkę do punktu (aby ją wygodnie odebrać) lub odbierają paczki po próbie doręczenia (kiedy kurier nie zastał ich w domu), nadają tam paczki ze zwrotów czy wybierają tę formę doręczenia bezpośrednio ze strony internetowej sklepu. Coraz większą grupę klientów w punktach stanowią też klienci indywidualni* – dodaje Anna Kania-Okieńczyc.

Trochę mniej PUDO ma DPD. – *Sieć DPD Pickup obejmuje w tej chwili w Polsce ponad 2 tys. placówek i pokrywa równomiernie całe terytorium kraju. Punkty powstają w dogodnych dla nadawców i odbiorców lokalizacjach. Można w nich z łatwością nadać i odebrać przesyłkę. Oferta DPD Pickup zawiera także wiele usług dodatkowych, w tym ubezpieczenie przesyłki, wysyłkę za granicę czy usługę za pobraniem. Do punktu DPD Pickup kierowane są także przesyłki na życzenie odbiorcy. Trafiają tam również przesyłki po nieudanej próbie doręczenia przez kuriera* – opowiada Rafał Nawłoka.

GLS również posiada dość gęstą sieć punktów nadań i odbiorów. – *Nasze punkty ParcelShop GLS odgrywają istotną rolę w przypadku wysyłek B2C oraz C2C. Umożliwiają one szybkie nadanie paczki w pobliżu miejsca zamieszkania lub wygodny odbiór, jeśli w momencie doręczenia odbiorcy nie ma w domu. Obecnie w Polsce znajduje się ponad 1500 punktów, a ich liczba wciąż rośnie* – komentuje Tomasz Kroll.



Fot. Stock

Szybkość i precyzja dostarczenia przesyłek do adresatów pozostają najważniejszym oczekiwaniem odbiorcy, dlatego spodziewamy się dalszych usprawnień na etapie tzw. „ostatniej mili". Klienci oczekują także niezmiennie uelastycznienia sposobu dostawy

Technologia napędza rozwój

Wszystkie analizy pokazują, że w kolejnym roku tempo wzrostu liczby przesyłek na poziomie dwucyfrowym zostanie zachowane. Największej dynamiki można oczekiwać w segmencie przesyłek C2X, które są najczęściej inicjowane przez sprzedaż internetową. W związku z tym większość działań operatorów KEP będzie skoncentrowana na obsłudze tego rynku.

– *Szybkość i precyzja dostarczenia przesyłek do adresatów pozostają najważniejszym oczekiwaniem odbiorcy, dlatego spodziewamy się dalszych usprawnień na etapie tzw. „ostatniej mili". Klienci oczekują także niezmiennie uelastycznienia sposobu dostawy, stąd rozwój sieci punktów nadań i odbiorów, postępująca automatyzacja, nowe i coraz bardziej precyzyjne formy komunikowania się z odbiorcą (np. kontakt telefoniczny do kuriera w powiadomieniu Predict)*



Ważna kwestia ekologii

Wojciech Kądziołka, rzecznik Grupy Integer.pl

Rynek będzie się zmieniał. Na pewno ważne będą kwestie technologiczne, których częściowo nie możemy być może w całości obecnie przewidzieć. Ważna będzie kwestia ekologii, gdyż firmy kurierskie generują spory ruch w centrach miast. Więc odejście od napędów tradycyjnych na rzecz tych ekologicznych wydaje się naturalnym trendem.

i rozwój płatności elektronicznych za pobranie (karta, BLIK) – twierdzi Rafał Nawłoka.

Wszyscy eksperci przyznają, że na usługi KEP bardzo duży wpływ mają technologie informacyjne. – *Branża KEP przechodzi obecnie transformację cyfrową. Zmiany inicjowane są megatrendami i koncentrują się wokół klienta (np. customer centricity), zrównoważonego rozwoju, wykorzystania technologii do usprawnienia procesów i przygotowania pracowników do sprawnego działania w środowisku człowiek-maszyna. Umiejętne wykorzystanie technologii, takich jak mobilny internet, internet rzeczy, technologia chmury, zaawansowane roboty czy autonomiczne pojazdy to nasza przyszłość. Równocześnie jesteśmy gotowi na globalizację, czyli wzrosty w dostawie cross-border, konsolidacje rynku e-commerce i dalszy rozwój platform. Tworzenie partnerskich nowych modeli biznesowych w łańcuchu dostaw to podstawy do rozwoju firmy w przyszłości* – uważa Anna Kania-Okieńczyc.

Na duże znaczenie technologii mobilnych w dalszym rozwoju usług KEP zwraca również uwagę Michał Gawryluk, które uważ, że: – *Postępująca „smartfonizacja" społeczeństwa doprowadzi do sytuacji, kiedy firmy kurierskie zaczną udostępniać aplikacje mobilne, w których oprócz sprawdzenia statusu przesyłki, sieci punktów odbioru, klient będzie mógł zamówić kuriera, przygotować przesyłkę do nadania czy też opłacić pobranie.* <



Fot. Volvo

Obecnie wszystkie firmy z branży KEP kierują swoje działania na e-handel. Większość nowych usług, zmian organizacyjnych i inwestycji jest temu podporządkowana. Widać to w szczególności po ostatnich kilku miesiącach tego roku

Arkadiusz Kawa
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Platforma intralogistyki o zasięgu światowym

LogiMAT 2019

17. Międzynarodowe Targi **rozwiązań intralogistycznych** i **zarządzania procesami**

19 – 21 luty 2019

Messe Stuttgart, Niemcy

PRO Partner,

INTRALOGISTYKA Z PIERWSZEJ RĘKI

cyfrowo • sieciowo • innowacyjnie



W ramach LogiMAT

TradeWorld 2019

KOMPETENCJE DLA PROCESÓW HANDLOWYCH

Informacje i zgłoszenia

Tel. +49 89 32391-259 | www.logimat-messe.de



Fot. Volvo

Kierowcy oddelegowani do przewożenia towarów na Wyspach największe problemy z parkowaniem mogą mieć we wschodniej i południowo-wschodniej Anglii oraz w zachodniej części regionu Midlands



Fot. OCRK

Komisja środowiska Parlamentu Europejskiego podczas wrześniowego posiedzenia plenarnego, przyjęła projekt zmniejszenia emisji spalin przez pojazdy o 45% do 2030 r. Jest to znaczna zmiana w stosunku do początkowych założeń projektu Komisji Europejskiej zmniejszenia emisji o 30%

Jakie ograniczenia czekają tirowców **od nowego roku?**

Europa wydaje wojnę zanieczyszczeniom powietrza. Coraz więcej metropolii przygotowuje się do wprowadzenia ostrzejszych przepisów regulujących normy emisji spalin, wprowadzając szereg ograniczeń dotyczących wjazdu do poszczególnych rejonów. Jak łatwo przewidzieć, znacząco utrudni to pracę kierowcom ciężarówek.

W jaki sposób będą działać te regulacje oraz gdzie i na co powinni zwracać uwagę nasi tirowcy, jeżdżący do europejskich miast? O tym poniżej.

Coraz więcej miast

Wśród miast, które planują zaostrzyć przepisy są między innymi Londyn, Paryż oraz Hamburg. W stolicy Wielkiej Brytanii planuje się wprowadzenie stref ultra niskiej emisji spalin (ULEZ) od wiosny 2019 r. na terenie ścisłego centrum. Nadchodzące zmiany mają do 2021 r. zastąpić[1] obecnie istniejące strefy natężonego ruchu. Dla kierowców ciężarówek oznacza to zwiększenie opłat, zwłaszcza jeśli nie spełniają one kryteriów Euro 4 (dla pojazdów benzynowych) oraz znacznie bardziej wyśrubowanych Euro 6 (dla diesli)[2]. W takim wypadku, oprócz opłaty za wjazd do centrum, należy liczyć się z dzienną opłatą w wysokości 12,5 funta. Jeżdżąc po terenie Wielkiej Brytanii, należy również pamiętać, że kraj ten boryka się z małą ilością dostępnych miejsc parkingowych. Jak wynika z raportu brytyjskiego ministerstwa transportu, w 2017 r. na angielskich parkingach zabrakło miejsc dla ponad 3 tysięcy ciężarówek, a prawie 40% z pojazdów uwzględnionych w badaniu musiało parkować w zatoczkach lub na terenach przemysłowych[3]. Kierowcy oddelegowani do przewożenia towarów na Wyspach największe problemy z parkowaniem mogą mieć we wschodniej i południowo-wschodniej Anglii oraz w zachodniej części regionu Midlands.

A jak wygląda to w innych dużych europejskich miastach? W Paryżu planowane jest stopniowe wycofywanie z centrum pojazdów spełniających normy do Euro 4 włącznie. Do 2020[5] r. przewidywany jest również całkowity zakaz wjazdu pojazdów z silnikami diesla. W połączeniu ze zwiększeniem opłat za parkowanie samochodów ciężarowych (do trzykrotności opłaty za samochód osobowy)[6] może to sprawić, że ciężarówki niedługo całkowicie znikną ze stolicy Francji. Na froncie walki z zanieczyszczeniami wyróżnia

Wykorzystanie miejsc parkingowych w poszczególnych rejonach Wielkiej Brytanii

Region	Ilość miejsc parkingowych	Liczba wjeżdżających pojazdów	Wykorzystanie
East od England	1,943	1,892	97%
West Midlands	1,906	1,663	87%
South East	2,871	2,423	84%
Yorkshire and Humber	1,856	1,418	76%
East Midlands	2,167	1,550	72%
South West	1,084	783	72%
North East	405	244	60%
North West	2,573	1,397	54%
London	207	99	48%
England	**15,012**	**11,469**	**76%**

[1] https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/londyn-walczy-o-czyste-powietrze-dodatkowe-oplaty-dla-starych-aut-57227.html
[2] https://tfl.gov.uk/modes/driving/charges-for-driving-in-london
[3] https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/723349/national-survey-of-lorry-parking-report.pdf
[4] Ibidem
[5] Raport Roland Berger
[6] https://trans.info/en/trucks-will-soon-have-to-pay-for-street-parking-during-deliveries-in-paris-106055

W Paryżu planowane jest stopniowe wycofywanie z centrum pojazdów spełniających normy do Euro 4 włącznie. Do 2020 r. przewidywany jest również całkowity zakaz wjazdu pojazdów z silnikami diesla.

się również Hamburg, który jest pierwszym niemieckim miastem zamykającym niektóre odcinki dróg dla tirów, nie spełniających określonych standardów emisji spalin. Dla starszych pojazdów zamknięty został prawie dwukilometrowy odcinek autostrady Stresemannstraße[7], a na półkilometrowy odcinek alei Maxa-Brauera wjadą tylko pojazdy spełniające normy emisji powyżej Euro 5[8].

Okiem eksperta

– Coraz więcej państw w Europie wprowadza drastyczne ograniczenia dotyczące norm emisji spalin i często przybierają one formę zakazów wjazdu do określonych stref. Stanowi to istotne wyzwanie dla polskich przewoźników i kierowców, ale na szczęście polska flota transportowa jest stosunkowo nowoczesna. Pod koniec 2017 r. mieliśmy w Polsce około 220 tys. ciężarówek, z czego prawie połowa spełniała normy Euro 5, a ponad jedna trzecia normy Euro 6. Z tak odmłodzoną flotą polscy kierowcy przez najbliższe kilka lat nie powinni mieć istotnych problemów z wjazdem do poszczególnych, nawet stosunkowo restrykcyjnych rejonów – mówi Łukasz Włoch z OCRK. *– Dodatkowo, komisja środowiska Parlamentu Europejskiego podczas wrześniowego posiedzenia plenarnego, przyjęła projekt zmniejszenia emisji spalin przez pojazdy o 45% do 2030 r. Jest to znaczna zmiana w stosunku do początkowych założeń projektu Komisji Europejskiej zmniejszenia emisji o 15% do 2025 r. i o 30% do 2030 r. Projekt ten musi zostać jeszcze zaakceptowany przez Parlament* – dodaje ekspert.

Radykalne rozwiązania planuje również Stuttgart, który od 1 stycznia 2019 r. chce wprowadzić całkowity zakaz wjazdu dla pojazdów poniżej normy Euro 5. Restrykcje nakładane na diesle to wynik decyzji federalnego sądu administracyjnego[9] z lutego bieżącego roku, która pozwoliła na tworzenie przez niemieckie miasta stref wyłączonych z ruchu ciężarówek i samochodów wyposażonych w ten rodzaj silników. – *Jest to zdecydowanie kontrowersyjny wyrok. Samo wprowadzenie zakazu wjazdu do centrów miast pojazdów z silnikiem diesla nie rozwiąże problemu „smogu", a może sprawić wiele trudności logistycznych, ale z drugiej strony może przyczynić się do ograniczenia produkcji samochodów napędzanych olejem napędowym* – mówi ekspert OCRK.

Strefy ograniczonego ruchu to jednak nie jedyne wyzwanie, z którym będą musieli się zmierzyć polscy kierowcy na terenie Niemiec. Nasi zachodni sąsiedzi, podobnie jak Wielka Brytania, mają poważny problem z dostępnością miejsc parkingowych dla ciężarówek. Ostrożne szacunki wskazują, że może ich tam brakować nawet do 31 tysięcy[10]. Podróżując do innych europejskich krajów należy brać również pod uwagę klimat i zmienną pogodę, które często uwzględniane są w lokalnych regulacjach. W państwach znanych z mroźnych zim, takich jak na przykład Szwecja, od lipca 2019 r. zacznie obowiązywać przepis[11], dotyczący wymogu używania opon zimowych na wszystkich osiach w komercyjnych pojazdach. Dotyczyć on będzie miesięcy od grudnia do kwietnia i – o ile jest on raczej oczywisty dla lokalnych przewoźników – to zagranicznym kierowcom może przysporzyć problemów.

Wśród miast, które planują zaostrzyć przepisy są między innymi Londyn, Paryż oraz Hamburg. W stolicy Wielkiej Brytanii planuje się wprowadzenie stref ultra niskiej emisji spalin (ULEZ) od wiosny 2019 r. na terenie ścisłego centrum.



Fot. E. Haber

Na froncie walki z zanieczyszczeniami wyróżnia się również Hamburg, który jest pierwszym niemieckim miastem zamykającym niektóre odcinki dróg dla tirów, nie spełniających określonych standardów emisji spalin

W Szwecji od lipca 2019 r. zacznie obowiązywać przepis, dotyczący wymogu używania opon zimowych na wszystkich osiach w komercyjnych pojazdach. Dotyczyć on będzie miesięcy od grudnia do kwietnia.

[7] https://www.theguardian.com/world/2018/may/23/hamburg-first-german-city-ban-older-diesel-cars-air-quality-pollution
[8] Ibidem
[9] https://www.umwelt-plakette.de/en/information-about-german-environmental-badge/environmental-zones-in-germany/german-environmental-zones/stuttgart-blue.html
[10] https://trans.info/en/330-new-parking-spaces-in-brandenburg-germany-it-s-a-drop-in-the-ocean-of-needs-101143
[11] https://trans.info/en/sweden-will-introduce-an-obligation-to-have-winter-tyres-on-all-axles-108382



Nowego Berlingo Van'a dziennikarze mieli okazję obejrzeć podczas wizyty w Centrum Składowania Samochodów GEFCO Polska w Łajskach

Citroën wybrał
Oddział Łajski GEFCO Polska

Podczas Międzynarodowego Salonu Samochodów Dostawczych w Hanowerze tytuł International Van Of The Year 2019 (Samochód dostawczy roku 2019) przyznano Citroënowi Berlingo Van. I to po raz drugi. Poprzednio został nagrodzony w 1997 r. Dziennikarze mieli okazję go obejrzeć podczas wizyty w Centrum Składowania Samochodów GEFCO Polska w Łajskach.

Obecna, trzecia z kolei generacja Berlingo została nagrodzona za istotne postępy w zakresie komfortu i wykorzystywanych technologii, z zachowaniem wysokiej funkcjonalności. Zaletą nowego Berlingo Van jest możliwość dostosowania go do różnych potrzeb klientów biznesowych oraz sposobów jego użytkowania. Jest to możliwe dzięki temu, że nadwozie występuje w dwóch wersjach: M (długość 4,40 i rozstaw osi 2,78 m) i XL (4,75 m i 2,97 m).

Grupa GEFCO to operator logistyczny, który koncentruje się na obsłudze branży motoryzacyjnej i to blisko od 70. lat – powstała w 1949 r. przy fabryce Peugeot w Sochaux z inicjatywy tego producenta samochodów.

Citroën Berlingo Van

Charakterystyczne cechy nowego Citroën Berlingo Van'a to wysunięta do przodu przednia szyba oraz krótki i wysoki przód. Jest to możliwe dzięki nowej platformie EMP2 – zmodyfikowanej w przedniej części, co umożliwia większą zwrotność i pomaga stosować zaawansowane technologie. Obejmują one 20 systemów wspomagania prowadzenia, (wskaźnik przeciążenia samochodu, Surround Rear Vision, kolorowy wyświetlacz *head-up display*, elektryczny hamulec postojowy i adaptacyjny tempomat z funkcją stopu) i cztery technologie łączności online (w tym Citroën Connect Navi i ładowarka bezprzewodowa do smartfonów).

Specyficzny przód zapewnia wyższy poziom bezpieczeństwa w codziennym użytkowaniu i jest spójny ze stylistyką jego „starszego brata" Jumpy. Wnętrze sprawia wrażenie solidności i praktyczności, m.in. dzięki lekkiemu rysunkowi deski rozdzielczej z szeregiem użytecznych technologii pokładowych oraz wielu schowkom.

Samochód oferuje cztery poziomy wyposażenia, w tym dwie wersje o odmiennym przeznaczeniu i różniących się wysokością prześwitu, poziomem wyposażenia i elementami ochronnymi:

- WORKER do obsługi placów budów z kabiną Extenso® i Pakietem Budowlanym Grip Control z funkcją Hill Assist Descent, podwyższonym o 30 mm zawieszeniem i osłoną podsilnikową;
- DRIVER do jazdy po drogach, z Pakietem Akustycznym, Citroën Connect Navi z ekranem dotykowym 8", Surround Rear Vision, fotelem kierowcy typu „komfort" z podłokietnikiem, regulacją w pionie, regulacją podparcia lędźwiowego i schowkiem pod siedziskiem.

W wersji krótkiej kabina Extenso® jest 3-osobowa (2-miejscowa kanapa, środkowe siedzenie ze składanym oparciem, obracany stolik do pisania). Zamontowano w niej również trzecie, boczne, chowane siedzenie, dzięki czemu można uzyskać optymalną długość załadunku. Z kolei przedłużona, konfigurowalna kabina umożliwia przewóz do pięciu pasażerów w pierwszym i drugim rzędzie lub przewóz długich ładunków, dzięki chowanemu przedniemu siedzeniu i drugiemu rzędowi siedzeń.

W standardzie furgonetki są wyposażone w tylne, pełne dwuskrzydłowe drzwi 40/60 o kącie otwarcia 180°, które mogą być przeszklone. Opcjonalne elementy wyposażenia to przeszklona przegroda, klapa w tylnej części dachu ułatwiająca przewóz długich przedmiotów. drewniana podłoga. Wyposażenie samochodu w boczne drzwi przesuwne (od 0 do 2) umożliwia dostęp do tylnej części. Ładowność



W Łajskach powstało Centrum Składowania Samochodów z placem o powierzchni 15 hektarów, na którym firma może magazynować do 8 tys. pojazdów. Przyjmowane są tu auta z importu przywożone transportem drogowym i kolejowym

samochodu wynosi 1000 kg. Szerokość między nadkolami jest kompatybilna z wymiarami europalet, a długość załadunku jest wystarczająca do przewozu dwóch europalet.

Samochód wyposażony jest w efektywne energetycznie silniki wysokoprężne: BlueHDi 130 S&S z manualną, 6-stopniową skrzynią biegów lub skrzynią automatyczną EAT8, BlueHDi 75 z manualną skrzynią biegów, BlueHDi 100 S&S z manualną skrzynią biegów. Model jest przystosowany do montażu napędu 4×4 Dangel, zapewniającego maksymalne właściwości trakcyjne i dostępnego w wersji BlueHDi 130 S&S z manualną, 6-stopniową skrzynią biegów.

Dlaczego wybrano GEFCO?

Wybór Oddziału Łajski GEFCO Polska na prezentację Citroën Berlingo Van'a był nieprzypadkowy. Po pierwsze, Grupa GEFCO to operator logistyczny, który koncentruje się na obsłudze branży motoryzacyjnej i to blisko od 70 lat (powstała w 1949 r. przy fabryce Peugeot w Sochaux z inicjatywy tego producenta samochodów). Obecnie działa w 47 krajach, gdzie posiada sieć ponad 300 placówek. W związku z rozwojem obsługi dla przemysłu motoryzacyjnego firma rozwinęła segment FVL, zajmujący się składowaniem, dystrybucją i przygotowaniem samochodów. Wspierany jest przez segment Overland –realizujący transport drogowy i Customs – zajmujący się obsługą celną i podatkową. Po drugie, jednym z najważniejszych klientów firmy cały czas jest Grupa PSA , do której należy Citroën. Po trzecie, mocną stroną GEFCO Polska w obrębie działalności FVL jest międzynarodowy transport samochodów. Po czwarte, podstawową aktywnością Oddziału w Łajskach jest obsługa logistyczna Grupy PSA.

W Polsce GEFCO obecne jest od blisko 20 lat, a swoją działalność również zaczęło od branży motoryzacyjnej i na niej nadal się koncentruje. Jego główna siedziba mieści się w Warszawie, a oddziały zlokalizowane są w województwach wielkopolskim (Plewiska), śląskim (Psary, Bieruń, Gliwice), dolnośląskim (Kąty Wrocławskie), mazowieckim (Grodzisk Mazowiecki, Natolin, Łajski) oraz w Łodzi i Rzeszowie.

Oddział Łajski GEFCO Polska znajduje się 25 km od Warszawy. Na jego terenie powstało Centrum Składowania Samochodów z placem o powierzchni 15 hektarów, na którym firma może magazynować do 8 tys. pojazdów. W Łajskach przyjmowane są auta z importu przywożone tu transportem drogowym i kolejowym – na terenie oddziału działa własna bocznica kolejowa, z której codziennie odbierane są nowe samochody. Następnie są one składowane i dystrybuowane do dealerów Grupy PSA w Polsce.

Zaletą nowego Berlingo Van jest możliwość dostosowania go do różnych potrzeb klientów biznesowych oraz sposobów jego użytkowania. Jest to możliwe dzięki temu, że nadwozie występuje w dwóch wersjach: M (długość 4,40 i rozstaw osi 2,78 m) i XL (4,75 m i 2,97 m).

Centrum w Łajskach specjalizuje się w kompleksowym przygotowywaniu serii pojazdów specjalnych dla dużych kontraktów flotowych i przetargów publicznych. Oddział oferuje również adaptacje i transformacje samochodów użytkowych.



GEFCO Polska posiada specjalnie wyposażony warsztat mobilny obsługiwany przez ekspertów technicznych. Może on dojechać do klientów lub usługi warsztatowe wykonać na miejscu



Oddział Łajski GEFCO Polska znajduje się 25 km od Warszawy, a jego podstawowa aktywność to obsługa logistyczna Grupy PSA

Centrum dysponuje własną lakiernią, myjnią oraz warsztatem. Wszystkie samochody wyjeżdżające z podwarszawskiego oddziału otrzymują podstawowe wyposażenie (trójkąty ostrzegawcze, gaśnice itp.), a duża ich część przechodzi również przegląd PDI (Pre Delivery Inspection). Oddział Łajski oferuje również składowanie celne według certyfikatu AEO i obsługę samochodów tranzytowanych do Rosji i krajów WNP.

Centrum w Łajskach specjalizuje się w kompleksowym przygotowywaniu serii pojazdów specjalnych dla dużych kontraktów flotowych i przetargów publicznych. Oddział oferuje również adaptacje i transformacje samochodów użytkowych, wyposażając auta zgodnie z przeznaczeniem i zamówieniem klienta końcowego. GEFCO Polska posiada również specjalnie wyposażony warsztat mobilny obsługiwany przez ekspertów technicznych. Może on dojechać do klientów lub usługi warsztatowe wykonać na miejscu. W jego gestii jest także adaptacja pojazdów wsparta profesjonalnym doradztwem.

Usługi oferowane przez Centrum Składowania Samochodów w Łajskach to m.in.: adaptacje, zabudowy kontenerowe, kontenery izotermiczne, zabudowy skrzyniowe (w tym z plandeką), montaż wind załadowczych, żurawi HDS, ogrzewania postojowego, szafki serwisowe w przestrzeni załadunkowej, usługi tapicerowania wnętrz, zabezpieczanie wnętrz pojazdów użytkowych zgodnie z indywidualnym zamówieniem. Logiczne jest więc powiązanie firmy Citroën z GEFCO. <

Opr. Elżbieta Haber

Popyt na usługi przewoźników **nie spada**

TIMOCOM AUGMENTED LOGISTICS

Po dwóch miesiącach IV kwartału 2018 r. relacja pomiędzy udziałem ofert frachtów a udziałem ofert wolnych przestrzeni ładunkowych na rynku europejskim, wskazana przez barometr transportowy TIMOCOM, wyniosła 73:27. Takich wyników w tym okresie nie było nigdy dotąd.

Do końca IV kwartału pozostał jeszcze miesiąc, ale już teraz proporcja pomiędzy odsetkiem ofert od zleceniodawców a ofertami od zleceniobiorców zatrzymała się na poziomie 73:27. Jest to jak do tej pory najwyższa relacja dla tego okresu. Dla porównania, w 2017 r. wynik dla całego kwartału wyniósł 71:29, a w 2016 r. 54:46.

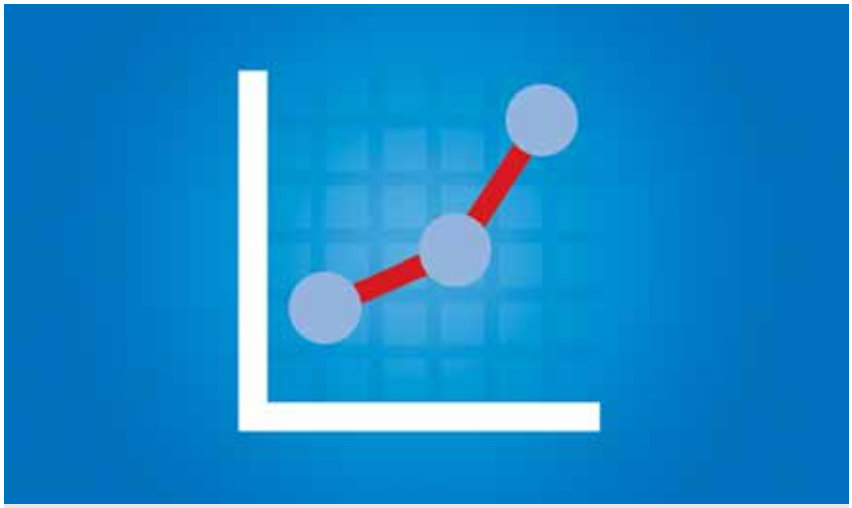
Wysoko ustawiony punkt odniesienia

Na tak wysoki udział ofert frachtów złożyły się rezultaty osiągnięte w poszczególnych miesiącach. Przypomnijmy jeszcze, że w III kwartale 2018 r. badany czynnik sięgnął 71%. Punkt odniesienia był zatem ustawiony bardzo wysoko. W październiku tendencja wzrostowa nasiliła się i udział ofert frachtów podniósł się do 76%, a najwyższe wskazania tygodniowe zatrzymały się aż na 79%. Listopad, jak pokazują lata poprzednie, jest zazwyczaj okresem uspokojenia na rynku. W tym roku sytuacja nie uległa zmianie, ale faktem pozostanie również nowy rekord ustanowiony dla tego miesiąca – 70:30.

Najszybciej rozwijający się kraj w Europie

W listopadzie Eurostat opublikował dane pokazujące, że PKB Polski wzrósł o 5,7%. Oznacza to, że tempo wzrostu gospodarczego Polski jest najszybsze spośród państw UE. Dane GUS opracowywane według nieco innej metodologii wskazały w III kwartale wzrost PKB r/r o 5,1%. Dla wielu ekspertów jest to zaskakująco dobry wynik, ponieważ inne wskaźniki dotyczące np. eksportu, produkcji sprzedanej przemysłu oraz produkcji budowlano-montażowej i sprzedaży detalicznej, pokazują wyhamowanie dotychczasowej dynamiki. Część z nich wskazuje dwa silniki odpowiadające za wzrost PKB: konsumpcję prywatną, która w III kwartale przyrastała w nieco wolniejszym tempie, bo 4,5% oraz inwestycje, których wskaźnik w III kwartale wzrósł o 9,9% r/r wobec 4,7% w II kwartale. Wielu z nich twierdzi, że za inwestycje odpowiada przede wszystkim sektor publiczny, a lepiej dla gospodarki byłoby, gdyby w tym zakresie wzrosła dynamika w sektorze prywatnym. Dlatego też nadal analitycy wskazują, że pomimo pozytywnych danych, w następnych kwartałach nastąpi wyhamowanie wzrostu gospodarczego.

Do końca IV kwartału pozostał jeszcze miesiąc, ale już teraz proporcja pomiędzy odsetkiem ofert od zleceniodawców, a ofertami od zleceniobiorców zatrzymała się na poziomie 73:27. Jest to jak do tej pory najwyższa relacja dla tego okresu.



Udział ofert frachtów jest tak wysoki, że w najbliższym czasie przewoźnicy będą raczej nadal zmagać się z problemem sprostania dużej podaży ofert ładunków, niż z jej brakiem

Przewidywane zwolnienie w gospodarce może napawać niepokojem, ale z wypowiedzi ekspertów w tej chwili wynika, że będzie to raczej stopniowy i łagodny proces. Według wskazań barometru transportowego branża transportowa nadal dobrze sobie radzi. Udział ofert frachtów jest tak wysoki, że w najbliższym czasie przewoźnicy będą raczej nadal zmagać się z problemem sprostania dużej podaży ofert ładunków, niż z jej brakiem. Szczególnie w okresie zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia należy spodziewać się zwiększenia aktywności na tym polu, zwłaszcza w obliczu rozwijającego się stale rynku e-commerce i zmieniających się zwyczajów zakupowych klientów. <

E100 stawia na cyfryzację usług

E100 wyróżnia się na tle konkurencji tym, że oferuje unikalną kartę paliwową łączącą zachód i wschód. Firma pretenduje również do miana lidera we wdrażaniu innowacji technologicznych, które usprawniają pracę nie tylko właścicielom firm transportowych, ale również kierowcom, księgowym i logistykom.

Firma E100 opracowała dotąd kilka produktów online, które stale wzbogaca o nowe funkcje. Najpowszechniejszym z nich jest konto klienta zawierające dane o saldzie i transakcjach, aktualizowane w czasie rzeczywistym. Jest to inteligentny system, który pozwala na bieżąco kontrolować koszty i podejmować trafne decyzje biznesowe, np. dzięki filtrom umożliwiającym ustawienie na kartach własnych limitów tankowania. Konto klienta dysponuje również zakładką z fakturami. Zawiera ona informacje o każdej fakturze, a także opcję wygodnych przypomnień o płatnościach.

Strefa klienta

To rozwiązanie, które pozwala klientowi na całodobową samoobsługę własnej karty, bez konieczności kontaktu z pracownikiem E100. Dzięki płatnościom Dotpay ze środków można korzystać od razu. W przyszłym roku przewoźnik będzie miał możliwość uzupełniania salda z pomocą aplikacji mobilnej, która znajduje się obecnie w końcowej fazie opracowywania. Jej grupą docelową są właściciele firm korzystający z telefonów w systemie iOS. Będzie to wersja „light" panelu klienta: umożliwi mobilne korzystanie z większości jego funkcji.

Dla kierowców

E100 nie skupia swoich działań tylko na właścicielach firm, ale myśli również o kierowcach. Ze względu na specyfikę pracy tej grupy aplikacja mobilna jest nieocenionym ułatwieniem. Firma wprowadziła do sklepu Google Play produkt w systemie Android. W aplikacji kierowca może na bieżąco sprawdzać liczbę litrów z uwzględnieniem ograniczeń tankowania, a także błyskawicznie kontaktować się z gorącą linią lub „meldować" lokalizację przełożonemu. Jedną z najbardziej przydatnych opcji jest interaktywna mapa stacji obsługi, która pozwala sprawdzić ich lokalizację i optymalnie zaplanować trasę.

Strefa klienta pozwala na całodobową samoobsługę karty, bez konieczności kontaktu z pracownikiem E100. Dzięki płatnościom Dotpay ze środków można korzystać od razu.

Na 2019 r. E100 zaplanowało również wprowadzenie wielofunkcyjnej mapy interaktywnej jako osobnego produktu do obliczania rentowności frachtu. Oprócz standardowych wspomnianych wyżej funkcji, nowa mapa „podpowie", gdzie obowiązują zakazy wjazdów lub ograniczenia ruchu. Zostanie również uzupełniona o panel powiadomień SMS i e-mail, a także funkcjonalności dotyczące finansów i transakcji.

Głównie dla księgowych

Ostatnim wirtualnym produktem, który proponuje firmom transportowym E100, jest API. Narzędzie to jest dedykowane głównie księgowym i pozwala na sprawne przekazywanie danych w czasie rzeczywistym między serwerem E100 a systemem księgowym klienta. Dzięki temu do własnego systemu można w prosty i szybki sposób zaimportować transakcje za wybrany okres ze wszystkich kart jednocześnie. Korzystając z interfejsu API, przewoźnik oszczędza czas, ponieważ nie musi każdorazowo logować się do strefy klienta.

Wszystkie rozwiązania online proponowane przez E100 pozwalają skutecznie oszczędzać – zarówno czas, jak i środki. Firma koncentruje się obecnie na równoczesnym nakierowaniu swoich usług na konsulting w obszarze optymalizacji wydatków firm transportowych, a także na digitalizacji swojego portfolio. Emitent karty paliwowej chce umożliwić swoim klientom zawieranie wszystkich usług online bez konieczności czekania na kontakt z konsultantem.

Jeśli interesuje Cię, jak wykorzystać produkty online do optymalizacji kosztów, skontaktuj się z przedstawicielem E100 pod nr telefonu: +48 58 500 22 00. <

Monika Ostrowska

E100 Główna karta paliwowa przewoźnika





Inteligentny system zarządzania flotą dla klientów E100:

- Kontrola transakcji w trybie on-line
- Wszystkie faktury w formie elektronicznej
- Eksport danych do systemów księgowych
- Zarządzanie kartami on-line - blokowanie, limity na tankowania, zamówienie nowych kart
- System powiadomień o podejrzanym wykorzystaniu karty
- Hot line 24/7

www.e100.eu

Fot. PCC Intermodal



Potentatem pod względem liczby (pięciu) dofinansowanych projektów jest PCC Intermodal. Obejmowały one rozbudowę intermodalnego terminalu w Kutnie oraz zakup urządzeń wspierających jego działalność

Unia hojnie wspiera **intermodal**

31 firm działających na polskim rynku przewozów intermodalnych otrzymało dofinansowanie z Unii Europejskiej, na maksymalnym poziomie 50%, dla zadań zgłoszonych do konkursu ogłoszonego przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT) w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020. Ogólna suma dofinansowania wyniosła 1,133 mld zł, przekraczając wielkość 1 mld zł przeznaczonych początkowo na ten cel.

Zgodnie z zasadami konkursu, dofinansowanie mogło obejmować:

- Projekty budowy lub przebudowy infrastruktury terminali intermodalnych (w szczególności zlokalizowanych w Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), w tym terminali położonych w centrach logistycznych i portach morskich, wraz z dedykowaną infrastrukturą kolejową (w tym bocznice) i drogową niezbędną do ich włączenia w sieć linii kolejowych/sieć drogową wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/przebudową urządzeń obcych.
- Można też było starać się o fundusze na zakup lub modernizację urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych, w szczególności urządzeń dźwigowych i innych urządzeń służących do przeładunku, czy lokomotyw manewrowych.
- Regulamin uwzględniał także zakup lub modernizację systemów telematycznych i satelitarnych (urządzeń i oprogramowania) związanych z transportem intermodalnym, a także wydatki na ich wdrożenie; budowę i przebudowę terminali intermodalnych wraz z niezbędną infrastrukturą (w tym infrastrukturą dostępową), jak również zakup niezbędnych sprzętów oraz specjalistycznego taboru kolejowego dostosowanego do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, naczepach lub przewozu ciężarówek w całości. Inwestycje nie powinny natomiast obejmować prac remontowych, jak również bieżącego utrzymania infrastruktury.

Będzie kolejny miliard

Lista inwestycji i działań możliwych do zgłoszenia w konkursie była bardziej obszerna niż taki sam dokument z edycji unijnego programu pomocowego dla transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2007-2013. W poprzedniej perspektywie budżetowej UE, dzięki wsparciu środkami pomocowymi, zrealizowano 23 projekty na łączną kwotę dofinansowania ok. 470 mln zł. Jednak potrzeby dynamicznie rozwijającego się w Polsce rynku przewozów intermodalnych okazały się znacznie większe, stąd ponad dwu i półkrotny wzrost kwoty ogólnej w obecnej edycji programu. Ale i ta suma nie zaspokaja w pełni „intermodalnego apetytu", szczególnie w sferze projektów dotyczących rozwoju infrastruktury terminalowej oraz zakupu taboru trakcyjnego i wagonowego.

W tej sytuacji Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju wystąpiło do Komisji Europejskiej o zwiększenie budżetu pomocowego dla transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2014-2020 z wcześniej planowanego

Fot. PKP CARGO



Najwięcej środków pomocowych dla transportu intermodalnego, blisko 300 mln zł, otrzymała Grupa PKP Cargo, największy w Polsce przewoźnik i operator na rynku intermodalu. Zgłosiła ona do konkursu trzy projekty

jednego miliarda zł do dwóch miliardów zł. Zgłoszenie to Bruksela zaakceptowała. Fundusze te – jak podkreślono w komunikacie – mają być przeznaczone m.in. na zakup specjalistycznego sprzętu wymaganego do transportu intermodalnego (np. do podnoszenia i przeładunku czy wspierających zarządzanie flotami systemów telematycznych i satelitarnych). Pomoc ma być dostępna także dla operatorów intermodalnych i spółek leasingujących tabor kolejowy. Rząd będzie wspierał do 50% kosztów kwalifikowalnych, dzięki finansowaniu z Funduszu Spójności UE. Program będzie obowiązywał do 31 grudnia 2023 r.

Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju wystąpiło do Komisji Europejskiej o zwiększenie budżetu pomocowego dla transportu intermodalnego w ramach POIiŚ 2014-2020 z wcześniej planowanego jednego miliarda zł do dwóch miliardów zł. Zgłoszenie to Bruksela zaakceptowała.

Dla PKP Cargo najwięcej

Najwięcej środków pomocowych dla transportu intermodalnego, blisko 300 mln zł, otrzymała Grupa PKP Cargo, największy w Polsce przewoźnik i operator na rynku intermodalu. Zgłosiła ona do konkursu trzy projekty. Pierwszy obejmował zakup wielosystemowych lokomotyw i wagonów przeznaczonych do przewozów intermodalnych dofinansowany kwotą prawie 94,4 mln zł. Drugie zadanie dotyczyło zakupu platform intermodalnych (dotacja niemal 183,5 mln zł). Trzecią inwestycję realizować będzie zależna spółka PKP Cargo Centrum Logistyczne Małaszewicze. Otrzyma ona ponad 12,8 mln zł z CUPT na modernizację i rozbudowę terminalu w Małaszewiczach (niedaleko granicy z Białorusią) wraz z zakupem niezbędnego wyposażenia. – *Uzyskane dofinansowanie pomoże nam w realizacji strategii rozwoju Grupy, której jednym z priorytetów jest rozwój przewozów intermodalnych w Polsce i za granicą. Ten sektor przewozów kolejowych rozwija się bardzo dynamicznie i na pewno klienci będą zamawiać u nas coraz więcej usług intermodalnych* – podkreślał Czesław Warsewicz, prezes PKP Cargo. Dodał, że terminal w Małaszewiczach przygotowywany jest do przyjmowania większego potoku kontenerów transportowanych między Chinami a Unią Europejską w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Projekty, na które Cargo otrzymało dofinansowanie, nie będą jedynymi inwestycyjnymi, jakie grupa zamierza realizować w segmencie przewozów intermodalnych. Chodzi m.in. o zakup nowych lokomotyw i blisko tysiąca platform intermodalnych.

Potentatem pod względem liczby (pięciu) dofinansowanych projektów okazał się PCC Intermodal. Obejmowały one rozbudowę intermodalnego terminalu w Kutnie oraz zakup urządzeń wspierających jego działalność, zakup urządzeń przeładunkowych oraz budowę toru podsuwnicowego na terminalu w Brzegu Dolnym, a także rozbudowę terminalu kontenerowego w Gliwicach wraz z zakupem sprzętu do jego obsługi. Dwa pozostałe projekty dotyczyły zakupu lokomotyw trakcyjnych i platform kolejowych oraz lokomotyw manewrowych do obsługi terminali w Kutnie, Brzegu Dolnym i Gliwicach. Ogólna wielkość dofinansowania dla tego operatora wyniosła 140 mln zł. Natomiast DB Cargo Polska otrzymane 51,5 mln zł zamierza przeznaczyć na usprawnienie transportu intermodalnego poprzez połączenie terminali kontenerowych na Wybrzeżu Bałtyckim i terminali dystrybucyjnych w południowej Polsce z osią transportową łączącą Europę Zachodnią z krajami WNP.

Fundusze przeznaczono m.in. na zakup sprzętu do transportu intermodalnego. Pomoc będzie dostępna też dla operatorów intermodalnych i spółek leasingujących tabor kolejowy. Rząd wesprze do 50% kosztów kwalifikowalnych, dzięki finansowaniu z Funduszu Spójności UE. Program będzie obowiązywał do 31 grudnia 2023 r.

Tabor najbardziej potrzebny

Wśród kilku spółek, które otrzymały w konkursie CUPT-u najwyższą ocenę (96,88%) znalazła się Lotos Kolej, wchodząca w skład Grupy Lotos. Unijna dotacja ok. 75 mln zł pokryje połowę wydatków na 324 nowoczesne wagony-platformy i dwie lokomotywy elektryczne, które operator zamierza kupić. – *Cieszymy się z rozstrzygnięcia konkursu, bowiem zakup nowoczesnego taboru do przewozów intermodalnych wpisuje się w strategię dalszego rozwoju LOTOS Kolej. Znaczące dofinansowanie unijne wpłynie na możliwość oferowania bardziej konkurencyjnych i kompleksowych usług naszym klientom* – powiedział Anatol Kupryciuk, prezes Lotos Kolej.

Zakup nowego taboru, przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej, zgłaszało do konkursu jeszcze wiele innych firm, m.in. CTL Logistics, Laude Smart International, Rail Capital Partners, CLIP Intermodal Pol-Miedź Trans, Ciech Cargo czy Erontrans.

Ogółem inwestycje taborowe (zakup platform do przewozów intermodalnych, lokomotyw wielosystemowych i specjalnych wagonów) stanowiły 21 z 31 zgłoszonych w konkursie projektów o łącznej kwocie ok. 945 mln zł. Było to 83% całego dofinansowania w ramach działania 3.2. „Rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych". Pozostałe 10 projektów, o łącznej kwocie 190 mln zł, dotyczyło rozbudowy infrastruktury. Około 58 mln zł z tej sumy przyznano PCC Intermodal, a 7 mln zł spółce OT Port Gdynia należącej do Grupy OT Logistics na doposażenie intermodalnego terminalu ro-ro specjalistycznymi urządzeniami przeładunkowymi oraz informatycznymi. Jak podkreślał Jerzy Majewski, prezes OT Port Gdynia, inwestycje te powinny przełożyć się na zwiększenie masy ładunków na obecnych połączeniach oraz sprzyjać tworzeniu nowych połączeń. <

Opr. Franciszek Nietz

Fot. OT Logistics



10 projektów, o łącznej kwocie 190 mln zł, dotyczyło rozbudowy infrastruktury. Około 58 mln zł z tej sumy przyznano PCC Intermodal, a 7 mln zł spółce OT Port Gdynia należącej do Grupy OT Logistics na doposażenie intermodalnego terminalu ro-ro specjalistycznymi urządzeniami przeładunkowymi oraz informatycznymi



Do dobrych wyników przyczynił się zwiększony o 32,2% popyt na kruszywa i materiały budowlane oraz dynamiczny wzrost (o 18,3%) przewozów intermodalnych

Trwa dobra passa **PKP Cargo**

65-procentowy udział na polskim rynku mierzony pracą przewozową oraz zdobycie dominującej pozycji na rynku Europy Środkowej i Południowej – zarówno pod względem pracy przewozowej, jak i masy przewiezionych towarów – a także osiągnięcie pozycji lidera na unijnym odcinku Nowego Jedwabnego Szlaku, to ambitne cele jakie stawia sobie PKP Cargo na lata 2019–2023.

Zapisane zostały one w Strategii Grupy PKP Cargo na najbliższe pięć lat, którą przyjęła Rada Nadzorcza 27 listopada. Strategia zakłada także, iż do 2019 r. coroczny zysk netto Grupy będzie na poziomie minimum 5% przychodów, a od roku 2023 ten wskaźnik wzrośnie do minimum 8% przychodów. Zakładane jest też utrzymanie tempa wzrostu cen akcji wyższego od wartości indeksu WIG30. Cele te, jak czytamy w komunikacie, Grupa zamierza osiągnąć – *przez realizowanie kompleksowej usługi logistycznej na rynku kolejowych przewozów towarowych i usług intermodalnych, dającej pozycję dostawcy pierwszego wyboru.*

13 inicjatyw

Osiągnięciu celów nakreślonych w Strategii służyć mają tzw. inicjatywy strategiczne. Obejmują one m.in. modernizację i optymalizację taboru, dostosowanie łańcucha dostaw do potrzeb klienta, optymalizację procesów przewozowych i utrzymaniowych, cyfryzację oraz akwizycję na rynku polskim i zagranicznym. – *Jest to dla nas kluczowy dokument, wskazuje główne kierunki działań Grupy PKP CARGO. Strategia ma także konsolidować Grupę (…)* – podkreśla prezes zarządu, Czesław Warsewicz. – *Dostosowujemy się do sytuacji na rynku. Dostrzegamy wymagania, jakie stawia przed nami globalizacja, a jednocześnie staramy się jak najlepiej wykorzystać rosnące znaczenie Polski w Europie, nasz wzrost gospodarczy i położenie Polski na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków handlowych* – dodaje.

Najlepszy wynik od 2013 roku

Dobrym prognostykiem dla pomyślnej realizacji dalekosiężnej strategii PKP Cargo mogą być wyniki Spółki za trzy kwartały 2018 r. przedstawione dziennikarzom kil-

Do 2019 r. coroczny zysk netto Grupy PKP Cargo będzie na poziomie minimum 5% przychodów, a od roku 2023 ten wskaźnik wzrośnie do minimum 8% przychodów. Zakładane jest też utrzymanie tempa wzrostu cen akcji wyższego od wartości indeksu WIG30.

ka dni wcześniej. Po pierwszych dziewięciu miesiącach bieżącego roku Grupa PKP CARGO osiągnęła 3,84 mld zł przychodów operacyjnych, co oznacza wzrost o 11% w stosunku do tego samego okresu 2017 r. (3,46 mld zł). Jest to najwyższy wynik osiągnięty przez Grupę od czasy wejścia na giełdę w 2013 r.

Rekordowa okazałą się także EBITDA – 702 mln zł, co oznacza wzrost aż o 32% w stosunku do wyniku osiągniętego w ub. r. (532 mln zł). Po dziewięciu miesiącach zanotowano wzrost wyniku netto z 52 mln zł w 2017 r. do 194 mln zł w 2018. W okresie styczeń-wrzesień bieżącego roku Grupa PKP Cargo przewiozła 90,7 mln ton towarów (wzrost 3% r/r). Przyczynił się do tego zwiększony o 32,2% popyt na kruszywa i materiały budowlane oraz dynamiczny wzrost (o 18,3%) przewozów intermodalnych. W trzech kwartałach 2018 r. przewieziono w tym segmencie rynku 6,6 mln t towarów. Spadły natomiast przewozy metali i rud o blisko 3% orazi węgla kamiennego – o 1,1%.

Nakłady inwestycyjne PKP Cargo wyniosły po 9 miesiącach 476,8 mln zł w porównaniu z tym samym okresem roku 2017. Kierowane są one przede wszystkim w nowy i modernizowany tabor. Przypomnijmy, że niedawno Newag S.A. i Cargo podpisały list intencyjny w sprawie zakupu lokomotyw DRAGON 2. List otwiera drogę do podjęcia negocjacji w sprawie nabycia przez PKP Cargo trzech sześcioosiowych lokomotyw E6ACTa – DRAGON 2, produkowanych przez Newag. Jeśli negocjacje te zakończą się pozytywnie, przewoźnik otrzyma zamówione pojazdy najpóźniej do końca tego roku. <

Franciszek Nietz

Inicjatywy strategiczne Spółki obejmują m.in. modernizację i optymalizację taboru, dostosowanie łańcucha dostaw do potrzeb klienta, optymalizację procesów przewozowych i utrzymaniowych, cyfryzację oraz akwizycję na rynku polskim i zagranicznym.



Dobrym prognostykiem dla pomyślnej realizacji dalekosiężnej strategii PKP Cargo mogą być wyniki Spółki za trzy kwartały 2018 r. przedstawione dziennikarzom pod koniec listopada

Inwestycja w samym centrum

Stolica **dobrych relacji**

Zakończył się kolejny etap modernizacji warszawskiej linii obwodowej. Od początku realizowana przebudowa wymagała od PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. mocno strategicznego podejścia do planowanych działań. Celem było przeprowadzenie zaawansowanych prac w centrum Warszawy, tak aby ruch w mieście był płynny. Obecnie podwykonawcy wychodzą na „ostatnią prostą", by w przyszłym roku móc zakończyć całą inwestycję.

W celu uruchomienia linii obwodowej konieczne było przeprowadzenie gruntownej modernizacji całego odcinka. W zakres inwestycji weszła nie tylko przebudowa torów wraz z podtorzem oraz sieci trakcyjnej, ale także wyburzenie starych i budowa nowych wiaduktów kolejowych. Projekt objął także przebudowę przystanków: Warszawa Wola (dawniej Kasprzaka) i Warszawa Młynów (dawniej Koło) oraz peronu 8 na stacji Warszawa Zachodnia. Zupełnie nowy peron został dobudowany na stacji Warszawa Gdańska. Inwestycja obejmuje także budowę 2 nowych przystanków: Warszawa Koło i Warszawa Powązki. Na tym jednak nie koniec. W celu zwiększenia bezpieczeństwa podróżnych, wybudowano już 2 kładki dla pieszych przy ul. Górczewskiej oraz wykonano przejście pod torami przy ul. Zawiszy.

Wygoda dla mieszkańców, wyzwanie dla inżynierów

Tak znacząca inwestycja realizowana w samej Warszawie od początku stanowiła wyzwanie dla wykonawców. Niezwykle ważne było przeprowadzenie jej w sposób, który umożliwi pozostawienie przejezdnych ulic i płynny ruch pojazdów w stolicy. Założenia były trudne inżynieryjnie, gdyż w ramach inwestycji konieczne było np. wyburzanie wiaduktów kolejowych w mocno zurbanizowanych częściach miasta. W trakcie prac na terenie budowy napotkano przeszkody, z których część nie była zinwentaryzowana, ani naniesiona na mapy do celów projektowych, jednak i w tym przypadku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znalazły rozwiązanie.



Zmiana technologii

Ze względu na pojawiające się przeszkody, w trakcie realizacji inwestycji konieczna była zmiana technologii prowadzenia robót. Dlatego właśnie wiadukt nad ul. Obozową, który miał zostać wykonany ze stalowych, walcowych obetonowanych profili, przyjął konstrukcję stalową. Gotowe elementy zostały zamontowane na budowie. Wszystko po to, aby zminimalizować czas zamknięcia ulicy. Wybór innej technologii realizacji miał również miejsce w przypadku wiaduktu nad ul. Wolską. Doszło do przesunięcia konstrukcji tj. realizacji kratownicy zachodniej wiaduktu w miejscu wschodniej, a następnie przesunięcia jej w miejsce docelowe ze względu na istniejącą linię wysokiego napięcia (brak uzyskania wyłączeń). Operacja odbyła się podczas weekendowego zamknięcia ulicy.

Obecnie inwestycja zmierza ku końcowi. W październiku przywrócono ruch pociągów. Teraz m.in. czas na Warszawę Powązki, gdzie zbudowany zostanie przystanek i kładki dla pieszych w rejonie ul. Powązkowskiej. Wybudowane zostanie również Lokalne Centrum Sterowania.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa | www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.portalpasazera.pl | www.funduszeeuropejskie.gov.pl

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Rzeczpospolita Polska

Współfinansowane przez Unię Europejską
Instrument „Łącząc Europę"

Projekt „Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołąbki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska)" jest współfinansowany przez Unię Europejską z Instrumentu „Łącząc Europę".

Wyłączną odpowiedzialność za treść publikacji ponosi jej autor. Unia Europejska nie odpowiada za ewentualne wykorzystanie informacji zawartych w takiej publikacji.

Mandat karny i jego **niewzruszalność**


Mateusz Górny

Ustawodawca zatwierdził zespół reguł, których przestrzeganie ma na celu pomóc społeczeństwu w funkcjonowaniu. Oczywiście są przepisy, które wywodzą się bezpośrednio z moralności, ogólnie przyjętego poczucia porządku i ładu społecznego, a większość ludzi nie myśli o ich złamaniu. Zdarza się jednak, że nie przestrzegamy tych mniejszej wagi.

Czasem robimy to nieświadomie a czasem z premedytacją, ale z przeświadczeniem, że nikomu nie szkodzimy. Ustawodawca przewidział również takie naruszenia i przygotował uproszczoną formę postępowania, która nie angażuje szczególnie nas, państwa i jego organów. Tą formą jest postępowanie mandatowe.

Na gorącym uczynku

Mandat to najczęstsza forma kary za złamanie prawa z jaką się spotykamy. Warto poświęcić mu kilka słów i wytłumaczyć, jak właściwie działa. Waga przewinienia, za które nakładany jest mandat, jest z reguły niewielka, a jego orzeczenie wiąże się z nałożeniem grzywny. Oczywiście istnieje termin przedawnienia karalności za wykroczenie, w przypadku mandatu jest to rok od dnia popełnienia wykroczenia.

Mandat dopuszczalny jest tylko w sytuacji, gdy osoba, która złamała prawo, została złapana na gorącym uczynku lub tuż po nim i jej tożsamość nie budzi wątpliwości. Oznacza to, że funkcjonariusz uprawniony do nałożenia mandatu powinien być obecny podczas popełnienia wykroczenia lub bez problemu może ustalić przebieg zdarzenia i na tej podstawie przypisać winę sprawcy. Przykładem może być stłuczka drogowa – jest ona efektem nie zastosowania się do przepisów ruchu drogowego. Policja rzadko jest świadkiem zdarzenia drogowego, najczęściej przybywa już po czasie. Jeżeli prowadzący przedstawiają spójne zeznania i w ocenie policji odpowiadają one rozmiarowi zniszczeń obu pojazdów, policjanci kończą najczęściej czynności służbowe wystawieniem mandatu. Jeżeli zaś wersje są rozbieżne to kierują sprawę do sądu, który rozstrzygnie o winie. Jaka jest różnica między tymi sytuacjami? W postępowaniu mandatowym sprawa zostaje rozstrzygnięta na miejscu. Jedyną dolegliwością dla sprawcy jest konieczność uiszczenia grzywny i punkty karne. W przypadku, w którym sprawa trafia do sądu, policjanci muszą zabezpieczyć dowody, zeznania i przygotować sprawę do przedstawienia przed sądem. Często w takich sytuacjach sąd posiłkuje się opiniami biegłych i przesłuchuje strony pod kątem ustalenia wszystkich okoliczności. Oznacza to zazwyczaj konieczność kilkukrotnego stawienia się w sądzie, a w wypadku uznania za winnego, poniesienia kosztów procesu. Z tej perspektywy mandat wydaje się być łagodniejszą dla obywatela formą.

Mandat dopuszczalny jest tylko w sytuacji, gdy osoba, która złamała prawo, została złapana na gorącym uczynku lub tuż po nim, a jej tożsamość nie budzi wątpliwości.


W przypadku, w którym sprawa trafia do sądu, policjanci muszą zabezpieczyć dowody, zeznania i przygotować sprawę do przedstawienia przed sądem. Często w takich sytuacjach posiłkuje się on opiniami biegłych i przesłuchuje strony pod kątem ustalenia wszystkich okoliczności

Społeczna szkodliwość czynu

Warto przy okazji tego tematu pochylić się nad pojęciem społecznej szkodliwości czynu. Jak wynika z kodeksu wykroczeń, czyn za który nakładana jest kara, powinien być społecznie szkodliwy. Załóżmy, że w środku nocy na doskonale oświetlonej i pustej drodze przechodzimy przez pasy na czerwonym świetle. Nie stwarzamy w ten sposób zagrożenia w ruchu drogowym, nie

zmuszamy nikogo do gwałtownego hamowania, nie ryzykujemy własnym życiem. Z punktu widzenia społecznej szkodliwości nie można przypisać temu czynowi znamion demoralizacji, uporczywego łamania prawa, itp. Czy więc należy się za niego mandat? *De facto* powinniśmy uniknąć kary, a policjant mógłby ograniczyć się do pouczenia. Tak się zresztą często zdarza. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, w której funkcjonariusz, wychodząc z założenia, że za wykroczenie należy się kara i nie analizując czy czyn jest społecznie szkodliwy, zdecyduje się wystawić mandat. W takim wypadku możemy go nie przyjąć i rozstrzygnięcie pozostawić sądowi, choć sprawa nie będzie łatwa do wygrania.

Funkcjonariusz uprawniony do nałożenia mandatu powinien być obecny podczas popełnienia wykroczenia. Może też ustalić przebieg zdarzenia i na tej podstawie przypisać winę sprawcy.

Odmowa przyjęcia mandatu

Co jednak w sytuacji, gdy mamy absolutną pewność, że danego wykroczenia nie popełniliśmy? Tutaj pozostaje jedna droga, czyli odmowa przyjęcia mandatu. Sprawa zostanie skierowana do dalszego postępowania przed sądem, ale to na funkcjonariuszu będzie ciążył obowiązek dowiedzenia, że dane wykroczenie faktycznie miało miejsce. Sąd oczywiście wezwie obie strony na rozprawę (w miejscu właściwym dla popełnienia zarzucanego czynu) i przesłucha pod przysięgą. Jakie będzie rozstrzygnięcie sądu? Czy uwierzy funkcjonariuszowi czy obwinionemu? Trudno powiedzieć, z jednej strony założy, że zeznania złożone pod przysięgą są prawdziwe, z drugiej będzie miał zeznania funkcjonariusza publicznego, dla którego udowodnienie kłamstwa przed sądem oznacza niemal natychmiastowe zakończenie kariery. Warto pamiętać, że w policji funkcjonuje Biuro Spraw Wewnętrznych, którego misją jest znajdowanie przypadków nadużywania uprawnień przez funkcjonariuszy, a tym samym szansa, że policjant będzie mijać się z prawdą jest znikoma.

Przyjęcie mandatu a brak winy

A co, jeżeli przyjmiemy mandat za przechodzenie na czerwonym świetle i dopiero po kilku godzinach uświadomimy sobie, że np. sygnalizacja wówczas była niesprawna i tym samym nie złamaliśmy prawa? W takim wypadku ciężko o pozytywne dla nas zakończenie. Mandat jest prawomocny z momentem jego przyjęcia. Owszem, istnieje szereg przesłanek do wzruszenia mandatu, jednak żadna z nich nie odnosi się do sytuacji faktycznej. Jeżeli zarzucany czyn jest wykroczeniem (był zabroniony w chwili jego popełniania) i dobrowolnie zgodzimy się z zarzutem przez przyjęcie mandatu, to automatycznie stajemy się winni tego wykroczenia. Ustawodawca w ten sposób wyeliminował możliwość odwoływania się obywatela od wydanej decyzji po czasie. Dlaczego? Otóż, jak wspomniano już wcześniej, umyślne działanie funkcjonariusza zmierzające do celowego ukarania za niepopełniony czyn spotka się z surowymi konsekwencjami. Co więcej, funkcjonariusze po ukaraniu mandatem odstępują od dalszego zabezpieczania dowodów, świadków, itp. Tym samym możliwość wzruszenia mandatu dałaby niespodziewaną przewagę ukaranemu.

Wzruszenie mandatu

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, wyłączną podstawą prawną wzruszenia prawomocnego mandatu jest art. 101 § 1 zd. 1 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Zgodnie z tym przepisem, prawomocny mandat podlega uchyleniu w przypadku, gdy nałożono go za czyn niebędący czynem zabronionym jako wykroczenie. Przykładowo, podczas kontroli drogowej w Polsce otrzymaliśmy mandat za brak apteczki w samochodzie. Apteczka nie jest już obowiązkowym wyposażeniem pojazdu, więc nie można ukarać za jej nieposiadanie. Tego typu mandat pomimo prawomocności jest wzruszalny. Jeżeli zaś mandat będzie dotyczył braku gaśnicy, która niefortunnie znalazła się pod siedzeniem, zamiast na swoim miejscu i dopiero po powrocie do domu uda nam się to ustalić, przyjęty mandat pozostanie w mocy. Funkcjonariusz podczas kontroli wskazał bowiem na brak gaśnicy, do czego się przyznaliśmy. Fakt, że i policjant i my nie wiedzieliśmy, że gaśnica w rzeczywistości znajduje się w pojeździe, nie wzrusza mandatu.

Mandat za granicą

Osobny problem stanowi postępowanie mandatowe poza granicami Polski. W ramach Unii Europejskiej funkcjonuje mnogość systemów prawnych. W większości z nich postępowanie mandatowe działa na podobnej zasadzie, co w Polsce. Nie przyjęcie mandatu oznacza skierowanie sprawy do sądu, a często uniemożliwia też dalszą podróż i oznacza przymusowy postój. W przypadku firm transportowych tego typu rozwiązanie jest niejednokrotnie zdecydowanie bardziej kosztowne, niż kwota grzywny widniejąca na mandacie. Problem stanowi też bariera językowa, którą należy pokonać na linii kontrolujący-kontrolowany. Warto też pamiętać, że wymiar sprawiedliwości, szczególnie w Europie Zachodniej, bardzo szanuje zdanie kontrolującego. Z założenia to funkcjonariusz ma rację, a kontrolowany musi przedstawić solidne argumenty i dowody. <



Fot. GITD

Wyłączną podstawą prawną wzruszenia prawomocnego mandatu jest art. 101 § 1 zd. 1 kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. Zgodnie z tym przepisem, prawomocny mandat podlega uchyleniu, gdy nałożono go za czyn niebędący czynem zabronionym jako wykroczenie

W ramach Unii Europejskiej funkcjonuje mnogość systemów prawnych. W większości z nich postępowanie mandatowe działa na podobnej zasadzie co w Polsce.

Mateusz Górny
Prawnik OCRK
www.ocrk.pl



O licencję może wystąpić przedsiębiorstwo posiadające odpowiednie zaplecze techniczne oraz zatrudniające osobę z odpowiednimi kompetencjami zarządzania operacjami transportowymi

Fot. Volvo

Pożyczona licencja transportowa

Każda branża ma kilka mitów. Mitów, które ochoczo przekazywane są wszem i wobec. Transport również. Czy jedną z nich jest fakt pożyczania licencji transportowej? Czy firma Nowaka, skoro tak dobrze zna się z Kowalskim, może użyczyć mu swoich uprawnień? Czy może jednak należy dysponować własnym zaświadczeniem?

Licencja transportowa to jeden z wielu dokumentów, jakie powinno posiadać przedsiębiorstwo. Jeden z wielu. Dokładnie tak – z wielu. Ten, kto przeszedł tę wyboistą drogę wie, ile formalności należy spełnić, aby móc wysłać kierowcę w pierwszą trasę. A zatem może warto trochę pomóc szczęściu i skrócić formalności? Może jednak warto pożyczyć? Nie warto. Zobacz, dlaczego.

Czym jest licencja na transport usługowy?

Licencja transportowa jest rodzajem pozwolenia na wykonywanie specyficznej działalności, jaką jest przewóz towarów i osób. – *Do świadczenia takich usług dopuszczani są przedsiębiorcy spełniający narzucone wymogi prawne: m.in. zdolność finansową oraz wiedzę nt. przepisów. Są oni również zobligowani do uczciwego działania na rynku i harmonijnej współpracy z innymi podmiotami, również będącymi konkurencją* – mówi Mariusz Hendzel, ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP. Takie wymogi mają zapewnić bezpieczeństwo innych użytkowników dróg oraz firm zlecających, które powierzają swój towar przewoźnikom. Ma to również na celu zapewnienie finansowej stabilności tym przedsiębiorcom, którzy wspierają transport (spedycje, załadowcy, producenci pojazdów, dostawcy paliw i części zamiennych).

A zatem o licencję może wystąpić przedsiębiorstwo posiadające odpowiednie zaplecze techniczne oraz zatrudniające osobę z odpowiednimi kompetencjami zarządzania operacjami transportowymi (posiadającą zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego). Równie istotnym warunkiem jest posiadanie odpowiedniej zdolności finansowej do prowadzenia tego typu działalności, co jest gwarancją minimalnej wypłacalności za ewentualne szkody powstałe na cudzym mieniu.

A zatem... jak ją pożyczyć?

Powyższe zasady są jasne: licencja transportowa jest przypisana do konkretnego przedsiębiorstwa, bowiem fakt jej przyznania poprzedzają odpowiednie procedury skierowane wobec tej jednej, konkretnej firmy. Zatem jak ją pożyczyć? Odpowiedź jest prosta: nie da się. – *Licencja wydawana jest indywidualnie dla danego podmiotu. Nie da się jej użyczyć komukolwiek. Nawet osobie pokrewnej, która prowadzi taką samą działalność. Każda firma musi spełnić takie same warunki i wykazać je przed odpowiednim urzędem. Nie można zatem na chwilę użyczyć uprawnień komuś innemu. Stare, polskie porzekadło mówi: dobry zwyczaj nie pożyczaj. Zastosujmy je zatem*

Licencja transportowa, podobnie jak prawo jazdy, nie może zostać użyczona komuś innemu. Konsekwencją tego zachowania jest nie tylko pokaźna kara, ale i narażenie się na dodatkowe kontrole w firmie w celu chociażby zweryfikowania poprawności dokumentacji.

i w transportowych realiach – przekonuje Mariusz Hendzel.

A kiedy już pożyczysz...

Należy mieć świadomość konsekwencji. A są one niemałe. W momencie, gdy podczas kontroli okaże się, że przedsiębiorstwo nie posiada zezwolenia, kara z jaką należy się liczyć to 12 tys. zł. – *Warto też wspomnieć, że zleceniodawcy nie odważą się zlecić przewozu swojego towaru niepewnej firmie, bo nie posiadają żadnej gwarancji, że towar dotrze do celu i że odbędzie się to zgodnie z wymaganiami przepisowymi (cła, warunki przewozu, bezpieczeństwo). Weźmy pod uwagę również to, że żadna firma nie zaryzykuje opinią, że przewozi swoje renomowane towary przy wsparciu nieformalnych przewoźników* – tłumaczy ekspert Kancelarii Transportowej ITD-PIP.

A zatem, czy warto? Nie warto. Licencja transportowa, podobnie jak prawo jazdy, nie może zostać użyczona komuś innemu. Konsekwencją tego zachowania jest nie tylko pokaźna kara, ale i narażenie się na dodatkowe kontrole w firmie w celu chociażby zweryfikowania poprawności dokumentacji. <

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl



Mariusz Hendzel

Kancelaria Transportowa ITD-PIP.pl

ITD-PIP Kancelaria transportowa

To zespół ekspertów działających w branży transportowej od 2004 r. Od ponad 13 lat wykwalifikowani specjaliści doradzają polskim przedsiębiorstwom w zakresie pomocy prawnej i eksperckiej tworząc szerokie portfolio produktowe i usługowe. W ofercie kancelarii transportowej znajdują się m.in. szkolenia otwarte i indywidualne, audyty dokumentacji, usługowe rozliczanie kierowców, delegowanie oraz wyliczanie płacy minimalnej w krajach Unii Europejskiej. Wychodząc naprzeciw potrzebom, grupa ITD-PIP wprowadziła również na rynek szereg innowacyjnych narzędzi wspierających pracę przedsiębiorstw transportowych. Są to m.in. oprogramowanie SuperTacho służące szybkiej analizie i rozliczaniu składników wynagrodzeń i delegacji, czytnik kart i tachografów TachoDroid oraz system czytników TachoSpot. Więcej informacji o kancelarii na www.itd-pip.pl

Informacje nt. płacy minimalnej, zgłaszania pracowników delegowanych do zagranicznych systemów identyfikacyjnych oraz aktualne stawki obowiązujące w krajach Unii Europejskiej: www.minimalna.eu

Portfolio produktowe:

- **SuperTacho** – szybki i intuicyjny program do prowadzenia ewidencji czasu pracy kierowców, wyliczania diet, płacy minimalnej oraz delegacji www.supertacho.pl
- **TachoDroid** – czytnik danych z kart kierowcy i tachografów www.tachodroid.pl





Fot. Flickr

Zgodnie z art. 23 Konwencji CMR, odszkodowanie za uszkodzenie lub zaginięcie towaru nie może przekraczać 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. Prawo Przewozowe w art. 80 ogranicza taką odpowiedzialność do zwykłej wartości towaru

Rażące niedbalstwo – jak się nie „obudzić z ręką w nocniku”

Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przewozu. Jego odpowiedzialność jest odpowiedzialnością kontraktową opartą na zasadzie ryzyka. Co do zasady, przy jej określaniu istotny jest sam fakt niewykonania umowy lub jej nienależytego wykonania.

Na istnienie odpowiedzialności nie ma zatem wpływu wina przewoźnika i to czy wyrządził on szkodę wskutek zaniedbania, niedbalstwa, czy umyślnie. Czynniki te mogą jednak wpływać na wysokość zobowiązania przewoźnika. Jakie zachowania uznaje się za rażąco niedbałe? Jaki jest wpływ rażącego niedbalstwa na odpowiedzialność przewoźnika? Czy rażące niedbalstwo można ubezpieczyć? Jakie mogą być skutki jego braku w polisie OCP?

Zachowania uznawane za rażąco niedbałe

Rażące niedbalstwo, podobnie jak lekkomyślność i niedbalstwo, należy do kategorii zachowań zewnętrznych człowieka, które podlegają ocenie i są przedmiotem regulacji prawnych leżących w obszarze prawa cywilnego jaki i karnego. Czynniki te objawiają się określonym działaniem lub zaniechaniem, kwalifikowanym przez prawo jako czyn niedozwolony. Gdy działanie niedozwolone doprowadza do szkody mamy do czynienia z odpowiedzialnością cywilną deliktową. Na istnienie tej odpowiedzialności bezpośredni wpływ ma zatem wina sprawcy.

Gdy działanie niedozwolone doprowadza do szkody mamy do czynienia z odpowiedzialnością cywilną deliktową. Na istnienie tej odpowiedzialności bezpośredni wpływ ma wina sprawcy.

Kodeks cywilny rozróżnia dwa rodzaje winy: winę umyślną i winę nieumyślną. Umyślność może występować pod postacią zamiaru bezpośredniego, gdzie sprawca ma na celu wyrządzenie szkody i zamiaru ewentualnego, gdzie sprawca liczy się z tym, że jego zachowanie może doprowadzić do szkody i pomimo to akceptuje je. Wina nieumyślna może przybrać postać lekkomyślności, niedbalstwa lub rażącego niedbalstwa. Z lekkomyślnością mamy do czynienia, gdy osoba przewiduje, że jej zachowanie może doprowadzić do powstania szkody lecz bezpodstawnie sądzi, że szkoda ta nie powstanie. Niedbalstwo występuje wtedy, gdy osoba nie zachowuje staranności wymaganej przy wykonywaniu określonych czynności (należytej staranności) lub gdy zachowanie odbiega od właściwego dla danego podmiotu miernika staranności. O przypisaniu osobie winy w postaci rażącego niedbalstwa decyduje zachowanie się przez nią w określonej sytuacji w sposób odbiegający



Fot. Fotolia

Rażącym niedbalstwem jest złamanie podstawowych i powszechnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Ocena, czy zasady takie złamano, musi być dokonywana z uwzględnieniem konkretnych okoliczności towarzyszących szkodzie



Jerzy Różyk

31 lat w branży ubezpieczeniowej(ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 16 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych.

Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód) oraz studnia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

od miernika staranności minimalnej, czyli niezachowanie minimalnych (elementarnych) zasad prawidłowego zachowania się (wyrok SN z dnia 10 marca 2004 r., sygn. akt IV CK 151/03, niepublikowany). Dosadniej opisuje to literatura prawnicza: rażące niedbalstwo to niezachowanie staranności, jakiej można wymagać od osób najmniej rozgarniętych. Rażącym niedbalstwem jest zatem złamanie podstawowych i powszechnie obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Ocena, czy zasady takie złamano, musi być dokonywana z uwzględnieniem konkretnych okoliczności towarzyszących szkodzie. Do zachowań zawinionych można zaliczyć również nieostrożność, nieuwagę, niewiedzę lub bierność (patrz np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 marca 2008 r. Sygn akt III CSK 270/2007), jednakże mogą one być zrównane z rażącym niedbalstwem w bardzo wyjątkowych sytuacjach.

Jak widać z powyższego, pomiędzy opisanymi zachowaniami istnieją dość duże różnice. Nie wpływają one bezpośrednio na istnienie odpowiedzialności wynikającej z przepisów prawa przewozowego, gdyż o jego odpowiedzialności nie przesądza wina, a nienależyte wykonanie lub niewykonanie umowy. Gdy opisane zachowania doprowadzają do nienależytego wykonania umowy przewozu, np. do uszkodzenia przesyłki, nie tylko mają wpływ na powstanie odpowiedzialności przewoźnika, ale również – co jest bardziej istotne – na wysokość zobowiązania odszkodowawczego i odpowiedzialność zakładów ubezpieczeń z zawartych umów ubezpieczenia OCP.

Kodeks cywilny rozróżnia winę umyślną i nieumyślną. Wina nieumyślna może przybrać postać lekkomyślności, niedbalstwa lub rażącego niedbalstwa.

Wpływ rażącego niedbalstwa na odpowiedzialność przewoźnika

Odpowiedzialność przewoźnika co do wysokości określają art. 23 i 25 Konwencji CMR oraz art. 80 ustawy Prawo Przewozowe. Zgodnie z art. 23 Konwencji CMR, odszkodowanie za uszkodzenie lub zaginięcie towaru nie może przekraczać 8,33 SDR za kilogram brakującej wagi brutto. Prawo Przewozowe w art. 80 ogranicza taką odpowiedzialność do zwykłej wartości towaru. O ile ograniczenie określone w art. 80 Prawa Przewozowego nie wpływa szczególnie na kwotową odpowiedzialność przewoźnika, to wynikające z art. 23 i 25 CMR już tak. W jakim stopniu? Na przykład przy przewozie towaru o wadze 12 ton, maksymalne odszkodowanie jakie zobowiązany jest on zapłacić, to kwota: 12.000 kg × 8,33 SDR x 5,2493 = 524.720 PLN, co stanowi równowartość 122.170 EUR (tabela kursów NBP z 16.11.2018 r.). Jeżeli wartość zniszczonego lub utraconego towaru wynosi 220.000 EUR, będzie on zwolniony z obowiązku zapłaty różnicy, tj. 97.830 EUR. Uprawniony do odszkodowania w tej wysokości poniesie stratę.

Konwencja CMR przewiduje jednak odstępstwo od zasady wyrażonej w art. 23 i 25. Wynika ono z art. 29 CMR, zgodnie z którym przewoźnik nie ma prawa korzystać z postanowień, które ograniczają jego odpowiedzialność, jeżeli szkoda powstała wskutek złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Konwencja w tym artykule odwołuje się do prawa stosowanego w kraju rozpatrywania sprawy, a więc definiowanie



złego zamiaru lub równoważnego z nim niedbalstwa musi odbywać się według kryteriów stosowanych przez prawo krajowe. Polski system prawny przy określaniu stopnia winy nie posługuje się pojęciem „zły zamiar". Odpowiednikiem „złego zamiaru" w prawie polskim są formy winy umyślnej: zamiar bezpośredni i zamiar ewentualny. Zamiar bezpośredni ma miejsce wtedy, gdy sprawca chce wyrządzić szkodę i doprowadza do jej wyrządzenia. Z zamiarem ewentualnym mamy do czynienia wówczas, gdy sprawca



nie chce wyrządzić szkody, ale zdaje sobie sprawę, że swoim zachowaniem może ją wyrządzić i akceptuje to. Co jednak z rażącym niedbalstwem?

Odpowiedzią na pytanie będą tutaj: art. 86 Prawa Przewozowego i art. 788 § 1 i 3 Kodeksu Cywilnego, które mówią o zniesieniu ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda wynikła nie tylko z winy umyślnej, ale również z rażącego niedbalstwa przewoźnika. Polskie prawo równoważy rażące niedbalstwo z winą umyślną w postaci zamiaru ewentualnego tylko wtedy, gdy znamiona rażącego niedbalstwa mają cechy winy umyślnej. Nie zawsze więc rażące niedbalstwo będzie kwalifikowane jako wina umyślna. Można mieć wrażenie, że zachowania posiadające cechy rażącego niedbalstwa przypominają zachowania charakterystyczne zarówno dla niedbalstwa zwykłego, nieostrożności i lekkomyślności. We wszystkich przypadkach jest bowiem mowa o zachowaniach daleko odbiegających od prawidłowych, które mogą wyrządzić szkodę. Podobieństwa doktrynalne powodują, że sądy niekiedy przypisują cechy zamiaru ewentualnego również lekkomyślności. Zachowaniom tym nie można jednak z automatu przypisać znamion ani rażącego niedbalstwa, ani też winy umyślnej. Każdorazowo wymaga to indywidualnego podejścia do sprawy. Jakie zatem znaczenie dla przewoźników ma stopniowanie winy?

Choć prawo rażące niedbalstwo kwalifikuje jako winę nieumyślną, ubezpieczyciele dopuszczają możliwość rozszerzania ochrony o szkody powstałe z tego tytułu.

Jeżeli przewoźnikowi nie można postawić zarzutu rażącego niedbalstwa, art. 23 Konwencji CMR pozwala na ograniczenie odpowiedzialności do kwoty 122.170 EUR. W sytuacji, gdy jego zachowanie uznaje się za rażąco niedbałe, zgodnie z art. 29 konwencji CMR, ograniczenie odpowiedzialności wynikające z art. 23 nie będzie miało zastosowania. W takiej sytuacji przewoźnik będzie zobowiązany do zapłacenia odszkodowania równego wartości towaru, czyli w naszym przypadku 220.000 EUR. Może on być również zobowiązany do pokrycia dodatkowych szkód powstałych po stronie uprawnionego, jak np. utraconych korzyści. Rażąco niedbałe podejście do wykonania przewozu może więc przewoźnika kosztować co najmniej 97.830 EUR.


Fot. Pixelio

Sądy europejskie ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 ust. 1 CMR równoważą nie tylko rażące niedbalstwo, ale często również niedbalstwo zwykłe, nieostrożność lub lekkomyślność

Kwalifikowana wina umyślna – specyficzne podejście sądów europejskich

Sądy europejskie ze złym zamiarem w rozumieniu art. 29 ust. 1 CMR równoważą nie tylko rażące niedbalstwo, ale często również niedbalstwo zwykłe, nieostrożność lub lekkomyślność. Na przykład sąd belgijski za zły zamiar uznał zachowanie przewoźnika polegające na wykonywaniu przewozu pojazdem przeciążonym (według statystyk GITD jest to 93% przewozów wykonywanych busami) lub z towarem o ponadnormatywnej wysokości. W ocenie sądu belgijskiego, złym zamiarem było również niezachowanie ostrożności przejawiające się jazdą z dużą prędkością „po drodze uznanej za trudną". Sąd niemiecki z kolei za kwalifikowaną winę umyślną uznał niezachowanie ostrożności przy wchodzeniu w zakręt, pomimo iż kierowca zwolnił prędkość do 40 km/h, a dopuszczalna w miejscu zdarzenia wynosiła 60 km/h. Według sądów francuskich, większość zachowań kierowców, które doprowadzają do wypadów drogowych, nosi znamiona złego zamiaru. Polskie sądy aż tak daleko posuwać się nie muszą, gdyż w naszym systemie prawnym, rażące niedbalstwo jest traktowane na równi ze złym zamiarem i nie ma potrzeby wykazywania winy umyślnej, aby przypisać przewoźnikowi odpowiedzialność z art. 29 CMR. Sądy oceniają więc zachowania pod kątem wystąpienia rażącego niedbalstwa, a nie winy umyślnej. Niestety, do listy zachowań rażąco niedbałych, oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności, potrafią dorzucić również bierność (nie podjęcie żadnych działań), a nawet niewiedzę.

Brak rażącego niedbalstwa w polisach OCP to ograniczanie odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń niewspółmierne do oszczędności finansowej, jaką przewoźnicy uzyskują kupując tańsze i gorsze polisy.

Rażące niedbalstwo i wina umyślna, a ubezpieczenie OCP

Większość zakładów ubezpieczeń wyłącza z ochrony szkody wyrządzone wskutek winy umyślnej. Wychodzą bowiem z założenia, że ubezpieczenie powinno chronić od szkód, których przyczyna tkwi w czynnikach zewnętrznych, a nie w zachowaniach ubezpieczających posiadających cechy umyślności. Inaczej wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o rażące niedbalstwo. Choć prawo kwalifikuje je jako winę nieumyślną, ubezpieczyciele dopuszczają możliwość rozszerzania ochrony o szkody powstałe z tego tytułu. Wielu ubezpieczycieli systemowo wyrzuca rażące niedbalstwo poza zakres ubezpieczenia, co praktycznie do zera zmniejsza przewoźnikom szanse na uzyskanie odszkodowania w sytuacji, gdy przyczyną szkody było rażąco niedbałe zachowanie się kierowcy. Istnieją jednak rozwiązania ubezpieczeniowe, które dają możliwość rozszerzenia polisy OCP o rażące niedbalstwo. Taka opcja często jest olimitowana (zwykle do limitów określonych w art. 23 i 25 CMR lub niższych), obłożona wyższą franszyzą redukcyjną i dodatkową składką, ale za to pełniej chroni odpowiedzialność przewoźnika, a tym samym jego interes. W przypadku, gdy zachowanie przewoźnika będzie ocenione jako rażąco niedbałe, kwota wynikająca z ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika (tutaj 122.170 EUR) powinna być pokryta z polisy OCP.

Umyślność może występować pod postacią zamiaru bezpośredniego, gdzie sprawca ma na celu wyrządzenie szkody i zamiaru ewentualnego i liczy się z tym, że jego zachowanie może doprowadzić do szkody, a pomimo to akceptuje je.

Skutki braku rażącego niedbalstwa w polisie OCP

W mojej ocenie, brak rażącego niedbalstwa w polisach OCP to ograniczanie odpowiedzialności zakładów ubezpieczeń niewspółmierne do oszczędności finansowej, jaką przewoźnicy uzyskują kupując tańsze i gorsze polisy. Z przedstawionej powyżej oceny dość jasno wynika, że za rażące niedbalstwo łatwo mogą być uznane zachowania, które również można uznać za zawinione, jak np. niedbalstwo zwykłe, nieostrożność, nieuwaga, lekkomyślność, a nawet niewiedza i bierność, choć rażącym niedbalstwem nie są. Na etapie postępowań likwidacyjnych zachowanie „sprawców" szkód nie będzie oceniane przez sądy, a przez likwidatorów szkód zatrudnionych w towarzystwach ubezpieczeniowych. Osoby te mogą oceniać je subiektywnie lub nawet ze zwykłej niewiedzy przypisywać im cechy rażącego niedbalstwa. W przypadku uznania zachowania przewoźnika za rażąco niedbałe, z braku takiego rozszerzenia w polisie OCP, zakład ubezpieczeń odmówi wypłaty. Przewoźnikowi pozostanie zapłacić odszkodowanie z własnych środków i w sądzie próbować zmienić kwalifikację zachowania (czynu) kierowcy dokonaną przez ubezpieczyciela. Sądy często oceniają zachowania osób biorących udział w zdarzeniach inaczej niż ubezpieczyciele i nakazują im wypłacać odszkodowania. Może to jednak trwać kilka lat i nie zawsze wydawane orzeczenia są korzystne dla przewoźników. Mogą mieć na to wpływ nie tylko niesprzyjające okoliczności towarzyszące szkodom, ale również niedostateczne kwalifikacje pełnomocników zaangażowanych przez przewoźników w procesy odszkodowawcze.

Dla uniknięcia takich sytuacji przewoźnicy nie powinni oszczędzać na polisach OCP, a na pewno nie akceptować warunków, które nie gwarantują ochrony za rażąco niedbałe podejście do wykonywanych obowiązków. Nie powinni również zasięgać pomocy u prawników, którzy nie zajmują się problematyką transportową i twardym prawem przewozowym. Zaniedbania w tym zakresie w połączeniu z wykonywaniem przewozów z nienależytą starannością mogą ich kosztować więcej niż bezpieczna polisa OCP. <


Fot. Volvo

Za rażące niedbalstwo dość łatwo mogą być uznane zachowania, które również można uznać za zawinione, jak np. niedbalstwo zwykłe, nieostrożność, nieuwaga, lekkomyślność, a nawet niewiedza i bierność, choć rażącym niedbalstwem nie są

Art. 86 Prawa Przewozowego i art. 788 § 1 i 3 Kodeksu Cywilnego mówią o zniesieniu ograniczenia odpowiedzialności, jeżeli szkoda wynikła nie tylko z winy umyślnej, ale również z rażącego niedbalstwa przewoźnika.


Fot. Fotolia

Sądy polskie oceniają zachowania pod kątem wystąpienia rażącego niedbalstwa, a nie winy umyślnej. Do listy zachowań rażąco niedbałych, oprócz niedbalstwa zwykłego i lekkomyślności, potrafią dorzucić bierność (nie podjęcie żadnych działań), a nawet niewiedzę

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



Konferencja „Kod Innowacji" miała miejsce 15 listopada w warszawskim hotelu Sound Garden

GS1 nagradza innowacyjność

Nagrody dla firm i organizacji, które do poprawy efektywności wykorzystały standardy GS1, to nowa inicjatywa GS1 Polska, która jest częścią globalnej organizacji, działającej w 150 krajach na świecie. Zwycięzców nagrodzono po raz pierwszy 15 listopada 2018 r. podczas konferencji Kod Innowacji.

Jury, w skład którego wchodzili eksperci z nagradzanych branż, przyznało nagrody w 4 kategoriach: retail, TSL, e-commerce i ochrona zdrowia. Wyróżnienia otrzymały przedsiębiorstwa, które wdrożyły jeden ze standardów GS1 w okresie od 1 stycznia 2017 do 1 czerwca 2018 r. i osiągnęły największe korzyści z ich wdrożenia. Dodatkowo 1600 internautów przyznało nagrodę publiczności.

W kategorii retail

Nagrodzono firmę Makro Cash & Carry. Mateusz Boruta, dyrektor zarządzający ECR Polska i juror konkursu Kod Innowacji, wybór zwycięzcy podsumował następująco: – *Makro Cash & Carry Polska otrzymało nagrodę za konsekwencję, dokładność i przemyślaną, organiczną pracę. Dział Supply Chain tej firmy położył*



Bartłomiej Gola, współwłaściciel SpeedUp Group, mówił o nowoczesnym biznesie w dobie globalizacji i rewolucji przemysłowej 4.0, którego elementem są start up'y

duży nacisk na wykorzystanie dostępnych i sprawdzonych rozwiązań. Jury doceniło wzięcie na siebie ciężaru przez Makro Cash & Carry edukacji swoich dostawców i przekonania ich do wdrożenia etykiety logistycznej GS1 wraz z komunikatem Awizo Dostawy (DESADV) – z korzyścią dla wszystkich. Życzyć możemy sobie tylko tego, by inne sieci swoje wymagania w tym obszarze projektowały równie metodycznie, bo dzięki zastosowaniu standardów ich spełnianie jest dużo prostsze.

W kategorii e-commerce

Prezes zarządu Izby Gospodarki Elektronicznej Patrycja Sass-Staniszewska zwycięzcą ogłosiła Carrefour Polska. – *Standaryzacja oznacza profesjonalizację. Komisja nagrodziła Carrefour Polska za stworzenie w Polsce internetowej platformy handlowej typu marketplace: koncept invite marketplace – z pełni funkcjonującym katalogiem produktów, której celem jest szybsze dotarcie do produktu. Osiągnięcie celu było możliwe dzięki zastosowaniu jednoznacznego, unikalnego identyfikatora produktu – numeru GTIN* – stwierdziła.

W kategorii TSL

Dr Grzegorz Szyszka, wieloletni dyrektor Instytutu Logistyki i Magazynowania w Poznaniu, uzasadnił wybór Raben Logistics Polska w tej kategorii. – *Projekt zaimplementowania globalnego standardu wymiany informacji GS1XML u największego operatora logistycznego w Polsce firmy Raben, wyróżnia się kompleksowym i profesjonalnym podejściem do cyfryzacji procesów transportowo-magazynowych. Realizowany był począwszy od inwentaryzacji, mapowania i uproszczenia procesów logistycznych, poprzez opracowanie dokumentów elektronicznych oraz jednolitego interfejsu wymiany danych z klientami, aż po przygotowanie partnerów biznesowych do elektronicznej wymiany danych w standardzie GS1XML. Takie metodyczne podejście zaowocowało udanym wdrożeniem bez papierowej komunikacji zarówno w wewnątrz przedsiębiorstwa, jak i z zewnętrznymi odbiorcami usług dostarczanymi przez Raben.*



Przedstawiciele nagrodzonych firm i organizacji, które do poprawy efektywności wykorzystały standardy GS1 w towarzystwie przedstawicieli GS1: prezesa Aleksandra Niemczyka, Marcina Dopierały (przewodniczący Rady GS1 Polska) i Elżbiety Hałas (członek zarządu)

W kategorii ochrona zdrowia

Nagroda trafiła do Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego w Gdańsku. Wręczający ją prezes GS1 Polska Aleksander Niemczyk, tak uzasadniał wybór jury: – *Każdy z nas był lub będzie pacjentem i chciałby czuć się bezpiecznie w placówce medycznej, do której trafi. Będzie miał taką pewność w Uniwersyteckim Centrum Klinicznym w Gdańsku. Szpital ten wdraża standardy identyfikacyjne GS1 i rozwiązania w zakresie automatycznego gromadzenia danych z wyrobów medycznych na poziomie działu zaopatrzenia medycznego oraz klinik. Oczekując od swoich dostawców oznaczeń zgodnych z GS1, szpital przyczynia się do popularyzacji wiedzy na temat globalnych standardów. Implementując standardy GS1, placówka wnosi istotny wkład w działania na rzecz większego bezpieczeństwa pacjenta i lepszej efektywności procesowej.*

Wyróżnienia otrzymały przedsiębiorstwa, które wdrożyły jeden ze standardów GS1 w okresie od 1 stycznia 2017 do 1 czerwca 2018 r. i osiągnęły największe korzyści z ich wdrożenia.

Inne wyróżnienia

Jury zdecydowało się również na przyznanie wyróżnienia dla projekt IAI Shop. Z kolei nagroda publiczności trafiła do firmy Fresh Logistics.

Elżbieta Hałas, członek zarządu GS1 Polska tak podsumowała nagrodzone wdrożenia: – *Słuchając o efektach, do jakich przyczyniły się nagrodzone wdrożenia, byłam dumna, że nasza organizacja może odpowiadać, a nawet czasem wyprzedzać potrzeby rynku. Nasza globalna wizja, która mówi, że wierzymy w siłę standardów, które pomagają nam zmieniać sposób, w jaki pracujemy i żyjemy, na lepsze – zmaterializowała się podczas konferencji.*



Nagroda w kategorii ochrona zdrowia trafiła do Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego w Gdańsku

Wydarzeniu towarzyszyły prelekcje ekspertów wspierających nowoczesny biznes – Bartłomieja Goli, współwłaściciela SpeedUp Group, inwestującego w startupy oraz Pawła Tkaczyka, eksperta ds. budowania marek. Dobór prelegentów był nieprzypadkowy, gdyż ich prezentacje mogły stać się inspiracją dla uczestników spotkania do poszukiwania nowych rozwiązań w biznesie. <

Opr. E. Haber

25 LAT

Targi Kielce
exhibition & congress centre

TARGI BUDOWNICTWA INFRASTRUKTURALNEGO

Autostrada-Polska
Rotra
Traffic-Expo
Europarking
MunEq Expo
Kielce

14-16.05.2019

Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego,
Transportu Drogowego, Infrastruktury
Techniki Parkingowej
i Sprzętu do Utrzymania Dróg



Targi Kielce SA
Kontakt:
Dyrektor Projektu - Bogusława Grzechowska
e-mail: autostrada@targikielce.pl
tel. 41 365 12 10

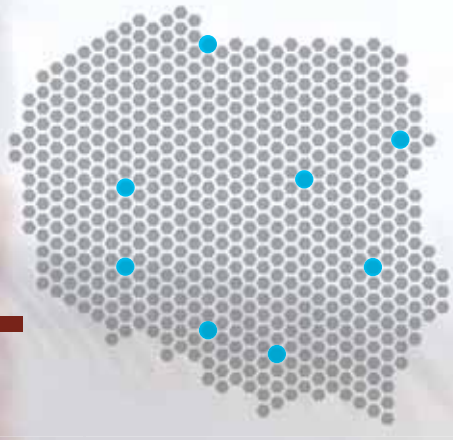
www.autostrada-polska.pl

Współpraca

spc
Polski Kongres Drogowy
ZMPD
ITS POLSKA
EWiT

2019 edycja WIOSNA

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych



5.03.2019 – Poznań
12.03.2019 – Gdańsk
21.03.2019 – Kraków
28.03.2019 – Warszawa
4.04.2019 – Wrocław
10.04.2019 – Lublin
16.04.2019 – Białystok
25.04.2019 – Katowice

SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2019

KONFERENCJA MERYTORYCZNA:

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

STREFA EKSPERCKA I BIZNESOWA:

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

STREFA ZAŁADOWCÓW:

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

SKORZYSTAJ ZE SPOTKAŃ TRANSPORTOWYCH

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

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

Dołącz do grona tych, którzy wiedzą więcej.

Dodatkowe informacje:

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



Organizatorzy:

KMG media | TSL biznes – MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA | Truck&Van www.truck-van.pl

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

OPTIMA
Logistics Group



Jeżdżę z Optimą

Dołącz do nas!

WWW.OPTIMALG.COM

Stawiamy na długoterminową i stabilną współpracę.
Jesteśmy nowoczesną firmą z branży TSL, której głównym przedmiotem działalności są krajowe i międzynarodowe przewozy drogowe.

Atrakcyjne stawki

Ciągłość zleceń

Długoterminowa i stabilna współpraca

W związku z dynamicznym rozwojem zapraszamy do partnerskiej współpracy Przewoźników dysponujących:

- **busami o DMC 3,5 t**
- **ciągnikami siodłowymi z naczepami 13,6 m (firanki, chłodnie, megi)**

Miejsce pracy: **Europa zachodnia, środkowa i południowa**

Skontaktuj się z nami

Optima Logistics Group S.A.
ul. Mickiewicza 36A
01-616 Warszawa, Polska

kontakt@optimalg.com
telefon +48 22 242 84 45
fax +48 22 379 02 66