ISSN 2081–5255

KWIECIEŃ – 4/2020 (112)

TSL biznes

MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Cena 9,90 zł (8% VAT)
Nakład: 11 000 egzemplarzy

TEMATY NUMERU:

GRUPA MAK-STBU: PARTNERZY NA TRUDNE CZASY

BRANŻA O ZRÓŻNICOWANEJ OBSŁUDZE

KORONAWIRUS ROZDAJE KARTY

WPŁYW COVID-19 NA RYNEK NIERUCHOMOŚCI LOGISTYCZNYCH

GRUPA MAK-STBU

PROGRAM UBEZPIECZENIOWY
DLA CZŁONKÓW PSPD W GDYNI



ISSN 2081 5255
9 772081 525000 04

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



Wszyscy mówią. Jeden robi. Nowy Actros.

Active Drive Assist. To wyjątkowe połączenie układu napędowego oraz systemów wspomagających jazdę wynosi komfort i bezpieczeństwo na nowy poziom. Active Drive Assist dba również o ekonomiczny sposób jazdy, który czyni nowego Actrosa naprawdę wydajnym. www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Odbierz bezpiecznie swoją paczkę z *InfoCourierService*!





*InfoCourier**Service***

Pamiętaj, by udostępnić swój **nr telefonu**, by móc skorzystać z bezpiecznego odbioru przesyłki.

Więcej informacji na: www.gls-group.eu

W NUMERZE



Koronowirus już miesiąc temu zdominował nasze życie, w tym branżę logistyczną. W cień poszły inne zagadnienia, a wiele istotnych problemów jeszcze na początku roku, teraz wydaje się błahymi. Firmy logistyczne i transportowe starają się przystosować do zaistniałej sytuacji, a nawet idą krok dalej planując swoje funkcjonowanie po pandemii. A logistyka jest w tej dobrej sytuacji, że bez niej nie może funkcjonować gospodarka. Ktoś musi dostarczyć towar do odbiorcy, zapakować, zrealizować zamówienie. Niezakłócone łańcuchy dostaw umożliwiają działanie innym gałęziom gospodarki.

Operatorzy logistyczni, także ci funkcjonujący na rynku kurierskim, radzą sobie tutaj znakomicie, jednocześnie starając się zabezpieczyć swoich pracowników w maseczki, rękawiczki, żele ochronne, co często przypłacone jest sporym wysiłkiem. A przecież ci na pierwszej linii frontu, jak kurierzy, najbardziej narażeni są na infekcję, zwłaszcza, że niektórzy klienci będący na kwarantannie ukrywają to i wchodzą z nimi w bliższy kontakt.

Jaki długotrwały wpływ będzie miał COVID-19 na gospodarkę, w obecnej chwili trudno przewidzieć ze względu na wiele zmiennych, jak np. czas trwania, wprowadzone restrykcje, ubożenie społeczeństwa. Na pewno jest to okazja do zobaczenia jak w soczewce, jakie największe problemy istnieją w łańcuchach dostaw. Dopiero potem wiele rzeczy będzie można przeorganizować. Już teraz mówi się o tym, że trzeba zdywersyfikować źródła dostaw i przenieść je bliżej producentów, co skróci łańcuchy dostaw. Potrzebne będą również nowe powierzchnie magazynowe, na których gromadzone będą większe zapasy. Nic więc nie zapowiada, że deweloperzy tych powierzchni stracą pracę. To samo dotyczy operatorów logistycznych i z rynku KEP obsługujących e-commerce, dla których nastały złote czasy. I

Elżbieta Haber,
z-ca redaktora naczelnego

W SKRÓCIE

W skrócie 6

LOGISTYKA

Koronawirus rozdaje karty 10
Branża motoryzacyjna dotknięta Covid-19 13
Koronawirus a rynek e-commerce 14
Doświadczenie atutem Seifert 16
Odnaleźć się w nowej rzeczywistości . . . 17
Branża o zróżnicowanej obsłudze 18

LOGISTYKA TECHNOLOGIA

Bramy do kuźni pomysłów 22

KURIER EXPRESS POCZTA

Czy branża KEP zyskuje na pandemii? . . . 24
Nowa opcja bezpiecznego odbioru paczek kurierskich 26

FINANSOWANIE I UBEZPIECZENIA

Jak zachować płynność finansową w okresie epidemii? 28
Profesjonalistę poznaje się w biedzie! 30

SYSTEMY IT

Automatyzacja – sposób na rozwiązanie wielu problemów 32

POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Wpływ COVID-19 na rynek nieruchomości logistycznych 33

PRAWO

COVID-19 jako okoliczność zwalniająca przewoźnika z odpowiedzialności 36
Epidemia w Niemczech – skutki prawne dla transportu 42
Dbajcie o własne pieniądze 44

CZYTAJ TAKŻE



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

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

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

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

Prenumerata
tel. 22 213 88 28
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.

KMG media

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 | Truck&Van | SPOTKANIA TRANSPORTOWE

2020 edycja WIOSNA

Zapraszamy na cykl bezpłatnych konferencji transportowych



5.03.2020 – Poznań
12.03.2020 – Białystok
19.03.2020 – Kraków
26.03.2020 – Lublin
– Gdańsk
– Katowice
23.04.2020 – Wrocław
– Warszawa

NOWE TERMINY
Spotkań Transportowych
SZCZEGÓŁY NA:
www.spotkania.tsl-biznes.pl

podczas MT TSL

SPOTKANIA TRANSPORTOWE 2020

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:

KMGmedia TSLbiznes Truck&Van

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



LIDER W RANKINGU BREEAM W POLSCE

Panattoni stawia na zrównoważony rozwój. Wszystkie parki dewelopera realizowane od 2020 r. są certyfikowane metodą BREEAM New Construction International na poziomie VERY GOOD.

Obecnie najwięcej obiektów w branży magazynowej certyfikuje Panattoni. W Polsce portfolio zrealizowanych przez dewelopera obiektów zgodnie z koncepcją zrównoważonego rozwoju to 24 inwestycje – 14 z nich przeszło certyfikację metodą BREEAM na poziomie GOOD, osiem pozytywnie ubiegało się o ocenę VERY GOOD i dwie zdobyły LEED na poziomie GOLD oraz SILVER. To najwięcej certyfikacji w Polsce przypadających na jednego dewelopera.

– *Dotychczas potwierdzonych certyfikatem BREEAM lub LEED mamy 770 tys. m², na które składają się nasze własne parki jak w Sosnowcu, Kielcach czy w Pruszkowie, ale i obiekty realizowane dla klientów, których wspieraliśmy w procesie certyfikacji np. H&M, Amazon, czy Decathlon* – komentuje Robert Dobrzycki, CEO Panattoni.

Deweloper od lat wprowadza do swoich obiektów rozwiązania ekologiczne, ale od tego roku wszystkie nowo realizowane parki poddawane są wielokryterialnej ocenie metodą BREEAM New Construction International na poziomie VERY GOOD. Obecnie ponad 1 mln m² realizowanej powierzchni jest w procesie certyfikacji. Inwestycje będą wyposażone w inteligentne systemy zarządzania budynkiem. Tworzone są parkingi dla rowerów, stacje do ładowania samochodów, a woda deszczowa zostanie wykorzystana w toaletach i do podlewania. Panattoni zadba również o bioróżnorodność na terenie parków.

Realizowana polityka zrównoważonego rozwoju przez Panattoni obowiązuje w całej Europie. W ciągu ostatniego roku uzyskał on dla swoich inwestycji 18 certyfikatów BREEAM na poziomie VERY GOOD w Wielkiej Brytanii i 5 w Czechach, w tym jeden przeszedł weryfikację na poziomie EXCELLENT.

CZAS MIEJSKICH OBIEKTÓW LOGISTYCZNYCH

P3 Logistic Parks, na zamówienie firmy Amazon, zbudowało centrum dystrybucyjne w Hoppegarten w pobliżu Berlina. Hala ma powierzchnię 11,7 tys. m². Najważniejsze rozwiązania wdrożone na etapie projektu i budowy dotyczyły usprawnień związanych z procesem *last mile logistics*.



Centrum ma spełnić oczekiwania klientów Amazona dotyczące szybkich i niezawodnych dostawy przesyłek. Znajduje się ono w odległości 17 km na wschód od Berlina i ma bezpośrednie połączenie z drogą krajową B1. Jest podzielone na ultranowoczesne strefy magazynowe, załadunkowe i logistyczne oraz skrzydło biurowe. Obiekt został wyposażony w dwanaście bram, siedem ramp załadunkowych i jedną rampę załadunkową typu *jumbo*. Amazon zainstalował w hali system automatycznych przenośników i antresolę do sortowania paczek. Posadzono prawie 130 drzew wokół hali i zazieleniono jej dwie zewnętrzne ściany.

– *Chcemy oferować naszym partnerom budynki przyszłościowe, dzięki którym mogą realizować swoje indywidualne potrzeby. W przypadku firmy Amazon są to rozwiązania w obszarze last mile logistics i urban logistics. Od 2016 r. wspólnie z działem P3 Urban Logistics prowadziliśmy badania w obszarze logistyki miejskiej w celu zapewnienia ukierunkowanego wsparcia dla naszych klientów, prowadzących działalność w dużych europejskich miastach* – komentuje Sönke Kewitz, dyrektor zarządzający P3 Niemcy.

W ciągu ostatniego miesiąca na terenie Niemiec ruszyły budowy dwóch kolejnych inwestycji realizowanych przez P3. Pierwsza o powierzchni 12,6 tys. m² powstaje w Bad Oldesloe, a druga o powierzchni 8,25 tys. m² w Lengede. Oba budynki będą pełniły funkcję centrów dystrybucyjnych, a dzięki nowym obiektom Amazon zwiększy możliwości łańcucha dostaw.

ZDALNIE I OWOCNIE

Praca zdalna w międzynarodowej grupie kapitałowej AsstrA była praktykowana na długo przed wybuchem epidemii koronawirusa.

Dzięki technologiom informatycznym pracownicy mogą obsługiwać klientów, wchodzić w interakcje z dostawcami i prowadzić wideokonferencje z domu. Dlatego teraz, przy przymusowym przejściu niektórych biur na tryb *home office*, nic niezwykłego się nie dzieje. Zasady pracy nie zmieniły się. To plus, ponieważ nie ma niepotrzebnego stresu. Zwłaszcza, gdy w wielu regionach zapanowała panika.



Dmitry Lagun, CEO międzynarodowej logistycznej grupy kapitałowej AsstrA, komentuje: – *Dużym plusem jest to, że pomyśleliśmy o przyszłości i wykorzystaniu otwartych perspektyw już 12 lat temu. Obiektywne trudności to głównie przepustowość dostawców usług internetowych, budowanie relacji z centrami danych, organizacja duplikacji kanałów komunikacji, stabilność systemów i szybkość reakcji. Poważnym impulsem do budowy nowego systemu było przejście od samodzielnych produktów do potężnego zewnętrznego systemu ERP, a więc do planowania zasobów przedsiębiorstwa (ang. enterprise resource planning, ERP). Niezbędnym okazało się nowe spojrzenie na architekturę IT. Dzięki temu krokowi dziś AsstrA jest w stanie sprostać nowym wyzwaniom.*

W 14 DNI PRZEZ POLSKĘ DO CHIN

BASF powierzył firmie Dachser, z którą współpracuje od lat, obsługę swojego pierwszego pociągu blokowego do Chin.

Pociąg z 42 kontenerami przewożącymi produkty BASF z KTL Kombi-Terminal w niemieckim Ludwigshafen przybył do chińskiego miasta Xi´an. Podróż przez Polskę, Białoruś, Rosję i Kazachstan zajęła 14 dni – ponad dwa tygodnie mniej niż kontenerowcem. Dachser zadbał o wszystkie aspekty organizacyjne – od skoordynowania współpracy z operatorem kolejowym RTSB przez odprawę celną po dystrybucję towaru w Chinach.

Ze względu na różnicę w szerokości torów kolejowych kontenery wypełnione przede wszystkim granulatami, dodatkami do paliw i katalizatorami, musiały zostać przeładowane do innego pociągu w polskich Małaszewiczach i na granicy kazachskiej z Chinami. Na miejscu lokalny oddział Dachser zajął się odprawą celną i dalszą dystrybucją towarów BASF do odbiorców, tym razem ciężarówkami. Jednocześnie planowane są kolejne tury odjazdu pociągów z Ludwigshafen do Xi`an.

Transport kolejowy trasą „Nowego Jedwabnego Szlaku" jest szczególnie interesujący dla firm chemicznych, których zakłady produkcyjne znajdują się w głębi Chin, z dala od portów morskich.

KOMPLEKSTOWE USŁUGI
LOGISTYCZNE

COLIAN Logistic

Stawiamy na nowatorskie rozwiązania techniczne, podnoszenie kwalifikacji kadry oraz dbałość o jak najwyższą jakość pracy. **To wszystko sprawia, że towar powierzony Colian Logistic jest bezpieczny, a jakość pracy spełnia najwyższe standardy.**

Realizujemy usługi logistyczne na najwyższym poziomie, a Klienta stawia na pierwszym miejscu. Dzięki temu jesteśmy wiarygodnym i rzetelnym partnerem biznesowym.



W ZAKRESIE USŁUG MAGAZYNOWYCH OFERUJEMY:

- **Załadunki i rozładunki** dostaw
- Krótko i długoterminowe **składowanie towarów**
- **Co-Packing**
- Kontrolę ilościową i jakościową towaru w procesie magazynowania
- Foliowanie, etykietowanie, zabezpieczenie przesyłek do celów transportowych
- **Obsługę zwrotów, reklamacji**
- Zarządzanie gospodarką opakowań zwrotnych
- **Przeprowadzanie prac inwentaryzacyjnych** w zakresie powierzonego towaru zgodnie z poleceniami i ustaleniami zleceniodawcy
- **Innowacyjne rozwiązania** dostosowane do potrzeb naszego Klienta
- **Konkurencyjne ceny** przy jednoczesnym zachowaniu wysokiej jakości usług

DOSTĘPNE POWIERZCHNIE MAGAZYNOWE

Bielany Wrocławskie	Katowice	Robakowo
Bydgoszcz	Kostrzyn Wielkopolski	Stryków
Glinka Duchowna	Lublin	Wykroty
Kalisz	Pruszków	

OTWIERAMY NOWE LOKALIZACJE NA ŻYCZENIE KLIENTA

handlowy@colian.com colianlogistic.pl

GRUPA FRACHT NA TRASIE EUROPA – USA

Grupa Fracht uruchomiła (do odwołania) regularne cotygodniowe loty frachtowe między Europą a Stanami Zjednoczonymi. To odpowiedź na potrzeby rynku wynikające z decyzji rządu USA o zamknięciu połączeń lotniczych na trasie USA – Europa z powodu pandemii koronawirusa.



Wiele firm straciło możliwość dostawy swoich towarów drogą lotniczą, gdyż najwięcej cargo przewozi się właśnie w lukach samolotów pasażerskich. Teraz firmy mają alternatywę i mogą skorzystać z połączeń lotniczych Grupy Fracht.

Przesyłki będą zbierane w całej Europie, w tym również w Polsce i konsolidowane w Amsterdamie, po czym przewożone na lotnisko w Liege (Belgia). Stąd regularnie będą wysyłane do USA. Po stronie Stanów Zjednoczonych konsolidacja odbywać się będzie w Miami, skąd też będą wyloty samolotu Grupy Fracht do Europy.

Do realizacji tych regularnych lotów cargo, Grupa Fracht wyczarterowała samolot frachtowy Boeing 767 Freighter o ładowności 50 ton, ustanawiając regularny rozkład lotów między lotniskami w Miami (USA) i Liege (Belgia). Obecnie loty frachtowe w obu kierunkach organizowane są w soboty. Klienci Grupy Fracht mogą nadawać tą linią przesyłki całopaletowe i drobnicowe we wszystkich grupach towarów.

– *Z naszych lotów frachtowych mogą skorzystać klienci ze wszystkich branż, którzy mają potrzebę nadania swoich towarów transportem lotniczym na trasie Europa – USA. Fracht FWO Polska zapewnia odbiór i dostawę różnych grup ładunków z terenu całego naszego kraju i wysłanie ich, wraz z załatwieniem formalności i odpraw celnych, drogą lotniczą do USA i odwrotnie* – uzupełnia Justyna Czerwińska, kierownik Działu Spedycji Lotniczej, Fracht FWO Polska.



CEVA LOGISTICS WYCZARTEROWAŁA 86 SAMOLOTÓW

Operator logistyczny CEVA Logistics wyczarterował 86 samolotów cargo w celu zabezpieczenia utrzymania ciągłości łańcuchów dostaw i linii produkcyjnych swoich klientów.

CEVA obsługuje głównie klientów z branży motoryzacyjnej, lotniczej oraz kosmicznej, komputerowej oraz zaawansowanej technologicznie elektroniki. Aby pomoc w utrzymaniu linii produkcyjnych i zapewnienia utrzymania stanów zapasów niezbędnych dla działalności zakładów produkcyjnych podczas epidemii koronawirusa, operator zdecydował się wykorzystać swoją globalną sieć i skalę usług.

Do tej pory drogą powietrzną CEVA dostarczyła ponad 4,7 tys. ton ładunków. Odbyło się to w bliskiej współpracy z klientami. Operator zrealizował już ponad 58 lotów, a w ciągu najbliższych siedmiu tygodni uruchomi kolejne 28. CEVA zapowiada również, iż w razie potrzeby liczba lotów może zostać zwiększona.

Większość lotów ze wschodu odbywa się z Szanghaju lub Hongkongu do Chicago w USA. Nieco mniej do Amsterdamu, Bangkoku, Brukseli, Chennai, Dallas, Rickenbacker, Rockford, Sao Paulo, Singapuru i Tokio. Połączenia na trasie Eastbound i inne czartery obejmowały loty z East Midlands do Bangkoku, Hongkongu i Brukseli, z Hanoi do Singapuru i z Hongkongu do Tokio.

DACHSER ROZSZERZA MOST POWIETRZNY DO CHIN

Dachser Air & Sea Logistics uruchamia kolejną turę czarterowych rejsów cargo do Chin i z powrotem. Początkowo loty na tej trasie miały być realizowane od połowy marca do końca miesiąca. Od 21 marca Dachser USA rozszerzył dotychczasową usługę czarterową o rejsy na nowej trasie – między Chicago a Frankfurtem.

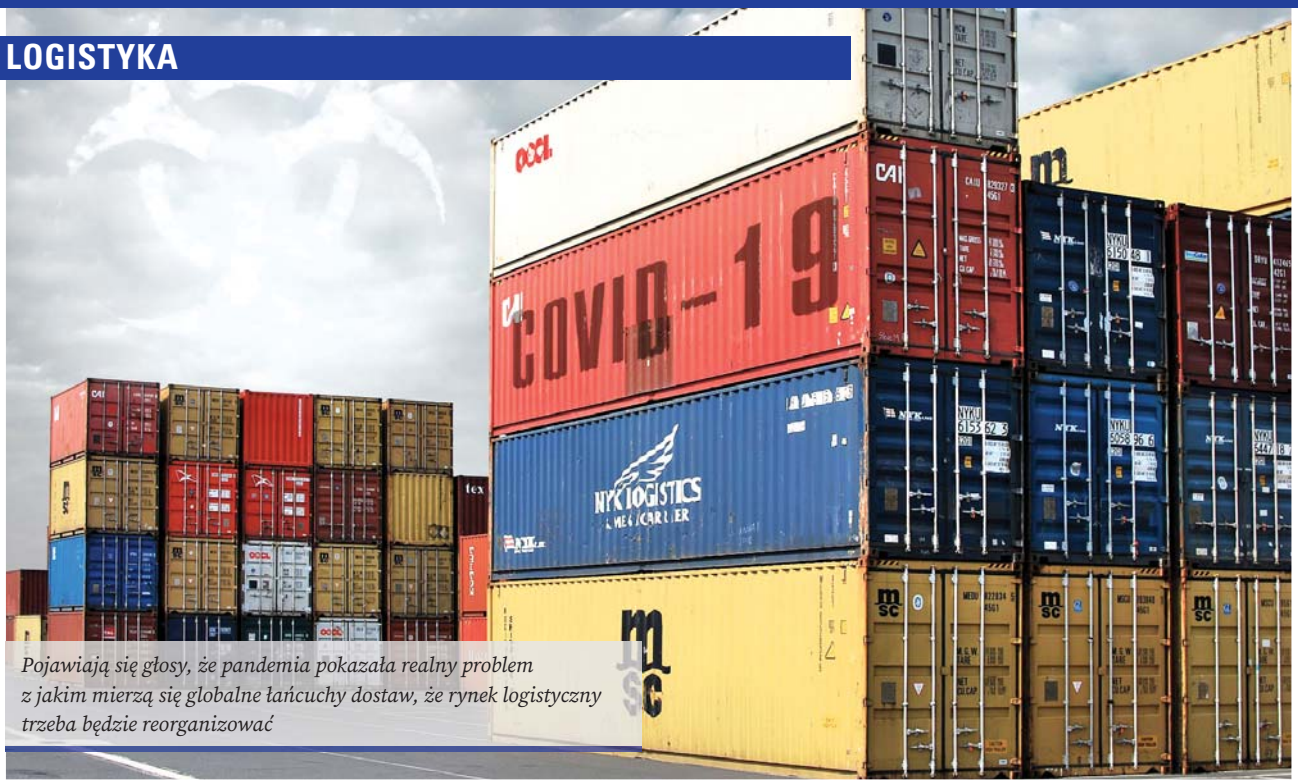


Wpływ rozprzestrzeniania się koronawirusa na dostęp do przestrzeni ładunkowej na rynku lotniczych przewozów towarowych jest znaczący. Z uwagi na niestabilność sytuacji planowanie w ramach dostępnej przestrzeni cargo staje się prawdziwym wyzwaniem. Dachser Air & Sea Logistics rozszerzył więc swoją dotychczasową ofertę usług czarterowych między Frankfurtem a Chinami. Firma uruchomiła transport lotniczy pomiędzy Stanami Zjednoczonymi, Ameryką Łacińską i Frankfurtem dla dostaw do Szanghaju w Chinach. Dachser wyczarterował samoloty Boeing 747 i połączył je z rejsami na trasie Frankfurt-Szanghaj i Szanghaj-Frankfurt. Firma uruchomiła również most powietrzny pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Europą przez lotniczy terminal cargo we Frankfurcie i włączyła trasę Chicago-Frankfurt do swojego programu rejsów czarterowych.

W ten sposób operator udostępnia klientom inteligentne rozwiązanie na potrzeby transportowe w handlu transpacyficznym i reaguje na obecną sytuację rynkową wprowadzając elastyczne metody działania. – *Dzięki temu programowi możemy zaoferować naszym klientom z obu Ameryk solidne i niezawodne usługi transportu lotniczego klasy premium do Azji. Jesteśmy gotowi na to, co może wydarzyć się na rynku lotniczych przewozów cargo w nadchodzących tygodniach i w pełni zdajemy sobie sprawę, że już dziś musimy stawić czoła wyzwaniom przyszłości* – twierdzi Timo Stroh, szef Global Air Freight.



ZADZWOŃ 800 224 229
ODWIEDŹ bibbyfinancialservices.pl
WIERZYMY W TWÓJ BIZNES
FAKTORING Z REGRESEM • FAKTORING BEZ REGRESU • FAKTORING EKSPORTOWY
BIBBY FINANCIAL SERVICES



Pojawiają się głosy, że pandemia pokazała realny problem z jakim mierzą się globalne łańcuchy dostaw, że rynek logistyczny trzeba będzie reorganizować

Fot. Pixabay

KORONAWIRUS ROZDAJE KARTY

Mija pierwszy miesiąc, od kiedy koronawirus zagościł w Europie. Kto by przypuszczał jeszcze na początku marca, że może on mieć aż tak duży wpływ nie tylko na nasze zdrowie, ale i światową gospodarkę. Jakie będą jego i nasze losy? Jak będzie funkcjonował świat po pandemii i jak zmieni się logistyka? Tego nikt nie wie. Można tylko snuć hipotezy, a w tym pomaga nam Wojciech Sienicki, dyrektor zarządzający w polskim oddziale Kuehne + Nagel.

Jak według Pana zmieni się świat logistyki po ustaniu pandemii?

Długoterminowy wpływ COVID-19 na gospodarkę i globalne łańcuchy dostaw jest nadal niejasny. Możemy oczywiście czynić różne spekulacje, ale jakie faktycznie będziemy ponosić konsekwencje, zobaczymy w dłuższej perspektywie. Branża transportowa wspiera rozwój handlu międzynarodowego, a ten, mimo częściowego zamrożenia, nadal funkcjonuje i będzie funkcjonował – choć mamy tę świadomość, że przez pewien czas w okrojony sposób.

Pojawiają się głosy, że pandemia pokazała realny problem z jakim mierzą się globalne łańcuchy dostaw, że rynek logistyczny trzeba będzie reorganizować. Chiny są motorem napędzającym światowy wzrost gospodarczy, a ich zdolności produkcyjne przekraczają konsumpcyjne zdolności całego świata. W momencie, w którym nastąpiło zamknięcie chińskich fabryk, analogicznie nastąpiły opóźnienia w dostawach do wielu zakładów produkcyjnych zlokalizowanych w innych częściach świata. Teraz obserwujemy problem zatrzymywania produkcji w Europie. Monitorujemy globalny rynek i opracowujemy rozwiązania tak, aby świat logistyki i nasza firma dostosowały się optymalnie do sytuacji na rynkach po ustaniu pandemii. Trzeba zrobić wszystko, aby jak najszybciej wybrnąć z kryzysu i ustabilizować gospodarkę.

Nasz sektor jest mocno zależny od ogólnej koniunktury i ciężko przygotować się na wszystkie scenariusze. Jedno jest pewne, świat się nie skończy, a rynek logistyki będzie funkcjonował nadal. O tym jak się zmieni możemy dyskutować, kiedy wirus przestanie siać spustoszenie na całym świecie.

> Pandemie takie jak ta wskazują, jak ważny w takich momentach jest niezakłócony globalny łańcuch dostaw, komunikacja oraz bezproblemowa wymiana informacji.

Czy w Pana ocenie po ustaniu pandemii pozycja Kuehne + Nagel na rynku umocni się czy osłabnie?

Nie wiemy jaka będzie sytuacja po ustaniu pandemii. Pojawiają się prognozy i symulacje, jednak nic nie jest pewne. Na tę chwilę, jeśli wirus dziś się zatrzyma, wpływ może być stosunkowo niewielki i krótkotrwały. Jego dalsze rozprzestrzenianie się może mieć tragiczne konsekwencje, szczególnie dla sektora małych i średnich firm. Rządy i organizacje międzynarodowe, co prawda, przygotowują rozwiązania mające na celu pomóc przetrwać tym, którzy ucierpią, ale nie wiadomo jeszcze na ile ta pomoc będzie realna.

Firma Kuehne + Nagel zarówno globalnie jak i w poszczególnych krajach wprowadza w życie plany awaryjne, które zostały opracowane już wcześniej. Kuehne + Nagel dysponuje znacznymi rezerwami kapitałowymi w porównaniu do wielu innych graczy rynkowych i dlatego sadzę, że mamy szansę co najmniej na utrzymanie naszej pozycji rynkowej. Na pewno odnotujemy spadek obrotów i musimy dostosować do tego poziom kosztów, ale po przetrwaniu najgorszego, sytuacja może odwrócić się całkowicie. W samych Chinach aktywność ekono-

miczna zamarła na kilka tygodni, ale teraz przedsiębiorstwa i produkcja powoli wracają do normalnej pracy i najprawdopodobniej są w stanie nadrobić te straty. Jeszcze nie jest wykluczone, że indeksy ekonomiczne wyrównają się w perspektywie roku. Gdyby sprawa dotyczyła tylko Chin, gospodarka powoli już wracałaby do życia. Zobaczymy jak poradzą sobie inne kraje.

Jak obecnie wygląda sytuacja na rynku TSL i jakie rozwiązania wdrożyło Kuehne + Nagel, aby zminimalizować wpływ koronawirusa na transport?

Wiele fabryk na cały świecie nie pracuje, te europejskie są obecnie falowo zamykane. Występowały duże opóźnienia na granicach, niektóre drogi są zablokowane. Pracownicy większości firm pracują krócej lub, jeśli jest to w ogóle możliwe, zdalnie. W naszej firmie odsetek pracowników biurowych pracujących z domu to 90% (oczywiście nie dotyczy to pracowników magazynów). Wprowadziliśmy rygorystyczne zasady postępowania, które mają na celu ograniczenie ryzyka zakażenia się naszych pracowników i naszych kontrahentów (np. kierowców dowożących towary do naszych magazynów).

Ograniczone są możliwości transportu ładunków drogą lotniczą z uwagi na odwoływane loty pasażerskie. Istnieje również konieczność szybkiego przewozu zasobów niezbędnych do walki z pandemią, co ma dla nas charakter priorytetowy. W Kuehne + Nagel skupiamy się na elastycznych rozwiązaniach dla łańcuchów dostaw nawet w niestabilnych czasach. Dzięki ścisłej współpracy z kluczowymi partnerami utrzymujemy regularne połączenia lotnicze na głównych trasach oraz ustanowiliśmy dodatkowe tygodniowe rotacje czarterowe.

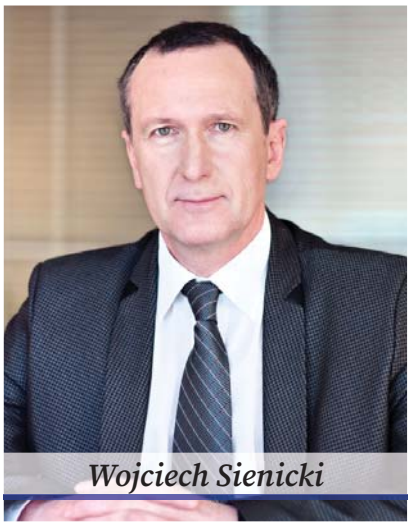
Uwagę przykuwa też rynek e-commerce. Rozprzestrzenianie się wirusa napędziło ten sektor kosztem zakupów w sklepach stacjonarnych. Zmiana modelu konsumenta i wzrost tendencji zakupowych w tym obszarze stanowią wyzwanie dla logistyków. Oczekujemy opóźnień w wysyłkach z racji zwiększonej ilości zleceń, jak i z powodu zwiększonych środków ochrony zdrowia i bezpieczeństwa.

Firma uruchomiła także własny pociąg z Chin do Europy przez Kaliningrad. Przerzucenie towarów na kolej gwarantuje ciągłość transportów klientom, którym zależy na dostawie. Czas transportu wynosi od 12 do 14 dni.

Jakie zalecenia przekazuje firma polskim klientom?

Po pierwsze i najważniejsze, aby zmaksymalizować stosowanie elektronicznych środków komunikacji i wykorzystywać pracę zdalną. W kwestiach operacyjnych przypominamy klientom, aby upewnili się czy odbiorca jest w stanie odebrać ładunek. Spotykaliśmy się wielokrotnie z sytuacją, w której realizowaliśmy zlecenie, ale towar nie mógł być odebrany nawet przez kilka dni. Generuje to koszty, które zmuszeni jesteśmy translokować na zleceniodawców.

Warto również monitorować informacje na temat czasów oczekiwania na granicy oraz ogólną sytuację, która w każdym kraju codziennie ewoluuje, ponieważ władze nakładają nowe restrykcje. Każde zlecenie jest inne, nieraz trzeba improwizować, tak więc prosimy klientów, aby bezpośrednio kontaktowali się z pracownikami firmy, którzy są dostępni, tak jak w czasach przedkryzysowych, dzięki środkom komunikacji elektronicznej.



Wojciech Sienicki

> Nie wiemy jaka będzie sytuacja po ustaniu pandemii. Są prognozy i symulacje, jednak nic nie jest pewne. Jeśli wirus dziś się zatrzyma, wpływ może być stosunkowo niewielki i krótkotrwały. Jego dalsze rozprzestrzenianie się może mieć tragiczne konsekwencje.



Kuehne + Nagel monitoruje globalny rynek i opracowuje rozwiązania tak, aby świat logistyki i sama firma dostosowały się optymalnie do sytuacji na rynkach po ustaniu pandemii

W obliczu kryzysu pewne branże konsolidują się. Przykładem może być porozumienie sieci kin: Multikino, Cinema City, Helios, które wspólnie apelują do rządu o pomoc. Czy w Pana ocenie w branży logistycznej tego typu działania również mogą mieć miejsce?

Globalna współpraca jest niezbędna zarówno do powstrzymania rozprzestrzeniania się wirusa, jak i do ograniczenia jego wpływu na gospodarkę. Kuehne + Nagel na bieżąco monitoruje sytuację i wykorzystuje swoje liczne partnerstwa, aby zagwarantować wszystkim klientom możliwość transportu ich ładunków. Strategia firmy dotycząca fuzji i przejęć jest i zawsze była zorientowana na zwiększanie naszego udziału w rynku oraz na tworzeniu synergii. Dzięki realizacji tych założeń, teraz, w czasie pandemii jesteśmy w stanie dostarczać naszym klientom rozwiązania, które nie byłyby możliwe, gdybyśmy nie działali globalnie. Na tę chwilę nie przewidujemy konsolidacji z konkurencją. Sytuacja ciągle się jednak zmienia i nadal nie wiemy jaka może ona być za kilka miesięcy.

Aktualnie łączymy siły z oddziałami naszej firmy na całym świecie, wykorzystując wewnętrzną sieć połączeń. Przykładem jest organizacja prawie niemożliwego, szybkiego transportu kombinezonów ochronnych dla pracowników medycznych, którzy są na pierwszej linii frontu w walce z koronawirusem. W Chinach dziesiątki szpitali czekały na ten sprzęt, nasi pracownicy z tego regionu wystosowali prośbę do naszych pracowników w Turcji, aby ci pomogli w organizacji lotu. Dzięki tej pomocy 2 mln kombinezonów ochronnych opuściło Turcję i tego samego dnia dotarło do Chin.

Innym przykładem jest transport farmaceutyków niezbędnych do złagodzenia objawów COVID-19. Od czasu wybuchu pandemii chińskie porty doświadczają ciągłego niedoboru miejsca, aby podłączyć kontenery chłodnicze do energii. Z racji tego, że transport takich produktów ma charakter priorytetowy, nie mogliśmy pozwolić, aby farmaceutyki zostały zatrzymane w porcie tranzytowym. Kuehne + Nagel podjęło natychmiastowe działania i dzięki ścisłej współpracy z przewoźnikami i władzami portowymi, kontenery chłodnicze mogły kontynuować podróż kolejnym dostępnym statkiem do lokalizacji, z których leki zostały rozdysponowane do szpitali w całym kraju.



Kuehne + Nagel skupia się na elastycznych rozwiązaniach dla łańcuchów dostaw nawet w niestabilnych czasach. Dzięki ścisłej współpracy z kluczowymi partnerami utrzymuje regularne połączenia lotnicze na głównych trasach. Ustanowiono również dodatkowe tygodniowe rotacje czarterowe



Firma Kuehne + Nagel zarówno globalnie, jak i w poszczególnych krajach wprowadza w życie plany awaryjne, które zostały opracowane już wcześniej

Pandemie takie jak te wskazują, jak ważny w takich momentach jest niezakłócony globalny łańcuch dostaw, komunikacja oraz bezproblemowa wymiana informacji.

Czy można już teraz powiedzieć jakie branże najbardziej ucierpią w związku z uderzeniem pandemii w gospodarkę?

Okoliczności wywołane wirusem odbiją się na każdym przedsiębiorstwie. Logicznym jest, że niektóre branże stracą, a niektóre zyskają. Restauracje, puby i galerie handlowe w wielu krajach zostały zamknięte. Stracą sprzedawcy detaliczni, ponieważ ludzie trzymają się z dala od sklepów. Ograniczenie w poruszaniu się między państwami uderza w sieci hotelarskie, linie lotnicze i w branżę turystyczną. Podróżnicy odkładają więc plany wakacyjne na później. Z analizy IATA wynika, że przez wybuch pandemii branża lotnicza może stracić w tym roku od 63 do 113 mld dolarów. Narażeni są również producenci dóbr luksusowych, widzimy to na przykładzie m.in. branży automotive. Fabryki ograniczają, a nawet wstrzymują produkcję i nie wiadomo kiedy ta przerwa się skończy. Szacuje się, że sytuacja ta może potrwać nawet kilka miesięcy, ale nie wiemy przecież jak długo wirus będzie się rozprzestrzeniał. Istnieje jeszcze kwestia dostosowania się do procedur sanitarnych.

Warto przytoczyć szacunki Banku Światowego, które mówią, że w ujęciu globalnym roczny koszt pandemii (od umiarkowanie ciężkich do poważnych) wynosi około 570 mld dolarów. Nie wiemy jaki będzie bilans COVID-19, oczy gospodarki skierowane są w stronę epidemiologów i pracowników służby zdrowia, którzy codziennie narażają życie własne i swoich rodzin, aby powstrzymać to, co dzieje się na świecie.

Czy istnieje możliwość zakażenia poprzez kontakt z transportowanym towarem?

Według informacji podawanych przez Światową Organizację Zdrowa rozprzestrzenianie się choroby następuje poprzez bezpośredni kontakt z zakażoną osobą. Nie zgłoszono żadnych przypadków przeniesienia wirusa na człowieka poprzez kontakt z zanieczyszczonym ładunkiem.

Korzystając z okazji, chciałbym wyrazić swoje uznania dla wszystkich pracowników firmy za zaangażowanie, codzienną pracę i sumienne wykonywanie swoich obowiązków. We wszystkich lokalizacjach Kuehne + Nagel zarówno pracownicy magazynowi, kierowcy, osoby sprzątające, jak i pracownicy biurowi nadal wykonują swoją pracę wspierając klientów i ich działalność biznesową. Jestem wdzięczny za to, że współpracuję z ludźmi, którzy odpowiedzialnie podchodzą do swoich zadań. Bardzo Wam za to dziękuję!

Globalna współpraca jest niezbędna i do powstrzymania rozprzestrzeniania się wirusa, i do ograniczenia jego wpływu na gospodarkę. Kuehne + Nagel na bieżąco monitoruje sytuację i wykorzystuje swoje partnerstwa, aby zagwarantować klientom możliwość transportu ich ładunków.



Wpływ pandemii w Chinach na dostawy do Europy był mniejszy od wstępnych przewidywań. Udało się to m.in. dzięki poszukiwaniom alternatywnych dostawców w Europie i zmianie sposobu transportu towarów

BRANŻA MOTORYZACYJNA DOTKNIĘTA COVID-19

Według szacunków firmy analitycznej Dun & Bradstreet, 163 przedsiębiorstwa z listy Fortune 1000 mają swoich dostawców bezpośrednich (Tier 1) na terenach najbardziej dotkniętych Covid-19 w Chinach. Z kolei blisko co dziesiąta firma z tej listy posiada co najmniej jednego dostawcę pośredniego (Tier 2) na tym obszarze. Ważną grupą wśród nich są dostawcy części i komponentów dla branży motoryzacyjnej.

W samej prowincji Hubei działa ponad 700 dostawców części dla branży OEM, a miasto Wuhan (jeden z największych ośrodków gospodarczych Chin i stolica prowincji) jest trzecim największym ośrodkiem produkcyjnym układów kierowniczych w Chinach. 20% układów kierowniczych eksportowanych z Chin do Stanów Zjednoczonych pochodzi właśnie stąd. Ważnymi produktami eksportowymi są również elementy karoseryjne, koła oraz części do układów hamulcowych.

Wpływ mniejszy niż przewidywano

Wpływ pandemii w Chinach na dostawy do Europy był mniejszy od wstępnych przewidywań. Udało się to m.in. dzięki poszukiwaniom alternatywnych dostawców w Europie i zmianie sposobu transportu towarów. Na sytuację wpłynął również Chiński Nowy Rok – najważniejsze święto, które wiąże się z co najmniej dwutygodniowym przestojem w produkcji. Jeszcze zanim wybuchła epidemia koronawirusa było wiadomo, że europejskie zapasy magazynowe muszą uwzględniać przerwę świąteczną w chińskich fabrykach na przełomie stycznia i lutego. Towary, które dotarły do Europy w lutym były nadawane w Chinach jeszcze przed największą falą zachorowań i przed wstrzymaniem produkcji.

Gdy produkcja części w Chinach uległa ograniczeniu, a zapotrzebowanie po stronie europejskiej było nadal wysokie, konieczne było szukanie alternatywnych dostawców i przyspieszenie transportów do Europy. Towary eksportowane drogą morską zostały skierowane do spedycji kolejowej, a jeszcze pilniejsze dostawy były realizowane transportem lotniczym. Jako GEFCO na bieżąco musieliśmy zarządzać wszystkimi zmianami, szczególnie że wyraźnie wzrosło zainteresowanie czarterami z Chin do Europy. Na początku marca otrzymaliśmy wiele zapytań o możliwość prowadzenia szybszych dostaw koleją jako alternatywy do transportu morskiego. Niestety, w momencie gdy wiele alternatywnych rozwiązań było gotowych, zapadła decyzja o wygaszeniu produkcji w Europie, a to po raz kolejny zmieniło sytuację. Wysyłki towarów z Chin zostały bardzo mocno ograniczone.

Chwilowo w zawieszeniu

Produkcja i transport w branży motoryzacyjnej funkcjonują jak system naczyń połączonych. Dostawcy są zależni od producentów, a wolumeny towarów wynikają z aktualnych mocy produkcyjnych i zamówień. *Inbound* (transport części i podzespołów bezpośrednio na produkcję) został wstrzymany. Na całe szczęście produkcja części dla rynku wtórnego jest utrzymana. Jako GEFCO kontynuujemy dostawy części zamiennych do serwisów w ramach umów z naszymi klientami. Z kolei sektor produkcyjny przymierza się do nowego terminu wznowienia działalności w drugiej połowie kwietnia. W tej sytuacji po naszej stronie musimy wykazać pełną gotowość do przywrócenia operacji logistycznych zgodnie z nowymi wytycznymi klientów.

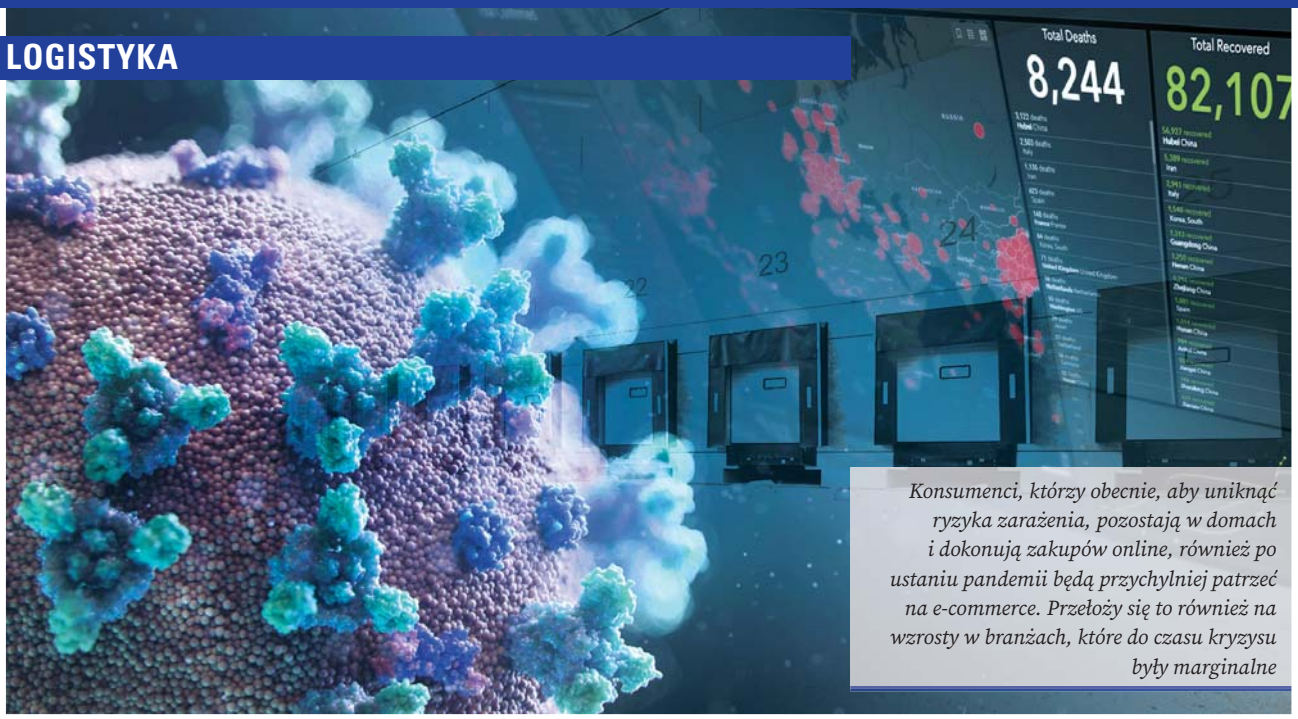
Od momentu wstrzymania produkcji operacje logistyczne dla przemysłu motoryzacyjnego są w zawieszeniu. Jesteśmy w stałym kontakcie z naszymi klientami i analizujemy możliwości częściowego przywrócenia działalności produkcyjnej w najbliższych kilku tygodniach. Taki scenariusz z perspektywy początku



Radosław Różycki

kwietnia wciąż wydaje się być realny. W wielu firmach praca działów logistyki i zakupów została ograniczona do 2-3 dni w tygodniu. Nieliczne firmy kontynuują przetargi na długoterminową obsługę logistyczną, co ma związek z końcem obowiązywania obecnych umów. Jeszcze przed wstrzymaniem produkcji widoczne było wzmożone zapotrzebowanie na usługi transportu premium realizowane przez GEFCO Special. Dotyczyło to szczególnie rynku włoskiego i hiszpańskiego. W trudnym dla branży okresie ważną rolę odgrywa współpraca z wieloma sektorami. Dywersyfikacja portfela klientów operatora logistycznego oraz elastyczność organizacyjna umożliwia takim firmom jak GEFCO przeniesienie aktywności do innych branż, które w mniejszym stopniu odczuwają skutki pandemii. Taki scenariusz realizujemy również z naszymi kontraktowymi przewoźnikami w Polsce.

Radosław Różycki,
kierownik ds. rozwoju produktu,
GEFCO Polska



Fot. Cushman & Wakefield

Konsumenci, którzy obecnie, aby uniknąć ryzyka zarażenia, pozostają w domach i dokonują zakupów online, również po ustaniu pandemii będą przychylniej patrzeć na e-commerce. Przełoży się to również na wzrosty w branżach, które do czasu kryzysu były marginalne

KORONAWIRUS A RYNEK E-COMMERCE

Ogłoszona przez WHO pandemia wirusa ma paraliżujący wpływ na handel, znacznie utrudnia logistykę, stawiając duże wyzwania i nieoczekiwane przeszkody w zakresie zarządzania łańcuchem dostaw. Jednak, jak zawsze w sytuacjach kryzysowych, są też firmy, które wychodzą z nich obronną ręką, a nawet korzystnie – z nowymi, innowacyjnymi rozwiązaniami.

Czy koronawirus będzie więc czarnym łabędziem dla polskiego rynku handlu elektronicznego i jeszcze bardziej przyspieszy rozwój e-commerce w Polsce? Analizuje ekspert Cushman & Wakefield, Damian Kołata, Associate, Dział Powierzchni Przemysłowych i Logistycznych.

Ruchy w kierunku handlu elektronicznego spowodują zmianę w postrzeganiu logistyki i magazynów, które będą coraz częściej traktowane jako element przewagi konkurencyjnej i wartość dodana do oferty firmy.

Zakupy online a koronawirus

Na razie jest zbyt wcześnie, aby przytaczać polskie przykłady potwierdzające tezę przedstawioną wyżej. Możemy jedynie zacytować komunikaty prasowe firm, które otwarcie przyznają, że w pierwszym kwartale 2020 r. udział e-commerce w sprzedaży będzie tak wysoki jak nigdy dotąd.

- W Vistula Retail Group przychody ze sprzedaży w kanale e-commerce w okresie I kwartału 2019 r. wyniosły 15,5%, natomiast w okresie I kwartału 2020 r. wyniosą około 24% przychodów ze sprzedaży grupy ogółem.
- Komputronik w ostatnich dniach odnotowuje kilkudziesięcioprocentowy wzrost odwiedzin w swoim sklepie internetowym.
- Grupa CCC intensywnie rozwija sprzedaż w kanałach e-commerce, która stanowiła w strukturze przychodów ze sprzedaży odpowiednio 25% w roku 2019 i blisko 45% w marcu 2020 r.
- LPP spodziewa się dużego wzrostu sprzedaży w sklepach internetowych. Grupa będzie kontynuować i dalej rozwijać handel e-commerce, który za rok 2019 stanowił ok. 12% sprzedaży całej grupy.
- InPost, z uwagi na rosnące zapotrzebowanie na usługi paczkomatowe w związku z pandemią, przyspiesza start nowej usługi „Paczka w Weekend", która umożliwia dostawy do Paczkomatów także w soboty i niedziele, na zasadzie podobnej jak w każdy inny dzień tygodnia. Z uwagi na koronawirus, od 12 marca do 29 marca klientom, którym zależy na pilnym nadaniu lub dostawie paczki dano możliwość skorzystania z weekendowej usługi bez żadnych dodatkowych opłat – standardowy koszt usługi to 4,99 zł brutto.
- Nie sposób nie wspomnieć też o jednym z największych wygranych, czyli frisco.pl, które tygodniowo notuje obecnie sprzedaż na poziomie miesięcznej sprzed kryzysu.

Wpływ SARS na e-handel w Chinach

Na przykładzie doświadczeń z Chin możemy zaprezentować potwierdzone przy-


Damian Kołata

padki „wygranych na kryzysie". Mowa tu nie tylko o pandemii z bieżącego roku, lecz również wydarzeń z 2002/2003 związanych z SARS. To właśnie epidemia tego koronawirusa stanowiła mocny punkt zwrotny w rozwoju dopiero raczkującego e-commerce w Państwie Środka.

- Platforma Alibaba obchodziła wtedy dopiero czwarte urodziny, a jej strategia była nakierowana wyłącznie na lokalną sprzedaż B2B. W sytuacji jednak, gdy sporo podróży biznesowych do Chin zostało zawieszonych, wiele europejskich firm zaczęło poszukiwać dostawców online. Wskutek tego, jedynie w 2003 r. portal wzbogacił się o 4 tys. nowych kontrahentów i 9 tys. listowanych produktów każdego dnia, a notowany obrót był 5-krotnie większy niż przed epidemią.
- Ponadto Jack Ma, założyciel Alibaba Group, postanowił rozpocząć wtedy pracę nad platformą sprzedażową C2C Taobao, mającą stanowić konkurencję dla będącego numerem 1 w Chinach ebay. Nad projektem pracowała zdalnie, w swoich domach, grupa 6 osób. W ciągu dwóch lat Taobao stało się pierwszym wyborem chińskich konsumentów i zdetronizowało ebay.com, osiągając w 2019 r. GMV na poziomie 3 bilionów juanów, co odpowiada 434 miliardom dolarów.
- Nie wszyscy wiedzą też, że to właśnie SARS, który zahamował rozwój wielu stacjonarnych biznesów, zmusił do stworzenia firmy internetowej Richarda Liu. To właśnie wtedy zamienił on założoną w 1998 r. sieć sklepów z elektroniką (12 punktów sprzedaży w Pekinie) w JD.com, który dziś zalicza się do największych spółek internetowych na świecie i jest wyceniany na 38 mld dolarów. Ten rok również zaczął się dla JD.com pozytywnie. Wystarczy wspomnieć, że sprzedaż na portalu w sektorze *e-grocery* wzrosła o 215% w porównaniu z rokiem poprzednim.

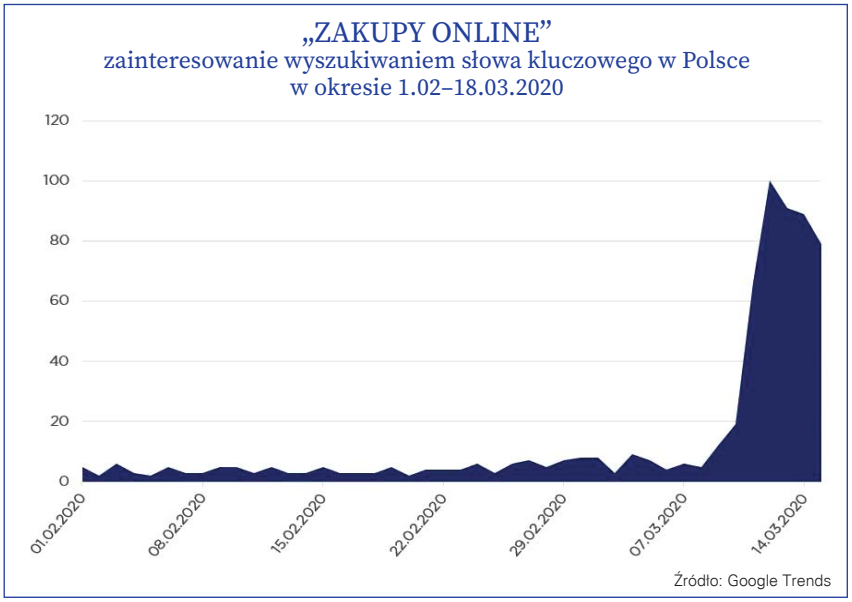
Szanse na rozwój firm w dobie pandemii

Przykłady zakorzenionych już w e-commerce Alibaby, Taobao i JD.com pokazują, że to właśnie w czasach kryzysu należy szukać możliwości rozwoju i ekspansji. Chińskie firmy i tym razem nie ustają w poszukiwaniach. Oto kilka przykładów:

- Kosmetyczny retailer Lin Qingxuan, który zmuszony był do zamknięcia 40% sklepów, skierował swoich pracowników do pracy zdalnej. Mieli oni aktywnie brać udział w promowaniu sprzedawanych wyrobów w mediach społecznościowych. Dzięki temu sprzedaż firmy osiągnęła poziom 200% sprzedaży w porównaniu do poprzedniego roku.
- Cosmo Lady, największy producent bielizny, po zamknięciu swoich sklepów stacjonarnych wdrożył dla swoich pracowników program poleceń sprzedaży na platformie WeChat. Bierze w nim udział nawet CEO firmy, pomagając tym samym motywować innych pracowników i dawać dobry przykład.
- Sieć supermarketów działających w schemacie omnichannel Hema podpisała umowę z 40 sieciami restauracji, hoteli oraz kin, przejmując ich pracowników do obsługi zamówień i dostaw.

Wpływ koronawirusa na rynek e-commerce

Czy pandemia koronawirusa spowoduje faktycznie zmianę sposobu zachowania konsumentów i w jeszcze większym stopniu spowoduje wzrost znaczenia e-commerce? Są ku temu powody. Daniel Zhang, CEO Alibab już nazwał pandemię czarnym łabędziem. Chociażby dlatego, że pomimo ogromnego poziomu nasycenia rynku chińskiego najróżniejszymi formatami e-commerce, tylko w ostatnim kwartale 2019 r. Alibaba zanotowała 38% dynamikę w porównaniu do analogicznego okresu poprzedniego roku. Po-



Fot. Amazon



Amazon planuje w USA zatrudnienie dodatkowych 100 tys. pracowników do swoich centrów logistycznych i podniesienie wynagrodzenia o $2 za godzinę. Krok ten związany jest z ogromnym wzrostem sprzedaży internetowej

DOŚWIADCZENIE ATUTEM SEIFERT

Międzynarodowa Grupa Logistyczna Seifert specjalizuje się w realizacji innowacyjnych rozwiązań logistycznych dla 6 potężnych sektorów gospodarki, w tym dla branży farmaceutycznej i dóbr konsumpcyjnych.



– Szerokie portfolio oraz ponad 70-letnie doświadczenie stanowią solidny fundament naszej grupy. Jako operator logistyczny branży dóbr konsumpcyjnych i farmaceutyków, szczególnie w czasie pandemii jesteśmy istotnym elementem podstawowego zaopatrzenia – ocenia sytuację Jan Brachmann, prezes Seifert Polska.

Zapewnienie dostępu do środków farmaceutycznych i podstawowych produktów użytku osobistego, czy tych niezbędnych w gospodarstwach domowych jest teraz dużym wyzwaniem logistycznym, któremu nie wszyscy są w stanie sprostać. Przeglądając oferty operatorów logistycznych proponujących rozwiązania związane z bieżącymi wyzwaniami, warto zwrócić uwagę na doświadczenie. Wieloletnie prace nad usprawnianiem procesów oraz obsługa wielu klientów pozwalają operatorowi na zaproponowanie elastycznych rozwiązań o wysokiej jakości obsługi, redukujących potencjalne zagrożenia.

– Kluczem do współpracy z klientami w Seifert Polska jest wymiana informacji w zakresie prognoz, z uwzględnieniem grup asortymentowych, czyli sprawne i zaawansowane zarządzanie zarówno transportem, jak również procesem magazynowania i komisjonowania – dodaje Jan Brachmann. I

RAZEM W CZASIE KORONAWIRUSA

zwoliło to osiągnąć obroty na poziomie 23 miliardów dolarów.

Sytuacja podobnie wygląda w USA. Już teraz Amazon planuje zatrudnienie dodatkowych 100 tys. pracowników do swoich centrów logistycznych i podniesienie wynagrodzenia wszystkim pracownikom o $2 za godzinę. Krok ten związany jest z ogromnym wzrostem sprzedaży internetowej.

– W Polsce, poza przykładami podanymi na początku artykułu, jak dotąd poza ostrożnymi prognozami analityków rosnące zainteresowania zakupami w sieci wskazują statystyki Google. Wciągu minionego tygodnia, wg. Google Trends, popularność frazy „zakupy online" w Polsce wzrosła 20-krotnie – mówi Damian Kołata, ekspert Cushman & Wakefield.

Przełożenie na rynek powierzchni magazynowych

Czy firmy, pamiętając problemy z dostawami z Chin, będą zabezpieczać się nie tylko alternatywnymi źródłami dostaw, lecz również wyższym zapasem wymagającym dodatkowej lokalizacji? Trudno w tej chwili o jednoznaczną odpowiedź. Nie minęło jeszcze tyle czasu, aby pokazać rzeczywiste przypadki, czy też, mówiąc wprost, wpadki, porównywalne chociażby do tej, jaką zaliczył koncern Ericsson wskutek braku alternatywnego źródła zakupów w związku z pożarem w fabryce podzespołów w Albuquerque w 2000 r. Z powodu tego wydarzenia firma straciła 400 mln dolarów i porzuciła na dobre rynek telefonów komórkowych, oddając palmę pierwszeństwa Nokii.

– Z pewnością konsumenci, którzy obecnie, aby uniknąć ryzyka zarażenia, pozostają w domach i dokonują zakupów online, również po ustaniu pandemii będą przychylniej patrzeć na e-commerce. Przełoży się to nie tylko na wzrosty w branżach, które już teraz są popularne (odzież, elektronika), lecz również w tych, które do czasu kryzysu były marginalne, jak n.p. e-grocery notujące 1% udziału w całym e-commerce – zaznacza Damian Kołata.

Ruchy w kierunku handlu elektronicznego spowodują zmianę w podejściu logistyki i magazynów, które będą coraz częściej traktowane jako element przewagi konkurencyjnej i wartość dodana do oferty firmy, a nie koszt, który za wszelką cenę należy minimalizować. Coraz częściej będą się pojawiać wychodzące naprzeciw konsumentom oferty w postaci chociażby *the same-day-delivery*, które powodują bezapelacyjnie operacyjne wyzwania, ale pozwalają jednocześnie generować dodatkową sprzedaż. Za przykład niech posłużą statystyki sieci Decathlon, która po uruchomieniu takich dostaw w zeszłym roku, zanotował wartość średniego koszyka większą o 30%.

Fot. Amazon



Wciągu minionego tygodnia, wg. Google Trends, popularność frazy „zakupy online" w Polsce wzrosła 20-krotnie

Warto będzie więc być bliżej klienta końcowego, wzbogacając łańcuch dostaw o *mini-huby* i małe jednostki zlokalizowane w pobliżu największych ośrodków miejskich, a duże centra dystrybucyjne rozbudowując o nowoczesne systemy automatyczne pozwalające na szybka kompletację i minimalizację zatrudnienia. Łatwo napisać – trudniej zrealizować, ale to właśnie stopniowe działania w tym kierunku pozwolą na umocnienie się i zdobycie lojalnych klientów. Wygranymi na pewno będą firmy kurierskie. Już teraz prognozuje się, że w 2023 r. operatorzy KEP obsłużą w Polsce prawie 850 mln paczek (osiągając wartość rynku blisko 12 mld PLN), co stanowi podwojenie liczby przesyłek nadanych w 2017 r. i wzrost o 78% w stosunku do 2018 r. I

> Kosmetyczny retailer Lin Qingxuan, który zmuszony był do zamknięcia 40% sklepów, skierował swoich pracowników do pracy zdalnej. Dzięki temu sprzedaż firmy osiągnęła poziom 200% sprzedaży w porównaniu do poprzedniego roku.



Fot. Pixabay

ODNALEŹĆ SIĘ W NOWEJ RZECZYWISTOŚCI

W dobie koronawirusa SARS-CoV-2 dla każdego z nas nastał czas jeszcze większych wyzwań i wzmożonej pracy, niejednokrotnie w zupełnie innym otoczeniu. Zjawisko to wpłynęło na zakres działań firm logistycznych, zarówno w transporcie międzynarodowym jak i krajowym.

Codziennie musimy mierzyć się z takimi trudnościami jak zamknięte granice państw, zakaz wjazdów w wyznaczone strefy, wzmożone kontrole, czy nowe regulacje prawne. Wielu z nas, zgodnie z wytycznymi pracuje w trybie pracy zdalnej, starając się minimalizować skutki pandemii. W tym czasie jeszcze bardziej stawiamy na takie wartości jak bliskość relacji z klientem, wysoka jakość, czy kompleksowy wachlarz usług.

Wspólnie z klientem

Priorytetem pracowników Colian Logistic jest wspieranie klientów w tej wyjątkowej sytuacji i zapewnienie im ciągłości dostaw. Z uwagi na dynamiczną sytuacje staramy się być dostępni dla klientów w jeszcze większym zakresie czasu i wspólnie rozwiązywać problemy. Wykorzystujemy najnowsze technologie do kontaktu z nimi, aby w jak najmniejszym stopniu odczuli brak możliwości spotkania, bezpośredniej rozmowy, dyskusji czy negocjacji. Dokładamy wszelkich starań, aby nasi kierowcy pracowali w możliwie najbezpieczniejszych warunkach. Każdy z nich ma obowiązek posiadania środków ochrony osobistej: masek, rękawiczek ochronnych oraz płynów dezynfekujących. Staramy się natychmiast reagować na nowe regulacje prawne, zarówno w Polsce jak i w Europie oraz na bieżąco informować o nich naszych klientów oraz o sytuacji na rynku transportowym.

Działania prewencyjne

W obszarze magazynowym firmy Colian Logistic również zostały wdrożone odpowiednie działania prewencyjne. Z racji na specyfikę pracy, gdzie praca w trybie *home office* nie jest możliwa, dołożyliśmy wszelkich starań, aby zarówno pracownicy magazynowi jak i kierowcy czuli się bezpiecznie.

W tym celu, poza pomiarem temperatury przed wejściem na teren obiektu oraz wyznaczeniem stref do przeprowadzenia dezynfekcji, wprowadziliśmy przerwy między zmianami oraz indywidualne przerwy na posiłki, co ma ograniczyć kontakty między pracownikami. Dodatkowo, obsługa kierowców odbywa się poza magazynem, a pomieszczenia socjalne przeznaczone dla nich zostały odizolowane od pozostałych. Wszystko po to, aby nasi pracownicy, kierowcy i klienci w tym trudnym dla wszystkich okresie, mogli w miarę normalnie funkcjonować i realizować swoje cele biznesowe.



Aleksandra Trawkowska

Poza tymi obszarami, na co dzień kontakt ze współpracownikami i klientami utrzymujemy poprzez wideo i telekonferencje, wymianę wiadomości e-mailem, czy ogłoszenia na tablicach informacyjnych. Jeśli spotkanie ma miejsce w świecie realnym, zachowujemy co najmniej 1.5-metrowy odstęp. Co więcej, regularnie dezynfekujemy przedmioty i pomieszczenia oraz ograniczamy wyjazdy służbowe.

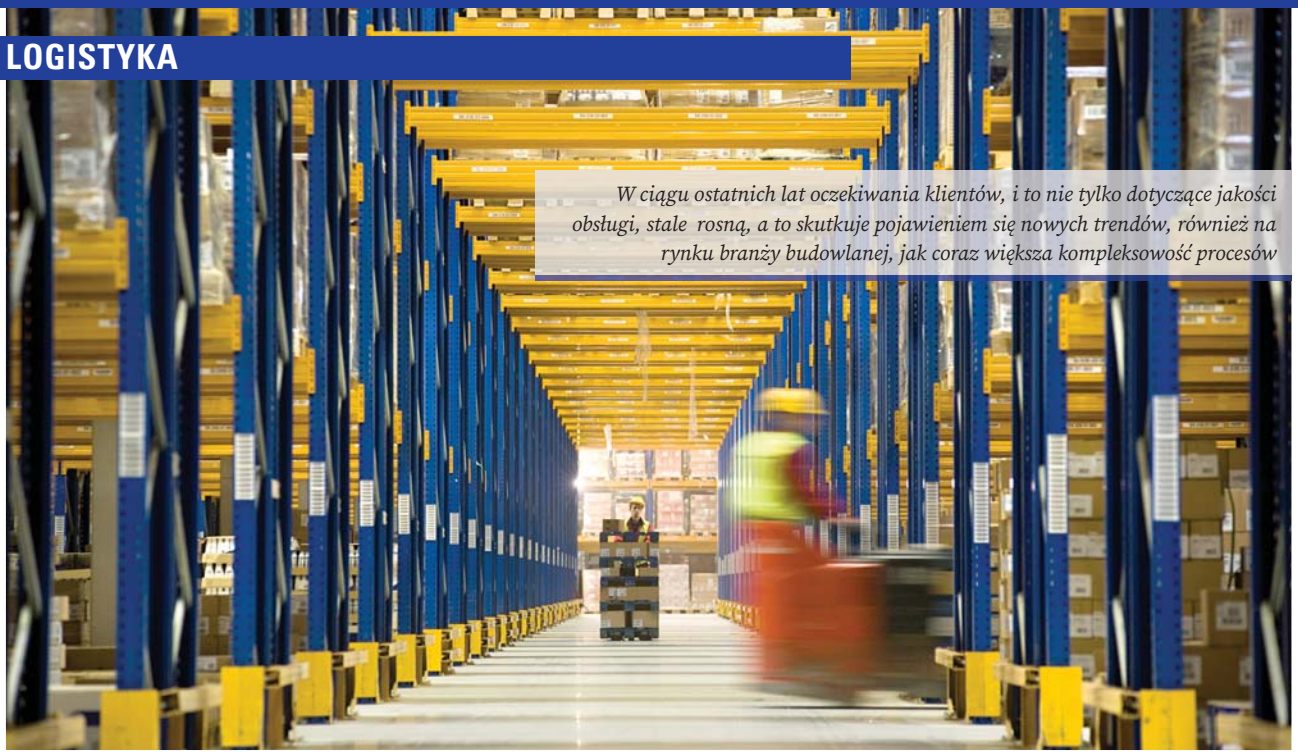
Jako firma potrafimy się odnaleźć w nowej rzeczywistości, aczkolwiek niezmiernie tęsknimy do powrotu do normalności, wspólnych spotkań *face to face*, bo jesteśmy po prostu ludźmi, którym funkcjonowanie w takim trybie zwyczajnie nie służy. Mamy nadzieje, że obecna sytuacja szybko ulegnie zmianie. Tymczasem dokładamy wszelkich starań, by w tym trudnym okresie być jeszcze bliżej naszych klientów. I

Aleksandra Trawkowska

Priorytetem pracowników Colian Logistic jest wspieranie klientów w tej wyjątkowej sytuacji i zapewnienie im ciągłości dostaw. Z uwagi na dynamiczną sytuacje starają się być dostępni dla klientów w jeszcze większym zakresie czasu i wspólnie rozwiązywać problemy.

COLIAN Logistic

Lider spedycji międzynarodowej
COLIAN LOGISTIC SP. Z O.O.



W ciągu ostatnich lat oczekiwania klientów, i to nie tylko dotyczące jakości obsługi, stale rosną, a to skutkuje pojawieniem się nowych trendów, również na rynku branży budowlanej, jak coraz większa kompleksowość procesów

Fot. Raben

BRANŻA O ZRÓŻNICOWANEJ OBSŁUDZE

Branża budowlana należy do tych, które w niewielkim stopniu ucierpiały z powodu pandemii. Sprzyjają jej otwarte markety budowlane i remonty prowadzone na szeroką skalę podczas przymusowego pobytu w domu. Nadszedł też sezon wiosenny, kiedy to rozkręcają się prace budowlane. Do niego, co roku przygotowują się operatorzy logistyczni obsługujący tę branżę.

Sezonowość i zależność dostaw od warunków pogodowych zawsze jest dla nich dużym wyzwaniem, a teraz jeszcze większym, gdyż w przypadku pandemii występuje dodatkowo wiele zmiennych, których nie da się przewidzieć, a z którymi muszą sobie poradzić. – *I w tej sytuacji naszym zadaniem jest zapewnienie możliwie szybko dostaw wszędzie tam, gdzie tego od nas oczekują, gdzie wystąpił nagły popyt na określony typ towaru* – mówi Arkadiusz Filipowski, dyrektor handlowy, członek zarządu w Grupie PEKAES. – *Oznacza to, że musimy z dużym wyprzedzeniem zaplanować pewne operacje, mając na uwadze na przykład większy popyt na wiosnę, kiedy Polacy ruszają z remontami, czy inwestorzy rozpoczynają kolejne inwestycje deweloperskie. Sezonowość może być również nieprzewidywalna, wystarczy, że wystąpią anomalia pogodowe i asortyment, który będziemy musieli jak najszybciej dostarczyć do marketów budowlanych, będzie zupełnie inny. W takich momentach pomagają dane historyczne, które wpierają proces planowania* – tłumaczy Arkadiusz Filipowski.

> Wszystkie operacje projektowane są tak, by maksymalnie obniżać koszty i skrócić czas dostaw. Dotyczy to również automatyzacji najbardziej powtarzalnych procesów.

Oczywiście, operatorzy zajmujący się branżą budowlaną muszą mieć jakieś doświadczenie w tej materii, znać specyfikę biznesu i profil klientów, którzy oczekują od nich kompleksowości usług, elastycznego podejścia do projektów oraz terminowych dostaw. – *Dlatego w sezonie większego ruchu zakupowego zupełnie inaczej planujemy i organizujemy dostawy. Wymaga to doskonałego planowania logistyki i zarządzania procesem obsługi klientów. Ponieważ PEKAES od wielu lat świadczy usługi dla branży budowlanej, mamy dobrze wypracowany schemat działania, który stanowi o naszej konkurencyjności na rynku TSL* – twierdzi Arkadiusz Filipowski.

Na czas dzięki systemom IT

Powodów dla których operatorzy logistycznie wybrali obsługę branży budowlanej jest wiele, jednak bez od-

powiednich zasobów i systemów do obsługi tej branży nikt nie da sobie rady. Arkadiusz Filipowski podkreśla rolę zintegrowanego i nowoczesnego systemu IT, który umożliwia działanie na wielu płaszczyznach współpracy z firmami tego sektora. – *Dzięki niemu możemy optymalizować wiele powtarzalnych operacji logistycznych. Wspomnę, że klienci reprezentujący branżę budowlaną współpracują z nami już od wielu lat. PEKAES dostarcza towary do jednej z najbardziej rozpoznawalnych sieci marketów budowlanych w kraju* – tłumaczy. Przy tak dużym portfelu klientów, bez postępującej stałej automatyzacji procesów logistycznych i intuicyjnych rozwiązań, trudno byłoby sobie poradzić na rynku. Działa ona w coraz to nowym wymiarze, a praca logistyka coraz bardziej przypomina pracę architekta inteligentnych rozwiązań IT. Wszystkie operacje projektowane są tak, by maksymalnie obniżać koszty i skrócić czas dostaw. Dotyczy to również automatyzacji najbardziej powtarzalnych procesów. – *Zastosowanie nowych technologii przynosi klientom wymierne korzyści. Pozwala nie tylko na skrócenie czasu dostawy, ale również redukcję kosztów transportu. Z tego względu coraz częściej gwarantem sukcesu operatora logistycznego jest zintegrowany i nowoczesny system działania. Firmy budowlane i deweloperzy coraz częściej korzystają również z usługi dostawy just in time, gwarantującej zachowanie ciągłości dostaw na etapie produkcji, bez potrzeby zbędnego magazynowania* – zaznacza Dariusz Gołębiowski, dyrektor ds. floty, Rohlig Suus Logistics.

To dzięki systemom IT dostawy w branży budowlanej mogą być realizowane w systemie *just in time*. A jak twierdzi Krzysztof Łukoszyk, menedżer rozwoju biznesu, Raben Logistics Polska, system ten musi działać – *bez względu na to czy jest to plac budowy, sklep czy odbiorca indywidualny w usłudze home delivery. Taki model pozwala dostarczyć zamówione produkty na czas, w którym będą wymagane na miejscu dostawy. W Raben Logistics Polska jest możliwość wyboru dnia dostawy i godziny realizacji przesyłki. Jest to bardzo ważne przy obsłudze branży budowlanej, ponieważ często na zamówione towary będą czekać podwykonawcy chcący je od razu wykorzystać.* A Grupa Raben realizuje dostawy zarówno do sieci handlowych (własne awizacje), na place budów – pod inwestycje, dostawy w systemie HMD (*home delivery* – do pierwszej przeszkody architektonicznej), dostawy samochodem z windą, uwzględniające ETA (przewidywany czas dostawy), a także z możliwością dostaw w temperaturze kontrolowanej oraz ADR.

Krzysztof Łukoszyk podkreśla rolę jaką pełni ręczny rozładunek przez kierowcę i dostarczenie towaru do wskazanego przez odbiorcę miejsca przy dostawie artykułów budowlanych. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że odbiorca nie musi oddelegowywać swojej załogi do tej czynności. – *Do tego operator świadczący kompleksową obsługę branży budowlanej musi mieć możliwości przewozu produktów niebezpiecznych ADR, jak np. kleje czy farby i to w temperaturze kontrolowanej* – zaznacza.



Operatorzy logistyczni muszą dysponować flotą dostosowaną do aktualnych potrzeb klienta i przewożonych towarów. Rohlig Suus Logistics do obsługi firm z tego sektora deleguje cały wachlarz dedykowanych samochodów z różnymi rodzajami zabudowy

Fot. Rohlig Suus Logistics

Specyfika obsługi branży budowlanej

Operatorzy logistyczni muszą również dysponować flotą dostosowaną do aktualnych potrzeb klienta i przewożonych towarów. Rohlig Suus Logistics do obsługi firm z tego sektora deleguje cały wachlarz dedykowanych samochodów z różnymi rodzajami zabudowy. – *Dla przykładu, do przewozu farb, tynków, które muszą być zabezpieczone przed niskimi temperaturami, używamy zabudowy izotermicznej i chłodni. W naszej flocie są również plandeki kurtynowe z możliwością rozładunku bocznego lub od góry, a także samochody typu „solo" wyposażone w windę samozaładowczą* – wylicza Dariusz Gołębiowski.

> Operatorzy logistyczni obsługujący branżę budowlaną muszą z dużym wyprzedzeniem zaplanować pewne operacje, mając na uwadze na przykład większy popyt na wiosnę, kiedy Polacy ruszają z remontami, czy inwestorzy rozpoczynają kolejne inwestycje deweloperskie.

Z MOŻLIWOŚCIĄ MONITORINGU



Krzysztof Łukoszyk,
menedżer rozwoju biznesu, Raben Logistics Polska

Know-how jakim dysponuje Raben Logistics Polska, rozbudowana sieć magazynów dystrybucyjnych powiązana ze sobą połączeniami liniowymi gwarantują dostawy w wymaganym przez klienta czasie i godzinie. Wdrożona ETA *(estimated time of arrival)*, aktualizowana w czasie rzeczywistym, pokazuje odbiorcy przedział czasowy kiedy otrzyma przesyłkę. Tą funkcjonalność klient może monitorować zarówno na smartfonie jak i komputerze, nie musi dzwonić ani pisać do działu obsługi swojego partnera biznesowego czy przewoźnika. Dzięki możliwości monitoringu przesyłki może zaplanować nie tylko swój czas, ale również ekip montażowych.

O przygotowanie taboru należy się zatroszczyć zwłaszcza w sezonie, co jak twierdzi Paweł Bieniek, krajowy menedżer ds. klientów kluczowych w Raben Logistics Polska, nie jest obecnie łatwe w związku z ograniczeniem choćby dostępnej na rynku liczby kierowców. – *Kolejny aspekt to rodzaj taboru przystosowanego do danego rodzaju produktów (ciężkie/ lekkie palety, sposób zabezpieczenie przesyłki do transportu, wpływ towaru na inne rodzaje przesyłek, sposób zabezpieczenia ładunku na samochodzie, np. pasy, belki ect.)* – wymienia.

Firmy budowlane i deweloperzy coraz częściej korzystają również z usługi dostawy just in time, gwarantującej zachowanie ciągłości dostaw na etapie produkcji, bez potrzeby zbędnego magazynowania.

Doświadczeniem w transporcie towarów z branży budowlanej i tabor to nie wszystko. Ważna jest również doskonała organizacja pracy. Standardem jest już to, że kierowcy zajmujący się transportem w tym sektorze posiadają odpowiednie uprawnienia, np. ADR, które pozwala na przewożenie m.in. lakierów, farb, olejów oraz chemii budowlanej. – *Natomiast terminale przeładunkowe dedykowane firmom budowlanym muszą być ogrzewane, ponieważ produkty z tej branży są wrażliwe na niskie temperatury. Muszą być także wyposażone w specjalistyczny sprzęt, np. w wózki elektryczne czołowe i boczne* – tłumaczy Dariusz Gołębiowski.

Terminale przeładunkowe dedykowane firmom budowlanym muszą być ogrzewane, ponieważ produkty z tej branży są wrażliwe na niskie temperatury. Muszą być także wyposażone w specjalistyczny sprzęt, np. w wózki elektryczne czołowe i boczne



Fot. Raben

Specyfika obsługi tej branży związana jest także z dużą różnorodnością towarów, trzeba więc pamiętać, że różne grupy produktów wymagają zupełnie innego podejścia. – *Mamy tutaj do czynienia z nietypowymi wymiarami, różną wagą towarów, a czasem z ich indywidualnymi cechami, jak to ma miejsce w przypadku kruchych i delikatnych artykułów wyposażenia wnętrz, które również dostarczamy. Z kolei w wypadku dużych gabarytowo ładunków, musimy zadbać o ich rozładunek na placu budowy z wykorzystaniem specjalistycznego sprzętu. Słowem zapewnić takie warunki transportu, aby towar nie uległ uszkodzeniu* – mówi Arkadiusz Filipowski.

Zróżnicowanie obsługi różnych grup produktowych jest duże, a rynek oczekuje, aby operatorzy logistyczni świadczący usługi dla branży budowlanej dostosowali tabor i infrastrukturę do obsługi różnych towarów: od materiałów budowlanych po elementy wykończenia wnętrz. – *Należy uwzględnić rodzaj usługi dedykowany do konkretnych produktów, np. farby powinny być transportowane na nośnikach transportowych typu paleta, natomiast dłużyce itp. produkty wymagają bocznych załadunków, wydzielenia odrębnej powierzchni ładunkowej na aucie. Dodatkowo, w okresie zimowym, a w najbliższej perspektywie przy wysokich temperaturach, wiele produktów musi być obsługiwanych w odpowiednich restrykcjach temperaturowych* – wylicza Paweł Bieniek z Raben Logistics.

Kluczowe umiejętności

Jako kluczową umiejętność przy obsłudze branży budowlanej, Dariusz Gołębiowski podaje terminowość realizacji zlecenia, bo bez niej prace nie mogą się odbywać. – *Często to dostarczenie materiałów na budowę inicjuje dalsze prace i decyduje o finalnym sukcesie inwestycji. Ważna jest także usługa dostarczania towarów bezpośrednio na plac budowy oraz zapewnienie wysokiej dostępności taboru samochodowego – również w najintensywniejszych dla branży budowlanej tygodniach* – zaznacza.

Arkadiusz Filipowski, oprócz rozwiązań IT umożliwiających automatyzację procesów, za kluczowe uważa zaplecze technologiczne i odpowiednią infrastrukturę. – *Zasoby, które posiada PEKAES dają nam nieograniczony potencjał w świadczeniu usług dla sektora budowlanego. 20 Oddziałów w Polsce oraz silna sieć partnerów we wszystkich kluczowych krajach Europy pozwalają nam działać na bardzo dużą skalę. Oczywiście, oprócz zaplecza, niezbędne są również odpowiednie kompetencje* – podkreśla.

Dla Pawła Bieńka kluczowym jest sezonowe przygotowanie zasobów do

Z 30-LETNIM DOŚWIADCZENIEM



Dariusz Gołębiowski,

dyrektor ds. floty, Rohlig Suus Logistics

Branża budowlana pełni ważną rolę w każdej, rozwijającej się gospodarce. Obecnie udział tego sektora sięga ok. 36% całości wolumenu w przewozach krajowych i ok. 40% w międzynarodowych przewozach drobnicowych. Rohlig Suus Logistics od 30 lat obsługuje firmy budowlane dostarczając na ich zlecenie towary gotowe – zarówno w systemie drobnicowym, częściowym jak i całopojazdowym. Można zatem powiedzieć, że kompleksowa obsługa firm branży budowlanej jest głęboko wpisana w naszą działalność i przez te wszystkie lata wzrastaliśmy razem z tym rynkiem. Dzięki wieloletniemu doświadczeniu i stałemu wdrażaniu najnowszych rozwiązań technologicznych, dostarczamy klientom optymalne i spersonalizowane usługi.

Rynek oczekuje, aby operatorzy logistyczni świadczący usługi dla branży budowlanej dostosowali tabor i infrastrukturę do obsługi różnych towarów: od materiałów budowlanych po elementy wykończenia wnętrz.

obsługi *peak-ów*, rodzaj zabezpieczenia przesyłki do transportu, kubatura ładunków w tym ponadgabaryty, gdyż dla odbiorców istotne są dostawy na dany dzień, a nawet godzinę. Wtedy minimalizuje się przestoje ekip monterskich, co ma istotne znaczenie w tej branży. – *Również terminy realizacji inwestycji wymagają dostaw na czas. Ważne są indywidualne potrzeby związane z dostawami na place budowy i ustalenie takich szczegółów jak konkretna brama wjazdowa, rodzaj samochodu, rozładunki ect.* – wylicza.

Dariusz Gołębiowski dodaje, że jednak największym wyzwaniem dla operatorów logistycznych związanym z obsługą branży budowlanej są tzw. szczyty przewozowe, czyli spiętrzenia liczby przesyłek w określonym czasie. – *Zwiększony popyt na usługi transportowe, np. na początku sezonu, rzutuje bezpośrednio na wzrost kosztów pozyskania dodatkowego taboru na przewóz zwiększonego wolumenu. Szczególnym okresem jest początek sezonu, kiedy operatorzy logistyczni muszą zmagać się nie tylko ze zwiększoną liczbą zamówień firm z sektora budowlanego, ale także ze względu na Święta Wielkanocne i majówkę firm spożywczych* – tłumaczy.



Zwiększony popyt na usługi transportowe, np. na początku sezonu, rzutuje bezpośrednio na wzrost kosztów pozyskania dodatkowego taboru na przewóz dużego wolumenu. Szczególnym okresem jest początek sezonu

Fot. PEKAES

Wymagania klientów rosną

W ciągu ostatnich lat oczekiwania klientów, i to nie tylko dotyczące jakości obsługi, stale rosną, a to skutkuje pojawieniem się nowych trendów, również na rynku branży budowlanej. Za jeden z bardziej istotnych Arkadiusz Filipowski uważa coraz większą kompleksowość procesów. Twierdzi, że: – *Wszystko wskazuje, że obsługa branży budowlanej będzie zmierzać w kierunku logistyki kontraktowej. Już teraz to bardzo popularny model współpracy z operatorem logistycznym. Również w naszej organizacji. PEKAES świadczy usługi w ramach logistyki kontraktowej dla klientów reprezentujących nie tylko branżę budowlaną. Wspomnę, że rośnie skala naszych operacji, dlatego w lutym tego roku oddaliśmy do dyspozycji klientów PEKAES nowy magazyn w miejscowości Pass, niespełna 6 km od terminalu dystrybucyjnego PEKAES Oddział Warszawa. Magazyn jest przeznaczony do obsługi projektów dedykowanych w ramach logistyki kontraktowej, która obejmuje składowanie towarów oraz pełen pakiet usług dodatkowych, m.in. przepakowanie, etykietowanie, tworzenie mixów i standów.*

Do tego, jak twierdzi Paweł Bieniek, coraz większe grono firm z sektora budowlanego oczekuje serwisu HMD, e-commerce, dostaw godzinowych, informacji o estymowanym czasie dostawy (zarówno dla nadawcy jak i odbiorcy), kontaktu z ekipami budowlanymi. Branża budowlana, poza zapotrzebowaniem transportowym, oczekuje również outsourcingu magazynowego spełniającego standardy bezpieczeństwa swoich produktów (ADR różnych klas i grup, paleto-pojemniki, produkty sypkie, towary w *big-bag-ach*, produkty gabarytowe np. pokrycia dachowe itp.).

– *No i coraz więcej firm budowlanych decyduje się na outsourcing magazynowy swoich produktów. Firmy zewnętrzne, takie jak Rohlig Suus Logistics, coraz częściej zajmują się także zarządzaniem konfekcją i dostawami towarów do finalnych odbiorców. Globalizacja, podążanie za trendami rynkowymi wymusza na operatorach logistycznych jeszcze większą kompleksowość usług, w tym także proponowanie klientom rozwiązań takich jak: dostawa z rozładunkiem, wniesieniem, montażem, a nawet utylizacją opakowań* – podsumowuje Dariusz Gołębiowski. I dodaje: – *To właśnie pozytywne doświadczenie zakupowe i kompleksowa obsługa tworzą obecnie przewagę konkurencyjną wśród firm logistycznych. Oczywiście, nie bez znaczenia jest także doświadczenie w realizacji konkretnych typów zamówień oraz zastosowanie optymalnych dla klienta rozwiązań.*

Elżbieta Haber

SZEROKI WACHLARZ USŁUG



Arkadiusz Filipowski,
dyrektor handlowy, członek zarządu, Grupa PEKAES

PEKAES świadczy szeroki wachlarz usług dla branży budowlanej. Zajmujemy się transportem materiałów stosowanych w budownictwie, ale także obsługą przesyłek drobnicowych producentów różnorodnych materiałów budowlanych i artykułów wyposażenia wnętrz. Ponadto oferujemy usługę magazynowania ładunków. Klienci powierzają nam również outsourcing wielu usług logistycznych przez co skala naszych operacji jest rzeczywiście ogromna. PEKAES obsługuje wielkie sieci budowlane i mniejsze firmy z branży Znaczącą skalę naszych działań stanowią usługi dla jednego z producentów stolarki drzwiowej. W projekcie tym skupiamy się na obsłudze przesyłek drobnicowych paletowych na terenie całego kraju, odbiorach całopojazdowych i koordynacji procesu załadunków u klienta z określonymi godzinami wyjścia linii PEKAES z naszego Oddziału.



Brama EFA-SFT® THERM, polecana specjalnie do zastosowań zewnętrznych ze względu na wysoki poziom izolacji termicznej, spełnia wysokie wymagania dotyczące montażu w istniejących już budynkach, np. w ramach termomodernizacji

BRAMY DO KUŹNI POMYSŁÓW

DEUTZ AG ZASTOSOWAŁ BRAMY HARMONIJKOWE EFAFLEX W SWOIM NOWYM CENTRUM INNOWACJI

Nowe Centrum Innowacji DEUTZ AG, znajdujące w dzielnicy Kolonia-Porz, to doskonałe miejsce do pracy nad nowymi pomysłami, prototypami, projektami, produktami, a także do kolejnych inwestycji. Od listopada ubiegłego roku firma posiada budynek, którego nowoczesna technika wykonania i wykończenia zapewnia pracownikom oraz referentom doskonałe warunki do pracy i prowadzenia biznesu. W celu przeniesienia silników, ciągników i innego typu dużego sprzętu do budynku o powierzchni 380 m^2, zainstalowano dwie szybkobieżne bramy harmonijkowe EFA-SFT® THERM firmy Efaflex.

– W naszej fabryce jest użytkowanych około 40 różnych bram szybkobieżnych firmy Efaflex. Dlatego do naszego nowego Centrum Innowacji także wybraliśmy bramy znanego nam producenta, któremu ufamy. To produkty klasy premium – wyjaśnia Harald Krämer, odpowiedzialny za infrastrukturę zakładu DEUTZ AG w Kolonii.

Michael Halfen, szef Centrum Kompetencji i Przedsiębiorczości w DEUTZ AG, bardziej szczegółowo opisuje znaczenie bram dla budynku: *– Znajdujemy się w sercu kreatywności naszej firmy. W tych pomieszczeniach powstają pomysły, które zgodnie z naszą wizją powinny być wdrożone przy pomocy najnowocześniejszych środków, jak najszybciej.* Aby ten śmiały plan mógł być zrealizowany, w Centrum Innowacji niezbędne są skuteczne planowanie i płynna logistyka. Dlatego wszystkie procesy i zaangażowane w nie osoby muszą ze sobą współgrać.

Frank Vonnahme, odpowiedzialny za projekty budowlane w zakładzie, dodaje: *– Bramy muszą działać bezawaryjnie. Gdyby tak nie było, nie bylibyśmy w stanie szybko wprowadzić np. urządzeń do garażu, w którym pracujemy nad prototypami. A dla nas liczy się czas.*

Skrzydła i nowe możliwości

– Również wygląd bram doskonale pasuje do hasła innowacje – mówi Frank Vonnahme. Ale na bramy harmonijkowe projektanci zdecydowali się z innych powodów. *– Mamy tutaj tor suwnicowy do przenoszenia ciężkiego sprzętu, co wyklucza montaż innego typu bram. Poza tym bramy nie mogą blokować drogi przejazdu przed budynkiem, dlatego bramy harmonijkowe były idealnym rozwiązaniem.*

Zastosowane w Centrum Innowacji bramy EFA-SFT® THERM są nowa-

torskim rozwiązaniem pod względem skrzydła bramy. Dobrze izolowane skrzydło składa się z ramy zbudowanej z termicznie oddzielonych profili z blachy stalowej i lamelek EFA-THERM® o grubości 40 mm.

Seryjne oddzielone, termicznie lamele EFA-THERM® zapewniają termoizolację, jakiej bramy harmonijkowe nie miały nigdy wcześniej. Brama EFA-SFT® THERM, polecana specjalnie do zastosowań zewnętrznych ze względu na wysoki poziom izolacji termicznej, spełnia wysokie wymagania dotyczące montażu w istniejących już budynkach, np. w ramach termomodernizacji. Zamontowana w nowym budynku przemysłowym również wpływa na końcową efektywność energetyczną.

Opcjonalnie w bramach tego typu można zastosować potrójne przeszklenie PMMA jako wypełnienie, a dzięki nowym listwom zabezpieczającym (w skrzydle bramy) elementy wypełniające można szybko i łatwo wymieniać.

Ze świetlnymi zaporami bezpieczeństwa

Istnieje wiele sposobów optymalnego dostosowania bram EFA-SFT® do każdej elewacji. Na przykład na życzenie klienta powierzchnia skrzydła bramy w Centrum Innowacji została pokryta specjalną powłoką (zgodnie z paletą kolorów DB). Bezpieczeństwo bramy zapewnia listwa przełączająca i świetlna zapora bezpieczeństwa. Jeśli listwa przełączająca napotka przeszkodę podczas zamykania, skrzydło bramy zatrzyma się, a system bramowy całkowicie otworzy się i zamykanie po upływie czasu utrzymania w stanie otwartym. Świetlne zapory bezpieczeństwa, zainstalowane z boku w ościeżnicach, są przesunięte względem płaszczyzny zamknięcia bramy, a ich wysokość jest zmienna. W celu dodatkowego zabezpieczenia do ościeżnicy można opcjonalnie przymocować kurtynę świetlną, aby monitorować obszar przed polem działania bramy (do wysokości 1755 mm). Kurtyna świetlna zapobiega zamknięciu się bramy w razie wykrycia przeszkody.

Harald Krämer i Frank Vonnahme mają dobre doświadczenia również z serwisem Efaflex, który w razie potrzeby szybko dociera na miejsce awarii: – *Jeśli bramy by nie działały, mogłoby to zagrozić naszej produkcji. Poza tym bramy musiały być montowane pod dużą presją czasu i również pod tym względem współpraca z Efaflex przebiegała bezawaryjnie.*

W międzyczasie w sąsiednim warsztacie w Centrum Innowacji w Kaizen zainstalowano kolejną bramę EFA-SFT® THERM.

> Tor suwnicowy do przenoszenia ciężkiego sprzętu wyklucza montaż innego typu bram. Do tego bramy nie mogą blokować drogi przejazdu przed budynkiem, dlatego bramy harmonijkowe były idealnym rozwiązaniem.

> Na życzenie klienta powierzchnia skrzydła bramy w Centrum Innowacji została pokryta specjalną powłoką (zgodnie z paletą kolorów DB). Bezpieczeństwo bramy zapewnia listwa przełączająca i świetlna zapora bezpieczeństwa.

Centrum Informacji i Innowacji DEUTZ AG

Centrum jest miejscem, gdzie pracownicy wspólnie tworzą i wdrażają swoje pomysły. Dawniej w jednym z najstarszych budynków znajdował się dział rozwoju ciągników DEUTZ AG, a przed przebudową stanowisko badania silników. Kierownictwo firmy umiejętnie połączyło zatem tradycję i innowacyjność, tworząc wizjonerski obiekt w sercu zakładu.



Osobą odpowiedzialną za projekty budowlane w zakładzie jest Frank Vonnahme

W Centrum wspólne prace nad projektami, tworzenie sieci i burza mózgów są najważniejsze. Różne formy spotkań, takie jak: sesje mentorskie, treningi i warsztaty kreatywne, które się tam odbywają, mają w przyszłości pomóc pracownikom zdefiniować i zrealizować ich pomysły. W pracy nad pomysłami i rozwojem modelu biznesowego dodatkowo wspiera ich innowacyjna koncepcja DEUTZ Accelerator. Dostępna jest tu również najnowocześniejsza technologia: Windows Surface Hub, drukarki 3D i wirtualna rzeczywistość.

DEUTZ jest jednym z wiodących, światowych producentów innowacyjnych systemów napędowych. Podstawowymi zadaniami firmy są: projektowanie, produkcja, sprzedaż i serwisowanie silników wysokoprężnych, gazowych i elektrycznych do zastosowań profesjonalnych.

Założona w 1864 r. w Kolonii (jako N.A. Otto & Cie.), firma DEUTZ AG jest dziś najstarszą fabryką silników na świecie i jednym z wiodących, niezależnych ich producentów. Firma posiada 13 spółek handlowych, 7 biur sprzedaży i ponad 800 partnerów handlowych i serwisowych w ponad 130 krajach. Dlatego DEUTZ oferuje swoim klientom kompleksowe i szybkie wsparcie. I



Dobrze izolowane skrzydło składa się z ramy zbudowanej z termicznie oddzielonych profili z blachy stalowej i lamelek EFA-THERM® o grubości 40 mm



Fot. DPD Polska

Na czas epidemii trzeba było uprościć procedury, co znacząco usprawniło procesy związane z doręczeniami i zapewniło wyższe bezpieczeństwo bezpośrednich kontaktów z klientem

CZY BRANŻA KEP ZYSKUJE NA PANDEMII?

W związku z zamknięciem wielu sklepów z powodu pandemii, a także ryzykiem zarażenia się koronawirusem podczas kontaktu z innymi ludźmi, rozwija się sprzedaż internetowa. Podobnie było w Chinach podczas epidemii SARS, która miała miejsce w latach 2002-2003. Zyskują na tym firmy kurierskie, które obsługują ten kanał sprzedaży.

To, że obecnie konsumenci chętniej robią zakupy w sklepach online, potwierdzają wszystkie firmy z rynku KEP. Atutem zamawiania niezbędnych produktów przez internet i odbierania ich za pośrednictwem kurierów, jest to, że firmy kurierskie przestrzegają obowiązujących zasad bezpieczeństwa. Dzięki temu zyskują również na tym modelu sprzedaży. Ale jest też druga strona medalu, co podkreślają przedstawiciele DPD Polska, a jest to spadek wolumenów wynikających z obsługi nie mniej ważnych dla firmy klientów biznesowych, którzy istotnie zredukowali, a niektórzy wręcz zawiesili działalność.

Aktualnie zamówienia dotyczą głównie towarów pierwszej potrzeby, przez co sprawna realizacja innych dostaw jest ograniczona, choć DHL twierdzi, że jego kurierzy nadal dostarczają produkty do klientów biznesowych, a także sprowadzane z zagranicy kluczowe wyposażenie dla szpitali czy artykuły higieniczne umożliwiające przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się pandemii.

Tendencja widoczna od lat

W obecnej sytuacji ludzie robią coraz więcej zakupów online, a prognozy są również optymistyczne, choć nie przewiduje się, że wzrost będzie lawinowy. To dlatego, iż niektóre branże notują gigantyczny progres sprzedażowy, a inne mają zastój. Poczta Polska zauważa też spadek średniej wartości koszyka zakupowego, co (jak tłumaczy) może być związane z robieniem przez konsumentów tylko niezbędnych zakupów w celu zaspokojenia najpilniejszych potrzeb bytowych i gromadzenia kapitału w czasie kryzysu.

Jednak wzrosty wolumenów w związku z coraz większym zainteresowaniem zakupami online DPD Polska obserwuje od lat. Co roku wzmożone zapotrzebowanie na usługi kurierskie odczuwa od połowy listopada do świąt Bożego Narodzenia i jest na to przygotowana. Optymalizuje i racjonalizuje sieć połączeń, unowocześnia swoje obiekty oraz otwiera nowe, takie jak oddana do użytku w 2018 r. sortownia w Parzniewie. Na czas epidemii trzeba było jednak uprościć procedury, co znacząco usprawniło procesy związane z doręczeniami i zapewniło wyższe bezpieczeństwo bezpośrednich kontaktów z klientem. Dzięki temu również serwis międzynarodowy w obie strony realizowany jest płynnie, praktycznie bez opóźnień. Informacje o nielicznych nieobsługiwanych rejonach zagranicznych podawane są w aktualnościach na stronie internetowej DPD Polska.

Firmą, która świadczy usługi na całym świecie w tym trudnym okresie jest UPS. Pomimo zamknięcia granic w wielu krajach, nadal realizuje transport przesyłek dla klientów, z wyłączeniem miejsc, które są objęte ograniczeniami wprowadzanymi przez rządy. Niektóre dostawy przesyłek mogą być niemożliwe do zrealizowania ze względu na zamknięte sklepy lub firmy, bądź w związku z obostrzeniami dotyczącymi konkretnych kodów pocztowych. W takich sytuacjach paczki są zwracane bezpośrednio do nadawcy. Nieustannie jednak usługi trzeba dopasowywać do niecodziennych okoliczności.

W obecnej sytuacji ludzie robią coraz więcej zakupów online, a prognozy są również optymistyczne, choć nie przewiduje się, że wzrost będzie lawinowy. To dlatego, iż niektóre branże notują gigantyczny progres sprzedażowy, a inne mają zastój.

Zgodnie z zaleceniami WHO

Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia pracowników firm kurierskich, ich rodzin, klientów, podwykonawców i partnerów biznesowych jest dziś dla branży KEP priorytetem. Ta wyjątkowa sytuacja powoduje zmiany w codziennym funkcjonowaniu m.in. UPS, który wdraża działania związane z bezpieczeństwem i higieną zgodne z wytycznymi Światowej Organizacji Zdro-

wia (WHO). W oddziałach firmy przez cały dzień regularnie czyszczone są często dotykane powierzchnie, a pracownicy mają do dyspozycji środek do dezynfekcji rąk, rękawiczki i maseczki. W przypadku, gdy u któregoś z nich występuje gorączka lub infekcja dróg oddechowych, jest on proszony o niezwłoczne zwrócenie się o pomoc medyczną zgodnie z zaleceniami rządu i nieprzychodzenie do pracy.

Również DPD Polska zastosowała szereg zmian mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa kurierom i klientom. Wszyscy pracownicy i współpracownicy firmy już na początku lutego otrzymali instruktaż zgodny z zaleceniami głównego inspektora sanitarnego oraz Ministerstwa Zdrowia. Pomimo braków na rynku, firma sukcesywnie wyposaża w środki ochrony pracowników i współpracowników. W oddziałach i w recepcjach wprowadzono nowe zabezpieczenia, w tym organizację kolejki zapewniającą odpowiedni odstęp, płyny antyseptyczne dla klientów. Firma jest także w trakcie montowania barier z plexi.

Fot. UPS



UPS, pomimo zamknięcia granic w wielu krajach, nadal realizuje transport przesyłek dla klientów, z wyłączeniem miejsc, które są objęte ograniczeniami wprowadzanymi przez rządy

Zarząd Poczty Polskiej podjął decyzję o przeznaczeniu dodatkowych środków na płyny dezynfekcyjne oraz rękawiczki dla pracowników eksploatacji. Płyny w pierwszej kolejności rozdzielone zostały wśród listonoszy, którzy mają najczęstszy kontakt z klientem. Podjęto decyzję o zakupie maseczek ochronnych i termometrów, które trafią m.in. do sortowni i placówek pocztowych oraz o wypłacie dodatkowego świadczenia w wysokości 50 zł. na indywidualny zakup środków do dezynfekcji oraz środków ochrony. Otrzymają je pracownicy zatrudnieni na stanowiskach eksploatacyjnych, mający bezpośredni kontakt z klientami i ładunkami pocztowymi. Płyny dezynfekcyjne i rękawiczki oraz dodatkowe środki dla pracowników trafiają do wszystkich osób mających kontakt z klientami.

Nowe zasady odbierania paczek

Niestandardowe zasady odbierania paczek wdrożyły wszystkie firmy. DPD Polska doręcza przesyłki pod drzwi bez podpisu, jeżeli odbiorca wyrazi zgodę na takie doręczenie. Zachęca go także za pomocą smsów i wiadomości e-mail do nawiązywania kontaktu z kurierem, by ustalić odpowiadającą obu stronom formę bezpiecznego doręczenia, czy miejsca pozostawienia paczki. W wiadomościach DPD zwraca się z prośbą do osób przebywających na kwarantannie o informowanie o tym kuriera. Zgodnie z zaleceniami władz sanitarnych kraju, promuje rozliczenie COD bezgotówkowo kartą u kuriera (zasady bezpiecznych doręczeń dostępne są pod linkiem: https://www.dpd.com.pl/Inne/Bezpieczenstwo).

W UPS procedury operacyjne dotyczące zasad zachowania dystansu społecznego dostosowywane są na bieżąco. Większość paczek dostarczana jest bez uzyskania podpisu odbiorcy, dzięki funkcji Driver Release. Gdy wymagany jest podpis, kurierzy mogą zostawić odbiorcy paczkę po zweryfikowaniu dowodu tożsamości z zachowaniem dystansu. Gdy jednak kontakt jest konieczny (usługi: Przesyłka za Pobraniem oraz Zwrot Dokumentów) zalecane są płatności online, co minimalizuje kontakt fizyczny klientów z kurierami.

Także Poczta Polska stara się zapewnić szybką i bezpieczną dostawę dla klientów i pracowników. Preferowanym rozwiązaniem są dostawy *door 2 door* bez kontaktu, bo to one zapewniają najwięcej bezpieczeństwa. W wypadku DHL Express Polska zalecane są bezkontaktowe formy doręczania przesyłek międzynarodowych. Jednak, jak zaznacza Agnieszka Błaś, dyrektor ds. operacji w DHL Express Polska: *– Kluczowa jest jednak odpowiedzialność osób, z którymi kurierzy stykają się na co dzień, np. informowanie o kwarantannie. Istnieje możliwość zrealizowania dostawy bez konieczności potwierdzania jej podpisem. Kurierzy wyposażeni są dodatkowo w terminale do obsługi kart płatniczych i kredytowych umożliwiające płatności bezgotówkowe. Odbiorcy mogą również w prosty sposób, dzięki aplikacji On Demand Delivery, przekierować przesyłkę pod inny adres lub do paczkomatu DHL.*

Fot. DPD Polska



Istotą roli kuriera jest już nie tylko dbanie o komfort odbiorcy, ale przede wszystkim zapewnienie łączności konsumentów z dostawcami niezbędnych produktów i usług przy zagwarantowaniu maksymalnego bezpieczeństwa odbiorcom i kurierom

Zmiana roli kuriera

To, że konsumenci uznali zakupy internetowe za bezpieczniejszą formę zaopatrywania się w potrzebne artykuły niż te tradycyjne, spowodowało zmianę roli kuriera. Jej istotą jest już nie tylko dbanie o komfort odbiorcy, ale przede wszystkim zapewnienie łączności konsumentów z dostawcami niezbędnych produktów i usług przy spełnieniu warunków maksymalnego bezpieczeństwa odbiorcom i kurierom. Jednak, w opinii DPD Polska, ograniczenie aktywności klientów biznesowych wpłynie na kondycję całego rynku KEP i całej gospodarki.

Według przedstawicieli Poczty Polskiej, obecne zmiany procedur dotyczą główne obszaru doręczeń przesyłek i są widoczne u większości operatorów. Jednak w dalszej perspektywie spodziewają się oni wzrostu świadomości i zaufania konsumentów do zakupów online, co może istotnie zminimalizować negatywne konsekwencje koronawirusa w tej branży.

Elżbieta Haber

Niestandardowe zasady odbierania paczek wdrożyły wszystkie firmy. DPD Polska doręcza przesyłki pod drzwi bez podpisu, jeżeli odbiorca wyrazi zgodę na takie doręczenie. Zachęca go także za pomocą smsów i wiadomości e-mail do nawiązywania kontaktu z kurierem.



NOWA OPCJA BEZPIECZNEGO ODBIORU PACZEK KURIERSKICH

GLS wprowadza odbiór paczek kurierskich za pomocą kodu PIN. Klienci tej firmy zyskują kolejne rozwiązanie pozwalające doręczyć przesyłkę bez podpisu. Opcja jest już dostępna.

Jak działa odbiór za pomocą PIN-u? Nadawca, wypełniając etykietę adresową przesyłki, podaje numer telefonu odbiorcy (jest to warunek konieczny), następnie otrzymuje od GLS wiadomość SMS z 4-cyfrowym kodem. Przy odbiorze przesyłki wystarczy podać PIN kurierowi, dzięki temu nie trzeba składać podpisu, a kontakt z kurierem będzie ograniczony do minimum. GLS udostępnia to rozwiązanie w ramach usługi *InfoCourierService*.

– *To duże ułatwienie i usprawnienie dla klientów. Zyskuje na znaczeniu zwłaszcza teraz, w związku z wyjątkową sytuacją. W trosce o bezpieczeństwo klientów, kurierów i pracowników systematycznie wdrażamy odpowiednie procedury, rozwiązania i środki ostrożności* – mówi Małgorzata Markowska, marketing manager GLS Poland.

Opcja bezpieczne miejsce

Firma zachęca również do wybierania opcji doręczenia przesyłek w tzw. bezpieczne miejsce. Dzięki temu przy odbiorze przesyłki również nie ma konieczności składania podpisu na skanerze. Z tej opcji można skorzystać w ramach istniejącej usługi *FlexDeliveryService*, umożliwiającej przekierowanie paczki. Jak dokładnie to zrobić? W przypadku tej usługi ważne jest przede wszystkim to, by nadawca podał adres e-mail odbiorcy. Zaraz po nadaniu przesyłki adresat otrzymuje od GLS wiadomość mailową z linkiem, w który wystarczy kliknąć, aby następnie z rozwijanej listy wybrać opcję „Zgoda na pozostawienie bez podpisu". Warto wskazać miejsce zabezpieczone przed dostępem osób trzecich lub np. deszczem.

– *Odbiorca powinien to zrobić, zanim przesyłka zostanie przekazana do doręczenia. Jednak jeśli paczka jest już w drodze do adresata, nadal istnieje możliwość bezpiecznej dostawy. Wystarczy skontaktować się z kurierem i ustalić z nim szczegóły* – dodaje Małgorzata Markowska.

Odbiór i dostawa: teraz najlepiej bez kontaktu

W związku z sytuacją epidemiologiczną, firma kurierska GLS Poland opracowała zestaw rekomendacji dla nadawców i odbiorców paczek. Nadawcom GLS proponuje, aby umożliwić kurierom odbiór paczek z jednego, wyznaczonego w tym celu miejsca. Podobnie – jedno wyznaczone miejsce – jest rozwiązaniem rekomendowanym w przypadku dostaw do biurowców lub magazynów. Gdy dostawy mają trafić do odbiorców prywatnych, firma zaleca odbieranie paczek od kuriera w drzwiach przed mieszkaniem lub domem.

– *Zgodnie z zaleceniami instytucji sanitarnych ograniczanie kontaktów jest w tej chwili kwestią priorytetową. Dlatego naszym celem nadrzędnym jest aktualnie to, aby kurierzy kontaktowali się z jak najmniejszą liczbą osób podczas doręczenia lub odbioru paczek. Istotne jest także, by skrócić pobyt kuriera do niezbędnego minimum* – wyjaśnia Małgorzata Markowska.

Firma przypomina także, by ograniczać bezpośredni kontakt witając się bez



podawania rąk. Rekomenduje również, by nie przekazywać sobie skanerów, długopisów i innych przedmiotów. Kurierzy otrzymali szczegółowe wytyczne dotyczące ochrony przed zakażeniem koronawirusem i innymi infekcjami. Zostali również wyposażeni w środki ochrony bezpośredniej, w tym służące do dezynfekcji (są na bieżąco dostarczane i uzupełniane również w filiach GLS).

MM

Nadawca, wypełniając etykietę adresową przesyłki, podaje numer telefonu odbiorcy (jest to warunek konieczny), następnie otrzymuje od GLS wiadomość SMS z 4-cyfrowym kodem. Przy odbiorze przesyłki kurierowi wystarczy podać PIN.

MT TSL

PTAK WARSAW EXPO
Al. Katowicka 62,
05-830 Nadarzyn,
Polska

PTAK WARSAW EXPO

ufi Member

MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI

9-11 WRZEŚNIA 2020



NOWA DATA

ZAPRASZAMY NA TARGI

www.mttsl.pl /MTTSiL

WIOLETTA KOZŁOWSKA
Project Manager
Tel.: 513 023 327
E-mail: w.kozlowska@warsawexpo.eu

PAWEŁ KAMIŃSKI
Specjalista ds. Sprzedaży
Tel.: 517 140 171
E-mail: p.kaminski@warsawexpo.eu

MATUSZ ROZMUS
Specjalista ds. Sprzedaży
Tel.: 519 819 400
E-mail: m.rozmus@warsawexpo.eu



Fot. Arvato

Panująca epidemia i kwarantanna, odcięła od pracy ponad 100 tys. osób, a jeszcze większa część jest na zwolnieniach i urlopach wychowawczych

JAK ZACHOWAĆ PŁYNNOŚĆ FINANSOWĄ W OKRESIE EPIDEMII?

Jeszcze niedawno wydawało się, że największym zagrożeniem dla branży transportowej będzie wprowadzenie Pakietu Mobilności. Nikt oczywiście nie mógł przewidzieć epidemii oraz wprowadzonych w związku z nią obostrzeń. Niepewna sytuacja na rynku, brak pewności spłaty faktur przez kontrahentów, wstrzymanie produkcji i transportu przez niektórych klientów to nowa bolączka przedsiębiorców transportowych.

Sytuacja ekonomiczna i gospodarcza postawiła przedsiębiorców wszystkich branż na równe nogi. Firmy, które posiadały wcześniej silną pozycję na rynku, mają obecnie mniejsze obawy dotyczące przyszłości. Mniejsi gracze, nieprzygotowani na taką sytuację, muszą poważnie rozważyć szybkie wprowadzenie zmian, aby zachować płynność finansową i mieć możliwość dalszego funkcjonowania po epidemii.

Środki niezbędne do przetrwania

Firmy szybko powinny wprowadzić środki zaradcze, jeśli do tej pory tego nie zrobiły. Dywersyfikacja, ubezpieczenie, dokładna analiza kontrahentów powinny być teraz priorytetem, zaraz za wprowadzeniem niezbędnych środków bezpieczeństwa dla pracowników. Wbrew pozorom, mimo że część rynku musi zwalniać pracowników, to branża jaką jest transport towarowy, który wciąż działa, może mieć niedługo braki kadrowe. Panująca epidemia i kwarantanna, odcięła od pracy ponad 100 tys. osób, a jeszcze większa część jest na zwolnieniach i urlopach wychowawczych. Przedsiębiorcy decydują się wypłacić dodatkowe benefity swoim pracownikom za pracę w trudnych warunkach i wprowadzają dodatkowe środki ostrożności, aby nie znaleźć się w sytuacji, gdy pojawią się nowe zlecenia, a nie będzie „rąk do pracy".

Dywersyfikacja, ubezpieczenie, dokładna analiza kontrahentów powinny być teraz priorytetem, zaraz za wprowadzeniem niezbędnych środków bezpieczeństwa dla pracowników.

Ubezpieczenie transakcji

Przedsiębiorcy mają tendencje do ubezpieczenia wyłącznie transakcji zawieranych z nowymi kontrahentami. Wychodzą z założenia, że znani odbiorcy, skoro wcześniej płacili, teraz też zapłacą. Zapomina się wówczas, że ryzyko

DYWERSYFIKACJA

Strategia, którą powinni stosować przedsiębiorcy w wielu dziedzinach i to nie tylko w trudnych czasach. Prowadzenie biznesu opartego „na jednej nodze" jest trudne i często ryzykowne. Dotyczy to również źródeł finansowania zewnętrznego. Dbając o zrównoważoną strukturę bilansu warto posiłkować się nie tylko kredytem bankowym, ale również leasingiem i faktoringiem. W czasie kryzysu faktoring jest tym skuteczniejszy, że nie wymaga stałych opłat ratalnych, a po prostu uwalnia środki „zamrożone" w fakturach.

transakcji nie jest wyłącznie związane z nowym, nieznanym kontrahentem, a zależy jeszcze od innych czynników, takich jak: branża, uwarunkowania handlu zagranicznego, zmiany prawne itp. Obecni klienci, którzy do tej pory płacili, teraz, w związku z niepewną sytuacją rynkową, mogą nie mieć środków do opłacenia swoich zobowiązań. Dlatego w okresie kryzysu warto ubezpieczyć standardowe transakcje z kontrahentami, z którymi firma ma już historię płatności. Obecnie ofertę ubezpieczeń handlowych mają m.in. Atradius, Coface, Euler Hermes i KUKE.

Fot. Pixabay



W okresie kryzysu, warto ubezpieczyć standardowe transakcje z kontrahentami, z którymi firma ma już historię płatności. Obecnie ofertę ubezpieczeń handlowych mają m.in. Atradius, Coface, Euler Hermes i KUKE

Dywersyfikacja źródeł finansowania

Dywersyfikacja to nic innego jak zróżnicowanie źródeł, z których przedsiębiorca czerpie finanse. Może również dotyczyć asortymentu czy usług i polega na zmniejszeniu ryzyka prowadzenia działalności. W trosce o zabezpieczenie płynności finansowej, przedsiębiorca powinien teraz nie tylko sprawdzić obecne należności i zadbać o terminową spłatę, ale również ocenić dodatkowe możliwości finansowania. Jeśli jedno źródło finansowania się wyczerpie, zostają inne opcje. W sytuacji, gdy ściągnięcie długów jest problematyczne, a firma nie ma odpowiednich służb księgowych do ścigania dłużnika, warto szukać wsparcia u doświadczonego partnera, jakim może być np. faktor. Dywersyfikacja źródeł finansowania to też zdobycie nowych inwestorów, którzy zapewnią rozwój firmy, a w sytuacji kryzysowej, zmniejszą ryzyko utraty wszystkich środków finansowych.

Przegląd portfela odbiorców

Swoich odbiorców należy sprawdzić pod kątem branż, ryzyka oraz odporności pod względem finansowym w trudnych czasach. Analiza ich portfela może przynieść refleksję, że lepiej sprzedawać mniej, ale rozsądniej i do większej liczby kontrahentów. Jako przykład można przedstawić branżę HoReCa, w której wiele podmiotów przestało obsługiwać klientów (przez co tracą przychody). Analizując odbiorców, warto przy tym sprawdzić ich w wywiadowni gospodarczej, która pomoże zweryfikować kontrahenta. Dzięki temu, przedsiębiorca zminimalizuje ryzyko podpisania kolejnej umowy z firmą, która przez problemy finansowe nie będzie mogła zapłacić faktury.

Swoich odbiorców należy sprawdzić pod kątem branż, ryzyka oraz odporności pod względem finansowym w trudnych czasach. Analiza ich portfela może przynieść refleksję, że lepiej sprzedawać mniej, ale rozsądniej i do większej liczby kontrahentów.



Jerzy Dąbrowski

Analiza sytuacji rynkowej

Sytuacja ekonomiczna zmieniła się dramatycznie i tysiące firm odnotowuje drastyczne spadki przychodów. Warto szybko zareagować na te zmiany i spróbować zabezpieczyć biznes jak tyko można. Trudno przewidzieć, czy pakiet antykryzysowy dla gospodarki przedstawiony przez rząd będzie wystarczający. Przedsiębiorcy sami muszą zacząć zmieniać swoje dotychczasowe strategie i szybko przystosowywać się do obecnych czasów. Firmy, które będą działać przez okres epidemii zbudują wizerunek solidnej, stabilnej marki, co z pewnością przełoży się pozytywnie na późniejszy biznes. I

Jerzy Dąbrowski
dyrektor generalny i prezes zarządu
spółki faktoringowej
Bibby Financial Services

Fot. Pixabay



W sytuacji, gdy ściągnięcie długów jest problematyczne, a firma nie ma odpowiednich służb księgowych do ścigania dłużnika, warto szukać wsparcia u doświadczonego partnera, jakim może być np. faktor



W obecnych czasach poznaje się profesjonalnych partnerów – doradców, którzy w niesprzyjających okolicznościach będą naszymi przewodnikami, którzy pomocni są w organizacji, a zarazem wykonawcą określonych czynności

PROFESJONALISTĘ POZNAJE SIĘ W BIEDZIE!

Aktualna sytuacja rynkowa, gospodarcza i społeczna zmieniają się w tempie jakiego jeszcze dwa miesiące temu nie byliśmy w stanie sobie wyobrazić. Wszyscy żyliśmy w rozpędzonym pociągu naszych działalności, często podchodząc do istotnych kwestii bez należytej uwagi i analizy.

Nasze podejście nie musiało wiązać się z ignoranctwem, ale z postawieniem na rozwój kosztem zadbania o inne relacje oparte na prostej zasadzie: MOJE BEZPIECZEŃSTWO JEST TAK WYSOKIE JAK KOMPETENCJE MOICH PARTNERÓW. Dopiero pandemia w brutalny sposób skierowała nasze oczy na bezpieczeństwo naszego życia, naszych finansów, naszej działalności. W ten dosadny sposób najwyższej rangi nabrały nagle wszelkiego rodzaju zabezpieczenia, relacje, których celem jest uchronienie nas przed złymi skutkami otaczającej rzeczywistości.

W oparciu o pewnych partnerów

Struktura prowadzenia biznesu oparta o pewnych partnerów, choć wypracowana już przecież tak dawno, wcale nie była powszechną w realiach polskich przedsiębiorców. Często kierowaliśmy się nie tyle pewnością oferty i pantera, a przede wszystkim chwilową oszczędnością, krótkim postrzeganiem osiągnięcia jako zamierzonego celu – tylko w tej konkretnej chwili. Takie podejście nie tylko czyniło naszą działalność narażoną na nieprzewidziane zagrożenia, ale przede wszystkim pozostawiało nas samych w trudnej sytuacji.

Każdy ocenia trudną sytuację inaczej, według priorytetów jakie są aktualnie dla niego najważniejsze. Niemniej jednak, w żadnym z obszarów, który nie stanowi naszego podstawowego zajęcia/działalności nie poradzimy sobie (lub poradzimy gorzej) bez doradców, partnerów, dostawców.

> MAK-STBU wspólnie z DAS wypracowało rozszerzenie dedykowane dla ubezpieczonych w programie Ochrona Prawna dla Członków PSPD, Ochrona Prawna Pojazdów w Transporcie Krajowym, Międzynarodowym, Programie Ochrona Prawna Uczestnika Ruchu Drogowego.

Profesjonalistów poznaje się w biedzie

Bardzo na czasie staje się parafraza znanego powiedzenia „przyjaciół poznaje się w biedzie", która brzmi: „profesjonalistów poznaje się w biedzie!" W tych czasach poznaje się bowiem profesjonalnych PARTNERÓW – doradców, którzy w niesprzyjających okolicznościach będą naszymi przewodnikami, którzy pomocni są w organizacji, a zarazem wykonawcą określonych czynności. Na kim, jeżeli nie na pewnym i profesjonalnym doradcy oprzeć swoje działania? Czy to będzie kancelaria prawna, biuro rachunkowe/podatkowe, czy broker ubezpieczeniowy. Każdy z nich, jeśli chce być przewodnikiem w tych niepewnych czasach, musi przekuć swoje umiejętności w działanie, w pomoc, w wyprzedzanie faktów i reagowanie w trybie szybkim na potrzeby klienta. Potrzeby te, wbrew pozorom, są większe niż wcześniej.

Program ubezpieczenia dla PSPD

Jakiej rangi nabiera dziś szybka realizacja zobowiązań, szybka odpowiedź na pytanie, szybkie wskazanie działań i wskazanie zagrożeń, szybkie opracowanie najbliższej przyszłości w przedsiębiorstwie? Słowo „szybkie" wcale nie ma tu znaczenia negatywnego – należy je postrzegać jako działanie oparte o doświadczenie, wiedzę, która nie pochyla się przed wyzwaniem a reaguje dynamicznie na potrzeby swoich klientów i partnerów.

Jako profesjonaliści nie tylko tworzymy unikatowy na skalę kraju program ubezpieczenia dla PSPD (Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych), ale świadczymy pełne doradztwo i całościową obsługę klienta, wsparcie merytoryczne oraz działanie w obszarach, które mają zabezpieczyć biznes w ramach ochrony ubezpieczeniowej.

Jednym z szybkich działań jaki udało się nam wypracować wspólnie z DAS jest rozszerzenie dedykowane dla ubezpieczonych w programie Ochrona Prawna dla Członków PSPD, Ochrona Prawna Pojazdów w Transporcie Krajowym, Międzynarodowym, Programie Ochrona Prawna Uczestnika Ruchu Drogowego – od 6 kwietnia 2020 r. do odwołania zostaje rozszerzony zakres telefonicznych porad prawnych związanych z pandemią koronawirusa (COVID-19). Porady mogą dotyczyć zarówno prowadzonej przez ubezpieczonego działalności gospodarczej, kwestii zawodowych oraz życia prywatnego.

W Grupie MAK-STBU stawiamy przede wszystkim na to, by nasi klienci mieli w nas oparcie.

Korzystaj z usług najlepszych! Korzystaj z MAK-STBU.

Marcin Sionkowski
Broker Ubezpieczeniowy
Grupa MAK-STBU

GRUPA MAK-STBU

PROGRAM DLA PSPD

BEZPIECZNY TRANSPORT

UBEZPIECZAMY CZŁONKÓW PSPD W ZAKRESIE:

- Floty pojazdów
- OC nadwyżkowe
- Truck Assistance International
- Ochrony prawnej
- OC zawodowej przewoźnika



Dowiedz się więcej: pspd@agencja-konsultant.pl | +48 22 228 27 95



GRUPA MAK-STBU

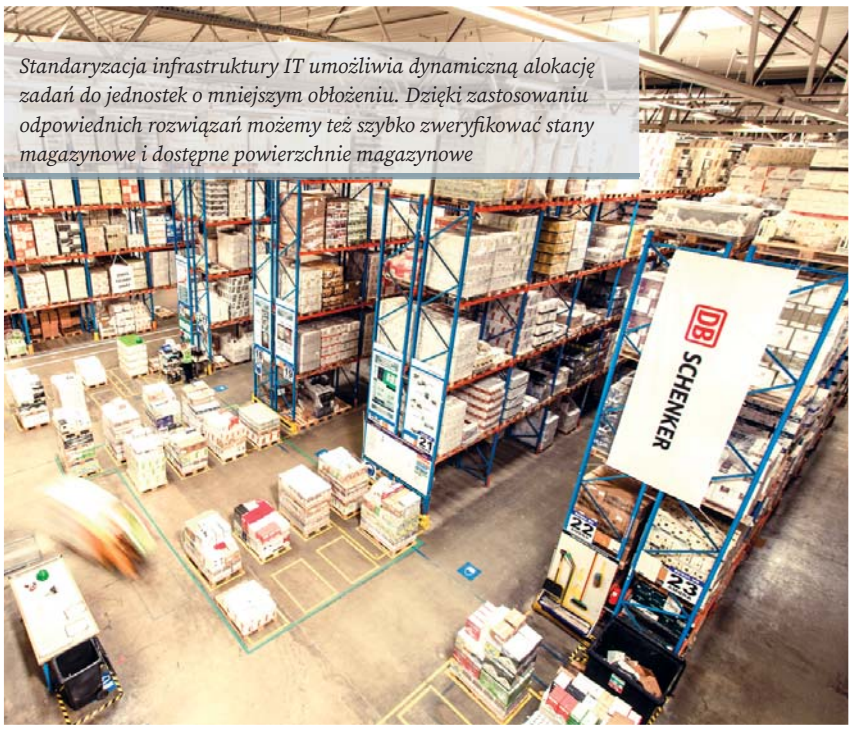
KOMPEDIUM WIEDZY

TARCZA ANTYWIRUSOWA MAK-STBU

Biuletyn do pobrania na:

www.**makubezpieczenia**.pl

www.**stbu**.pl



Standaryzacja infrastruktury IT umożliwia dynamiczną alokację zadań do jednostek o mniejszym obłożeniu. Dzięki zastosowaniu odpowiednich rozwiązań możemy też szybko zweryfikować stany magazynowe i dostępne powierzchnie magazynowe

AUTOMATYZACJA – SPOSÓB NA ROZWIĄZANIE WIELU PROBLEMÓW

Automatyzacja procesów i wsparcie pracy ludzi nowoczesnymi technologiami pozwala reagować na zapotrzebowania rynkowe. Jest to szczególnie istotne w kontekście obecnych wyzwań.

Zwiększa się presja wprowadzania innowacyjnych rozwiązań, jak np. automatyka. Czas dostawy tego typu wyposażenia już wcześniej był dość długi, a obecnie, ze względu na rosnący popyt, terminy realizacji zleceń oferowane przez dostawców są jeszcze bardziej odległe. Dotyczy to szczególnie zamówień mniejszych instalacji, które nie zawsze są traktowane priorytetowo.

Konieczna przejrzystość systemów IT

Zasadniczą zaletą automatyzacji jest ograniczenie wpływu problemów związanych z zasobami ludzkimi na aktywność przedsiębiorstwa. Istotna jest dostępność kandydatów do pracy. Nowych pracowników należy odpowiednio przeszkolić, by efektywnie wykonywali zadania. Biorąc pod uwagę aktualną sytuację, nie jest to łatwe.

Wiele firm odczuwa również problemy ze względu na obłożenie systemów IT. Nagły wzrost ruchu internetowego przekłada się na zmniejszenie przepustowości sieci internetowej. W obliczu takich wyzwań konieczna jest przejrzystość i spójność systemów IT, zwłaszcza w firmach działających globalnie. Jedną z zalet takich rozwiązań jest możliwość realizacji zadań przez pracowników z innych lokalizacji. Standaryzacja infrastruktury IT umożliwia dynamiczną alokację zadań do jednostek o mniejszym obłożeniu. Dzięki zastosowaniu odpowiednich rozwiązań możemy też szybko zweryfikować stany magazynowe i dostępne powierzchnie magazynowe. W ten sposób operator logistyczny optymalizuje procesy i reaguje na zachodzące zmiany czy potrzeby klientów.



Mariusz Jaromin

> Zasadniczą zaletą automatyzacji jest ograniczenie wpływu problemów związanych z zasobami ludzkimi na aktywność przedsiębiorstwa. Istotna jest dostępność kandydatów do pracy.

W dobie koronawirusa

Pandemia koronawirusa ogranicza przepływ towarów – obserwujemy znaczące zmniejszenie ruchu lotniczego, co oczywiście wpływa na branżę logistyczną. Transport przesyłek lotniczych realizowany był w znacznej mierze z wykorzystaniem przedziałów bagażowych samolotów pasażerskich. Obecnie, ze względu na ograniczenia ruchu pasażerskiego, do przewozu przesyłek wykorzystuje się wyłącznie dedykowane samoloty towarowe, a to zmniejsza dostępność możliwości transportowych.

Z uwagi na wprowadzone obostrzenia i możliwość pracy zdalnej w wielu przedsiębiorstwach, szkolenia i spotkania prowadzone są często za pośrednictwem internetu. Jeśli okaże się, że takie rozwiązania sprawdzają się, może to wzmocnić już istniejącą tendencję do organizacji pracy zdalnej oraz ograniczania podróży służbowych. I

Mariusz Jaromin,
Business Development Manager,
global retail and e-commerce
DB Schenker



Fot. Prologis

Już teraz niektórzy klienci prześcigają się, aby nadrobić straty, zwiększając swoje zapotrzebowanie na obiekty mające zapewnić ciągłość działania i wyższy poziom świadczonych usług

WPŁYW COVID-19 NA RYNEK NIERUCHOMOŚCI LOGISTYCZNYCH

W świecie pełnym globalnych powiązań, istotne zakłócenia uwidaczniają zapotrzebowanie na odporne łańcuchy dostaw. Zagrożenia, jakie dla wzrostu gospodarczego niesie ze sobą wirus COVID-19, w najbliższym czasie wpłyną także na rynek nieruchomości, jednak skala tego zagrożenia nie jest jeszcze znana.

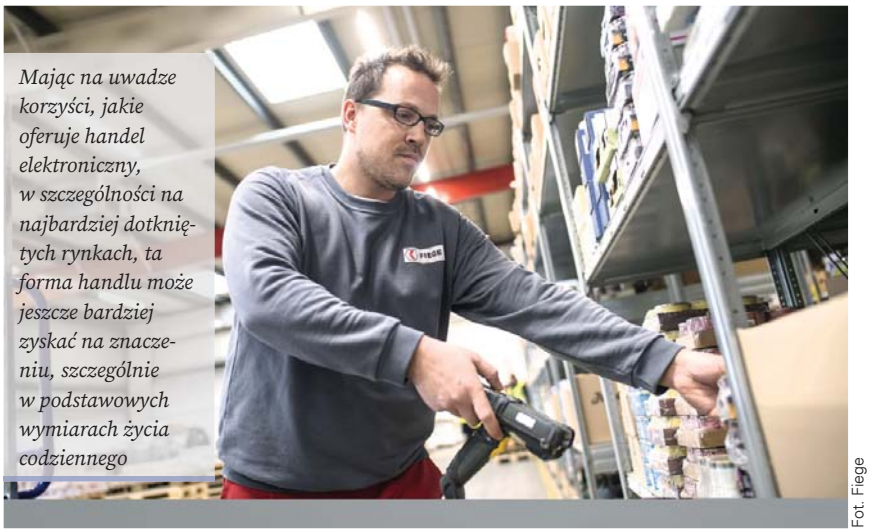
Trendy strukturalne, kształtując ogólną sytuację rynkową oraz otoczenie inwestycyjne, wskazują jednak na odporność rynku nieruchomości logistycznych. Wiele firm COVID-19 zmotywował do znalezienia rozwiązań, które z czasem mogą przekształcić się w stałą praktykę, w rezultacie powodując spadek popytu w niektórych sektorach nieruchomości (np. telepraca a praca w biurze, handel elektroniczny kontra detaliczny). Tendencje te mogą przełożyć się na wzrost popytu na nieruchomości logistyczne (zapasy, handel elektroniczny, czwarta rewolucja przemysłowa). W miarę rozpowszechniania się tych trendów reakcja rynków kapitałowych będzie prawdopodobnie szybka, co z kolei spowoduje, że zmiany te znajdą odzwierciedlenie w wycenach i wynikach inwestycyjnych.

W perspektywie krótkoterminowej popyt może zmaleć, co spowoduje większą dostępność powierzchni. Sytuacja ta może jednak okazać się krótkotrwała – już teraz niektórzy klienci prześcigają się, aby nadrobić straty, zwiększając swoje zapotrzebowanie na obiekty mające zapewnić ciągłość działania i wyższy poziom świadczonych usług.

Inwestorzy przewidują

Wahania na rynkach finansowych i trudności związane z prowadzeniem działalności stanowią ryzyko w bliskiej perspektywie, ale rekompensowane są spadkiem stóp procentowych. Klienci i rynki kapitałowe prawdopodobnie odczują zwiększenie popytu na nieruchomości logistyczne, będące wynikiem poziomów zapasów i upowszechnienia handlu elektronicznego, nawet w obliczu ograniczonego popytu na inne rodzaje nieruchomości. W związku z tym nastroje wobec sektora powinny pozostać pozytywne, chociaż wpływ tzw. *denominator effect* na portfele inwestycyjne w najbliższym okresie może zaważyć na decyzjach inwestorów.

COVID-19 jest najpoważniejszym zagrożeniem dla długotrwałej globalnej



Mając na uwadze korzyści, jakie oferuje handel elektroniczny, w szczególności na najbardziej dotkniętych rynkach, ta forma handlu może jeszcze bardziej zyskać na znaczeniu, szczególnie w podstawowych wymiarach życia codziennego

Fot. Fiege

ekspansji. Liczne niewiadome powodują rozbieżności w szacunkach dotyczących skali i czasu trwania negatywnego wpływu COVID-19. Jeśli chodzi o wskaźnik popytu, to ograniczenie działalności firm jest najdotkliwiej odczuwalne w regionach o wysokim wskaźniku zakażeń. Kiedy zagrożenie minie, gospodarka znów ruszy do przodu. W okresie przejściowym dostrzegalne ryzyko kredytowe może spowodować większe wyzwania dla niektórych segmentów, takich jak branża turystyczna, czy handel tradycyjny. Po stronie podaży zakłócenia w produkcji i przepływie towarów (oraz ludzi) na całym świecie wystawiają na próbę złożone łańcuchy dostaw. Spadek poziomu przepływu towarów postępuje szybko. Oczekuje się jednak, że zostanie on zrekompensowany nagłym wzrostem. Dostawcy z Chin teraz intensywnie pracują, aby nadrobić zaległości. Najemcy nieruchomości logistycznych przygotowują się zarówno na wypadek spowolnienia obrotów, jak i na gwałtowny wzrost poziomów uzupełnianych zapasów, który nastąpi w jego konsekwencji. W przeszłości tego rodzaju wahania wiązały się ze zwiększonym popytem na nieruchomości logistyczne. Za przykład mogą posłużyć brexit oraz wprowadzenie taryf celnych na linii USA-Chiny. W obydwu sytuacjach w Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych odnotowano historycznie wysoki poziom absorpcji netto[1)].

W przypadku podstawowych wskaźników rynku nieruchomości logistycznych nastąpił wzrost ryzyka krótkoterminowego. Dla większości korzystających z nieruchomości logistycznych źródła popytu nie zmieniły się: znaczna część towarów przepływających przez łańcuchy dostaw to produkty zaspokajające podstawowe potrzeby: żywność i napoje, artykuły konsumenckie czy środki medyczne. Taka atmosfera niepewności nie sprzyja jednak zaufaniu do dodatkowych inwestycji w rozwój obiektów logistycznych.

W odniesieniu do nieruchomości logistycznych wpływ ten może złagodzić szereg trendów, w tym: strukturalne czynniki napędzające popyt, oparte na wyższych oczekiwaniach co do poziomu usług; wyższe bariery dla nowych budów oraz bardziej zdyscyplinowane podejście deweloperów do inwestycji; utrzymująca się dobra koniunktura, która umożliwiła korzystne warunki najmu (tj. długoterminowe umowy najmu chroniące przepływy gotówkowe przed krótkotrwałymi zakłóceniami).



Klienci i rynki kapitałowe prawdopodobnie odczują zwiększenie popytu na nieruchomości logistyczne, będące wynikiem poziomu zapasów i upowszechnienia handlu elektronicznego, nawet w obliczu ograniczonego popytu na inne rodzaje nieruchomości

Fot. Prologis

> Wiele firm COVID-19 zmotywował do znalezienia rozwiązań, które z czasem mogą przekształcić się w stałą praktykę, w rezultacie powodując spadek popytu w niektórych sektorach nieruchomości i wzrost na nieruchomości logistyczne.

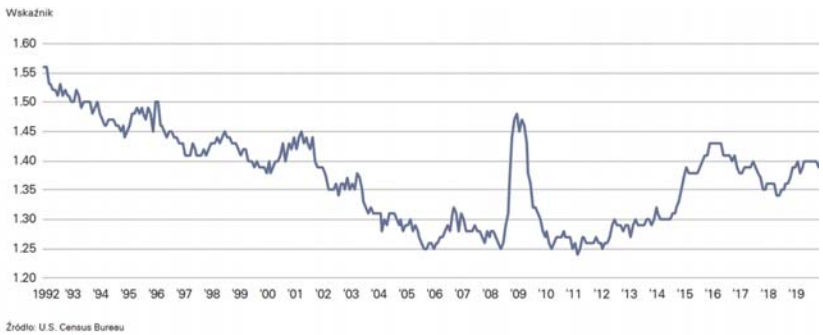
Trzy obszary zmian

Zwiększone ryzyko związane z łańcuchem dostaw daje początek nowym, długoterminowym trendom, które mogą spowodować pobudzenie popytu. Dostrzegamy co najmniej trzy konkretne obszary zmian, które po zakończeniu trwającego obecnie okresu niepewności, mogą przełożyć się na zwiększenie popytu:

Rosnące poziomy zapasów. Z założenia łańcuchy dostaw minimalizują poziomy zapasów, aby prowadzić dystrybucję towarów po niskich cenach. Źle tolerują wahania, które prowadzą do spadku sprzedaży i utraty przychodów. W przeszłości zdarzenia takie, jak klęski żywiołowe czy przestoje w portach prowadziły do znaczących zmian w praktykach magazynowania towarów. W obliczu COVID-19 klienci prawdopodobnie ponownie ocenią, jakie są najlepsze poziomy zapasów i zweryfikują plany dotyczące ciągłości działania, co może przełożyć się na wzrost popytu. Mając na uwadze to, że wyższy poziom zapasów to w łańcuchach dostaw odporność ważniejsza niż wydajność.

A w ostatnich tygodniach braki towaru w magazynach oraz utracone przychody to niestety codzienność i trudna lekcja, szczególnie w obliczu spadających kosztów prowadzenia zapasów oraz wyjątkowo niskich stóp procentowych. Ponadto wahania, na jakie narażone są łańcuchy dostaw – najpierw spowolnienie, a teraz nacisk na dystrybucję produktów – podkreślają potrzebę elastyczności i umiejętności planowania z wyprzedze-

WSKAŹNIK POZIOMU ZAPASÓW MAGAZYNOWYCH DO POZIOMU SPRZEDAŻY



[1)] Gerald Eve, CBRE Research, Cushman and Wakefield, JLL, Colliers, CBRE-EA, Prologis Research



Najemcy nieruchomości logistycznych przygotowują się zarówno na wypadek spowolnienia obrotów, jak i na gwałtowny wzrost poziomów uzupełnianych zapasów, który nastąpi w jego konsekwencji. W przeszłości tego rodzaju wahania wiązały się ze zwiększonym popytem na nieruchomości logistyczne

Fot. Prologis

niem. Z szacunków dotyczących nieruchomości przemysłowych w USA wynika, że wzrost całkowitych zapasów przedsiębiorstw o jedyne 5% może przełożyć się nawet na 150–200 mln m^2 (500–700 mln stóp^2) zapotrzebowania na dodatkową powierzchnię.

W obliczu COVID-19 klienci prawdopodobnie ponownie ocenią, jakie są najlepsze poziomy zapasów i zweryfikują plany dotyczące ciągłości działania, co może przełożyć się na wzrost popytu na powierzchnię magazynową.

Dalsze upowszechnienie handlu elektronicznego. Obecną ścieżkę rozwoju charakteryzuje rosnąca popularność zakupów przez internet, w przypadku których w 2019 r. odnotowano wzrost o 16,7% w skali światowej[2]. Wydaje się mało prawdopodobne, że COVID-19 spowoduję zmianę tej tendencji. Może natomiast przyspieszyć tempo upowszechniania się tej formy handlu oraz przyczynić się do wzrostu liczby konsumentów robiących zakupy przez internet. Mając na uwadze korzyści, jakie oferuje handel elektroniczny, w szczególności na najbardziej dotkniętych rynkach, ta forma handlu może jeszcze bardziej zyskać na znaczeniu, szczególnie w podstawowych wymiarach życia codziennego.

Zakupy przez internet są w tym trudnym czasie rozwiązaniem nie do przecenienia. Większa liczba konsumentów – nawet tych, którzy dotychczas unikali tej formy zakupów – wybiera obecnie dostawę do domu. Liczba pobrań aplikacji służących do zamawiania zakupów spożywczych osiągnęła rekordowy poziom. Wyszukiwanie frazy „dostawa zakupów spożywczych" w Google wzrosło globalnie o 450% w stosunku do marca ubiegłego roku[3]. W ostatnim kwartale zeszłego roku[4] 11% transakcji handlu detalicznego w USA odbyło się przez internet. Epidemia COVID-19 wpływa na zmianę zachowań konsumenckich, co nie tylko przyspieszy tempo upowszechnienia zakupów online, ale także zwiększy wartość tak zawieranych transakcji.

Dywersyfikacja miejsc produkcji. COVID-19 może spowodować nasilenie się innego trendu o charakterze strukturalnym: przenoszenia produkcji do nowych lokalizacji. Przy udziale zwiększających produktywność trendów związanych z czwartą rewolucją przemysłową, producenci wprowadzają zmiany do swoich strategii dotyczących łańcucha dostaw, kładąc większy nacisk na pobliskie lokalizacje (np. Meksyk, Europa Środkowo- Wschodnia) oraz tzw. *reshoring* (przenoszenie na teren kraju macierzystego działalności, która była prowadzona poprzednio w innym państwie). Trendy te nie będą miały wpływu na strategie skoncentrowane na konsumenckim aspekcie łańcuchów dostaw. Chociaż same lokalizacje dla końcowych etapów produkcji nie są najważniejszym elementem strategii inwestycyjnych, to jednak takie rozszerzenie działalności producentów generuje popyt wtórny, zarówno dzięki dostawcom, jak i sieciom obsługującym dobrze prosperujące rynki konsumenckie.



COVID-19 może spowodować nasilenie się przenoszenia produkcji do nowych lokalizacji. Przy udziale trendów związanych z czwartą rewolucją przemysłową, producenci wprowadzają zmiany do swoich strategii dotyczących łańcucha dostaw, kładąc większy nacisk na pobliskie lokalizacje oraz reshorig

Fot. Arvato

Dobrze przygotowany na zmiany

Rynek nieruchomości logistycznych jest dobrze przygotowany na zmiany zachodzące na rynkach kapitałowych. Podczas gdy długoterminowe umowy najmu zapewniają ochronę przed wahaniami, przepływy pieniężne mogą zostać spowolnione ze względu na niestabilność rynków finansowych i późniejszy tzw. *denominator effect*. Na rynku działają siły neutralizujące ten negatywny wpływ. Portfele inwestorów charakteryzują się niskim poziomem alokacji jeśli chodzi o inwestycje w nieruchomości, a w szczególności nieruchomości logistyczne. Stopy procentowe spadły i prawdopodobnie pozostaną na niskim poziomie. Biorąc pod uwagę podstawowe wskaźniki, rynek nieruchomości logistycznych jest w lepszej sytuacji w porównaniu z innymi sektorami nieruchomości, ze względu na potencjalny wzrost długoterminowego popytu będącego wynikiem poziomów zapasów i upowszechnienia handlu elektronicznego. Rynek kapitałowy będzie sprzyjał wysokiej jakości nieruchomościom w kluczowych lokalizacjach.

Opr. EH na podstawie raportu Prologis

[2] Euromonitor, Prologis Research
[3] Apptopia, Google Trends, stan na 17 marca 2020 r.
[4] U.S. Census (spis ludności USA)



Fot. PLL LOT

Komisja Europejska uznała, że odwołania lotów wynikające z narzuconych przez władze krajów środków ograniczających, powodujące spadek zapotrzebowania na podróże lotnicze, należy uważać za „nadzwyczajne okoliczności" wywołane epidemią koronawirusa. Nie było jednak odniesienia do siły wyższej

COVID-19 JAKO OKOLICZNOŚĆ ZWALNIAJĄCA PRZEWOŹNIKA Z ODPOWIEDZIALNOŚCI

Transportowa Europa nie została jeszcze przygotowana do Pakietu Mobilności, a tymczasem musi mierzyć się z epidemią koronawirusa. Dynamiczna sytuacja spowodowała, że poszczególne kraje wprowadziły własne regulacje, które w obliczu zagrożenia uznały za konieczne. Do dziś jednak nie wypowiedziano się w wielu kwestiach istotnych dla transportu drogowego. Jedną z nich jest to, czy skutki epidemii COVID-19 można uznać za siłę wyższą lub inne okoliczności, które zwalniają przewoźników z odpowiedzialności. Nie rozstrzygnięcie tej kwestii może doprowadzić do pogłębienia się już istniejącego chaosu i zmniejszenia bezpieczeństwa zarówno dostaw jak i przewoźników.

Pierwsze przypadki koronawirusa odnotowano w chińskiej prowincji Hubei w grudniu 2019 r. Chiny jako pierwsze wprowadziły liczne ograniczenia zapobiegające rozprzestrzenianiu się wirusa. Reakcją na chińską epidemię było ograniczenie importu oraz ruchu lotniczego do Chin, co pogorszyło sytuację gospodarczą kraju. Miarą 2003 r., już na początku epidemii Chińska Rada Promocji Handlu Zagranicznego uznała, że nosi ona znamiona siły wyższej i w celu ochrony lokalnych przedsiębiorstw rozpoczęła wydawanie stosownych zaświadczeń.

Chiński COVID-19 jako siła wyższa

Przedstawiciel chińskiego NPC, Zang Tiewei, poinformował, że: – *Dla stron, które nie są w stanie wykonać umowy, epidemia jest nieprzewidywalną, nieuniknioną i niemożliwą do pokonania siłą wyższą,* jednakże z informacji zawartej na stronie CCPIT wynika, że epidemia koronawirusa nie stanowi wprost siły wyższej. Źródło podaje, że wydawany certyfikat zwalnia firmy z niewykonania lub częściowego wykonania obowiązków wynikających z umowy, jednakże obowiązujące przepisy wymagają udowodnienia, że wynika to z okoliczności, na które nie mają one wpływu. Władze chińskie uzależniły zatem skuteczność wprowadzonej przesłanki od istnienia związku przyczynowego między „epidemią i wynikającymi z niej środkami zapobiegania i kontroli" i „nie wykonaniem umowy przez przedsiębiorstwo".

Pomimo, że przepis art. 17 ust. 2 konwencji CMR wyklucza nieprzewidywalność jako składową wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika, wymaga aby spełnione zostały łącznie dwie przesłanki: brak możliwości uniknięcia zdarzenia i brak możliwości zapobieżenia jego skutkom.

COVID-19 a odpowiedzialność międzynarodowego przewoźnika lotniczego

Po rozprzestrzenieniu się wirusa na Europę praktycznie zamarł pasażerski ruch lotniczy. Odwołane loty spowodowały konieczność zmierzenia się przewoźni-

ków lotniczych z pasażerami, którzy domagali się odszkodowań i zwrotu opłat za odwołane przeloty. Skala była tak duża, że Komisja Europejska została poproszona o dokonanie oceny, czy na gruncie obowiązującego rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., epidemię koronawirusa można uznać za „nadzwyczajne okoliczności", o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Zdaniem Komisji, jeżeli przewoźnik lotniczy zdecyduje się odwołać lot ze względu na ochronę zdrowia członków załogi lub z powodu obaw, że będzie on „pusty", takie decyzje są uważane za spowodowane przez „nadzwyczajne okoliczności". Finalnie Komisja uznała, że odwołania lotów wynikające z narzuconych przez władze krajów środków ograniczających, takich jak zakazy lub ograniczenie swobody przemieszczania się powodujące spadek zapotrzebowania na podróże lotnicze, należy uważać za „nadzwyczajne okoliczności" wywołane epidemią koronawirusa, o których mówi art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Jednakże, w jej ocenie, nie było żadnego odniesienia do siły wyższej.

COVID-19 na gruncie prawa krajowego

Nie czekając na reakcję Komisji Europejskiej, niektóre kraje poszły śladem Chin i wprowadziły własne doraźne regulacje w tym zakresie. W polskiej specustawie z dnia 2 marca 2020 r. znalazł się art. 14 ust. 1 w brzmieniu: *(…) przewoźnik lotniczy, kolejowy lub drogowy, nie ponoszą odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną w związku* ***z uzasadnionymi działaniami władz publicznych mającymi na celu przeciwdziałanie COVID-19,*** *w szczególności za brak możliwości przewozu*. Za „przeciwdziałanie COVID-19" ustawodawca uznał wszelkie czynności związane ze zwalczaniem zakażenia, zapobieganiem rozprzestrzenianiu się, profilaktyką oraz zwalczaniem skutków SARS-CoV-2. Ustawa zawęziła jednak zakres zwolnienia z odpowiedzialności wyłącznie do szkód spowodowanych działaniem władz publicznych i to z wyraźnym wskazaniem, że działania te są uzasadnione i mają na celu przeciwdziałanie rozprzestrzenianiu się wirusa. **Przepis nie wskazuje więc koronawirusa (COVID-19) jako bezpośredniej okoliczności zwalniającej przewoźnika z odpowiedzialności.**



Fot. Raben

Brak odpowiedzialności dłużnika wymaga udowodnienia, że wykonanie zawartej umowy było niemożliwe z powodu siły wyższej, jako tej okoliczności, której nie można było ani przewidzieć przed zawarciem umowy, ani w racjonalny sposób zapobiec jej skutkom w trakcie wykonywania umowy

Należy również mieć na uwadze, że wprowadzony akt prawny ma zasięg krajowy, a zatem może ingerować w krajowe przepisy przewozowe i nie ma zastosowania wprost do przewozów międzynarodowych podlegających konwencji CMR i będących w zakresie jej regulacji. Jaki finalnie skutek dla uczestników łańcucha dostaw będzie miał wspomniany przepis, trudno obecnie ocenić.

COVID-19 nie może być uznany za siłę wyższą, gdyż z braku nieprzewidywalności nie spełnia kryteriów siły wyższej. Za siłę wyższą mogą być natomiast uznane wszelkie nagłe działania władz państwowych, które są następstwem koronawirusa i mają na celu zapobieganie rozprzestrzenianiu się epidemii.



Fot. Scania

Polskie prawo przewozowe określa siłę wyższą jako przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika. Brak ustawowej definicji siły wyższej wymusza jednak konieczność sięgnięcia po wykładnię stosowaną w polskim prawie cywilnym

Siła wyższa zwalniająca z odpowiedzialności na gruncie prawa krajowego

Odpowiedzialność za niewykonanie zawartej umowy określa art. 471 kodeksu cywilnego. Wskazuje on, że:

– *Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.* Taką okolicznością może być siła wyższa. Ta najczęściej jest utożsamiana z różnego rodzaju klęskami żywiołowymi takimi jak: powódź, huragan, deszcz nawalny lub trzęsienie ziemi. Źródła podają, że przejawami siły wyższej mogą być również: wojna, rewolta, lokaut, zamieszki, masowe demonstracje, akty terrorystyczne, strajki, akty władzy

publicznej lub inne nieprzewidziane kryzysy ekonomiczne i polityczne. Orzecznictwo i doktryna definiuje siłę wyższą jako zdarzenie zewnętrzne (będące poza sferą działalności dłużnika), niemożliwe do przewidzenia (również z małym prawdopodobieństwem jego zaistnienia) i niemożliwe do zapobieżenia (ale nie samemu zdarzeniu, tylko jego następstwom).

Brak odpowiedzialności dłużnika nie wynika więc jedynie z samego działania tak rozumianej siły wyższej. Wymaga również udowodnienia, że wykonanie zawartej umowy było niemożliwe z powodu siły wyższej, jako tej okoliczności, której nie można było ani przewidzieć przed zawarciem umowy, ani też w racjonalny sposób zapobiec jej skutkom w trakcie wykonywania umowy. Jednym z głównych warunków jest tutaj nieprzewidywalność zdarzenia przed zawarciem umowy.

Fot. GDDKiA



Jeśli akt prawny ma zasięg krajowy, to może ingerować w krajowe przepisy przewozowe i nie ma zastosowania wprost do przewozów międzynarodowych podlegających konwencji CMR i będących w zakresie jej regulacji

Odpowiedzialność przewoźnika drogowego określa art. 65 ust. 1 ustawy Prawo Przewozowe. Zgodnie z art. 65 ust. 2 ustawy, przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności określonej w ust. 1, jeżeli szkoda lub opóźnienie w przewozie przesyłki powstały wskutek siły wyższej. Polskie prawo przewozowe określa zatem siłę wyższą jako przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika. Brak ustawowej definicji siły wyższej wymusza jednak konieczność sięgnięcia po wykładnię stosowaną w polskim prawie cywilnym (patrz powyżej). Francuski dekret nr 2017-461 z dnia 31 marca 2017 r. (Décret n° 2017-461 du 31 mars 2017) nie zawiera przepisu ograniczającego odpowiedzialność przewoźnika i w tym aspekcie odwołuje się do francuskiego kodeksu cywilnego (Ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016). Ten, w art. 1218 wskazuje wprost, że: – *Siłą wyższą w zobowiązaniach umownych jest zdarzenie uniemożliwiające wykonanie zobowiązania dłużnika, które jest poza jego kontrolą, którego nie można racjonalnie przewidzieć przy zawarciu umowy i którego skutków nie można uniknąć za pomocą odpowiednich środków.* Można zatem stwierdzić, że w tym aspekcie obie regulacje przewidują podobną konstrukcję. W kontrze staje niemiecki kodeks handlowy (HGB), który w § 426 mówi, że – *przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, o ile utrata, uszkodzenie lub przekroczenie terminu dostawy spowodowane zostało przez okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć nawet w przypadku dołożenia maksimum staranności i których skutkom nie mógł zapobiec.* Tak więc, niemiecki ustawodawca nadał wyłączeniu charakter podobny do tego, który zawiera art. 17 ust. 2 konwencji CMR. Pozbawił tym samym zdarzenia charakteru nieprzewidywalności, co nieco rozszerza zakres ustawowego wyłączenia.

Jak widać, nie w każdym prawie krajowym czynnikiem wyłączającym odpowiedzialność przewoźnika jest siła wyższa. Nawiązuje do niej bowiem wprost tylko polskie prawo przewozowe i regulacje francuskie. Terminem tym nie operują inne polskie przepisy, w tym art. 471 polskiego kodeksu cywilnego oraz art. 14 ust. 1 polskiej specustawy z dnia 2 marca 2020 r., a także § 426 niemieckiego HGB i art. 5 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r., dotyczący międzynarodowych przewoźników lotniczych.

Wyłączenie odpowiedzialności przewoźnika na gruncie konwencji CMR

Przedmiotem prac Komisji Europejskiej były przepisy dotyczące pasażerskiego ruchu lotniczego i póki co, była to jedyna merytoryczna reakcja komisji na panującą obecnie sytuację i normująca przepisy międzynarodowe dotyczące transportu. Pomimo licznych postulatów i braku szczególnych uregulowań (poza wyjątkami), Komisja Europejska do dziś nie wypowiedziała się w kwestiach odpowiedzialności ponoszonej przez międzynarodowych przewoźników drogowych, która kształtuje się nieco inaczej niż w przypadku przewozów krajowych.

Konwencja CMR, w odróżnieniu od polskiego i francuskiego prawa przewozowego, nie posługuje się określeniem „siła wyższa". Art. 17 ust. 2 mówi o tzw. okolicznościach wyłączających ogólnych, czyli takich, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Autorzy konwencji opisowo potraktowali

CDS KANCELARIA BROKERSKA



Jerzy Różyk

szef zespołu, broker

33 lata w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 17 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.



przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika, a rezygnując z nieprzewidywalności, nadali jej znaczenie szersze, niż sile wyższej. Potwierdza to również orzecznictwo i bogata literatura prawnicza. Autor niemieckiego komentarza do konwencji CMR, Bernd Andresen, w opracowaniu z 2014 r. „CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr. Kommentar", str. 143-144, stwierdził wprost, że: – *Sformułowanie w ust. 2 (...) nie wskazuje, że takie wyłączenie odpowiedzialności zakłada „siłę wyższą" lub termin prawny o podobnej treści.", gdyż „Artykuł 17 ust. 3 byłby zbędny, gdyby wyłączenie odpowiedzialności obowiązywało tylko w przypadku siły wyższej.* Według Berndta Adresena – *nawet jeżeli wystąpi szkoda ekstremalna, przewoźnik jest zwolniony z odpowiedzialności, jeżeli przy należytej staranności nie mógł jej uniknąć.* Z kolei Krzysztof Wesołowski w Komentarzu do konwencji CMR z 2015 r. twierdzi, że: – *przepis art. 17 ust. 2 CMR nakazuje ustalenie zaistnienia cech nieuniknioności i przemożności zdarzenia, odnosząc te cechy do przewoźnika. W praktyce odbywa się to przez porównanie zachowania konkretnego przewoźnika z pewnym wzorcem, charakteryzującym się odpowiednim stopniem staranności.* W podsumowaniu autor stwierdza, że: – *Przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności, powołując się na omawianą okoliczność, jeżeli udowodni łączne wystąpienie obu wymienionych w przepisie art. 17 ust. 2 CMR cech zdarzenia, tj. niemożliwości uniknięcia samego zdarzenia i niemożliwości zapobieżenia jego następstwom.*

Reasumując, przewoźnik nie może się powołać na wyłączenie określone w art. 17 ust. 2 konwencji CMR tylko dlatego, że zdarzenie było nagłe i pochodziło z zewnątrz (np. napad, kradzież z włamaniem, wypadek z winy osoby trzeciej). Dla skuteczności wyłączenia niezbędne jest bowiem udowodnienie, że zdarzenie było jednocześnie niemożliwe do uniknięcia i zapobieżenia. Rozpatrując konwencyjną przesłankę wyłączającą odpowiedzialność przewoźnika nie musimy

> Przewoźnik będzie mógł powołać się na wyłączenie określone w art. 17 ust. 2 konwencji CMR, jeżeli udowodni, że niewykonanie umowy wynikało z działań władz publicznych lub innych tego typu zdarzeń mających na celu przeciwdziałanie COVID-19, których nie był w stanie uniknąć, a następstwom nie mógł zapobiec.

BEZPŁATNA e-PRENUMERATA DLA TWOJEJ FIRMY

Czytaj branżowe miesięczniki oraz portale TSL Biznes i Truck & Van – całkowicie BEZPŁATNIE

Dołącz do grona BEZPŁATNYCH prenumeratorów. Jak? To łatwe.

TSL biznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Truck&Van
www.truck-van.pl

Po prostu wyślij swój e-mail na adres **prenumerata@kmg-media.pl** a od tej pory będziesz otrzymywał od nas comiesięczny newsletter z linkiem do pobrania najnowszej, pełnej wersji naszych miesięczników w wygodnym formacie PDF.

Odczytasz go na komputerze, tablecie czy smartfonie.



Żadnych ukrytych kosztów, gwiazdek i haczyków:
e-prenumerata jest i będzie w pełni bezpłatna.
W dowolnym momencie można się do niej dopisać lub z niej zrezygnować.

Wolisz tradycyjne wydanie papierowe?
Zamów prenumeratę z 50% rabatem na www.tsl-biznes.pl/prenumerata (w polu UWAGI wpisz hasło: RabatTSL)

wprawdzie poszukiwać definicji siły wyższej, ale nie możemy też uznać, że każda subiektywna okoliczność jest tą, której nie można uniknąć i której nie można zapobiec.

COVID-19 to nie koniecznie siła wyższa

W związku z brakiem jednoznacznej wykładni prawnej, prawnicy polscy i zagraniczni podjęli próby oceny, czy epidemię COVID-19 można uznać za siłę wyższą. Większość jest zdania, że COVID-19 nie może być uznany za siłę wyższą, gdyż z braku nieprzewidywalności nie spełnia kryteriów siły wyższej. Za siłę wyższą mogą być natomiast uznane wszelkie nagłe działania władz państwowych, które są następstwem koronawirusa i mają na celu zapobieganie rozprzestrzenianiu się epidemii. Działania te mogą polegać np. na zamknięciu niektórych stref, zamknięciu granic, ograniczeniu możliwości przemieszczania się lub skierowaniu kierowców na przymusową kwarantannę. Trafnie w tym aspekcie wypowiedział się Bartosz Majerski, który w opracowaniu pt. *„Koronawirus SARS-CoV-2 w branży TSL – czy może być traktowany jako siła wyższa?”*, opublikowanym dnia 13 marca 2020 r. stwierdził, że: – *obecne okoliczności związane z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, co do zasady spełniają (…) znamiona siły wyższej.* Istnieje jednak warunek – okoliczności, o których wspomniał autor (np. działania władz publicznych) muszą mieć charakter nagły, niemożliwy do przewidzenia oraz niemożliwy do zapobieżenia.

W przypadku braku możliwości wykonania zawartej umowy przewozu, przeszkody w wykonywaniu już rozpoczętej umowy lub opóźnienia w dostawie, przewoźnik będzie mógł się powołać na siłę wyższą określoną w art. 65 ust. 2 ustawy Prawo Przewozowe lub na okoliczności określone w art. 14 ust. 1 specustawy z dnia 2 marca 2020 r. tylko wówczas, gdy udowodni, że wynika ona ze zdarzeń (w przypadku specustawy, wyłącznie z działań władz publicznych) mających na celu przeciwdziałanie COVID-19 lub będących skutkiem epidemii, których nie był w stanie przewidzieć przy zawieraniu umowy i których następstwom nie mógł zapobiec w trakcie jej wykonywania, nawet przy dołożeniu należytej staranności.

Komisja Europejska do dziś nie wypowiedziała się w kwestiach odpowiedzialności ponoszonej przez międzynarodowych przewoźników drogowych, która kształtuje się nieco inaczej niż w przypadku przewozów krajowych



Fot. GEFCO

W obecnej sytuacji raczej nie można ocenić, czy i w jakich sytuacjach takie działanie przyniosłoby zamierzony cel.

COVID-19 również w kontrze z art. 17 ust. 2 konwencji CMR

Pomimo, że przepis art. 17 ust. 2 konwencji CMR wyklucza nieprzewidywalność jako składową wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika, wymaga aby spełnione zostały łącznie dwie przesłanki: brak możliwości uniknięcia zdarzenia i brak możliwości zapobieżenia jego skutkom. W tym przypadku COVID-19 również nie będzie mógł być uznany za okoliczność wyłączającą, gdyż wyłączenie jest obecnie pozbawione jednej z przesłanek, czyli możliwości uniknięcia zdarzenia. Przewoźnik będzie mógł się jednak powołać na wyłączenie określone w art. 17 ust. 2 konwencji CMR, jeżeli udowodni, że niewykonanie umowy wynikało z działań władz publicznych lub innych tego typu zdarzeń mających na celu przeciwdziałanie COVID-19 (a więc bezpośrednio spowodowanych koronawirusem), których nie był w stanie uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec. Analogicznie jak powyżej, działania te mogą polegać np. na zamknięciu niektórych stref, zamknięciu granic, ograniczeniu możliwości przemieszczania się lub skierowaniu kierowców na przymusową kwarantannę. W takich przypadkach może uniknąć sankcji określonych zarówno w umowie przewozu (kary umowne) jak również w przepisach regulujących odpowiedzialność za ewentualną szkodę (np. opóźnienie w dostawie, zepsucie się lub utrata wartości handlowej towaru).

Opisane przypadki nie wyczerpują całej listy zdarzeń, które mogą być uznane za siłę wyższą lub okoliczności, których przewoźnik nie może uniknąć lub im zapobiec. Pozwalają jednak na ocenę zagrożeń, z którymi może on mieć do czynienia zawierając umowę przewozu zarówno krajowego jak i międzynarodowego. Należy również wiedzieć, że skuteczność zastosowania przesłanek wyłączających odpowiedzialność zależy od spełnienia określonych warunków, a ich kwalifikacja może wykraczać poza możliwości stron umowy. Obserwując sytuację panującą obecnie w branży transportowej, widać jak w wielu przypadkach strony umów będą zmuszone do konfrontacji, która nie koniecznie musi mieć pozasądowy finał. I

Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi on odpowiedzialności. Taką okolicznością może być siła wyższa.

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie,
prawa przewozowego
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info

Targi Kielce
exhibition & congress centre

autostrada
MASZBUD ROTRA

Międzynarodowe targi transportu drogowego - pojazdy użytkowe

www.rotra.targikielce.pl

NOWY TERMIN TARGÓW
30.06-2.07.2020



Największe spotkanie branży w Polsce: spojrzenie w przyszłość, wymiana wiedzy, testowanie sprzętu, pokazy dynamiczne.

Wstęp na targi bezpłatny
po rejestracji na stronie
www.autostrada-polska.pl

Nowość:
Forum AUTOSTRADA

• drogi przyszłości • gospodarka, biznes, inwestycje • zrównoważona infrastruktura



Fot. Mercedes Benz

W przypadku uszkodzenia towaru lub opóźnień w dostawie nadzwyczajne okoliczności zachodzą wtedy, gdy szkoda została spowodowana okolicznościami, których firma transportowa, nawet przy najwyższej staranności, nie mogła uniknąć i których konsekwencjom nie można było zapobiec

EPIDEMIA W NIEMCZECH – SKUTKI PRAWNE DLA TRANSPORTU

Jeśli towar przewożony jest do Niemiec lub w ramach kabotażu na terenie Niemiec, to wtedy dla tego transportu obowiązuje prawo niemieckie i to ono reguluje konsekwencje koronawirusa dla transportu drogowego.

Poniżej przedstawiamy przegląd najważniejszych zagadnień dotyczących prawa transportu i ubezpieczeń w okresie zaistniałej pandemii. Opisane sytuacje dotyczą polskich przewoźników tak samo jak spedytorów w transporcie w Niemczech.

Dodatkowe koszty

W związku z epidemią ceny niektórych usług transportowych wzrosły bardzo gwałtownie. Jest to spowodowane m.in. zmniejszeniem przestrzeni ładunkowej, zmianą rezerwacji i miejsca dostarczenia towaru. Podwyżki cen mogą nie być znane każdemu odbiorcy towaru, a z pewnością nie są znane wszystkim konsumentom.

Wątpliwa pozostaje kwestia, czy dodatkowe koszty spowodowane wirusem zawsze podlegają ogólnie przyjętemu wynagrodzeniu (wynikającemu z § 632 niemieckiego kodeksu cywilnego BGB). Dlatego też szczególnie ważne jest dla obu stron umowy, aby kwota frachtu uwzględniała dodatkowe koszty związane z epidemią. W umowach stałej współpracy warto dodać możliwości zmiany ceny w nadzwyczajnej sytuacji jaką jest obecna epidemia.

Jeśli przewoźnik był świadomy w chwili zawarcia umowy, że w dotkniętych epidemią krajach i regionach mogą pojawić się ograniczenia i przeszkody w dostarczeniu towaru, jego odpowiedzialność odszkodowawcza może nie być wyłączona.

Opóźnienia w dostawie i dodatkowe koszty

Obecnie z powodu koronawirusa transport do Niemiec i wewnątrz Niemiec jest niemożliwy lub następuje z dużymi utrudnieniami i opóźnieniami. Może to prowadzić do powstania wielu konsekwencji w rozumieniu § 419 HGB, przede wszystkim opóźnień i dodatkowych kosztów, a nawet utraty przewożonego towaru. Sytuacja przewoźnika będzie zależeć od momentu, w którym dowiedział się o istniejących realnych przeszkodach w przebiegu transportu w związku z wirusem.

Z prawnego punktu widzenia wybuch epidemii koronawirusa i jego konsekwencje można sklasyfikować jako siłę wyższą lub jako nadzwyczajne okoliczności. W przypadku uszkodzenia towaru lub opóźnień w dostawie, nadzwyczajne okoliczności zachodzą wtedy, gdy szkoda została spowodowana okolicznościami, których firma transportowa, nawet przy najwyższej staranności, nie mogła uniknąć i których konsekwencjom nie można było zapobiec. W przypadku powoływania się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, decydujący jest moment zawarcia umowy frachtu lub rozpoczęcia samego transportu. Przy zawieraniu umowy frachtu na początku roku 2020 nie można było jeszcze przewidzieć powstania zagrożenia w postaci koronawirusa i jego gwałtownego rozprzestrzeniania się, a co za tym idzie, związanych z tym konsekwencji dla działalności transportowej.

Jeżeli ograniczenia epidemiologiczne są przewoźnikowi wiadome dopiero po przyjęciu towaru, wówczas powinien on stosować się do poleceń osoby uprawnionej do dysponowania nim. Ciężar udowodnienia wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności ponosi jednak przewoźnik, § 418, 446 HGB. Niemieckie sądy zwykle stawiają szczególnie wysokie wymagania branży transportowej, dlatego przewoźnik powinien być przygotowany na możliwość wyjaśnienia w późniejszym sporze prawnym, dlaczego i w jaki sposób pandemia wirusa opóźniła transport i jakie przedsięwziął on środki ostrożności, aby opóźnienie było jak najmniej dotkliwe.

Z prawnego punktu widzenia wybuch epidemii koronawirusa i jego konsekwencje można sklasyfikować jako siłę wyższą lub jako nadzwyczajne okoliczności.

Nowe klauzule w umowie przewozu

Z drugiej strony, jeśli przewoźnik był świadomy w chwili zawarcia umowy, że w dotkniętych epidemią krajach i regionach mogą pojawić się ograniczenia i przeszkody w dostarczeniu towaru, jego odpowiedzialność odszkodowawcza

może nie być wyłączona. Oznacza to, że przewoźnik może ponosić odpowiedzialność za wszelkie opóźnienia w dostawie, chyba że wyraźnie (najlepiej na piśmie) powiadomił klienta o możliwym ryzyku. Jeśli klient, mimo ostrzeżenia, nadal jest zainteresowany realizacją umowy, przewoźnik powinien uzgodnić z nim zrzeczenie się odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z pandemią koronawirusa. Umowy transportowe bez tych zastrzeżeń nie powinny być zawierane i przyjmowane do realizacji.



Fot. Volvo

Jeżeli ograniczenia epidemiologiczne są przewoźnikowi wiadome dopiero po przyjęciu towaru, wówczas powinien on stosować się do poleceń osoby uprawnionej do dysponowania. Ciężar udowodnienia wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności ponosi jednak przewoźnik, § 418, 446 HGB

Dla obu stron umowy szczególnie ważne jest, aby kwota frachtu uwzględniała dodatkowe koszty związane z epidemią. W umowach stałej współpracy warto dodać możliwości zmiany ceny w nadzwyczajnej sytuacji jaką jest obecna epidemia.

Zapłatę dodatkowych kosztów poniesionych w związku z prawidłową realizacją zamówienia, powstałych po stronie przewoźnika, można także dochodzić w stosunku do zleceniodawcy. Tego typu ustalenia powinny zostać jednak zawarte w porozumieniu z drugą stroną, najlepiej w samej umowie.

W razie przeszkód w transporcie i dostawie, przewoźnik jest zobowiązany do stosowania się do poleceń strony uprawnionej do dysponowania towarem (zwykle zleceniodawcy). Takie sytuacje mogą mieć miejsce na przykład, gdy odbiorca towarów z powodu epidemii odmawia kierowcy dostępu do terenu zakładu przedsiębiorstwa.

Odwołanie frachtu

Z powodu odwoływania wydarzeń i innych przedsięwzięć, umowy przewozu ładunku często są obecnie rozwiązywane przez nadawcę ładunku. Dla roszczeń spedytora/przewoźnika w przedmiocie poniesionych stałych kosztów należy wprowadzić rozróżnienie między przypadkiem, kiedy nadawca jest odpowiedzialny za wypowiedzenie zlecenia, a sytuacją, kiedy zlecenie zostało anulowane bez jego winy, z uwagi na podjęcie rządowych działań przeciwko dalszemu rozprzestrzenianiu się koronawirusa.

Odwołanie frachtu z winy nadawcy

Jeśli nadawca jest odpowiedzialny za wypowiedzenie umowy frachtu, przewoźnik ma, co do zasady, wybór rozwiązania z którego zamierza skorzystać. Może on żądać zapłaty uzgodnionego frachtu w pełnej wysokości, ewentualnie naliczonej opłaty oraz zwrotu poniesionych kosztów zgodnie z § 415 ust. 2 nr 1 niemieckiego kodeksu handlowego HGB. Jeżeli przewoźnik zaoszczędził na wydatkach lub zorganizował transport zastępczy, który wykonał zamiast odwołanego zlecenia, winien w swoim żądaniu uwzględnić zaoszczędzone wydatki lub uzyskany dochód i odliczyć je od kwoty dochodzonego roszczenia.



Piotr Kozłowski

Alternatywnie przewoźnik może, zgodnie z § 415 ust. 2 nr 2 HGB, zażądać za część niewykonanego transportu zryczałtowanej rekompensaty w wysokości jednej trzeciej uzgodnionego frachtu w kwocie netto.

Odwołanie frachtu bez winy nadawcy

W sytuacji, gdy przesłanki do wypowiedzenia umowy frachtu leżą po stronie przewoźnika, a kontynuacja przewozu nie leży w interesie nadawcy, wyżej wymienione roszczenia odszkodowawcze wygasają.

Jeżeli jednak nadawca lub przewoźnik nie są odpowiedzialni za odwołanie zamówienia, sytuacja prawna może być zupełnie inna. W takim przypadku zasadność i wysokość roszczenia zależy od całokształtu zaistniałych okoliczności. I



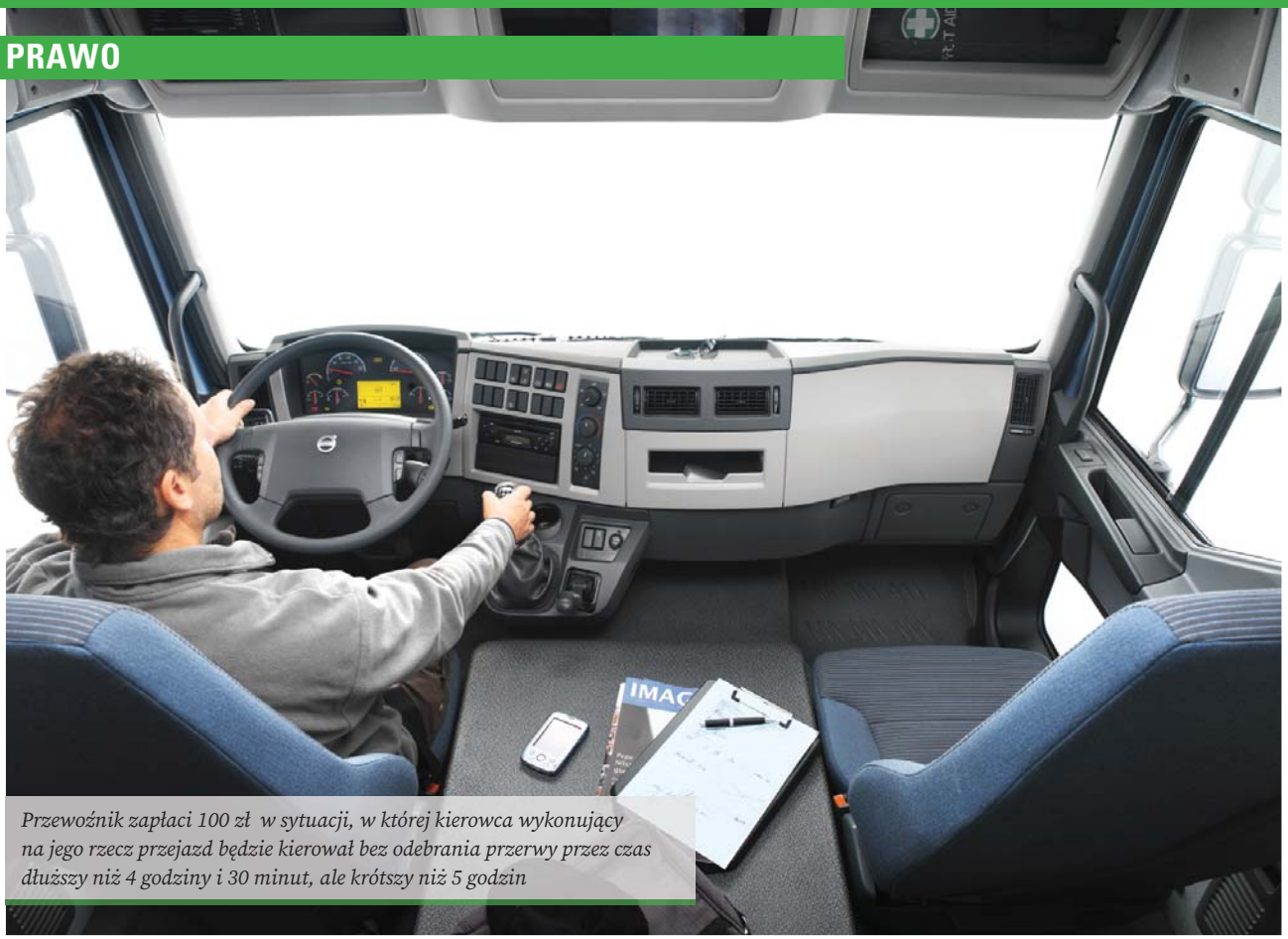
Fot. Pixabay

Jeśli klient, mimo ostrzeżenia, nadal jest zainteresowany realizacją umowy, przewoźnik powinien uzgodnić z nim zrzeczenie się odpowiedzialności za szkody powstałe w związku z pandemią koronawirusa

Piotr Kozlowski, LL.M.

KOZLOWSKI

Rechtsanwalt, adwokat niemiecki



Przewoźnik zapłaci 100 zł w sytuacji, w której kierowca wykonujący na jego rzecz przejazd będzie kierował bez odebrania przerwy przez czas dłuższy niż 4 godziny i 30 minut, ale krótszy niż 5 godzin

DBAJCIE O WŁASNE PIENIĄDZE

Organy kontrolujące polskich przewoźników winny kierować się ich dobrze pojętym interesem, opierać się jedynie na obowiązujących normach prawnych i stać na straży praworządności. Natomiast w razie zaistnienia wątpliwości – rozstrzygać je na korzyść kontrolowanego obywatela. Tak mówią przepisy. Prześledźmy więc konkretne przykłady na podstawie których można ocenić, czy tak jest w istocie.

Czas pracy kierowców i użytkowanie tachografów to tematy, o których napisano i powiedziano już chyba wszystko. Zagadnienia te są nader często przedmiotem analiz, opracowań i opinii. Niemniej jednak, warto przybliżyć obecną praktykę sumowania kar nakładanych za niektóre naruszenia norm regulujących maksymalny wymiar czasu jazdy, odpoczynki kierowców oraz minimalny wymiar przerw w prowadzeniu pojazdu. Przykładem niech będzie postępowanie dotyczące nakładania kar za przekroczenie czasu jazdy ciągłej – bez przerwy.

Zwyczajowe dodawanie kar

Przypomnieć w tym miejscu należy, że w dniu 3 września 2018 r. weszły w życie zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Przed tą datą, naruszenie polegające na przekroczeniu maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu bez przerwy karane było sankcją w wysokości 150 zł, jeśli wymiar przekroczenia był większy niż 15 minut i nie większy niż 30 minut. Za każde kolejne rozpoczęte 30 minut przekroczenia dodawano sankcję w wysokości 200 zł. Kary te zapisane były w przepisie oznaczonym liczbami porządkowymi 5.2.1 oraz 5.2.2 ówczesnego załączniku nr 3 do ustawy transportowej. Tym samym, w przypadku przekroczenia czasu jazdy np. o 1 godzinę i 10 minut, nakładana była kara w wysokości łącznej 550 zł (150+200+200). Kary z obydwóch omawianych tu przepisów były bowiem sumowane.

> Zdaniem sądów administracyjnych dniami aktywności kierowcy są jedynie te, w których wykonywał on jakąkolwiek pracę na rzecz pracodawcy i takie, w których odbierał nakazane prawem odpoczynki. Obowiązek odebrania takiego odpoczynku musi wynikać z przepisów prawa.

Po zmianach długotrwałe prowadzenie pojazdu bez przerwy skutkuje nałożeniem innych kar. Przewoźnik zapłaci 100 zł w sytuacji, w której kierowca wykonujący na jego rzecz przejazd będzie kierował bez odebrania przerwy przez czas dłuższy niż 4 godziny i 30 mi-

nut, ale krótszy niż 5 godzin. W takim przypadku wymiar „nadplanowej" jazdy mieści się w przedziale do 30 minut. Ta kara jest samoistna i nie może być sumowana z żadną inną. Dopiero w przypadku, w którym przekroczenie czasu jazdy wynosi nie mniej niż 30 minut, ale jest mniejsze niż 1 godz. i 30 minut, nakłada się karę w wysokości 250 zł. Tym samym, w przypadku przekroczenia przez kierowcę czasu jazdy bez wymaganej przerwy o 1 godzinę i 10 minut, przewoźnik powinien zapłacić jedynie 250 zł. Do tej sankcji nie dodaje się żadnej innej.

Praktyka nakładania omawianej tu kary przez organy kontrolne jest jednak całkowicie odmienna. W obowiązującym obecnie stanie prawnym, inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego za przekroczenie czasu jazdy bez wymaganej przerwy o 1 godzinę i 10 minut, nakładają z podziwu godnym uporem karę w wysokości 350 zł (100+250), sumując – nie wiadomo zupełnie na jakiej podstawie – dwie niezależne kary. Możliwości takiego dodawania nie da się wyinterpretować z żadnej normy prawnej. Tym samym opisane tutaj „podnoszenie" wysokości kary, jest chyba wynikiem przyzwyczajenia wynie-

sionego z lat minionych działania formacji. Z pewnością nie wynika z przepisów obecnie obowiązujących. Szczęśliwie dla przewoźników dostrzegły to sądy administracyjne, choćby Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie w wyroku z dnia 19 lutego 2020 r. (sygnatura: II SA/Rz 1386/19 – dostępne na www.orzeczenia.nsa.gov.pl).

Nie trzeba wierzyć bezkrytycznie we wszystko, co w protokołach kontroli i decyzjach zostało napisane. Przewoźnicy powinni korzystać ze środków odwoławczych i możliwości składania skarg do sądów.

Błędy w obsłudze tachografu – nie mniej niż 5000 złotych

Zdecydowany sprzeciw budzić musi również wybiórcze stosowanie przez organy – głównie ITD – przepisów sankcjonujących, związanych z niewłaściwym użytkowaniem tachografów. Tutaj warto odwołać się do kilku przykładów wziętych z życia.



Inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego za przekroczenie czasu jazdy bez wymaganej przerwy o 1 godzinę i 10 minut, nakładają karę w wysokości 350 zł (100+250), sumując – nie wiadomo zupełnie na jakiej podstawie – dwie niezależne kary

Parę tygodni temu kierowca jednej z firm podążał drogami naszego kraju bez umieszczonej w tachografie karty. Pozostawał w błędnym przeświadczeniu, że ze względu na przewożony ładunek, którym były stałe odpady przemysłowe, nie musi jej logować. Ważnej karty zresztą nie posiadał. (Poprzednia straciła ważność.) O wydanie nowej natomiast nie wnioskował myśląc, że



Maciej Wyrzykowski

przy tego rodzaju ładunkach mieć jej i używać nie musi. Dopiero inspektorzy z jednego z wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego uświadomili kierowcy, iż tkwi w błędzie. Bez wątpienia mieli rację. Dowiedzieli się w czasie kontroli, że bohater tej opowieści nie dysponuje ważną kartą kierowcy i zapisali to w protokole. Tym samym wobec firmy wykonującej przejazd powinni wszcząć postępowanie w sprawie wykonywania przewozu drogowego przez kierowcę nieposiadającego własnej, ważnej karty kierowcy. Za to naruszenie prawa ustawa przewiduje karę w wysokości 2 tys. zł. Wszczęli jednak postępowanie za niewłaściwą obsługę sprawnego technicznie tachografu, skutkującą nierejestrowaniem wymaganych danych. Za to naruszenie, zapisane pod liczbą porządkową 6.2.1 obecnego załącznika nr 3 do ustawy transportowej, przewidziana jest kara 5 tys. zł. W tym miejscu, w ślad za jednym z klasyków ze świata polityki, należy zadać proste pytanie: – *Przypadek?*

Dopiero po złożeniu żądania zmiany kwalifikacji stwierdzonego stanu faktycznego, organ prowadzący wszczęte w sprawie postępowanie zmienił swój pogląd na nią. Ciekawe jednak, czy bez takiego wniosku, z własnej inicjatywy, zastosowałby karę niższą o 3 tys. zł?

Sankcję w tej samej wysokości, tzn. 5 tys. zł, na podstawie przywołanego już przepisu lp. 6.2.1. załącznika nr 3 do ustawy transportowej, starają się nakładać organy za prowadzenie pojazdu bez umieszczonej w tachografie karty, w sytuacji gdy kierowca własną, ważną kartę posiada, ale nie umieścił jej w slocie tachografu. Zapominają zupełnie, że pod liczbą porządkową 6.3.5 tego samego załącznika, zapisana została kara niższa o 2 tys. zł. za takie zaniechanie.

Do legendy przechodzą wyczyny kontrolujących firmy transportowe w ich siedzibach, w kontekście oceny terminów pobierania danych z kart. Dla Inspekcji Transportu Drogowego nawet dzień wolny, w którym dla kierowcy pracy nie było, jest dniem jego aktywności. Przypomnieć trzeba w tym miejscu, iż zgodnie z postanowieniami przepisów unijnych, do 28-dniowego, nieprzekraczalnego terminu, dzielącego kolejne zdarzenia pobrania danych z karty kierowcy, zaliczać należy jedynie dni aktywności tego kierującego. Organy kontrolne twierdzą natomiast uparcie, iż wszystkie dni, za które kierowca dokonał wpisu manualnego na własną kartę rejestrując na niej odpoczynek, kwalifikują się do tej grupy, chyba że były to dni urlopu lub niezdolności do pracy. Rzeczona aktywność polega podobno na tym, że na karcie dokonano za dzień wolny zapisu używając opcji wpisu manualnego.



Karę 5 tys. zł, na podstawie przepisu lp. 6.2.1. załącznika nr 3 do ustawy transportowej, nakładają organy za prowadzenie pojazdu bez karty w tachografie, choć kierowca ma ją ważną, ale nie umieścił jej w slocie tachografu. Za takie zaniechanie, pod liczbą porządkową 6.3.5 tego załącznika, zapisano karę niższą o 2 tys. złotych

W przypadku przekroczenia przez kierowcę czasu jazdy bez wymaganej przerwy o 1 godzinę i 10 minut, przewoźnik powinien zapłacić jedynie 250 zł. Do tej sankcji nie dodaje się żadnej innej.

Na szczęście i w tych przypadkach sądy administracyjne zgodnie uważają, że dniami aktywności danego kierowcy są jedynie te, w których wykonywał on jakąkolwiek pracę na rzecz pracodawcy, jak również takie, w których odbierał nakazane prawem odpoczynki. Przy czym zasadnicze znaczenie ma fakt, iż obowiązek odebrania takiego odpoczynku musi wynikać z przepisów prawa. Z taką sytuacją nie mamy do czynienia, kiedy pracodawca powodowany choćby chęcią zmniejszenia ilości wypracowanych godzin nadliczbowych w okresie rozliczeniowym, daje dzień wolny kierowcy, który to dzień zgodnie z prawem mógłby zostać przeznaczony na pracę. Inspektorzy natomiast żądają za te właśnie dni kart urlopowych, bądź zwolnień lekarskich, których nie ma, twierdząc od lat bezpodstawnie, że tylko dni urlopu i niezdolności od pracy z powodu choroby nie są traktowane jako dni aktywności kierowcy.



Żaden przepis nie określa obecnie dopuszczalnego nacisku osi składowej, wchodzącej w skład grupy osi. Reguluje natomiast dopuszczalny nacisk grupy osi (dawniej osi wielokrotnej) traktowanej jako całość

Kontrolujcie kontrolujących

Przykłady tu przedstawione nie są oczywiście jedyne. Są natomiast spektakularne. Nie tylko Inspekcja Transportu Drogowego jakoś „dziwnie" kwalifikuje niektóre naruszenia. O praktyce w zakresie ważenia pojazdów i nakładania kar przez organy celno-skarbowe na wschodniej granicy można by nie tylko artykuły, ale i książki pisać. Kary nakładane są do teraz za przekroczenie nacisku osi składowej wchodzącej w skład grupy osi, mimo usunięcia z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. – *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* – normy materialnej, określającej maksymalny nacisk takich osi. W dniu 15 stycznia tego roku, zaczęła bowiem obowiązywać nowelizacja tego aktu prawnego, na mocy której z jego treści usunięto zapis zredagowany w §5 ust. 2. Tym samym żaden przepis owego rozporządzenia nie określa obecnie dopuszczalnego nacisku osi składowej, wchodzącej w skład grupy osi. Reguluje natomiast dopuszczalny nacisk grupy osi (dawniej osi wielokrotnej) traktowanej jako całość. Rada dla przewoźników jest więc jedna – kontrolujcie kontrolujących. Bierność i niewiedza może kosztować. Nie trzeba wierzyć bezkrytycznie we wszystko, co w protokołach kontroli i decyzjach zostało napisane. Korzystajcie ze środków odwoławczych i możliwości składania skarg do sądów. Wielokrotnie, choć oczywiście nie w każdym przypadku, jest to opłacalne. I

Zdecydowany sprzeciw budzić musi wybiórcze stosowanie przez organy – głównie ITD – przepisów sankcjonujących związanych z niewłaściwym użytkowaniem tachografów.

Maciej Wyrzykowski,
specjalista ds. transportu
w Kancelarii Prawnej Iuridica

9 - 10 września 2020
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne
exposilesia
www.exposilesia.pl

TRANSPORTEX



Targi Transportu i Spedycji

LOGISTEX



Salon Logistyki i Magazynowania

NOWY TERMIN

WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE:

PANEL DYSKUSYJNY
„Finansowanie inwestycji w transporcie i spedycji"
Akademia WSB

KONFERENCJA
„Efektywne i skuteczne zarządzanie firmą transportową w 2020 roku"
SRW — SZKOLENIA ROZLICZENIA WDROŻENIA

KONFERENCJA
„Rewolucja ANDROID – zmiany w mobilnych systemach operacyjnych"
aspekt

SZKOLENIE
„4 filary transportu międzynarodowego – transport drogowy, morski, lotniczy i kolejowy"
bbats.pl BBA TRANSPORT SYSTEM

WARSZTAT
„Optymalizacja procesów z wykorzystaniem narzędzi KAIZEN"
KAIZEN™ INSTITUTE

TRANSPORTEX – droga do sukcesu!

www.tslexpo.pl

Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz
tel.: + 48 510 031 658 | e-mail: karolina.luszcz@exposilesia.pl

Targi Kielce
exhibition & congress centre

IGKM

15 EDYCJA

TRANSEXPO

XV Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego

21-23.10.2020

Kielce



154
WYSTAWCÓW

11 141 m²
POWIERZCHNII WYSTAWIENNICZEJ

6 433
BRANŻOWYCH ZWIEDZAJĄCYCH

DEBIUT

22
PREMIERY PRODUKTOWE

KIERUNEK
PRZYSZŁOŚĆ

WWW.TRANSEXPO.PL